Gemeinsame Stellungnahme von BDI und Confindustria zur Revision der CO_2-Flottenregulierung

- Confindustria und BDI begrüßen den Kompromiss des ENVI-Ausschusses zu den CO_2-Flottengrenzwerten als positiven Schritt nach vorn, fordern jedoch höhere Ambitionen und mehr Flexibilität, um die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Automobilindustrie zu sichern.
- Beide Verbände fordern die politischen Entscheidungsträger der EU nachdrücklich auf, die Technologieneutralität zu stärken, indem das Flottenziel unkonditioniert auf 90 Prozent abgesenkt wird, sowie die Beschränkungen für zulässige Kraftstoffe zu überdenken, um gleiche Wettbewerbsbedingungen für VEEFs zu gewährleisten und Investitionssicherheit zu schaffen.
- Confindustria und BDI fordern einen Rechtsrahmen, der die Dekarbonisierung unterstützt indem er die industrielle Wettbewerbsfähigkeit sowie Beschäftigung schützt, verbindliche Quoten für Unternehmensflotten ablehnt und einen maßgeschneiderten Ansatz für Kleinserienhersteller flankiert.

Eine starke Automobilindustrie entlang der gesamten Wertschöpfungskette ist für Italien, Deutschland und für Europa insgesamt von großer Bedeutung. Die Branche trägt mehr als 7 Prozent zum BIP der EU bei und investiert mehr in Forschung und Entwicklung als jeder andere private Sektor in Europa. Ihre Stärke ist eng mit dem Wohlstand Europas verbunden. Vor diesem Hintergrund begrüßen Confindustria und der BDI den heute vom ENVI-Ausschuss des Europäischen Parlaments erzielten allgemeinen Kompromiss zur Überarbeitung der Verordnung über CO_2-Flottenregulierung für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge und betrachten ihn als einen positiven Schritt nach vorn sowie als konstruktive Grundlage für weitere Diskussionen. Die Sicherung der Zukunft der europäischen Automobilindustrie erfordert jedoch ein stärkeres und ehrgeizigeres Signal, das hoffentlich im Rahmen der bevorstehenden interinstitutionellen Verhandlungen zum Ausdruck kommen wird.

Beide Verbände erkennen an, dass der Kompromiss eine Verbesserung gegenüber dem ursprünglichen Vorschlag der Kommission darstellt. Zu den positiven Aspekten zählen die unkonditionierte Absenkung des CO_2-Flottengrenzwerts, ein technologieneutraler Ansatz durch die Einführung einer Fahrzeugkategorie, die ausschließlich mit zulässigen Kraftstoffen betrieben werden (Vehicles exclusively running on eligible fuels, VEEFs), das Einfrieren des so genannten „Utility Factors“ für Plug-in-Hybride sowie die für leichte Nutzfahrzeuge vorgesehenen Flexibilitäten. Damit sendet der Umweltausschuss ein starkes Signal zugunsten eines Regulierungsansatzes, der Europa als Wirtschaftsstandort stärkt und gleichzeitig die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Automobilindustrie sowie den Klimaschutz berücksichtigt.

Wir bekennen uns unverändert zu den langfristigen Klimazielen der EU, ebenso wie zu der Rolle der Automobilbranche für deren Erreichen. Die Überarbeitung der CO2-Flottengregulierungn muss Investitionen in verschiedene Dekarbonisierungspfade fördern, ohne eine Technologie gegenüber einer anderen zu bevorzugen. Klimaziele müssen Hand in

Hand mit Wettbewerbsfähigkeit sowie sicherem Wachstum und Beschäftigung verfolgt werden. Diese Grundsätze untermauern unsere Forderung, in den bevorstehenden Trilog-Verhandlungen zur CO_2-Flottenregulierung die folgenden Prioritäten zu berücksichtigen. Die Verhandlungen müssen darauf abzielen, den technologieneutraleren und flexibleren Ansatz weiter zu stärken. Der Schwerpunkt muss darauf liegen, das Gesamtflottenziel auf ein wettbewerbsfähiges Niveau zu senken sowie größere Flexibilität hinsichtlich des Einsatzes von Materialien, erneuerbaren Kraftstoffen und Plug-in-Hybrid-Technologien zu ermöglichen.

In Bezug auf das Flottenziel fordern beide Organisationen, das Ziel unkonditioniert auf 90 Prozent abzusenken. Darüber hinaus müssen freiwillige Mechanismen für grüne Materialien sowie für erneuerbare Kraftstoffe, die über den Kompromiss hinausgehen, frühzeitig Berücksichtigung finden.

Die Anerkennung von VEEFs ist ein wichtiger Schritt in die richtige Richtung. Confindustria und BDI stellen jedoch die Entscheidung des ENVI-Ausschusses in Frage, die Definition der zulässigen Kraftstoffe einzuschränken. Die nach 2032 geltenden Beschränkungen müssen überdacht werden um sicherzustellen, dass VEEFs wettbewerbsfähig sein können. Die Märkte für synthetische Kraftstoffe und fortschrittliche Biokraftstoffe sind noch nicht ausreichend entwickelt, damit diese Kraftstoffe eine tragfähige Alternative im Straßenverkehr darstellen können. Die Anerkennung von VEEFs gilt es auch auf andere Vorschriften auszuweiten, um die erforderliche Sicherheit für Investitionen in diese Fahrzeugkategorie zu gewährleisten.

Plug-in-Hybride spielen eine zentrale Rolle bei der Dekarbonisierung des Straßenverkehrs. Die Industrie benötigt eine langfristige Perspektive für diese Fahrzeuge, insbesondere für die europäische Zulieferindustrie und ihre Beschäftigten. Der ENVI-Ausschuss erkennt zwar deren Bedeutung an, legt jedoch übermäßig strenge Beschränkungen fest. Eine Aussetzung von lediglich drei Jahren ist eindeutig unzureichend.

Darüber hinaus sprechen wir uns nachdrücklich dafür aus, das Ablaufdatum der Ausnahmeregelung für Kleinserienhersteller (small-volume manufacturers, SVMs) im Jahr 2035 zu streichen, um eine starre Frist zu vermeiden, die den besonderen Gegebenheiten dieser hochspezialisierten Hersteller nicht gerecht wird. Die Anwendung der für den Massenmarkt geltenden Methodik zur Festlegung von CO_2-Emissionsminderungszielen auf SVMs ist unangemessen. Stattdessen müssen diese Ziele das spezifische technologische Potenzial der Fahrzeugflotte eines Herstellers und die besonderen Merkmale der von ihm bedienten Marktsegmente widerspiegeln.

Zusammen mit dem Vorschlag zur Überarbeitung der CO_2-Flottenregulierung hat die Europäische Kommission auch den Vorschlag für eine Verordnung über saubere Firmenfahrzeuge (Clean Corporate Vehicles Regulation, CCVR) vorgelegt, die verbindliche Quoten für gewerbliche Fahrzeugflotten vorsieht. Im Einklang mit dem deutsch-französischen Kompromiss fordern Confindustria und BDI, dass die CCVR keine verbindlichen Quoten vorschreibt. Die Verordnung sollte nicht über indikative und realistische nationale Ziele für emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge hinausgehen.

Wettbewerbsfähigkeit, Beschäftigung und Klimaschutz müssen gemeinsam angegangen werden. Die Trilog-Verhandlungen müssen zu Regeln führen, die für Unternehmen praktikabel und offen für verschiedene Technologien sind und die sowohl der Automobilproduktion entlang der gesamten Wertschöpfungskette als auch dem Klimaschutz in Europa eine Zukunft sichern.

Rom / Berlin, 4. November 2026

Über Confindustria und BDI

Als Dachverbände der Industrie in Italien und Deutschland sind Confindustria und BDI führende Stimmen der Wirtschaft. Confindustria ist der Gesamtverband der italienischen Industrie und vertritt mehr als 150.000 Unternehmen aller Branchen sowie 5 Millionen Arbeitnehmer, während der BDI, Bundesverband der Deutschen Industrie, als deutscher Dachverband 39 Industrieverbände vertritt, die zusammen mehr als 100.000 Unternehmen mit rund 8 Millionen Beschäftigten repräsentieren.