



Brüssel, den 27. Februar 2026
(OR. en)

6639/26

**Interinstitutionelles Dossier:
2025/0420 (COD)**

LIMITE

**CLIMA 84
ENV 160
TRANS 96
MI 173
CODEC 308**

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 CO₂-Emissionsnormen für neue leichte Nutzfahrzeuge und die
Fahrzeugkennzeichnung sowie zur Aufhebung der Richtlinie 1999/94/EG
– Orientierungsaussprache

Im Hinblick auf die Tagung des Rates (Umwelt) am 17. März 2026 ist in der Anlage ein Hintergrundpapier des Vorsitzes mit Fragen an die Ministerinnen und Minister zu dem Vorschlag enthalten.

Der Ausschuss der Ständigen Vertreter wird ersucht, das Hintergrundpapier zur Kenntnis zu nehmen und an den Rat weiterzuleiten.

Vorschlag für eine VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES zur Änderung der Verordnung (EU) 2019/631 in Bezug auf CO₂-Emissionsnormen für neue leichte Nutzfahrzeuge und die Fahrzeugkennzeichnung sowie zur Aufhebung der Richtlinie 1999/94/EG

– Orientierungsaussprache –

– Hintergrundpapier des Vorsitzes mit Fragen an die Ministerinnen und Minister –

Die Kommission hat am 16. Dezember 2025 einen Vorschlag zur Änderung der Verordnung über CO₂-Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge vorgelegt. Der Vorschlag enthält auch Vorschriften zur Kennzeichnung von Fahrzeugen. Er ist Teil des Automobilpakets, mit dem die Anstrengungen des Sektors beim Übergang zu sauberer Mobilität unterstützt werden sollen. Das Paket umfasst zudem drei weitere Gesetzgebungsinitiativen (eine Initiative zur Vereinfachung – das „Omnibus-Paket für die Automobilindustrie“ –, eine Initiative zur Ökologisierung der Unternehmensflotten und eine Initiative zur gezielten Änderung der CO₂-Normen für schwere Nutzfahrzeuge) und eine Mitteilung über eine Strategie zur Förderung der Batterieherstellung.

Der Vorschlag schließt sich an den Aktionsplan für die Automobilindustrie vom März 2025 und den Anfang 2025 eingeleiteten strategischen Dialog mit der Industrie und wichtigen Interessenträgern des Sektors an.

Zusammen mit den anderen Initiativen im Zusammenhang mit der Automobilindustrie zielt der Vorschlag darauf ab, einen Beitrag zur Bewältigung der wichtigsten Herausforderungen für die Wettbewerbsfähigkeit dieses Sektors in einem Umfeld der raschen technologischen Entwicklungen und des zunehmenden Wettbewerbs zu leisten und zugleich bei der Dekarbonisierung Kurs zu halten. Der Bewertung der Kommission zufolge ist es für die Wettbewerbsfähigkeit der Automobilindustrie entscheidend, dass die EU-Industrie wieder eine Führungsrolle in Bezug auf emissionsfreie Fahrzeuge übernimmt. In diesem Zusammenhang sind Bestimmungen über CO₂-Normen von wesentlicher Bedeutung, um den Investoren entlang ihrer Wertschöpfungskette langfristige Sicherheit und Vorhersehbarkeit zu bieten. Während der Übergang zu emissionsfreien Fahrzeugen mit einem Anteil von 17,4 % an batteriebetriebenen Elektrofahrzeugen in der EU im Jahr 2025¹ einen Aufwärtstrend aufweist, ist deren Einsatz in den Mitgliedstaaten nach wie vor uneinheitlich.

¹ Europäische Kommission – Europäische Beobachtungsstelle für alternative Kraftstoffe.

Die Kommission ist der Auffassung, dass zur Bewältigung der Herausforderungen, mit denen die Automobilindustrie konfrontiert ist, ein pragmatischerer Ansatz für die CO₂-Normen entwickelt werden kann, ohne dadurch generell die Richtung hin zu emissionsfreien Fahrzeugen zu ändern. Daher stellt der Vorschlag darauf ab, Ausgewogenheit herzustellen zwischen der Öffnung zugunsten von mehr Flexibilität und technologischen Optionen für Hersteller zur Erreichung ihrer Emissionsreduktionsziele und zugleich gewährleisten, dass der Sektor weiterhin entschlossen Kurs auf eine emissionsfreie Mobilität hält.

Der Vorschlag fügt sich außerdem in den Gesamtkontext des Rahmens für die Zeit nach 2030 zur Umsetzung des kürzlich angenommenen Klimaziels einer Verringerung um 90 % bis 2040 ein, mit dem die EU hinsichtlich ihrer Klimaneutralität bis 2050 auf Kurs gebracht werden soll. Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge verursachen zusammen rund 20 % der gesamten CO₂-Emissionen der EU.

Stand der Beratungen im Rat

Die vorgeschlagene Änderung der Verordnung über CO₂-Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge wurde in einer Reihe von Sitzungen der Gruppe „Umwelt“ erörtert, wobei eine erste vollständige Durchsicht des Vorschlags abgeschlossen wurde. Die Prüfung des Vorschlags ist somit noch im Gange, und mehrere Mitgliedstaaten sind weiterhin hiermit beschäftigt. Wie sich aus den vorläufigen Bemerkungen ablesen lässt, gehen die Ansichten über den Vorschlag jedoch weit auseinander, und zwar sowohl in Bezug auf die vorgeschlagenen Ziele, insbesondere die Ziele für 2035, als auch in Bezug auf die vorgeschlagene Einführung neuer Flexibilitätsregelungen.

Zu erörternde Themen

Um Leitlinien für die weitere Prüfung des Vorschlags vorzugeben, schlägt der Vorsitz vor, dass sich die Ministerinnen und Minister mit den folgenden Fragen befassen.

Emissionsreduktionsziele für 2030 und 2035

Die Kommission schlägt vor, das Ziel für die Verringerung der Auspuffemissionen von leichten Nutzfahrzeugen bis 2030 von 50 % auf 40 % zu senken, da die Hersteller solcher Fahrzeuge aufgrund von Hindernissen für die Einführung emissionsfreier leichter Nutzfahrzeuge vor besonderen Herausforderungen stehen.

Für Personenkraftwagen bleibt das Ziel einer Verringerung um 55 % bis 2030 bestehen.

Was die Ziele für 2035 für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge anbelangt, so ist in dem Vorschlag vorgesehen, die Ziele für die Verringerung der Auspuffemissionen von 100 % auf 90 % gegenüber dem EU-weiten Flottenziel von 2021 zu senken, damit die Hersteller ihre Ziele mit einem breiteren Spektrum an Technologieoptionen erreichen können und somit ein technologieneutralerer Ansatz unterstützt wird. Allerdings müssen die Hersteller ihre verbleibenden Emissionen bis zu 10 % durch Gutschriften für nachhaltige erneuerbare Kraftstoffe und/oder für kohlenstoffarmen Stahl ausgleichen und so das Ziel der Klimaneutralität wahren.

Neue Flexibilitätsregelungen in Form von Gutschriften zur Erreichung der Ziele

Es werden drei neue Arten von Gutschriften vorgeschlagen:

1. bis 2034 Begünstigungen für in der EU hergestellte kleine emissionsfreie Fahrzeuge;
2. ab 2035 Gutschriften für nachhaltige erneuerbare Kraftstoffe;
3. ab 2035 Gutschriften für in der EU hergestellten kohlenstoffarmen Stahl.

Die **Begünstigungen** für kleine emissionsfreie Fahrzeuge sollen Anreize für die Entwicklung eines Massenmarktes für in der EU hergestellte kleine, erschwingliche Elektroautos schaffen. Die Herstellung eines kleinen Elektrofahrzeugs wird als 1,3 Fahrzeuge gezählt. Der Begriff „kleines emissionsfreies Fahrzeug“ ist in der vorgeschlagenen Änderung der Typgenehmigungsverordnung im Rahmen des Omnibus-Pakets für die Automobilindustrie zu definieren.

Die **Gutschriften für nachhaltige erneuerbare Kraftstoffe und kohlenstoffarmen Stahl** werden den Herstellern – über das Konzept der Auspuffemissionen hinaus – mehr Optionen für die Einhaltung der Vorschriften bieten und die Technologieneutralität verbessern. Um unter anderem jedoch weiterhin ausreichende Investitionen in emissionsfreie Fahrzeuge sicherzustellen, wird vorgeschlagen, diese neue Flexibilität auf 10 % des EU-weiten Flottenziels für 2021 zu begrenzen.

Die **Gutschriften für nachhaltige erneuerbare Kraftstoffe** sind nicht herstellerspezifisch, sondern werden es den Herstellern ermöglichen, je nach Verfügbarkeit dieser Kraftstoffe auf dem Markt bis zu 3 % des EU-weiten Flottenziels für 2021 auszugleichen. Innerhalb der 3 %-Schwelle wird eine Untergrenze von höchstens 1 % für den Ausgleich durch bestimmte Arten von Biokraftstoffen und Biogas aus bestimmten Rohstoffen eingeführt. Mit den Kraftstoffgutschriften werden Investitionen in die Entwicklung der Wertschöpfungskette für nachhaltige erneuerbare Kraftstoffe gefördert werden, wobei solche Kraftstoffe weiterhin eine Rolle bei der Dekarbonisierung des Verkehrs und nicht zuletzt der bestehenden Flotte spielen.

Mit den vorgeschlagenen **Gutschriften für kohlenstoffarmen Stahl** sollen Anreize für die Verwendung von in der EU hergestelltem kohlenstoffarmen Stahl bei der Fahrzeugproduktion geboten und ein Leitmarkt in diesem Bereich geschaffen werden. Diese Gutschriften werden es den Herstellern ermöglichen, bis zu 7 % des EU-weiten Flottenziels für 2021 auszugleichen.

Für alle drei Flexibilitätsregelungen schlägt die Kommission vor, die Bündelung zum Zweck der Einhaltung der Vorschriften auf solche Emissionsgemeinschaften zu beschränken, bei denen alle Hersteller der Emissionsgemeinschaft derselben Gruppe verbundener Hersteller angehören.

Fragen an die Ministerinnen und Minister

Der Vorsitz ersucht die Ministerinnen und Minister, sich mit folgenden Fragen zu befassen:

- 1. Die Kommission schlägt vor, die Ziele für 2035 auf 90 % zu senken und gleichzeitig einen Mechanismus der Gutschriften für nachhaltige Kraftstoffe und in der EU hergestellten kohlenstoffarmen Stahl einzuführen, um die übrigen Emissionen auszugleichen. Wie bewerten Sie den vorgeschlagenen geänderten Rahmen im Hinblick auf die Verwirklichung der Klimaziele der EU, die Förderung der Technologieneutralität und die Wettbewerbsfähigkeit der Automobilindustrie?*
 - 2. Wie beurteilen Sie die vorgeschlagenen Flexibilitätsregelungen, die den Herstellern dabei helfen sollen, ihre Ziele für 2030 und 2035 zu erreichen?*
-