

UNITI informiert

Das EU-Verbrennerverbot –
global ein Sonderweg



Die Welt setzt auf Technologieoffenheit – die EU auf ein Verbrenner-Neuzulassungsverbot

Die Strategien zur Defossilisierung des Straßenverkehrs unterscheiden sich international erheblich. Während die Europäische Union als einzige wirtschaftlich bedeutende Region ein pauschales Neuzulassungsverbot für Pkw sowie leichte und schwere Nutzfahrzeuge mit Verbrennungsmotor vorsieht, setzen andere bedeutende Automobilmärkte und Automobilherstellerregionen bei der Defossilisierung des Straßenverkehrs auch auf Kraftstoffstrategien und technologieoffen auf einen breiten Antriebsmix. Sowohl bei den Bestandszahlen als auch bei den Neuzulassungen dominieren weltweit Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor – so gibt es aktuell rund 1,5 Mrd. Pkw und leichte Nutzfahrzeuge im Bestand, davon sind 42 Mio. (2,8%) reine Elektroautos.



Schweiz



Kein Verbrenner-Verbot

Die Schweiz verzichtet bewusst auf ein pauschales Verbrennerverbot und setzt stattdessen auf den marktwirtschaftlichen Mechanismus eines Zertifikatesystems (Crediting System), welches die Zulassung von Verbrennern mit der Klimaschutzwirkung nicht-fossiler Kraftstoffe kombiniert.



Südkorea



Kein Verbrenner-Verbot

Südkorea hat bewusst auf ein fixes Enddatum für den Verbrenner verzichtet. Statt Verbotten setzt das Land auf eine Mischung aus Effizienzstandards, CO₂-Flottenzielen und gezielten Förderprogrammen.



USA



Kein Verbrenner-Verbot

Die USA setzen auf marktorientierte Mechanismen, ein Neuzulassungsverbot für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor ist nicht geplant. Ein in Kalifornien geplantes Verbrennerverbot wurde von der Bundesregierung zurückgenommen. Das Bundesprogramm Renewable Fuel Standard (RFS) verpflichtet, jährlich steigende Mengen erneuerbarer Kraftstoffe in den Markt zu bringen. Die Mengen werden je nach politischen Zielen und Marktbedingungen angepasst. Einzelne Bundesstaaten wie Kalifornien, Oregon oder Washington gehen noch weiter: Sie haben Low Carbon Fuel Standards eingeführt, die den Einsatz klimafreundlicher Moleküle direkt belohnen.



EU



Verbrenner-Verbot ab 2035

Die EU hat beschlossen, dass ab 2035 nur noch Pkw zugelassen werden können, die nachweislich eine CO₂-Reduktion von 100 Prozent am Auspuff ausweisen. Zwar wird diskutiert eine Ausnahme für Fahrzeuge, die ausschließlich mit CO₂-neutralen Kraftstoffen betrieben werden, einzuführen, allerdings fehlen dafür bislang die nötigen delegierten Rechtsakte der EU-Kommission zur Schaffung einer entsprechenden neuen Fahrzeugkategorie. Bei der Kraftstoffmarkt-Regulierung fokussiert sich die EU fast ausschließlich auf den Flug- und Schiffsverkehr und setzt nur wenige Anreize, den Straßenverkehr einzubeziehen.



China



Kein Verbrenner-Verbot

China fährt eine Doppelstrategie: Einerseits baut es seinen Vorsprung bei Elektroautos konsequent aus – andererseits sichert es sich durch E-Fuels die Option, den riesigen Verbrennerbestand und künftige Neuzulassungen CO₂-neutral zu bewegen. So investiert das Land parallel zur Elektromobilität massiv in E-Fuels. Derzeit entstehen rund 30 neue Großprojekte für synthetische Kraftstoffe.



Japan



Kein Verbrenner-Verbot

Japan setzt auf technologische Vielfalt. Offiziell ist das Ziel, bis 2035 alle Neuwagen „elektrifiziert“ anzubieten – dazu zählen neben reinen Elektroautos auch Plug-in-Hybride und Vollhybride. Die Regierung investiert in eine Wasserstoffwirtschaft und will bis 2030 rund 1.000 Wasserstofftankstellen errichten. Zudem sind synthetische Kraftstoffe Teil der Strategie und sollen Anfang der 2030er Jahre in den Markt eingeführt werden.

Das EU-Verbrenner-Neuzulassungsverbot macht global betrachtet weder wirtschaftlich noch klimapolitisch Sinn.

Die Gründe:

- Durch ein Verbot droht Europa als Heimatmarkt für den Verbrennungsmotor wegzufallen, was mit dem Verlust von technologischem Spitzen-Know-how, Forschungs- und Entwicklungskapazitäten sowie letztlich von Produktionsstandorten in Europa einhergeht.
- In Deutschland hängen 457.000 Arbeitsplätze direkt und 163.000 indirekt sowie rund 48 Milliarden Euro an industrieller Wertschöpfung am Verbrennungsmotor. Der VDA etwa befürchtet den Verlust von 190.000 Jobs in Folge der Elektrifizierung des Antriebsstrangs.
- Die EU sendet mit dem Verbrennerverbot das Signal, dass sie Klimaschutz nicht entschlossen und unter Einbeziehung sämtlicher verfügbarer Technologiepfade, also auch einer Kraftstofflösung, voranbringen möchte. Investitionen in den Hochlauf erneuerbarer Kraftstoffe sowohl für Fahrzeuge im Bestand als auch für zukünftige Neufahrzeuge mit Verbrennungsmotor werden ausgebremst, wenn das zukünftige Absatzpotential auf dem gentechnisch weitaus größten Absatzmarkt – dem Straßenverkehr – für erneuerbare Fuels regulatorisch zwangsgeschrumpft wird.

UNITI – Verbandsportrait

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 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 95 Milliarden Euro und beschäftigen rund 100.000 Arbeitnehmer in Deutschland.



**Bundesverband
EnergieMittelstand**

Fuels |  Lubes | Energy

Jägerstraße 6 · 10117 Berlin · T. +49 30 755 414-300
F. +49 30 755 414-366 · www.uniti.de · info@uniti.de

Redaktionsstand: September 2025