

Bundesrat

Drucksache 57/26

02.02.26

EU - U - Vk - Wi

Unterrichtung
durch die Europäische Kommission

Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über saubere
Unternehmensfahrzeuge
COM(2025) 994 final

Der Bundesrat wird über die Vorlage gemäß § 2 EUZBLG auch durch die Bundesregierung unterrichtet.

Der Europäische Wirtschafts- und Sozialausschuss und der Ausschuss der Regionen werden an den Beratungen beteiligt.

Hinweis: Drucksache 655/19 = AE-Nr. 190960;
 Drucksache 116/20 = AE-Nr. 200141;
 Drucksache 752/20 = AE-Nr. 201064;
 Drucksache 106/25 = AE-Nr. 250201;
 Drucksache 129/25 = AE-Nr. 250254



Straßburg, den 16.12.2025
COM(2025) 994 final

2025/0421 (COD)

Vorschlag für eine

VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

über saubere Unternehmensfahrzeuge

{SEC(2025) 994 final} - {SWD(2025) 1060 final} - {SWD(2025) 1061 final}

(Text von Bedeutung für den EWR)

BEGRÜNDUNG

1. KONTEXT DES VORSCHLAGS

• Gründe und Ziele des Vorschlags

Unternehmensfahrzeuge haben aufgrund ihres hohen Anteils an den neu zugelassenen Fahrzeugen (rund 60 % bei neu zugelassenen Personenkraftwagen und rund 90 % bei neu zugelassenen leichten Nutzfahrzeugen) und der besonderen Merkmale ihres Betriebs erhebliches Potenzial, die Einführung emissionsfreier Fahrzeuge zu beschleunigen. Ein höherer Anteil emissionsfreier Unternehmensfahrzeuge kann wiederum die Wettbewerbsfähigkeit der EU-Automobilindustrie steigern, zu einer beschleunigten Verringerung der verkehrsbedingten Emissionen beitragen und die gerechte Energiewende erleichtern, indem die Verfügbarkeit emissionsfreier Fahrzeuge auf dem Gebrauchtwagenmarkt gesteigert wird. Dieses Potenzial wird derzeit nicht voll ausgeschöpft. Die Kommission hat die Schlüsselrolle von Unternehmensflotten bereits in der Mitteilung zur Dekarbonisierung von Unternehmensflotten¹ hervorgehoben, in der sie zu dem Schluss kam, weitere Maßnahmen in diesem Bereich nach einer Folgenabschätzung zu beschließen. Während des dritten strategischen Dialogs über die Automobilindustrie am 12. September 2025² bestätigte die Kommission ferner, dass die Einführung von emissionsfreien Fahrzeugen in Unternehmensflotten beschleunigt werden muss.

Mit dem Vorschlag wird dem geringen Einsatz bzw. der unzureichenden Verfügbarkeit von emissionsfreien und emissionsarmen Fahrzeugen in Unternehmensflotten entgegengewirkt, indem eine schnellere Einführung von emissionsfreien und emissionsarmen Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen durch Unternehmen sichergestellt wird. Dies wiederum wird aufgrund des schnellen Durchsatzes von Unternehmensfahrzeugen dazu beitragen, die Verfügbarkeit emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge auf dem Gebrauchtwagenmarkt zu erhöhen, was eine schnellere Abkehr von älteren Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor fördern kann. Dadurch werden der Verbrauch fossiler Kraftstoffe und die damit verbundenen Ausgaben im Kraftverkehrssektor verringert, was einen Beitrag zu den Zielen der Union im Bereich der Energieversorgungssicherheit darstellt.

Indem die Erfüllung bestimmter Zielvorgaben für die in den Anwendungsbereich dieser Verordnung fallenden Fahrzeuge vorgeschrieben wird, um die inländischen Wertschöpfungsketten für Fahrzeuge in Unternehmensflotten im Rahmen des bevorstehenden Rechtsakts zur beschleunigten Dekarbonisierung der Industrie zu stärken, können in Zukunft strategische Abhängigkeiten verringert, in der EU ansässige Zulieferer gestärkt, neue Investitionen in die Produktionskapazitäten der EU in diesen Sektoren angezogen und allgemein die Wettbewerbsfähigkeit des EU-Automobilökosystems gefördert werden.

• Kohärenz mit den bestehenden Vorschriften in diesem Bereich

Der Vorschlag gewährleistet die Kohärenz mit anderen Aspekten der EU-Rechtsvorschriften im Zusammenhang mit Unternehmensflotten, vor allem mit den CO₂-Emissionsnormen für

¹ [Mitteilung: Dekarbonisierung von Unternehmensflotten.](#)

² [Präsidentin von der Leyen leitet den dritten strategischen Dialog mit der europäischen Automobilindustrie.](#)

Straßenfahrzeuge gemäß Verordnung (EU) 2023/851³, Verordnung (EU) 2024/1610⁴ und Richtlinie 2009/33/EG⁵ (Richtlinie über saubere Fahrzeuge).

Der Vorschlag wird insbesondere mit der vorgeschlagenen Überarbeitung der CO₂-Emissionsnormen für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge koordiniert, um einen kohärenten Rahmen zur Unterstützung der Dekarbonisierung und der Wettbewerbsfähigkeit des Straßenverkehrs durch eine Kombination von Flexibilitätsregelungen auf der Angebotsseite und der Stimulierung der Nachfrage von Unternehmen zu gewährleisten. Somit ergänzt er die nachfrageseitigen Maßnahmen für die Vergabe öffentlicher Aufträge in der Richtlinie über saubere Fahrzeuge, die sich an öffentliche Auftraggeber und Auftraggeber richten. Diese Maßnahmen haben die größten Auswirkungen auf den Markt für Stadtbusse, in dem die Vergabe öffentlicher Aufträge mehr als 70 % ausmacht.

Der Vorschlag führt zu Synergien mit bestehenden EU-Rechtsvorschriften zur Stärkung des Geschäftsszenarios und der Wettbewerbsfähigkeit von Lösungen zur Dekarbonisierung des Straßenverkehrs, insbesondere mit dem EU-Emissionshandelssystem für den Straßenverkehr (EU-EHS2), das mit der Richtlinie 2003/87/EG⁶, der Richtlinie 2003/87/EG zur Energiebesteuerung⁷ und der Richtlinie 1999/62/EG über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung von Straßeninfrastrukturen durch Fahrzeuge⁸. Die Einführung emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge in Unternehmensflotten wird durch die Bestimmungen über den Aufbau der Lade- und Betankungsinfrastruktur im Rahmen der Verordnung (EU) 2023/1804 über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe⁹ (Alternative Fuels Infrastructure Regulation, AFIR) unterstützt, mit der die erforderlichen Voraussetzungen für den Übergang zu emissionsfreien Fahrzeugen sichergestellt werden. Die Verfügbarkeit der Ladeinfrastruktur

³ Verordnung (EU) 2023/851 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. April 2023 zur Änderung der Verordnung (EU) 2019/631 im Hinblick auf eine Verschärfung der CO₂-Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen und für neue leichte Nutzfahrzeuge im Einklang mit den ehrgeizigeren Klimazielen der Union (ABl. L 110 vom 25.4.2023, S. 5, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/851/oj>).

⁴ Verordnung (EU) 2024/1610 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Mai 2024 zur Änderung der Verordnung (EU) 2019/1242 im Hinblick auf die Verschärfung der CO₂-Emissionsnormen für neue schwere Nutzfahrzeuge und die Einbeziehung von Meldepflichten, zur Änderung der Verordnung (EU) 2018/858 und zur Aufhebung der Verordnung (EU) 2018/956 (ABl. L 2024/1610, 6.6.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1610/oj>).

⁵ Richtlinie 2009/33/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über die Förderung sauberer Straßenfahrzeuge zur Unterstützung einer emissionsarmen Mobilität (ABl. L 120 vom 15.5.2009, S. 5, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2009/33/oj>).

⁶ Richtlinie 2003/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Oktober 2003 über ein System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten in der Union und zur Änderung der Richtlinie 96/61/EG des Rates (ABl. L 275 vom 25.10.2003, S. 32).

⁷ Richtlinie 2003/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Oktober 2003 über ein System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten in der Gemeinschaft und zur Änderung der Richtlinie 96/61/EG des Rates (ABl. L 275 vom 25.10.2003, S. 32, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2003/87/oj>).

⁸ Richtlinie 1999/62/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 1999 über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge (ABl. L 187 vom 20.7.1999, S. 42, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1999/62/oj>).

⁹ Verordnung (EU) 2023/1804 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. September 2023 über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe und zur Aufhebung der Richtlinie 2014/94/EU (ABl. L 234 vom 22.9.2023, S. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1804/oj>).

ist für diesen Übergang von entscheidender Bedeutung. Bislang wurden in der EU mehr als eine Million Ladepunkte errichtet, und diese Bemühungen werden fortgesetzt. Die meisten Mitgliedstaaten sind auf gutem Wege, die Ladeanforderungen der AFIR zu erfüllen. Diese wird bis Ende 2026 überprüft, um den Entwicklungen der Marktbedingungen Rechnung zu tragen. Darüber hinaus könnten die Betriebsbedingungen für einige Segmente des Marktes für Pkw-Unternehmensflotten (z. B. Fahrzeugvermieter) weitere Unterstützungsmaßnahmen erfordern. In den kommenden Monaten wird die Kommission zudem prüfen, ob gezielte Maßnahmen nötig sind, um für eine höhere Verfügbarkeit von (Schnell-)Ladepunkten an wichtigen Standorten (z. B. Bahnhöfen und Flughäfen) zu sorgen. Der Aufbau der Ladeinfrastruktur wurde durch die Infrastrukturfazilität für alternative Kraftstoffe sowie durch die Mitgliedstaaten weiter unterstützt; es ist jedoch nach wie vor mehr Infrastruktur erforderlich und es bestehen nach wie vor Unterschiede zwischen den Mitgliedstaaten.

• **Kohärenz mit der Politik der Union in anderen Bereichen**

Der Vorschlag trägt zu den Zielen der Dekarbonisierung des Straßenverkehrs und der industriellen Wettbewerbsfähigkeit bei, die im Einklang mit der Mitteilung über den europäischen Grünen Deal¹⁰ im Aktionsplan für die europäische Automobilindustrie¹¹, im Deal für eine saubere Industrie¹², in der Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität¹³ und in der Verordnung (EU) 2021/1119 (Europäisches Klimagesetz)¹⁴ festgelegt sind. Insbesondere in der Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität wird anerkannt, dass zur Erreichung der Dekarbonisierungsziele der EU fast alle Straßenfahrzeuge in der EU bis 2050 emissionsfrei sein müssen, und es werden gezielte Maßnahmen eingeführt, um die Nutzung emissionsfreier Fahrzeuge in Unternehmens- und Stadtflotten zu fördern.

Der Vorschlag leistet einen weiteren Beitrag zu dem im Deal für eine saubere Industrie und insbesondere im Aktionsplan für die europäische Automobilindustrie¹⁵ festgelegten industriepolitischen Rahmen – Unterstützung der Automobilindustrie bei der Bewältigung des bevorstehenden Übergangs zu einer nachhaltigen und intelligenten Mobilität –, indem die Nachfrage nach emissionsfreien und emissionsarmen Fahrzeugen angekurbelt wird.

¹⁰ Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen – Der europäische Grüne Deal (COM(2019) 640 final vom 11.12.2019).

¹¹ Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen – Aktionsplan für die europäische Automobilindustrie (COM(2025) 95 final vom 5.3.2025, CELEX: 52025DC0095).

¹² Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen – Der Deal für eine saubere Industrie: Ein gemeinsamer Fahrplan für Wettbewerbsfähigkeit und Dekarbonisierung (COM(2025) 85 final vom 26.2.2025, CELEX: 52025DC0085).

¹³ Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen – Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität: Den Verkehr in Europa auf Zukunftskurs bringen (COM(2020) 789 final vom 9.12.2020).

¹⁴ Verordnung (EU) 2021/1119 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Juni 2021 zur Schaffung des Rahmens für die Verwirklichung der Klimaneutralität und zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 401/2009 und (EU) 2018/1999 (ABl. L 243 vom 9.7.2021, S. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj>).

¹⁵ Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen – Aktionsplan für die europäische Automobilindustrie (COM(2025) 95 final).

Diese Initiative trägt zum UN-Nachhaltigkeitsziel Nr. 7 („Bezahlbare und saubere Energie“) bei, indem sie die Verfügbarkeit erschwinglicher emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge erhöht. Aufgrund ihres Potenzials zur Emissionsreduktion trägt sie zudem zum Nachhaltigkeitsziel Nr. 13 („Umgehend Maßnahmen zur Bekämpfung des Klimawandels und seiner Auswirkungen ergreifen“) bei. Indirekt unterstützt sie die Bemühungen um die Verwirklichung des Nachhaltigkeitsziels Nr. 3 („Ein gesundes Leben für alle Menschen jeden Alters gewährleisten und ihr Wohlergehen fördern“) und insbesondere seines Unterziels Nr. 3.9 („Erhebliche Verringerung der Zahl der Todesopfer und Erkrankungen durch gefährliche Chemikalien sowie durch Luft-, Wasser- und Bodenverschmutzung und -kontamination“), indem die Luftschadstoffemissionen aus dem Straßenverkehr durch eine Verringerung des Anteils der mit fossilen Brennstoffen betriebenen Fahrzeuge an den auf Unternehmen zugelassenen neuen Personenkraftwagen und neuen leichten Nutzfahrzeugen eingedämmt werden. Mit der Anforderung, die inländischen Wertschöpfungsketten für Fahrzeuge der Unternehmensflotte zu stärken, trägt die Initiative außerdem indirekt zum Nachhaltigkeitsziel Nr. 8 („Menschenwürdige Arbeit und Wirtschaftswachstum“) bei.

2. RECHTSGRUNDLAGE, SUBSIDIARITÄT UND VERHÄLTNISMÄßIGKEIT

• Rechtsgrundlage

Rechtsgrundlage für diese Initiative ist Artikel 192 Absatz 1 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV), wonach die EU Vorschriften zur Erreichung der Umweltziele der Union festlegen kann. Unternehmensflotten bestehen aus Fahrzeugen mit hoher Kilometerleistung, die für einen unverhältnismäßig hohen Anteil des Kraftstoffverbrauchs und der Emissionen verantwortlich sind, und können daher durch die Umstellung auf emissionsfreie bzw. emissionsarme Optionen schneller zur Dekarbonisierung des Kraftverkehrssektors beitragen als Privatfahrzeuge. Durch die Beschleunigung des Einsatzes emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge in diesem Schlüsselsegment wird die Initiative zu den Zielen der Erhaltung und des Schutzes der Umwelt sowie der Verbesserung ihrer Qualität und einer umsichtigen und rationellen Verwendung der natürlichen Ressourcen beitragen.

• Subsidiarität (bei nicht ausschließlicher Zuständigkeit)

Die derzeitigen nationalen Maßnahmen allein können die erforderliche Beschleunigung des Einsatzes emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge in der EU nicht ausreichend vorantreiben, um auch die Automobilindustrie bei ihrem doppelten Übergang zu unterstützen. Ein kohärenter Regulierungsschub mit verbindlichen Zielen für die Mitgliedstaaten wird daher bevorzugt.

Die nationalen Zielvorgaben für die Mitgliedstaaten werden die verstärkte Nutzung emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge durch Betreiber von Unternehmensflotten fördern, ein Nachfragesignal für Fahrzeughersteller und Anbieter von Ladeinfrastruktur setzen und gleichzeitig Sicherheit schaffen, was wiederum die Wettbewerbsfähigkeit der EU-Automobilindustrie fördert. Dieses Nachfragesignal im gesamten Binnenmarkt wird auch die Ziele des Aktionsplans für die europäische Automobilindustrie unterstützen, indem die Investitionssicherheit erhöht, Innovationen gefördert und emissionsfreie bzw. emissionsarme Wertschöpfungsketten ausgebaut werden.

Die auf EU-Ebene bestehenden angebotsseitigen Maßnahmen (CO₂-Emissionsnormen für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge) lassen sich wirksamer durch nachfrageseitige Maßnahmen ergänzen, die ebenfalls auf der EU-Ebene ergriffen werden, als durch die

derzeitigen Maßnahmen auf nationaler Ebene allein. Maßnahmen auf EU-Ebene können auch eine schnellere Wirkung auf den Markt entfalten. Dies ist wichtig, da es dringend erforderlich ist, die Wettbewerbsfähigkeit der EU-Automobilindustrie zu erhalten und die Verbreitung emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge auf den Gebrauchtwagenmärkten in der gesamten EU zu beschleunigen.

- **Verhältnismäßigkeit**

Der Vorschlag schreibt der EU vor, dass ab 2030 ein bestimmter Anteil der auf große Unternehmen zugelassenen neuen Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeuge emissionsfrei bzw. emissionsarm sein muss. Auf KMU zugelassene Fahrzeuge fallen nicht in den Anwendungsbereich des Vorschlags.

Durch nationale Zielvorgaben werden die Mitgliedstaaten zum Ergreifen von Maßnahmen veranlasst, die Anreize für die Nutzung von auf große Unternehmen zugelassenen emissionsfreien und emissionsarmen Fahrzeugen schaffen. Die Ausgestaltung der Maßnahmen liegt im Ermessen der einzelnen Mitgliedstaaten. Die daraus resultierende Erhöhung des Anteils neuer emissionsfreier bzw. emissionsarmer Fahrzeuge in Unternehmensflotten kann dazu beitragen, die straßenverkehrsbedingten Emissionen schneller zu verringern und gleichzeitig die Verfügbarkeit emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge für Bürgerinnen und Bürger sowie Unternehmen, die auf Gebrauchtfahrzeuge setzen, zu erhöhen.

Diese nationalen Zielvorgaben für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge sind unterschiedlich ambitioniert, um auf die Differenzen in der Entwicklung von Technologie und Märkten sowie die abweichenden Zielvorgaben für die jeweiligen Fahrzeugklassen im Rahmen der CO₂-Emissionsnormen Rücksicht zu nehmen. Ebenso wird zwischen den Mitgliedstaaten differenziert, um ihrer jeweiligen besonderen Situation und Merkmale in Bezug auf die Fähigkeit der Wirtschaft zum Aufbringen der höheren Anfangskapitalkosten von emissionsfreien Fahrzeugen Rechnung zu tragen. Um den Grundsatz der Technologieneutralität zu wahren und den Mitgliedstaaten ausreichend Flexibilität einzuräumen, sollten in dem Vorschlag nationale Zielvorgaben festgelegt werden, die durch den kombinierten Anteil emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge erfüllt werden können. Um gleichzeitig ein hinreichend klares Marktsignal zu setzen und angemessen zur Verwirklichung des Ziels der Dekarbonisierung des Straßenverkehrs beizutragen, sollte angesichts der in der Verordnung (EU) 2019/631 festgelegten Emissionsreduktionsziele auch ein spezifisches Teilziel für den Anteil emissionsfreier Fahrzeuge festgelegt werden.

Dieser Ansatz gewährleistet uneingeschränkte Verhältnismäßigkeit, da die Maßnahmen auf EU-Ebene auf das zur Unterstützung der Dekarbonisierung des EU-Straßenverkehrssektors erforderliche Maß begrenzt bleiben. Er wahrt zudem die Wettbewerbsfähigkeit der EU-Automobilindustrie und sorgt für einen gerechten Übergang. Der Vorschlag lässt den Behörden auf nationaler Ebene volle Flexibilität bei der Entscheidung über Maßnahmen zur Förderung des Einsatzes emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge und stellt gleichzeitig sicher, dass die Ziele des Vorschlags erreicht werden.

- **Wahl des Instruments**

Die Beschleunigung des Einsatzes emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge in Unternehmensflotten erfordert einen gemeinsamen Ansatz, durch den EU-weit Marktbewegungen ausgelöst und auch auf den Gebrauchtwagenmärkten erschwingliche emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge verfügbar werden (insbesondere im Hinblick

auf die Einhaltung der Ziele für 2030 und 2035 und das Ziel, die verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen bis 2050 um 90 % gegenüber 1990 zu senken). Ein solcher auf die Mitgliedstaaten und die Märkte ausgerichteter Ansatz in Bezug auf den Einsatz von Fahrzeugen in Unternehmensflotten lässt sich am besten durch eine Verordnung realisieren. Dies ist wichtig, um der Automobilindustrie sowie den Lade- und Stromanbietern in einer kritischen Zeit strategischer Entscheidungen über Investitionen in neue Produktionsketten und Energieinfrastruktur die notwendigen Signale zu geben und gleichzeitig Sicherheit für große Flottenbetreiber in Bezug auf kohärente Marktvorschriften in der gesamten EU zu schaffen.

3. ERGEBNISSE DER EX-POST-BEWERTUNG, DER KONSULTATION DER INTERESSENTRÄGER UND DER FOLGENABSCHÄTZUNG

- **Ex-post-Bewertung/Eignungsprüfungen bestehender Rechtsvorschriften**

Nicht zutreffend

- **Konsultation der Interessenträger**

Vom 6. Februar 2024 bis zum 8. Juli 2024 wurde auf der zentralen Plattform der Kommission „Ihre Meinung zählt“ eine öffentliche Konsultation¹⁶ durchgeführt. In diesem Rahmen konnte die Kommission Informationen und Meinungen zum aktuellen Stand des Marktes für Unternehmensflotten, zu der Frage, ob das derzeitige Tempo der Einführung emissionsfreier Fahrzeuge in Unternehmensflotten im breiteren Kontext des Übergangs zu emissionsfreier Mobilität ausreicht, sowie allgemein zu Aspekten im Zusammenhang mit der Erschwinglichkeit emissionsfreier Fahrzeuge und der Wettbewerbsfähigkeit der EU-Marktteilnehmer einholen. 268 Teilnehmer antworteten auf die öffentliche Konsultation und 111 reichten schriftliche Beiträge und Positionspapiere ein.

Am 17. Juli 2025 fand ein strategischer Dialog statt, an dem 15 Interessenträger teilnahmen. Er bot Vertretern der Automobilindustrieverbände, Flottenbetreibern, Ride-Hailing-Plattformen, Zulieferern, Leasingunternehmen und anderen einschlägigen Parteien die Möglichkeit zu einem Meinungsaustausch mit Vertretern der Kommission und dazu, Informationen über eine Reihe von Aspekten der Elektrifizierung von Unternehmensflotten und allgemein der Bemühungen zur Dekarbonisierung des Straßenverkehrs zu vermitteln. Im Rahmen des Dialogs wurde betont, dass eine Mischung aus intelligenten politischen Maßnahmen, steuerlichen Anreizen, Infrastrukturinvestitionen und anderen unterstützenden Maßnahmen erforderlich ist, während gleichzeitig eine allgemeine Präferenz gegen verbindliche gesetzliche Vorgaben für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge auf Flotten- oder Unternehmensebene zum Ausdruck gebracht wurde.

Eine anschließende Aufforderung zur Stellungnahme¹⁷ war vom 25. Juli bis zum 8. September 2025 auf der zentralen Plattform der Kommission „Ihre Meinung zählt“ öffentlich zugänglich. Ziel war es, Informationen und Meinungen zusammenzutragen, um die Ausarbeitung der Folgenabschätzung zu diesem Vorschlag zu unterstützen. Bei der Kommission gingen 483 Antworten aus 25¹⁸ EU-Mitgliedstaaten sowie aus dem Vereinigten Königreich, den Vereinigten Staaten, Norwegen, der Schweiz und Brasilien ein. Untermuert wurde dies alles durch gezielte Befragungen der Interessenträger, die zwischen Juli und

¹⁶ [Ökologisierung von Unternehmensflotten](#).

¹⁷ [Saubere Unternehmensfahrzeuge](#). Die Aufforderung zur Stellungnahme wurde ursprünglich in englischer Sprache veröffentlicht, alle anderen Sprachfassungen am 11. August 2025.

¹⁸ MT und LU gaben keine Rückmeldung.

Oktober 2025 durchgeführt wurden. Dabei wurden Sachinformationen und kontextbezogene Daten über die aktuelle Geschäftspraxis und konkrete Anwendungsfälle sowie verfügbare Fahrzeug- und Betriebsdaten der am stärksten betroffenen Interessenträger eingeholt. Bei den verschiedenen Konsultationstätigkeiten waren sich die Interessenträger weitgehend einig, dass der Einsatz von emissionsfreien Fahrzeugen in Unternehmensflotten nach wie vor zu wenig entwickelt ist, um den derzeitigen EU-Anforderungen für nachhaltigen Verkehr gerecht zu werden. Sie bestätigten ferner, dass die begrenzte Erschwinglichkeit, Zugänglichkeit und Einsetzbarkeit emissionsfreier Fahrzeuge einer gerechten und inklusiven Abkehr weg von der Nutzung fossiler Brennstoffe im Wege steht. Viele Teilnehmer wiesen darauf hin, dass die Gesamtbetriebskosten aufgrund der höheren Kaufpreise für emissionsfreie Fahrzeuge in Verbindung mit unsicheren Restwerten und nicht ausreichend entwickelten Gebrauchtwagenmärkten insbesondere für KMU nach wie vor hoch ausfallen.

Die Interessenträger betonten allgemein, dass klare EU-Signale die Produktions- und Lieferketten in der EU stärken, die Schaffung von Arbeitsplätzen unterstützen und zum Erhalt der industriellen Führungsrolle bei emissionsfreien Technologien beitragen würden. Im Falle eines Ausbleibens wirksamer nachfrageseitiger Maßnahmen und klarer Marktsignale auf EU-Ebene sind viele Interessenträger der Ansicht, dass die gegenwärtigen Probleme fortbestehen und sowohl die Dekarbonisierung der Fahrzeugflotten wie die Verwirklichung der umfassenderen klima- und industriepolitischen Ziele der EU auch weiterhin behindern und verzögern würden.

Mehrere Interessenträger (darunter Fahrzeughersteller und Flottenbetreiber) betonten den fragmentierten und uneinheitlichen Unterstützungsrahmen in den Mitgliedstaaten und wiesen darauf hin, dass auf nationaler Ebene verfügbare politische Hebel (wie steuerliche und nichtsteuerliche Anreize zur Unterstützung von Flottenkaufentscheidungen) in vielen Mitgliedstaaten uneinheitlich angewandt und häufig nicht ausreichend genutzt würden. Ihrer Ansicht nach führe dies trotz Verbesserungen bei größeren Flotten und bei führenden Unternehmen zu uneinheitlichen Nachfragesignalen für emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge. Mehrere Interessenträger äußerten sich zurückhaltend gegenüber gesetzlichen Vorgaben und betonten, dass bei jeder Initiative zur Förderung der Dekarbonisierung des Straßenverkehrs die Technologieneutralität berücksichtigt werden müsse.

- **Einholung und Nutzung von Expertenwissen**

Die Folgenabschätzung zu diesem Vorschlag stützt sich auf eine externe Begleitstudie, die von einem Berater durchgeführt wurde. Darüber hinaus erhielt die Kommission Zugang zu detaillierten Daten über Neuzulassungen nach Fahrzeugklassen, die in ihre Marktanalyse und die Modellierung der Auswirkungen verschiedener Politikoptionen (auch im Rahmen der externen Begleitstudie) eingeflossen sind.

Die Interessenträger stellten im Rahmen der Konsultationstätigkeiten eine erhebliche Menge zusätzlicher Informationen zur Verfügung. Dazu gehörten detaillierte Informationen über die Marktstruktur und die Geschäftspraxis in den verschiedenen Unternehmensflottensegmenten, die die aus früheren Studien verfügbaren Informationen bestätigten und in die Modellannahmen und -analysen einfließen. Die Informationen umfassten Aspekte wie die typische Flottenzusammensetzung, die Kilometerleistung und die Einbehaltungsraten von Fahrzeugen für verschiedene Arten von Unternehmensflotten, Anwendungsfälle und betriebliche Erfordernisse verschiedener Flotten, die Verwendung verschiedener Fahrzeugtypen, Interaktionen zwischen eigener Flotte und Unterauftragnehmern sowie typische vertragliche Vereinbarungen und Arten der Unterauftragsvergabe sowie den Anteil und die Rolle von KMU bei verschiedenen Flottentypen und vertraglichen Vereinbarungen.

Insgesamt wurde für die Erstellung des Folgenabschätzungsberichts eine umfassende, weitgehend erschöpfende Liste von für die verschiedenen Interessenträger repräsentativen Quellen herangezogen.

- **Folgenabschätzung**

In der Folgenabschätzung wurde eine breite Palette möglicher Politikoptionen auf der Grundlage der wahrscheinlichen Wirksamkeit, Effizienz und Verhältnismäßigkeit der vorgeschlagenen Maßnahmen in Bezug auf die vorgegebenen Ziele sowie ihrer rechtlichen und technischen Durchführbarkeit geprüft.

Die Option zur Festlegung verbindlicher Ziele für den Mindestanteil emissionsfreier Fahrzeuge in allen Unternehmensflotten ab einer bestimmten Größe wurde verworfen, da sie aufgrund der sehr hohen Verwaltungskosten und des Risikos, dass Flotten auch für bestimmte Anwendungsfälle, in denen die Verfügbarkeit emissionsfreier Fahrzeuge nach wie vor begrenzt ist, strenge Ziele auferlegt werden, als nicht verhältnismäßig erachtet wurde. Die Festlegung verbindlicher Ziele für den Mindestanteil emissionsfreier Fahrzeuge in bestimmten Arten von Unternehmensflotten (z. B. Leasing oder Taxis) wurde ebenfalls verworfen, und zwar aufgrund unzureichender innerer Kohärenz, da ein sehr hohes Risiko für unbeabsichtigte Folgen und Umgehungsmaßnahmen (z. B. Verlagerung von Fahrzeugleasing auf andere Finanzlösungen) besteht und der begrenzte Anwendungsbereich nur geringe Wirksamkeit erwarten lässt.

Zwei Hauptgruppen von Politikoptionen wurden für die weitere Analyse ausgewählt. Jede davon umfasst drei unterschiedliche Stufen an Ambition für die Einführung emissionsfreier Personenkraftwagen, leichter Nutzfahrzeuge und Lastkraftwagen.

In der ersten Gruppe von Optionen (PO1) werden Ziele für die Mitgliedstaaten festgelegt, die eine klare Marktsteuerung ermöglichen, was von den Mitgliedstaaten die Aktivierung wichtiger auf nationaler Ebene verfügbarer politischer Hebel erfordert (z. B. Anreize für die Einführung emissionsfreier Fahrzeuge in Unternehmensflotten durch eine differenzierte Besteuerung von Fahrzeugen und Einkommen oder Vergünstigungen bei der Erhebung von Straßenbenutzungsgebühren), wenn solche Maßnahmen nicht bereits in Kraft sind. Bei dieser Gruppe von Optionen behalten die Mitgliedstaaten die volle Flexibilität bei der Umsetzung im Rahmen des verbindlichen Gesamtziels. Damit wird für mehr Spielraum gesorgt und das Risiko minimiert, dass bestimmten Flotten, deren betriebliche Anforderungen noch nicht mit emissionsfreien Fahrzeugen erfüllt werden können, strenge Zielvorgaben auferlegt werden; dennoch bleibt eine deutliche Ambition für die Union als ganze erhalten.

Die zweite Gruppe von Optionen (PO2) folgt demselben Ansatz für Neuzulassungen von emissionsfreien Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen, sieht jedoch die Erreichung eines Mindestanteils emissionsfreier Lastkraftwagen im gesamten Verkehrsbetrieb großer Unternehmen vor. Dies wäre somit direkt an große Unternehmen gerichtet, was die Sicherheit der Umsetzung erhöht, ohne dass verbindliche Ziele für ein breiteres Spektrum einzelner Verkehrsunternehmen festgelegt würden. Dieser Ansatz soll Berechenbarkeit dadurch bieten, dass große Verlagerer einen Teil ihrer Güterverkehrsdienste mit emissionsfreien Lastkraftwagen erbringen werden. Die Nachfrage der Verlagerer wird Güterkraftverkehrsunternehmen dazu ermutigen, den Anteil emissionsfreier Lastkraftwagen in ihren Flotten zu erhöhen.

Gemäß PO1 muss jeder Mitgliedstaat sicherstellen, dass ab 2029 jährlich ein bestimmter Anteil der in seinem Hoheitsgebiet neu auf große Unternehmen zugelassenen

Personenkraftwagen, leichten Nutzfahrzeugen und Lastkraftwagen emissionsfrei ist. Auf KMU zugelassene Fahrzeuge fallen somit nicht in den Anwendungsbereich der vorgeschlagenen Verordnung. Die Mitgliedstaaten müssen Maßnahmen ergreifen, um die Nachfrage großer Unternehmen nach emissionsfreien Fahrzeugen zu erhöhen. Die Ausgestaltung dieser Maßnahmen wird im Ermessen der einzelnen Mitgliedstaaten liegen.

Im Rahmen der PO1 sind die nationalen Mindestziele für Personenkraftwagen, leichte Nutzfahrzeuge und Lastkraftwagen unterschiedlich ambitioniert, um auf die Differenzen in der Entwicklung von Technologie und Märkten sowie die abweichenden Zielvorgaben für die jeweiligen Fahrzeugklassen im Rahmen der CO₂-Emissionsnormen Rücksicht zu nehmen. Die für die EU als ganze festgelegte Ambition wird also je nach Mitgliedstaat modifiziert, wofür das Pro-Kopf-BIP im Jahr 2024 mit gleicher Gewichtung herangezogen wird. Differenzierte nationale Zielvorgaben für Lastkraftwagen, die in erheblichem Maße am grenzüberschreitenden Verkehr beteiligt sind, würden jedoch ein erhebliches Risiko von Marktverzerrungen mit sich bringen, da die Zulassung von zu diesem Zweck eingesetzten Neufahrzeugen in Mitgliedstaaten mit geringerer Ambition gefördert würde. Für diese Fahrzeuge sieht PO1 daher in allen Mitgliedstaaten die gleiche Ambition vor.

Bei Lastkraftwagen muss zudem im Rahmen der CO₂-Emissionsnormen auf die Gewichtungsfaktoren für die Nutzlast Bezug genommen werden, damit die verschiedenen Untergruppen für die Zwecke der Erfüllung der Zielvorgaben korrekt gezählt werden. Dies ist notwendig, um sicherzustellen, dass der Vorschlag wirksam zur Verringerung der verkehrsbedingten Emissionen in der gesamten Flotte beiträgt. Die Überwachung und Berichterstattung wird von den Mitgliedstaaten gewährleistet, indem sie die einschlägigen Daten aus ihren Fahrzeugregistern extrahieren, was mit nur minimalem Verwaltungsaufwand verbunden ist.

Die drei Unteroptionen der PO1 (PO1A, PO1B und PO1C) unterscheiden sich nur in Bezug auf die Ambition der Zielvorgaben für Personenkraftwagen, leichte Nutzfahrzeuge und Lastkraftwagen, alle anderen Elemente sind identisch.

Für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge folgt PO2 demselben Ansatz wie PO1, wobei für die Mitgliedstaaten nationale Zielvorgaben für den Anteil emissionsfreier Personenkraftwagen und leichter Nutzfahrzeuge an den jährlich in ihrem Hoheitsgebiet auf große Unternehmen zugelassenen Fahrzeugen festgelegt werden. Bei Lastkraftwagen gelten die Zielvorgaben der PO2 jedoch unmittelbar für alle großen Unternehmen – Unternehmen mit mindestens 250 Beschäftigten und einem Umsatz von mindestens 50 Mio. EUR – unabhängig von ihrer wirtschaftlichen Tätigkeit (d. h. für 54 219 große Unternehmen). Im Rahmen dieser Option wären die betreffenden großen Unternehmen verpflichtet, jährlich die gesamten in ihrem Namen – sowohl mit eigenen Lastkraftwagen als auch von direkten und indirekten Unterauftragnehmern – durchgeführten Güterkraftverkehrstätigkeiten in Tonnenkilometern zu melden und sicherzustellen, dass ein Mindestanteil dieser Tätigkeiten mit emissionsfreien Lastkraftwagen durchgeführt wurde.

Die meisten großen Unternehmen führen nur einen relativ geringen Anteil ihres Güterkraftverkehrs mit der eigenen Flotte durch und setzen im Allgemeinen für den überwiegenden Teil ihres Güterverkehrsbedarfs auf die Vergabe von Unteraufträgen. Um die für sie geltende Zielvorgabe zu erfüllen, müssten große Unternehmen daher sicherstellen, dass ein bestimmter Anteil emissionsfreier Lastkraftwagen in ihrer eigenen Flotte eingesetzt ist und ein bestimmter Anteil der von ihnen – direkt oder indirekt – unter Vertrag genommenen Verkehrsdienste mit emissionsfreien Lastkraftwagen durchgeführt wird. Zu diesem Zweck

müssten sie effektiv sicherstellen, dass ihre direkten und indirekten Unterauftragnehmer (bei denen es sich größtenteils um KMU und Kleinstunternehmen handelt) in ihren jeweiligen Flotten über die erforderliche Anzahl emissionsfreier Lastkraftwagen verfügen, damit die Zielvorgaben für die betreffenden Verkehrsdienste erfüllt werden. Diese Option wirkt sich daher auf den gesamten Güterkraftverkehrssektor aus, sieht jedoch nur für große Unternehmen rechtliche Verpflichtungen vor.

Die drei Unteroptionen der PO2 (PO2A, PO2B und PO2C) unterscheiden sich nur in Bezug auf die Ambition der Zielvorgaben für Personenkraftwagen, leichte Nutzfahrzeuge und Lastkraftwagen (wie unten beschrieben), alle anderen Elemente sind identisch.

Aus der Folgenabschätzung geht hervor, dass alle Politikoptionen ihre Ziele erreichen, ohne die Ambition der für Fahrzeughersteller festgelegten CO₂-Emissionsnormen für Fahrzeuge insgesamt erheblich zu beeinträchtigen, und gleichzeitig über eine vermehrte Zulassung und Nutzung von emissionsfreien Fahrzeugen zu einer Verringerung der Emissionen führen. Bei Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen sind die Auswirkungen auf den Anteil emissionsfreier Fahrzeuge und die Verringerung der Emissionen im Rahmen von PO1 und PO2 für die Unteroptionen mit vergleichbarer Ambition gleich. Was Lastkraftwagen angeht, so werden bei allen Unteroptionen von PO2 mehr emissionsfreie Fahrzeuge in den Flottenbestand eingeführt als bei PO1, da die Zielvorgaben breiter gefasst sind und nicht nur für auf große Unternehmen zugelassene Lastkraftwagen, sondern auch für alle von ihren Unterauftragnehmern (einschließlich KMU) genutzten Lastkraftwagen gelten. PO1 wird keinen Verwaltungsaufwand für Unternehmen mit sich bringen, da die Berichterstattung durch die Mitgliedstaaten auf der Grundlage bestehender nationaler Fahrzeugregister durchgeführt wird. PO2 wird den Unternehmen jedoch beträchtliche – sowohl einmalige als auch wiederkehrende – Verwaltungskosten verursachen, da diese Politikoptionen zusätzlich zu den Berichtspflichten der Mitgliedstaaten in Bezug auf Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge eine neue Berichterstattungstätigkeit für Lastkraftwagen vorsehen. Bei PO2 ist wichtig festzuhalten, dass die Zielvorgaben für Verlader indirekt weit mehr Unternehmen betreffen (insbesondere KMU und Kleinstunternehmen, die die Mehrheit der Betreiber ausmachen, die Güterverkehrsdienste für große Unternehmen erbringen). Zur Erfüllung der Zielvorgaben müssen die Verlader von ihren Unterauftragnehmern verlangen, einen Teil ihrer Dienste mit emissionsfreien Fahrzeugen zu erbringen. KMU, die Güterverkehrsdienste für große Unternehmen erbringen, werden daher mit höheren Kapitalkosten konfrontiert sein, die trotz einer Verringerung der Kraftstoff- und Betriebskosten ein ernsthaftes Hindernis für den Zugang zu Finanzmitteln darstellen können. Darüber hinaus kann die Notwendigkeit, den Einsatz einzelner Fahrzeuge im Rahmen von Unterauftragsvereinbarungen in Tonnenkilometern zu überwachen und darüber zu berichten, erhebliche Verwaltungskosten für die betroffenen KMU und Kleinstunternehmen zur Folge haben.

Insgesamt kam die Folgenabschätzung zu dem Schluss, dass PO1A, PO1B und PO1C im Vergleich zum Basisszenario zu einem Nettonutzen führen würden, während PO2A, PO2B und PO2C Nettokosten verursachen würden. Die bevorzugte Politikoption ist daher PO1, wobei die Wahl zwischen PO1A, PO1B und PO1C getroffen werden muss, die sich nur in Bezug auf die Ambition der nationalen Zielvorgaben unterscheiden. Die Analyse zeigt, dass unter PO1A, PO1B und PO1C letztere Option am wirksamsten zur Erreichung der Ziele beiträgt, den höchsten Nettonutzen und das günstigste Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweist sowie die niedrigsten indirekten Nettokosten für die Bürgerinnen und Bürger mit sich bringt. PO1C führt jedoch auch zu den höchsten indirekten Nettokosten für KMU und den höchsten Verlusten an Steuereinnahmen für die nationalen Behörden. PO1B zeigt ebenfalls eine relativ hohe Wirksamkeit und ein ähnliches Kosten-Nutzen-Verhältnis wie PO1C, führt zu etwas

niedrigeren indirekten Nettokosten für KMU, geringeren Verlusten an Steuereinnahmen für die nationalen Behörden und nur etwas höheren indirekten Nettokosten für die Bürgerinnen und Bürger. PO1A weist den niedrigsten Nettonutzen und das am wenigsten günstige Kosten-Nutzen-Verhältnis unter PO1A, PO1B und PO1C auf, trägt aber ebenfalls wirksam zur Erreichung der Ziele bei und führt zu den niedrigsten Nettokosten für KMU und den geringsten Verlusten an Steuereinnahmen für die nationalen Behörden, während die Nettokosten für die Bürgerinnen und Bürger ähnlich sind wie bei PO1B. Abgesehen von den Kosten und dem Verwaltungsaufwand bergen jedoch alle Szenarien das Risiko, dass Unternehmen mit betrieblichen Schwierigkeiten konfrontiert werden. Dies kann dann der Fall sein, wenn die für einen Mitgliedstaat festgelegte Zielvorgabe für neu zugelassene emissionsfreie Fahrzeuge zu nationalen Maßnahmen führt, die die Eignung und Einsetzbarkeit der Flotten großer Unternehmen für deren spezifische Betriebserfordernisse unangemessen einschränken, während der Zugang zu geeigneter Ladeinfrastruktur und niedrigpreisigem Strom in ihren Tätigkeitsbereichen nach wie vor nur begrenzt ist.

Die Prüfung der Klimaverträglichkeit wurde durchgeführt. Wie aus der Folgenabschätzung hervorgeht, steht die bevorzugte Politikoption im Einklang mit den Umweltzielen des europäischen Grünen Deals und des Europäischen Klimagesetzes.

Auf der Grundlage dieser Analyse und unter Berücksichtigung der Notwendigkeit, die uneingeschränkte Kohärenz mit dem Vorschlag für eine Überarbeitung der CO₂-Emissionsnormen für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge zu gewährleisten, sowie der oben genannten Risiken hat die Kommission beschlossen, die Ambition der Zielvorgaben für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge wie im Anhang angegeben festzusetzen. Gleichzeitig hat die Kommission beschlossen, Lastkraftwagen nicht in den Anwendungsbereich dieses Vorschlags aufzunehmen – um den Verwaltungsaufwand gering zu halten sowie unter Berücksichtigung der derzeitigen Situation der Ladeinfrastruktur für schwere Nutzfahrzeuge und der Notwendigkeit, im Hinblick auf die bevorstehende Überarbeitung der CO₂-Emissionsnormen für schwere Nutzfahrzeuge die langfristige Rechtskohärenz zu sichern. Etwaige Maßnahmen zur Erhöhung des Anteils emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge an den Lastkraftwagen von Unternehmen werden im Rahmen der bevorstehenden Überarbeitung der CO₂-Emissionsnormen für schwere Nutzfahrzeuge in Betracht gezogen. Diese Maßnahmen sollten dem unterschiedlichen Profil des in hohem Maße grenzüberschreitenden Marktes für Güterkraftverkehrsdienste, der Notwendigkeit, die Verfügbarkeit von Ladeinfrastruktur entlang der EU-Verkehrskorridore zu stärken, sowie der gestiegenen Nachfrage nach emissionsarmen Verkehrsdiensten Rechnung tragen. Daher könnte die bevorstehende Überprüfung der AFIR und der CO₂-Emissionsnormen für schwere Nutzfahrzeuge einen geeigneteren Handlungsrahmen bieten.

Um die Dekarbonisierung entscheidender Industriesektoren, die die Automobilindustrie beliefern, voranzubringen und zudem auf umweltverträglicher Technologie beruhende Erzeugnisse und die heimische Produktion im Technologiebereich wie Batterien für Elektrofahrzeuge zu fördern, hat die Kommission im Deal für eine saubere Industrie einen Vorschlag für einen Rechtsakt zur beschleunigten Dekarbonisierung der Industrie angekündigt. Da die Mitgliedstaaten den Übergang zur emissionsfreien Mobilität in Unternehmensflotten aus öffentlichen Mitteln unterstützen können, besteht die Möglichkeit, mittels dieser öffentlichen Unterstützung die inländischen Wertschöpfungsketten in der Automobilbranche zu stärken. Die Anforderung „in der Europäischen Union hergestellt“ kann dazu beitragen, dass ein stabiler Leitmarkt für die europäischen Anbieter entsteht, der Wettbewerbsfähigkeit der EU-Industrie aufgeholfen wird und deren Arbeitskräfte gehalten und neue Investitionen in die Produktionskapazitäten der EU in den betreffenden Sektoren

angezogen werden können. Um die Anforderungen an die Stärkung der inländischen Wertschöpfungsketten in der Automobilindustrie an den bevorstehenden Rechtsakt zur Beschleunigung der Industrie anzugleichen, wird die Kommission delegierte Rechtsakte erlassen, um eine Methode zur Bestimmung der Kriterien für die Einstufung von Personenkraftwagen oder leichten Nutzfahrzeugen als „in der Europäischen Union hergestellt“ festzulegen. Die finanzielle und steuerliche Behandlung von Unternehmensfahrzeugen spielt eine Schlüsselrolle dabei, die Kaufentscheidungen der Betreiber und die Geschwindigkeit des Übergangs zu emissionsfreien Mobilitätsoptionen zu beeinflussen. Die Wirksamkeit solcher Maßnahmen ist durch jüngste Beispiele aus Belgien, Frankreich und Deutschland belegt. Auch die Interessenträger sprechen sich nachdrücklich für steuerliche und finanzielle Maßnahmen zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit und Verfügbarkeit von emissionsfreien Unternehmensfahrzeugen aus. Die Mitgliedstaaten sollten dieses Instrument nutzen, indem sie finanzielle Anreize für Unternehmensfahrzeuge, die keine emissionsfreien bzw. emissionsarmen Fahrzeuge sind, schrittweise abschaffen; eine entsprechende Bestimmung wurde in den Vorschlag aufgenommen.

Angesichts der Notwendigkeit, den Markt für emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge anzukurbeln und gleichzeitig für eine weitere Verbreitung alternativer Kraftstoffe zu sorgen, dabei aber Mitgliedstaaten und Marktteilnehmern ein angemessenes Maß an Flexibilität zu belassen, hat die Kommission die Festlegung nationaler Zielvorgaben beschlossen. Die daraus resultierende beschleunigte Einführung emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge in Unternehmensflotten wird dem Gebrauchtwagenmarkt für Privatpersonen und Unternehmen einen erheblichen Schub verleihen und sich positiv auf die Verfügbarkeit und Erschwinglichkeit dieser Fahrzeuge auswirken.

Diesem Vorschlag ist ein Folgenabschätzungsbericht beigelegt, dessen Entwurf dem Ausschuss für Regulierungskontrolle (Regulatory Scrutiny Board, RSB) am 3. Dezember 2025 vorgelegt wurde. Am 10. Dezember 2025 gab der RSB eine befürwortende Stellungnahme mit Vorbehalten ab¹⁹. Der Folgenabschätzungsbericht wurde entsprechend angepasst, um den Anmerkungen des RSB Rechnung zu tragen.

• **Effizienz der Rechtsetzung und Vereinfachung**

Während mit der Initiative für die Mitgliedstaaten geltende Zielvorgaben für den Anteil auf große Unternehmen zugelassener neuer emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge eingeführt werden, bleibt der zusätzliche Verwaltungsaufwand für die Behörden auf ein Minimum beschränkt. Der Vorschlag baut auf bestehenden Fahrzeugdatensätzen und -modalitäten auf, die die Mitgliedstaaten bereits für Fahrzeugzulassungen und -statistiken, einschließlich Unternehmens- und Steuerstatistiken, verwalten bzw. anwenden. Alle Mitgliedstaaten verfügen zwar bereits über die erforderlichen Systeme zur Identifizierung neu zugelassener Unternehmensfahrzeuge und zur Unterscheidung zwischen auf KMU oder große Unternehmen zugelassenen Fahrzeugen, dennoch sind einmalige Verwaltungskosten zu erwarten.

KMU sind vom Anwendungsbereich des Vorschlags ausgenommen, der nur auf auf große Unternehmen zugelassene neue Fahrzeuge abzielt.

Der Vorschlag dürfte sich positiv auf die Anwendung des Grundsatzes „standardmäßig digital“ auswirken, da die Berichterstattung durch die Mitgliedstaaten durch die Ausweitung

¹⁹ Ares(2025)10947680.

des von der Europäischen Umweltagentur geführten zentralen Registers über CO₂-Emissionsnormen für Fahrzeuge erleichtert wird.

- **Grundrechte**

Der Vorschlag hat keine Auswirkungen auf die Grundrechte.

4. AUSWIRKUNGEN AUF DEN HAUSHALT

Der Vorschlag hat keine Auswirkungen auf den Haushalt der Europäischen Union.

5. WEITERE ANGABEN

- **Durchführungspläne sowie Monitoring-, Bewertungs- und Berichterstattungsmodalitäten**

Die Kommissionsdienststellen werden die Umsetzung und Wirksamkeit dieser Initiative durch mehrere Maßnahmen und über eine Reihe von Kernindikatoren überwachen, mit denen die Fortschritte beim Erreichen der Ziele gemessen werden. Die Kommissionsdienststellen sollten fünf Jahre nach Ablauf der Umsetzungsfrist der Rechtsvorschriften eine Bewertung durchführen, um zu überprüfen, inwieweit die Ziele der Initiative erreicht worden sind.

Die Überwachung der Erfüllung der nationalen Zielvorgaben und der Erhöhung des Anteils emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge an den auf große Unternehmen zugelassenen neuen Fahrzeugen wird auf der Grundlage der von den Mitgliedstaaten im Rahmen dieser Initiative aus den jeweiligen Fahrzeugregistern gemeldeten Zulassungszahlen erfolgen. Die weitere Überwachung der Senkung der Ausgaben für fossile Brennstoffe im Straßenverkehrssektor wird auf der Grundlage der Eurostat-Statistiken über den Endenergieverbrauch im Straßenverkehr erfolgen, die bewährt sind und regelmäßig vorgelegt werden.

Nach der Annahme des Rechtsinstruments wird die Kommission auch eine spezifische Studie in Auftrag geben, um die Fortschritte der einzelnen Mitgliedstaaten in Bezug auf die Verfügbarkeit emissionsfreier und emissionsarmer Gebrauchtfahrzeuge zu analysieren. Die Ergebnisse dieser Untersuchung werden über die Europäische Beobachtungsstelle für alternative Kraftstoffe der Kommission bereitgestellt, womit ein uneingeschränkter Zugang zu diesen Ergebnissen und deren Vergleichbarkeit gewährleistet sind.

Die Kommission wird das Forum für nachhaltigen Verkehr einbeziehen, um die Interessenträger und Mitgliedstaaten bei der Umsetzung von Maßnahmen, die der Erfüllung der Zielvorgaben dienen, zu unterstützen und Folgeinitiativen zu erörtern.

- **Ausführliche Erläuterung einzelner Bestimmungen des Vorschlags**

Bei diesem Vorschlag handelt es sich um eine neue Verordnung mit folgendem Aufbau:

In Artikel 1 wird der Gegenstand der Verordnung bestimmt.

Artikel 2 enthält eine Reihe von Begriffsbestimmungen, die sich auf einschlägige Rechtsinstrumente beziehen, um Kohärenz zu gewährleisten;

In Artikel 3 werden nationale Zielvorgaben für den Mindestanteil emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge an den in dem betreffenden Mitgliedstaat auf große Unternehmen zugelassenen neuen Fahrzeugen sowie die Methode zur Berechnung dieser Anteile für die Zwecke des Nachweises der Erfüllung der Zielvorgaben festgelegt.

Artikel 4 enthält eine Bestimmung über die finanzielle Unterstützung für emissionsfreie und emissionsarme Unternehmensfahrzeuge und ermächtigt die Kommission zum Erlass delegierter Rechtsakte, um eine Methode zur Bestimmung der Kriterien für die Einstufung als „in der Europäischen Union hergestellt“ festzulegen.

In Artikel 5 werden die Bedingungen für die Ausübung der Befugnisübertragung festgelegt.

In Artikel 6 werden Überwachungs- und Berichterstattungspflichten festgelegt.

Artikel 7 enthält eine Überprüfungsklausel.

Artikel 8 enthält das Datum des Inkrafttretens der Verordnung.

Im Anhang werden für jeden Mitgliedstaat nationale Zielvorgaben festgelegt.

2025/0421 (COD)

Vorschlag für eine

VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES
über saubere Unternehmensfahrzeuge

(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 Sozialausschusses²⁰,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen²¹,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Der Straßenverkehr ist der wichtigste Verkehrsträger in der Union, auf den im Jahr 2023 insgesamt 52,6 % des Güterverkehrs und 81,2 % des Personenverkehrs entfielen, während er für 22,6 % der Treibhausgasemissionen und 35 % der NO_x-Emissionen in der Union verantwortlich ist.
- (2) In der Mitteilung der Kommission über den europäischen Grünen Deal²² und in der Verordnung (EU) 2021/1119 des Europäischen Parlaments und des Rates²³ werden die Schritte zur Klimaneutralität bis 2050 dargelegt und es wird darauf hingewiesen, dass die verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen bis 2050 um 90 % (gegenüber 1990) gesenkt werden müssen. Im Aktionsplan für die europäische Automobilindustrie²⁴ und im Deal für eine saubere Industrie²⁵ wird die Bedeutung der Automobilindustrie für

²⁰ ABl. C, [...], [...], S. .

²¹ ABl. C, [...], [...], S. .

²² Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Europäischen Rat, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen – Der europäische Grüne Deal (COM(2019) 640 final vom 11.12.2019).

²³ Verordnung (EU) 2021/1119 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Juni 2021 zur Schaffung des Rahmens für die Verwirklichung der Klimaneutralität und zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 401/2009 und (EU) 2018/1999 („Europäisches Klimagesetz“) (ABl. L 243 vom 9.7.2021, S. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj>).

²⁴ Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen – Aktionsplan für die europäische Automobilindustrie (COM(2025) 95 final vom 5.3.2025, CELEX: 52025DC0095).

²⁵ Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen – Der Deal für eine saubere Industrie: Ein

die industrielle Wettbewerbsfähigkeit der Europäischen Union unterstrichen und die Notwendigkeit von Maßnahmen im Zusammenhang mit Unternehmensfahrzeugen aufgezeigt.

- (3) Mit den Verordnungen (EU) 2019/631²⁶ und (EU) 2019/1242²⁷ des Europäischen Parlaments und des Rates wurden Anforderungen an die CO₂-Emissionsleistung neuer Straßenfahrzeuge festgelegt, um dazu beizutragen, dass die von der Union angestrebte Verringerung der Treibhausgasemissionen erreicht wird. In der Richtlinie 2009/33/EG des Europäischen Parlaments und des Rates²⁸ sind nationale Zielvorgaben für den Anteil der im Hoheitsgebiet der einzelnen Mitgliedstaaten öffentlich beschafften sauberen Fahrzeuge für zwei Fünfjahreszeiträume festgelegt. Diese gelten für sämtliche Fahrzeuge, die von einem öffentlichen Auftraggeber oder einem Auftraggeber beschafft werden.
- (4) Jedes Jahr werden rund 10 Millionen neue Personenkraftwagen und 1,5 Millionen neue leichte Nutzfahrzeuge in der Union zugelassen. Rund 60 % der Personenkraftwagen und 90 % der leichten Nutzfahrzeuge sind auf juristische Personen zugelassene Unternehmensfahrzeuge. Dazu gehören verschiedene Fahrzeugtypen und Einsatzarten, unter anderem: Fahrzeuge, die auf Leasing- und Mietunternehmen zugelassen werden; Personenkraftwagen, die Unternehmen ihren Beschäftigten als Sachleistung zur Verfügung stellen; Fahrzeuge, die von Spediteuren, Taxi-, Ride-Hailing- und Carsharing-Unternehmen zur Erbringung von Mobilitäts- und Logistikdienstleistungen eingesetzt werden; Fahrzeuge, die für eigene Zwecke eingesetzt werden, Fahrzeuge, mit denen die Geschäftsleitung eines Unternehmens zu Sitzungen gefahren wird, oder Vertriebsfahrzeuge; Schauraum- und Testfahrzeuge, die in Autohäusern bereitstehen.
- (5) Aufgrund des hohen Anteils von Unternehmensfahrzeugen an den neu zugelassenen Fahrzeugen und der besonderen Merkmale ihres Betriebs bergen auf Unternehmensfahrzeuge ausgerichtete Maßnahmen ein erhebliches Potenzial, die Einführung emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge in der Union voranzubringen und die Verringerung der straßenverkehrsbedingten Emissionen in der Union zu beschleunigen. Dieses Potenzial wird jedoch derzeit nicht voll ausgeschöpft. Unternehmensfahrzeuge sind aufgrund ihrer im Allgemeinen höheren jährlichen Kilometerleistung für einen vergleichsweise höheren Anteil der Emissionen verantwortlich als Privatfahrzeuge – wie dies etwa bei einigen Unternehmensflotten wie jenen von Taxi- und Ride-Hailing-Unternehmen der Fall ist. Ein höherer Anteil emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge in diesen Flotten mit hoher

gemeinsamer Fahrplan für Wettbewerbsfähigkeit und Dekarbonisierung (COM(2025) 85 final vom 26.2.2025, CELEX: 52025DC0085).

²⁶ Verordnung (EU) 2019/631 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. April 2019 zur Festsetzung von CO₂-Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen und für neue leichte Nutzfahrzeuge und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 443/2009 und (EU) Nr. 510/2011 (ABl. L 111 vom 25.4.2019, S. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/631/oj>).

²⁷ 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>).

²⁸ Richtlinie 2009/33/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über die Förderung sauberer Straßenfahrzeuge zur Unterstützung einer emissionsarmen Mobilität (ABl. L 120 vom 15.5.2009, S. 5, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2009/33/oj>).

- Kilometerleistung würde in der Praxis zu beträchtlichen Kraftstoffeinsparungen und Emissionssenkungen im Vergleich zu den derzeitigen Entwicklungstendenzen führen.
- (6) Zudem erreichen Unternehmensfahrzeuge im Allgemeinen viel schneller den Gebrauchtwagenmarkt als Privatfahrzeuge; so werden insbesondere Mietfahrzeuge häufig innerhalb eines Jahres und Leasingfahrzeuge häufig nach drei bis fünf Jahren weiterverkauft. Ein höherer Anteil emissionsfreier und emissionsarmer Unternehmensfahrzeuge würde daher zu einer weitaus schnelleren Verfügbarkeit solcher Fahrzeuge auf dem Gebrauchtwagenmarkt führen und es für Bürgerinnen und Bürger und Unternehmen erschwinglicher machen, Fahrzeuge mit Technologien, die mehr CO₂ freisetzen und weniger umweltverträglich sind, durch emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge zu ersetzen.
- (7) Mehrere Mitgliedstaaten haben Anreiz- und Förderregelungen eingeführt, um den Übergang zu emissionsfreien Fahrzeugen in Unternehmensflotten zu beschleunigen. Diese vorbildlichen Ansätze, insbesondere gezielte Reformen bei der Besteuerung von Unternehmensfahrzeugen, beschleunigte Abschreibungsregelungen für emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge und örtliche Anforderungen an städtische Mobilitätsdienste, sind nützliche Orientierungshilfen für die Konzeption und Umsetzung von Maßnahmen, die von den Mitgliedstaaten ergriffen werden. Diese Maßnahmen sind jedoch nicht ausreichend und außerdem von Mitgliedstaat zu Mitgliedstaat unterschiedlich; zugleich werden in der ganzen Union in vielen Fällen auch Fahrzeuge mit hohen Emissionen weiter gefördert. Unter diesen Umständen ist weder für gleiche Wettbewerbsbedingungen in der Union noch für Neuzulassungen emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge in erforderlichem Umfang gesorgt, was die Integration des Binnenmarkts sowohl im Hinblick auf das Angebot emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge als auch im Hinblick auf deren Einsatz erschwert. Darüber hinaus besteht die Gefahr, dass unzureichend koordinierte nationale Maßnahmen den grenzüberschreitenden Einsatz von Flotten behindern und die effiziente Allokation der emissionsfreien und emissionsarmen Fahrzeuge im Binnenmarkt beeinträchtigen, die Informationsbeschaffung für wichtige Akteure im Verkehrsbereich teurer machen und einem kostengünstigen Wandel der Flotten hin zu emissionsfreien Fahrzeugen im Wege stehen. Daher ist ein kohärentes Vorgehen auf Unionsebene erforderlich, um den Einsatz emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge voranzubringen.
- (8) Ein Rechtsinstrument auf Unionsebene, das die Nachfrage der Unternehmen nach emissionsfreien und emissionsarmen Fahrzeugen ankurbelt, dürfte die erforderliche Sicherheit für Investitionen in eine erhöhte Produktionskapazität für diese Fahrzeuge bieten und so dazu beitragen, dass die Automobilindustrie der Union in dem sich rasch wandelnden globalen Marktumfeld wettbewerbsfähig bleibt.
- (9) Im Gegensatz zu Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen werden schwere Nutzfahrzeuge fast ausschließlich auf juristische Personen zugelassen, sodass die Unternehmenszulassungen fast das gesamte Marktvolumen ausmachen. Bei Bussen spielt die öffentliche Auftragsvergabe eine wichtige Rolle für den Markt. Die Richtlinie 2009/33/EG bietet bereits Anreize durch verbindliche Ziele für emissionsfreie Busse. Um langfristig eine uneingeschränkte Kohärenz mit den einschlägigen Rechtsinstrumenten – insbesondere im Hinblick auf die bevorstehende Überarbeitung der CO₂-Emissionsnormen für schwere Nutzfahrzeuge – zu wahren, sollten nur neu zugelassene Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge in den Anwendungsbereich dieser Verordnung fallen. Etwaige Maßnahmen zur Erhöhung des Anteils emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge an den Lastkraftwagenflotten

von Unternehmen können zum Zeitpunkt der Überarbeitung der CO₂-Emissionsnormen für schwere Nutzfahrzeuge in Betracht gezogen werden. Damit könnte dem andersartigen Einsatzprofil dieses Marktsegments sowie den Bemühungen um einen wesentlichen Ausbau der Ladeinfrastruktur entlang der EU-Verkehrskorridore besser Rechnung getragen werden.

- (10) Angesichts der Tatsache, dass je nach Art der Unternehmensfahrzeuge erhebliche Unterschiede in Bezug auf Nutzungen, betriebliche Anforderungen und wirtschaftliche Leistungsfähigkeit bestehen, ergäbe sich die Gefahr, dass die Festlegung verbindlicher Anteile emissionsfreier Fahrzeuge für Einzelunternehmen unverhältnismäßige negative Auswirkungen auf manche dieser Unternehmen hätte und einen erheblichen Verwaltungsaufwand sowohl für die Branche als auch die Behörden mit sich brächte. Solche Vorschriften würden auch erhebliche Risiken im Hinblick auf die Rechtsumgehung sowie andere unbeabsichtigte Folgen bergen, z. B. Verlagerungen zwischen Fahrzeugleasing und dem Eigentum an Fahrzeugen oder Änderungen in Bezug auf die Wettbewerbsfähigkeit verschiedener Arten von Logistik- und Mobilitätsdiensten. Daher sollten verbindliche Ziele für die Mitgliedstaaten und nicht für einzelne Unternehmen festgelegt werden.
- (11) KMU sind beim Zugang zu Finanzmitteln häufig mit höheren Hürden konfrontiert und daher im Allgemeinen unverhältnismäßig stark von den höheren Anschaffungskosten emissionsfreier Fahrzeuge betroffen. Daher sollten die nationalen Zielvorgaben nur auf den Anteil emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge an den auf große Unternehmen zugelassenen Fahrzeugen abstellen; aus Gründen der Kohärenz sollte der Begriff „große Unternehmen“ im Sinne der Richtlinie 2013/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates²⁹ verwendet werden.
- (12) Mit der Verordnung sollten für jeden Mitgliedstaat Zielvorgaben für den Anteil emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge an den in seinem Hoheitsgebiet auf große Unternehmen zugelassenen neuen Fahrzeugen festgelegt werden. Um die in der Verordnung (EU) 2019/631 festgelegten Emissionsminderungsziele zu erreichen, sollte mit den genannten Zielvorgaben gewährleistet werden, dass ein Mindestanteil der auf große Unternehmen zugelassenen neuen Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeuge emissionsfrei ist. Insgesamt würden die nationalen Zielvorgaben bis 2030 auf Unionsebene zu einem Mindestanteil emissionsfreier und emissionsarmer Personenkraftwagen von 69 % – davon mindestens 45 % emissionsfrei – und zu einem Mindestanteil emissionsfreier und emissionsarmer leichter Nutzfahrzeuge von 40 % – davon mindestens 36 % emissionsfrei – führen und für 2035 mit der Verordnung (EU) 2019/631 in Einklang stehen.
- (13) Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge werden in erster Linie in dem Mitgliedstaat genutzt, in dem sie zugelassen sind, und die Märkte für Fahrzeuge und Dienstleistungen sind größtenteils nach Mitgliedstaaten unterteilt. Die nationalen Zielvorgaben für den kumulierten Anteil emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge an den neu auf große Unternehmen zugelassenen Fahrzeugen sollten für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge unterschiedlich sein, um dem unterschiedlichen Stand der Technologie und der Marktentwicklung Rechnung zu tragen. Bei diesen Fahrzeugen sollten sich die Unterschiede zwischen den Mitgliedstaaten in den jeweiligen Zielvorgaben widerspiegeln. Diese nationalen Zielvorgaben sollten auf der Grundlage der – unter Berücksichtigung der in der

29

Verordnung (EU) 2019/631 für die jeweiligen Fahrzeugklassen festgelegten Emissionsvorgaben – für die gesamte Union erforderlichen Ambition berechnet werden und je nach Mitgliedstaat variieren. Bei dieser Variierung sollte die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit des betreffenden Mitgliedstaats berücksichtigt und dafür das Bruttoinlandsprodukt pro Kopf als Annäherungswert verwendet werden.

- (14) Plug-in-Hybridfahrzeuge und Elektrofahrzeuge mit verlängerter Reichweite können beim Übergang zu emissionsfreier Mobilität eine Rolle spielen und für bestimmte Einsatzarten sowie auf anderen internationalen Märkten nach 2035 nützlich sein. Indem ihr Beitrag anerkannt wird, können fortgesetzte Investitionen und Innovationen im Bereich dieser Technologien gefördert werden.
- (15) Die Mitgliedstaaten sollten alle Maßnahmen ergreifen können, die sie für erforderlich halten, um die in dieser Verordnung festgelegten Zielvorgaben zu erfüllen, darunter die Ermäßigung von Mautgebühren, Steuervergünstigungen für die Einführung emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge sowie sonstige staatliche Fördermaßnahmen – vorbehaltlich der Vorschriften für staatliche Beihilfen –, Anforderungen für die Erteilung von Lizenzen für bestimmte Personenverkehrsdienste (z. B. Taxis, Ride-Hailing-Unternehmen) und die Stärkung der Voraussetzungen für den Einsatz emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge, z. B. im Hinblick auf die Verfügbarkeit entsprechender Ladepunkte an bestimmten Standorten oder den vorrangigen Zugang zu Parkflächen. Die Mitgliedstaaten sollten auch Zielvorgaben für bestimmte Arten von Unternehmen oder Flottenbetreibern festlegen können. Ein entscheidender begünstigender Faktor ist die Verfügbarkeit einer Ladeinfrastruktur, die ein leichtes Aufladen zu erschwinglichen Preisen ermöglicht; für diese Infrastruktur sollten die Mitgliedstaaten unter Berücksichtigung der spezifischen betrieblichen Erfordernisse von Unternehmensflotten sorgen, womit sie auch zur Erreichung der in der Verordnung (EU) 2023/1804 des Europäischen Parlaments und des Rates³⁰ für sie festgelegten Ziele beitragen. Die Mitteilung „Dekarbonisierung von Unternehmensflotten“³¹ enthält eine Reihe von Beispielen für bewährte Verfahren und wirksame Maßnahmen, die auf nationaler Ebene angewendet bzw. ergriffen werden können, um den Anteil emissionsfreier Fahrzeuge an Unternehmensflotten zu erhöhen.
- (16) Auch die zunehmende Verbreitung emissionsarmer Fahrzeuge mit Elektroantrieb wird die Nachfrage nach Ladeinfrastruktur erhöhen; dies wird zu einer Verdichtung des Ladenetzes führen, was auch für emissionsfreie Fahrzeuge von Vorteil sein wird.
- (17) Wie finanzielle Unterstützungsmaßnahmen konstruiert sind, ist häufig entscheidend dafür, welche Fahrzeuge die Unternehmen zur Anschaffung auswählen. Unbeschadet der nationalen Zuständigkeiten sollten die Mitgliedstaaten dieses Instrumentarium in vollem Umfang nutzen, d. h. sie sollten finanzielle Unterstützung ausschließlich für emissionsfreie und emissionsarme Unternehmensfahrzeuge gewähren. In den Schlussfolgerungen des Rates wurde wiederholt betont, dass die Subventionen für fossile Brennstoffe so bald wie möglich auslaufen müssen³². Mit einer nur auf emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge ausgerichteten finanziellen Unterstützung würden die Bemühungen der Union gestärkt, ihre Energieversorgungssicherheit schneller auszubauen und sich von Einfuhren fossiler

³⁰ Verordnung (EU) 2023/1804.

³¹ Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Europäischen Rat, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen – Dekarbonisierung von Unternehmensflotten (COM(2025) 96).

³² Siehe etwa die [Schlussfolgerungen des Rates zur Umweltdiplomatie](#) vom 18. März 2024.

Brennstoffe zu lösen. Um die Dekarbonisierung entscheidender Industriesektoren, die die Automobilindustrie beliefern, voranzubringen und zudem auf umweltverträglicher Technologie beruhende Erzeugnisse und die heimische Produktion im Technologiebereich wie Batterien für Elektrofahrzeuge zu fördern, hat die Kommission im Deal für eine saubere Industrie einen Vorschlag für einen Rechtsakt zur beschleunigten Dekarbonisierung der Industrie angekündigt. Da die Mitgliedstaaten den Übergang zu emissionsfreien Fahrzeugen in Unternehmensflotten aus öffentlichen Mitteln unterstützen können, besteht die Möglichkeit, mittels dieser öffentlichen Unterstützung die inländischen Wertschöpfungsketten in der Automobilindustrie zu stärken. Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge, die „in der Europäischen Union hergestellt“ sind, können dazu beitragen, dass ein stabiler Leitmarkt für die europäischen Anbieter entsteht, der Wettbewerbsfähigkeit der heimischen Branche aufgeholfen wird und deren Arbeitskräfte gehalten sowie neue Investitionen in die Produktionskapazitäten der Union in den betreffenden Sektoren angestoßen werden können.

- (18) Um die Anforderungen an die Stärkung der inländischen Wertschöpfungsketten in der Automobilindustrie an den im Deal für eine saubere Industrie angekündigten Rechtsakt zur beschleunigten Dekarbonisierung der Industrie anzugleichen, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, delegierte Rechtsakte zu erlassen, um eine Methode zur Bestimmung der Kriterien für die Einstufung von Personenkraftwagen oder leichten Nutzfahrzeugen als „in der Europäischen Union hergestellt“ festzulegen.
- (19) Damit die Kommission die Durchführung dieser Verordnung angemessen überwachen und begleiten kann, sollte jeder Mitgliedstaat der Kommission einen nationalen Plan vorlegen, in dem die Maßnahmen beschrieben werden, die er zur Erfüllung der im Anhang festgelegten nationalen Zielvorgaben ergriffen hat und zu ergreifen gedenkt. Um die Erfüllung der Zielvorgaben für Neuzulassungen nachzuweisen, sollte jeder Mitgliedstaat der Kommission jährlich anhand von Daten aus seinen Fahrzeugregistern oder anderen einschlägigen Quellen wie Steuerdatenbanken und Steuerregistern über die Zahl der in seinem Hoheitsgebiet auf große Unternehmen neu zugelassenen Fahrzeuge sowie den Anteil emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge daran, aufgeschlüsselt nach Fahrzeugklassen, Bericht erstatten. Die Kommission sollte diese Verordnung im Jahr 2032 überprüfen und gegebenenfalls Vorschläge für eine Überarbeitung vorlegen, unter anderem durch die Festlegung von Zielvorgaben für die nachfolgenden Zeiträume, wobei den einschlägigen Markt- und Technologieentwicklungen Rechnung zu tragen ist. Bei der Bewertung der Funktionsweise der Verordnung sollte die Kommission prüfen, inwieweit die Ziele dieser Verordnung erreicht wurden und inwieweit sie sich auf die Wettbewerbsfähigkeit der betreffenden Wirtschaftszweige ausgewirkt hat. Die Überprüfung sollte sich auch auf die Wechselwirkung der Verordnung mit anderen einschlägigen Rechtsakten der Union erstrecken. Die Kommission sollte das Forum für nachhaltigen Verkehr einbeziehen, um im Vorfeld der Überprüfung Informationen einzuholen, die Interessenträger und Mitgliedstaaten bei der Umsetzung von Maßnahmen, die der Erfüllung der Zielvorgaben dienen, zu unterstützen und Folgeinitiativen zu erörtern.
- (20) Da die Ziele dieser Verordnung – nämlich die beschleunigte Einführung emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge in Unternehmensflotten bei gleichzeitiger Förderung der Wettbewerbsfähigkeit der Automobilindustrie der Union – von den Mitgliedstaaten allein nicht in einer Weise verwirklicht werden können, die

hinreichende und klare Marktsignale für Flottenbetreiber in der gesamten EU gewährleistet, sondern aus Gründen der Kohärenz mit den EU-Rechtsinstrumenten für Fahrzeughersteller besser auf Unionsebene zu verwirklichen sind, 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 dieser Ziele erforderliche Maß hinaus —

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Gegenstand

Mit dieser Verordnung wird ein Rahmen für einen vermehrten Einsatz emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge in der Union geschaffen. Es werden für jeden Mitgliedstaat verbindliche Ziele für den Anteil emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge an den auf große Unternehmen zugelassenen neuen Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen eingeführt. Diese Verordnung hindert die Mitgliedstaaten nicht daran, ehrgeizigere Zielvorgaben zu erlassen.

Artikel 2

Begriffsbestimmungen

Für die Zwecke dieser Verordnung bezeichnet der Ausdruck

1. „Fahrzeug“ ein Kraftfahrzeug der Klasse M oder N gemäß Artikel 4 Absatz 1 Buchstaben a und b der Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates³³;
2. „Neufahrzeug“ ein Fahrzeug, das erstmals in der Union zugelassen wird;
3. „Personenkraftwagen“ ein Fahrzeug der Klasse M₁ gemäß Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe a Ziffer i der Verordnung (EU) 2018/858;
4. „leichtes Nutzfahrzeug“ ein Fahrzeug der Klasse N₁ gemäß Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe b Ziffer i der Verordnung (EU) 2018/858;
5. „Unternehmensfahrzeug“ ein auf eine juristische Person zugelassenes Fahrzeug;
6. „emissionsfreies Fahrzeug“ ein emissionsfreies Fahrzeug im Sinne von Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe n [des Vorschlags für eine Überarbeitung der Verordnung (EU) 2019/631];
7. „emissionsfreies bzw. emissionsarmes Fahrzeug“ ein emissionsfreies bzw. emissionsarmes Fahrzeug im Sinne von Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe m der Verordnung (EU) 2019/631;

³³ Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Mai 2018 über die Genehmigung und die Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge, zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 715/2007 und (EG) Nr. 595/2009 und zur Aufhebung der Richtlinie 2007/46/EG (ABl. L 151 vom 14.6.2018, S. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858/oj>).

8. „großes Unternehmen“ ein Unternehmen im Sinne von Artikel 3 Nummer 4 der Richtlinie 2013/34/EU.

Artikel 3

Zielvorgaben für den Anteil emissionsfreier und emissionsarmer Unternehmensfahrzeuge

- (1) Die Mitgliedstaaten gewährleisten, dass ab dem 1. Januar 2030
- a) der kombinierte Anteil emissionsfreier und emissionsarmer Personenkraftwagen und leichter Nutzfahrzeuge an der Gesamtzahl der in jedem Kalenderjahr in ihrem Hoheitsgebiet auf große Unternehmen zugelassenen neuen Fahrzeuge mindestens den kombinierten Zielvorgaben für emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge gemäß den Tabellen 1 und 2 des Anhangs entspricht;
 - b) der Anteil emissionsfreier Personenkraftwagen und leichter Nutzfahrzeuge an der Gesamtzahl der in jedem Kalenderjahr in ihrem Hoheitsgebiet auf große Unternehmen zugelassenen neuen Fahrzeuge mindestens den Mindestzielen für emissionsfreie Fahrzeuge gemäß den Tabellen 1 und 2 des Anhangs entspricht.
- (2) Für die Zwecke der Überwachung der Einführung emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge in der Union und der Berechnung der Erfüllung der nationalen Zielvorgaben für Personenkraftwagen gemäß Tabelle 1 des Anhangs und für leichte Nutzfahrzeuge gemäß Tabelle 2 des Anhangs gelten folgende Vorschriften:
- a) der Zähler für die Zielvorgaben für die kombinierten Anteile emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge ist die kombinierte Gesamtzahl der in jedem Kalenderjahr in dem betreffenden Mitgliedstaat auf große Unternehmen zugelassenen neuen emissionsfreien und emissionsarmen Personenkraftwagen bzw. leichten Nutzfahrzeuge;
 - b) der Zähler für die Mindestziele für emissionsfreie Fahrzeuge ist die Gesamtzahl der in jedem Kalenderjahr in dem betreffenden Mitgliedstaat auf große Unternehmen zugelassenen neuen emissionsfreien Personenkraftwagen bzw. leichten Nutzfahrzeuge;
 - c) der Nenner für beide Zielvorgaben ist die Gesamtzahl der im selben Kalenderjahr in dem betreffenden Mitgliedstaat auf große Unternehmen zugelassenen neuen emissionsfreien Personenkraftwagen bzw. leichten Nutzfahrzeuge.

Artikel 4

Finanzielle Unterstützung für Unternehmensfahrzeuge

In den beiden Jahren vor dem in Artikel 3 Absatz 1 genannten Zeitpunkt gewähren die Mitgliedstaaten keine finanzielle Unterstützung für den Kauf, das Leasing, die Miete, den Mietkauf oder den Betrieb von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen durch Unternehmen, die keine emissionsfreien oder emissionsarmen Fahrzeuge sind.

Unbeschadet der Artikel 107 und 108 des Vertrags gewähren die Mitgliedstaaten in den beiden Jahren vor dem in Artikel 3 Absatz 1 genannten Zeitpunkt nur dann finanzielle Unterstützung für den Einsatz von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen durch Unternehmen, wenn diese Fahrzeuge „in der Europäischen Union hergestellt“ sind.

Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 5 delegierte Rechtsakte zu erlassen, um diese Verordnung durch die Festlegung einer Methode zur Bestimmung der Kriterien für die Einstufung eines Personenkraftwagens oder leichten Nutzfahrzeuges als „in der Europäischen Union hergestellt“ zu ergänzen.

Artikel 5

Ausübung der Befugnisübertragung

- (1) Die der Kommission übertragene Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte unterliegt den in diesem Artikel festgelegten Bedingungen.
- (2) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 5 Absatz 3 wird der Kommission auf unbestimmte Zeit ab dem *[OP – bitte Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung einfügen]* übertragen.
- (3) Die Befugnisübertragung gemäß Artikel 5 Absatz 3 kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat jederzeit widerrufen werden. Ein Beschluss über den Widerruf beendet die Übertragung der in diesem Beschluss angegebenen Befugnis. Er wird am Tag nach seiner Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* oder zu einem im Beschluss über den Widerruf angegebenen späteren Zeitpunkt wirksam. Die Gültigkeit von delegierten Rechtsakten, die bereits in Kraft sind, wird von dem Beschluss über den Widerruf nicht berührt.
- (4) Vor dem Erlass eines delegierten Rechtsakts konsultiert die Kommission die von den einzelnen Mitgliedstaaten benannten Sachverständigen im Einklang mit den in der Interinstitutionellen Vereinbarung über bessere Rechtsetzung vom 13. April 2026 enthaltenen Grundsätzen.
- (5) Sobald die Kommission einen delegierten Rechtsakt erlässt, übermittelt sie ihn gleichzeitig dem Europäischen Parlament und dem Rat.
- (6) Ein delegierter Rechtsakt, der gemäß Artikel 5 Absatz 3 erlassen wurde, tritt nur in Kraft, wenn weder das Europäische Parlament noch der Rat innerhalb einer Frist von zwei Monaten nach Übermittlung dieses Rechtsakts an das Europäische Parlament und den Rat Einwände erhoben haben oder wenn vor Ablauf dieser Frist das Europäische Parlament und der Rat beide der Kommission mitgeteilt haben, dass sie keine Einwände erheben werden. Auf Initiative des Europäischen Parlaments oder des Rates wird diese Frist um zwei Monate verlängert.

Artikel 6

Überwachung und Berichterstattung

Bis zum 28. Februar 2028 und danach alle zwei Jahre legt jeder Mitgliedstaat der Kommission einen nationalen Plan vor, in dem die Maßnahmen beschrieben werden, die er zur Erfüllung der im Anhang dieser Verordnung festgelegten nationalen Zielvorgaben ergriffen hat und zu ergreifen gedenkt.

Bis zum 28. Februar 2031 und danach jedes Jahr stellt jeder Mitgliedstaat die Gesamtzahl der im vorangegangenen Kalenderjahr in seinem Hoheitsgebiet auf große Unternehmen zugelassenen neuen Fahrzeuge, aufgeschlüsselt nach Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen, sowie den Anteil emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge in jeder dieser Klassen fest und unterrichtet die Kommission über die Gesamtzahl und den jeweiligen Anteil.

Artikel 7

Überprüfung

Bis zum 31. Dezember 2032 überprüft die Kommission diese Verordnung und legt gegebenenfalls einen Legislativvorschlag zu ihrer Änderung vor, auch im Hinblick auf die Festlegung von Zielvorgaben für den Anteil emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge für die Zeit nach 2035.

Artikel 8

Inkrafttreten

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

FINANZ- UND DIGITALBOGEN ZU RECHTSAKTEN

1.	RAHMEN DES VORSCHLAGS/DER INITIATIVE.....	3
1.1.	Bezeichnung des Vorschlags/der Initiative.....	3
1.2.	Politikbereich(e).....	3
1.3.	Ziel(e).....	3
1.3.1.	Allgemeine(s) Ziel(e).....	3
1.3.2.	Einzelziel(e)	3
1.3.3.	Erwartete Ergebnisse und Auswirkungen	3
1.3.4.	Leistungsindikatoren	3
1.4.	Der Vorschlag/Die Initiative betrifft.....	4
1.5.	Begründung des Vorschlags/der Initiative	4
1.5.1.	Kurz- oder langfristig zu deckender Bedarf, einschließlich einer detaillierten Zeitleiste für die Durchführung der Initiative	4
1.5.2.	Mehrwert aufgrund des Tätigwerdens der EU (kann sich aus unterschiedlichen Faktoren ergeben, z. B. Vorteile durch Koordinierung, Rechtssicherheit, größere Wirksamkeit oder Komplementarität). Für die Zwecke dieses Abschnitts bezeichnet der Ausdruck „Mehrwert aufgrund des Tätigwerdens der EU“ den Wert, der sich aus dem Tätigwerden der EU ergibt und den Wert ergänzt, der andernfalls allein von den Mitgliedstaaten geschaffen worden wäre.....	4
1.5.3.	Aus früheren ähnlichen Maßnahmen gewonnene Erkenntnisse	4
1.5.4.	Vereinbarkeit mit dem Mehrjährigen Finanzrahmen sowie mögliche Synergieeffekte mit anderen geeigneten Instrumenten	5
1.5.5.	Bewertung der verschiedenen verfügbaren Finanzierungsoptionen, einschließlich der Möglichkeiten für eine Umschichtung.....	5
1.6.	Laufzeit der vorgeschlagenen Maßnahme/der Initiative und Dauer der finanziellen Auswirkungen	6
1.7.	Vorgeschlagene Haushaltsvollzugsart(en).....	6
2.	VERWALTUNGSMABNAHMEN	8
2.1.	Überwachung und Berichterstattung.....	8
2.2.	Verwaltungs- und Kontrollsystem(e).....	8
2.2.1.	Begründung der Haushaltsvollzugsart(en), des Durchführungsmechanismus/der Durchführungsmechanismen für die Finanzierung, der Zahlungsmodalitäten und der Kontrollstrategie, wie vorgeschlagen.....	8
2.2.2.	Angaben zu den ermittelten Risiken und dem/den zu deren Eindämmung eingerichteten System(en) der internen Kontrolle	8
2.2.3.	Schätzung und Begründung der Kosteneffizienz der Kontrollen (Verhältnis zwischen den Kontrollkosten und dem Wert der betreffenden verwalteten Mittel) sowie Bewertung des erwarteten Ausmaßes des Fehlriskos (bei Zahlung und beim Abschluss).....	8
2.3.	Prävention von Betrug und Unregelmäßigkeiten	9

3.	GESCHÄTZTE FINANZIELLE AUSWIRKUNGEN DES VORSCHLAGS/DER INITIATIVE	10
3.1.	Betroffene Rubrik(en) des Mehrjährigen Finanzrahmens und Ausgabenlinie(n) im Haushaltsplan	10
3.2.	Geschätzte finanzielle Auswirkungen des Vorschlags auf die Mittel.....	12
3.2.1.	Übersicht über die geschätzten Auswirkungen auf die operativen Mittel	12
3.2.1.1.	Mittel aus dem verabschiedeten Haushaltsplan	12
3.2.1.2.	Mittel aus externen zweckgebundenen Einnahmen	17
3.2.2.	Geschätzter Output, der mit operativen Mitteln finanziert wird	22
3.2.3.	Übersicht über die geschätzten Auswirkungen auf die Verwaltungsmittel	24
3.2.3.1.	Mittel aus dem verabschiedeten Haushaltsplan	24
3.2.3.2.	Mittel aus externen zweckgebundenen Einnahmen	24
3.2.3.3.	Mittel insgesamt	24
3.2.4.	Geschätzter Personalbedarf.....	25
3.2.4.1.	Finanziert aus dem verabschiedeten Haushalt	25
3.2.4.2.	Finanziert aus externen zweckgebundenen Einnahmen.....	26
3.2.4.3.	Geschätzter Personalbedarf insgesamt	26
3.2.5.	Einschätzung der Auswirkungen auf die Investitionen im Zusammenhang mit digitalen Technologien.....	28
3.2.6.	Vereinbarkeit mit dem derzeitigen Mehrjährigen Finanzrahmen	28
3.2.7.	Beiträge Dritter.....	28
3.3.	Geschätzte Auswirkungen auf die Einnahmen	29
4.	DIGITALE ASPEKTE.....	29
4.1.	Anforderungen von digitaler Relevanz	30
4.2.	Daten	30
4.3.	Digitale Lösungen	31
4.4.	Interoperabilitätsbewertung.....	31
4.5.	Unterstützungsmaßnahmen für die digitale Umsetzung	32

1. RAHMEN DES VORSCHLAGS/DER INITIATIVE

1.1. Bezeichnung des Vorschlags/der Initiative

Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über saubere Unternehmensfahrzeuge

1.2. Politikbereich(e)

Mobilität und Verkehr

Binnenmarkt, Industrie und KMU

Klimaschutz und Dekarbonisierung des Straßenverkehrs

1.3. Ziel(e)

1.3.1. Allgemeine(s) Ziel(e)

[Das allgemeine Ziel besteht darin, die Dekarbonisierung des EU-Straßenverkehrssektors zu unterstützen und gleichzeitig die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Automobilindustrie zu erhalten und für eine gerechte Energiewende zu sorgen – im Einklang mit dem Aktionsplan für die europäische Automobilindustrie, dem Deal für eine saubere Industrie, dem europäischen Grünen Deal und dem Europäischen Klimagesetz.]

1.3.2. Einzelziel(e)

Einzelziel Nr. 1 **Ankurbelung der Nachfrage nach emissionsfreien Fahrzeugen im Unternehmenssegment**

[Es soll ein EU-weit einheitlicher Rechtsrahmen für den verstärkten Einsatz emissionsfreier Unternehmensfahrzeuge geschaffen und die derzeitige Fragmentierung eingedämmt sowie gleichzeitig für Sicherheit gesorgt und damit die Wettbewerbsfähigkeit der Automobilindustrie der EU gefördert werden. Ergänzt werden die angebotsseitigen Instrumente der CO₂-Emissionsnormen für leichte Nutzfahrzeuge und der Verordnung über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe, mit der der Aufbau der Lade- und Betankungsinfrastruktur in der EU geregelt wird.]

Einzelziel Nr. 2: **Senkung der Ausgaben für fossile Brennstoffe im Straßenverkehr**

[Durch einen schnelleren Einsatz von emissionsfreien Fahrzeugen in Unternehmensflotten soll dafür gesorgt werden, dass der Verbrauch fossiler Brennstoffe stärker zurückgeht. Emissionsfreie Unternehmensfahrzeuge dürften aufgrund ihrer gegenüber Privatfahrzeugen höheren jährlichen Kilometerleistung zu einem stärkeren Rückgang beim Verbrauch fossiler Brennstoffe führen und damit zur Dekarbonisierung des Straßenverkehrs beitragen sowie aufgrund ihrer gegenüber konventionellen Unternehmensfahrzeugen niedrigeren Gesamtbetriebskosten wettbewerbsfähiger sein.]

Einzelziel Nr. 3: **Schnellere Verfügbarkeit von emissionsfreien Fahrzeugen auf dem Gebrauchtwagenmarkt**

[Ziel ist es, emissionsfreie Fahrzeuge erschwinglicher zu machen, insbesondere für Bürgerinnen und Bürger und KMU. Aufgrund des niedrigeren Kaufpreises

gebrauchter emissionsfreier Fahrzeuge werden deutlich mehr Bürgerinnen und Bürgern und Verkehrsunternehmen auf diese Option umsteigen können, wobei ihnen die gegenüber konventionellen Fahrzeugen niedrigeren Gesamtbetriebskosten zugutekommen werden. Indem gebrauchte emissionsfreie Fahrzeuge EU-weit verfügbarer werden, sorgt dieses Einzelziel dafür, dass sie – im Wege des EU-internen Handels – auch in jenen Mitgliedstaaten erschwinglicher werden, in denen der Gebrauchtwagenmarkt vorherrscht und nationale Anreize nicht ausreichen, um neue emissionsfreie Fahrzeuge wettbewerbsfähig zu machen, womit ein Beitrag zu EU-weit ausgewogeneren Fortschritten bei der Dekarbonisierung des Straßenverkehrs geleistet wird.]

1.3.3. Erwartete Ergebnisse und Auswirkungen

Bitte geben Sie an, wie sich der Vorschlag/die Initiative auf die Begünstigten/Zielgruppen auswirken sollte.

Erhöhung des Anteils emissionsfreier Fahrzeuge an den auf Unternehmen zugelassenen neuen Fahrzeugen und an der in Betrieb befindlichen Unternehmensflotte (Personenkraftwagen, leichte Nutzfahrzeuge und Lastkraftwagen);

Zusätzliche Verringerung von CO₂-Emissionen (bis zu 10,0-43,4 Mio. t im Zeitraum 2030-2050, je nach Strenge der Zielvorgaben) sowie von NO_x- und PM_{2,5}-Emissionen und Lärm;

Verringerung der Aufwendungen von großen Unternehmen, KMU und Bürgerinnen und Bürger für fossile Brennstoffe und Kraftstoffsteuern durch den vermehrten Einsatz emissionsfreier Fahrzeuge, insbesondere in Flotten mit hoher Kilometerleistung;

Steigerung der Verfügbarkeit und Erschwinglichkeit von gebrauchten emissionsfreien Fahrzeugen für Haushalte und KMU durch vermehrten Zustrom emissionsfreier Unternehmensfahrzeuge auf den Gebrauchtwagenmarkt;

Stärkung der industriellen Wettbewerbsfähigkeit und Investitionssicherheit für Fahrzeughersteller und Lieferketten in der EU durch ein berechenbares Nachfragesignal zusätzlich zu den bestehenden CO₂-Emissionsnormen.

1.3.4. Leistungsindikatoren

Bitte geben Sie an, anhand welcher Indikatoren die Fortschritte und Ergebnisse verfolgt werden sollen.

[Die Fortschritte werden anhand einer begrenzten Anzahl von Indikatoren überwacht, die auf die Folgenabschätzung und die bestehenden Berichterstattungsregelungen abgestimmt sind:

Anzahl der auf große Unternehmen zugelassenen neuen emissionsfreien Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeuge und ihr Anteil an den insgesamt auf große Unternehmen zugelassenen neuen Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeuge, nach Mitgliedstaat;

Anteil emissionsfreier Fahrzeuge an den Gebrauchtwagenzulassungen und Durchschnittsalter der emissionsfreien Unternehmensfahrzeuge, die auf den Gebrauchtwagenmarkt gelangen;

Entwicklung der CO₂-, NO_x- und PM_{2,5}-Emissionen des Straßenverkehrs;
Endenergieverbrauch im Straßenverkehr nach Kraftstoffart, auf Ebene der EU und auf Ebene der Mitgliedstaaten.

1.4. Der Vorschlag/Die Initiative betrifft

- ☒ eine neue Maßnahme
- ☐ eine neue Maßnahme im Anschluss an ein Pilotprojekt/eine vorbereitende Maßnahme³⁴
- ☐ die Verlängerung einer bestehenden Maßnahme
- ☐ die Zusammenführung mehrerer Maßnahmen oder die Neuausrichtung mindestens einer Maßnahme

1.5. Begründung des Vorschlags/der Initiative

1.5.1. Kurz- oder langfristig zu deckender Bedarf, einschließlich einer detaillierten Zeitleiste für die Durchführung der Initiative

[Diese Initiative begegnet zwei zentralen Problemen:

dem geringen Einsatz emissionsfreier Fahrzeuge in Unternehmensflotten (im ersten Halbjahr 2025 etwa 17 % der auf Unternehmen zugelassenen neuen Personenkraftwagen, 8 % der auf Unternehmen zugelassenen neuen leichten Nutzfahrzeuge und 3,7 % der auf Unternehmen zugelassenen neuen Lastkraftwagen); der Tatsache, dass erschwingliche emissionsfreie Fahrzeuge nur unzureichend auf dem Gebrauchtwagenmarkt verfügbar sind, was einer fairen und inklusiven Energiewende im Hinblick auf Bürgerinnen und Bürger und KMU im Wege steht.

Angesichts des hohen Anteils von Unternehmensfahrzeugen an den Neuzulassungen und ihres schnelleren Durchsatzes ist die Initiative jetzt erforderlich, um

die Elektrifizierung der Unternehmensflotten auf die Klimazielpfade für 2030 und 2035 und das langfristige Ziel der Emissionsfreiheit nahezu aller Kraftfahrzeuge bis 2050 auszurichten;

zeitnah für ein glaubwürdiges nachfrageseitiges Gegenstück zu den CO₂-Emissionsnormen für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge und der Verordnung über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe zu sorgen.]

[Inkrafttreten: 2027

Beginn der Verpflichtungen der Mitgliedstaaten: 2030

Zwischenziele, die auf die CO₂-Emissionsnormen für 2030 und 2035 abgestimmt sind]

1.5.2. Mehrwert aufgrund des Tätigwerdens der EU (kann sich aus unterschiedlichen Faktoren ergeben, z. B. Vorteile durch Koordinierung, Rechtssicherheit, größere

³⁴

Im Sinne des Artikels 58 Absatz 2 Buchstabe a oder b der Haushaltsordnung.

Wirksamkeit oder Komplementarität). Für die Zwecke dieses Abschnitts bezeichnet der Ausdruck „Mehrwert aufgrund des Tätigwerdens der EU“ den Wert, der sich aus dem Tätigwerden der EU ergibt und den Wert ergänzt, der andernfalls allein von den Mitgliedstaaten geschaffen worden wäre.

Gründe für Maßnahmen auf EU-Ebene (ex ante) [Unternehmensflotten werden häufig grenzüberschreitend betrieben. Nationale Maßnahmen allein haben zu Folgendem geführt:

- fragmentierten und inkohärenten Förderregelungen für emissionsfreie Unternehmensfahrzeuge (Besteuerung, Anreize, nichtsteuerliche Maßnahmen)
- ungleichen Wettbewerbsbedingungen und erhöhten Planungskosten im Falle grenzüberschreitender Flotten;
- schwächeren und ungleichen Nachfragesignalen für Hersteller und Infrastrukturbetreiber.

Die Maßnahmen auf EU-Ebene sorgen für Folgendes:

- ein kohärentes und berechenbares Nachfragesignal im gesamten Binnenmarkt, das eine bessere Ergänzung der EU-weiten CO₂-Emissionsnormen und der Verordnung über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe darstellt;
- weniger Fragmentierung und niedrigere Verwaltungs- und Befolgungskosten für grenzüberschreitend tätige Betreiber;
- einen ausgeglicheneren Zugang zu emissionsfreien Fahrzeugen, einschließlich Gebrauchtfahrzeugen, in allen Mitgliedstaaten;
- eine schnellere und wirksamere Verringerung der Emissionen von Flotten mit hoher Kilometerleistung als durch unkoordinierte nationale Regelungen.

1.5.3. Aus früheren ähnlichen Maßnahmen gewonnene Erkenntnisse

[Richtlinie über saubere Fahrzeuge – hat gezeigt, dass klare Zielvorgaben für öffentliche Aufträge die Einführung emissionsfreier Fahrzeuge beschleunigen können, dies aber nur für einen begrenzten Anteil der Flotte gilt (hauptsächlich Stadtbusse);

CO₂-Emissionsnormen für leichte und schwere Nutzfahrzeuge – bringen zwar das Angebot voran, müssen aber durch Nachfrage ergänzt werden, insbesondere in Unternehmenssegmenten mit hoher Kilometerleistung;

nationale Steuerreformen und -anreize für Unternehmensfahrzeuge – zeigen, dass gut konzipierte Steuersignale schnell zu einer Änderung der Zusammensetzung von Unternehmensflotten führen können, sind derzeit jedoch fragmentiert und begünstigen häufig immer noch konventionelle Fahrzeuge.]

1.5.4. Vereinbarkeit mit dem Mehrjährigen Finanzrahmen sowie mögliche Synergieeffekte mit anderen geeigneten Instrumenten

[Die Initiative ist regulatorischer Art und sieht keine operative Ausgabenkomponente auf EU-Ebene vor. Sie ist mit dem derzeitigen MFR vereinbar und

stützt sich – in Bezug auf Konzeption, Aushandlung, Überwachung und Bewertung – auf die bestehenden Verwaltungs- und Analysekapazitäten der zuständigen Dienststellen;

kann gegebenenfalls an bestehende Programme (Kohäsionsfonds, Aufbau- und Resilienzfazilität, Fazilität „Connecting Europe“, LIFE, InvestEU, Horizont Europa) anknüpfen, die die Mitgliedstaaten nach eigenem Ermessen zur Unterstützung von Infrastruktur- und Flotteninvestitionen nutzen können;

trägt zur Umsetzung des europäischen Grünen Deals, des Deals für eine saubere Industrie und des Aktionsplans für die europäische Automobilindustrie bei, ohne dass Änderungen an der jeweiligen Mittelausstattung erforderlich sind.]

1.5.5. Bewertung der verschiedenen verfügbaren Finanzierungsoptionen, einschließlich der Möglichkeiten für eine Umschichtung

[Da keine operativen Ausgaben auf EU-Ebene vorgesehen sind, sind keine neuen Haushaltslinien, Instrumente oder Eigenmittel erforderlich.

Der begrenzte Verwaltungs- und IT-Bedarf der Kommission (Datenverarbeitung, Analyse, Bewertung) wird durch Umschichtungen im Rahmen der bestehenden Verwaltungsmittel der zuständigen GD gedeckt.]

1.6. Laufzeit der vorgeschlagenen Maßnahme/der Initiative und Dauer der finanziellen Auswirkungen

☐ **Befristete Laufzeit**

- ☐ Laufzeit: [TT.MM.]JJJJ bis [TT.MM.]JJJJ
- ☐ Finanzielle Auswirkungen auf die Mittel für Verpflichtungen von JJJJ bis JJJJ und auf die Mittel für Zahlungen von JJJJ bis JJJJ

☒ **Unbefristete Laufzeit**

- Umsetzung mit einer Anlaufphase ab 2030
- Anschließend reguläre Umsetzung

1.7. Vorgeschlagene Haushaltsvollzugsart(en)

☒ **Direkte Mittelverwaltung** durch die Kommission

- ☒ über ihre Dienststellen, einschließlich ihres Personals in den EU-Delegationen
- ☐ über Exekutivagenturen

☐ **Geteilte Mittelverwaltung** mit Mitgliedstaaten

☐ **Indirekte Mittelverwaltung** durch Übertragung von Haushaltsvollzugsaufgaben an:

- ☐ Drittländer oder die von ihnen benannten Einrichtungen
- ☐ internationale Einrichtungen und deren Agenturen (bitte angeben)
- ☐ die Europäische Investitionsbank und den Europäischen Investitionsfonds
- ☐ Einrichtungen im Sinne der Artikel 70 und 71 der Haushaltsordnung
- ☐ öffentlich-rechtliche Körperschaften
- ☐ privatrechtliche Einrichtungen, die im öffentlichen Auftrag tätig werden, sofern ihnen ausreichende finanzielle Garantien bereitgestellt werden
- ☐ privatrechtliche Einrichtungen eines Mitgliedstaats, die mit der Einrichtung einer öffentlich-privaten Partnerschaft betraut werden und denen ausreichende finanzielle Garantien bereitgestellt werden
- ☐ Einrichtungen oder Personen, die mit der Durchführung bestimmter Maßnahmen im Bereich der Gemeinsamen Außen- und Sicherheitspolitik im Rahmen des Titels V des Vertrags über die Europäische Union betraut und die in dem maßgeblichen Basisrechtsakt benannt sind
- ☐ in einem Mitgliedstaat ansässige Einrichtungen, die dem Privatrecht eines Mitgliedstaats oder dem Unionsrecht unterliegen und im Einklang mit sektorspezifischen Vorschriften für die Betrauung mit der Ausführung von Unionsmitteln oder mit der Erteilung von Haushaltsgarantien in Betracht kommen, insofern diese Einrichtungen von öffentlich-rechtlichen Körperschaften oder von privatrechtlichen, im öffentlichen Auftrag tätig werdenden Einrichtungen kontrolliert und von den Kontrollstellen mit angemessenen finanziellen Garantien mit gesamtschuldnerischer Haftung oder gleichwertigen finanziellen Garantien ausgestattet werden, die bei jeder Maßnahme auf den Höchstbetrag der Unionsunterstützung begrenzt sein können.

Bemerkungen

2. VERWALTUNGSMABNAHMEN

2.1. Überwachung und Berichterstattung

[Die Überwachung baut auf bestehenden Fahrzeugzulassungs- und CO₂-Überwachungssystemen auf, womit eine doppelte Datenerhebung vermieden wird:]

[- Die Mitgliedstaaten werden jährlich Daten über die Zusammensetzung der Flotten großer Unternehmen (Anzahl der Fahrzeuge, Klassen, Anteile emissionsfreier Fahrzeuge) aus den nationalen Fahrzeugregistern extrahieren und übermitteln.

- Die Daten werden über das Zentralregister für die CO₂-Emissionsnormen übermittelt, das von der Europäischen Umweltagentur (EUA) unter Verwendung standardisierter digitaler Vorlagen geführt wird.

- Die Verfahren für die Verarbeitung der im Rahmen der CO₂-Emissionsnormen erhobenen Daten werden auch für die Daten der Unternehmensflotten angewendet.

- Zusätzliche Informationen über Energieverbrauch, Gebrauchtwagenmärkte und externe Kosten werden den Energiestatistiken von Eurostat, der EAFO und speziellen Studien entnommen.

]

Die Kommission wird diese Daten nutzen, um

- die Fortschritte bei der Verwirklichung der Einzelziele zu überwachen;

- regelmäßige Berichte über die Durchführung zu erstellen;

- fünf Jahre nach Geltungsbeginn und danach alle fünf Jahre eine Bewertung vorzunehmen.]

2.2. Verwaltungs- und Kontrollsystem(e)

2.2.1. Begründung der Haushaltsvollzugsart(en), des Durchführungsmechanismus/der Durchführungsmechanismen für die Finanzierung, der Zahlungsmodalitäten und der Kontrollstrategie, wie vorgeschlagen

[Da kein neues EU-Ausgabenprogramm geschaffen wird, sind die bestehenden internen Kontrollregelungen der Kommission für die begrenzten Verwaltungsausgaben angemessen.

Etwaige Unterstützung der Mitgliedstaaten für Unternehmensflotten aus EU-Mitteln unterliegt weiterhin den Kontrollregelungen der jeweiligen Finanzierungsprogramme.]

2.2.2. Angaben zu den ermittelten Risiken und dem/den zu deren Eindämmung eingerichteten System(en) der internen Kontrolle

[Die wichtigsten Risiken betreffen

Qualität und Vollständigkeit der von den Mitgliedstaaten gemeldeten Daten; uneinheitliche Umsetzung, die die Vergleichbarkeit beeinträchtigen könnte.]

[Diese Risiken werden abgemildert durch

harmonisierte Legaldefinitionen (Anwendungsbereich und Fahrzeugklassen) und klare Berichtspflichten;

Schlüssigkeitsprüfungen und erforderlichenfalls Folgeersuchen um Klarstellung.

Die Risiken für den EU-Haushalt sind minimal, da keine operativen Ausgaben getätigt werden.]

- 2.2.3. *Schätzung und Begründung der Kosteneffizienz der Kontrollen (Verhältnis zwischen den Kontrollkosten und dem Wert der betreffenden verwalteten Mittel) sowie Bewertung des erwarteten Ausmaßes des Fehlerrisikos (bei Zahlung und beim Abschluss)*

[Die Kontrollen betreffen administrative und statistische Daten, nicht finanzielle Transaktionen.

Die Kontrollen dürften nur sehr geringe Kosten verursachen, da sie sich auf bestehende Instrumente und Verfahren im Rahmen der CO₂-Überwachung und der AFIR-Berichterstattung stützen.

Das erwartete Fehlerrisiko für den EU-Haushalt ist zu vernachlässigen.]

2.3. **Prävention von Betrug und Unregelmäßigkeiten**

[Es gelten die Haushaltsordnung und der bestehende interne Kontrollrahmen. Einzelmaßnahmen sind

die systematische Qualitätskontrolle der Daten der Mitgliedstaaten (interne Kohärenz, Vergleiche im Zeitverlauf und zwischen Quellen);

die Möglichkeit, Berichtigungen oder Klarstellungen anzufordern, wenn Unstimmigkeiten oder mutmaßliche Falschmeldungen festgestellt werden;

Einsatz im Rahmen sektorspezifischer Rechtsvorschriften geschaffener Durchsetzungsinstrumente, falls erforderlich.

Da diese Verordnung keine Unterstützungsregelung aus EU-Mitteln vorsieht, ist das Betrugsrisiko zulasten des EU-Haushalts sehr gering.]

3. GESCHÄTZTE FINANZIELLE AUSWIRKUNGEN DES VORSCHLAGS/DER INITIATIVE

3.1. Betroffene Rubrik(en) des Mehrjährigen Finanzrahmens und Ausgabenlinie(n) im Haushaltsplan

- Bestehende Haushaltslinien
- Der Vorschlag hat keine Auswirkungen auf die operativen Ausgaben unter einer MFR-Rubrik.
- Die Personalausgaben werden unter der bestehenden Rubrik 7 (Europäische öffentliche Verwaltung) aus den Mitteln der zuständigen Dienststellen gedeckt. Die Ausgaben für Studien, IT-Lösungen und Bewertung werden durch Umschichtungen im Rahmen der Haushaltsmittel der zuständigen Dienststellen gedeckt.

In der Reihenfolge der Rubriken des Mehrjährigen Finanzrahmens und der Haushaltslinien.

Rubrik des Mehrjährigen Finanzrahmens	Haushaltslinie	Art der Ausgaben	Beiträge			
	Nummer	GM/NGM ³⁵	von EFTA-Ländern ³⁶	von Kandidaten ländern und potenzielle n Kandidaten ³⁷	von anderen Drittländern	andere zweckgebundene Einnahmen
	[XX.YY.YY.YY]	GM/NGM	JA/NEIN	JA/NEIN	JA/NEIN	JA/NEIN
	[XX.YY.YY.YY]	GM/NGM	JA/NEIN	JA/NEIN	JA/NEIN	JA/NEIN
	[XX.YY.YY.YY]	GM/NGM	JA/NEIN	JA/NEIN	JA/NEIN	JA/NEIN

- Neu zu schaffende Haushaltslinien

In der Reihenfolge der Rubriken des Mehrjährigen Finanzrahmens und der Haushaltslinien.

Rubrik des Mehrjährigen Finanzrahmens	Haushaltslinie	Art der Ausgaben	Beiträge			
	Nummer	GM/NGM	von EFTA-Ländern	von Kandidaten ländern und potenzielle n Kandidaten	von anderen Drittländern	andere zweckgebundene Einnahmen

³⁵ GM = Getrennte Mittel/NGM = Nichtgetrennte Mittel.

³⁶ EFTA: Europäische Freihandelsassoziation.

³⁷ Kandidatenländer und gegebenenfalls potenzielle Kandidaten des Westbalkans.

	[XX.YY.YY.YY]	GM/NG M	JA/NEI N	JA/NEIN	JA/NEI N	JA/NEIN
	[XX.YY.YY.YY]	GM/NG M	JA/NEI N	JA/NEIN	JA/NEI N	JA/NEIN
	[XX.YY.YY.YY]	GM/NG M	JA/NEI N	JA/NEIN	JA/NEI N	JA/NEIN

3.2. Geschätzte finanzielle Auswirkungen des Vorschlags auf die Mittel

3.2.1. Übersicht über die geschätzten Auswirkungen auf die operativen Mittel

- ☒ Für den Vorschlag/die Initiative werden keine operativen Mittel benötigt.
- ☐ Für den Vorschlag/die Initiative werden die folgenden operativen Mittel benötigt:

3.2.1.1. Mittel aus dem verabschiedeten Haushaltsplan

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

Rubrik des Mehrjährigen Finanzrahmens		Nummer					
GD <.....>			Jahr	Jahr	Jahr	Jahr	MFR 2021-2027 INSGESAMT
			2024	2025	2026	2027	
Operative Mittel							
Haushaltslinie	Verpflichtungen	(1a)					0,000
	Zahlungen	(2a)					0,000
Haushaltslinie	Verpflichtungen	(1b)					0,000
	Zahlungen	(2b)					0,000
Aus der Dotation bestimmter spezifischer Programme finanzierte Verwaltungsmittel							
Haushaltslinie		(3)					0,000
Mittel INSGESAMT für die GD <....>	Verpflichtungen	=1a+1b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Zahlungen	=2a+2b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
GD <.....>			Jahr	Jahr	Jahr	Jahr	MFR 2021-2027 INSGESAMT
			2024	2025	2026	2027	
Operative Mittel							
Haushaltslinie	Verpflichtungen	(1a)					0,000
	Zahlungen	(2a)					0,000
Haushaltslinie	Verpflichtungen	(1b)					0,000

		Zahlungen	(2b)						0,000
Aus der Dotation bestimmter spezifischer Programme finanzierte Verwaltungsmittel									
Haushaltslinie			(3)						0,000
Mittel INSGESAMT für die GD <....>		Verpflichtungen	=1a+1b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
		Zahlungen	=2a+2b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
				Jahr	Jahr	Jahr	Jahr		MFR 2021-2027 INSGESAMT
				2024	2025	2026	2027		
Operative	Mittel INSGESAMT	Verpflichtungen	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
		Zahlungen	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Aus der Dotation bestimmter spezifischer finanzierte Verwaltungsmittel INSGESAMT		Programme	(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Mittel INSGESAMT unter der RUBRIK <....> des Mehrjährigen Finanzrahmens		Verpflichtungen	= 4+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
		Zahlungen	= 5+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

Rubrik des Mehrjährigen Finanzrahmens	Nummer
--	--------

GD <.....>		Jahr 2024	Jahr 2025	Jahr 2026	Jahr 2027	MFR 2021- 2027 INSGESAMT
Operative Mittel						
Haushaltslinie	Verpflichtungen (1a)					0,000
	Zahlungen (2a)					0,000
Haushaltslinie	Verpflichtungen (1b)					0,000

		Zahlungen	(2b)						0,000
Aus der Dotation bestimmter spezifischer Programme finanzierte Verwaltungsmittel									
Haushaltslinie			(3)						0,000
Mittel INSGESAMT für die GD <....>		Verpflichtungen	=1a+1b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
		Zahlungen	=2a+2b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

GD <.....>			Jahr 2024	Jahr 2025	Jahr 2026	Jahr 2027	MFR 2021-2027 INSGESAMT
Operative Mittel							
Haushaltslinie	Verpflichtungen	(1a)					0,000
	Zahlungen	(2a)					0,000
Haushaltslinie	Verpflichtungen	(1b)					0,000
	Zahlungen	(2b)					0,000
Aus der Dotation bestimmter spezifischer Programme finanzierte Verwaltungsmittel							
Haushaltslinie			(3)				0,000
Mittel INSGESAMT für die GD <....>		Verpflichtungen	=1a+1b+3	0,000	0,000	0,000	0,000
		Zahlungen	=2a+2b+3	0,000	0,000	0,000	0,000

		Jahr 2024	Jahr 2025	Jahr 2026	Jahr 2027	MFR 2021-2027 INSGESAMT
Operative Mittel INSGESAMT	Verpflichtungen	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Zahlungen	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Aus der Dotation bestimmter spezifischer Programme finanzierte Verwaltungsmittel INSGESAMT		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

Mittel INSGESAMT unter der RUBRIK <...>		Verpflichtungen	= 4+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
des Mehrjährigen Finanzrahmens		Zahlungen	= 5+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
• Operative Mittel INSGESAMT (alle operativen Rubriken)	Verpflichtungen	(4)		0,000	Jahr 2025	Jahr 2026	Jahr 2027	MFR 2021-2027 INSGESAMT
	Zahlungen	(5)		0,000	0,000	0,000	0,000	
• Aus der Dotation bestimmter spezifischer Programme finanzierte Verwaltungsmittel INSGESAMT (alle operativen Rubriken)		(6)		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Mittel INSGESAMT unter den RUBRIKEN 1 bis 6 des Mehrjährigen Finanzrahmens (Referenzbetrag)	Verpflichtungen	= 4+6		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Zahlungen	= 5+6		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

Rubrik des Mehrjährigen Finanzrahmens		7	„Verwaltungsausgaben“					
GD <.....>			Jahr 2024	Jahr 2025	Jahr 2026	Jahr 2027	MFR 2021-2027 INSGESAMT	
• Personalausgaben			0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	
• Sonstige Verwaltungsausgaben			0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	
GD <.....> INSGESAMT		Mittel	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	

GD <.....>		Jahr 2024	Jahr 2025	Jahr 2026	Jahr 2027	MFR 2021-2027 INSGESAMT	
• Personalausgaben		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	
• Sonstige Verwaltungsausgaben		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	

GD <.....> INSGESAMT	Mittel	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
----------------------	--------	-------	-------	-------	-------	-------

Mittel INSGESAMT unter der RUBRIK 7 des Mehrjährigen Finanzrahmens	(Verpflichtungen insges. = Zahlungen insges.)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
--	---	-------	-------	-------	-------	-------

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

		Jahr 2024	Jahr 2025	Jahr 2026	Jahr 2027	MFR 2021-2027 INSGESAMT
Mittel INSGESAMT unter den RUBRIKEN 1 bis 7	Verpflichtungen	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
des Mehrjährigen Finanzrahmens	Zahlungen	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

3.2.1.2. Mittel aus externen zweckgebundenen Einnahmen

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

Rubrik des Mehrjährigen Finanzrahmens	Nummer
---------------------------------------	--------

GD <.....>	Jahr 2024	Jahr 2025	Jahr 2026	Jahr 2027	MFR 2021-2027 INSGESAMT
Operative Mittel					
Haushaltslinie	Verpflichtungen (1a)				0,000
	Zahlungen (2a)				0,000
Haushaltslinie	Verpflichtungen (1b)				0,000
	Zahlungen (2b)				0,000
Aus der Dotation bestimmter spezifischer Programme finanzierte Verwaltungsmittel					
Haushaltslinie	(3)				0,000
Mittel INSGESAMT	Verpflichtungen = 1a+1b+3	0,000	0,000	0,000	0,000

für die GD <....>		Zahlungen	=2a+2b+3	0,000	Jahr	0,000	Jahr	0,000	Jahr	0,000	MFR 2021-2027 INSGESAMT
GD <.....>											
Operative Mittel											
Haushaltslinie	Verpflichtungen	(1a)									0,000
	Zahlungen	(2a)									0,000
Haushaltslinie	Verpflichtungen	(1b)									0,000
	Zahlungen	(2b)									0,000
Aus der Dotation bestimmter spezifischer Programme finanzierte Verwaltungsmittel											
Haushaltslinie		(3)									0,000
Mittel INSGESAMT für die GD <....>	Verpflichtungen	=1a+1b+3		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Zahlungen	=2a+2b+3		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Operative Mittel INSGESAMT	Verpflichtungen	(4)		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Zahlungen	(5)		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Aus der Dotation bestimmter spezifischer Programme finanzierte Verwaltungsmittel INSGESAMT											
Mittel INSGESAMT unter der RUBRIK <....> des Mehrjährigen Finanzrahmens	Verpflichtungen	= 4+6		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Zahlungen	= 5+6		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Rubrik des Mehrjährigen Finanzrahmens		Nummer									

GD <.....>	Jahr	Jahr	Jahr	Jahr	Jahr	Jahr	MFR 2021-2027
------------	------	------	------	------	------	------	---------------

		2024	2025	2026	2027	INSGESAMT
Operative Mittel						
Haushaltslinie	Verpflichtungen	(1a)				0,000
	Zahlungen	(2a)				0,000
Haushaltslinie	Verpflichtungen	(1b)				0,000
	Zahlungen	(2b)				0,000
Aus der Dotation bestimmter spezifischer Programme finanzierte Verwaltungsmittel						
Haushaltslinie		(3)				0,000
	Mittel INSGESAMT					0,000
für die GD <....>	Verpflichtungen	=1a+1b+3	0,000	0,000	0,000	0,000
	Zahlungen	=2a+2b+3	0,000	0,000	0,000	0,000
GD <.....>		Jahr	Jahr	Jahr	Jahr	MFR 2021-2027 INSGESAMT
		2024	2025	2026	2027	
Operative Mittel						
Haushaltslinie	Verpflichtungen	(1a)				0,000
	Zahlungen	(2a)				0,000
Haushaltslinie	Verpflichtungen	(1b)				0,000
	Zahlungen	(2b)				0,000
Aus der Dotation bestimmter spezifischer Programme finanzierte Verwaltungsmittel						
Haushaltslinie		(3)				0,000
	Mittel INSGESAMT					0,000
für die GD <....>	Verpflichtungen	=1a+1b+3	0,000	0,000	0,000	0,000
	Zahlungen	=2a+2b+3	0,000	0,000	0,000	0,000
		Jahr	Jahr	Jahr	Jahr	MFR 2021-2027 INSGESAMT
		2024	2025	2026	2027	
Operative Mittel	Verpflichtungen	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000
	Zahlungen	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000

Aus der Dotation bestimmter spezifischer Programme finanzierte Verwaltungsmittel INSGESAMT		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Mittel INSGESAMT unter der RUBRIK <...>		= 4+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
des Mehrjährigen Finanzrahmens		= 5+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
• Operative Mittel INSGESAMT (alle operativen Rubriken)	Verpflichtungen	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000	Jahr 2027	MFR 2021-2027 INSGESAMT
	Zahlungen	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
• Aus der Dotation bestimmter spezifischer Programme finanzierte Verwaltungsmittel INSGESAMT (alle operativen Rubriken)		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Mittel INSGESAMT unter den RUBRIKEN 1 bis 6	Verpflichtungen	= 4+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Zahlungen	= 5+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
des Mehrjährigen Finanzrahmens (Referenzbetrag)								

Rubrik des Mehrjährigen Finanzrahmens	7	„Verwaltungsausgaben“
---------------------------------------	---	-----------------------

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

GD <.....>		Jahr 2024	Jahr 2025	Jahr 2026	Jahr 2027	MFR 2021-2027 INSGESAMT
• Personalausgaben		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
• Sonstige Verwaltungsausgaben		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
GD <.....> INSGESAMT	Mittel	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

GD <.....>		Jahr 2024	Jahr 2025	Jahr 2026	Jahr 2027	MFR 2021- 2027 INSGESAMT
• Personalausgaben		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
• Sonstige Verwaltungsausgaben		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
GD <.....> INSGESAMT	Mittel	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

Mittel INSGESAMT unter der RUBRIK 7 des Mehrjährigen Finanzrahmens		(Verpflichtungen insges. = Zahlungen insges.)	0,000	0,000	0,000	0,000
--	--	--	-------	-------	-------	-------

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

Mittel INSGESAMT unter den RUBRIKEN 1 bis 7 des Mehrjährigen Finanzrahmens		Jahr 2024	Jahr 2025	Jahr 2026	Jahr 2027	MFR 2021- 2027 INSGESAMT
	Verpflichtungen	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Zahlungen	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

3.2.2. Geschätzter Output, der mit operativen Mitteln finanziert wird (nicht auszufüllen im Fall dezentraler Agenturen)

Mittel für Verpflichtungen, in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

Ziele und Outputs angeben		Jahr 2024	Jahr 2025	Jahr 2026	Jahr 2027	Bei länger andauernden Auswirkungen bitte weitere Spalten einfügen (siehe 1.6)	INSGESAMT				
	OUTPUTS										
	Art ³⁸	Durch schnitt skoste n	Anzahl	Koste n	Anzahl	Koste n	Anzahl	Koste n	Anzahl	Koste n	Gesam tzahl

³⁸ Outputs sind Produkte, die geliefert, und Dienstleistungen, die erbracht werden (z. B. Zahl der Austauschstudenten, gebaute Straßenkilometer usw.).

3.2.3. Übersicht über die geschätzten Auswirkungen auf die Verwaltungsmittel

- ☒ Für den Vorschlag/die Initiative werden keine Verwaltungsmittel benötigt.
- ☐ Für den Vorschlag/die Initiative werden die folgenden Verwaltungsmittel benötigt:

3.2.3.1. Mittel aus dem verabschiedeten Haushaltsplan

BEWILLIGTE MITTEL	Jahr	Jahr	Jahr	Jahr	2021-2027 INSGESAMT
	2024	2025	2026	2027	
RUBRIK 7					
Personalausgaben	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Sonstige Verwaltungsausgaben	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Zwischensumme RUBRIK 7	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Außerhalb der RUBRIK 7					
Personalausgaben	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Sonstige Verwaltungsausgaben	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Zwischensumme außerhalb der RUBRIK 7	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
INSGESAMT	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

3.2.3.2. Mittel aus externen zweckgebundenen Einnahmen

EXTERNE ZWECKGEBUNDENE EINNAHMEN	Jahr 2024	Jahr 2025	Jahr 2026	Jahr 2027	2021-2027 INSGESAMT
RUBRIK 7					
Personalausgaben	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Sonstige Verwaltungsausgaben	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Zwischensumme RUBRIK 7	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Außerhalb der RUBRIK 7					
Personalausgaben	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Sonstige Verwaltungsausgaben	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Zwischensumme außerhalb der RUBRIK 7	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
INSGESAMT	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

3.2.3.3. Mittel insgesamt

SUMME DER BEWILLIGTEN MITTEL + EXTERNEN ZWECKGEBUNDENEN EINNAHMEN	Jahr 2024	Jahr 2025	Jahr 2026	Jahr 2027	2021-2027 INSGESAMT
RUBRIK 7					
Personalausgaben	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Sonstige Verwaltungsausgaben	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Zwischensumme RUBRIK 7	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Außerhalb der RUBRIK 7					
Personalausgaben	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Sonstige Verwaltungsausgaben	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

Zwischensumme außerhalb der RUBRIK 7	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
INSGESAMT	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

Der Mittelbedarf für Personal- und sonstige Verwaltungsausgaben wird durch der Verwaltung der Maßnahme zugeordnete Mittel der GD und/oder durch eine Umschichtung innerhalb der GD gedeckt. Hinzu kommen etwaige zusätzliche Mittel, die der für die Verwaltung der Maßnahme zuständigen GD nach Maßgabe der verfügbaren Mittel im Rahmen der jährlichen Mittelzuweisung zugeteilt werden.

3.2.4. Geschätzter Personalbedarf

- ☒ Für den Vorschlag/die Initiative wird kein Personal benötigt.
- ☐ Für den Vorschlag/die Initiative wird das folgende Personal benötigt:

3.2.4.1. Finanziert aus dem verabschiedeten Haushalt

Schätzung in Vollzeitäquivalenten (VZÄ)

BEWILLIGTE MITTEL		Jahr 2024	Jahr 2025	Jahr 2026	Jahr 2027
• Planstellen (Beamte und Bedienstete auf Zeit)					
20 01 02 01 (Zentrale Dienststellen und Vertretungen der Kommission)		0	0	0	0
20 01 02 03 (EU-Delegationen)		0	0	0	0
01 01 01 01 (Indirekte Forschung)		0	0	0	0
01 01 01 11 (Direkte Forschung)		0	0	0	0
Sonstige Haushaltslinien (bitte angeben)		0	0	0	0
• Externes Personal (in VZÄ)					
20 02 01 (VB und ANS der Globaldotation)		0	0	0	0
20 02 03 (VB, ÖB, ANS und JPD in den EU-Delegationen)		0	0	0	0
Haushaltslinie administr. Unterstützung [XX.01.YY.YY]	- in den zentralen Dienststellen	0	0	0	0
	- in den EU-Delegationen	0	0	0	0
01 01 01 02 (VB und ANS – indirekte Forschung)		0	0	0	0
01 01 01 12 (VB und ANS – direkte Forschung)		0	0	0	0
Sonstige Haushaltslinien (bitte angeben) – Rubrik 7		0	0	0	0
Sonstige Haushaltslinien (bitte angeben) – außerhalb der Rubrik 7		0	0	0	0
INSGESAMT		0	0	0	0

3.2.4.2. Finanziert aus externen zweckgebundenen Einnahmen

EXTERNE ZWECKGEBUNDENE EINNAHMEN		Jahr 2024	Jahr 2025	Jahr 2026	Jahr 2027
• Planstellen (Beamte und Bedienstete auf Zeit)					
20 01 02 01 (Zentrale Dienststellen und Vertretungen der Kommission)		0	0	0	0
20 01 02 03 (EU-Delegationen)		0	0	0	0
01 01 01 01 (Indirekte Forschung)		0	0	0	0
01 01 01 11 (Direkte Forschung)		0	0	0	0
Sonstige Haushaltslinien (bitte angeben)		0	0	0	0
• Externes Personal (in Vollzeitäquivalenten)					
20 02 01 (VB und ANS der Globaldotation)		0	0	0	0

20 02 03 (VB, ÖB, ANS und JPD in den EU-Delegationen)		0	0	0	0
Haushaltslinie administr. Unterstützung [XX.01.YY.YY]	- in den zentralen Dienststellen	0	0	0	0
	- in den EU-Delegationen	0	0	0	0
01 01 01 02 (VB und ANS – indirekte Forschung)		0	0	0	0
01 01 01 12 (VB und ANS – direkte Forschung)		0	0	0	0
Sonstige Haushaltslinien (bitte angeben) – Rubrik 7		0	0	0	0
Sonstige Haushaltslinien (bitte angeben) – außerhalb der Rubrik 7		0	0	0	0
INSGESAMT		0	0	0	0

3.2.4.3. Geschätzter Personalbedarf insgesamt

SUMME DER BEWILLIGTEN MITTEL + EXTERNEN ZWECKGEBUNDENEN EINNAHMEN	Jahr 2024	Jahr 2025	Jahr 2026	Jahr 2027
• Planstellen (Beamte und Bedienstete auf Zeit)				
20 01 02 01 (Zentrale Dienststellen und Vertretungen der Kommission)	0	0	0	0
20 01 02 03 (EU-Delegationen)	0	0	0	0
01 01 01 01 (Indirekte Forschung)	0	0	0	0
01 01 01 11 (Direkte Forschung)	0	0	0	0
Sonstige Haushaltslinien (bitte angeben)	0	0	0	0
• Externes Personal (in Vollzeitäquivalenten)				
20 02 01 (VB und ANS der Globaldotation)	0	0	0	0
20 02 03 (VB, ÖB, ANS und JPD in den EU-Delegationen)	0	0	0	0
Haushaltslinie administr. Unterstützung [XX.01.YY.YY]	- in den zentralen Dienststellen	0	0	0
	- in den EU-Delegationen	0	0	0
01 01 01 02 (VB und ANS – indirekte Forschung)	0	0	0	0
01 01 01 12 (VB und ANS – direkte Forschung)	0	0	0	0
Sonstige Haushaltslinien (bitte angeben) – Rubrik 7	0	0	0	0
Sonstige Haushaltslinien (bitte angeben) – außerhalb der Rubrik 7	0	0	0	0
INSGESAMT	0	0	0	0

Zur Schätzung der Arbeitsbelastung und des Personalbedarfs können Sie die von der GD HR erstellten Leitlinien zur Bewertung der Arbeitsbelastung heranziehen.

[Unter Berücksichtigung der insgesamt angespannten Lage in Rubrik 7 sowohl in Bezug auf die Personalausstattung als auch die Höhe der Mittel wird der Personalbedarf durch Personal der GD gedeckt, das bereits der Verwaltung der Maßnahme zugeordnet ist und/oder innerhalb der GD oder anderer Kommissionsdienststellen umgeschichtet wurde.]

Bitte beachten Sie, dass eine solche Ausnahme vor Beginn des ISC mit den zentralen Dienststellen vereinbart werden muss.

Für die Durchführung des Vorschlags benötigtes Personal (in VZÄ):

	Personal aus den Dienststellen der Kommission	Zusatzpersonal (ausnahmsweise)*
--	--	--

		Zu finanzieren aus Rubrik 7 oder Forschung	Zu finanzieren aus einer Haushaltslinie für administrative Unterstützung	Zu finanzieren aus Gebühren
Planstellen			Nicht zutreffend	
Externes Personal (VB, ANS, LAK)				

* Beschreibung der Aufgaben, die ausgeführt werden sollen durch:

Beamte und Zeitbedienstete	
Externes Personal	

3.2.5. *Einschätzung der Auswirkungen auf die Investitionen im Zusammenhang mit digitalen Technologien*

Obligatorisch: In die Tabelle unten ist die bestmögliche Einschätzung der für den Vorschlag/die Initiative erforderlichen Investitionen in digitale Technologien einzutragen.

Wenn dies für die Durchführung des Vorschlags/der Initiative erforderlich ist, sollten die Mittel unter Rubrik 7 ausnahmsweise in der dafür vorgesehenen Haushaltslinie ausgewiesen werden.

Die Mittel unter den Rubriken 1-6 sollten als „IT-Ausgaben zur Politikunterstützung für operationelle Programme“ ausgewiesen sein. Diese Ausgaben beziehen sich auf die operativen Mittel, die für die Wiederverwendung/den Erwerb/die Entwicklung von IT-Plattformen/Instrumenten verwendet werden, welche in direktem Zusammenhang mit der Durchführung der Initiative und den damit verbundenen Investitionen stehen (z. B. Lizenzen, Studien, Datenspeicherung usw.). Die in dieser Tabelle dargelegten Informationen sollten mit den Angaben in Abschnitt 4 „Digitale Aspekte“ vereinbar sein.

Mittel INSGESAMT für Digitales und IT	Jahr 2024	Jahr 2025	Jahr 2026	Jahr 2027	MFR 202 1-2027 INSGES AMT
RUBRIK 7					
IT-Ausgaben (intern)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Zwischensumme RUBRIK 7	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Außerhalb der RUBRIK 7					
IT-Ausgaben zur Politikunterstützung für operationelle Programme	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Zwischensumme außerhalb der RUBRIK 7	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
INSGESAMT	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

3.2.6. *Vereinbarkeit mit dem derzeitigen Mehrjährigen Finanzrahmen*

Der Vorschlag/Die Initiative

- ☒ kann durch Umschichtungen innerhalb der entsprechenden Rubrik des Mehrjährigen Finanzrahmens (MFR) in voller Höhe finanziert werden.
- ☐ erfordert die Inanspruchnahme des verbleibenden Spielraums unter der einschlägigen Rubrik des MFR und/oder den Einsatz der besonderen Instrumente im Sinne der MFR-Verordnung.
- ☐ erfordert eine Änderung des MFR.

3.2.7. *Beiträge Dritter*

Der Vorschlag/Die Initiative

- ☒ sieht keine Kofinanzierung durch Dritte vor.
- ☐ sieht folgende Kofinanzierung durch Dritte vor:

Mittel in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

	Jahr 2024	Jahr 2025	Jahr 2026	Jahr 2027	Insgesamt
Kofinanzierende Einrichtung					
Kofinanzierung INSGESAMT					

3.3. *Geschätzte Auswirkungen auf die Einnahmen*

- ☒ Der Vorschlag/Die Initiative wirkt sich nicht auf die Einnahmen aus.
- ☐ Der Vorschlag/Die Initiative wirkt sich auf die Einnahmen aus, und zwar
 - ☐ auf die Eigenmittel
 - ☐ auf die übrigen Einnahmen
 - ☐ Bitte geben Sie an, ob die Einnahmen bestimmten Ausgabenlinien zugeordnet sind.

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

Einnahmenlinie:	Für das laufende Haushaltsjahr zur Verfügung stehende Mittel	Auswirkungen des Vorschlags/der Initiative ⁴⁰			
		Jahr 2024	Jahr 2025	Jahr 2026	Jahr 2027
Artikel					

Bitte geben Sie für die sonstigen zweckgebundenen Einnahmen die betreffende(n) Ausgabenlinie(n) im Haushaltsplan an.

Sonstige Anmerkungen (bei der Ermittlung der Auswirkungen auf die Einnahmen verwendete Methode/Formel oder weitere Informationen).

⁴⁰

Bei den traditionellen Eigenmitteln (Zölle, Zuckerabgaben) sind die Beträge netto, d. h. abzüglich 20 % für Erhebungskosten, anzugeben.

4. DIGITALE ASPEKTE

4.1. Anforderungen von digitaler Relevanz

Die Initiative ist grundsätzlich digital, da sie den Mitgliedstaaten eine vollständig digitale Meldung der Daten von Unternehmensflotten in maschinenlesbaren Formaten vorschreibt, die Weiterverwendung der im öffentlichen Sektor vorhandenen Daten (nationale Fahrzeugregister, CO₂-Überwachung, AFIR-Berichterstattung, Energiestatistiken) fördert und den interoperablen Datenaustausch zwischen nationalen Behörden, der Kommission, der EUA und Plattformen auf EU-Ebene (z. B. EAFO) unterstützt.

•

4.2. Daten

[Die Verordnung stützt sich in erster Linie auf aggregierte, nicht personenbezogene Daten über auf Unternehmen zugelassene Fahrzeuge, aufgeschlüsselt nach Klassen und Antriebsart. [Stützen sich die Mitgliedstaaten auf nationale Daten, so werden diese gemäß den EU-Datenschutzvorschriften behandelt und der Kommission nicht in identifizierbarer Form übermittelt.](#)]

4.3. Digitale Lösungen

[Der Vorschlag baut auf bestehenden digitalen Lösungen auf und verbessert sie durch

- die Weiterverwendung und schrittweise Anpassung der für die CO₂-Überwachung, die AFIR-Umsetzung und die EAFO verwendeten Instrumente;
- die Ausrichtung der Konzepte und Datenmodelle an den bestehenden Fahrzeug- und Emissionsvorschriften;
- elektronische Schnittstellen für den Datenaustausch unter Verwendung von Standardformaten.]

4.4. Interoperabilitätsbewertung

4.5. Unterstützungsmaßnahmen für die digitale Umsetzung

[Um die Wirksamkeit und Verhältnismäßigkeit der Umsetzung zu unterstützen, wird die Kommission

- Leitlinien und standardisierter Vorlagen für die digitale Berichterstattung der Mitgliedstaaten ausarbeiten;
- gegebenenfalls technische Unterstützung bereitstellen und dabei auf vorhandene Unterstützungsinstrumente zurückgreifen;

- die Einbeziehung der Informationen über die Unternehmensflotten in die EAFO und damit verbundene Plattformen prüfen, um für mehr Transparenz zu sorgen und die analytische Auswertung der Daten zu verbessern;
 - sicherstellen, dass alle IT-Anpassungen den institutionellen Anforderungen an die IT-Governance, die Cybersicherheit und den Datenschutz entsprechen.]
-



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Straßburg, den 16.12.2025
COM(2025) 994 final

ANNEX

ANHANG

des

Vorschlags für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über saubere Unternehmensfahrzeuge

{SEC(2025) 994 final} - {SWD(2025) 1060 final} - {SWD(2025) 1061 final}

ANHANG**Tabelle 1: Mindestziele für den Anteil emissionsfreier Fahrzeuge und Ziele für den kombinierten Anteil emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge an den jährlich auf große Unternehmen zugelassenen neuen Personenkraftwagen**

Mitgliedstaat	Zielvorgabe für die kombinierten Anteile emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge ab 2030	Mindestziel für den Anteil emissionsfreier Fahrzeuge ab 2030	Zielvorgabe für die kombinierten Anteile emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge ab 2035	Mindestziel für den Anteil emissionsfreier Fahrzeuge ab 2035
Österreich	90 %	58 %	95 %	95 %
Belgien	90 %	58 %	95 %	95 %
Bulgarien	48 %	31 %	67 %	56 %
Kroatien	48 %	31 %	67 %	56 %
Zypern	55 %	36 %	76 %	64 %
Tschechien	55 %	36 %	76 %	64 %
Dänemark	90 %	58 %	95 %	95 %
Estland	55 %	36 %	76 %	64 %
Finnland	83 %	54 %	95 %	95 %
Frankreich	69 %	45 %	95 %	80 %
Deutschland	83 %	54 %	95 %	95 %
Griechenland	48 %	31 %	67 %	56 %
Ungarn	48 %	31 %	67 %	56 %
Irland	90 %	58 %	95 %	95 %
Italien	69 %	45 %	95 %	80 %
Lettland	48 %	31 %	67 %	56 %
Litauen	48 %	31 %	67 %	56 %
Luxemburg	90 %	58 %	95 %	95 %
Malta	69 %	45 %	95 %	80 %
Niederlande	90 %	58 %	95 %	95 %
Polen	48 %	31 %	67 %	56 %
Portugal	48 %	31 %	67 %	56 %
Rumänien	48 %	31 %	67 %	56 %
Slowakei	48 %	31 %	67 %	56 %
Slowenien	55 %	36 %	76 %	64 %
Spanien	55 %	36 %	76 %	64 %
Schweden	90 %	58 %	95 %	95 %

Tabelle 2: Mindestziele für den Anteil emissionsfreier Fahrzeuge und Ziele für den kombinierten Anteil emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge an den jährlich auf große Unternehmen zugelassenen neuen leichten Nutzfahrzeuge

Mitgliedstaat	Zielvorgabe für die kombinierten Anteile emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge ab 2030	Mindestziel für den Anteil emissionsfreier Fahrzeuge ab 2030	Zielvorgabe für die kombinierten Anteile emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge ab 2035	Mindestziel für den Anteil emissionsfreier Fahrzeuge ab 2035
Österreich	52 %	47 %	95 %	95 %
Belgien	52 %	47 %	95 %	95 %
Bulgarien	28 %	25 %	67 %	56 %
Kroatien	28 %	25 %	67 %	56 %
Zypern	32 %	29 %	76 %	64 %
Tschechien	32 %	29 %	76 %	64 %
Dänemark	52 %	47 %	95 %	95 %
Estland	32 %	29 %	76 %	64 %
Finnland	48 %	43 %	95 %	95 %
Frankreich	40 %	36 %	95 %	80 %
Deutschland	48 %	43 %	95 %	95 %
Griechenland	28 %	25 %	67 %	56 %
Ungarn	28 %	25 %	67 %	56 %
Irland	52 %	47 %	95 %	95 %
Italien	40 %	36 %	95 %	80 %
Lettland	28 %	25 %	67 %	56 %
Litauen	28 %	25 %	67 %	56 %
Luxemburg	52 %	47 %	95 %	95 %
Malta	40 %	36 %	95 %	80 %
Niederlande	52 %	47 %	95 %	95 %
Polen	28 %	25 %	67 %	56 %
Portugal	28 %	25 %	67 %	56 %
Rumänien	28 %	25 %	67 %	56 %
Slowakei	28 %	25 %	67 %	56 %
Slowenien	32 %	29 %	76 %	64 %
Spanien	32 %	29 %	76 %	64 %
Schweden	52 %	47 %	95 %	95 %