

Positionspapier des Wirtschaftsrats der CDU e. V.

# **Der EU-Gipfel als Chance für eine technologieoffene Mobilitätswende**

Oktober 2026

---

*Die Stimme der Sozialen  
Marktwirtschaft*

## Der EU-Gipfel als Chance für eine technologieoffene Mobilitätswende

Der EU-Gipfel mit Deutschland und Frankreich am 15. und 16. Oktober 2026 kommt zu einem entscheidenden Zeitpunkt für die europäische Automobilindustrie. Angesichts des wachsenden internationalen Wettbewerbsdrucks, hoher Energiepreise und zunehmender Investitionsunsicherheit braucht die exportorientierte Automobil- und Zulieferindustrie verlässliche und wettbewerbsfähige Rahmenbedingungen. Zugleich ist Europa auf offene Märkte und internationale Wertschöpfungsketten angewiesen, die sowohl europäische Exporte als auch Investitionen außereuropäischer Hersteller ermöglichen.

Der Gipfel bietet die Chance für einen Kurswechsel hin zu mehr Technologieoffenheit in der europäischen Fahrzeugregulierung. Die vorgeschlagene Lockerung des faktischen Verbrenner-Aus ab 2035 ist ein erster Schritt, darf jedoch keine rein symbolische Öffnung bleiben. Neben batterieelektrischen Antrieben müssen auch Wasserstoff, e-Fuels und Biokraftstoffe entsprechend ihrer tatsächlichen Klimawirkung anerkannt werden – auch für die Bestandsflotte.

Aus Sicht des Wirtschaftsrates muss deshalb gelten: Weniger Technologieverbote, starre Quoten und Bürokratie, stattdessen marktwirtschaftliche CO<sub>2</sub>-Preissignale, Innovationsfreiheit und internationaler Wettbewerb. Nur so lassen sich Klimaschutz, industrielle Wettbewerbsfähigkeit und Investitionssicherheit langfristig miteinander verbinden.

### Forderungen zum Verbrenner-Aus 2035 und zur EU-Flottenregulierung

- **Faktisches Verbrenner-Aus ab 2035 verhindern:** Auch nach 2035 müssen klimafreundliche Verbrennungsmotoren eine realistische Zulassungsperspektive haben.
- **Echte Technologieoffenheit sicherstellen:** Batterieelektrische Antriebe, Wasserstoff, e-Fuels und nachhaltige Biokraftstoffe sind regulatorisch gleichberechtigt zu berücksichtigen.
- **Erneuerbare Kraftstoffe vollständig anerkennen:** Fahrzeuge, die nachweislich ausschließlich mit zugelassenen erneuerbaren Kraftstoffen betrieben werden, müssen als Nullemissionsfahrzeuge in der Flottenregulierung berücksichtigt werden. Entscheidend darf nicht die Rohstoffkategorie sein – stattdessen sollte die tatsächliche, nachgewiesene Treibhausgasminde rung über den gesamten Lebenszyklus unter Einhaltung verbindlicher Nachhaltigkeitskriterien maßgeblich sein.
- **EU-Vorschläge nachbessern:** Die vorgeschlagene Lockerung auf 80 Prozent CO<sub>2</sub>-Reduktion ab 2035 darf nicht durch enge Anrechnungsgrenzen praktisch wirkungslos bleiben.
- **Bestandsflotte einbeziehen:** Auch bereits zugelassene Pkw und Nutzfahrzeuge müssen durch Biokraftstoffe, Biomethan und e-Fuels zur CO<sub>2</sub>-Minderung beitragen können.
- **Keine neuen Zwangsquoten einführen:** Verbindliche Elektroautoquoten für Mietwagen- und Unternehmensflotten sind abzulehnen.
- **CO<sub>2</sub>-Bepreisung anstelle von Technologieverbote n:** Langfristig sind die Flottengrenzwerte durch marktwirtschaftliche, europäisch einheitliche CO<sub>2</sub>-Preissignale ersetzen.

Die notwendige Kurskorrektur beim Verbrenner-Aus darf nicht durch neue regulatorische Belastungen an anderer Stelle konterkariert werden. Dies gilt insbesondere für den geplanten **Industrial Accelerator Act (IAA)**. Zwar verfolgt die EU-Kommission damit das Ziel, die europäische Industrie zu stärken, doch drohen durch

protektionistische „Made in Europe“-Vorgaben sowie zusätzliche Herkunfts- und Materialanforderungen erhebliche bürokratische und wirtschaftliche Belastungen. Darüber hinaus ist für die Industrie ein stabiler, international anschlussfähiger **Ordnungsrahmen erforderlich**, der **globale Lieferketten und verlässliche Partnerländer einbezieht**.

Eine konstruktive Alternative stellt „Made with Europe“ dar, in dem auch **vertrauensvolle Partnerdrittländer mit entsprechenden bilateralen Vereinbarungen (z. B. Länder, mit denen die EU Freihandelsabkommen vereinbart hat oder Teil einer Zollunion sind) in den geographischen Anwendungsbereich eingeschlossen wären**. Die europäische Automobilindustrie braucht keinen neuen Protektionismus, sondern wettbewerbsfähige Standortbedingungen, weniger Bürokratie, Technologieoffenheit und freien Wettbewerb.

Andernfalls drohen steigende Produktionskosten durch starre „Local Content“-Vorgaben, Wettbewerbsnachteile für europäische Hersteller aufgrund unzureichender Batteriekapazitäten innerhalb der EU sowie zusätzliche Investitionshemmnisse. Zudem ist fraglich, ob die EU ihre Produktionskapazitäten schnell genug ausbauen kann, um den erforderlichen Bedarf zu decken und zugleich Preise zu gewährleisten, die sich dem Weltmarktniveau zumindest annähern. Darüber hinaus besteht die Gefahr neuer Handelskonflikte und protektionistischer Gegenmaßnahmen – auch durch Akteure, die bislang verlässliche Handelspartner Europas waren und sich zu marktwirtschaftlichen Grundsätzen und regelbasiertem Handel bekennen. Dies würde insbesondere die exportorientierte deutsche Automobilindustrie zusätzlich belasten und zugleich internationale Investitionen sowie bestehende globale Wertschöpfungsketten gefährden.

## **Forderungen des Wirtschaftsrats in Bezug auf den IAA**

- **Industrial Accelerator Act grundlegend überarbeiten:** Der IAA darf in seiner jetzigen Form nicht umgesetzt werden. Auf protektionistische „Made in EU“-Vorgaben sowie zusätzliche Herkunfts- und Materialanforderungen, die Bürokratie und Produktionskosten erhöhen und die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Automobil- und Zulieferindustrie schwächen, muss verzichtet werden.
- **Wettbewerbsfähigkeit statt Protektionismus stärken:** Europa braucht keine neuen Handelshemmnisse, sondern wettbewerbsfähige Energiepreise, effiziente und technologieoffene Regulierung, beschleunigte Genehmigungsverfahren und verlässliche Investitionsbedingungen. Offene Märkte, internationale Wertschöpfungsketten und fairer Wettbewerb müssen die Grundlage einer innovationsfreundlichen europäischen Industriepolitik bilden.

Berlin, Oktober 2026