

**16.03.26****Empfehlungen**  
der Ausschüsse

EU - U - Vk - Wi

zu Punkt ... der 1063. Sitzung des Bundesrates am 27. März 2026

**Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EU) 2019/631 in Bezug auf CO<sub>2</sub>-Emissionsnormen für neue leichte Nutzfahrzeuge und die Fahrzeugkennzeichnung sowie zur Aufhebung der Richtlinie 1999/94/EG****COM(2025) 995 final; Ratsdok. 17010/25**

Der federführende Ausschuss für Fragen der Europäischen Union (EU),  
der Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (U),  
der Verkehrsausschuss (Vk) und  
der Wirtschaftsausschuss (Wi)

empfehlen dem Bundesrat, zu der Vorlage gemäß §§ 3 und 5 EUZBLG wie folgt  
Stellung zu nehmen:

EU  
Vk  
Wi  
(bei An-  
nahme  
entfallen  
Ziffer 3  
bis  
Ziffer 11)

- 1.a) Der Bundesrat begrüßt das Ziel der Kommission, die Wettbewerbsfähigkeit der EU-Automobilindustrie zu steigern. Aus Sicht des Bundesrates ist der Verordnungsvorschlag aber nicht geeignet zur Erreichung dieses Ziels. Die Auflagen und Vorgaben für die unter starkem weltweiten Wettbewerbsdruck stehende Automobilindustrie müssen tatsächlich reduziert statt durch neue Regularien ersetzt werden. Der Bundesrat bittet daher die Bundesregierung, sich im weiteren Verlauf der Verhandlungen für umfassende Verbesserungen einzusetzen.

- b) Der Bundesrat spricht sich für eine echte Technologieoffenheit aus. Dazu gehört die Einführung einer eigenen Kategorie für nur mit klimaneutralen Kraftstoffen betankte Fahrzeuge, die ebenfalls als Nullemissionsfahrzeuge auf die Flottengrenzwerte angerechnet werden dürfen. Auch darf der sog. Utility-Faktor für Plug in-Hybride und Fahrzeuge mit Reichweitenverlängerer nicht weiter verschärft werden, damit diese Fahrzeuge weiterhin zu den Flottenzielen beitragen können. Andernfalls drohen sie bereits ab 2027 sukzessive aus dem Markt gedrängt zu werden, was die von der Kommission vorgeschlagene Möglichkeit zur Zulassung über 2035 hinaus konterkarieren würde.
- c) Der Bundesrat sieht es kritisch, dass erst ab 2035 eine Kompensation von verbleibenden CO<sub>2</sub>-Emissionen durch Quoten für grünen Stahl und klimaneutrale Kraftstoffe eingeführt werden soll. Statt dieser späten und restriktiven Anrechnung fordert der Bundesrat eine bereits früher einsetzende, unbürokratische, flexible und höhere Anrechenbarkeit von klimafreundlichen Werk- und Kraftstoffen. Nur so kann deren Produktionshochlauf bereits vor 2035 wirksam angereizt werden. Die Kompensation durch klimaneutrale Kraftstoffe sollte zudem über eine Erhöhung der Beimischungsquoten statt – wie vorgesehen – über verpflichtende Zertifikatskäufe erfolgen, um auch bei Bestandsfahrzeugen Einsparungen von CO<sub>2</sub>-Emissionen zu erreichen.
- d) Der Bundesrat spricht sich dafür aus, das Erreichen der Flottengrenzwerte im Zeitraum bis 2035 durch eine Durchschnittsberechnung über mehrere Jahre zu bewerten. Dies würde mehr Flexibilität in den Fahrplan bis 2035 bringen und helfen, unnötige und wirtschaftspolitisch schädliche Strafzahlungen zu vermeiden.

EU  
Wi  
(bei An-  
nahme  
entfällt  
Ziffer 9)

- 2. Die gesteigerte Berücksichtigung kleiner Elektrofahrzeuge in Artikel 1 Absatz 5 (Änderung von Artikel 5 der aktuellen Verordnung (EU) 2019/631) ist nicht geeignet, die Ziele der Nutzung sauberer und erschwinglicher Mobilität durch den Verbraucher und der Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit und Nachhaltigkeit der europäischen Automobilindustrie zu erreichen. Die Länge eines PKW lässt keine Rückschlüsse auf dessen Erschwinglichkeit, Klimafreundlichkeit oder Nachhaltigkeit zu. Angesichts der traditionellen Modellgestaltung der Hersteller bevorteilt sie zudem einseitig bestimmte Hersteller. Sie lässt außer Acht, dass die Hersteller damit gezwungen werden, kleinere (nicht günstigere oder nach-

haltigere) Modelle anzubieten. Die Kundennachfrage wird sich aber nach deren Bedürfnissen und dem Preis (nicht der Länge) orientieren.

U  
(entfällt  
bei An-  
nahme  
von  
Ziffern 1  
a) bis d))

3. Der Bundesrat ist davon überzeugt, dass die Zukunftsfähigkeit der Automobilwirtschaft in Deutschland und der Europäischen Union angesichts zunehmender internationaler Konkurrenz wesentlich davon abhängt, dass ihr der Umstieg auf emissionsfreie Antriebssysteme gelingt.

U  
(entfällt  
bei An-  
nahme  
von  
Ziffern 1  
a) bis d))

4. Aus Sicht des Bundesrates sind Investitions- und Planungssicherheit für die Automobilwirtschaft wesentliche Erfolgsfaktoren für ihren Transformationsprozess. Er sieht daher mit Sorge, dass die Kommission durch erneute Anpassungen des Transformationsziels den in zahlreichen Unternehmen der Automobilwirtschaft bereits eingeleiteten Transformationsprozess behindern oder verlangsamen könnte. Dies könnte sich letztlich auch nachteilig auf die Wirtschaftskraft der Länder auswirken.

U  
(entfällt  
bei An-  
nahme  
von  
Ziffern 1  
a) bis d))

5. Der Bundesrat lehnt die Absenkung des Ziels für die durchschnittliche Emissionsminderung bei der Neufahrzeugflotte auf 90 Prozent für das Zieljahr 2035 ab. Eine solche Änderung würde den Umstieg auf die Elektromobilität schwächen, die Einhaltung rechtlich bindender Klimaschutzziele ohne hinreichende Alternativmaßnahmen erschweren und zudem den Wettbewerbsvorteil solcher Automobilunternehmen schmälern, die im Vertrauen auf die geltende Regulierung bereits erhebliche Investitionen in die Umstellung der Antriebssysteme investiert haben. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, sich in den europäischen Verhandlungen für eine Beibehaltung der bestehenden Minderungsziele einzusetzen.

U  
(entfällt  
bei An-  
nahme  
von  
Ziffern 1  
a) bis d))

6. Der Bundesrat weist darauf hin, dass eine verzögerte Flottenumstellung hin zu emissionsfreien Fahrzeugen die Einhaltung der ambitionierten Grenzwerte zum Schutz der menschlichen Gesundheit aus der novellierten Luftqualitätsrichtlinie (EU) 2024/2881 ab dem Jahr 2030 zusätzlich erschweren kann. Ein reduzierter Beitrag der Fahrzeugflotte zur Minderung von Luftschadstoffen erhöht das Risiko, dass strengere lokale Maßnahmen gemäß Anhang VIII der Luftqualitätsrichtlinie, beispielsweise Niedrig- oder Nullemissionszonen, im Rahmen der

Luftreinhalteplanung ergriffen werden müssen, um das fehlende Wirkpotenzial mindestens temporär aufzufangen.

U  
(entfällt  
bei An-  
nahme  
von  
Ziffern 1  
a) bis d))

7. Der Bundesrat erkennt in den vorgelegten Vorschlägen verschiedene neue Regulierungselemente, die regelungssystematisch nicht zum Ziel der bestehenden Verordnung, den CO<sub>2</sub>-Ausstoß von Fahrzeugen im Betrieb zu reduzieren, passen. Der Bundesrat weist darauf hin, dass dieses Vorgehen im Widerspruch zur seitens der Kommission geplanten Vereinfachung des europäischen Rechts steht. Durch die vorgesehenen Änderungen würde die europäische Regulierung im Gegenteil deutlich bürokratischer, komplexer und schwieriger zu überprüfen.

U  
(entfällt  
bei An-  
nahme  
von  
Ziffern 1  
a) bis d))

8. Der Bundesrat hält einen Produktionshochlauf kohlenstoffarmen Stahls für erforderlich, um die Industriestandorte in Deutschland und Europa zukunftsfest zu machen. Eine geeignete Unterstützung des Transformationsprozesses dieser Branche ist unverzichtbar. Der Bundesrat hält es jedoch für ungeeignet, diese Unterstützung über die vorgesehene Anrechenbarkeit kohlenstoffarmen Stahls auf die CO<sub>2</sub>-Emissionsnormen für Neufahrzeuge zu erreichen, weil die vorgesehene Anrechenbarkeit nicht zur mit der bestehenden Verordnung intendierten Reduktion klimaschädlicher CO<sub>2</sub>-Emissionen im Fahrzeugbetrieb beiträgt. Ein Fahrzeug stößt im Betrieb nicht weniger CO<sub>2</sub> aus, weil im Fahrzeug – richtigerweise – grüner Stahl verbaut wurde. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, sich in den europäischen Verhandlungen für eine entsprechende Anpassung des Vorschlags einzusetzen.

U  
(entfällt  
bei An-  
nahme  
von  
Ziffern 1  
a) bis d)  
oder  
Ziffer 2)

9. Der Bundesrat würdigt den industriepolitischen Ansatz, die Produktion von in der EU hergestellten kleinen Elektrofahrzeugen anzureizen, auch um die Elektromobilität bezahlbarer zu machen und die Industriestandorte in Deutschland und der Europäischen Union zu stärken. Er gibt jedoch zu bedenken, dass die vorgesehene Multiplikatorregelung dazu führt, dass Hersteller weniger reale Emissionsminderungen im Fahrzeugbetrieb erbringen müssen, was somit dem Ziel der bestehenden Verordnung entgegensteht. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, sich in den europäischen Verhandlungen für eine entsprechende Anpassung des Vorschlags einzusetzen.

U  
(entfällt  
bei An-  
nahme  
von  
Ziffern 1  
a) bis d))

10. Der Bundesrat erneuert seine bereits mehrfach festgelegte Position, dass erneuerbare Kraftstoffe gerade im Luft- und Schiffsverkehr eingesetzt werden sollten, weil sich für diese Bereiche keine geeigneten Alternativen zur Dekarbonisierung abzeichnen (zum Beispiel BR-Drucksache 686/25 (Beschluss) und BR-Drucksache 778/25 (Beschluss)). Wie in diesen Beschlüssen ausgeführt, hält er es weiterhin für erforderlich, Maßnahmen zu ergreifen, damit die begrenzten Mengen erneuerbarer Kraftstoffe vorrangig für diese Bereiche vorgehalten werden. Im Umkehrschluss hält der Bundesrat die vorgesehene Einführung von Anrechnungsmechanismen für erneuerbare Kraftstoffe auf die Zielwerte von PKW somit nicht für den richtigen Weg. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, sich in den europäischen Verhandlungen für eine entsprechende Anpassung des Vorschlags einzusetzen.

U  
(entfällt  
bei An-  
nahme  
von  
Ziffern 1  
a) bis d))

11. Der Bundesrat nimmt Untersuchungen zur Kenntnis, nach denen der Vorschlag der Kommission im Ergebnis zu einem deutlich geringeren Anteil von emissionsfreien PKW an allen Neuzulassungen ab dem Jahr 2035 führen könnte. Er nimmt zudem zur Kenntnis, dass aufgrund der regulatorischen Annahmen zum elektrischen und somit emissionsfreien Fahranteil bei Hybridfahrzeugen noch deutlich geringere Neuzulassungsanteile möglich werden. Er regt in diesem Zusammenhang an, den sogenannten „Utility Factor“ von Hybridfahrzeugen, mit dem der elektrische und somit emissionsfreie Fahranteil bei Hybridfahrzeugen definiert wird, an die oftmals geringeren realen elektrischen Fahranteile angepasst wird. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, sich in den europäischen Verhandlungen für einen realistischen Faktor einzusetzen.

U

12. Der Bundesrat begrüßt die Harmonisierung der Fahrzeugkennzeichnung, die Ausweitung der Kennzeichnungspflichten (im Vergleich zur Richtlinie 1999/94/EG) auf leichte Nutzfahrzeuge, die Bereitstellung spezifischer Informationen für emissionsfreie Fahrzeuge sowie die Einführung einer Produktdatenbank zur Bereitstellung von Informationen über die Klima- und Energieeffizienz der in Verkehr gebrachten Fahrzeugmodelle. Der Bundesrat stimmt der Auffassung der Kommission zu, dass mit der Harmonisierung Kosteneinsparungen für die nationalen Behörden verbunden sind.

U

13. Aus Gründen der Rechtssicherheit bei der praktischen Anwendung der Regelungen zur Fahrzeugkennzeichnung hält der Bundesrat in einigen Punkten detailliertere Regelungen für erforderlich.

- a) Für das Format der Kennzeichnung nach Anhang IIIa Teil II Buchstaben a und b hält der Bundesrat Vorgaben für die Mindestabmessungen für erforderlich. Der Hinweis auf das Format der „entsprechenden Leitlinien, die der Verordnung (EU) 2017/1369 beigefügt sind“, greift ins Leere, weil es keine entsprechenden Regelungen gibt. Der Bundesrat empfiehlt ferner, neben den oben genannten Kennzeichnungsvorgaben nach Anhang IIIa in der Printwerbung alternativ auch die textliche Darstellung der Informationen zu gestatten – und auch hierbei Vorgaben an die Mindestgröße der Schrift zu machen.
- b) Ein Fahrzeugmodell kann Fahrzeuge aus ein, zwei oder mehreren CO<sub>2</sub>-Emissionsklassen umfassen. Der Bundesrat hält es für erforderlich, aufzuzeigen, wie in der Werbung die Standard-Fahrzeugkennzeichnung nach Anhang IIIa Teil II Buchstabe a so gestaltet werden kann, dass ein Fahrzeugmodell dargestellt werden kann, welches mehrere CO<sub>2</sub>-Emissionsklassen umfasst. Auch für die Abbildung der Vereinfachten Fahrzeugkennzeichnung nach Anhang IIIa Teil II Buchstabe b hält der Bundesrat eine Klarstellung für erforderlich, ob sich diese auf ein Fahrzeugmodell bezieht, das mehrere CO<sub>2</sub>-Emissionsklassen umfasst, und ob bei Fahrzeugmodellen, die ausschließlich eine CO<sub>2</sub>-Emissionsklasse umfassen, das Zeigen eines einzigen Pfeils ausreicht.
- c) Der Bundesrat hält es ferner für erforderlich, dass der Zeitpunkt sowie die Mindestanforderungen bezüglich der Verbraucherinformation in Online-Fahrzeugkonfiguratoren über die Auswirkung der spezifischen Fahrzeugausrüstung auf CO<sub>2</sub>-Emissionen und weitere Parameter detaillierter geregelt werden.
- U 14. Der Bundesrat hält es für erforderlich, dass die Produktdatenbank für die Fahrzeugkennzeichnung so gestaltet werden sollte, dass das Risiko von Fehleingaben sowie der Aufwand für Hersteller, Importeure und Händler bei Nutzung der Datenbank minimiert wird. Ferner hält es der Bundesrat für erforderlich, dass alle vorhandenen, digitalen Datenquellen genutzt werden, um allen Beteiligten die Umsetzung der Pflichten und auch die Nutzung von Informationsrechten in Bezug auf Fahrzeugkennzeichnung zu erleichtern. Der Bundesrat weist auf die Online-Bereitstellung der Übereinstimmungsbescheinigungen aller neu hergestellten Fahrzeuge nach Artikel 12 der Verordnung (EU) 2018/858 hin. Der

Bundesrat hält es für erforderlich, den Vorschlag der Kommission hinsichtlich der Digitalisierung der Fahrzeugkennzeichnung zu verbessern.

- a) Der Bundesrat sieht das Risiko, dass die fahrzeugindividuellen Informationen der online bereitgestellten Übereinstimmungsbescheinigungen nach Verordnung (EU) 2018/858 einerseits und die modellbezogenen Informationen der Produktdatenbank andererseits Unstimmigkeiten aufweisen können. So besteht die Möglichkeit, dass die Übereinstimmungsbescheinigung eines Fahrzeugs höhere CO<sub>2</sub>-Emissionen aufweist als für das entsprechende Fahrzeugmodell in der Produktdatenbank eingetragen ist, sodass diese Daten nicht im Einklang sind. Der Bundesrat hält daher Mechanismen für erforderlich, die die Unstimmigkeiten der beiden Datenbanken durch automatisierte Verfahren verhindern. Der Bundesrat empfiehlt, die online bereitgestellten Übereinstimmungsbescheinigungen zu verwenden, um daraus die modellbezogenen Daten der Produktdatenbank zu erzeugen und zu aktualisieren. Dies würde einerseits die Hersteller von der Pflege der Produktdatenbank entlasten und andererseits das Risiko abweichender Informationen in den beiden Datenbanken ausschließen. Der Bundesrat weist darauf hin, dass ein Vergleich der beiden Datenbanken im Rahmen der Marktüberwachung einen erheblichen Zusatzaufwand bedeuten würde und daher aus Ressourcengründen nicht geleistet werden kann.
- b) Darüber hinaus weist der Bundesrat darauf hin, dass den Marktüberwachungsbehörden keine geeigneten Tools zur Verfügung stehen, um die in der Produktdatenbank für ein Fahrzeugmodell angegebene Spanne der Emissionen und Strom- bzw. Kraftstoffverbräuche zu überprüfen. Auch aus diesem Grund hält der Bundesrat den automatisierten Abgleich der beiden Datenbanken für dringend erforderlich, um die Zuverlässigkeit der Angaben in der Produktdatenbank sicherzustellen.
- c) Aufgrund der Erfahrungen im Rahmen der Marktüberwachung erwartet der Bundesrat, dass im Gebrauchtwagenhandel eine hohe Fehlerquote bei der Erstellung der Standard-Fahrzeugkennzeichnung nach Anhang IIIa Teil II Buchstabe a zu erwarten ist. Daraus, dass die Kontrolle des Gebrauchtwagenhandels auch für die Marktüberwachungsbehörden neu hinzukommt und hierbei zudem ein hohe Fehlerquote zu erwarten ist, ergibt sich ein erhöhter Ressourcenbedarf in den Marktüberwachungsbehörden. Der Bundesrat hält es daher für dringend erforderlich, dem Fahrzeughandel ein digitales Tool zur Verfügung zu stellen, das auf die Daten der – gemäß Verordnung (EU)

2018/858 – online bereitgestellten Übereinstimmungsbescheinigungen zugehört und mit dem die Standard-Fahrzeugkennzeichnung erzeugt werden kann. Auf diese Weise kann die Fehlerquote im Gebrauchtwagenhandel deutlich gesenkt werden.

- d) Der Bundesrat weist darauf hin, dass eine Kontrolle der von den Herstellern in der Produktdatenbank freiwillig eingegebenen Informationen nach Nr. 14 bis 16 der Anlage IIIa Teil 3 (zum Beispiel CO<sub>2</sub>-Emissionen über den gesamten Lebenszyklus des Fahrzeugs nach Artikel 7a Absatz 2) mit erheblichem Aufwand verbunden ist und deshalb durch die Marktüberwachungsbehörden nach Artikel 15b Absatz 1 aufgrund der erheblichen, erforderlichen Ressourcen nicht geleistet werden kann. Der Bundesrat lehnt daher die Kontrolle dieser Angaben im Rahmen der Marktüberwachung ab.
- e) Der Bundesrat weist darauf hin, dass die Fahrzeuge eines Modells hinsichtlich ihrer technischen Eigenschaften, wie zum Beispiel Kraftstoffbedarf und Emissionen, in einer gewissen Spanne variieren. Die Produktdatenbank enthält daher lediglich aggregierte Informationen über die Spanne der technischen Eigenschaften eines Fahrzeugmodells. In der Standard-Fahrzeugkennzeichnung nach Anhang IIIa Teil II Buchstabe a sind dagegen die fahrzeugindividuellen Informationen angegeben. Der Bundesrat sieht das Risiko, dass diese unterschiedlichen Informationen einerseits in der Standard-Fahrzeugkennzeichnung und andererseits in der dort über den QR-Code verlinkten Produktdatenbank bei Verbraucherinnen und Verbrauchern zu Verwirrung führen könnten. Der Bundesrat hält es daher für erforderlich, Verbraucherinnen und Verbraucher in geeigneter Weise zu informieren, so dass sie die Daten aus den unterschiedlichen Quellen einordnen können.

EU  
U  
Vk  
Wi

15. Der Bundesrat übermittelt diese Stellungnahme direkt an die Kommission.