



Brüssel, den 17. März 2026
(OR. en)

7209/26

**Interinstitutionelles Dossier:
2025/0423 (COD)**

**CODEC 418
CLIMA 135
ENV 227
TRANS 143
MI 231
PE 37**

INFORMATORISCHER 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) 2019/1242 hinsichtlich
der Berechnung von Emissionsgutschriften für schwere Nutzfahrzeuge für
die Berichtszeiträume der Jahre 2025 bis 2029
– Ergebnis der ersten Lesung des Europäischen Parlaments
(Straßburg, 9. bis 12. März 2026)

I. EINLEITUNG

Am 18. Februar 2026 einigte sich der Ausschuss der Ständigen Vertreter auf ein Mandat¹ für den Vorsitz für Verhandlungen mit dem Europäischen Parlament, das im Einklang mit dem Vorschlag der Kommission steht und in dem keine Änderungen vorgesehen sind, damit auf dieser Grundlage rasch eine Einigung mit dem Europäischen Parlament in erster Lesung erzielt werden kann.

¹ Dok. 6510/26.

Nachdem das Plenum des Europäischen Parlaments den Antrag des Ausschusses für Umwelt, Klima und Lebensmittelsicherheit (ENVI) auf ein weiteres Vorgehen gemäß Artikel 170 (Dringlichkeitsverfahren) am 10. März 2026 gebilligt hatte, hat dieser Ausschuss vorgeschlagen, den oben genannten Verordnungsvorschlag ohne Änderungen anzunehmen. Darüber hinaus haben die Fraktion der Grünen / Freie Europäische Allianz fünf Änderungsanträge (Änderungsanträge 1 bis 5) und die Fraktion The Left einen Änderungsantrag (Änderungsantrag 6) eingereicht.

II. ABSTIMMUNG

Das Europäische Parlament hat am 12. März 2026 seinen Standpunkt in erster Lesung festgelegt und dabei den Kommissionsvorschlag übernommen und alle eingereichten Änderungsanträge abgelehnt. Dieser Standpunkt ist in der legislativen Entschließung enthalten.

Folglich dürfte der Rat in der Lage sein, den Standpunkt des Europäischen Parlaments (siehe Anlage) zu billigen und damit die erste Lesung für beide Organe zum Abschluss zu bringen.

Der Gesetzgebungsakt würde anschließend in der Fassung des Standpunkts des Europäischen Parlaments erlassen.

P10_TA(2026)0084

Berechnung von Emissionsgutschriften für schwere Nutzfahrzeuge für die Berichtszeiträume der Jahre 2025 bis 2029

Legislative Entschließung des Europäischen Parlaments vom 12. März 2026 zu dem Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EU) 2019/1242 hinsichtlich der Berechnung von Emissionsgutschriften für schwere Nutzfahrzeuge für die Berichtszeiträume der Jahre 2025 bis 2029 (COM(2025)0784 – C10-0351/2025 – 2025/0423(COD))

(Ordentliches Gesetzgebungsverfahren: erste Lesung)

Das Europäische Parlament,

- unter Hinweis auf den Vorschlag der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat (COM(2025)0784),
 - gestützt auf Artikel 294 Absatz 2 und Artikel 192 Absatz 1 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union, auf deren Grundlage ihm der Vorschlag der Kommission unterbreitet wurde (C10-0351/2025),
 - gestützt auf Artikel 294 Absatz 3 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union,
 - nach Anhörung des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses,
 - nach Anhörung des Ausschusses der Regionen,
 - gestützt auf die Artikel 60 und 170 seiner Geschäftsordnung,
1. legt den folgenden Standpunkt in erster Lesung fest;
 2. fordert die Kommission auf, es erneut zu befassen, falls sie ihren Vorschlag ersetzt, entscheidend ändert oder beabsichtigt, ihn entscheidend zu ändern;
 3. beauftragt seine Präsidentin, den Standpunkt des Parlaments dem Rat und der Kommission sowie den nationalen Parlamenten zu übermitteln.

P10_TC1-COD(2025)0423

Standpunkt des Europäischen Parlaments festgelegt in erster Lesung am 12. März 2026 im Hinblick auf den Erlass der Verordnung (EU) 2026/... des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EU) 2019/1242 hinsichtlich der Berechnung von Emissionsgutschriften für schwere Nutzfahrzeuge für die Berichtszeiträume der Jahre 2025 bis 2029

(Text von Bedeutung für den EWR)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 192 Absatz 1,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Anhörung des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses,

nach Anhörung des Ausschusses der Regionen,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren²,

² Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 12. März 2026.

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) In der Verordnung (EU) 2019/1242 des Europäischen Parlaments und des Rates³ sind die CO₂-Ziele für neue schwere Nutzfahrzeuge festgelegt. Diese Ziele sind ein wesentlicher Bestandteil des Unionsrahmens zur Verringerung der Nettotreibhausgasemissionen bis 2030 um mindestens 55 % gegenüber dem Stand von 1990 und zur Erreichung der gesamtwirtschaftlichen Klimaneutralität bis 2050.
- (2) In der Verordnung (EU) 2019/1242 sind zunehmend strenge CO₂-Emissionsreduktionszielvorgaben für Hersteller festgelegt. Diese Ziele bieten Investoren entlang der Wertschöpfungskette langfristige Sicherheit und Berechenbarkeit und sehen gleichzeitig ausreichend Vorlaufzeit für einen gerechten Übergang zur Klimaneutralität vor. Daher ist es unabdingbar, die Höhe der in der Verordnung (EU) 2019/1242 festgelegten CO₂-Emissionsreduktionszielvorgaben unverändert beizubehalten.

³ Verordnung (EU) 2019/1242 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2019 zur Festlegung von CO₂-Emissionsnormen für neue schwere Nutzfahrzeuge und zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 595/2009 und (EU) 2018/956 des Europäischen Parlaments und des Rates sowie der Richtlinie 96/53/EG des Rates (ABl. L 198 vom 25.7.2019, S. 202, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1242/oj>).

- (3) Um die Einhaltung der ab 2030 geltenden Zielvorgaben zu erleichtern und angesichts der Verzögerungen beim Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur für schwere Nutzfahrzeuge entlang der Autobahnen, sollten die Hersteller vor diesem Jahr mehr Emissionsgutschriften erlangen können, was auch Anreize für eine frühere Einführung emissionsfreier schwerer Nutzfahrzeuge schaffen könnte.
- (4) In den Berichtszeiträumen der Jahre 2025 bis 2029 sollten die Hersteller Emissionsgutschriften erlangen, wenn ihre spezifischen CO₂-Emissionen unter dem spezifischen CO₂-Emissionsreduktionsziel liegen, anstatt wenn sie unter der CO₂-Emissionsreduktionskurve liegen.
- (5) Da die Einführung emissionsfreier Stadtbusse bereits weit fortgeschritten ist und ihre Nutzung nicht durch einen möglichen Mangel an öffentlicher Ladeinfrastruktur entlang der Autobahnen beeinträchtigt wird, sollte diese Verordnung nicht für Stadtbusse gelten.

- (6) Da das Ziel dieser Verordnung, nämlich Fahrzeugherstellern zusätzliche Flexibilität bei der Einhaltung der Vorschriften zu bieten und gleichzeitig die ehrgeizigen CO₂-Reduktionsziele beizubehalten, von den Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden kann, sondern vielmehr und wegen des Umfangs und der Wirkungen der Maßnahme auf Unionsebene besser zu verwirklichen ist, kann die Union im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags über die Europäische Union verankerten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Verordnung nicht über das für die Verwirklichung dieses Ziels erforderliche Maß hinaus.
- (7) Die Verordnung (EU) 2019/1242 sollte daher entsprechend geändert werden —

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Die Verordnung (EU) 2019/1242 wird wie folgt geändert:

1. Artikel 7 Absatz 1 Buchstabe a erhält folgende Fassung:
 - „a) der Differenz zwischen der CO₂-Emissionsreduktionskurve gemäß Absatz 2 für den Berichtszeitraum des Jahres 2025 und den durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen des Herstellers für die Berichtszeiträume der Jahre 2025 bis 2029 und der Differenz zwischen der CO₂-Emissionsreduktionskurve für alle anderen Berichtszeiträume außer denen der Jahre 2025 bis 2029 und den durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen des Herstellers für denselben Berichtszeitraum, wenn die Differenz positiv ist („Emissionsgutschriften“); oder“
2. Anhang I wird gemäß dem Anhang der vorliegenden Verordnung geändert.

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Geschehen zu ... am

Im Namen des Europäischen Parlaments *Im Namen des Rates*

Die Präsidentin

Der Präsident/Die Präsidentin

ANHANG

Anhang I wird wie folgt geändert:

1. Die Tabelle unter Nummer 5.2 erhält folgende Fassung:

”

	2019 ≤ Y < 2025	2025 ≤ Y < 2030	2030 ≤ Y < 2040
$cCO_2(NO)_Y$	$[ET(2025)_Y - CO_2(2025)_Y] \times V_Y$	$[ET2025(NO)_Y - CO_2(NO)_Y] \times V_Y$	$[ET(NO)_Y - CO_2(NO)_Y] \times V_Y$
$dCO_2(NO)_Y$	0	$[CO_2(2025)_Y - T(2025)_Y] \times V_Y$	$[CO_2(NO)_Y - T(NO)_Y] \times V_Y$
$cCO_2(M)_Y$	0	$[ET2025(M)_Y - CO_2(M)_Y] \times V_Y$	$[ET(M)_Y - CO_2(M)_Y] \times V_Y$
$dCO_2(M)_Y$	0	0	$[CO_2(M)_Y - T(M)_Y] \times V_Y$

“

2. Unter Nummer 5.2 wird Folgendes angefügt:

„Dabei sind $ET2025(NO)_Y$ und $ET2025(M)_Y$ folgendermaßen definiert:

$$ET2025(NO)_Y = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times ET_{sg,2025}$$

$$ET2025(MCO2)_Y = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times [(1 - pv_{sg}) \times ET_{sg,2025} + pv_{sg} \times ETp_{sg,2025}]$$

$$ET2025(M)_Y = ET2025(MCO2)_Y + ET(MZE)_Y$$

“