

Europäische Kommission

Ursula von der Leyen
Präsidentin der Europäischen Kommission

Rue de la Loi / Wetstraat 200
1049 Brussels
- gesendet via E-mail -

Brüssel, 04. Juni 2025

Beschleunigte Normierung von E20-Kraftstoff zur Unterstützung der Klimaziele und Stärkung der Akzeptanz von ETS2

Sehr geehrte Frau Kommissionspräsidentin von der Leyen,

wir möchten uns mit einem dringenden Anliegen an Sie wenden. Es betrifft die beschleunigte Normierung und Markteinführung von E20-Kraftstoff (Ottokraftstoff mit 20% Bioethanol-Anteil), die aus unserer Sicht einen erheblichen Beitrag zur Erreichung unserer Klimaziele leisten kann, ohne dabei die Bürgerinnen und Bürger übermäßig zu belasten. Uns ist bewusst, dass das Europäische Komitee für Normung (CEN) nicht im Einflussbereich der Kommission liegt. Eine politische Unterstützung würde das Verfahren jedoch erheblich beschleunigen. Zusätzlich sind auch gesetzgeberische Aktivitäten zur Markteinführung notwendig.

Aktuelle Situation und Potenzial von E20

Anfang 2025 sind weiterhin überwiegend Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor auf europäischen Straßen unterwegs, allein in Deutschland knapp 30 Millionen Benziner und 14 Millionen Dieselfahrzeuge. Der Hochlauf der Elektromobilität verläuft deutlich langsamer als ursprünglich angenommen. Dies macht den Einsatz alternativer Kraftstoffe umso wichtiger, um auch im Bestand schnell CO₂-Einsparungen zu realisieren.

Die technischen Voraussetzungen für E20 sind bereits weitgehend gegeben. Verschiedene Hersteller haben ihre Motoren seit Jahren schon dafür freigegeben. Die Normungsarbeiten für E20 laufen bereits auf europäischer Ebene: Das Deutsche Institut für Normung (DIN) hat einen Normierungsvorschlag erarbeitet, der vom Europäischen Komitee für Normung (CEN) geprüft wird.

Die potenziellen Emissions-Einsparungen durch E20 sind beachtlich:

1. E5 (+ 95% fossil) erreicht ca. 4% CO₂-Einsparungspotential
2. E10 (+ 90% fossil) erreicht ca. 8% CO₂-Einsparungspotential
3. E20 (+ 80% fossil) erreicht ca. 16% CO₂-Einsparungspotential
4. E20 + 25% Bio-Naphtha (+ 55% fossil) erreicht knapp 40% CO₂-Einsparungspotential

Besonders hervorzuheben ist die Kombination von E20 mit Bio-Naphtha, die eine CO₂-Reduktion von knapp 40% gegenüber fossilem Ottokraftstoff ermöglichen kann. Die höhere Beimischung von Ethanol erlaubt gleichzeitig die Verwendung von mehr Bio-Naphtha, was die Gesamtbilanz deutlich verbessert.

Erfolgreiche internationale Vorbilder

Indien hat bereits bemerkenswerte Fortschritte bei der Einführung von E20 gemacht. Im Januar 2025 erreichte die Ethanolbeimischung in Benzin dort einen Rekordwert von 19,6%. Das ursprüngliche Ziel, eine 20-prozentige Beimischungsrate bis 2030 zu erreichen, wurde auf 2025 vorverlegt. Auch in Brasilien, Thailand und den USA sind Kraftstoffe mit höheren Ethanolanteilen bereits erfolgreich im Einsatz.

In Deutschland wurde im Oktober 2023 in Mannheim die erste E20-Tankstelle für Forschungszwecke eröffnet. Die bisherigen Ergebnisse sind vielversprechend und zeigen die praktische Umsetzbarkeit des Konzepts.

Regulatorische Hürden und Lösungsvorschläge

Um E20 als Kraftstoff an Tankstellen anbieten zu können, ist eine Anpassung des rechtlichen Rahmens erforderlich. Die Fuel Quality Directive (FQD, Richtlinie 98/70 EG) erlaubt derzeit für Ottokraftstoffe E5 nach DIN EN 228 einen Sauerstoffgehalt von 2,7 Masseprozent und einen Ethanolgehalt von 5 Volumenprozent. Die Richtlinie 2009/30 EG erlaubt für E10 einen Sauerstoffgehalt von 3,7 Masseprozent und 10 Volumenprozent Ethanol.

Für die Einführung von E20 müsste der Sauerstoffgehalt in der Richtlinie 98/70 EG (Anhang 1, Teil B) auf 8,0 Masseprozent und der Ethanolgehalt auf 20 Volumenprozent erhöht werden. Es wäre zu prüfen, ob dies beschleunigt durch einen delegierten Rechtsakt möglich ist, da die technischen Voraussetzungen und die breite Fahrzeugverträglichkeit bereits gegeben sind.

E20 als Türöffner für nachhaltigen Klimaschutz und Akzeptanz von ETS2

Die Einführung des Emissionshandelssystems für Gebäude und Verkehr (ETS2) ist ein entscheidender Schritt für den Klimaschutz. Wir bedanken uns ausdrücklich für ihr Engagement in dieser Sache. Die Einführung von E20 kann ein wesentlicher Beitrag sein, die gesellschaftliche Akzeptanz aufgrund eventueller Kostensteigerungen zu steigern, indem es:

1. Eine unmittelbare und spürbare CO₂-Reduktion im Verkehrssektor ermöglicht
2. Durch geringere CO₂-Preise im ETS2-System günstiger für Verbraucher sein kann
3. Die gesellschaftliche Akzeptanz für ETS2 steigert, indem es eine praktikable Alternative bietet
4. Die Wirtschaft durch heimische Wertschöpfung stärkt

Selbstverständlich muss bei der Umsetzung darauf geachtet werden, dass das produzierte Bioethanol den Nachhaltigkeitskriterien entspricht und dass die Konkurrenz zur Nahrungsmittelproduktion, soweit es geht, verhindert werden kann. Dies sehen wir aber durch das Mercosur Abkommen, das dazu führen wird, dass ausreichend Bioethanol zur Verfügung steht, für gegeben. Wir sehen auch eine riesige Chance für die Ukraine. Es könnte sinnvoll sein, ein Kontingent für dieses Land, das so sehr unter Druck steht, zu öffnen und der Ukraine somit wirtschaftlich zusätzliche Chancen zu geben und gleichzeitig Verwerfungen auf dem europäischen Markt zu vermeiden. Es ist sogar zu erwarten, dass die ökologische Situation in der Ukraine sich dadurch verbessert, weil es zu einer Fruchtfolge weg vom reinen Weizenanbau kommt.

Unsere Forderungen

Vor diesem Hintergrund bitten wir Sie, sehr geehrte Frau Kommissionspräsidentin, um Ihre Unterstützung für folgende Maßnahmen:

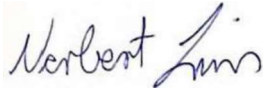
1. Ein klares Bekenntnis der Kommission zu Biokraftstoffen und insbesondere zu E20 als wichtigem Baustein für den Klimaschutz im Verkehrssektor
2. Die schnellstmögliche Anpassung der Fuel Quality Directive, um E20 zu ermöglichen, idealerweise durch einen delegierten Rechtsakt, damit die Normierung bis Ende 2026 abgeschlossen werden kann
3. Die Anhebung der Treibhausgasminderungsquote für die Mineralölindustrie von derzeit 14,5% auf 30% bis 2030 im Rahmen der RED III-Revision
4. Die Berücksichtigung von Biokraftstoffen wie E20 bei der Berechnung der Flottengrenzwerte, um auch den Automobilherstellern mehr Flexibilität zu geben und mögliche Strafzahlungen zu vermeiden
5. Die Förderung von Forschung und Entwicklung im Bereich nachhaltiger Biokraftstoffe, insbesondere mit Blick auf die Kombination von Bioethanol und Bio-Naphtha

Die Zeit drängt – gerade im Hinblick auf die bevorstehende Einführung von ETS2. Eine beschleunigte Normierung und Markteinführung von E20 wäre ein wichtiges Signal an die Bürgerinnen und Bürger,

dass die EU nicht nur ambitionierte Klimaziele setzt, sondern auch praktikable und sozialverträgliche Lösungen anbietet. Und der Verkehrssektor könnte endlich auch erheblich zu Emissionsreduzierungen beitragen und damit die Erreichung der 2030er Klimaziele erheblich erleichtern.

Wir hoffen daher auf Ihr persönliches Engagement in dieser Sache.

Mit freundlichen Grüßen,



Norbert Lins, MdEP



Dr. Peter Liese, MdEP



Jens Gieseke, MdEP

Brüssel, 21. April 2026
Ares (2025) 4479748

Sehr geehrte Herren Abgeordnete,

haben Sie vielen Dank für Ihr Schreiben über die Normierung von E20-Kraftstoff und Stärkung der Einführung des Emissionshandelssystems 2. Die Dekarbonisierung des Verkehrs ist entscheidend, um unsere Emissionsreduktionsziele zu erreichen, und ich schätze Ihren Beitrag zu dieser Diskussion sehr.

In der Richtlinie über die Kraftstoffqualität werden Mindestqualitätsanforderungen für Otto- und Diesekraftstoffe festgelegt, die in der EU in Verkehr gebracht werden, mit dem Ziel, einen Kraftstoff-Binnenmarkt zu schaffen. Nach den geltenden Bestimmungen beträgt der höchstzulässige Ethanolgehalt von Ottokraftstoff 10% (E10). Die Kommission bestätigt die Rolle, die höhere Biokraftstoffbeimischungen in der Entkarbonisierung der bestehenden Flotten spielen können. Als Teil der Revision des politischen Rahmens für Kraftstoffe wird die Kommission eine Zulassung von höheren Ethanolgehalten (E20) in Betracht ziehen, unter Berücksichtigung insbesondere eventueller Probleme im Zusammenhang mit der Eignung von Motoren von Bestandsfahrzeugen für diesen Kraftstoff sowie der Notwendigkeit, Investitionen in fortschrittliche Biokraftstoffe anzureizen.

Mehrere weitere Politikinstrumente unterstützen bereits den Aufbau einer nachhaltigen Wertschöpfungskette für erneuerbare Kraftstoffe, da diese auch künftig eine Rolle bei der Dekarbonisierung des Verkehrs spielen werden.

./.

*Herrn Norbert Lins, MdEP
Herrn Dr. Peter Liese, MdEP
Herrn Jens Gieseke, MdEP
Europäisches Parlament
Rue Wiertz 60
1047 Brüssel*

*E-Mail: norbert.lins@europarl.europa.eu, peter.liese@europarl.europa.eu,
jens.gieseke@europarl.europa.eu*

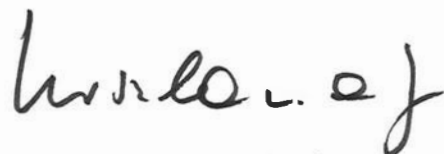
Die CO₂-Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge sind ein zentraler Bestandteil dieser Bemühungen. Die am 16. Dezember 2025 im Rahmen des Automobilpakets vorgeschlagenen Überarbeitung stärkt die Technologieneutralität, insbesondere da sie die Rolle von Biokraftstoffen bei der Dekarbonisierung des Straßenverkehrs weiter anerkennt. Konkret sieht der Vorschlag vor, dass die Hersteller ab 2035 das Ziel einer Verringerung der Auspuffemissionen um 90 % einhalten müssen, während die verbleibenden 10% über Treibhausgas-Emissionseinsparungen durch E-Fuels und bestimmte Biokraftstoffe sowie durch die Verwendung von in der Union hergestelltem kohlenstoffarmem Stahl ausgeglichen werden müssen.

Das Emissionshandelssystem für Gebäude und den Straßenverkehr (ETS2) fördert die Dekarbonisierung des Kraftstoffsystems. Die Kommission hat kürzlich Vorschläge vorgelegt, um einen reibungslosen Start des ETS2 sicherzustellen, die derzeit im Europäischen Parlament und im Rat diskutiert werden. Die Erneuerbare-Energien-Richtlinie enthält verbindliche Ziele für die Entkarbonisierung des Verkehrssektors. Wir werden diese Richtlinie Ende 2026 überarbeiten.

Ich bin zuversichtlich, dass die oben genannten Politikinstrumente die Dekarbonisierung des Straßenverkehrs sowie die Versorgung mit nachhaltigen erneuerbaren Kraftstoffen unterstützen werden und gleichzeitig die Integrität des Binnenmarkts gewahrt und ein klares Signal in Richtung emissionsfreier Fahrzeuge aufrechterhalten wird.

Ich zähle auf Ihre Unterstützung für ein konstruktives Gesetzgebungsverfahren, um unsere aktuellen Vorschläge voranzubringen, während wir den Austausch über die kommenden Vorschläge fortsetzen.

Mit freundlichen Grüßen



Ursula von der Leyen