



Berlin, 02. September 2026

Pressemitteilung

Schönrechnerei bei Klimabilanz von E-Autos muss beendet werden

Eine neue Metastudie der Technischen Universität München (TUM) weist einmal mehr nach, dass die CO₂-Emissionsbilanz rein batterieelektrisch betriebener Fahrzeuge vom EU-Gesetzgeber systematisch schöngerechnet wird. So unterschlägt die zugrundliegende Messmethodik reale CO₂-Emissionen der Elektromobilität. Dass die CO₂-Flottenregulierung u.a. wegen der Verwendung dieser überholten Messmethode gegen Unionsrecht verstößt, hatte ein Rechtsgutachten im Auftrag der UNITI bereits vor gut zwei Jahren hinlänglich belegt.

Die Europäische CO₂-Flottenregulierung stuft rein batterieelektrisch betriebene Fahrzeuge pauschal als Null-Emissionsfahrzeuge ein, die damit als 100 %-klimaneutral gelten. Grundlage dafür ist der so genannte Tailpipe-Ansatz, der lediglich Emissionen im Fahrbetrieb am Auspuff eines Fahrzeugs erfasst. Sämtliche andere Emissionen etwa bei Produktion und Entsorgung eines Fahrzeugs sowie bei der Gewinnung von dessen Antriebsenergie werden dagegen nicht betrachtet.

Eine neue TUM-Studie¹ unterstreicht, dass die reale CO₂-Bilanz aber stark davon abhängt, wo ein Fahrzeug gebaut wird, wie kohlenstoffintensiv seine Produktionsvorleistungen sind und mit welchem Energieträger bzw. Energiemix es während der Nutzungsphase betrieben wird. Entsprechende Lebenszyklus-Analysen zeigen gemäß TUM-Studie, dass rein batterieelektrisch betriebene Fahrzeuge gegenüber mit herkömmlichen Kraftstoffen betriebenen Verbrennerfahrzeugen eine CO₂-Reduktion im Durchschnitt von lediglich 41 % aufweisen. Das heißt rein batterieelektrisch betriebene Fahrzeuge kommen über den gesamten Lebenszyklus auf durchschnittlich 59 % der Emissionen von Verbrennern, die mit herkömmlichen Kraftstoffen betrieben werden.

„Die Studienautoren weisen nach, dass der Tailpipe-Ansatz in der EU-Flottenregulierung die Klimabilanz der Elektromobilität systematisch schönrechnet. Er sollte durch eine Methodik abgelöst werden, die sämtliche Emissionen über den gesamten Lebenszyklus eines Fahrzeugs und dessen Antriebsenergie umfasst. Nur so ist ein fairer Vergleich der Klimabilanzen der verschiedenen Antriebstechnologien möglich“, sagt UNITI-Hauptgeschäftsführer Elmar Kühn. Und weiter: „Die geltende CO₂-Flottenverordnung sowie bislang von der EU-Kommission vorgelegte Änderungsvorschläge gewährleisten das nicht, sondern zementieren den All-Electric-Kurs im Straßenverkehr und drängen den Verbrennungsmotor über ein de facto-Neuzulassungsverbot aus dem Markt.“

Erneuerbare Kraftstoffe bieten hohes reales CO₂-Einsparpotential für Verbrenner

Aufgrund der sehr einseitig auf den Hochlauf der Elektromobilität ausgelegten EU-Regulierung kann das hohe CO₂-Einsparpotential erneuerbarer Kraftstoffe für Verbrenner bislang noch nicht umfassend realisiert werden. So ist HVO100-Diesel zwar bereits an Tankstellen verfügbar und erlaubt CO₂-Einsparungen im Fahrbetrieb von bis zu 90 Prozent im Vergleich zu herkömmlichen Kraftstoffen,

¹ <https://www.tum.de/aktuelles/alle-meldungen/pressemitteilungen/details/tum-studie-zeigt-substanzielle-fehlsteuerung-der-eu-regulatorik-im-automobil-bereich>

besonders der Hochlauf von grünstrombasierten E-Fuels wird aber regulatorisch weiterhin ausgebremst. Elmar Kühn von UNITI: „Mit HVO100 können bereits heute CO₂-Emissionsminderungen bei Verbrennern realisiert werden, die den für E-Autos in der TUM-Studie genannten durchschnittlichen Wert von derzeit 41 % weit übertreffen. Dass diese CO₂-Einsparung in der Regulatorik aber in keiner Weise anerkannt wird, ist schlicht skandalös.“ Grundsätzlich gilt: Für die Klimabilanz eines Fahrzeugs ist nicht die Antriebstechnologie selbst entscheidend, sondern vor allem, ob die genutzte Antriebsenergie (Ladestrom bzw. Kraftstoff) aus fossilen oder aus erneuerbaren Quellen stammt.

Rechtsgutachten zeigte: Europäische CO₂-Flottenregulierung verstößt gegen EU-Recht

Zweifel an der der Flottenregulierung zugrundeliegenden Messmethodik gibt es außerdem aus rechtlicher Perspektive. So ist Prof. Dr. Martin Kment, Staatsrechtler an der Universität Augsburg, bereits im Jahr 2024 in einem im Auftrag der UNITI erstellten Rechtsgutachten zu dem Schluss gekommen, dass der Tailpipe-Ansatz überholt ist, EU-Rechte und EU-Grundsätze verletzt und durch eine zeitgemäße Messmethodik ersetzt werden sollte, die die CO₂-Emissionen über den gesamten Lebenszyklus erfasst.²

Mit Blick auf die derzeit in Brüssel diskutierte Revision der EU-Flottenregulierung fordert UNITI-Hauptgeschäftsführer Elmar Kühn: „Die bislang auf EU-Ebene debattierten Vorschläge greifen viel zu kurz und stellen keine wirkliche Abkehr vom regulativen All-Electric-Kurs der EU dar. Echte Technologieoffenheit in der Antriebsfrage ist nur gegeben, wenn der Klimaschutzbeitrag erneuerbarer Kraftstoffe vollumfänglich anerkannt wird. Mit Blick auf die vom Verbrennungsmotor unmittelbar abhängigen hunderttausenden Arbeitsplätze in der Automobilindustrie in Deutschland muss die Bundesregierung ihr gesamtes politisches Gewicht in Europa einbringen und für einen echten Kurswechsel sorgen.“

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 5,3 Millionen Kunden die ca. 10.560 Straßentankstellen der UNITI-Mitgliedsunternehmen, welche ca. 75 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 95 Prozent des Gesamtmarktes für flüssige und feste Brennstoffe ab. Ebenso zählen mit einem Marktanteil von über 95 Prozent die meisten Schmierstoffhersteller und Schmierstoffhändler in Deutschland zum Verband. Die rund 1.000 Mitgliedsfirmen von UNITI erzielen einen jährlichen Gesamtumsatz von etwa 105 Milliarden Euro und beschäftigen ca. 120.000 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.

² <https://www.uniti.de/kommunikation/pressemitteilungen/artikel/rechtsgutachten-zeigt-europaeische-co2-flottenregulierung-verstoest-gegen-unionsrecht>