



**EUROPÄISCHE UNION**

**DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT**

**DER RAT**

**Straßburg, den 29. April 2026  
(OR. en)**

**2025/0423(COD)  
LEX 2516**

**PE-CONS 12/1/26  
REV 1**

**CLIMA 87  
ENV 163  
TRANS 99  
MI 177  
CODEC 314**

**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**

**VERORDNUNG (EU) 2026/...**  
**DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES**

**vom 29. April 2026**

**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 Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses<sup>1</sup>,

nach Anhörung des Ausschusses der Regionen,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren<sup>2</sup>,

---

<sup>1</sup> Stellungnahme vom 18. März 2026 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht).

<sup>2</sup> Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 12. März 2026 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht) und Beschluss des Rates vom 30. März 2026.

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) In der Verordnung (EU) 2019/1242 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>3</sup> sind die CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-Emissionsreduktionszielvorgaben unverändert beizubehalten.
- (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 CO<sub>2</sub>-Emissionen unter dem spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionsreduktionsziel liegen, anstatt wenn sie unter der CO<sub>2</sub>-Emissionsreduktionskurve liegen.

---

<sup>3</sup> Verordnung (EU) 2019/1242 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2019 zur Festlegung von CO<sub>2</sub>-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>).

- (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 CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-Emissionsreduktionskurve gemäß Absatz 2 für den Berichtszeitraum des Jahres 2025 und den durchschnittlichen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen des Herstellers für die Berichtszeiträume der Jahre 2025 bis 2029 und der Differenz zwischen der CO<sub>2</sub>-Emissionsreduktionskurve für alle anderen Berichtszeiträume außer denen der Jahre 2025 bis 2029 und den durchschnittlichen spezifischen CO<sub>2</sub>-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 Straßburg am ...

*Im Namen des Europäischen Parlaments*

*Die Präsidentin*

*Im Namen des Rates*

*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:

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

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

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