

POSITIONSPAPIER

CO₂-Flottengrenzwerte für PKW und leichte Nfz - Mehr Technologieoffenheit wagen!

EU-Transparenzregister: 9765362691-45

Oktobe 2025



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, technologischen Ansätzen und Lösungen sowie das dazugehörige Marktumfeld. Ohne innovative Maschinen und Anlagen ist eine klimaneutrale Zukunft nicht vorstellbar.

Mit diesem Positionspapier nimmt der VDMA Stellung zur Diskussion um die CO₂-Flottengrenzwerte bei PKW und leichten Nutzfahrzeugen – vor dem Hintergrund der engen Verflechtungen europäischer Wertschöpfungsketten rund um den Automobilbau und angrenzender Sektoren.

Zeitnahe Befassung mit und Vorlage eines Kommissionsvorschlags

Der Hochlauf der Elektromobilität liegt in der EU hinter den politischen und industriellen Erwartungen zurück. Die EU-Kommission hat dem mit einer Flexibilisierung des CO₂-Flottenziels für das Jahr 2025 richtigerweise Rechnung getragen. Allerdings erscheinen auch das Flottenziel für das Jahr 2030 (-55% CO₂ Tank-to-Wheel) und insbesondere das Flottenziel für das Jahr 2035 (-100% CO₂ Tank-to-Wheel) zunehmend unrealistisch.

Hinzu kommt, dass alle relevanten internationalen Märkte technologisch breitere Wege gehen und insbesondere hybridisierte Fahrzeugantriebe im politisch vorgegebenen Zielkorridor halten, beispielsweise und insbesondere die *New Energy Vehicles* in China. Auch erfahren Überlegungen zu strategischer Resilienz und industriellen Abhängigkeiten, z.B. bei seltenen Erden, zuletzt eine deutlich höhere Aufmerksamkeit. Die internationale Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Industrie muss insgesamt aus unterschiedlichsten Perspektiven betrachtet werden und Berücksichtigung finden.

Vor diesem Hintergrund sollte die EU-Kommission schnellstmöglich einen umfassenden Realitätscheck der CO₂-Flottenregulierung einleiten. Noch in diesem Jahr sollte ein Legislativvorschlag der EU-Kommission den im Folgenden aufgeführten Aspekten umfassend Rechnung tragen.

Mehr Technologieoffenheit wagen

Nach aktueller Regulierungslogik sind ab 2035 im EU-Markt praktisch – d.h. ohne extrem hohe Strafen in Kauf zu nehmen – nur rein batterieelektrische und brennstoffzellenelektrische Fahrzeuge neu zulassungsfähig. Die EU sollte diese engen Technologievorgaben zugunsten einer Berücksichtigung aller Technologiepfade für Klimaneutralität erweitern. Dies ist keineswegs eine Absage der Industrie an Elektromobilität, wo bereits signifikante Investitionen

getätigt wurden und weiterhin getätigt werden. Im Gegenteil, deren Markterfolg ist eine entscheidende Dimension für den Erfolg der deutschen und europäischen Automobilindustrie. Eine breitere Technologieauswahl ist dennoch dringend erforderlich, um Klimaschutz zu beschleunigen, einen möglichst hohen Anteil an Wertschöpfung und Arbeitsplätzen zu sichern und dem globalen Wettbewerb umfassend zu begegnen. Aufgrund der engen Verflechtungen zwischen der Automobilindustrie, insbesondere deren Zuliefererindustrie, und anderen Sektoren – wie beispielsweise mobilen Maschinen, Land- und Baumaschinen – haben Technologieentscheidungen weitreichende Auswirkungen auf die komplexen Wertschöpfungsketten innerhalb und außerhalb des europäischen Automobilbaus und damit weit über den Straßenverkehr hinaus. Weiterhin kann der Verkehrssektor aufgrund der dort bereits vorhandenen hohen CO₂-Vermeidungskosten ein verlässlicher Treiber und enger Partner für den Hochlauf der Wasserstoffwirtschaft (inklusive der H₂-Derivate) werden.

Um eine bestmögliche Reduktion von Treibhausgasemissionen im Verkehr zu erzielen, werden seitens VDMA folgende Maßnahmen gefordert:

- Als ideale Ergänzung zur batterieelektrischen Mobilität sollten Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge (PHEV) und batterieelektrische Fahrzeuge mit Range Extender Motoren über das Jahr 2035 hinaus eine Zukunft in Europa haben. Insbesondere bei PHEV sind dabei technische Kriterien sinnvoll und begleitende Rahmenbedingungen entscheidend, die auf hohe elektrische Fahranteile abzielen. Diese Maßnahmen sind jedoch mit großer Sorgfalt zu definieren, weshalb die Kommission hierzu eine Arbeitsgruppe unter breiter Beteiligung der Industrie einrichten sollte.
- Zur effektiven und effizienten Reduktion von Treibhausgasemissionen sollten verbrennungsmotorische Fahrzeuge, welche ausschließlich mit erneuerbaren Kraftstoffen betrieben werden, über das Jahr 2035 hinaus als nicht-fossile Technologie anerkannt werden. Die bereits angedachte „E-Fuels-only-Fahrzeugkategorie“ ist ein wichtiger Schritt hin zu einer technologieoffenen und klimaneutralen Mobilität. Sie ist jedoch zu eng konzipiert und sollte unbedingt um fortschrittliche Biokraftstoffe ergänzt werden, um das volle Potenzial erneuerbarer Kraftstoffe für die Erreichung der europäischen Klimaziele zu nutzen. Als Bezugspunkt für die Kraftstoffauswahl bietet sich aus Sicht des VDMA am besten die auf EU-Ebene bereits etablierte Definition der EU-Erneuerbare-Energien-Richtlinie 2023/2413 (RED III; CO₂-Einsparung mindestens 70%, inklusive Biokraftstoffe, fortschrittliche Biokraftstoffe und RFNBO, perspektivisch mit einer Steigerung der Anforderungen zur CO₂-Einsparung) an. Für diesen Technologiekopf sind begleitende Rahmenbedingungen dringend erforderlich:
 - Eine ambitioniertere EU RED, die eine Langfristperspektive bis zum EU-Ziel Klimaneutralität 2050 (Phase-Out fossiler Kraftstoffe) aufzeigt, mit dem Ziel Investoren und der Industrie langfristige Planungssicherheit zu geben.

- Eine Einigung der EU-Gesetzgeber auf eine neue EU-Energiesteuerrichtlinie, die zwischen fossilen und erneuerbaren Kraftstoffen differenziert. Eine steuerliche Gleichbehandlung aller nicht-fossilen Technologien sollte umgesetzt werden.
- Die Ermöglichung höherer erneuerbarer Beimischungen an den Tankstellen, z.B. durch die Aufgabe des Bestandsschutzes für E5 zwecks Einführung von E20 – verbunden mit einer Positivkommunikation aus Politik und Industrie.

Realistische Bewertung der Treibhausgasemissionen bei Antriebstechnologien

Aktuell liegt der EU CO₂-Flottenregulierung die Annahme zugrunde, dass ein Fahrzeug mit Verbrennungsmotor ausschließlich mit fossilen Kraftstoffen betrieben wird (resultiert aus dem „Tank-to-Wheel“-Ansatz). Dies entspricht schon heute nicht der Realität im europäischen Markt, da es – von Mitgliedsstaat zu Mitgliedsstaat unterschiedliche – Beimischungen von erneuerbaren Kraftstoffen gibt. Bei batterieelektrischen Fahrzeugen wird pauschal eine Treibhausgasneutralität (CO₂ = 0) des Antriebs angenommen.

Diese Beimischungen sollten bei der Bestimmung des CO₂-Werts eines Fahrzeugs mitberücksichtigt werden. Mindestens eine Berücksichtigung der Treibhausgasemissionen hinsichtlich der Antriebsenergie (= „Well-to-Wheel“-Ansatz) ist zwingend erforderlich und sollte verbindlich im Regulierungsrahmen verankert werden. Die EU-Kommission sollte hierfür eine standardisierte Methodik entwickeln, die auf RED-III-Zertifizierungen aufbaut, um die tatsächlichen Klimavorteile synthetischer und erneuerbarer Kraftstoffe fair abzubilden.

Eine reine Betrachtung der CO₂-Emissionen am Endrohr bzw. Auspuff der Fahrzeuge ist weder technologisch noch mit Blick auf das Klima zu rechtfertigen. Bereits heute erreichen Fahrzeuge mit entsprechend klimafreundlichem HVO (Hydriertes Pflanzenöl) bei Mitberücksichtigung der Vorkette („Well-to-Wheel“) niedrigste und zu batterieelektrischen Fahrzeugen konkurrenzfähige CO₂-Emissionsniveaus. Mithilfe entsprechender regulatorischer Rahmenbedingungen müssen biogene Kraftstoffalternativen möglichst zeitnah durch synthetische und strombasierte Alternativen (eFuels) ergänzt werden.

Utility Factor für Plug-in-Hybride umsichtig behandeln

Die EU-Kommission hat eine zweistufige Verschärfung des Utility Factor für Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge auf den Weg gebracht. Dieser Utility-Factor ist ein Gewichtungsfaktor zwischen elektrischem und verbrennungsmotorischem Fahranteil, welcher nach aktueller Gesetzgebung deutliche Auswirkungen auf die Relevanz von PHEV für die Erreichung der Flottenziele hat.

Der Utility Factor sollte zum Schutz der europäischen Fahrzeughsteller und deren Zulieferer auf dem Niveau von 2025 eingefroren werden. Sollte dies nicht umgesetzt werden, gehen

Anreize aus der CO₂-Flottenregulierung für Investitionen in die Weiterentwicklung und Produktion dieser in Zukunft hochrelevanten Technologie in Europa unwiderruflich verloren und nicht-europäische Fahrzeughersteller würden dieses Marktsegment besetzen.

Ambitionsniveau und Aufbau Infrastruktur eng beobachten

Über die obenstehenden Empfehlungen hinaus ist die EU-Kommission aufgerufen, den Hochlauf von „Zero-Emission“-Fahrzeugen und den Aufbau von Lade- und Wasserstoff-Tankinfrastruktur mit Blick auf die Flottenzielerreichung eng zu monitoren. Bereits heute ist absehbar, dass eine ambitionierte Fortschreibung der EU AFIR-Verordnung für Lade- und Wasserstoff-Tankinfrastruktur für 2035 und 2040 notwendig ist. Abzulehnen sind dagegen weitere Versuche der politischen Steuerung des Markts, beispielsweise durch enge Vorgaben im Rahmen der Greening Corporate Fleets Initiative, da sie die zugrundeliegenden Probleme der Elektromobilität hinsichtlich einer geringen Verbraucherakzeptanz nicht auflösen, sondern großflächig und mit Auswirkungen auf alle Unternehmen in der EU verschärfen würden.



Kontakt:

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

Verantwortlich:

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

Lobbyregister: R000802
EU-Transparenzregister ID: 9765362691-45

vdma.eu