

Brüssel, den 22. Mai 2026
(OR. en)

8947/26

Interinstitutionelles Dossier:
2025/0421(COD)

TRANS 278
AVIATION 74
MAR 71
CLIMA 242
COMPET 529
ENV 460
ENER 226
ECOFIN 583
IND 313
CODEC 835

VERMERK

Absender:	Generalsekretariat des Rates
Empfänger:	Ausschuss der Ständigen Vertreter/Rat
Nr. Komm.dok.:	17016/1/25 REV 1; 17016/1/25 ADD 1 REV 1
Betr.:	Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über saubere Unternehmensfahrzeuge – Fortschrittsbericht

I. EINLEITUNG

1. Die Kommission hat dem Europäischen Parlament und dem Rat den oben genannten Vorschlag als Teil des Automobilpakets am 18. Dezember 2025 vorgelegt.
2. Der Vorschlag zielt darauf ab, das Problem der geringen Inanspruchnahme und der unzureichenden Verfügbarkeit emissionsfreier und emissionsarmer Personenkraftwagen sowie leichter Nutzfahrzeuge durch die Einführung spezifischer Zielvorgaben für emissionsfreie und emissionsarme Personenkraftwagen sowie leichte Nutzfahrzeuge in Unternehmensflotten anzugehen, da diese Flotten einen hohen Anteil an den neu zugelassenen Fahrzeugen ausmachen und eine höhere Erneuerungsrate aufweisen. Die Ausrichtung auf Unternehmensflotten sollte die Wettbewerbsfähigkeit der EU-Automobilindustrie steigern und hätte zudem einen Ausstrahlungseffekt auf den Gebrauchtwagenmarkt für diese Fahrzeugkategorien.

Darüber hinaus wird auch vorgeschlagen, dass die finanzielle Unterstützung durch die Mitgliedstaaten zur weiteren Beschleunigung der Einführung dieser Fahrzeuge ab 2028 auf emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge, die „made in the European Union“ sind, begrenzt werde, so wie es in der Verordnung zur industriellen Beschleunigung festgelegt werden wird.

II. BERATUNGEN IN DEN ANDEREN ORGANEN

3. Das Europäische Parlament hat zu diesem Vorschlag einen gemeinsamen Ausschuss für Umwelt und Verkehr mit Tiemo Wölken (S&D, DE - ENV) und François Kalfon (S&D, FR – TRAN) als Berichterstatter ernannt. Das Europäische Parlament beabsichtigt, seine Stellungnahme auf seiner Plenartagung am 23. November 2026 anzunehmen.
4. Der Europäische Wirtschafts- und Sozialausschuss hat seine Stellungnahme auf der 604. Plenartagung am 18. März 2026 abgegeben. Der Ausschuss der Regionen hat seine Stellungnahme zu dem Vorschlag noch nicht angenommen.

III. ARBEIT IM RAT UND SEINEN VORBEREITUNGSGREMIEN

5. Die Gruppe „Landverkehr“ hat mit der Prüfung des Vorschlags am 13. Januar 2026 mit einer allgemeinen Präsentation des Vorschlags und der begleitende Folgenabschätzung begonnen. Die Gruppe hat ihre Beratungen am 3. und 17. Februar, 3. und 17. März, 14. April und 19. Mai 2026 fortgesetzt.
6. Seit der Vorstellung des Vorschlags und der Folgenabschätzung haben die Mitgliedstaaten im Allgemeinen ihre Unterstützung für die beabsichtigte Beschleunigung der Einführung von emissionsfreien Fahrzeugen und der Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit der EU-Automobilindustrie zum Ausdruck gebracht. Gleichzeitig gehen die Meinungen in Bezug auf die Frage, welcher regulatorische Ansatz am besten geeignet ist, auseinander.

7. Einige Mitgliedstaaten vertreten die Auffassung, dass die Ergänzung des angebotsorientierten Ansatzes von CO₂-Emissionsnormen für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge durch nachfrageseitige Maßnahmen bei Unternehmensflotten zur Beschleunigung der Markteinführung emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge und zur Entstehung eines stabilen Leitmarkts für die europäische Automobilindustrie beitragen könnte. Andere Mitgliedstaaten äußern Bedenken über den verbindlichen Charakter und den allgemeinen Mehrwert der vorgeschlagenen Zielsetzungen, ihre Verhältnismäßigkeit im Vergleich zum verursachten Verwaltungsaufwand, mögliche Auswirkungen auf Unternehmen und KMU und ob der Vorschlag vielleicht übermäßig interventionistisch ist. Diese Bedenken kamen auch in einem gemeinsamen Non-Paper einer beachtlichen Gruppe von Mitgliedstaaten zum Ausdruck. Ein Mitgliedstaat äußerte sich gegen den Vorschlag in seiner jetzigen Form, unterstützte jedoch grundsätzlich die Zielsetzung der Elektrifizierung der Flotte. Gleichzeitig haben verschiedene Mitgliedstaaten trotz weiterer Vorbehalte zu Teilen des Vorschlags, ihre Bereitschaft signalisiert, die Beratungen auf fachlicher Ebene fortzusetzen, um mögliche Kompromisslösungen zu herauszuarbeiten.
8. Unter dem Vorsitz Zyperns hat die Gruppe eine erste vollständige Prüfung der einzelnen Artikel des Vorschlags durchgeführt. Bei den Beratungen ging es hauptsächlich um den Anwendungsbereich und die Begriffsbestimmungen, das Ambitionsniveau der vorgeschlagenen Zielsetzungen, Berichtspflichten und Verwaltungsaufwand sowie die Interaktion des Vorschlags mit den zusammenhängenden Gesetzgebungsdossiers, insbesondere die Überarbeitung der CO₂-Emissionsnormen für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge sowie die Verordnung zur industriellen Beschleunigung.
9. Um die Beratungen einfacher zu gestalten und die fachlichen Arbeiten voranzubringen, hat der Vorsitz einen Orientierungsvermerk und einen ersten Kompromissvorschlag mit Bemerkungen und Formulierungsvorschlägen, die die Delegationen im Laufe der Beratungen formuliert hatten, verteilt. Der erste Kompromissvorschlag wurde in der Sitzung der Gruppe vom 19. Mai 2026 erörtert und von den Delegationen grundsätzlich als eine konstruktive Grundlage für weitere fachliche Beratungen begrüßt; allerdings gab es weiterhin substantielle Vorbehalte zu wichtigen politischen Aspekten des Vorschlags. Der Vorsitz hat ferner einen Austausch zu den Themen Durchführbarkeitsstudie und Datenerhebungsmethoden ermöglicht; dazu gehörten auch Präsentationen der Mitgliedstaaten zu Anmelde- und Berichterstattungspraktiken. In diesem Zusammenhang haben verschiedene Mitgliedstaaten den Bedarf an weiteren fachlichen Beratungen über Datenerhebungsmethoden und Registervernetzung hervorgehoben, um eine in sich stimmige und praktikable Vorgehensweise in allen Mitgliedstaaten zu gewährleisten.
10. Die Mitgliedstaaten stellten auch Fragen in Bezug auf die „made in the European Union“-Anforderung und ihre möglichen Auswirkungen, einschließlich des Anwendungsbereichs der Begriffsbestimmungen „finanzielle Unterstützung“ und ihrer Verflechtung mit nationalen

Förderregelungen. Einige wenige Mitgliedstaaten haben ferner Fragen in Bezug auf die Wechselwirkung zwischen den Bestimmungen von Artikel 4 und den nationalen steuerlichen Zuständigkeiten gestellt. Beratungen über diese Aspekte wurden nach der Veröffentlichung des Vorschlags zur Verordnung zur industriellen Beschleunigung am 4. März 2026 weitergeführt. Gleichzeitig haben die Mitgliedstaaten betont, dass mehr Klarheit hinsichtlich der praktischen Bedeutung der „made in the European Union“-Anforderung erforderlich sei, um die möglichen Auswirkungen auf die begrenzte finanzielle Unterstützung von Fahrzeugen, die unter diesem Label hergestellt werden, einzuschätzen. Weitere Fortschritte bei diesen Aspekten werden teilweise von der weiteren Entwicklung der Beratungen in den einschlägigen Vorbereitungsgremien, die die Verordnung zur industriellen Beschleunigung prüfen, abhängen.

11. Die Beratungen unter dem Vorsitz Zyperns haben technische Präzisierungen und eine bessere Ermittlung der wesentlichen politischen und horizontalen Fragen ermöglicht, bei denen noch weitere Arbeiten erforderlich sind. Gleichzeitig hat sich bei den Beratungen die enge Verflechtung zwischen dem vorliegenden Gesetzesvorschlag, der Überarbeitung der CO₂-Emissionsnormen für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge und der Verordnung zur industriellen Beschleunigung bestätigt. Fortschritte bei diesen Dossiers werden daher von entscheidender Bedeutung für künftige Arbeiten an diesem Vorschlag sein.

IV. FAZIT

12. In Anbetracht dessen werden der AStV und der Rat (Verkehr, Telekommunikation und Energie) ersucht, diesen Fortschrittsbericht auf ihren Tagungen am 27. Mai bzw. 8. Juni 2026 zur Kenntnis zu nehmen.