

# CO<sub>2</sub>-Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge

Das Paket „Fit für 55“ enthält mehrere Legislativvorschläge zur Verringerung der durch den Straßenverkehr verursachten CO<sub>2</sub>-Emissionen. Aufgrund des gestiegenen Verkehrsvolumens sind sie seit 2005 kaum zurückgegangen. Ein Vorschlag betrifft strengere CO<sub>2</sub>-Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge. Am 27. Oktober 2022 erzielten das Parlament und der Rat im Trilog eine Einigung über das entsprechende Dossier. Auf der Februar-II-Tagung 2023 soll das Parlament über den vereinbarten Text abstimmen.

## Hintergrund

Mit der [Verordnung \(EU\) 2019/631](#) wurden die früheren CO<sub>2</sub>-Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge verschärft. Bis 2030 müssen die durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen aller in der EU zugelassenen Neuwagen um 37,5 % niedriger sein als 2021. Für neue leichte Nutzfahrzeuge beträgt das Reduktionsziel für 2030 31 %. Ein spezieller Anreizmechanismus soll die Markteinführung emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge beschleunigen.

## Vorschlag der Kommission

Am 14. Juli 2021 legte die Kommission im Rahmen des Pakets „Fit für 55“ einen [Legislativvorschlag](#) für eine Überarbeitung der Verordnung (EU) 2019/631 vor. Ziel ist, einen Beitrag zu den Klimaschutzzielen der EU für 2030 und 2050 zu leisten, indem die CO<sub>2</sub>-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen gesenkt werden, und zwar durch den umfassenderen Einsatz emissionsfreier Fahrzeuge. Außerdem sollen die Bürger dank besserer Luftqualität, Energieeinsparungen und niedrigerer Kosten für den Fahrzeugbesitz einen Nutzen aus den neuen Vorschriften ziehen. Nicht zuletzt sollen Innovationen auf dem Gebiet emissionsfreier Technologien gefördert, die technologische Führungsrolle von Herstellern und Lieferanten aus der EU gestärkt und Arbeitsplätze in der Automobilbranche geschaffen werden.

Mit dem Vorschlag werden die Ziele zur Senkung der CO<sub>2</sub>-Emissionen für neue Personenkraftwagen und neue leichte Nutzfahrzeuge höhergesteckt. Mit Blick auf die 2021 geltenden CO<sub>2</sub>-Emissionsziele sollen die Emissionen neuer Personenkraftwagen, die in der EU bis 2030 zugelassen werden, um 55 % und jene neuer leichter Nutzfahrzeuge um 50 % gesenkt werden. Bis 2035 sollen die CO<sub>2</sub>-Emissionen von neuen Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen um 100 % sinken, d. h. alle Neufahrzeuge müssten emissionsfrei sein. Der Anreizmechanismus für emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge würde ab 2030 keine Anwendung mehr finden. Die Kommission müsste alle zwei Jahre über die Fortschritte auf dem Weg zu einem emissionsfreien Straßenverkehr Bericht erstatten.

## Standpunkt des Europäischen Parlaments

Das Parlament hat seinen [Standpunkt](#) auf der Juni-I-Tagung 2022 mit 339 Stimmen bei 249 Gegenstimmen und 24 Enthaltungen festgelegt. Es unterstützt die von der Kommission vorgeschlagenen Ziele für die Senkung der Emissionen, würde jedoch den Anreizmechanismus für emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge ab 2025 abschaffen und den maximalen Beitrag von Ökoinnovationen zu den Zielen der Hersteller schrittweise verringern. Im Gegensatz dazu folgt die [allgemeine Ausrichtung](#) des Rates dem Vorschlag der Kommission, da die einzige Änderung den Inhalt der alle zwei Jahre zu veröffentlichenden Berichte der Kommission über die Fortschritte auf dem Weg zu einem emissionsfreien Straßenverkehr betrifft.

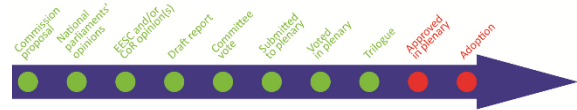
Das Europäische Parlament und der Rat haben am 27. Oktober 2022 eine vorläufige Einigung erzielt. Der [vereinbarte Text](#) entspricht weitgehend dem Vorschlag der Kommission und enthält Elemente aus dem Standpunkt des Parlaments. Änderungen betreffen etwa einen ehrgeizigeren Anreizmechanismus für



# EPRS CO<sub>2</sub>-Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge

emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge für den Zeitraum 2025-2029 und die Festlegung von Grenzen für den maximalen Beitrag von Ökoinnovationen. Außerdem werden Schwerpunkte auf die bessere Nutzung von Daten über den tatsächlichen Kraftstoff- und Energieverbrauch, eine Methode für die Lebenszyklusbewertung der CO<sub>2</sub>-Emissionen von Fahrzeugen und eine Bewertung der Finanzierungslücken gelegt, um in der Lieferkette der Automobilbranche einen gerechten Übergang sicherzustellen.

Bericht für die erste Lesung: [2021/0197\(COD\)](#); federführender Ausschuss: ENVI; Berichtersteller: Jan Huitema (Renew, Niederlande). Weitere Informationen finden Sie im [Briefing](#) des Wissenschaftlichen Dienstes zu laufenden Legislativverfahren.



Dieses Dokument wurde für die Mitglieder und Bediensteten des Europäischen Parlaments erarbeitet und soll ihnen als Hintergrundmaterial für ihre parlamentarische Arbeit dienen. Die Verantwortung für den Inhalt dieses Dokuments liegt ausschließlich bei dessen Verfasser/n. Die darin vertretenen Auffassungen entsprechen nicht unbedingt dem offiziellen Standpunkt des Europäischen Parlaments. Nachdruck und Übersetzung – außer zu kommerziellen Zwecken – mit Quellenangabe gestattet, sofern das Europäische Parlament vorab unterrichtet und ihm ein Exemplar übermittelt wird. © Europäische Union, 2023.