Rat der
Europäischen Union

Brüssel, den 15. Juni 2026
(OR. en)

10065/1/26
REV 1

Interinstitutionelles Dossier:
2025/0420 (COD)

CLIMA 304
ENV 612
TRANS 386
MI 581
CODEC 1084

VERMERK

Absender:	Generalsekretariat des Rates
Empfänger:	Ausschuss der Ständigen Vertreter/Rat
Betr.:	Vorschlag für eine VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES zur Änderung der Verordnung (EU) 2019/631 in Bezug auf CO_2-Emissionsnormen für neue leichte Nutzfahrzeuge und die Fahrzeugkennzeichnung sowie zur Aufhebung der Richtlinie 1999/94/EG – Fortschrittsbericht

I. EINLEITUNG

1. Die Kommission hat am 16. Dezember 2025 einen Vorschlag zur Änderung der Verordnung über CO_2-Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge vorgelegt (im Folgenden: „der Vorschlag“).[1] Der Vorschlag enthält auch Vorschriften zur Kennzeichnung von Fahrzeugen.

2. Der Vorschlag wurde als Teil eines Automobilpakets vorgelegt, das auch einen Vorschlag zu sauberen Unternehmensfahrzeugen und Vorschläge zur Vereinfachung der Rechtsvorschriften für die Automobilindustrie (Omnibus-Paket für die Automobilindustrie) umfasst.

[1] Dok. 17010/25 + ADD 1.

3. Mit dem Vorschlag wird das Ziel verfolgt, einen flexibleren und technologieneutralen Ansatz zu bieten, mit dem den Technologie- und Marktentwicklungen Rechnung getragen wird und gleichzeitig weiter auf Kurs hin zur Klimaneutralität geblieben sowie durch den Ausstieg aus der Verwendung fossiler Brennstoffe im Straßenverkehr zur Energiesicherheit und -unabhängigkeit beigetragen und die Berechenbarkeit für Hersteller und Investoren beim gerechten Übergang zur emissionsfreien Mobilität gewährleistet wird.

   Insbesondere werden die Zielvorgaben für 2035 für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge von 100 % auf 90 % und die Zielvorgabe für 2030 für leichte Nutzfahrzeuge von 50 % auf 40 % gesenkt, und Flexibilitätsregelungen für Hersteller eingeführt, um ihre spezifischen Emissionsreduktionszielvorgaben zu erreichen: es wird vorgeschlagen, die Konformitätsbewertung im Zeitraum 2030 bis 2032 auf mehrere Jahre zu erstrecken, und Begünstigungen für kleine Elektroautos mit dem Prädikat „hergestellt in der EU“ bis 2034, und Begünstigungen für die Nutzung nachhaltiger erneuerbarer Kraftstoffe und Gutschriften für kohlenstoffarmen Stahl mit dem Prädikat „hergestellt in der EU“ ab 2035. Die beiden letztgenannten Flexibilitätsregelungen sollen für den Ausgleich der verbleibenden Emissionen genutzt werden, um die Klimaneutralität des Vorschlags sicherzustellen. Dadurch wird die Technologieneutralität erhöht und Emissionsreduktionen über die Auspuffabgase hinaus berücksichtigt.

4. Der Rat (Umwelt) hat am 17. März 2026 eine Orientierungsaussprache über den Vorschlag mit Schwerpunkt auf den Kernelementen des Vorschlags geführt, nämlich der Emissionsreduktionsziele und der neuen Flexibilitätsregelungen.

5. Im Europäischen Parlament wurde Massimiliano SALINI (PPE, IT) im Namen des ENVI-Ausschusses zum Berichterstatter ernannt. Eine Abstimmung im Plenum wird für November 2026 erwartet.

6. Der Europäische Wirtschafts- und Sozialausschuss hat seine Stellungnahme zu dem Vorschlag am 29. April 2026 abgegeben. Der Ausschuss der Regionen hat noch keine Stellungnahme zu dem Vorschlag abgegeben.

7. Im Folgenden legt der Vorsitz die bisherigen Fortschritte bei dem Vorschlag dar und gibt einen umfassenden Überblick über den Sachstand in Bezug auf die wichtigsten noch offenen Fragen.

II. SACHSTAND

Allgemeines

8. Der Vorschlag in Bezug auf CO_2-Normen wurde von der Gruppe „Umwelt“ in mehreren Sitzungen geprüft, zuletzt am 21. Mai 2026.

9. Die Orientierungsaussprache auf der Tagung des Rates (Umwelt) im März und die eingehende Prüfung auf Gruppenebene haben es ermöglicht, die wichtigsten Fragen des Vorschlags und die allgemeinen Standpunkte der Delegationen dazu zu ermitteln. Dennoch erhält eine Reihe von Delegationen Prüfungsvorbehalte zum gesamten Text oder zu Teilen davon aufrecht.

10. Ferner sind zwei zentrale Bestimmungen des Vorschlags – Begünstigungen für kleine, in der EU hergestellte Elektroautos und Gutschriften für „kohlenstoffarmen", in der EU hergestellten Stahl – eng mit dem Vorschlag für das Omnibus-Paket für die Automobilindustrie und dem Vorschlag für eine Verordnung zur industriellen Beschleunigung verbunden. Der Vorschlag für eine Verordnung zur industriellen Beschleunigung wurde erst am 4. März 2026 vorgelegt, und die Prüfung befindet sich noch in einem relativ frühen Stadium. Am 5. Juni 2026 fand im Ausschuss der Ständigen Vertreter eine Aussprache über die damit verbundenen Bestimmungen statt.

11. Während der Vorsitz die Beratungen über alle Elemente des Vorschlags konkret fortgesetzt hat, hat er sich zum gegenwärtigen Zeitpunkt darauf konzentriert, insbesondere einen Kompromiss in Bezug auf die Kennzeichnung und auf technische Fragen zu finden. Dies hat zu weitgehendem Einvernehmen über den jüngsten Kompromisstext des Vorsitzes geführt. Allerdings verbleiben einige offene Fragen, vor allem in Bezug auf Gebrauchtwagen und die Aufnahme der Energieeffizienz von Fahrzeugen in die Kennzeichnung. Einige andere noch offene Fragen stehen im Zusammenhang mit den Hauptfragen des Vorschlags.

12. Nach der Gesamtbewertung des Vorsitzes müssen alle noch offenen Hauptfragen im Rahmen eines ausgewogenen Gesamtkompromisses angegangen werden, damit weitere Fortschritte bei dem Vorschlag erzielt werden können.

Wichtigste offene Fragen

13. Seit Beginn der Prüfung des Vorschlags wurde deutlich, dass die wichtigsten politischen Fragen die Emissionsreduktionsziele für 2035 und 2030 und die neuen Flexibilitätsregelungen betreffen. Vor dem Hintergrund, dass die europäische Automobilindustrie mit Herausforderungen im Zusammenhang mit Produktionskosten, Überkapazitäten und zunehmendem globalen Wettbewerb konfrontiert ist, konzentrierte sich die Erörterung darauf, das richtige Gleichgewicht zwischen der Beibehaltung des Kurses hin zur Klimaneutralität und der Förderung der Elektrifizierung zu finden und gleichzeitig den Herstellern mehr Optionen und Flexibilität bei der Erreichung ihrer Emissionsreduktionsziele zu bieten, und dadurch die Technologieneutralität zu stärken und sicherzustellen, dass die Automobilindustrie in der EU stark und wettbewerbsfähig ist. Für eine Seite ist Flexibilität für die Hersteller und Technologieneutralität von wesentlicher Bedeutung für die Gewährleistung der Wettbewerbsfähigkeit der Industrie; für die andere Seite ist die Fortsetzung des Wegs hin zur Elektrifizierung und die Wahrung des Tempos dabei der Weg hin zu einer zukunftssicheren Wettbewerbsfähigkeit.

In diesem Zusammenhang möchte eine Reihe von Delegationen die Definition des Begriffs „emissionsfreie Fahrzeuge“ auf Fahrzeuge ausweiten, die ausschließlich mit „CO_2-neutralen“ Kraftstoffen betrieben werden. Diese Delegationen schlagen vor, den Begriff „CO_2-neutral“ so zu definieren, dass er alle Arten erneuerbarer Kraftstoffe umfasst, die in der Erneuerbare-Energien-Richtlinie aufgeführt sind. Eine Delegation wünscht, die Definition auf „erneuerbare Kraftstoffe, einschließlich fortschrittlicher Biokraftstoffe“ ausweiten. Andere Delegationen lehnen dies mit der Begründung ab, dass die Definition auch weiterhin auf den Auspuffemissionen beruhen sollte. Eine Delegation schlägt vor, zu einem Ansatz mit einer Bewertung über den gesamten Lebenszyklus überzugehen.

Zudem wurden Überlegungen zu den Unterschieden zwischen den Mitgliedstaaten, auch in Bezug auf die Verbreitung von Elektrofahrzeugen und den Ausbau der Infrastruktur, vorgebracht.

a) Emissionsreduktionsziele

Eine Reihe von Delegationen hat noch keinen endgültigen oder konkreten Standpunkt zu den vorgeschlagenen Emissionsreduktionszielen geäußert. Die geäußerten Standpunkte gehen weit auseinander.

14. Ziel für 2030 für leichte Nutzfahrzeuge

Während sich einige Delegationen ausdrücklich dafür ausgesprochen haben, das Ziel für 2030 für leichte Nutzfahrzeuge von 50 % auf 40 % zu senken, haben viele Delegationen nach wie vor Vorbehalte in der Sache oder prüfen den Vorschlag noch. Eine Reihe von Delegationen begrüßt zwar die Stoßrichtung, fordert jedoch angesichts der strukturellen Hindernisse für die Verbreitung elektrischer leichter Nutzfahrzeuge, das Ziel weiter zu senken. Andere haben Vorbehalte gegen die Herabsetzung des Ziels und stellen deren Notwendigkeit in Frage. Eine Delegation forderte ausdrücklich, das Ziel für 2030 auch für Personenkraftwagen zu senken.

Der Vorschlag, dass die Befolgung des Ziel für 2030 (für sowohl Personenkraftwagen als auch leichte Nutzfahrzeuge) anhand des Dreijahresdurchschnitts behandelt werden sollte, schien breite Unterstützung zu finden. Einige Delegationen haben Vorbehalte gegen die Verwendung des Durchschnittswerts. Eine Reihe von Delegationen wiederum wandte ein, dass mehr Flexibilität erforderlich sei, und dass die Verwendung des Durchschnittswerts auf fünf Jahre ausgedehnt werden sollte. Einige wünschten dies auch für das Ziel für 2025. Andere wiederum lehnen eine allgemeine Verlängerung auf fünf Jahre ab.

15. Ziel für 2035 für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge und Verpflichtung zum Ausgleich der verbleibenden Emissionen

Einige Delegationen haben sich für das 90 %-Ziel in Verbindung mit der Verpflichtung zum Ausgleich der verbleibenden Emissionen ausgesprochen, wobei einige auch forderten, sicherzustellen, dass die Emissionsreduktionen mit dem Europäischen Klimagesetz im Einklang stehen.

Andere erklärten, dass sie das 90 %-Ziel mit bestimmten Vorbehalten unterstützen können, insbesondere, dass die 90 % bedingungslos sein oder zumindest nur teilweise ausgeglichen werden sollten und/oder dass die Flexibilität für Hersteller zur Erreichung ihrer spezifischen Ziele erhöht und erweitert werden sollte, um den Marktgegebenheiten Rechnung zu tragen. Einige Delegationen sprechen sich für eine weitere Senkung der Ziele für 2035 sowohl für Personenkraftwagen als auch für leichte Nutzfahrzeuge oder nur für leichte Nutzfahrzeuge aus und stellen die Durchführbarkeit der vorgeschlagenen Ziele in Frage.

Eine Reihe anderer Delegationen wiederum steht der Senkung der Ziele für 2035 kritisch gegenüber. Einige möchten an den derzeitigen 100 %-Zielen festhalten und verweisen dabei auf Erwägungen wie ihre Ziele gemäß der Lastenteilungsverordnung und die Notwendigkeit, ein klares Signal für die Elektrifizierung zu senden und den Zielen des Europäischen Klimagesetzes zu entsprechen. Einige haben darauf hingewiesen, dass ihre Vorbehalte mit ihrer Skepsis gegenüber der Frage zusammenhängen, ob der Ausgleichsmechanismus mit Gutschriften zu denselben Emissionsreduktionen führen wird wie die derzeitigen Ziele.

b) Flexibilitätsregelungen

16. Ziel für 2030 für Personenkraftwagen – Begünstigungen für „in der EU hergestellte kleine Elektrofahrzeuge“

Es scheint eine breite Unterstützung für das Konzept der Begünstigungen für Kleinwagen zu geben, aber eine Reihe von Delegationen fordert Änderungen an dem konkreten Vorschlag oder hat Prüfungsvorbehalte zu bestimmten Elementen dieses Vorschlags. Eine Reihe von Delegationen ist insbesondere der Ansicht, dass ein technologieneutraler Ansatz auch Begünstigungen für Kleinwagen ermöglichen sollte, die ausschließlich mit CO_2-neutralen/erneuerbaren Kraftstoffen betrieben werden. Einige betonen, dass die Erschwinglichkeit solcher Kleinwagen ein Schlüsselelement für ihre Bewertung dieser Bestimmung ist.

Einige Delegationen haben jedoch Vorbehalte gegen das Konzept. Einige möchten es auch auf größere Elektrofahrzeuge ausweiten, eine Delegation lehnt den Vorschlag insgesamt ab.

Ein Vorschlag für eine Begriffsbestimmung des Begriffs „kleines Elektrofahrzeug“ ist im Omnibus-Paket für die Automobilindustrie enthalten, für das die Einigung im Rat noch aussteht.

Zu „hergestellt in der EU“ siehe unten.

17. Ziele für 2035 für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge – Gutschriften für Kraftstoffe und in der EU hergestellten kohlenstoffarmen Stahl

Viele Delegationen haben Vorbehalte hinsichtlich der Bestimmung zu Kraftstoffgutschriften, entweder weil die gewonnene Flexibilität oder die Unterstützung der Technologieneutralität nicht weit genug geht, oder weil sie Zweifel an der Umweltintegrität des Vorschlags haben und weil dadurch falsche Signale an den Markt gesendet werden. Eine Reihe von Delegationen möchte die Bestimmung ausweiten, unter anderem durch ihre Anwendung vor 2035 und/oder die Erhöhung des Prozentsatzes der Gutschriften und/oder die Ausweitung der Art von Biokraftstoffen. Eine Reihe von Delegationen spricht sich dafür aus, dass Fahrzeuge, die ausschließlich mit CO_2-neutralen/erneuerbaren Kraftstoffen betrieben werden, als emissionsfreie Fahrzeuge betrachtet werden sollten. In diesem Zusammenhang wird vorgeschlagen, dass alle in der Erneuerbare-Energien-Richtlinie aufgeführten Kraftstoffe gleichermaßen abgedeckt werden. Eine andere Gruppe von Delegationen wiederum hat starke Vorbehalte und wendet ein, dass die Flexibilitätsregelung nicht zu zusätzlichen Emissionsreduktionen führen wird, und eine Umleitung des Vorrats weg von den Sektoren verursachen wird, die diese Kraftstoffe benötigen (Luft- und Seeverkehr), wenn es keine Alternativen für die Dekarbonisierung gibt, und das Signal in Richtung Elektrifizierung schwächen wird. Sie lehnen es ab, Fahrzeuge, die ausschließlich mit CO_2-neutralen/erneuerbaren Kraftstoffen betrieben werden, als emissionsfreie Fahrzeuge zu betrachten.

In Bezug auf die Gutschriften für kohlenstoffarmen Stahl besteht relativ breite Unterstützung oder zumindest Offenheit für das Konzept und das Ziel, einen Leitmarkt für in der EU hergestellten, kohlenstoffarmen Stahl zu fördern. Einige möchten die Gutschriften schon auf den Zeitraum vor 2035 anwenden, andere fordern eine Ausweitung des Anwendungsbereichs der Gutschriften, insbesondere auf Aluminium. Die Delegationen haben jedoch im Allgemeinen Fragen zur Methodik und zu den Parametern für die Definition von kohlenstoffarmem Stahl, die in einem delegierten Rechtsakt im Rahmen der Ökodesign-Verordnung festgelegt werden.

Zu „hergestellt in der EU“ siehe unten.

18. Einige Delegationen haben Vorbehalte gegen die Beschränkung von Emissionsgemeinschaften auf verbundene Hersteller mit der Begründung, dass dies zu Wettbewerbsverzerrungen führen würde.

19. „Hergestellt in der EU“ und Verbindungen zum Vorschlag für eine Verordnung zur industriellen Beschleunigung

Da sich die Prüfung des Vorschlags für eine Verordnung zur industriellen Beschleunigung noch in einem frühen Stadium befindet, haben die meisten Delegationen bislang Prüfungsvorbehalte und Fragen zu „hergestellt in der EU“ und, wie oben erwähnt, zu kohlenstoffarmem Stahl.

Einige Delegationen haben ihre uneingeschränkte oder zumindest teilweise Unterstützung des Konzepts „hergestellt in der EU“ ausgedrückt. Für einige wenige Delegationen ist dies ein Schlüsselelement des Vorschlags, um Anreize für weitere Investitionen in die Produktion in der EU zu schaffen und die Abhängigkeit von Einfuhren zu verringern. Andere haben Zweifel an dem Konzept „hergestellt in der EU“ geäußert und dessen Vereinbarkeit mit internationalen Verpflichtungen und seine Wirksamkeit bei der Erhaltung von Wertschöpfungsketten für Hersteller in Frage gestellt.

20. Überprüfung

Eine Reihe von Delegationen hält die für 2035 vorgesehene Überprüfung der Verordnung für zu spät, wobei einige forderten, weitere Einzelheiten zum Inhalt der Überprüfung aufzunehmen. Andere halten es nicht für erforderlich, die Überprüfung vorzuziehen.

21. Nutzfaktor für Plug-in-Hybridfahrzeuge

Obwohl dies nicht Teil des Vorschlags ist, hat eine Gruppe von Delegationen gefordert, den sogenannten „Nutzfaktor“ für Plug-in-Hybridfahrzeuge einzufrieren, während eine andere Gruppe dagegen ist. Der „Nutzfaktor“ wird verwendet, um die CO_2-Emissionen und den Kraftstoffverbrauch dieser Fahrzeuge zu berechnen. Er wird auf der Grundlage des geschätzten Verhältnisses zwischen dem Fahren im Elektrobetrieb und dem Fahren im Verbrennerbetrieb bestimmt. Die Aktualisierung des Nutzfaktors wurde im Wege sekundärer Rechtsvorschriften angenommen, um sicherzustellen, dass die CO_2-Emissionen die tatsächlichen Emissionen dieser Fahrzeuge besser widerspiegeln, und gilt ab dem 29. November 2026.

III. FAZIT

Der Ausschuss der Ständigen Vertreter wird ersucht, den vorliegenden Sachstandsbericht zur Kenntnis zu nehmen und ihn dem Rat (Umwelt) im Hinblick auf seine Tagung am 25. Juni 2026 zu übermitteln.