Joint Statement

Anchoring Renewable Fuels in the CO_2 Regulation

for Passenger Cars and Light Commercial Vehicles

The 30 signatories support the objectives of the Paris Agreement and achieving net greenhouse gas neutrality in the European Union (EU) by 2050. Meeting this goal will require decisive action to decarbonise road transport, supported by policy improvements that encourage innovation and further unlock investments in clean technologies. The CO_2 regulations for passenger cars as well as light-duty vehicles (LDVs), the Renewable Energy Directive (RED), and the ETS II are central instruments in this regard.

The signatories support a technology-open approach in which electric mobility represents the main path to decarbonisation of LDVs. Therefore, we call for more flexibility in the revision of the CO_2 emission performance standards. In addition to electric mobility, renewable fuels will play an indispensable role in meeting climate targets. Consequently, their role must also be incorporated within the CO_2 emission performance standards, in addition to the important contribution of vehicle technologies such as Plug-in-Hybrid Vehicles (PHEVs) and Electric Range Extender Vehicles (EREVs).

Within the framework of the upcoming review of the CO_2 regulation for LDVs, we jointly call for the following adjustments:

1. Equal treatment of new and existing vehicles

Climate policy must apply to all vehicles. While the CO_2 fleet regulation targets only new vehicles, the Renewable Energy Directive applies to fuels used in both new and existing fleets. To unlock their full potential and drive investment across the value chain, the use of renewable fuels must also be recognised in new vehicles. Limiting renewable fuels to the existing fleet would weaken investment incentives along the entire value chain. Effective decarbonisation will only be achieved if renewable fuels can be equally accepted in both new and existing vehicles.

2. Introduce a Carbon Correction Factor (CCF)

Under the current CO_2 fleet regulation, vehicles with internal combustion engines are still treated as 100 percent powered by fossil fuels, regardless of the actual fuel used. This approach distorts reality, since the EU fuel mix is no longer entirely fossil. According to the EU SHARES database, the share of renewable fuels in the EU fuel mix already exceeded five percent in 2022. A CCF must take this real share into account and systematically integrate the actual CO_2 emission reductions from renewable fuels into the fleet regulation. This is necessary for the regulation to accurately reflect real progress in the fuel sector and make the contribution of renewable energies to climate protection visible. In practical terms, this would mean that the official CO_2 value of a vehicle would be reduced by the share of renewable fuels in the EU fuel mix, as reported in the SHARES database. For example, with a five-percent renewable fuel share, a vehicle emitting 100 g/km of CO_2 would be accounted as only 95 g/km.

3. Recognise vehicles running exclusively on renewable fuels as zero-emission vehicles

Vehicles running exclusively on renewable fuels[1], must be recognised as zero-emission vehicles – in the same way that battery-electric vehicles and fuel-cell-electric vehicles are. Downstream taxation and charges for vehicles running exclusively on renewable fuels should likewise be aligned with those of battery-electric vehicles. It is essential that vehicles running exclusively on renewable fuels can be introduced into the market shortly after the review, and thus before 2030. There is no factual basis for delaying their introduction until 2035. On the contrary, an early market opening would accelerate the urgently needed investments in production, infrastructure, vehicle development and the manufacturing of renewable fuels, thereby ensuring long-term demand certainty for renewable fuels.

4. Establish a uniform legal definition for Renewable Fuels

A binding European legal definition for renewable fuels is required. In principle, all RED eligible fuels should be classified as renewable fuel. The following definition, aligned with the RED, should be included in the CO_2 regulation:

"Renewable Fuel" means all fuels defined by the Renewable Energy Directive (EU) 2018/2001, provided that they meet the sustainability criteria of that Directive and associated delegated acts, where the same amount of CO_2 from biomass, ambient air or recycled carbon sources is bound in the fuel production as is released during combustion in the use phase. Those fuels shall include renewable and/or synthetic fuels, such as biofuel, biogas, biomass fuel, renewable liquid and gaseous transport fuel of non-biological origin (RFNBO) or a recycled carbon fuel (RCF)."

A clear and practical definition will create legal and investment certainty for producers, operators and users, forming the basis for planning, certification and accounting within the CO_2 regulation on LDVs.

5. Gradual strengthening of CO_2-reduction requirements for Renewable Fuels

The minimum CO_2-reduction requirement for renewable fuels must continuously and realistically be increased. The review of the CO_2 fleet regulation should therefore include a recital stating that RED IV and its subsequent regulations should establish a long-term trajectory for new production units, ensuring that investments in existing facilities are not compromised, by defining a progressive level of emission reduction. This trajectory should ensure regulatory coherence with the EU's long-term climate objectives, thus stimulating investment in new, highly efficient production facilities and fostering technological innovation within the fuel sector.

The concrete implementation of this provision should subsequently be included as part of the review of the RED. The evolution of these criteria will be guided by technical and economic assessments, ensuring planning and investment security along the entire value chain and supporting the scale-up of renewable fuels.

[1] The EU Commission has also been given the task of developing a methodology for the approval of heavy-duty vehicles that run exclusively on CO_2-neutral fuels – (EU) 2019/1242. The VDA will accompany the process.

Conclusion

A successful European climate policy requires technology-open instruments and incentive-based framework conditions. The proposals set out above outline the long-term perspective urgently needed for the scale-up of renewable fuels in road transport, strengthening investment, innovation, and industrial capacity sustainably. The signatory associations therefore call on the European Commission to swiftly implement and legally integrate renewable into the CO_2 regulation for LDVs as part of the forthcoming review. Only then will Europe be able to achieve its climate goals efficiently, economically and socially responsibly.

Signatories

1	FAHRZEUG INDUSTRIE FACHVERBAND DER FAHRZEUGINDUSTRIE ÖSTERREICHS	Austrian Federal Economic Chamber	Austria
2	FEBIAC	Belgian Federation of the Car and Two-Wheeler Industries (FEBIAC)	Belgium, Luxembourg
3	Energia	Belgian Federation of Multi-Energy Solutions for Mobility & Heating (ENERGIA)	Belgium
4	CAPPO	Czech Association of Petroleum Industry and Trade (CAPPO)	Czechia
5	AutoSAP CZECH AUTOMOTIVE INDUSTRY ASSOCIATION	Czech Automotive Industry Association (AutoSAP)	Czechia
6	AUTIG	Danish Automotive Trade & Industry Federation (AUTIG)	Denmark
7	BACC	Baltic Automotive Cluster (BACC)	Estonia
8	CLEPA European Association of Automotive Suppliers	European Association of Automotive Suppliers (CLEPA)	EU
9	FuelsEurope FUELLING EUROPE'S FUTURE	FuelsEurope	EU
10	IRU	International Road Transport Union (IRU)	EU
11	FIEV ÉQUIPER LE FUTUR DE L'AUTOMOTIVE	French Federation of Vehicle Equipment Industries (FIEV)	France

12		German Association of the Automotive Industry (VDA)	Germany
13		German Association for Fuels and Energy (en2x)	Germany
14		Hungarian Petroleum Association (HPA)	Hungary
15		Fuels For Ireland	Ireland
16		Italian Association of the Automotive Industry (ANFIA)	Italy
17		Energies for Mobility Italian Association (UNEM)	Italy
18		Baltic Automotive Cluster (BACC)	Latvia
19		Baltic Automotive Cluster (BACC)	Lithuania
20		Luxembourg Automotive Suppliers Association (ILEA)	Luxembourg
21		Polish Automotive Industry Association (PZPM)	Poland
22		Polish Association of Automotive Parts Distributors and Producers (SDCM)	Poland
23		Polish Organisation of Oil Industry and Trade (POPiHN)	Poland
24		Portuguese Manufacturers Association for the Automotive Industry (AFIA)	Portugal
25		Portuguese Fuels and Lubricants Companies Association (EPCOL)	Portugal

26	SAPPO	**Slovak Association of Fuel Industry and Trade**	Slovakia
27	ACS Automotive Cluster of Slovenia Slovenski avtomobilski grozd	**Automotive Cluster of Slovenia (ACS)**	Slovenia
28	sernauto Spanish Association of Automotive Suppliers	**Spanish Association of Automotive Suppliers (SERNAUTO)**	Spain
29	AICE	**Spanish Fuel Industry Association (AICE)**	Spain
30	Drivkraft Sverige	**Drivkraft Sverige**	Sweden

Gemeinsame Erklärung

Verankerung erneuerbarer Kraftstoffe in der CO_2-Flottenregulierung

für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge

Die 30 unterzeichnenden Verbände unterstützen die Ziele des Pariser Klimaabkommens und das Erreichen der Netto-Treibhausgasneutralität in der Europäischen Union (EU) bis 2050.

Um dieses Ziel zu erreichen, sind entschlossene Maßnahmen zur Dekarbonisierung des Straßen-verkehrs notwendig – flankiert von politischen Anreizen, die Innovation fördern und Investitionen in saubere Technologien stimulieren. Die CO_2-Flottenregulierung für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge, die Erneuerbare-Energien-Richtlinie (RED) und der ETS II sind dabei zentrale Instrumente.

Die Unterzeichner bekennen sich zu einem technologieoffenen Ansatz, bei dem die Elektromobilität der Hauptpfad zu einer klimaneutralen Mobilität im Bereich Pkw und leichte Nutzfahrzeuge ist. Gleichzeitig bedarf es größerer Flexibilität in der Überarbeitung der CO_2-Emissionsstandards. Neben der Elektromobilität werden erneuerbare Kraftstoffe eine unverzichtbare Rolle bei der Erreichung der Klimaziele spielen. Entsprechend muss ihre Rolle – neben dem wichtigen Beitrag von Fahrzeugtechnologien wie Plug-in-Hybridfahrzeugen (PHEVs) und Range-Extender-Fahrzeugen (EREVs) – auch innerhalb der CO_2-Flottenregulierung berücksichtigt werden.

Im Rahmen der bevorstehenden Überprüfung der CO_2-Regulierung für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge sprechen wir uns gemeinsam für folgende Anpassungen aus:

1. Gleichbehandlung von Neu- und Bestandsfahrzeugen

Klimapolitik muss für alle Fahrzeuge gelten. Während die CO_2-Flottenregulierung ausschließlich neue Fahrzeuge adressiert, erfasst die RED die Kraftstoffe in Neu- und Bestandsfahrzeugen. Um das volle Potenzial erneuerbarer Kraftstoffe auszuschöpfen und Investitionen entlang der gesamten Wert-schöpfungskette anzureizen, muss ihr Einsatz auch in neuen Fahrzeugen anerkannt werden. Eine Beschränkung auf die Bestandsflotte würde Investitionssignale erheblich abschwächen. Effektive Dekarbonisierung gelingt nur, wenn erneuerbare Kraftstoffe sowohl in neuen als auch in bestehenden Fahrzeugen gleichberechtigt berücksichtigt werden.

2. Einführung eines Carbon Correction Factors (CCF)

Nach aktueller CO_2-Flottenregulierung werden Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren ungeachtet des tatsächlich genutzten Kraftstoffs weiterhin als zu 100 Prozent fossil betrieben eingestuft. Dies entspricht nicht der Realität, da der europäische Kraftstoffmix längst nicht mehr vollständig fossil ist. Laut EU-Datenbank SHARES lag der Anteil erneuerbarer Kraftstoffe im Jahr 2022 bereits bei über fünf Prozent.

Ein CCF muss diesen realen Anteil berücksichtigen und die tatsächlichen CO_2-Minderungen aus erneuerbaren Kraftstoffen in die Flottenregulierung integrieren. Nur so bildet die Regulierung den realen Fortschritt im Kraftstoffsektor ab und macht den Beitrag erneuerbarer Energien zum Klimaschutz sichtbar.

Praktisch bedeutet dies: Der offizielle CO_2-Wert eines Fahrzeugs würde um den Anteil erneuerbarer Kraftstoffe im EU-Mix reduziert. Bei einem Anteil von fünf Prozent würde ein Fahrzeug mit 100 g/km CO_2 beispielsweise mit 95 g/km angerechnet.

3. Anerkennung von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen[1] als Null-Gramm-Fahrzeuge, die nachweislich und ausschließlich mit erneuerbaren Kraftstoffen betrieben werden.

Fahrzeuge, die nachweislich und ausschließlich mit erneuerbaren Kraftstoffen betrieben werden, müssen als Null-Gramm-Fahrzeuge anerkannt werden – analog zu batterieelektrischen (BEVs) und brennstoffzellen-elektrischen (FCEVs) Fahrzeugen. Ebenso müssen nachgelagerte Steuern und Abgaben für solche Fahrzeuge an jene für batterieelektrische Fahrzeuge angeglichen werden. Wesentlich ist, dass diese Fahrzeuge unmittelbar nach der Überprüfung der Flottenregulierung – und damit vor 2030 – in den Markt eingeführt werden können. Es gibt keinen sachlichen Grund, ihre Einführung erst 2035 zu ermöglichen. Im Gegenteil: Eine frühzeitige Marktzulassung würde dringend notwendige Investitionen in Produktion, Infrastruktur, Fahrzeugentwicklung und Herstellung erneuerbarer Kraftstoffe beschleunigen und langfristige Planungssicherheit gewährleisten.

4. Einführung einer einheitlichen europäischen Rechtsdefinition für erneuerbare Kraftstoffe

Es bedarf einer verbindlichen, einheitlichen europäischen Definition für erneuerbare Kraftstoffe. Grundsätzlich sollten alle nach der RED zulässigen Kraftstoffe als erneuerbare Kraftstoffe gelten. Folgende, an die RED angelehnte Definition sollte in die CO_2-Regulierung aufgenommen werden:

„Erneuerbarer Kraftstoff“ bezeichnet alle in der Erneuerbare-Energien-Richtlinie (EU) 2018/2001 definierten Kraftstoffe, sofern sie die Nachhaltigkeitskriterien dieser Richtlinie und der zugehörigen delegierten Rechtsakte erfüllen und sofern in der Produktion dieselbe Menge CO_2 aus Biomasse, Umgebungsluft oder recycelten Kohlenstoffquellen gebunden wird, wie in der Nutzungsphase bei der Verbrennung freigesetzt wird. Zu diesen Kraftstoffen zählen erneuerbare und/oder synthetische Kraftstoffe wie Biokraftstoffe, Biogas, Biomassekraftstoffe, erneuerbare flüssige und gasförmige Kraftstoffe nichtbiotischen Ursprungs (RFNBO) sowie Recycled Carbon Fuels (RCF).“

Eine klare, praxisnahe Definition schafft Rechts- und Investitionssicherheit für Produzenten, Betreiber und Nutzer und bildet die Grundlage für Planung, Zertifizierung und Anrechnung innerhalb der CO_2-Regulierung für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge.

5. Stufenweise Anhebung der CO_2-Minderungsanforderungen für erneuerbare Kraftstoffe

Die Mindestanforderungen zur CO_2-Minderung für erneuerbare Kraftstoffe müssen kontinuierlich und realistisch angehoben werden. Die Überprüfung der CO_2-Flottenregulierung sollte daher einen Erwägungsgrund enthalten, wonach in der RED IV und ihren Folgeregelungen einen langfristigen Entwicklungspfad für neue Produktionsanlagen definiert wird – ohne Investitionen in bestehende Anlagen zu gefährden. Dieser Pfad muss regulatorische Kohärenz mit den langfristigen Klimazielen der EU sicherstellen, Investitionen in neue, hocheffiziente Produktionskapazitäten anzureizen und technologische Innovationen im Kraftstoffsektor fördern.

Die konkrete Umsetzung sollte im Rahmen der Überarbeitung der RED erfolgen. Die Weiterentwicklung der Kriterien muss auf technischen und wirtschaftlichen Bewertungen basieren, um Planungs- und Investitionssicherheit entlang der gesamten Wertschöpfungskette zu gewährleisten und den Hochlauf klimaneutraler Kraftstoffe zu unterstützen.

[1] Die EU-Kommission hat per (EU) 2019/1242 den Auftrag, eine Methode zur Zulassung von schweren Nutzfahrzeugen, die ausschließlich mit CO_2-neutralen Kraftstoffen betrieben werden, zu entwickeln. Der VDA wird den Prozess begleiten.

Zusammenfassung

Eine erfolgreiche europäische Klimapolitik braucht technologieoffene Instrumente und anreizbasierte Rahmenbedingungen. Die oben genannten Vorschläge schaffen die langfristige Perspektive, die für den industriellen Hochlauf erneuerbarer Kraftstoffe im Straßenverkehr dringend erforderlich ist – und stärken Investitionen, Innovationen und industrielle Wertschöpfung nachhaltig.

Die unterzeichnenden Verbände fordern dazu auf, erneuerbare Kraftstoffe zügig im Rahmen der anstehenden Überprüfung rechtsverbindlich in die CO_2-Regulierung für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge zu verankern. Nur so kann Europa seine Klimaziele effizient, wirtschaftlich tragfähig und sozial verantwortungsvoll erreichen.

Unterzeichner

1	FAHRZEUG INDUSTRIE FACHVERBAND DER FAHRZEUGINDUSTRIE ÖSTERREICHS	**Austrian Federal Economic Chamber**	Austria
2	FEBIAC	**Belgian Federation of the Car and Two-Wheeler Industries (FEBIAC)**	Belgium, Luxembourg
3	Energia	**Belgian Federation of Multi-Energy Solutions for Mobility & Heating (ENERGIA)**	Belgium
4	ČAPPO	**Czech Association of Petroleum Industry and Trade (CAPPO)**	Czechia
5	AutoSAP CZECH AUTOMOTIVE INDUSTRY ASSOCIATION	**Czech Automotive Industry Association (AutoSAP)**	Czechia
6	AUTIG	**Danish Automotive Trade & Industry Federation (AUTIG)**	Denmark
7	BACC	**Baltic Automotive Cluster (BACC)**	Estonia
8	CLEPA European Association of Automotive Suppliers	**European Association of Automotive Suppliers (CLEPA)**	EU
9	FuelsEurope FUELLING EUROPE'S FUTURE	**FuelsEurope**	EU
10	IRU	**International Road Transport Union (IRU)**	EU
11	FIEV ÉQUIPER LE FUTUR DE L'AUTOMOTIVE	**French Federation of Vehicle Equipment Industries (FIEV)**	France

12		German Association of the Automotive Industry (VDA)	Germany
13		German Association for Fuels and Energy (en2x)	Germany
14		Hungarian Petroleum Association (HPA)	Hungary
15		Fuels For Ireland	Ireland
16		Italian Association of the Automotive Industry (ANFIA)	Italy
17		Energies for Mobility Italian Association (UNEM)	Italy
18		Baltic Automotive Cluster (BACC)	Latvia
19		Baltic Automotive Cluster (BACC)	Lithuania
20		Luxembourg Automotive Suppliers Association (ILEA)	Luxembourg
21		Polish Automotive Industry Association (PZPM)	Poland
22		Polish Association of Automotive Parts Distributors and Producers (SDCM)	Poland
23		Polish Organisation of Oil Industry and Trade (POPiHN)	Poland
24		Portuguese Manufacturers Association for the Automotive Industry (AFIA)	Portugal
25		Portuguese Fuels and Lubricants Companies Association (EPCOL)	Portugal

26	SAPPO Slovenská asociácia palivového priemyslu a obchodu	**Slovak Association of Fuel Industry and Trade**	Slovakia
27	ACS Automotive Cluster of Slovenia Slovenski avtomobilski grozd	**Automotive Cluster of Slovenia (ACS)**	Slovenia
28	sernauto Spanish Association of Automotive Suppliers	**Spanish Association of Automotive Suppliers (SERNAUTO)**	Spain
29	AICE	**Spanish Fuel Industry Association (AICE)**	Spain
30	Drivkraft Sverige	**Drivkraft Sverige**	Sweden