

en2x-POSITION zum EU-Automobilpaket

Gewährleistung von Technologieneutralität und gleichen Wettbewerbsbedingungen für erneuerbare Kraftstoffe

Das Automobilpaket der Europäischen Kommission vom Dezember 2025 stellt einen wichtigen Meilenstein für die Zukunft des Straßenverkehrs in der Europäischen Union dar. Die Elektrifizierung des Straßenverkehrs ist darin ein zentraler Bestandteil dieser Zukunft. en2x unterstützt das Ziel einer klimaneutralen Mobilität. Dafür braucht es in Ergänzung zur Elektromobilität eine glaubwürdige, langfristige Perspektive für erneuerbare Kraftstoffe im Straßenverkehr.

Durch die Beibehaltung eines rein auf den Auspuff ausgerichteten Ansatzes (Tank-to-Wheel) für die CO₂-Flottenregulierung und die Beschränkung der Rolle erneuerbarer Kraftstoffe auf einen eng begrenzten Ausgleichsmechanismus forciert auch die künftige EU-Regulierung nahezu ausschließlich die Elektrifizierung und Wasserstoff als einzige Option zur Defossilisierung. Dieser Ansatz übersieht die nachgewiesenen und zertifizierten Treibhausgasreduktionen, die durch erneuerbare Kraftstoffe bereits heute im Rahmen der bestehenden EU-Rechtsvorschriften, insbesondere der Erneuerbare-Energien-Richtlinie (RED), erzielt werden.

Zudem lässt der Änderungsvorschlag die industriepolitische Dimension der CO₂-Flottenregulierung völlig unberücksichtigt: Eine verlässliche langfristige Perspektive für erneuerbare Kraftstoffe im Straßenverkehr wäre ein echter Hebel zur Transformation von Mineralölwirtschaft (Raffinerien, Import- und Verteilungsinfrastruktur) als ein unverzichtbarer Teil deutscher und europäischer Wertschöpfungsgeflechte insbesondere mit Blick auf die Chemieindustrie und für eine auch in Zukunft resiliente Energieversorgung.

en2x fordert daher eine gezielte Anpassung des Automobilpakets, um die Technologieneutralität wiederherzustellen, die Investitionssicherheit zu stärken und die Fahrzeugregulierung vollständig mit dem Klima- und Energierecht der EU in Einklang zu bringen.

1. Mangelnde Technologieneutralität im aktuellen Vorschlag

Der Vorschlag der Kommission definiert emissionsfreie Fahrzeuge weiterhin ausschließlich auf der Grundlage von Abgasemissionen (Tank-to-Wheel). Infolgedessen werden Fahrzeuge, die mit erneuerbaren und klimaneutralen¹ Kraftstoffen betrieben werden, kategorisch von der Anerkennung als emissionsfrei¹ ausgeschlossen.

Diese ausschließlich auf Abgasemissionen basierende Logik

- ignoriert die tatsächlichen und zertifizierten CO₂-Einsparungen, die durch die Produktion erneuerbarer Kraftstoffe erzielt werden und
- untergräbt den vom Europäischen Rat und den Mitgesetzgebern wiederholt bekräftigten Grundsatz der Technologieneutralität.

Die vorgeschlagene, begrenzte Anerkennung erneuerbarer Kraftstoffe in der Flottenregulierung bis zu einer Höhe von maximal 3 % des flottenweiten Ziels für 2021 gemäß Artikel 5a ist statisch und symbolisch. Sie bietet Herstellern oder Kraftstoffproduzenten keine zusätzlichen Anreize, in skalierbare, klimaneutrale Lösungen zu investieren.

2. Notwendigkeit einer Fahrzeugkategorie für CO₂-neutrale Kraftstoffe (CNF)

Ein zentraler Mangel des Automobilpakets ist das Fehlen einer eigenen **Fahrzeugkategorie** für **CO₂-neutrale Kraftstoffe** (sog. **Carbon Neutral Fuels**, kurz: **CNF**).

en2x setzt sich nachdrücklich für die sofortige Einführung einer CNF-Fahrzeugkategorie ein,

- die Fahrzeuge umfasst, die ausschließlich mit RED-konformen erneuerbaren Kraftstoffen betrieben werden;
- die gleichberechtigt mit batterieelektrischen und Wasserstofffahrzeugen behandelt wird und
- die bei der Berechnung der Flottenkonformität mit **0 g CO₂/km** angerechnet wird.

Eine solche Kategorie würde die Klimaziele nicht untergraben. Im Gegenteil, sie würde:

- einen breiteren und widerstandsfähigeren Weg zur Defossilisierung ermöglichen;
- die Wahlmöglichkeiten der Verbraucherinnen und Verbraucher und die Wettbewerbsfähigkeit der Industrie erhalten sowie
- von strengen Überwachungs- und Umsetzungsmethoden profitieren, wie sie von der WGMM dargelegt wurden, einschließlich Überlegungen zur physikalischen und massenbilanzierten Kraftstoffversorgung.

Durch die frühzeitige Festlegung von Zielen in der RED entsteht auch für Fahrzeug-OEMs eine weitlaufende Investitionssicherheit. Die Ausgestaltung der RED ist demnach bereits progressiv und gleichzeitig nachvollziehbar ambitioniert, da die Ziele 10 Jahre im Voraus festgelegt werden (die RED IV soll u.a. bis 2040 gelten)

¹ Klimaneutral bzw. emissionsfrei im Sinne der EU-Terminologie

3. Anerkennung progressiver CO₂-Reduktionen durch einen Kohlenstoffkorrekturfaktor

Zusätzlich zu einer CNF-Fahrzeugkategorie fordert en2x die Einführung eines **Kohlenstoffkorrekturfaktors (sog. Carbon Correction Factor, kurz: CCF)** innerhalb der CO₂-Flottenverordnung.

Ein CCF würde es den Herstellern ermöglichen, **progressive, durchschnittliche CO₂-Reduktionen durch erneuerbare Kraftstoffe** auf der Grundlage ihrer nach der RED verifizierten Treibhausgas-Einsparungen zu berücksichtigen. Dieser Ansatz würde:

- die tatsächlichen CO₂-Emissionsreduktionen des Straßenverkehrs auch bei den Neufahrzeugen widerspiegeln, anstatt nur die nominalen CO₂-Auspuffwerte zu berücksichtigen und
- die EU-Flottenregulierung an bereits etablierte Zertifizierungs- und Überwachungssysteme anpassen.

Die derzeitige statische Obergrenze von 3 % erreicht keines dieser Ziele und sollte daher durch einen CCF ersetzt werden.

4. Defossilisierung von Unternehmensflotten technologieoffen gestalten

Das Automobilpaket sieht auch verbindliche nationale Ziele für die Elektrifizierung von Unternehmensflotten vor. en2x erkennt den Beitrag der Elektrifizierung zum Erreichen der Klimaziele im Verkehrssektor insbesondere im Pkw-Bereich und bei leichten Nutzfahrzeugen an. Gleichzeitig sind zusätzliche pauschale Vorgaben für heterogene und stark einsatzabhängige gewerbliche Flotten nicht zielführend.

Verbindliche, undifferenzierte Elektrifizierungsquoten für Firmenflotten:

- führen zu erheblichen zusätzlichen Verwaltungs- und Bürokratieaufwendungen;
- berücksichtigen nicht die Vielfalt unterschiedlicher Einsatzprofile kommerzieller Fahrzeugflotten und erschweren somit eine realistische und technologieoffene Transformation;
- bergen die Gefahr, dass erneuerbare Kraftstoffe und andere klimafreundliche Alternativen verdrängt werden, wo sie kurzfristig oder operationell die praktikablere Lösung darstellen und
- untergraben jede zukünftige Öffnung der Flottenregulierung für CNF-Fahrzeuge.

Die EU-Politik sollte daher sicherstellen, dass alle geprüften Defossilisierungstechnologien – beginnend mit der Elektromobilität, aber einschließlich erneuerbarer Kraftstoffe sowie weiterer klimafreundlicher Optionen – faire Wettbewerbsbedingungen erhalten. Nur so können sowohl die Ziele des Klimaschutzes als auch die vielfältigen praktischen Anforderungen der gewerblichen Flottenbetreiber erfüllt werden.

5. Abstimmung mit der Industrie und den Interessengruppen

Die Position von en2x steht in vollem Einklang mit den Positionen anderer wichtiger Industriesektoren, darunter die Branchenvertretungen FuelsEurope (Kraftstoffe und Raffinerien) und der Verband der Automobilindustrie (VDA), sowie mit den Ergebnissen der Arbeitsgruppe „Monitoring Methodologies“ (WGMM).

Entlang der gesamten Wertschöpfungskette besteht breiter Konsens darüber, dass

- eine CNF-Fahrzeugkategorie technisch machbar ist und politisch auf den Weg gebracht werden sollte;
- Methoden zur Überwachung und Überprüfung des Inverkehrbringens und Vertankens bereits existieren und
- der aktuelle Vorschlag früheren politischen Verpflichtungen zur technologischen Offenheit nicht gerecht wird.

6. Politikempfehlungen von en2x

Um eine technologieneutrale, wirksame und wirtschaftlich tragfähige Defossilisierung des Straßenverkehrs zu gewährleisten, fordert en2x das Europäische Parlament und den Rat auf

1. **eine Fahrzeugkategorie „CO₂-neutrale Kraftstoffe“ sofort einzuführen**, die bei der Berechnung der CO₂-Emissionen von Fahrzeugflotten als CO₂-emissionsfrei behandelt wird.
2. **anstelle der vorgeschlagenen, äußerst geringen Obergrenze für eine Berücksichtigung erneuerbarer Kraftstoffe** das volle, RED-zertifizierte Treibhausgas-Reduktionspotenzial anzuerkennen.
3. **einen Kohlenstoffkorrekturfaktor einzuführen**, um die durch erneuerbare Kraftstoffe erzielten progressiven CO₂-Reduktionen für alle Neuzulassungen zu berücksichtigen.
4. **Undifferenzierte Defossilisierungsquoten für Unternehmensflotten abzulehnen** und unnötige regulatorische Komplexität zu vermeiden.
5. **Die vollständige Kohärenz zwischen dem Automobilpaket und den Klima- und Energiegesetzen der EU**, insbesondere der Richtlinie über erneuerbare Energien, zu gewährleisten.

Die Klimaziele der EU erfordern Offenheit, Flexibilität und Realismus. Eine eindimensionale Regulierung, die sich weiterhin auf einen einzigen Technologiepfad konzentriert, birgt das Risiko höherer Kosten, geringerer Widerstandsfähigkeit und verpasster Defossilisierungspotenziale.

Durch die gleichberechtigte Einbeziehung erneuerbarer Kraftstoffe neben der Elektrifizierung kann das Automobilpaket zu einem echten Wegbereiter für klimaneutrale Mobilität, industrielle Wettbewerbsfähigkeit und Energiesicherheit in Europa werden.

en2x ist bereit, konstruktiv zu diesem Anpassungsprozess beizutragen.