



Berlin, 9. September 2025

Pressemitteilung

Debatte um Verbrennerverbot: Flexibilisierung der CO₂-Flottenregulierung reicht nicht aus, eine grundlegende Überarbeitung ist erforderlich

Bundeskanzler Friedrich Merz hat im Rahmen der heutigen Eröffnung der IAA in München angekündigt, sich für eine Flexibilisierung der europäischen Regulierung bei Fahrzeugantrieben einzusetzen. Aus UNITI-Sicht reicht dies jedoch nicht aus, um echte Technologieoffenheit zu schaffen. Dafür bedarf es eines grundlegenden Wechsels bei der CO₂-Emissionsbilanzierung in den EU-Flottenverordnungen für Pkw und Lkw.

Am Verbrennungsmotor hängen in der Bundesrepublik 457.000 Arbeitsplätze direkt und 163.000 indirekt sowie rund 48 Milliarden Euro jährlich an industrieller Wertschöpfung - Arbeitsplätze und Wertschöpfung, die mit dem faktischen Verbot für neue Verbrenner ab 2035 wegfallen könnten. UNITI-Hauptgeschäftsführer Elmar Kühn: „Flexibilisierungen in der Regulatorik allein ändern daran wenig, sondern würden die Probleme nur zeitlich aufschieben. Es bedarf vielmehr eines grundlegenden Wechsels in der Methodik der CO₂-Emissionsbilanzierung in den EU-Flottenregulierungen für Pkw und Lkw.“

Bislang werden in den CO₂-Flottenverordnungen lediglich die CO₂-Emissionen im Fahrbetrieb erfasst (so genannter „Tailpipe“-Ansatz). Damit gelten Verbrennerfahrzeuge, unabhängig davon, ob sie mit fossilen oder mit CO₂-neutralen Kraftstoffen betrieben werden, stets als CO₂-Emittenten und werden gegenüber batterieelektrischen Fahrzeugen (BEV) regulatorisch benachteiligt. BEV werden gemäß EU-Regulatorik dagegen pauschal als Nullemissionsfahrzeuge bevorzugt, selbst wenn sie etwa mit Strom aus fossilen Quellen geladen werden. Elmar Kühn von UNITI: „Wir brauchen einen Systemwechsel. Der „Tailpipe“-Ansatz in den CO₂-Flottenverordnungen muss durch einen Lebenszyklus-Ansatz ersetzt werden.“ Dieser erfasst sämtliche CO₂-Emissionen über den gesamten Lebenszyklus eines Fahrzeugs und von dessen Antriebsenergie – die reale Klimaschutzwirkung erneuerbarer Kraftstoffe wie E-Fuels oder HVO würde damit auch regulatorisch anerkannt und zudem ihr Markthochlauf vorangetrieben.

Nur eine solche methodische Modernisierung der Emissionsbilanzierung in der CO₂-Flottenregulierung würde einen Stopp des pauschalen Verbots neuer Verbrenner bedeuten und in der Folge dazu beitragen, dass Arbeitsplätze in der deutschen Automobilindustrie gesichert und das Klima mit erneuerbaren Kraftstoffen geschützt werden kann. „Bundeskanzler Friedrich Merz sollte sich in der Frage ebenso klar gegenüber der EU-Kommission positionieren wie der bayerische Ministerpräsident Markus Söder“, betont UNITI-Hauptgeschäftsführer Elmar Kühn. Söder hatte am Wochenende seinen 10-Punkte-Plan „Ja zum Auto, Ja zum Autoland Deutschland“ vorgelegt und darin eine Rücknahme des Verbrennerverbots sowie einen Hochlauf von E-Fuels gefordert.

Über UNITI:

Der UNITI Bundesverband EnergieMittelstand e.V. repräsentiert in Deutschland rund 90 Prozent des mittelständischen Energiehandels und bündelt die Kompetenzen bei Kraftstoffen, Brennstoffen sowie

Schmierstoffen. Täglich frequentieren über 4,3 Millionen Kunden die ca. 8.650 Straßentankstellen der UNITI-Mitgliedsunternehmen, welche ca. 62 Prozent des Straßentankstellenmarktes ausmachen. Mit etwa 3.700 freien Tankstellen sind bei UNITI zudem fast 70 Prozent der freien Tankstellen organisiert. Überdies versorgen die UNITI-Mitglieder etwa 20 Millionen Menschen mit Wärme. Die Verbandsmitglieder decken rund 80 Prozent des Gesamtmarktes für flüssige und feste Brennstoffe ab. Ebenso zählen mit einem Marktanteil von über 50 Prozent die meisten unabhängigen mittelständischen Schmierstoffhersteller und Schmierstoffhändler in Deutschland zum Verband. Die rund 1.000 Mitgliedsfirmen von UNITI erzielen einen jährlichen Gesamtumsatz von etwa 95 Milliarden Euro und beschäftigen rund 100.000 Arbeitnehmer in Deutschland.

Pressekontakt UNITI:

Alexander Vorbau, M.A.

Leiter Kommunikation

Tel.: (030) 755 414-520

E-Mail: vorbau@uniti.de

UNITI Bundesverband EnergieMittelstand e.V.