

## Positionspapier zur vorgeschlagenen Überarbeitung der CO<sub>2</sub>-Emissionsnormen für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge sowie der vorgeschlagenen Verordnung über saubere Firmenfahrzeuge

Die eFuel Alliance unterstützt das Pariser Klimaabkommen und die darin verankerten Ziele, bis 2050 als Kontinent klimaneutral zu werden. In Zeiten zunehmenden Drucks auf die Klimapolitik ist es aus unserer Sicht besonders wichtig, deutlich auf die Notwendigkeit hinzuweisen, CO<sub>2</sub>-Emissionen aus fossilen Energieträgern zu reduzieren. Die ehrgeizigen Klimaziele der EU können nur erreicht werden, wenn alle erneuerbaren Energiequellen und alle Technologien zur Dekarbonisierung benutzt werden. Aktuell wird die CO<sub>2</sub>-Reduktion am Auspuff gemessen, weshalb Elektrifizierung der einzige Weg für Hersteller ist, ihre CO<sub>2</sub>-Emissionsziele zu erfüllen. Die Marktdurchdringung von Elektrofahrzeugen verläuft jedoch langsamer als erwartet. Gründe dafür sind unter anderem begrenzte Netzkapazitäten, der schleppende Ausbau der Ladeinfrastruktur sowie globale Handelsstreitigkeiten. Dies führt zu Stellenabbau und Umsatzverlusten bei zahlreichen Automobilherstellern und Zulieferern. In den letzten zwei Jahren haben Automobilzulieferer [laut dem Verband CLEPA](#) bereits 104.000 Stellenstreichungen angekündigt. Grundlegende Änderungen an der Logik der Regelungen für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge sowie für schwere Nutzfahrzeuge sind daher dringend erforderlich. Statt sich nur auf Auspuffemissionen zu konzentrieren, braucht es einen ganzheitlichen Ansatz, der alle emissionsmindernden Technologien als Option zur Erfüllung der Vorgaben einbezieht.

Die vorgeschlagene Überarbeitung der CO<sub>2</sub>-Emissionsstandards für neue Pkw und leichte Nutzfahrzeuge bietet die Chance, den Kurs zu korrigieren und einen technologieoffenen Ansatz zu verfolgen, der die Elektrifizierung durch eine verstärkte Nutzung von CO<sub>2</sub>-neutralen Kraftstoffen (CNF)<sup>1</sup> ergänzt. Dies wird dazu beitragen, das Risiko beim Übergang zu einer CO<sub>2</sub>-neutralen Mobilität zu verringern, die Defossilisierung zu beschleunigen und die europäische Wettbewerbsfähigkeit einer der führenden Industrien der EU zu schützen. Wir begrüßen daher das beschleunigte Verfahren der Europäischen Kommission, das zur Vorlage des Vorschlags zur Überarbeitung der CO<sub>2</sub>-Standards für neue Pkw und leichte Nutzfahrzeuge geführt hat. Allerdings hält die Europäische Kommission in ihrem Vorschlag am Auspuffprinzip fest, der durch den Vorschlag für saubere Firmenfahrzeuge mittels verbindlicher Beschaffungsverpflichtungen auf weitere Gesetzgebung übertragen wird. Technologieneutralität bleibt weitgehend Rhetorik, da die Kommission den Beitrag von CO<sub>2</sub>-neutralen Kraftstoffen stark begrenzt und erschwert. Der Vorschlag für eine neue Fahrzeugklasse für Fahrzeuge, die mit CO<sub>2</sub>-neutralen Kraftstoffen betrieben werden, ist seit drei Jahren überfällig. Trotzdem wurde er nicht vorgelegt, obwohl er während der letzten Überprüfung als politischer Kompromiss vereinbart wurde, wie in Erwägungsgrund 11<sup>2</sup> beschrieben. Langfristig sollte ein Lebenszyklusansatz (LCA) entwickelt werden, um die verschiedenen Mobilitätskonzepte zu bewerten und miteinander zu vergleichen.

**Wir fordern das Europäische Parlament und den Rat der EU nachdrücklich auf, die Vorschläge der Europäischen Kommission zu CO<sub>2</sub>-Emissionsstandards für neue Pkw und leichte Nutzfahrzeuge sowie zu sauberen Firmenfahrzeugen zu verbessern und alle klimafreundlichen**

---

<sup>1</sup> CNFs sind alle Kraftstoffe, die den Nachhaltigkeitskriterien der Richtlinie (EU) 2018/2001 über erneuerbare Energien entsprechen. Dabei handelt es sich beispielsweise um konventionelle Biokraftstoffe, fortgeschrittene Biokraftstoffe gemäß Anhang IXa, Biokraftstoffe gemäß Anhang IXb, Wasserstoff und eFuels (sogenannte RFNBOs) sowie recycelte Kohlenstoffkraftstoffe. Diese Kraftstoffe sind in der Nutzungsphase wie Elektrofahrzeuge CO<sub>2</sub>-neutral, da die CO<sub>2</sub>-Emissionen bei der Nutzung der Fahrzeuge zuvor bei der Herstellung der Kraftstoffe gebunden wurden. In der [Working group on monitoring methodologies \(WGMM\)](#) haben über 50 Unternehmen und Verbände CNFs entsprechend definiert, was als Konsens der Branche angesehen werden kann.

<sup>2</sup> Erwägungsgrund 11, Verordnung (EU) 2023/851. „Nach Konsultation der Interessengruppen wird die Kommission einen Vorschlag für die Zulassung von Fahrzeugen vorlegen, die ausschließlich mit CO<sub>2</sub>-neutralen Kraftstoffen betrieben werden, die mit dem Unionsrecht im Einklang stehen, nicht unter die Flottennormen fallen und mit dem Klimaneutralitätsziel der Union vereinbar sind.“

## **Technologien zu ermöglichen, die zum Klimaschutz im Verkehrssektor beizutragen und dabei zugleich Arbeitsplätze und Wertschöpfung in der EU zu sichern.**

Aus unserer Sicht sind im weiteren politischen Prozess einige entscheidende Änderungen erforderlich. Wir schlagen daher vor:

1. **Implementierung einer neuen Fahrzeugklasse für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge, die ausschließlich mit CO<sub>2</sub> neutralen Kraftstoffen (CNF) betrieben werden und für die Zwecke dieser Verordnung als Nullemissionsfahrzeuge gelten**, um sicherzustellen, dass neu zugelassene Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor keine zusätzlichen CO<sub>2</sub> Emissionen verursachen. Als Antwort auf die Forderung der Europäischen Kommission nach branchengeführten Lösungen zur Nachverfolgung und Verifizierung von CO<sub>2</sub> neutralen Kraftstoffen im Straßenverkehr hat die Arbeitsgruppe für Monitoring-Methodologien (WGMM) in ihrem [Bericht](#) elf Lösungen vorgestellt. Diese Monitoring-Methodologien reichen von exklusiver physischer Bereitstellung über digitale Kraftstoff-Tracking-Systeme bis hin zu einem Massenbilanzansatz. Einige dieser Lösungen werden bereits in der Praxis umgesetzt, wie etwa das [Schweizer Anrechnungssystem](#) für eFuels auf Basis der Massenbilanz. Die von der Kommission begleitend zum Vorschlag vorgelegte Folgenabschätzung analysiert diese Option eingehend und zeigt, dass die Einführung einer solchen Fahrzeugklasse zu einer schnelleren Emissionsminderung führt. Etwaige Vorbehalte hinsichtlich der Verfügbarkeit von CNFs können beispielsweise durch die neue [Studie der WGMM](#) entkräftet werden. Diese zeigt, dass ausreichend nachhaltige Rohstoffpotenziale vorhanden sind, um den Straßenverkehr bis 2050 mit CNF zu versorgen. Außerdem können gleichzeitig die Luft- und Seeschifffahrt bedient werden. Der Bericht schätzt ein gesamtes erneuerbares Kraftstoffangebotspotenzial für den EU-Verkehrssektor von 238,8 bis 386 Mtoe im Jahr 2050, verglichen mit einer prognostizierten Nachfrage nach erneuerbaren Kraftstoffen zwischen 80 und 170 Mtoe. Um dieses Potenzial nutzbar zu machen, wird neben dem Automobilpaket insbesondere die anstehende Überarbeitung der Erneuerbare Energien Richtlinie (RED IV) entscheidend sein, um realistische, aber ambitionierte langfristige Ziele für CNFs festzulegen.
2. Verbesserung der Ausgestaltung der neu eingeführten „**Fuel Credits**“ (Artikel 5a) durch:
  - a. **Streichung der Obergrenze von 3 %**, um Investitionen in CO<sub>2</sub>-neutrale Kraftstoffe zu ermöglichen. Die Fuel Credits sollten an den herstellereinspezifischen Zielwert von 2021 gekoppelt werden. Es ist sowohl aus industrieller als auch aus klimapolitischer Sicht vorteilhaft, den Anteil CO<sub>2</sub>-neutraler Kraftstoffe im Energiemix des Straßenverkehrs in der EU so weit wie möglich zu erhöhen
  - b. **Anwendung der Fuel Credits so früh wie möglich**, sobald die Verordnung in Kraft tritt, und nicht erst ab 2035. CO<sub>2</sub>-neutrale Kraftstoffe sind bereits verfügbar und sollten mit sofortiger Wirkung zur CO<sub>2</sub>-Reduktion beitragen (Artikel 5a Absatz 1; Artikel 4 Absatz 1). Bis zur Betriebsbereitschaft der Union Database sollte die SHARES-Datenbank<sup>3</sup> verwendet werden.
  - c. **Erweiterung der Definition für zulässige CO<sub>2</sub>-neutrale Kraftstoffe** auf solche, die die Nachhaltigkeitskriterien der Erneuerbare-Energien-Richtlinie (EU) 2018/2001 erfüllen. Die einschränkende Definition (Artikel 5a Absatz 2) ist nicht konsistent mit weiterer EU-Klimagesetzgebung wie dem EU-Emissionshandelssystem.
  - d. **Ermöglichung der Anwendung von Fuel Credits und Low-Carbon-Steel Credits im selben Fahrzeug** (Artikel 5b Absatz 2). Wir empfehlen, den höchstmöglichen Anteil an Emissionsminderungen zuzulassen. Fuel Credits und Low-Carbon-Steel Credits sind ein erster Schritt zur Anerkennung von Emissionsminderungen entlang der Wertschöpfungskette in Richtung Lebenszyklusbewertung; ihre Nutzung sollte daher gefördert werden.

---

<sup>3</sup> Das SHARES-Tool konzentriert sich auf die harmonisierte Berechnung des Anteils von Energie aus erneuerbaren Quellen. Der Hauptvorteil des SHARES-Tools besteht darin, dass sich die EU-Länder verpflichtet haben, bei der Berechnung der Indikatoren für den Anteil von Energie aus erneuerbaren Quellen dieselbe Methode anzuwenden. Die Daten in SHARES werden von Eurostat bereitgestellt.

- e. **Streichung der Einschränkung hinsichtlich des Poolings**, um Bürokratie und praktische Hürden bei der Anwendung von Fuel Credits zu reduzieren (Absatz 4). Wir empfehlen, die Anwendung von Fuel Credits auch Herstellern zu erlauben, die offene oder geschlossene Pools bilden.
- f. **Senkung der zugrunde gelegten Laufleistung für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge** (Anhang 7.2). 240.000 km für Pkw sowie 300.000 km für leichte Nutzfahrzeuge sind unrealistisch hoch. In der [Schweiz](#) wird im dortigen Fuel-Crediting-System eine Laufleistung von 175.000 km angesetzt. Gemäß Euro 7 ([EU 2024/1257](#), Anhang IV) ist die verlängerte Lebensdauer für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge mit 200.000 km festgelegt (M1, N1 und M2). Wir empfehlen, sich an bestehender Gesetzgebung zu orientieren und die Laufleistung entsprechend zu reduzieren. Zudem haben einige Fahrzeuge wie Sonderfahrzeuge oder Sportwagen eine sehr geringe Nutzung, was zu einer deutlich reduzierten Lebensdauer führt. Daher empfehlen wir, Kleinserienherstellern die Angabe eines spezifischen Wertes für die „durchschnittliche Lebensdauer-Laufleistung“ zu ermöglichen, sofern dieser durch geeignete Nachweise belegt ist, um die typische Nutzung solcher Fahrzeuge angemessen abzubilden.
- g. **Vereinfachung der Formel** zur Berechnung der Fuel Credits durch Zusammenführung der Pkw- und Transporter-Formeln in eine einheitliche Berechnung. Nach unserem Kenntnisstand existiert keine offizielle Datenbank, die „fuelsharecars“ bzw. „fuelsharevans“ getrennt erfasst. Daher empfehlen wir die Verwendung einer einzigen Formel mit einem kombinierten fuelshare-Wert. Unter Berücksichtigung der geänderten Laufleistung können „newcars“ und „newvans“ zu „newcarsandvans“ zusammengeführt werden. Alle übrigen Parameter wären identisch, sodass keine getrennte Berechnung erforderlich ist.

**3. Ablehnung der verpflichtenden Beschaffungsquoten auf Ebene der Mitgliedstaaten, wie sie in der Verordnung über saubere Firmenfahrzeuge vorgeschlagen werden**, für Fahrzeuge, die derzeit als Nullemissionsfahrzeuge definiert werden. Dies kommt faktisch einer Verpflichtung zum Erwerb von Elektrofahrzeugen gleich. Diese Vorgaben adressieren weder die fehlenden Rahmenbedingungen, die derzeit die Verbreitung von Elektrofahrzeugen behindern, noch sind sie technologieneutral ausgestaltet. Aus unserer Sicht sollte der Gesetzgebungsprozess zur Verordnung über saubere Firmenfahrzeuge verschoben werden, bis die zugrunde liegenden Definitionen, die derzeit im Rahmen der CO<sub>2</sub>-Emissionsstandards für neue Pkw und leichte Nutzfahrzeuge überprüft werden, final feststehen. Zudem ist es wichtig zu betonen, dass sämtliche Rahmenbedingungen und Instrumente zur Förderung emissionsfreier und emissionsarmer Lösungen bereits durch bestehende EU-Regulierungen abgedeckt sind, wie etwa die Verordnung über Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (AFIR), die Richtlinie über saubere Fahrzeuge, die CO<sub>2</sub>-Emissionsstandards, die Erneuerbare-Energien-Richtlinie oder der vorgeschlagenen Energiebesteuerung. Da die EU das Ziel verfolgt, Bürokratie und Komplexität zu reduzieren, halten wir die Schaffung neuer Gesetzgebungsakte zur Förderung emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge grundsätzlich für nicht notwendig. Stattdessen sollte der Schwerpunkt darauf liegen, bestehende Gesetzgebung zu verbessern. Sollte die Gesetzgebung dennoch weiterverfolgt werden, ist eine Anpassung im Sinne der Technologieneutralität erforderlich, beispielsweise durch Einbeziehung der oben genannten Fahrzeugklasse als Compliance-Option. Darüber hinaus bedarf es einer weiteren Klarstellung der Kriterien für „finanzielle Unterstützung“ (siehe Artikel 4), da hierzu bislang keine Definition vorliegt und eine Bewertung im aktuellen Stadium des Gesetzgebungsprozesses nicht möglich ist. Die Einbeziehung steuerlicher Maßnahmen würde nach unserer Einschätzung zudem eine einstimmige Entscheidung im Rat erfordern, da steuerliche Fragen in nationaler Zuständigkeit liegen. Grundsätzlich muss finanzielle Unterstützung technologieneutral gestaltet sein und darf keine spezifische Technologie bevorzugen.

## Die Mobilität der Zukunft ist vielseitig

Die Mitglieder der eFuel Alliance repräsentieren die gesamte Wertschöpfungskette von eFuels und deren Abnehmer. Wir sind technologieoffen und setzen uns für faire Wettbewerbsbedingungen für alle praktikablen Optionen ein. Viele unserer Mitgliedsunternehmen aus dem Tankstellenbereich bieten nicht nur steigende Anteile erneuerbarer Kraftstoffe an, sondern bauen auch aktiv Lade- und Wasserstoffinfrastruktur aus. Viele unserer Mitglieder aus der Automobil- und Zulieferindustrie investieren stark in elektrische Antriebsstränge. Alle Abnehmer aus schwer zu dekarbonisierenden Sektoren in unserer Mitgliedschaft würden von der Einbeziehung erneuerbarer Kraftstoffe in die CO<sub>2</sub>-Emissionsstandards für neue Pkw und leichte Nutzfahrzeuge profitieren, da ein großer Markt wie der für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge erhebliche Skaleneffekte schafft.

**Wir sind fest davon überzeugt, dass Elektrofahrzeuge eine wichtige Rolle auf dem Weg zu einem klimaneutralen Verkehrssystem spielen werden. Diese Einblicke aus der Industrie verdeutlichen jedoch: Die Zukunft der Mobilität ist vielfältig.**

Der derzeitige, auf Auspuffemissionen basierende, Regulierungsrahmen für Neufahrzeuge spiegelt diese Entwicklung nicht wider und führt zum Gegenteil – einem Verbot von Verbrennungstechnologien und den damit verbundenen Arbeitsplätzen und Wertschöpfung. Gleichzeitig erhöht dies das Risiko und damit die Kosten für Investitionen in schwer zu dekarbonisierende Sektoren. Zudem können CNFs mit anderen Technologien kombiniert werden, zum Beispiel durch Range Extender oder Plug-in-Hybride. Der Ersatz fossiler Kraftstoffe durch CNFs kann als Vorbild dienen, um technologische Komplementarität zu demonstrieren. Darüber hinaus benötigen wir zur Erreichung der ambitionierten Klimaziele Lösungen, die überall funktionieren, unabhängig von der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit, Geografie oder technischen Voraussetzungen eines Landes. Wenn Emissionsminderungslösungen nur in wenigen Mitgliedstaaten anwendbar sind, die sich einen vollständigen Austausch des Fahrzeugbestands und der Infrastruktur leisten können, läuft die EU Gefahr, eine bedeutende Chance zur Reduktion von CO<sub>2</sub>-Emissionen im Verkehrssektor zu verpassen. Ein Mix aus batterieelektrischer Mobilität, nachhaltigen und fortschrittlichen Biokraftstoffen, eFuels, Brennstoffzellen und möglicherweise weiteren Emissionsminderungstechnologien wird nicht nur die Treibhausgasemissionen wirksam reduzieren, sondern auch dazu beitragen, die Integrität des Binnenmarktes für Fahrzeuge zu wahren.

### ÜBER DIE eFUEL ALLIANCE

Die eFuel Alliance ist eine Interessenvertretung, die sich für die politische und gesellschaftliche Akzeptanz von eFuels und deren Zulassung einsetzt. Wir vertreten mehr als 170 Unternehmen, Verbände und Verbraucherorganisationen entlang der Wertschöpfungskette der eFuel-Produktion. Wir stehen für fairen Wettbewerb und gleiche Rahmenbedingungen für alle relevanten Lösungen zur Emissionsminderung. Wir bekennen uns eindeutig zu mehr Klimaschutz und möchten, dass der bedeutende Beitrag von eFuels zu Nachhaltigkeit und Klimaschutz stärker anerkannt wird. Unser Ziel ist es, die industrielle Produktion und die breite Nutzung von CO<sub>2</sub>-neutralen Kraftstoffen aus erneuerbaren Energiequellen zu ermöglichen.