

# Erfüllungsoptionen für Hersteller im Automotive Package technologieneutral ausgestalten!



Der Maschinen- und Anlagenbau liefert die Schlüsseltechnologien für die Energiewende, die Industrie der Zukunft und eine funktionierende Kreislaufwirtschaft. Damit ist der Maschinen- und Anlagenbau ein Schlüsselakteur für den Klimaschutz. Er liefert die „Werkzeuge“, mit denen Unternehmen und Gesellschaften nachhaltiger wirtschaften können – von der Energieerzeugung über die Produktion bis hin zur Mobilität. Daraus folgend hat der VDMA einen guten Überblick über verschiedene Teilbranchen, technologische Ansätze und Lösungen sowie das dazugehörige Marktumfeld. Ohne innovative Maschinen und Anlagen ist eine klimaneutrale Zukunft nicht vorstellbar.

Mit diesem Papier nimmt der VDMA-Stellung zum Automotive Package der Europäischen Kommission, vorgestellt am 16. Dezember 2025, insbesondere zu den darin enthaltenen Vorschlägen – darunter die Überarbeitung der Verordnung (EU) 2019/631 über CO<sub>2</sub>-Emissionsstandards für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge – und damit zu den regulatorischen Maßnahmen zur Transformation der europäischen Automobilindustrie hin zu klimaneutraler Mobilität.

Die Europäische Kommission hat mit dem Automotive Package ihre Zukunftsvision für die Dekarbonisierung des Straßenverkehrs vorgezeichnet. Der VDMA geht davon aus, dass langfristig elektrische Antriebe den PKW-Markt in der EU bestimmen werden. Die Europäische Kommission geht hier noch einen Schritt weiter und legt sich frühzeitig politisch fest. Der vorgeschlagene Battery Booster kann zum stockenden Ausbau der E-Mobilität einen Beitrag leisten. Mit einer politischen Vorfestlegung auf eine bestimmte Antriebstechnologie greift die Kommission jedoch unnötig in das Marktgeschehen ein und riskiert somit nicht nur die Verfehlung der Klimaziele, sondern bringt auch die industrielle Wertschöpfung in der EU ins Wanken. Aufgrund der engen Verflechtungen zwischen der Automobilindustrie und insbesondere von der Zulieferindustrie und anderen Sektoren – wie beispielsweise mobilen Maschinen, Land- und Baumaschinen – haben politische Eingriffe in solche Technologieentscheidungen weitreichende Auswirkungen auf die komplexen Wertschöpfungsketten innerhalb und außerhalb des europäischen Automobilbaus und damit weit über den Straßenverkehr hinaus.

Ein echter technologieoffener Ansatz ist angesichts der klimapolitischen Herausforderungen und geopolitischen Veränderungen unerlässlich, um Europas Energie- und Technologiesouveränität zu sichern und die internationale Wettbewerbsfähigkeit zu erhalten; aber auch um Klima-, sowie Sozial- und Wirtschaftszielen gerecht zu werden. Mit einer Verstetigung der ausschließlichen Betrachtung von Tailpipe-Emissionen schafft die Kommission mit dem Automotive Package auf dem Weg zur Klimaneutralität jedoch keine glaubwürdigen Erfüllungsoptionen für Fahrzeughersteller und deren Zulieferer. Mit kleinteiligen bürokratischen Anforderungen legt die EU-Kommission der europäischen Industrie weiterhin ein enges Korsett an und riskiert dennoch, die gewünschte Wirkung zu verfehlen.

Der VDMA fordert folgende Anpassungen in den von der EU-Kommission vorgelegten Plänen:

- **Mehr Ehrlichkeit bei der Technologieoffenheit:** Um dem Anspruch der Technologieoffenheit gerecht zu werden, bedarf es einer grundsätzlichen Abkehr von der seitens der EU-Kommission vorgeschlagenen Tank-to-Wheel Betrachtungsweise. Nur unter Einbezug der gesamten Energiekette (mindestens nach einem Well-to-Wheel-Ansatz) können alle klimaschonenden Antriebsarten weiterentwickelt werden und einen aktiven Beitrag zur Transformation leisten. Eine breite Technologieauswahl ist dringend erforderlich, um Klimaschutz zu beschleunigen, einen möglichst hohen Anteil an Wertschöpfung und Arbeitsplätzen zu sichern und dem globalen Wettbewerb umfassend zu begegnen.
- **Obergrenzen für Flexibilisierungsoptionen aufheben:** Mit den Erfüllungsoptionen müssen Herstellern Freiräume eingeräumt werden, um Vorgaben möglichst kosteneffizient und klimaschonend zu erfüllen. Aus Sicht des VDMA verhindern starre Obergrenzen für Flexibilisierungsoptionen (aktuell vorgeschlagene 10%-Regelung aus 7% Stahl, 3% erneuerbare Kraftstoffe inklusive einer 1%-Obergrenze für abfall- und reststoffbasierte Kraftstoffe) eine freie und effiziente Marktentwicklung. Auf Basis der Tank-to-Wheel-Bewertung lehnt der VDMA das 90%-Reduktionsziel strikt ab.
- **Vorschlag für eine Fahrzeugkategorie, die ausschließlich mit erneuerbaren Kraftstoffen betrieben wird, noch 2026 nachholen:** Um die Produktion und den Einsatz erneuerbarer Kraftstoffe voranzutreiben, ist ein Umdenken nötig. Das Automotive Package erkennt die heute bereits verfügbaren Mengen und den Beitrag, den erneuerbare Kraftstoffe zur Emissionsminderung, zur Reduktion der Abhängigkeit von ölexportierenden Staaten und zur Resilienz im Verkehr leisten. Der VDMA spricht sich für die Verwendung alternativer Kraftstoffe und für eine eigene Fahrzeugkategorie „Vehicles Exclusively running on Eligible Fuels“ (VEEF) aus. Eine ausschließliche Fokussierung und die faktische Exklusivzulassung einer einzelnen Antriebstechnologie ist weder erforderlich noch hilfreich, da so das Risiko neuer strategischer Abhängigkeiten wächst. Europa könnte somit ohne Not in neue Abhängigkeiten von einzelnen Lieferländern gedrängt werden, allen voran von China. Dies steht im Widerspruch zu dem Ziel, Europas Energie- und Technologiesouveränität zu sichern. Ein technologieoffener Ansatz ist daher unerlässlich, um die Wettbewerbsfähigkeit und Resilienz der europäischen Automobilindustrie zu gewährleisten und die negativen Folgen einer einseitigen Technologiefestlegung zu vermeiden.

Der VDMA schließt sich daher der Beschlussempfehlung des Bundesrats vom 27.03.2026 an (Drucksache 68/26), demzufolge diese Kategorie ebenfalls als Nullemissionsfahrzeuge auf die Flottengrenzwerte angerechnet werden darf. Die Kommission ist dringend aufgefordert, einen Vorschlag nach Erwägungsgrund 11 der EU-Verordnung 2023/851 noch in diesem Jahr nachzuholen. Um Missbrauch vorzubeugen und sicherzustellen, dass tatsächlich

ausschließlich erneuerbare Kraftstoffe verwendet werden, kann beispielsweise ein digitaler Zwilling die Kraftstoff-Wertschöpfungskette verlässlich abbilden. Effiziente moderne Antriebskonzepte wie Plug-in-Hybride und Fahrzeuge mit Range Extender müssen auch nach 2035 diskriminierungsfrei zugelassen werden.

- **Hochlauf alternativer Kraftstoffe braucht Verlässlichkeit:** Mit dem Hochlauf der Elektromobilität nimmt die insgesamt benötigte Kraftstoffmenge ab. Daher braucht es eine dauerhaft absehbare Nachfrage nach alternativen Kraftstoffen, um Geschäftsmodelle für Kraftstoffhersteller abzubilden und einen Hochlauf anzureizen. Dies kann über feste prozentuale Werte nicht erreicht werden. Mit der unnötigen Verengung des Handlungsspielraums wird ein echter Mehrwert für den Klimaschutz verpasst und industrieller Fertigung und Know-How die Existenzgrundlage entzogen. Eine dynamische Anpassung der Kraftstoffmengen muss daher der Zunahme von Elektrofahrzeugen und den Folgen für den Kraftstoffmarkt Rechnung tragen.
- **Wechselwirkungen mit IAA praxistauglich ausgestalten:** Unter den richtigen Voraussetzungen kann kohlenstoffarmer Stahl einen weiteren Beitrag zur Erreichung der Klimaziele im Verkehr und einen Anreiz für den Wasserstoffhochlauf leisten. Dieser muss jedoch eng zusammen mit der aktuellen Diskussion um den IAA gedacht werden. Um resiliente Wertschöpfungsketten und Versorgungssicherheit zu gewährleisten, benötigen Unternehmen auf den globalen Märkten und insbesondere im unfairen Wettbewerb mit chinesischen Unternehmen bessere europäische Rahmenbedingungen – *siehe hierzu auch die [China-Position des VDMA](#)*. So könnte etwa in ausgewählten Bereichen wie Transformationstechnologien, Energiesicherheit und Verteidigung durch nicht preisbezogene Kriterien in öffentlichen Ausschreibungen, Ausschlusskriterien beim Marktzugang und Local Content-Kriterien unter Einbeziehung von Partnerländern ein Ausgleich geschaffen werden.
- **Greening Corporate Fleets grundlegend neu ausrichten:** Der VDMA lehnt den Zwang für Unternehmen zu bestimmten Antriebstechnologien ab. Eine einseitige Festlegung auf elektrisch betriebene Fahrzeuge führt zu einer künstlichen Verteuerung am Angebotsmarkt und schwächt europäische Wertschöpfungsketten sowie die Wettbewerbsfähigkeit der Industrie. Damit werden die Probleme der geringen Verbraucherakzeptanz der Elektromobilität nicht gelöst und unterschiedliche Technologien weiter gegeneinander ausgespielt. Trotz der vorgesehenen Quoten für Fahrzeugtypen wie z.B. LEV (Fahrzeuge mit unter 50g CO<sub>2</sub>/km, heute typischerweise PHEV) würde eine Verschärfung des PHEV *Utility Factors* faktisch zu einer Verdrängung dieser Fahrzeuge vom Markt führen. Somit hätten Unternehmen am Ende nur noch die Möglichkeit, die Clean Corporate Vehicles Regulation mittels ZEV (hauptsächlich BEV, sehr selten FCEV) zu erfüllen. Eine Berücksichtigung von VEEFs als ZEVs sollte hier auch heute bereits vorhandene Produktion als weitere Erfüllungsoption einschließen und Investitionsanreize in erneuerbare Kraftstoffe schaffen.

**Kontakt:**

[Redacted contact information]

[Redacted contact information]

**Verantwortlich:**

[Redacted contact information]

Lobbyregister: R000802  
EU-Transparenzregister ID: 9765362691-45

[vdma.eu](http://vdma.eu)