



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Straßburg, den 16.12.2025
SWD(2025) 1059 final

ARBEITSUNTERLAGE DER KOMMISSIONSDIENSTSTELLEN
BERICHT ÜBER DIE FOLGENABSCHÄTZUNG (ZUSAMMENFASSUNG)

Begleitunterlage zur

Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates
zur Änderung der Verordnung (EU) 2019/631 sowie zur Aufhebung der
Richtlinie 1999/94/EG

{COM(2025) 995 final} - {SEC(2025) 995 final} - {SWD(2025) 1057 final} -
{SWD(2025) 1058 final}

Der von der EU festgelegte Rahmen zur im **Europäischen Klimagesetz** verankerten Dekarbonisierung ihrer Wirtschaft bis 2050 kann eine Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit bewirken, wenn Ziele und Maßnahmen gut aufeinander abgestimmt sind, da er sowohl Unternehmen als auch Investoren Sicherheit und Berechenbarkeit bietet.

Die **Verordnung zur Festsetzung von CO₂-Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen und für neue leichte Nutzfahrzeuge**¹ ist ein wesentliches Element des EU-Maßnahmenkatalogs zur Dekarbonisierung des Straßenverkehrs. Sie treibt einen schrittweisen Übergang zu emissionsfreien Fahrzeugen voran und bietet Investoren entlang der Wertschöpfungskette langfristige Sicherheit und Berechenbarkeit, wobei sie gleichzeitig ausreichend Vorlaufzeit vorsieht, um diesen Übergang gerecht zu gestalten.

Der **Aktionsplan der Kommission für die europäische Automobilindustrie**² sieht konkrete Maßnahmen zur Sicherung der globalen Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Automobilindustrie und zur Aufrechterhaltung einer starken europäischen Produktionsbasis vor. Es werden rund 50 Leitinitiativen eingeführt, darunter die Überarbeitung der CO₂-Emissionsnormen für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge und der Richtlinie über die Kennzeichnung von Personenkraftwagen. Eine kürzlich durchgeführte Bewertung dieser Richtlinie ergab, dass Käufer von emissionsfreien Personenkraftwagen, leichten Nutzfahrzeugen und Gebrauchtfahrzeugen von der Richtlinie nicht bedient werden, eine mangelnde Harmonisierung ihre Wirksamkeit beeinträchtigt und sie digitale Instrumente nicht ausreichend abdeckt.

Auf EU-Ebene wurden vier **Hauptprobleme** ermittelt: 1. Fahrzeughersteller laufen Gefahr, Schwierigkeiten bei der kosteneffizienten Erreichung zunehmend strengerer CO₂-Emissionsziele zu haben; 2. die CO₂-Emissionsnormen bergen die Gefahr, Hindernisse für die kontinuierliche Innovation und Weiterentwicklung anderer Technologien als emissionsfreier Antriebsstränge zu schaffen; 3. Hersteller leichter Nutzfahrzeuge stehen bei der Einführung emissionsfreier Fahrzeuge auf dem Markt vor besonderen Herausforderungen; 4. die unzureichende Harmonisierung angemessener Verbraucherinformationen stellt ein Problem dar, da dadurch die Nachfrage nach emissionsfreien Fahrzeugen möglicherweise eingeschränkt wird.

In der Folgenabschätzung werden außerdem die **Ursachen** dieser Probleme und die am stärksten betroffenen **Interessenträger** dargelegt.

Die **Einzelziele** der Initiative sehen vor, 1. den Herstellern von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen mehr Flexibilität einzuräumen, ihre CO₂-Emissionsziele zu erreichen; 2. die Technologieneutralität der CO₂-Emissionsnormen zu stärken; 3. den Beitrag der CO₂-Emissionsnormen zu den im EU-Klimagesetz festgelegten Klimazielen aufrechtzuerhalten; 4. die Sicherheit und Berechenbarkeit für Hersteller und Investoren in der Wertschöpfungskette für emissionsfreie Mobilität aufrechtzuerhalten; 5. für die Bereitstellung angemessener Informationen zu sorgen und damit den potenziellen Käufern eine bessere Orientierungshilfe zu bieten, was letztlich auch die Hersteller bei der Einhaltung der CO₂-Emissionsnormen unterstützt.

¹ <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/631/2025-07-09>.

² <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=CELEX:52025DC0095>.

Da die CO₂-Emissionsnormen für Fahrzeuge auf EU-Ebene festgelegt werden, können die Ziele dieser Initiative nur auf **Unionsebene** erreicht werden.

In ihren Antworten auf die **öffentliche Konsultation** äußerten die Interessenträger ein breites Spektrum an Meinungen zu den CO₂-Zielvorgaben. Die Stabilität der politischen Rahmenbedingungen wurde von einigen Mitgliedstaaten, lokalen Behörden, Nichtregierungsorganisation im Umweltbereich, Wissenschaftlern und dem Elektrizitätssektor als wesentlich erachtet. Demgegenüber waren die meisten anderen Befragten aus der Industrie – im Einklang mit einer Kampagne mobilisierter Bürgerinnen und Bürger – der Ansicht, dass die Ziele für 2035 nicht erreicht werden könnten, da die Verbreitung emissionsfreier Fahrzeuge langsamer voranschreite als erwartet. Vertreter der Industrie sprachen sich im Allgemeinen dafür aus, dass nachhaltige erneuerbare Kraftstoffe und extern aufladbare Hybridelektrofahrzeuge (off-vehicle charging hybrid electric vehicles, OVC-HEV) im Rahmen der CO₂-Emissionsnormen für Fahrzeuge eine Rolle spielen sollten, um mehr Flexibilität zu erreichen und die Technologieneutralität zu stärken, während Nichtregierungsorganisationen und Behörden zumeist die gegenteilige Ansicht vertraten. Die Interessenträger aus der Industrie forderten zudem mehr Flexibilität bei der Verwendung von Geldbußen und schlugen vor, dass diese als Unterstützungsmechanismus statt als Sanktionsmaßnahme dienen sollten. Bürgerinnen und Bürger und Nichtregierungsorganisationen sprachen sich im Allgemeinen dafür aus, die Einnahmen zur Unterstützung von Arbeitnehmern, zum Ausbau der Ladeinfrastruktur und für nachfrageseitige Maßnahmen zu verwenden. Eine deutliche Mehrheit der Interessenträger befürwortete es, die Fahrzeugkennzeichnung zu harmonisieren und zu vereinfachen sowie spezifische Informationen für emissionsfreie Fahrzeuge in dieser aufzuführen, nicht aber sonstige zusätzliche Informationen. Die meisten Interessenträger halten es für wichtig, die Kennzeichnung auf neue leichte Nutzfahrzeuge auszuweiten. Die Verbraucherorganisationen forderten, die Kennzeichnung auch auf Gebrauchtwagen auszuweiten.

Es wurden verschiedene **Politikoptionen** untersucht, die sich in drei Hauptkategorien unterteilen lassen: i) CO₂-Emissionsziele für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge sowie verschiedene Flexibilitätsregelungen zur Erleichterung der Einhaltung (nachhaltige erneuerbare Kraftstoffe, extern aufladbare Hybridelektrofahrzeuge (OVC-HEV), mehrjährige Einhaltung, Begünstigungen für kleine und erschwingliche emissionsfreie Fahrzeuge), ii) finanzielle Unterstützung durch die Verwendung von Geldbußen und iii) Fahrzeugkennzeichnung. Zwei Kombinationen der unter Ziffer i in Betracht gezogenen Optionen wurden geprüft.

Es wurde eine bevorzugte Kombination von Optionen in Bezug auf Ziele und Flexibilitätsregelungen ermittelt, die für mehr Flexibilität und Technologieneutralität sorgt und gleichzeitig ein stärkeres Signal für Investitionen in emissionsfreie Mobilität auf längere Sicht aufrechterhält. Was die finanzielle Unterstützung durch die Verwendung von Geldbußen betrifft, so ist die Zuweisung der Einnahmen an den Klima-Sozialfonds die bevorzugte Option. Was die Fahrzeugkennzeichnung angeht, so wird die Option bevorzugt, die ein möglichst breites Spektrum von Gebrauchtfahrzeugen abdeckt.

Die bevorzugte kombinierte Option in Bezug auf die CO₂-Emissionsziele und die Flexibilitätsregelungen bietet den Herstellern **Vorteile** im Zeitraum 2030-2034. Zugleich stärkt sie die Technologieneutralität, indem gut funktionierenden extern aufladbaren Hybridelektrofahrzeugen (OVC-HEV) und ausschließlich mit nachhaltigen erneuerbaren Kraftstoffen betriebenen Fahrzeugen auch über 2035 hinaus eine Rolle zuerkannt wird, wobei die 100%-Ziele für 2035 beibehalten werden. Dies wird einen Anreiz für fortlaufende

Investitionen in andere Technologien als emissionsfreie Antriebsstränge, die für bestimmte Anwendungsfälle und/oder für eine Übergangsphase nützlich sein können, und deren Weiterentwicklung bieten sowie möglicherweise auch die Wettbewerbsfähigkeit einiger europäischer Hersteller auf anderen Märkten fördern. Wie aus der Bewertung hervorgeht, sind die Auswirkungen der bevorzugten Option auf Energie und Klima begrenzt, insbesondere aufgrund der eingebauten Schutzvorkehrungen. Somit steht die Initiative mit dem EU-Klimaneutralitätsziel für 2050, dem Klimaziel für 2030 und den Fortschritten auf dem Anpassungspfad im Einklang.

Was die Verwendung von Einnahmen aus Geldbußen betrifft, so würde die bevorzugte Option die Fähigkeit des Klima-Sozialfonds verbessern, finanziell schwächere Haushalte und Gemeinschaften beim Übergang zu nachhaltiger Mobilität zu unterstützen. Es sei jedoch darauf hingewiesen, dass die zusätzlichen Einnahmen voraussichtlich unsicher sind. Mit der bevorzugten Option für die Fahrzeugkennzeichnung wird dafür gesorgt, dass potenziellen Käufern emissionsfreier Fahrzeuge angemessenere Informationen zur Verfügung gestellt werden. Sie deckt alle Gebrauchtfahrzeuge in gleicher Weise ab, während mit der Harmonisierung auf EU-Ebene das System der Fahrzeugkennzeichnung wirksam vereinfacht wird. Durch die Harmonisierung entfällt die Notwendigkeit, eine nationale Fahrzeugkennzeichnung zu entwickeln, was zu Kosteneinsparungen für die nationalen Behörden führt.

Die bevorzugte Kombination von Optionen in Bezug auf die CO₂-Emissionsziele und die Flexibilitätsregelungen bringt einige zusätzliche **Gesamtsystemkosten** (Kapital-, Kraftstoff- und sonstige Betriebskosten) mit sich, weist jedoch keine wesentlichen Änderungen gegenüber dem Ausgangsszenario auf.

Die durch die Initiative geschaffene regulatorische Flexibilität sollte kurzfristig die **Wettbewerbsfähigkeit** stärken. Die bevorzugte Kombination von Optionen umfasst Elemente, mit denen das erforderliche Gleichgewicht zwischen regulatorischer Flexibilität und gestärkter Technologieneutralität einerseits und der Berechenbarkeit und Stabilität des langfristigen Signals für emissionsfreie Fahrzeuge andererseits gewährleistet werden soll.