

# **Warum das Automobilpaket der EU-Kommission KEINE Rücknahme des Verbrennerverbots ist.**



**Ja zur  
Rücknahme  
des Verbrennerverbots**

**Nein zur  
Mogelpackung  
aus Brüssel**

[ja-zum-verbrenner.de](http://ja-zum-verbrenner.de)

**JA ZUM VERBRENNER  
NEIN ZU VERBOTEN**

## Das „Automobilpaket“ der EU-Kommission vom 16. Dezember 2025 ist eine Mogelpackung!

Die EU-Kommission hat am 16. Dezember 2025 den Entwurf für ein „Automobilpaket“<sup>1</sup> vorgelegt. Die Kommission setzt damit nicht wie angekündigt auf mehr Technologieoffenheit bei der Defossilisierung von neuen Kraftfahrzeugen und auf eine Rücknahme des pauschalen Neuzulassungsverbots von Verbrennern, sondern verfolgt dabei ihren bisherigen reinen „all electric“-Kurs im Straßenverkehr mit altbekannten oder sogar neuen Maßnahmen weiter:



Statt sich bei der CO<sub>2</sub>-Bilanzierung endlich ehrlich zu machen und zukünftig sämtliche klimarelevanten Emissionen über den gesamten Lebenszyklus eines Fahrzeugs und dessen Antriebsenergie zu erfassen, hält die EU-Kommission an der CO<sub>2</sub>-Emissionserfassung allein im Fahrbetrieb fest („Tailpipe“-Ansatz). So lässt die neu eingeführte Definition eines „emissionsfreien Fahrzeugs“ (Zero Emission Vehicle) weiterhin nur Batterie- oder Brennstoffzellenfahrzeuge als Erfüllungslösung zu, die lokal emissionsfrei sind. **Das ist ein de facto Verbrennerverbot!**



Zudem ist eine systematische Anrechenbarkeit des Klimaschutzbeitrags erneuerbarer Kraftstoffe im Rahmen der Flottenregulierung auch zukünftig nicht vorgesehen, sondern erfolgt ab 2035 nur in Höhe von 3 % und damit in einer homöopathischen Dosis. Das stellt keinen hinreichenden Anreiz für Investitionen in den breiten Produktionshochlauf erneuerbarer Kraftstoffe wie E-Fuels dar. Es ist grundsätzlich nicht nachvollziehbar, warum die CO<sub>2</sub>-Minderung erneuerbarer Kraftstoffe überhaupt gedeckelt wird und die realen CO<sub>2</sub>-Einsparungen nicht in Gänze anrechenbar gemacht werden.



Das Automobilpaket enthält keinen Vorschlag zur Einführung einer eigenen Fahrzeugklasse für Verbrenner, die ausschließlich erneuerbare Kraftstoffe nutzen, obwohl die EU-Kommission dazu bereits seit 2023 aufgefordert ist.



Der neue Regulierungsvorschlag für Firmenflotten ist ein **Verbrennerverbot durch die Hintertür**. Deutschland wird darin eine E-Auto-Quote von 100 % ab 2035 verordnet. Gewerblich genutzte Fahrzeuge machen rund zwei Drittel der jährlichen Pkw-Neuzulassungen aus. Die Vorgabe bedeutet damit einen E-Auto-Zwang für einen Großteil der Neufahrzeuge.

**Die Vorschläge der EU-Kommission sind eine offensichtliche Verweigerung, sachlich berechtigten Forderungen u. a. der Bundesregierung und von Bundeskanzler Friedrich Merz nach Technologieoffenheit und verbindlichen regulatorischen Rahmenbedingungen für den zukünftigen CO<sub>2</sub>-armen bzw. CO<sub>2</sub>-neutralen Betrieb von Verbrennerfahrzeugen mit erneuerbaren Kraftstoffen nachzukommen.**

<sup>1</sup> bestehend u. a. aus Änderungsverordnung zur Überarbeitung der CO<sub>2</sub>-Normen für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge (vorgelegt am 18.12.2026) und neuer Verordnung für saubere Firmenfahrzeuge (sog. „Clean Corporate Vehicles“).

Bundeskanzler Friedrich Merz hatte in einem Brief vom 28. November 2025 gegenüber der EU-Kommission schriftlich die Position der Bundesregierung zur Änderung der **Pkw-Flottenregulierung** und zur neuen **Verordnung für Unternehmensfahrzeuge** dargelegt und darüber hinaus ausdrücklich auf einen einstimmig gefassten Beschluss der Ministerpräsidenten verwiesen. So forderte er unter anderem:



Neben der Elektromobilität braucht es „**mehr Flexibilität und Technologieoffenheit**“ auf dem Weg zur angestrebten Klimaneutralität. Die Bundesregierung fordert dazu auf, eine „**technologieoffene, flexible und realistische CO<sub>2</sub>-Regulierung**“ zu schaffen, ohne Innovation und industrielle Wertschöpfung zu gefährden.



Neben rein batterieelektrischen Fahrzeugen sollten nach 2035 auch Hybridfahrzeuge „mit Batterieantrieb und **Verbrenner** neu zugelassen werden, sofern die verbleibenden Emissionen im Automobil- und Kraftstoffsektor ausgeglichen werden.“ Die Bundesregierung verweist auf den **einstimmigen Beschluss der Ministerpräsidentenkonferenz vom 24.10.2025**. Dieser beinhaltet, dass „auch im Jahr 2035 ergänzende Übergangstechnologien wie Plug-In-Hybrid-Fahrzeuge (PHEV), Elektrofahrzeuge mit Range-Extendern (EREV) und hocheffiziente Verbrenner zugelassen werden können.“



*Zur neuen EU-Regulierung für Unternehmensfahrzeuge:* Die Bundesregierung lehnt eine pauschale gesetzliche E-Auto-Quote in der geplanten neuen EU-Regulierung für Unternehmensflotten ab.

**Das Automobilpaket der EU-Kommission kommt diesen wichtigen Forderungen des Bundeskanzlers, der Bundesregierung und aller 16 Ministerpräsidenten nicht ausreichend nach.**



So bedeutet der Vorschlag zur Pkw-Flottenregulierung der EU-Kommission weder eine wirkliche Abkehr in der Regulierung vom Neuzulassungsverbot ab 2035, noch ist er ein Beitrag für mehr Technologieoffenheit, der erneuerbare Kraftstoffe auf die CO<sub>2</sub>-Flottenziele substantiell anrechenbar machen würde.

Werden die Vorschläge der EU-Kommission nicht umfassend geändert, wird das Neuzulassungsverbot für Verbrenner Bestand haben!

# **Wir fordern die deutsche Bundesregierung, das Europäische Parlament und den Rat der EU auf, sich für folgende Änderungen der EU-Kommissionsvorschläge einzusetzen:**

## **I. Lebenszyklus- statt Auspuffbilanzierung bei CO<sub>2</sub>-Flottenverordnung**

Die derzeitige CO<sub>2</sub>-Bilanzierung eines Neufahrzeugs nur in der Nutzungsphase muss zugunsten eines Bilanzierungsansatzes abgelöst werden, der die CO<sub>2</sub>-Emissionen im gesamten Lebensverlauf eines Fahrzeugs erfasst. Damit würde die CO<sub>2</sub>-Minderungswirkung erneuerbarer Kraftstoffe regulatorisch anerkannt. Die geplante Anrechenbarkeit von erneuerbaren Kraftstoffen und die zusätzliche Einführung einer neuen Klasse für ausschließlich mit erneuerbaren Kraftstoffen betriebene Fahrzeuge wären ein erster Schritt, um die CO<sub>2</sub>-Emissionsbilanzierung realistisch über den gesamten Lebenszyklus eines Fahrzeugs und dessen Antriebsenergie abzubilden.

## **2. Erweiterung der Zulässigkeit erneuerbarer Kraftstoffe**

Sämtliche nicht-fossile Kraftstoffe, die den Vorgaben der Erneuerbare-Energien-Richtlinie (RED) entsprechen, sollten auf die jährlichen Flottenziele per Kohlenstoffkorrekturfaktor (Carbon Correction Factor) angerechnet werden können. Dafür muss die Definition der anrechnungsfähigen Kraftstoffe geändert werden.

## **3. Anrechnung erneuerbarer Kraftstoffe ab sofort**

Die Anrechenbarkeit für nachhaltige Kraftstoffe muss unverzüglich und nicht erst 2035 möglich sein, um bereits bestehende Kraftstoffproduktionsprojekte zu unterstützen und die Realisierung von in Planung befindlichen Projekten zu ermöglichen.

## **4. Einführung einer neuen Fahrzeugklasse für klimafreundliche Verbrenner**

Anerkennung von Fahrzeugen, die ausschließlich mit erneuerbaren Kraftstoffen betrieben werden (neue Klasse für ausschließlich mit erneuerbaren Kraftstoffen betriebene Fahrzeuge). Damit wäre sichergestellt, dass neu zugelassene Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor keine zusätzlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen verursachen. Um die technischen und logistischen Vorteile der bereits vorhandenen Infrastruktur sowie die Möglichkeit der Beimischung zu fossilen Kraftstoffen zu nutzen, sollte die Kraftstoffnutzung massenbilanziell über den EU-Kraftstoffmarkt erfolgen. Dadurch bleibt die automobile Mobilität bezahlbar und gleichzeitig wird der Kraftstoffmix defossilisiert.

## **5. Stopp der geplanten E-Auto-Quote für neue Unternehmensfahrzeuge**

Der Gesetzgebungsprozess zur neuen Verordnung für Unternehmensfahrzeuge (Greening Corporate Fleets) sollte gestoppt werden.

## **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 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.