

Berlin, 28.01.2025

1 **UNITI-Positionspapier anlässlich des Strategischen Dialogs über die** 2 **Zukunft der europäischen Automobilindustrie**

3
4 Der bevorstehende Strategische Dialog der Kommission über die Zukunft der europäischen
5 Automobilindustrie am 30. Januar 2025 sollte aus Sicht von UNITI dafür genutzt werden, strategisch
6 einen **technologieoffenen Ansatz in der Antriebsfrage** zu etablieren.

7
8 Dieser Ansatz böte die Chance, die europäischen Arbeitsplätze, die daraus resultierende
9 Wertschöpfung und auch die technischen Kompetenzen zu erhalten und den Aspekt der
10 Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Automobilindustrie wieder stärker zu fokussieren. Denn die
11 bereits wirkende regulative Vorgabe eines Zulassungsverbots von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor
12 im Jahr 2035 in Kombination mit einer deutlichen Kundenzurückhaltung gegenüber batteriebasierten
13 Elektrofahrzeugen wirken sich negativ auf die Absatzbilanzen vieler europäischer Hersteller aus.

14
15 In Kombination mit der ohnehin schon äußerst schlechten konjunkturellen Lage im europäischen
16 Heimatmarkt, entsteht für die heimischen Fahrzeughersteller ein stark negatives Marktumfeld, denn
17 besonders im Bereich der Elektromobilität sind die ausländischen Konkurrenten in Puncto
18 Wirtschaftlichkeit und Innovationsfähigkeit gegenüber den europäischen Herstellern zum aktuellen
19 Zeitpunkt klar im Vorteil.

20
21 Ergänzend ist aus klimapolitischer Sicht ein Technologieverbot auch unnötig: Über die
22 Klimafreundlichkeit eines Fahrzeugs entscheidet im erheblichen Maße die CO₂-Bilanz der eingesetzten
23 Antriebsenergie. Auch **defossilisierte Kraftstoffe** können hier einen entscheidenden Beitrag zur
24 Erreichung der Klimaziele im Verkehrssektor leisten.

25 26 **UNITI-Forderungen für den Strategischen Dialog**

27
28 Der Strategische Dialog sollte daher im Sinne der Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit der
29 europäischen Automobilindustrie durch Technologieoffenheit eine neue strategische Ausrichtung der
30 EU-Politik festlegen.

31
32 **UNITI fordert die regulative Zulassung aller Klimaschutzoptionen zur Einhaltung der**
33 **Emissionsreduktionsziele, so auch für die Verwendung regenerativer Kraftstoffe wie E-Fuels, mit**
34 **denen sowohl die Bestandsflotte von rund 250 Millionen Fahrzeugen in Europa sowie**
35 **neuzugelassene Fahrzeuge CO₂-neutral betrieben werden können.** Um den Markthochlauf dieser
36 Kraftstoffe zu unterstützen, ist es aus Sicht von UNITI unerlässlich, folgende Anpassungen der CO₂-
37 Flottenregulierungen für den Leicht- und Schwerlastverkehr anzugehen.

38
39 [Gemeinsam mit 23 weiteren Verbänden](#) dringt UNITI darauf, dass diese Änderungen in einer
40 vorgezogenen Überarbeitung der Gesetztestexte bereits 2025 (PKW) beziehungsweise 2026
41 (Schwerlastverkehr) geschehen:

42



- 43 1. **Anrechenbarkeit:** Die CO₂-Einsparungen durch regenerative Kraftstoffe müssen auf die
44 Flottengrenzwerte für PKW und LKW angerechnet werden können. Die Anrechenbarkeit ist ein
45 wesentlicher Grundpfeiler, um Investitionsanreize für die Produktion von E-Fuels zu schaffen.
46 Zusätzlich müssen die CO₂-Einsparung bereits im Markt vorhandener regenerativer Kraftstoffe auf
47 die Flottenziele anerkannt werden. Der **Kohlenstoffkorrekturfaktor (eng. Carbon Correction**
48 **Factor, CCF)** berücksichtigt den vorhandenen Anteil von regenerativen Kraftstoffen im aktuellen
49 Kraftstoffmix und ermöglicht die Anrechnung der CO₂-Einsparungen durch nicht fossile Kraftstoffe.
50
- 51 2. **Lebenszyklusanalyse:** Die CO₂-Emissionen eines Fahrzeugs werden ausschließlich am Auspuff
52 gemessen (genannt Tailpipe Ansatz). Es wird nicht zwischen dem fossilen und erneuerbaren
53 Ursprung der Kraftstoffe unterschieden. Die Verwendung von E-Fuels, deren CO₂-Einsparung im
54 Herstellungsprozess geschieht, ist der Verbrennung fossiler Kraftstoffe aufgrund des Ansatzes
55 daher gleichgestellt. Mit einer Lebenszyklusanalyse lassen sich die Emissionen eines Fahrzeuges
56 jedoch über den gesamten Lebenslauf gesamtheitlich darstellen. Die Emissionsreduktionen von
57 regenerativen Kraftstoffen würden anerkannt werden.
58
- 59 3. **Eine Kraftstoffstrategie:** Wir sprechen uns als UNITI dafür aus, dass sich der Strategische Dialog
60 für eine gemeinsame EU-Strategie ausspricht, um den Hochlauf erneuerbarer Kraftstoffe mit einer
61 ambitionierten Kraftstoffregulierung zu unterstützen.

UNITI Bundesverband EnergieMittelstand e.V.

Jägerstraße 6

10117 Berlin

Tel: 030 755 414 300

Mail: info@uniti.de

Registernummer im EU-Transparenzregister für die Interessenvertretung gegenüber dem Europäischen Parlament, dem Rat der Europäischen Union und der Europäischen Kommission: 248388645583-80

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 rund 8.600 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.