

11.06.26

Unterrichtung

durch die Europäische Kommission

Stellungnahme der Europäischen Kommission zu dem Beschluss des Bundesrates zum Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EU) 2019/631 in Bezug auf CO₂-Emissionsnormen für neue leichte Nutzfahrzeuge und die Fahrzeugkennzeichnung sowie zur Aufhebung der Richtlinie 1999/94/EG

C(2026) 4052 final



EUROPÄISCHE KOMMISSION

Brüssel, 10.6.2026
C(2026) 4052 final

Sehr geehrter Herr Bundesratspräsident,

die Kommission dankt dem Bundesrat für seine Stellungnahme zum Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EU) 2019/631 in Bezug auf CO₂-Emissionsnormen für neue leichte Nutzfahrzeuge und die Fahrzeugkennzeichnung sowie zur Aufhebung der Richtlinie 1999/94/EG (COM(2025) 995 final).

Dieser Vorschlag ist Teil des von der Kommission am 16. Dezember 2025 vorgelegten Automobilpakets, mit dem ein ehrgeiziger, und dennoch pragmatischer politischer Rahmen festgelegt wird, um den Übergang des Automobilsektors zu sauberer Mobilität zu unterstützen

Die Kommission nimmt die Ansichten des Bundesrates zur Überarbeitung der CO₂-Emissionsnormen für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge zur Kenntnis und stellt fest, dass der Vorschlag der Kommission weiterhin deutliche Signale für eine emissionsfreie Mobilität sendet, gleichzeitig aber für mehr Technologieneutralität sorgt und den Herstellern Flexibilität bietet, um ihre CO₂-Zielvorgaben zu erreichen. In der Anlage finden Sie eine ausführliche Antwort auf die in der Stellungnahme angesprochenen Punkte.

Die Stellungnahme des Bundesrates wurde den Vertretern der Kommission im Rahmen der laufenden Verhandlungen mit den gesetzgebenden Organen, dem Europäischen Parlament und dem Rat, übermittelt und fließt in die Beratungen ein.

*Herrn Dr. Andreas Bovenschulte
Präsident des Bundesrates
Leipziger Straße 3-4
10117 Berlin
ALLEMAGNE/DUITSLAND*

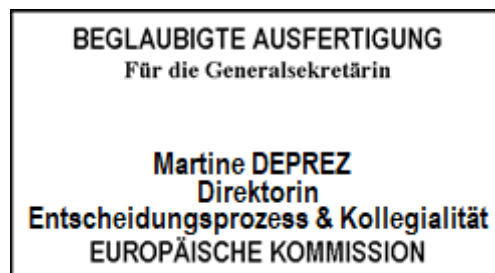
zu Drucksache 68/26 (Beschluss) (2)

Die Kommission hofft, dass die vom Bundesrat angesprochenen Punkte mit diesen Ausführungen geklärt werden können, und sieht der Fortsetzung des politischen Dialogs erwartungsvoll entgegen.

Mit freundlichen Grüßen

Maroš Šefčovič
Mitglied der Kommission

Wopke Hoekstra
Mitglied der Kommission



Anhang

Die Kommission hat alle in der Stellungnahme des Bundesrates aufgeworfenen Fragen sorgfältig geprüft und merkt dazu Folgendes an:

In der Stellungnahme wird darauf hingewiesen, dass sich der Bundesrat für Technologieoffenheit ausspricht und insbesondere die Einführung einer eigenen Kategorie für nur mit klimaneutralen Kraftstoffen betankte Fahrzeuge befürwortet, die seiner Ansicht als Nullemissionsfahrzeuge auf die Flottengrenzwerte angerechnet werden sollten. Gemäß dem Legislativvorschlag ist es angezeigt, Emissionseinsparungen durch die Verwendung nachhaltiger erneuerbarer Kraftstoffe im Rahmen der CO₂-Emissionsnormen anzuerkennen, um den Herstellern mehr Flexibilität einzuräumen und Investitionen in die Entwicklung der Wertschöpfungskette für nachhaltige erneuerbare Kraftstoffe zu unterstützen, da solche Kraftstoffe bei der Dekarbonisierung des Verkehrs weiterhin eine Rolle spielen werden. Die Option, Fahrzeuge zu berücksichtigen, die ausschließlich mit nachhaltigen erneuerbaren Kraftstoffen betrieben werden, wurde in der dem Vorschlag beigefügten Folgenabschätzung geprüft, aber aufgrund ihrer aufwendigen Umsetzung und der Tatsache, dass nachhaltige erneuerbare Kraftstoffe bereits unter das vorgeschlagene Kraftstoffgutschriftensystem fallen, nicht weiterverfolgt.

In Bezug auf die Auffassung des Bundesrates, dass der Nutzfaktor für Plug-in-Hybridfahrzeuge und Elektrofahrzeuge mit Reichweitenverlängerer nicht weiter verschärft werden sollte, stellt die Kommission fest, dass nach wie vor eine erhebliche Diskrepanz zwischen den CO₂-Emissionswerten dieser Fahrzeuge im tatsächlichen Fahrbetrieb und im Labor besteht, wobei die CO₂-Emissionswerte im tatsächlichen Fahrbetrieb durchschnittlich 3,5-mal höher sind. Die für 2027 geplante Anpassung der Nutzfaktoren wird sicherstellen, dass die Ergebnisse der Laborprüfungen für alle Antriebsstränge die tatsächliche Nutzung ähnlich gut wiedergeben.

In Bezug auf die Auffassung des Bundesrates, dass die Gutschriftenmechanismen vor 2035 beginnen und eine höhere, flexible Anrechenbarkeit ohne Verwaltungsaufwand vorsehen sollten, stellt die Kommission fest, dass die Einführung der Mechanismen ab 2035 geplant ist, um die Technologieneutralität zu verbessern und zu ermöglichen, dass ab diesem Zeitpunkt alle Fahrzeugantriebsstränge in Verkehr gebracht werden können, sofern die CO₂-Emissionen ausgeglichen werden. Vor 2035 ermöglichen die Zielvorgaben bereits das Inverkehrbringen aller Antriebsstrangarten, weshalb die Gutschriftenmechanismen nicht erforderlich sind. Die Kommission weist ferner darauf hin, dass die Gutschriften gedeckelt wurden, um weiterhin ein starkes langfristiges Signal für emissionsfreie Mobilität und Investitionen in die emissionsfreie Wertschöpfungskette zu senden. Die Kommission möchte

zudem klarstellen, dass die Gutschriften für nachhaltige erneuerbare Kraftstoffe auf der Grundlage der tatsächlich in Verkehr gebrachten Kraftstoffe bestimmt werden und dass es nicht erforderlich ist, Zertifikate zu erwerben.

In Bezug auf die Auffassung des Bundesrates, dass das Erreichen der Flottengrenzwerte im Zeitraum bis 2035 durch eine Durchschnittsberechnung über mehrere Jahre bewertet werden sollte, stellt die Kommission fest, dass sie einen solchen Ansatz für den Zeitraum 2030 bis 2032 vorgeschlagen hat, um den Herstellern mehr Flexibilität zu bieten, da die Hersteller in den ersten Jahren eines neuen fünfjährigen Erfüllungszeitraums bei der Anpassung ihres Produktangebots und der Erreichung ihrer Zielvorgaben in der Regel mit den größten Herausforderungen konfrontiert sind.

Die Kommission nimmt erfreut zur Kenntnis, dass der Bundesrat die Harmonisierung der Fahrzeugkennzeichnung, die Ausweitung der Kennzeichnungsvorschriften auf leichte Nutzfahrzeuge, die Bereitstellung spezifischer Informationen für emissionsfreie Fahrzeuge und die Einführung einer Produktdatenbank zur Bereitstellung von Informationen über die Klima- und Energieeffizienz der in Verkehr gebrachten Fahrzeugmodelle begrüßt.

Die Stellungnahme des Bundesrates enthält detaillierte Ansichten zu einigen Bestimmungen über die Fahrzeugkennzeichnung. Insbesondere hält es der Bundesrat für erforderlich, für das Format der Kennzeichnung spezifische Vorgaben für Mindestabmessungen festzulegen, in gedruckter Werbung alternativ auch die textliche Darstellung der Informationen zu gestatten und in der Fahrzeugkennzeichnung klarzustellen, wenn ein Modell mehrerer CO₂-Klassen umfassen kann. Die Kommission weist darauf hin, dass sie vorgeschlagen hat, bei allen Aspekten, die in ihrem Vorschlag nicht genannt werden, z. B. den Abmessungen, den Leitlinien zur Verordnung (EU) 2017/1369 zu folgen. Die Kommission stellt ferner fest, dass Werbematerial zu einem oder mehreren Fahrzeugmodellen die Werte der technischen Parameter sämtlicher Fahrzeuge, auf die es sich bezieht, oder die Spanne zwischen dem niedrigsten und dem höchsten Wert sämtlicher technischen Parameter dieser Fahrzeuge enthalten muss. Die technischen Parameter sind in Anhang IIIa Teil 2 festgelegt, darunter die CO₂-Klasse. Die Kennzeichnung selbst muss nur für einzelne Fahrzeuge und nicht für Werbematerial zu einem oder mehreren Fahrzeugmodellen angezeigt werden.

Der Bundesrat hält es ferner für erforderlich, den Zeitpunkt und die Mindestanforderungen bezüglich der Verbraucherinformation in Online-Fahrzeugkonfiguratoren zu regeln. Die Kommission weist darauf hin, dass sie vorgeschlagen hat, dass Online-Fahrzeugkonfiguratoren den Verbraucherinnen und Verbrauchern deutlich aufzeigen sollten, wie sich die jeweilige spezifische Ausrüstung und optionale Zusatzausrüstung auf die Werte der technischen Parameter auswirken. Dies gilt ab zwölf Monaten nach Inkrafttreten der Verordnung.

Der Bundesrat hält es für erforderlich, dass die Produktdatenbank so gestaltet werden sollte, dass das Risiko von Fehleingaben und der Verwaltungsaufwand minimiert werden,

und äußert Bedenken hinsichtlich des Risikos von Unstimmigkeiten zwischen der Produktdatenbank und der elektronischen Übereinstimmungsbescheinigung, wobei er betont, dass die Marktüberwachungsbehörden die in die Produktdatenbank eingegebenen Daten nicht überprüfen können. Die Kommission weist darauf hin, dass die Hersteller dafür zuständig sein werden, die Daten in die Produktdatenbank einzugeben und sicherzustellen, dass sie korrekt und aktuell sind. Zu diesem Zweck können sie sich auf digitale Mittel, einschließlich der elektronischen Übereinstimmungsbescheinigungen ihrer Fahrzeuge, stützen. Der Vorschlag sieht vor, dass die Marktüberwachungsbehörden der Mitgliedstaaten dafür zuständig sind, die Einhaltung der Vorschriften sicherzustellen, und dass die Mitgliedstaaten Vorschriften über die Durchsetzungsmechanismen festlegen müssen, die bei Verstößen gegen die Vorschriften für die Kennzeichnung von Fahrzeugen anzuwenden sind.