

CO₂-Monitoringbericht neu zugelassener leichter Nutzfahrzeuge in Österreich 2024



Impressum

Medieninhaber, Verleger und Herausgeber:

Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur,
Radetzkystraße 2, 1030 Wien

Autorinnen und Autoren: Mag.^a Barbara Schodl, DI Niels Waldmann, Umweltbundesamt

Gesamtumsetzung: Mag. Robin Krutak, BMIMI

Fotonachweis Umschlag: © Gottfried Schodl

Wien, 2026.

Inhalt

Zusammenfassung	4
Summary	8
1 CO₂-Emissionen neuer leichter Nutzfahrzeuge in Österreich 2012–2024	12
1.1 Überblick.....	12
1.2 Analyse Elektrofahrzeuge (BEV)	18
2 EU-Verordnung zu CO₂-Emissionen neuer LNF und Pkw.....	24
2.1 Flexibilität zur Zielerreichung	25
2.1.1 Emissionsgemeinschaft (Pooling), Artikel 6	25
2.1.2 Masseabhängiger Zielwert, Anhang I, Teil A.....	25
2.1.3 Ökoinnovationen, Artikel 11	25
2.1.4 Ausnahmeregelung für bestimmte Hersteller	26
2.2 Vergleich CO ₂ -Emissionen Österreich – EU	26
3 Analyse der CO₂-Emissionen nach Herstellern bzw. Herstellerpools.....	28
4 CO₂-Emissionen der Neuzulassungen nach Merkmalsprägungen	32
4.1 CO ₂ -Emissionen der neu zugelassenen LNF nach Emissionsklassen	32
4.2 Neuzulassungen nach Gewichtsklassen	34
4.3 Neuzulassungen nach Leistungsklassen	37
4.4 Neuzulassungen nach Hubraumklassen	40
5 Anhang.....	44
5.1 Entwicklung der EU-Vorgaben zur Reduktion von CO ₂ -Emissionen.....	44
5.2 Monitoring der CO ₂ -Emissionen neuer leichter Nutzfahrzeuge.....	46
5.3 Bestimmung der CO ₂ -Emissionen neuer Personenkraftwagen und leichter Nutzfahrzeuge – Typenprüfzyklus.....	47
5.4 Methodik in Österreich.....	47
Tabellenverzeichnis.....	49
Abbildungsverzeichnis.....	50
Literaturverzeichnis	52
Rechtsnormen	53

Zusammenfassung

Der Bericht zum CO₂-Monitoring der neu zugelassenen leichten Nutzfahrzeuge (LNF) wird jährlich erstellt und an die Europäische Kommission (EK) übermittelt. Für Österreich verfasst das Umweltbundesamt im Auftrag des Bundesministeriums für Innovation, Mobilität und Infrastruktur (BMIMI) den jährlichen CO₂-Monitoringbericht. Das CO₂-Monitoring für LNF wurde 2025 bereits zum 13. Mal durchgeführt und enthält die Daten des Berichtsjahres 2024.

Im Jahr 2024 wurden in Österreich gemäß Statistik Austria¹ insgesamt 33.088 LNF (Klasse N1) neu zugelassen. Nach Abzug von Sonderfahrzeugen, falsch gemeldeten Fahrzeugen und Fahrzeugen, die nicht in die N1-Monitoringpflicht fallen, wurden 31.465 Neufahrzeuge an die EK gemeldet.

Seit Beginn der Berichtslegung wurden jedes Jahr mehr Diesel- als Benzinfahrzeuge neu zugelassen. Rund 84 % der Neuzulassungen 2024 waren Dieselfahrzeuge (26.437) und das erste Mal seit der Berichtslegung wurden mit 9,1 % mehr Elektrofahrzeuge (2.860) neu zugelassen als Benzinfahrzeuge (6,5 %; 2.036 Fahrzeuge). Die restlichen 0,4 % entfielen auf Benzin-Plug-in Fahrzeuge. Weiters wurden zwei Erdgasfahrzeuge und vier Flüssiggasfahrzeuge neu zugelassen.

Der durchschnittliche Wert der CO₂-Emissionen nach dem „Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedure“ (WLTP) aller neu zugelassenen LNF betrug 180,5 g CO₂/km und ist damit gegenüber dem Vorjahr um 2 % gestiegen. 2021 war das erste Berichtsjahr nach dem WLTP-Testzyklus (statt bisher NEFZ-Testzyklus), der im Mittel um rund 20 % höhere Verbrauchswerte liefert.

Die durchschnittlichen CO₂-Emissionen lagen 2024 für benzinbetriebene LNF bei 165,5 g CO₂/km (1,5 g CO₂/km weniger als 2023) und für Diesel-LNF bei 202 g CO₂/km (1,4 g CO₂/km mehr als 2023).

¹ statistik.at/statistiken/tourismus-und-verkehr/fahrzeuge/kfz-neuzulassungen

Tabelle 1: Durchschnittliche CO₂-Emissionen neu zugelassener leichter Nutzfahrzeuge in Österreich (in g CO₂/km) nach NEFZ (für die Jahre 2012 bis 2020) bzw. nach WLTP (ab 2021) und durchschnittlicher Verbrauch für Benzin- und Dieselfahrzeuge in Liter/100 km*.

Jahr	Diesel [g CO ₂ /km]	Verbrauch Diesel [l/100 km]	Benzin [g CO ₂ /km]	Verbrauch Benzin [l/100 km]	Flottendurchschnitt (inkl. alternative Antriebe) [g CO ₂ /km]
2012	187,6	7,1	169,9	7,2	187,9
2013	186,9	7,1	176,5	7,5	186,4
2014	185,3	7,0	178,9	7,6	183,7
2015	180,2	6,8	178,7	7,6	178,8
2016	175,1	6,6	169,2	7,2	172,6
2017	167,7	6,4	164,3	7,0	166,5
2018	170,5	6,5	162,1	6,9	168,2
2019	173,3	6,6	160,7	6,8	170,8
2020	171,7	6,5	155,5	6,6	167,5
2021	220,7	8,4	178,0	7,6	210,5
2022	197,1	7,5	161,9	6,9	176,0
2023	200,6	7,6	167,0	7,1	176,4
2024	202,0	7,7	165,5	7,1	180,5

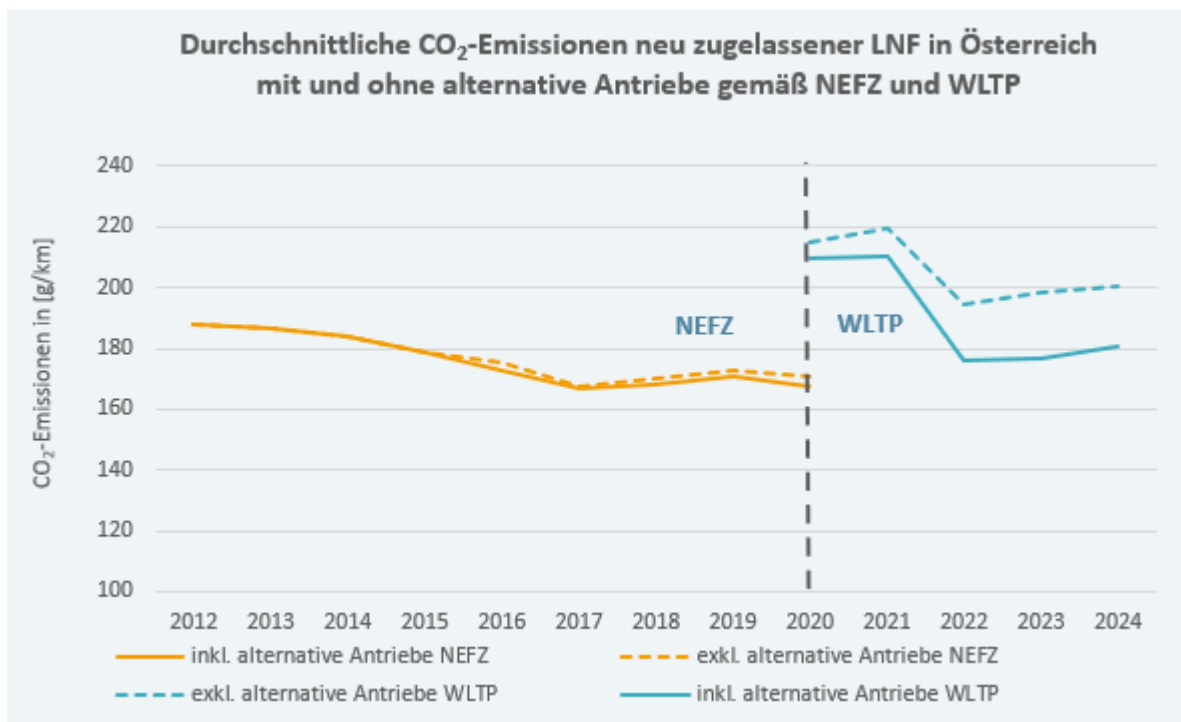
Erläuterung: * ... Umlegung auf Liter/100 km erfolgt unter der Annahme des Einsatzes 100 % fossiler Kraftstoffe. Der Verbrauch für die durchschnittliche Flotte ist über die CO₂-Emissionen nicht ableitbar, da die durchschnittlichen CO₂-Emissionen die ganze Flotte abbilden, inkl. dem Einfluss der Elektrofahrzeuge bzw. der alternativen Antriebe.

Quelle: Umweltbundesamt 2026.

Abbildung 1 zeigt den Einfluss der alternativen Antriebe auf den Trend der CO₂-Emissionen. Unter dem Prüfzyklus NEFZ, der für die Jahre 2000–2020 der zugrundeliegende Prüfzyklus war, sind die durchschnittlichen CO₂-Emissionen inklusive alternativer Antriebe von 188 g/km auf rund 168 g/km gesunken. Ohne den Einfluss der alternativen Fahrzeuge und nur unter Betrachtung des Durchschnitts der Benzin- und Diesel-LNF wäre das Niveau der CO₂-Emissionen der Flotte bei rund 171 g/km zu liegen gekommen. Der Unterschied von 3,3 g/km zeigt, dass der Einfluss der alternativen Antriebe bei den leichten Nutzfahrzeugen in diesem Zeitraum noch keine große Rolle spielte.

Ab 2020 ist die Umstellung auf den Prüfzyklus WLTP dargestellt (siehe Kapitel 2). Für den Durchschnitt der Verbrenner-Flotte (Benzin- und Diesel-LNF) bedeutete dies generell einen Anstieg um rund 26 % (von 171 g/km auf 215 g/km). Gemäß WLTP sinken die CO₂-Emissionen inklusive alternativer Antriebe von 2020 auf 2024 von rund 210 g/km auf 180,5 g/km. Ohne Einfluss dieser Fahrzeuge läge das Niveau weiterhin bei rund 199,3 g/km. Hier zeigt sich deutlich der positive Einfluss speziell batterieelektrisch betriebener Fahrzeuge auf die Reduktion der durchschnittlichen Flottenemissionen.

Abbildung 1: Durchschnittliche CO₂-Emissionen neu zugelassener LNF in Österreich, 2012–2024.

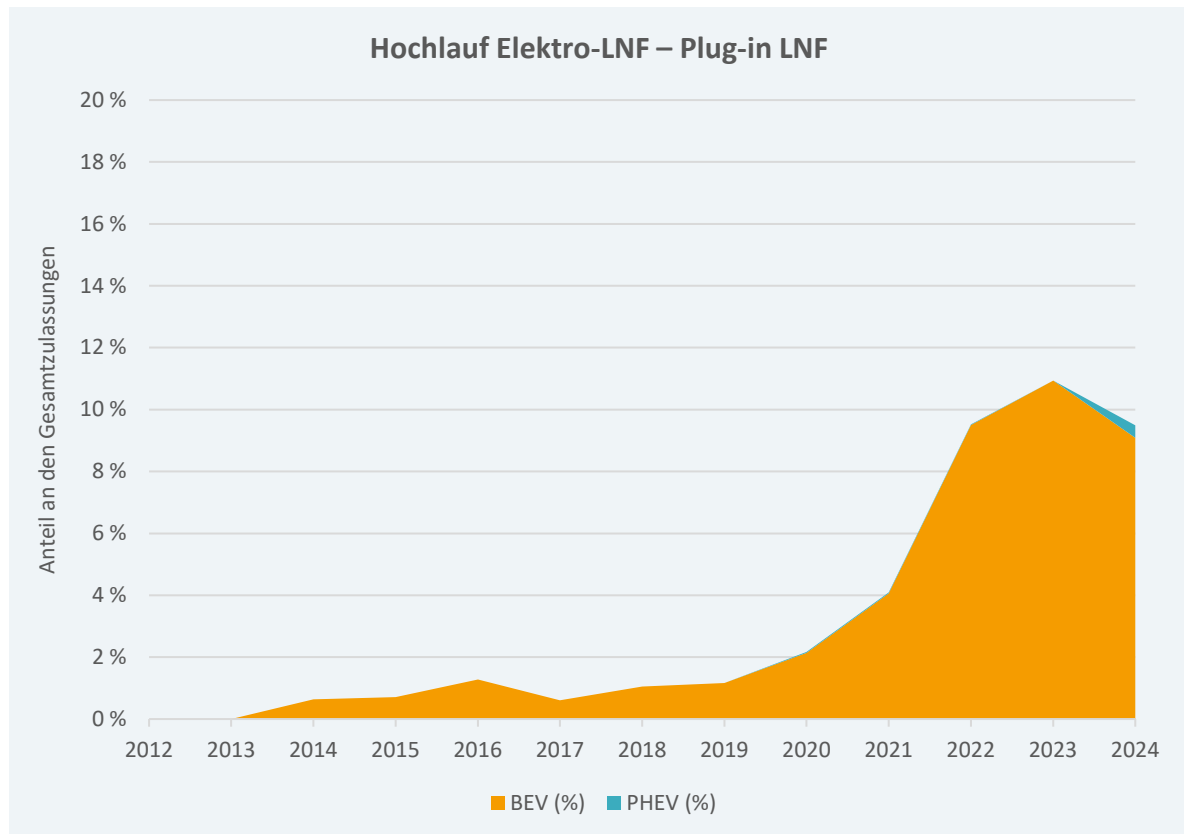


Quelle: Umweltbundesamt 2026.

Abbildung 2 zeigt den anteilmäßigen Hochlauf der Elektro-LNF (BEV, Battery Electric Vehicle) und Plug-in-LNF (PHEV, Plug-in Hybrid Electric Vehicle) von 2012 auf 2024. Die ersten 195 Elektro-LNF gab es 2014. Seitdem gibt es einen leichten kontinuierlichen Anstieg. 2021 entfielen erstmalig ca. 4 % der Neuzulassungen auf reine Elektro-LNF, 2022 waren es bereits 10 %. Das Jahr 2024 lag mit einem Anteil von 9,1 % etwas unter dem Niveau von 2023.

Die ersten Plug-in-LNF gab es 2020 (zehn Stück). 2021 wurden 18 Stück neu zugelassen, 2022 waren es vier Stück und 2023 wurde kein PHEV-LNF zugelassen. 2024 war mit 126 Fahrzeugen das zulassungsstärkste Jahr seit Beginn des Monitorings.

Abbildung 2: Markthochlauf Elektro-LNF und Elektro-Plug-in-LNF, 2012–2024.



Quelle: Umweltbundesamt 2026.

Das durchschnittliche Gewicht von Benzin-LNF liegt 2024 bei 1.327 kg, bei Diesel-LNF bei 1.949 kg, somit sind diese im Mittel um rund 622 kg schwerer. Elektro-LNF haben mit 2.041 kg das höchste Gewicht aller leichten Nutzfahrzeuge. Die durchschnittliche Leistung von Benzin-LNF liegt bei 84 kW, jene von Diesel-LNF bei 101 kW. Der durchschnittliche Hubraum von Benzin-LNF liegt bei 1.420 cm³, jener von Diesel-LNF bei 1.950 cm³.

Hinweis: Alle CO₂-Werte in diesem Bericht sind nach dem WLTP-Messverfahren ermittelt. Der Anstieg der Emissionen von 2020 auf 2021 durch den Umstieg von NEFZ auf WLTP ist in jeder Abbildung ersichtlich.

Summary

The report on CO₂ monitoring of newly registered light commercial vehicles (LCV) has been prepared annually since 2012 in accordance with EU requirements and submitted to the European Commission. For Austria, the Umweltbundesamt – Environment Agency Austria prepares the annual CO₂ monitoring report on behalf of the Federal Ministry for Innovation, Mobility and Infrastructure (BMIMI). The CO₂ monitoring for LCV was carried out for the thirteenth time in 2025 and contains the data of the reporting year 2024.

According to Statistics Austria, 33,088 LCV (class N1) were newly registered in Austria in 2024. After deducting special vehicles, incorrectly registered vehicles and vehicles that do not fall under the N1 monitoring obligation, 31,465 new vehicles were reported to the European Commission.

About 84 % of the new registrations were diesel vehicles (26,437) and for the first time since the initial reporting period, more electric vehicles (2,860) were newly registered than petrol vehicles (2,036). The remaining 0.4 % was accounted for petrol plug-in vehicles. Furthermore, two gas and four liquid gas vehicles were newly registered.

The average value of CO₂ emissions according to the Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedure (WLTP) of all newly registered LCV was 180.5 g CO₂/km, an increase of 2 % compared to the previous year. 2021 was the first reporting year under the WLTP test cycle (instead of the previously used NEDC test cycle), which on average delivers consumption values that are around 20 % higher.

The average CO₂ emissions in the year 2024 were 165.5 g CO₂/km (1.5 g CO₂/km less than 2023) for petrol LCV and 202.0 g CO₂/km (1.4 g CO₂/km more than 2023) for diesel LCV.

Table 2: Average CO₂ emissions of newly registered LCV in Austria (in g CO₂/km) under NEDC (for the years 2012 to 2020) and under WLTP (from 2021) and average fuel consumption for petrol and diesel vehicles in liters per 100 km*.

Year	Diesel [g CO ₂ /km]	Fuel Consumption Diesel [l/100 km]	Petrol [g CO ₂ /km]	Fuel Consumption Petrol [l/100 km]	Fleet average (including alternative propulsion systems) [g CO ₂ /km]
2012	187.6	7.1	169.9	7.2	187.9
2013	186.9	7.1	176.5	7.5	186.4
2014	185.3	7.0	178.9	7.6	183.7
2015	180.2	6.8	178.7	7.6	178.8
2016	175.1	6.6	169.2	7.2	172.6
2017	167.7	6.4	164.3	7.0	166.5
2018	170.5	6.5	162.1	6.9	168.2
2019	173.3	6.6	160.7	6.8	170.8
2020	171.7	6.5	155.5	6.6	167.5
2021	220.7	8.4	178.0	7.6	210.5
2022	197.1	7.5	161.9	6.9	176.0
2023	200.6	7.6	167.0	7.1	176.4
2024	202.0	7.7	165.5	7.1	180.5

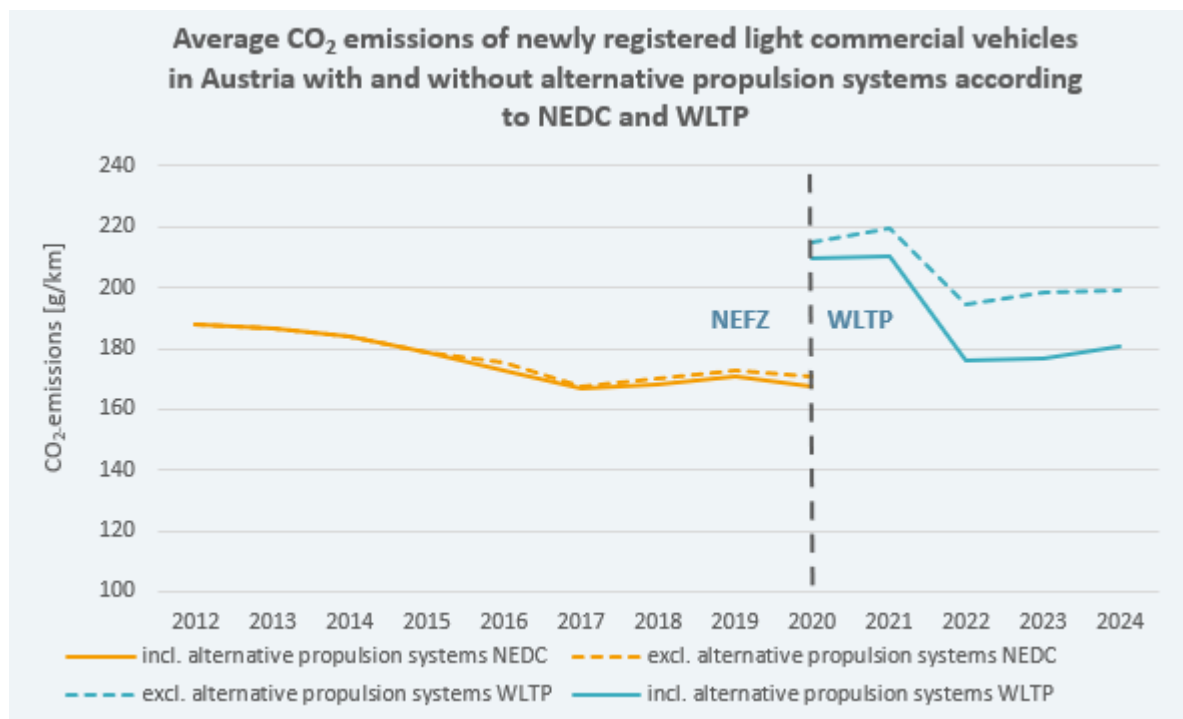
Note: * The conversion to liters per 100 km is based on the assumption that 100 % fossil fuels are used. Fuel consumption for the average fleet cannot be derived from CO₂ emissions, as the average CO₂ emissions reflect the entire fleet, including the impact of electric vehicles and alternative drive systems.

Source: Umweltbundesamt 2026.

Figure 3 shows the influence of alternative propulsion systems on the trend of CO₂ emissions. Under the NEDC test cycle, which was the underlying test cycle for the years 2000–2020, average CO₂ emissions including alternative drive systems decreased from 188 g/km to around 168 g/km. Without the influence of alternative vehicles and only considering the average of petrol and diesel LCVs, the fleet's CO₂ emissions would have been around 171 g/km. The difference of 3.3 g/km shows that the influence of alternative drive systems in light commercial vehicles did not yet play a major role in this period.

Figure 3 also shows the switch to the WLTP test cycle in 2020 (see chapter 2). For the average of the combustion engine fleet (petrol and diesel LCVs), this generally meant an increase of around 26 % (from 171 g/km to 215 g/km). According to the WLTP, CO₂ emissions including alternative drive systems decreased from around 210 g/km to 180.5 g/km between 2020 and 2023. Without the influence of these vehicles, the level would still be around 199.3 g/km.

Figure 3: Average CO₂ emissions of newly registered light duty vehicles in Austria, 2012–2024.

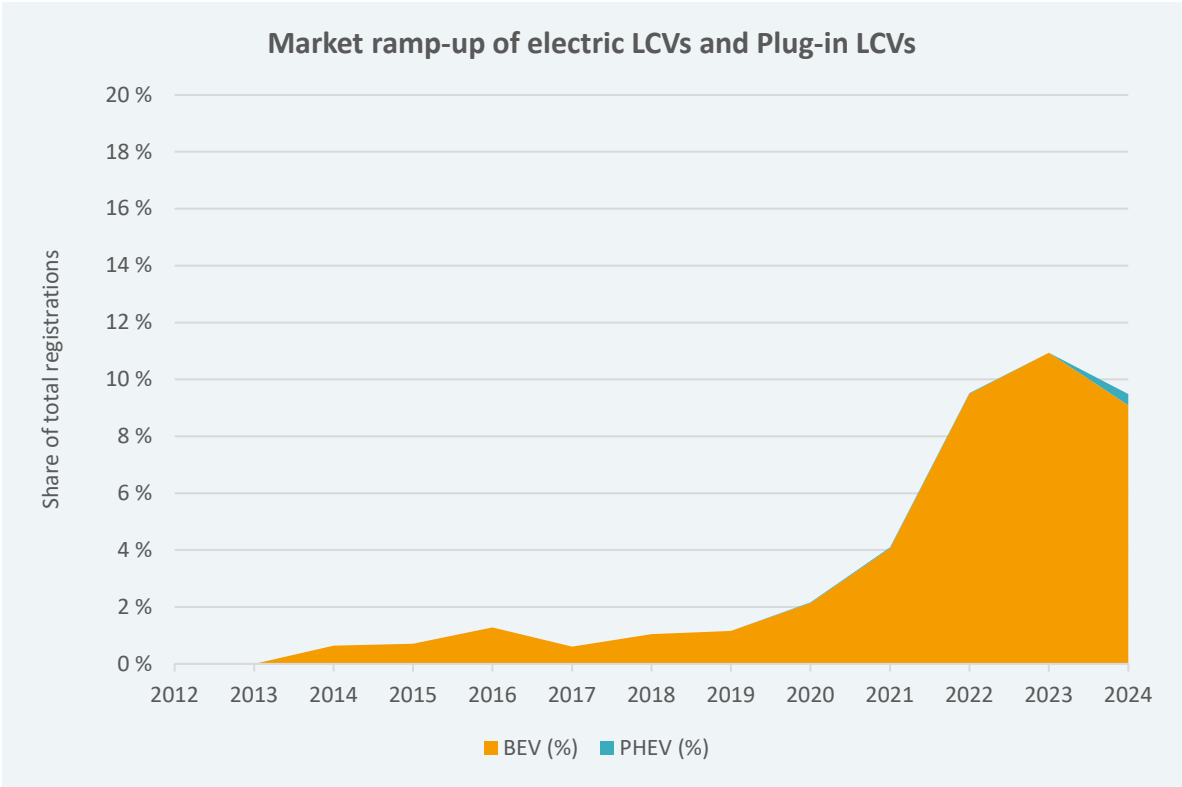


Source: Umweltbundesamt 2026.

Figure 4 shows the ramp-up of electric LCVs (BEV, Battery Electric Vehicle) and plug-in LCVs (PHEV, Plug-in Hybrid Electric Vehicle) from 2000 to 2024. The first 195 electric LCVs were registered in 2014. Since then, there has been a slight continuous increase. In 2021, pure electric LCVs accounted for around 4 % of new registrations for the first time, rising to 10 % in 2022. With a share of 11 %, 2023 was the year with the highest number of registrations since monitoring began. In 2024, the registrations reached 9.1 %, which was slightly lower than in the previous two years.

The first plug-in LCVs were registered in 2020 (ten units). 18 were newly registered in 2021, four in 2022, no PHEV-LCVs were registered in 2023. With 126 vehicles registered, the year 2024 recorded the highest number of new PHEV-LCVs registrations since the beginning of monitoring.

Figure 4: Market ramp-up of electric LCVs and Plug-in LCVs, 2012–2024.



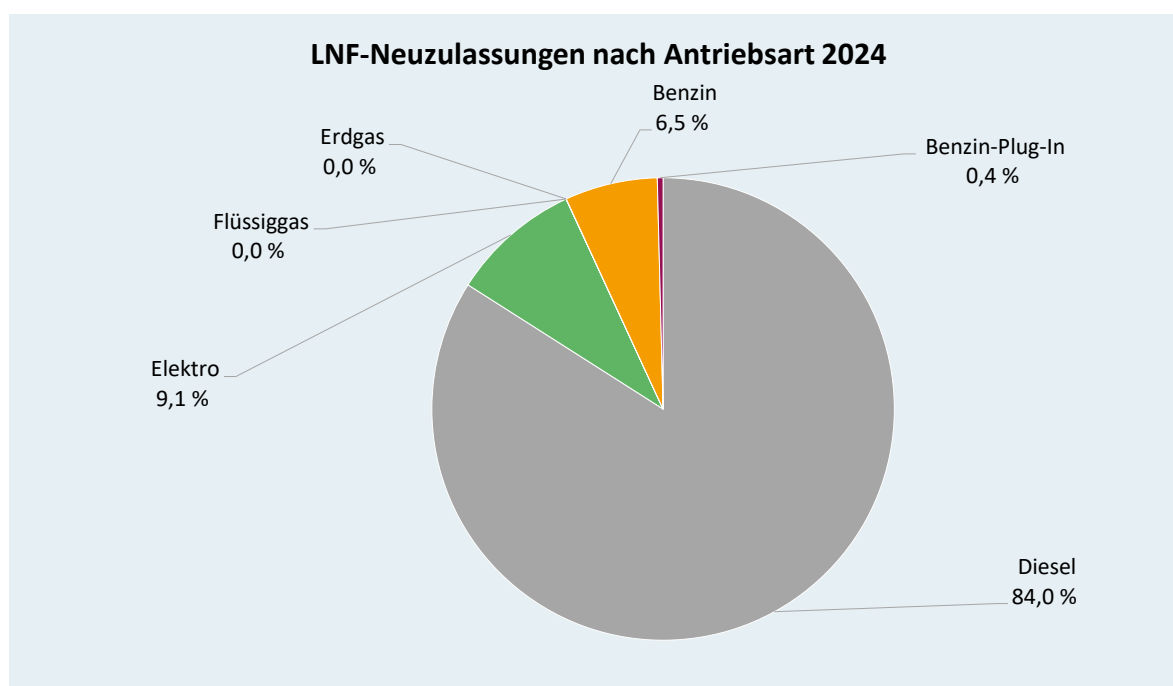
Source: Umweltbundesamt 2026.

1 CO₂-Emissionen neuer leichter Nutzfahrzeuge in Österreich 2012–2024

1.1 Überblick

Im Jahr 2024 wurden in Österreich gemäß Statistik Austria insgesamt 33.088 LNF (Klasse N1) neu zugelassen. Nach Abzug von Sonderfahrzeugen, falsch gemeldeten Fahrzeugen und Fahrzeugen, die nicht in die N1-Monitoringpflicht fallen, wurden 31.465 Neufahrzeuge an die EK gemeldet.

Abbildung 5: Anteile der neu zugelassenen LNF nach Antriebsart, 2024.

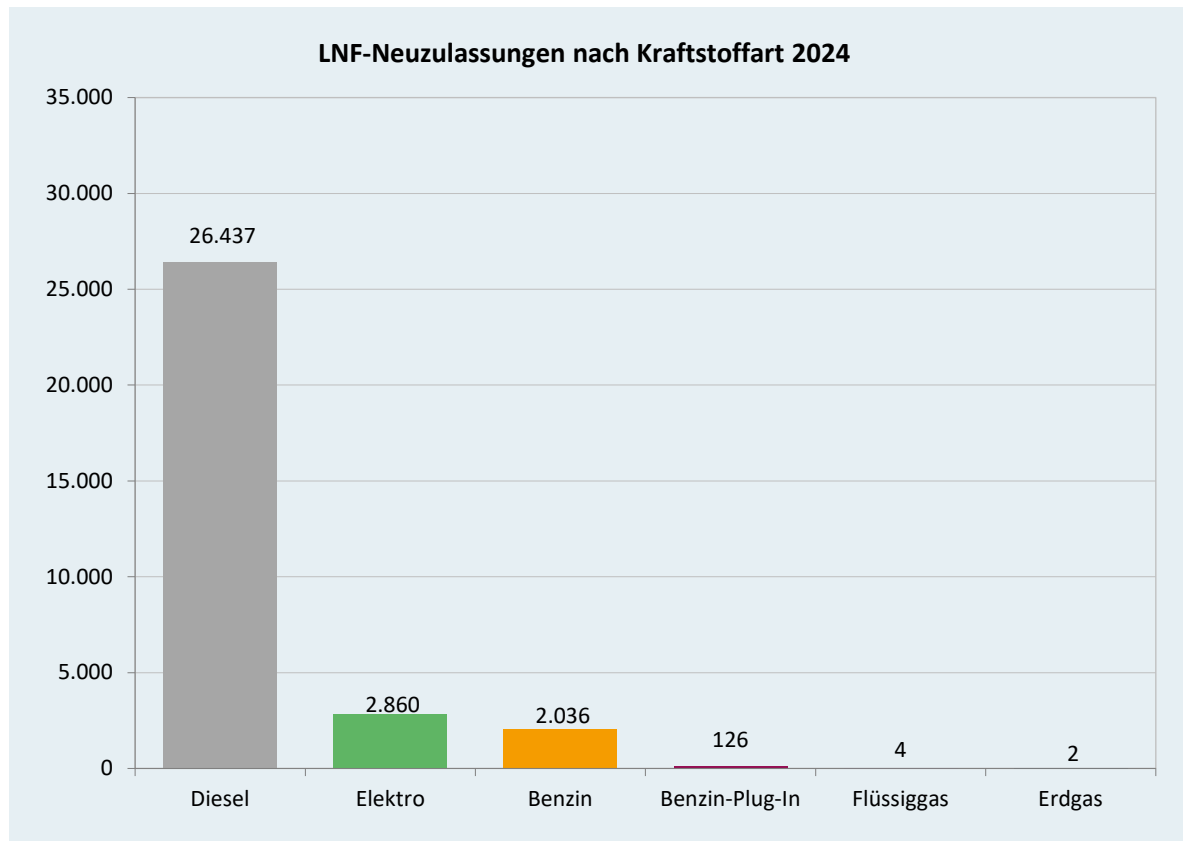


Quelle: Umweltbundesamt 2026.

Seit Beginn der Berichtslegung wurden jedes Jahr mehr Diesel- als Benzinfahrzeuge neu zugelassen. Rund 84 % der Neuzulassungen 2024 waren Dieselfahrzeuge (26.437) und das

erste Mal seit der Berichtslegung wurden mit 9,1 % mehr Elektrofahrzeuge (2.860) neu zugelassen als Benzinfahrzeuge (6,5 %, 2.036 Fahrzeuge). Die restlichen 0,4 % entfielen auf Benzin-Plug-in-Fahrzeuge. Weiters wurden zwei Erdgasfahrzeuge und vier Flüssiggasfahrzeuge neu zugelassen.

Abbildung 6: Anzahl der neu zugelassenen LNF nach Antriebsart 2024.



Quelle: Umweltbundesamt 2026.

Tabelle 3 zeigt, dass die absolute Zahl der Neuzulassungen bis 2021 kontinuierlich anstieg. 2021 war mit 57.187 Fahrzeugen der Höchststand seit Beginn des Monitorings erreicht. Im Jahr 2022 wurde mit 21.344 Fahrzeugen der Tiefststand an Neuzulassungen erreicht. Der Rückgang der Neuzulassungen von 2021 auf 2022 beträgt 63 %. Über die gesamte Zeitreihe dominiert der Dieselanteil mit durchschnittlich 80 % bis 97 % der Neuzulassungen. Alternative Antriebe spielen in der Fahrzeugkategorie der LNF im Jahr 2024 noch eine untergeordnete Rolle, wobei Elektro-LNF immer mehr an Bedeutung gewinnen und im Jahr 2024 bereits den Zulassungsanteil von Benzinfahrzeugen überstiegen.

Der durchschnittliche Wert der CO₂-Emissionen nach dem „Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedure“ (WLTP) aller neu zugelassenen LNF betrug im Jahr 2024 180,5 g CO₂/km und ist damit gegenüber dem Vorjahr um 2 % gestiegen. 2021 war das erste Berichtsjahr nach dem WLTP-Testzyklus (statt bisher NEFZ-Testzyklus), der im Mittel um rund 20 % höhere Verbrauchswerte liefert.

Tabelle 3: Durchschnittliche CO₂-Emissionen neu zugelassener leichter Nutzfahrzeuge in Österreich (in g CO₂/km) nach NEFZ (für die Jahre 2012–2020) bzw. nach WLTP (ab 2021) und Gesamtanzahl der Neuzulassungen und durchschnittlicher Verbrauch für Benzin- und Dieselfahrzeuge in Liter/100 km*.

Jahr	Neuzulassungen gesamt	Diesel [g CO ₂ /km]	Verbrauch Diesel [l/100 km]	Benzin [g CO ₂ /km]	Verbrauch Benzin [l/100 km]	Flottendurchschnitt (inkl. alternative Antriebe) [g CO ₂ /km]
2012	26.815	187,6	7,1	169,9	7,2	187,9
2013	28.116	186,9	7,1	176,5	7,5	186,4
2014	30.606	185,3	7,0	178,9	7,6	183,7
2015	32.121	180,2	6,8	178,7	7,6	178,8
2016	34.865	175,1	6,6	169,2	7,2	172,6
2017	38.829	167,7	6,4	164,3	7,0	166,5
2018	42.325	170,5	6,5	162,1	6,9	168,2
2019	42.148	173,3	6,6	160,7	6,8	170,8
2020	34.190	171,7	6,5	155,5	6,6	167,5
2021	57.187	220,7	8,4	178,0	7,6	210,5
2022	21.344	197,1	7,5	161,9	6,9	176,0
2023	29.736	200,6	7,6	167,0	7,1	176,4
2024	31.465	202,0	7,7	165,5	7,1	180,5

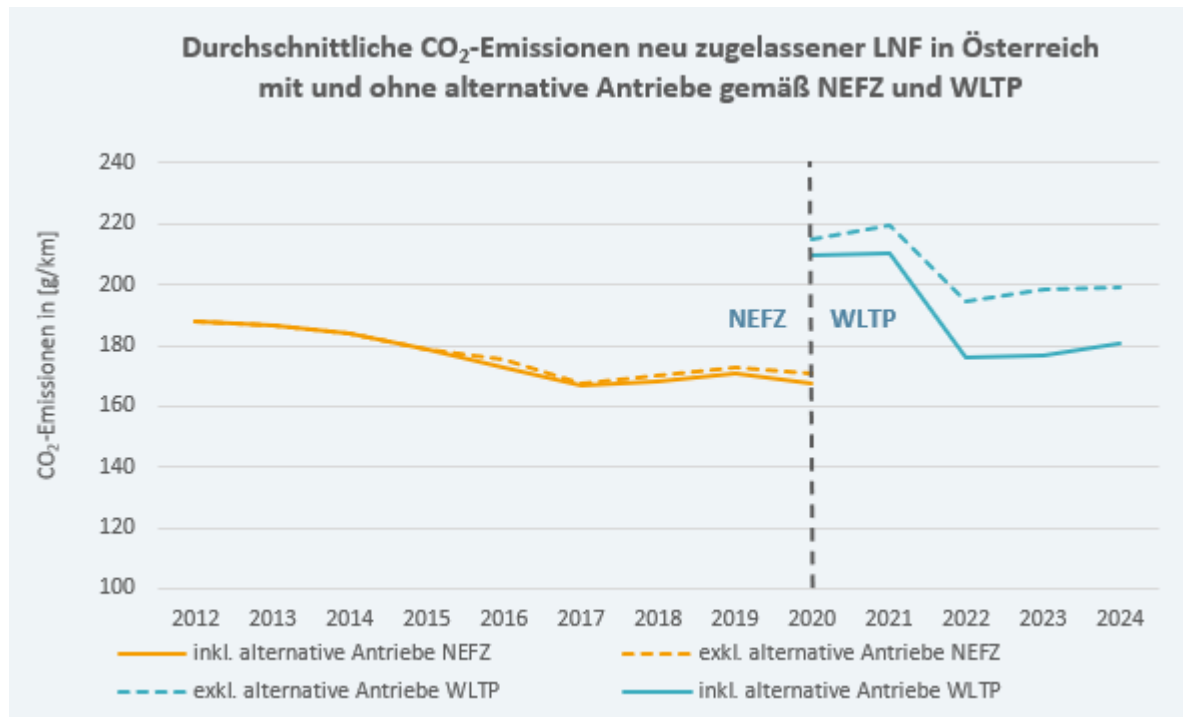
Erläuterung: *... Umlegung auf Liter/100 km erfolgt unter der Annahme des Einsatzes 100 % fossiler Kraftstoffe. Der Verbrauch für die durchschnittliche Flotte ist über die CO₂-Emissionen nicht ableitbar, da die durchschnittlichen CO₂-Emissionen die ganze Flotte abbilden inkl. dem Einfluss der Elektrofahrzeuge bzw. der alternativen Antriebe.

Quelle: Umweltbundesamt 2026.

Abbildung 7 zeigt den Einfluss der alternativen Antriebe auf den Trend der CO₂-Emissionen. Unter dem Prüfzyklus NEFZ, der für die Jahre 2000–2020 der zugrundeliegende Prüfzyklus war, sind die durchschnittlichen CO₂-Emissionen neu zugelassener LNF inklusive alternativer Antriebe von 188 g/km auf rund 168 g/km gesunken. Ohne den Einfluss der alternativen Fahrzeuge und nur unter Betrachtung des Durchschnitts der Benzin- und Diesel-LNF wäre das Niveau der CO₂-Emissionen der Flotte bei rund 171 g/km zu liegen gekommen. Der Unterschied von 3,3 g/km zeigt, dass der Einfluss der alternativen Antriebe bei den leichten Nutzfahrzeugen in diesem Zeitraum noch keine große Rolle spielte.

Ab 2020 ist die Umstellung auf den Prüfzyklus WLTP dargestellt (siehe Kapitel 2). Für den Durchschnitt der Verbrenner-Flotte (Benzin- und Diesel-LNF) bedeutete dies generell einen Anstieg um rund 26 % (von 171 g/km auf 215 g/km). Gemäß WLTP sinken die CO₂-Emissionen inklusive alternativer Antriebe von 2020 auf 2024 von rund 210 g/km auf 180,5 g/km. Hier zeigt sich deutlich der positive Einfluss speziell batterieelektrisch betriebener Fahrzeuge auf die Reduktion der durchschnittlichen Flottenemissionen.

Abbildung 7: Durchschnittliche CO₂-Emissionen neu zugelassener LNF in Österreich, 2012–2024.

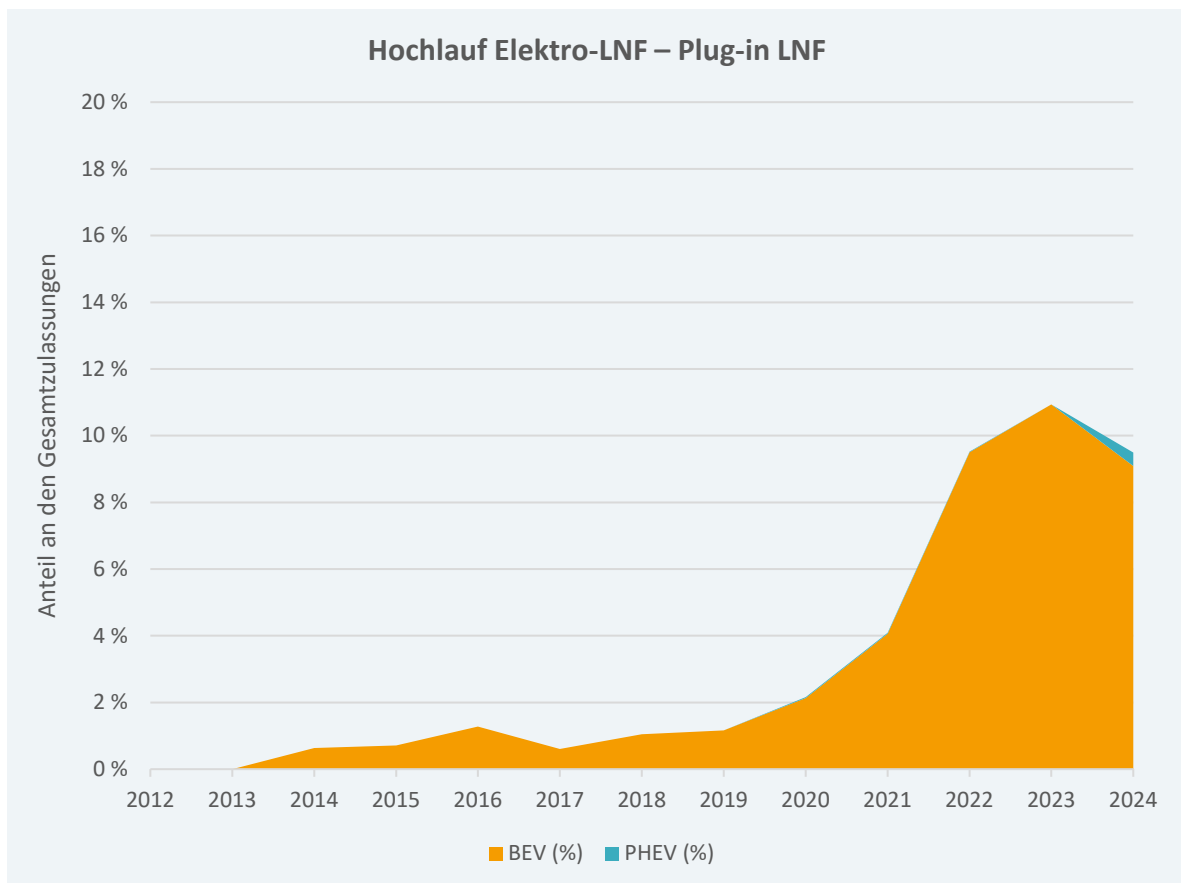


Quelle: Umweltbundesamt 2026.

Abbildung 8 zeigt den Hochlauf der Elektro-LNF (BEV, Battery Electric Vehicle) und Plug-in-LNF (PHEV, Plug-in Hybrid Electric Vehicle) von 2012 auf 2024. Die ersten 195 Elektro-LNF wurden 2014 in Österreich neu zugelassen. Seitdem lässt sich ein leichter, aber kontinuierlicher Anstieg erkennen. 2021 entfielen erstmalig ca. 4 % der Neuzulassungen auf reine Elektro-LNF, 2022 waren es bereits 10 %. Das Jahr 2024 war mit einem Anteil von 9,1 % etwas unter dem Niveau von 2023.

Die ersten Plug-in-LNF gab es 2020 (zehn Stück). 2021 wurden 18 Stück neu zugelassen, 2022 waren es vier Stück und 2023 wurde kein PHEV-LNF neu zugelassen. 2024 war mit 126 Fahrzeugen das zulassungstärkste Jahr seit Beginn des Monitorings.

Abbildung 8: Markthochlauf Elektro-LNF, 2012–2024.

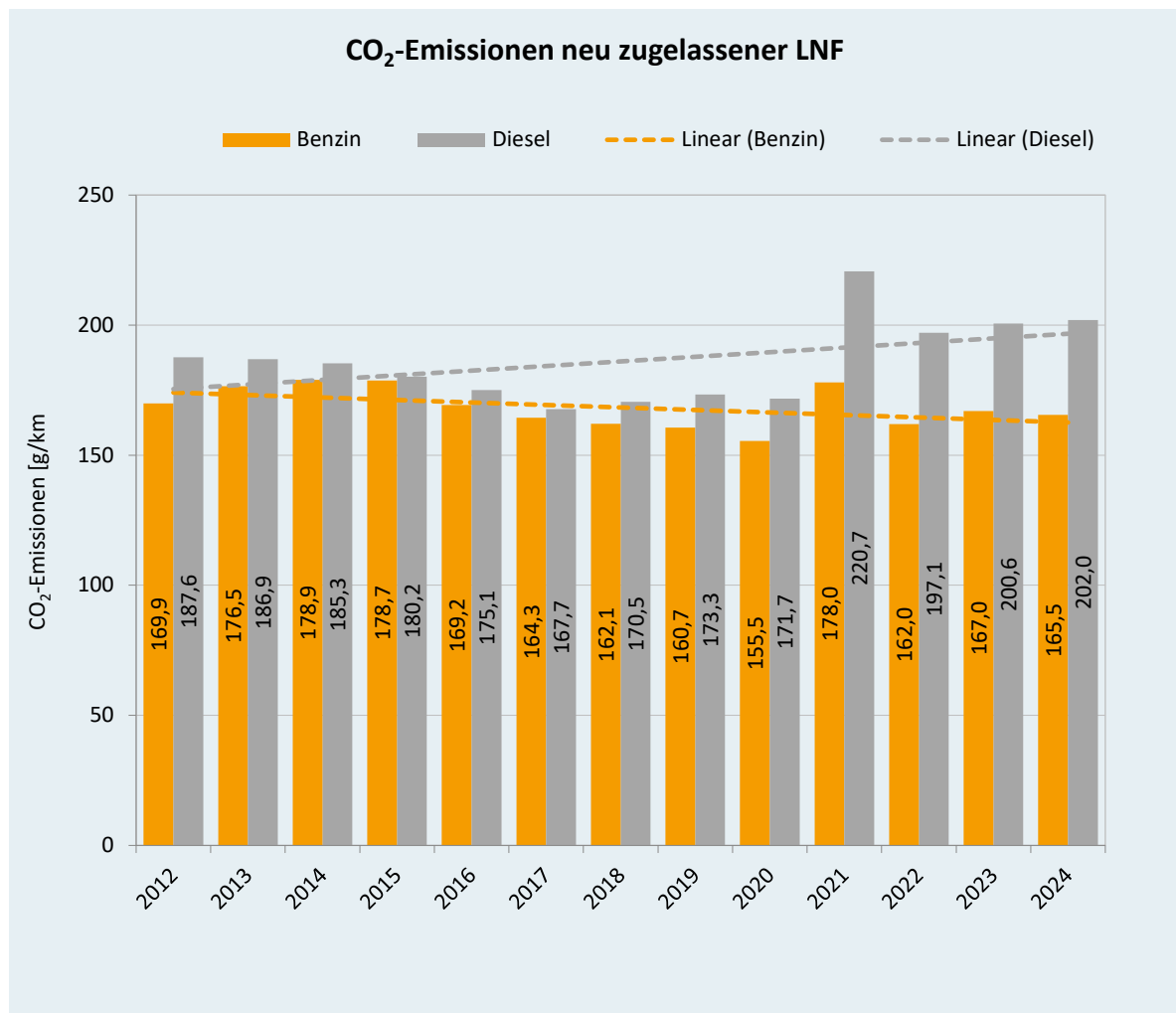


Quelle: Umweltbundesamt 2026.

In Abbildung 9 wird die Entwicklung der durchschnittlichen CO₂-Emissionen getrennt nach Kraftstofftyp dargestellt. Die strichlierten Geraden beschreiben den linearen Trend der

Emissionsentwicklung und verdeutlichen bis 2020 (unter NEFZ) einen stärkeren Emissionsrückgang bei benzinbetriebenen Fahrzeugen. Durch den Umstieg auf den WLTP im Jahr 2021 kam es zu einer Zunahme der CO₂-Emissionen, seit 2022 wieder zu einer Abnahme. Im Jahr 2024 ist aufgrund der Zunahme bei den Neuzulassungen von Dieselfahrzeugen auch eine leichte Zunahme bei den CO₂-Emissionen erkennbar.

Abbildung 9: Trend der durchschnittlichen CO₂-Emissionen für neu zugelassene Diesel- und Benzin-LNF, 2012–2024.



Quelle: Umweltbundesamt 2026.

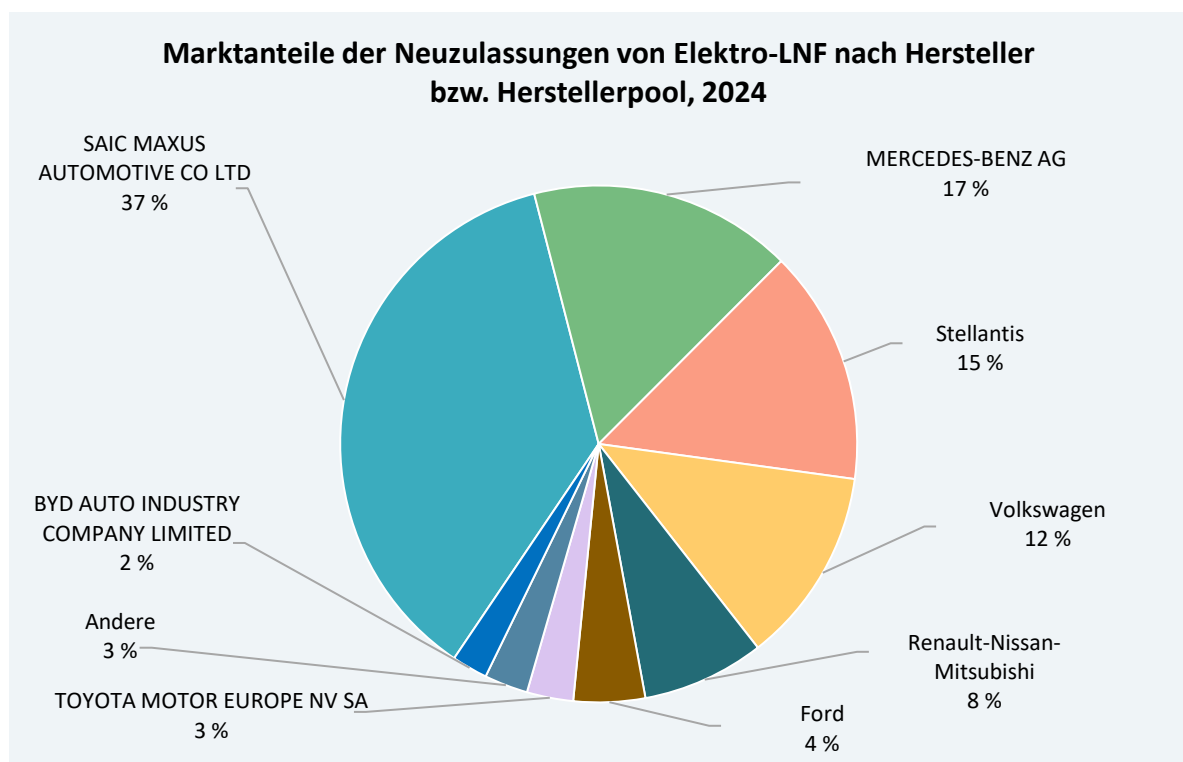
1.2 Analyse Elektrofahrzeuge (BEV)

Dieses Kapitel analysiert den Zusammenhang zwischen dem Fahrzeuggewicht, dem Energieverbrauch und der theoretischen Reichweite von Elektro-LNF auf Basis von Herstellerdaten für das Berichtsjahr 2024. Zusätzlich werden die Neuzulassungen der Jahre 2021, 2022, 2023 und 2024 in Hinblick auf das Fahrzeuggewicht verglichen, da diese Jahre – gemessen an den LNF-Gesamtneuzulassungen – die zulassungstärksten Jahre für Elektro-LNF waren.

Abbildung 10 zeigt die Marktanteile der Neuzulassungen von Elektro-LNF nach Hersteller bzw. Herstellerpool für das Jahr 2024 (Pooling siehe Kapitel 3).

Die größten Anteile verzeichnen SAIC Maxus Automotive Co. Ltd. (37 %), gefolgt von Mercedes-Benz AG (17 %), Stellantis (15 %), Volkswagen (12 %), Renault-Nissan-Mitsubishi (8 %) und Ford (4 %). Ein kleiner Teil (ca. 8 %) entfällt auf weitere Hersteller bzw. Marken.

Abbildung 10: Marktanteile der Neuzulassungen von Elektro-LNF nach Hersteller bzw. Herstellerpool, 2024.

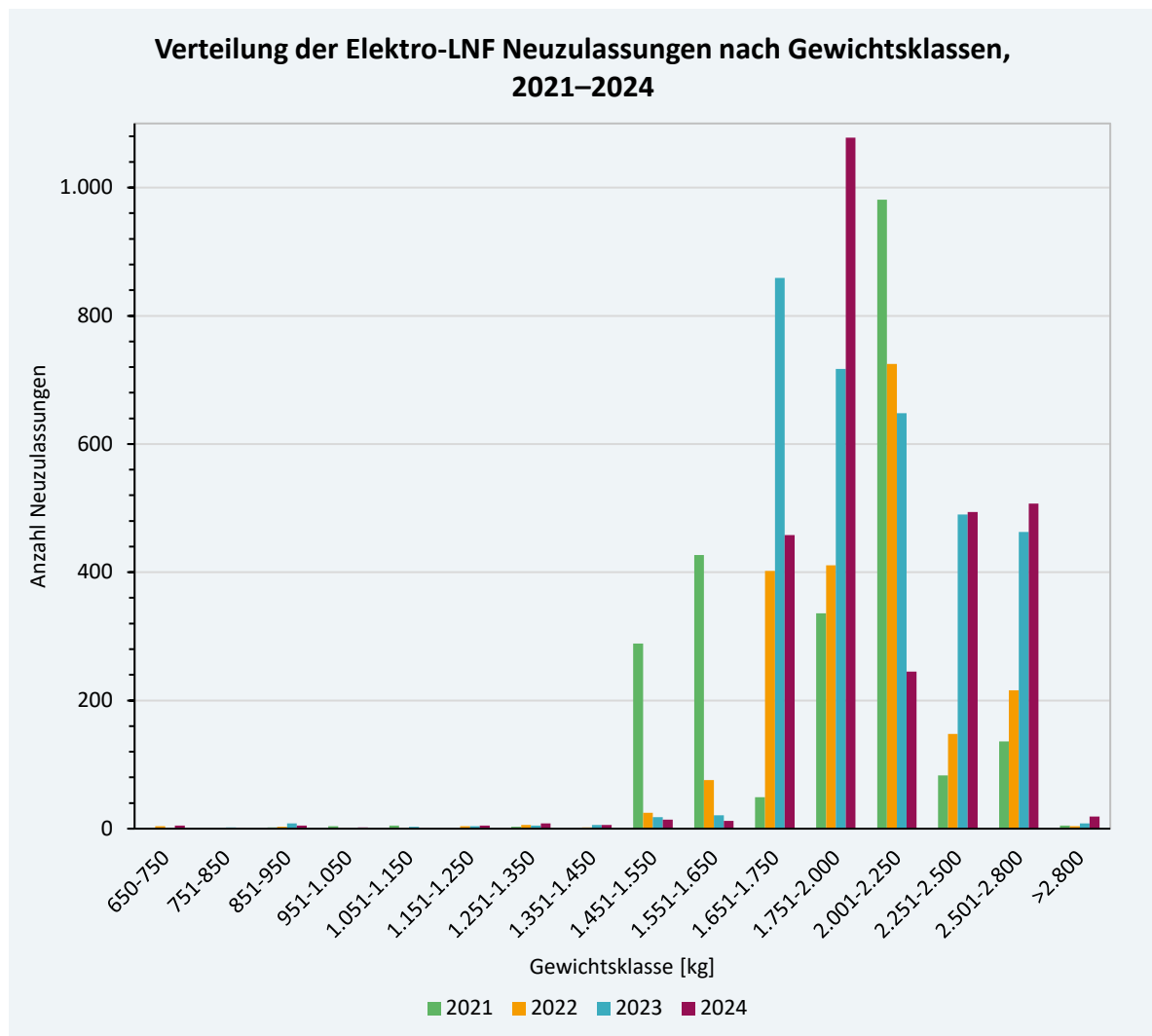


Quelle: Umweltbundesamt 2026.

Anmerkung Gruppe „Andere“: DFSK Motor Co. Ltd., Evum Motors GmbH, Battswap Inc., Goupil Industrie SAS, Ligier Group, Polaris Sales Europe SARL, Weber Mobility GmbH, Addax Motors NV, Alke SRL, Etesia SAS, Garia AS.

Abbildung 11 zeigt für den Zeitraum 2021–2024 die Neuzulassungszahlen nach Gewichtsklassen. In allen Jahren entfielen nahezu 99 % der neu zugelassenen Elektro-LNF auf die Gewichtsklassen über 1.450 kg bis maximal 2.800 kg. Innerhalb dieses Gewichtsbereichs zeigte sich auch 2024 ein kontinuierlicher Trend von Neuzulassungen zu schwereren Modellen. Im Jahr 2024 entfielen ca. 98 % aller Neuzulassungen in Gewichtsklassen schwerer als 1.651 kg.

Abbildung 11: Verteilung der Elektro-LNF nach Gewichtsklassen, 2021–2024.



Quelle: Umweltbundesamt 2026.

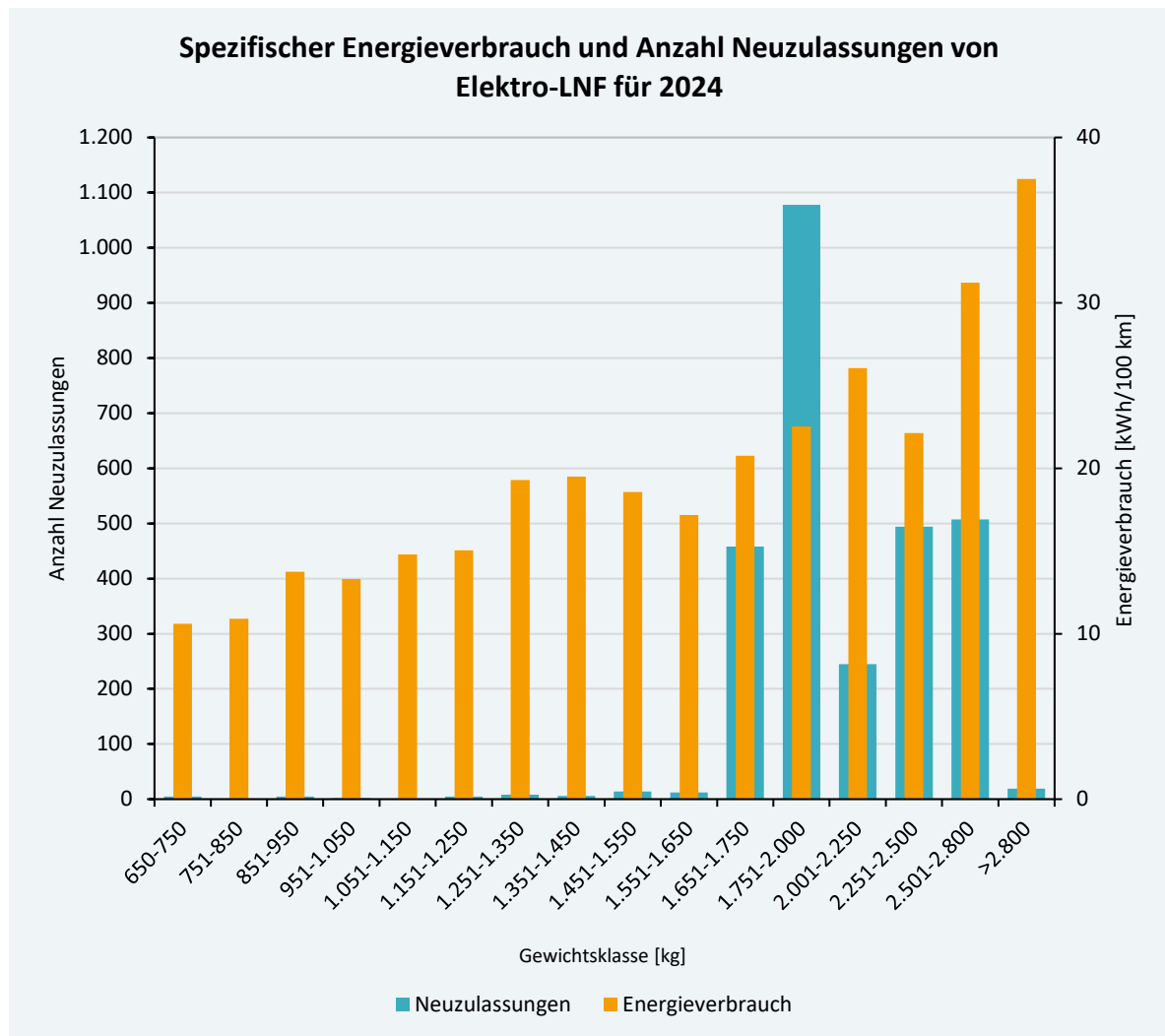
Die Abbildungen Abbildung 12, Abbildung 13 und Abbildung 14 zeigen die Zusammenhänge zwischen Gewichtsklasse und spezifischem Energieverbrauch pro Kilometer bzw. Reichweite sowie eine Gegenüberstellung von spezifischem Energieverbrauch pro Kilometer und Reichweite für das Jahr 2024. Grundsätzlich lässt sich im Vergleich zur Analyse der Elektro-Pkw² kein einheitlicher Zusammenhang der zugrundeliegenden Parameter feststellen. Dies kann damit erklärt werden, dass leichte Nutzfahrzeuge zweckgebunden sind und somit ein eindeutig konventionelles Kaufverhalten hinsichtlich Effizienz nicht interpretierbar ist.

Im Jahr 2024 weist die zulassungstärkste Gewichtsklasse (1.750–2.000 kg) einen spezifischen Energieverbrauch von rund 23 kWh/100 km auf (Abbildung 12) auf. Dieser Wert ist nur minimal höher als jener der nächstleichteren Fahrzeugklassen von 1.251–1.750 kg mit 17–21 kWh/100 km. Bemerkenswert ist der spezifische Energieverbrauch der Gewichtsklasse 2.251–2.500 kg, die einen vergleichsweise niedrigeren Energieverbrauch als das Gewichtssegment ab 1.751 kg aufweist. Im Gegensatz dazu zeigt die Gewichtsklasse 2.501–2.800 kg den höchsten Energieverbrauch unter den zulassungstärksten Modellen.

Im Jahr 2024 beträgt der über alle Elektro-LNF gewichtete elektrische Verbrauch 24,0 kWh/100 km (247 Wh/km).

² bmimi.gv.at/themen/mobilitaet/co2_monitoring/pkw.html

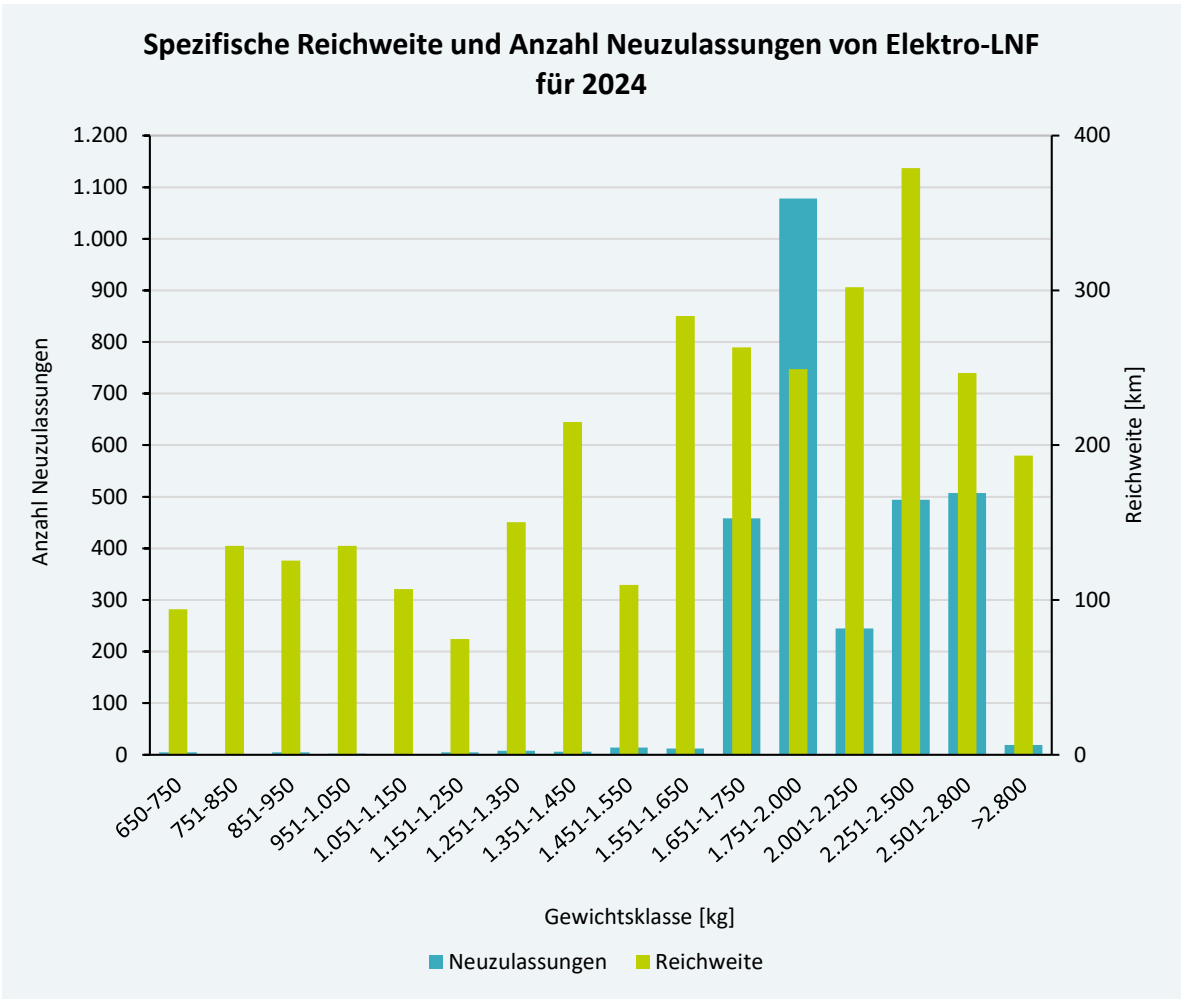
Abbildung 12: Spezifischer Energieverbrauch von Elektro-LNF nach Gewichtsklassen, 2024.



Quelle: Umweltbundesamt 2026.

Abbildung 13 veranschaulicht die theoretische, von den Herstellern angegebene elektrische Reichweite in Kilometern je Gewichtsklasse. Die zulassungsstärkste Gewichtsklasse (1.751–2.000 kg) erreicht im Vergleich zu den beiden nächstniedrigeren Gewichtsklassen (1.551-1.750 kg) eine minimal geringere Reichweite. Bemerkenswert ist erneut die Gewichtsklasse 2.251–2.500 kg, die mit rund 380 km die höchste theoretische Reichweite aller Elektro-LNF aufweist. Im Gegensatz dazu erreicht die nächsthöhere Gewichtsklasse (2.501–2.800 kg) trotz relativ hoher Neuzulassungszahlen mit rund 250 km eine deutlich geringere Reichweite.

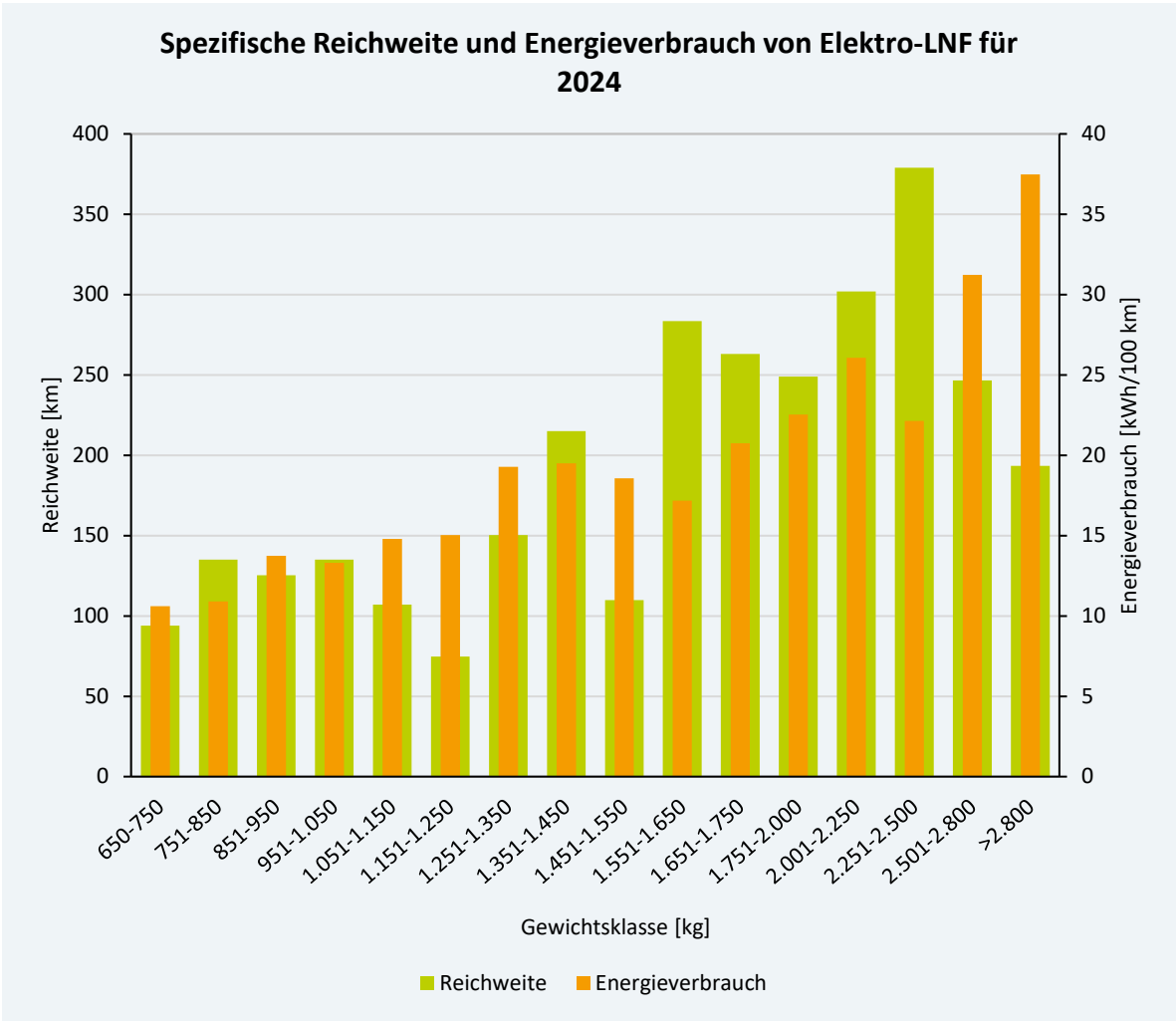
Abbildung 13: Spezifische Reichweite von Elektro-LNF nach Gewichtsklassen, 2024.



Quelle: Umweltbundesamt 2026.

Abbildung 14 veranschaulicht die Kombination der Reichweite laut Herstellerangaben und den durchschnittlichen Energieverbrauch (kWh/100 km) je Gewichtsklasse.

Abbildung 14: Spezifische Reichweite und Energieverbrauch von Elektro-LNF nach Gewichtsklassen, 2024.



Quelle: Umweltbundesamt 2026.

2 EU-Verordnung zu CO₂-Emissionen neuer LNF und Pkw

Die seit Jänner 2020 geltende Verordnung (EU) 2019/631 legte einen für die gesamte EU-Flotte geltenden Zielwert von in der Union zugelassenen neuen Personenkraftwagen bzw. neuen leichten Nutzfahrzeugen (LNF) fest. Der Zielwert für Pkw lag bei 95 g CO₂/km und der Zielwert für leichte Nutzfahrzeuge bei 147 g CO₂/km, jeweils nach NEFZ.

Im Jahr 2020 musste der Zielwert der Verordnung von 95 % der Pkw jedes Herstellers erreicht werden, im Jahr 2021 von 100 %. Mit dieser Verordnung wurden die bis inklusive 2019 geltenden Verordnungen (EG) 443/2009 (Pkw) bzw. (EU) 510/2011 (leichte Nutzfahrzeuge) zur Festlegung der vorangegangenen CO₂-Emissionsnormen aufgehoben. Details zur historischen Entwicklung der Gesetzgebung befinden sich im Anhang. Die Basis für die Zielwerte 2020 waren die CO₂-Emissionen, die nach dem Prüfverfahren NEFZ (neuer europäischer Fahrzyklus) ermittelt wurden. Die Basis für die Zielwerte ab 2021 sind die CO₂-Emissionen, die nach dem Prüfverfahren WLTP (Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure) ermittelt wurden.

Die Verordnung (EU) 2019/631 in ihrer ursprünglichen Fassung legte EU-weite Flottenziele ab den Jahren 2025 und 2030 fest. Ab dem Jahr 2025 galt für Pkw ein EU-weiter Flottenzielwert, der einer Verringerung des Ziels für das Jahr 2021 um 15 % entspricht. Für leichte Nutzfahrzeuge galt das gleiche Zielniveau. Ab dem Jahr 2030 galt für Pkw ein EU-weiter Flottenzielwert, der einer Verringerung des Ziels für das Jahr 2021 um 37,5 % entsprach, bei leichten Nutzfahrzeugen sollte die Verringerung bei 31 % liegen. Die Basis für die Zielwerte nach 2021 sind die CO₂-Emissionen, die nach dem WLTP ermittelt wurden.

Im Juli 2021 hat die Europäische Kommission im Rahmen des sogenannten „Fit for 55“-Pakets für Hersteller von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen einen Verordnungsvorschlag für eine Anhebung des Zielniveaus in der VO (EU) 2019/631 vorgelegt. Die abgeänderte Verordnung ist mittlerweile in Kraft und die Zielwerte für 2030 und 2035 (jeweils im Vergleich zu 2021) wurden erheblich gesenkt (die Ziele für 2025 sind gleichgeblieben):

- ab 2025: -15 % CO₂-Emissionen für neue Pkw und leichte Nutzfahrzeuge,
- ab 2030: -55 % CO₂-Emissionen für Pkw und -50 % für leichte Nutzfahrzeuge,

- ab 2035: -100 % CO₂-Emissionen für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge.

Mit dem Automotive Paket hat die Europäische Kommission im Dezember 2025 unter anderem auch einen Vorschlag zur Überarbeitung der Verordnung vorgelegt. Damit sollen den Herstellern vor allem mehr Flexibilitäten bei der Zielerreichung zur Vermeidung möglicher Strafzahlungen gewährt werden. Diese Änderungsvorschläge werden aktuell noch auf EU-Ebene verhandelt.

2.1 Flexibilitäten zur Zielerreichung

Zur Zielerreichung werden den Fahrzeugherstellern gemäß VO (EU) 2019/631 verschiedene Erleichterungen in Form sogenannter Flexibilitäten gewährt. Diese werden nachfolgend erläutert.

2.1.1 Emissionsgemeinschaft (Pooling), Artikel 6

Hersteller können eine Emissionsgemeinschaft mit einem oder mehreren anderen Herstellern bilden, um ihren Verpflichtungen nachzukommen. Die Vereinbarung über die Bildung einer Emissionsgemeinschaft kann sich auf ein oder mehrere Kalenderjahre beziehen, solange die Vereinbarung fünf Kalenderjahre nicht überschreitet. Da der Durchschnitt der ganzen Emissionsgemeinschaft zur Zielerreichung herangezogen wird, ist es Herstellern, die eher höher emittierende Fahrzeuge produzieren, möglich, durch Pooling mit z. B. Elektrofahrzeugherstellern ihre Zielvorgaben zu erreichen. Analysen dazu sind in Kapitel 3 zu finden.

2.1.2 Masseabhängiger Zielwert, Anhang I, Teil A

Der Zielwert eines Fahrzeugherstellers bzw. Herstellerpools ist abhängig von der Fahrzeugmasse.

2.1.3 Ökoinnovationen, Artikel 11

Auf Antrag eines Herstellers werden CO₂-Einsparungen, die durch den Einsatz innovativer Technologien erreicht werden, in Bezug auf die Zielerreichung berücksichtigt. Dazu zählen beispielsweise LED-Scheinwerfer, effiziente Generatoren, Solardächer und Ähnliches. Der

Gesamtbeitrag dieser Technologien zur Reduktion der durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen je Hersteller kann folgende Werte betragen:

- bis 2024 bis zu 7 g CO₂/km
- von 2025 bis 2029 bis zu 6 g CO₂/km
- von 2030 bis einschließlich 2034 bis zu 4 g CO₂/km

2.1.4 Ausnahmeregelung für bestimmte Hersteller

Fahrzeughersteller, die pro Jahr weniger als 10.000 Pkw oder 22.000 LNF in der EU neu zulassen, können eine Ausnahme von der berechneten Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen beantragen. In diesem Fall gibt die Kommission eine gleichwertige Reduktionszielvorgabe auf der Grundlage der besten verfügbaren Technologien zur CO₂-Emissionsreduktion vor.

Bei Überschreitung der Zielvorgaben eines Herstellers bzw. Herstellerpools sind Pönalen zu entrichten. Für jedes Gramm Überschreitung sind je zugelassenem Fahrzeug 95 Euro zu zahlen.

Mit der zuvor erwähnten überarbeiteten Version der VO (EU) 2019/631 werden die Flexibilitäten zur Zielerreichung weiter verschärft bzw. abgeändert.

2.2 Vergleich CO₂-Emissionen Österreich – EU

Abbildung 15 zeigt einen Vergleich der CO₂-Emissionsentwicklung neu zugelassener LNF in Österreich und in der EU. Die durchschnittlichen CO₂-Emissionen in der EU lagen 2024 bei rund 185 g CO₂/km³ und damit um 4,5 g CO₂/km über jenen in Österreich (180,5 g CO₂/km).

Der Zielwert von 175 g CO₂/km, welcher im Durchschnitt in der EU bis zum Jahr 2017 über die ganze Neuwagenflotte erreicht werden musste, wurde bei Betrachtung des gesamten EU-Raumes bereits 2013 erreicht. Im Jahr 2020 galt für LNF der EU-weite Zielwert von 147 g CO₂/km für die gesamte Flotte. Abbildung 15 zeigt, dass dieser Zielwert ohne

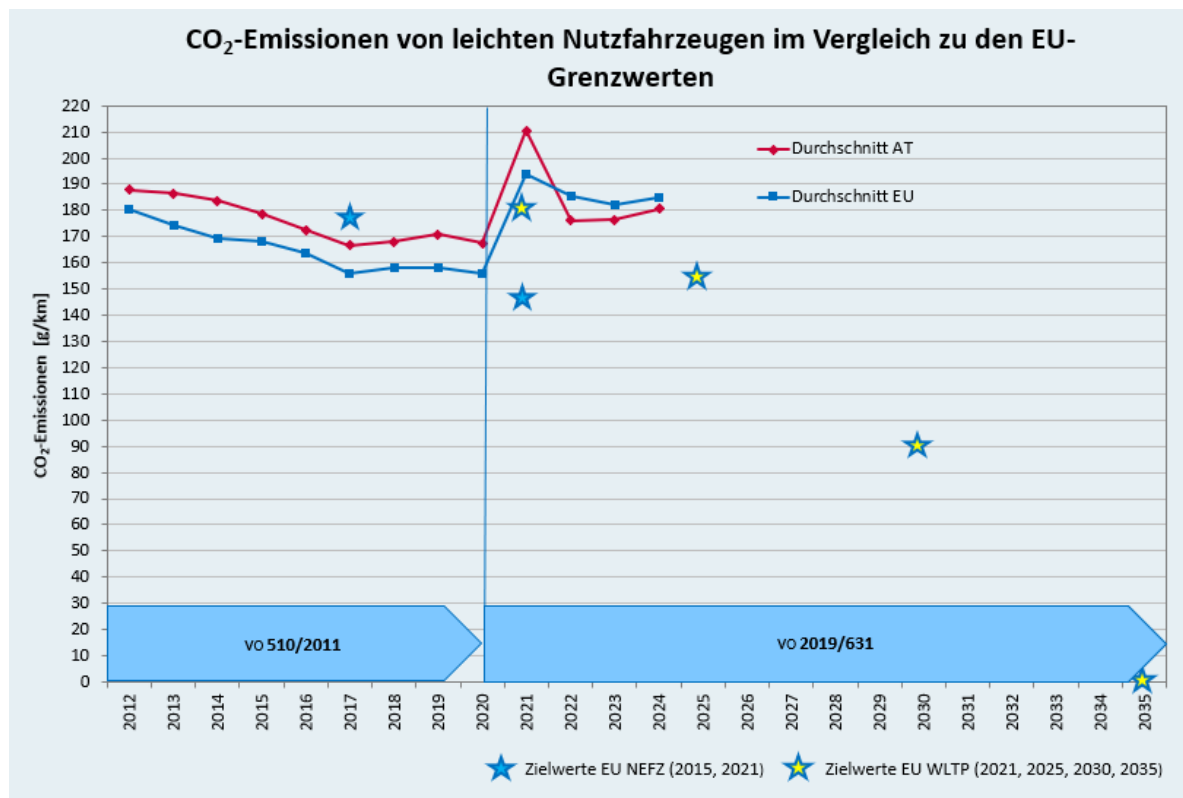
³ co2vans.apps.eea.europa.eu

Anrechnung der Flexibilitäten nicht erreicht wurde. Auch hier ist wieder der deutliche Anstieg von 2020 auf 2021 durch den Umstieg auf den WLTP ersichtlich.

Ab 2021 werden die spezifischen Emissionsziele für Fahrzeughersteller (oder Herstellerpools) auf der Grundlage der Worldwide Harmonized Light Vehicle Test Procedure (WLTP) ausgedrückt, was zu höheren Emissionswerten als unter dem NEFZ führt. Für 2021 entspricht dies anstatt des 147 g CO₂/km-Ziels gemäß NEFZ einem Ziel von 181 g CO₂/km gemäß WLTP. Im Jahr 2021 betrugen die durchschnittlichen CO₂-Emissionen der EU-Flotte 193,8 g CO₂/km.

Ab 2025 legt die Verordnung (EU) 2019/631 strengere EU-weite Flottenziele fest: 153,9 g CO₂/km ab 2025 (15 % Reduktion gegenüber dem Basisjahr 2021), 90,6 g CO₂/km ab 2030 (50 % Reduktion) und 0 g CO₂/km ab 2035 (100 % Reduktion).

Abbildung 15: Durchschnittliche CO₂-Emissionen der gesamten LNF-Neuzulassungen – Vergleich Österreich und EU, 2012–2024.



Quellen: Umweltbundesamt 2026, EEA.

3 Analyse der CO₂-Emissionen nach Herstellern bzw. Herstellerpools

Gemäß Artikel 6 der EU-Verordnung (EU) 2019/631 können Fahrzeughersteller Emissionsgemeinschaften bilden (sogenanntes Pooling), um die Zielvorgaben (Artikel 4) zu erfüllen. In Tabelle 4 sind diese Herstellerpools aufgelistet. Im Wesentlichen werden dabei mehrere Herstellerfirmen und Fahrzeugmarken unter einem Poolnamen zusammengefasst. Das Pooling kann sich jährlich ändern.

Tabelle 4: Herstellerpools bei LNF im Jahr 2024.

Gruppe	Hersteller
BMW	• Bayerische Motoren Werke AG • BMW M GmbH • Rolls-Royce Motor Cars Ltd.
Ford	• CNG-Technik GmbH • Ford Motor Company of Australia Ltd. • Ford Motor Company of Australia PTY Ltd. • Ford Motor Company • Ford Werke GmbH
Hyundai Motor Europe	• Hyundai Motor Company • Hyundai Motor Manufacturing Czech s.r.o. • Hyundai Assan Otomotiv Sanayi ve Ticaret A.S.
KIA	• Kia Corporation • Kia Motors Corporation • Kia Slovakia • Kia Motors Slovakia
Mitsubishi	• Mitsubishi Motors Corporation • Mitsubishi Motors Thailand
Renault-Nissan-Mitsubishi	• Renault s.a.s. • Automobile Dacia SA • Ampere SAS • Nissan Automotive Europe s.a.s.
Stellantis	• PSA Automobiles SA • Automobiles Peugeot • Automobiles Citroën • Opel Automobile GmbH

Gruppe	Hersteller
	• FCA Italy S.p.A. • Alfa Romeo S.p.A. • FCA US LLC.
Volkswagen	• Volkswagen AG • Audi AG • Audi Hungaria Zrt. • Audi Sport GmbH • Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG • MAN Truck & Bus s.e. • SEAT S.A. • Škoda Auto a.s.

Quelle: CIRCABC 2026.

In Tabelle 5 findet sich eine Übersicht über die durchschnittliche Masse der Fahrzeuge des Herstellers bzw. Herstellerpools, die durchschnittlichen CO₂-Emissionen bzw. die Anzahl der Neuzulassungen in Österreich im Jahr 2024 (sortiert nach der Anzahl der Zulassungen).

Zur Berechnung der EU-weiten durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen eines Herstellerpools müssen 100 % der neuen LNF gemäß Zielvorgaben im Jahr 2024 herangezogen werden. Tabelle 5 bildet den 100 %-Emissionsschnitt ohne die in Kapitel 2.1 beschriebenen Erleichterungen zur Zielerreichung ab.

Tabelle 5: Übersicht über die Herstellerperformance nach WLTP 2024 für Österreich.

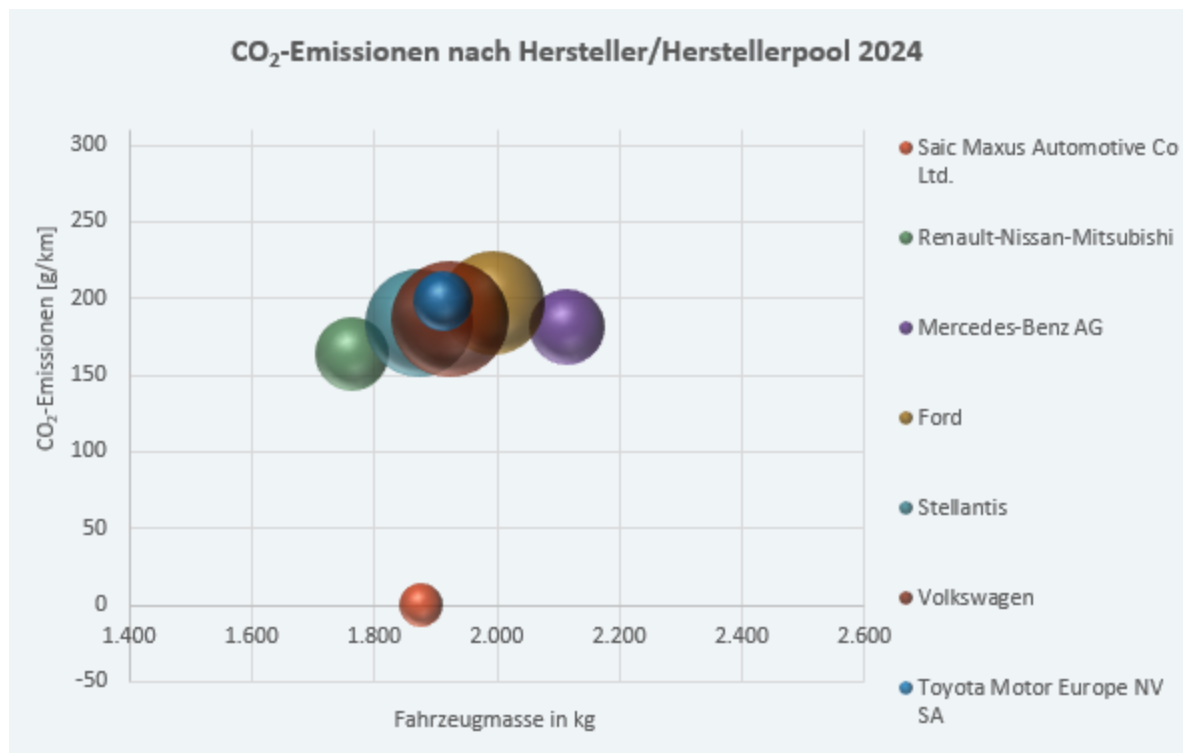
Hersteller/-pool	Ø Masse (kg)	Ø CO ₂ -Emissionen (g CO ₂ /km) (100 % Neuzulassungen)	Neuzulassungen 2024 gesamt
ADDAX MOTORS NV	1.250,0	-	1
ALKE SRL	1.080,0	-	1
ETESIA SAS	1.197,0	-	1
MAGYAR SUZUKI CORPORATION LTD	1.364,0	132,0	1
GARIA AS	811,0	-	1
LONDON EV COMPANY LIMITED	2.271,0	21,0	1
WEBER MOBILITY GMBH	1.005,0	-	2
POLARIS SALES EUROPE SARL	892,7	-	3
LIGIER GROUP	703,0	-	5
BATTSWAP INC	1.320,0	-	6
GOUPIL INDUSTRIE SAS	1.143,7	-	6
PIAGGIO & C SPA	1.230,0	195,7	6
EVUM MOTORS GMBH	1.500,0	-	14
JAGUAR LAND ROVER LIMITED	2.355,4	227,7	16
DFSK MOTOR CO LTD	1.444,2	24,0	17
KG MOBILITY CORPORATION	2.228,2	239,6	25
INEOS AUTOMOTIVE LIMITED	2.799,1	305,6	30
RENAULT TRUCKS	2.104,2	233,7	32
BYD AUTO INDUSTRY COMPANY LIMITED	1.715,0	-	64
Hyundai Motor Europe	2.074,8	210,5	67
IVECO SPA	2.245,7	237,2	110
ISUZU MOTORS LIMITED	2.073,1	233,4	224
AA-IVA	2.468,4	259,5	463
SUZUKI MOTOR CORPORATION	1.171,5	173,0	867
Saic Maxus Automotive Co Ltd.	1.876,1	-	1.045
Toyota Motor Europe NV SA	1.912,4	198,0	2.007
Renault-Nissan-Mitsubishi	1.762,6	163,8	3.048

Hersteller/-pool	Ø Masse (kg)	Ø CO ₂ -Emissionen (g CO ₂ /km) (100 % Neuzulassungen)	Neuzulassungen 2024 gesamt
Mercedes-Benz AG	2.113,1	180,9	3.178
Ford	1.992,9	197,0	6.052
Stellantis	1.872,3	184,4	6.494
Volkswagen	1.922,5	186,6	7.678

Quelle: Umweltbundesamt 2026.

Abbildung 16 zeigt grafisch aufbereitet die jeweiligen CO₂-Werte der österreichischen Neuzulassungen je Herstellergruppe für 2024. Für die Interpretation der Abbildung ist anzumerken, dass die Größe der Kreise die Anzahl der Neuzulassungen in Österreich symbolisiert. Von den 30 im Jahr 2024 relevanten Herstellern bzw. Herstellergruppen sind die sieben zulassungstärksten abgebildet.

Abbildung 16: CO₂-Emissionen ausgesuchter Herstellerpools für Österreich 2024 (100 % der Flotte; Ökoinnovationen nicht berücksichtigt).



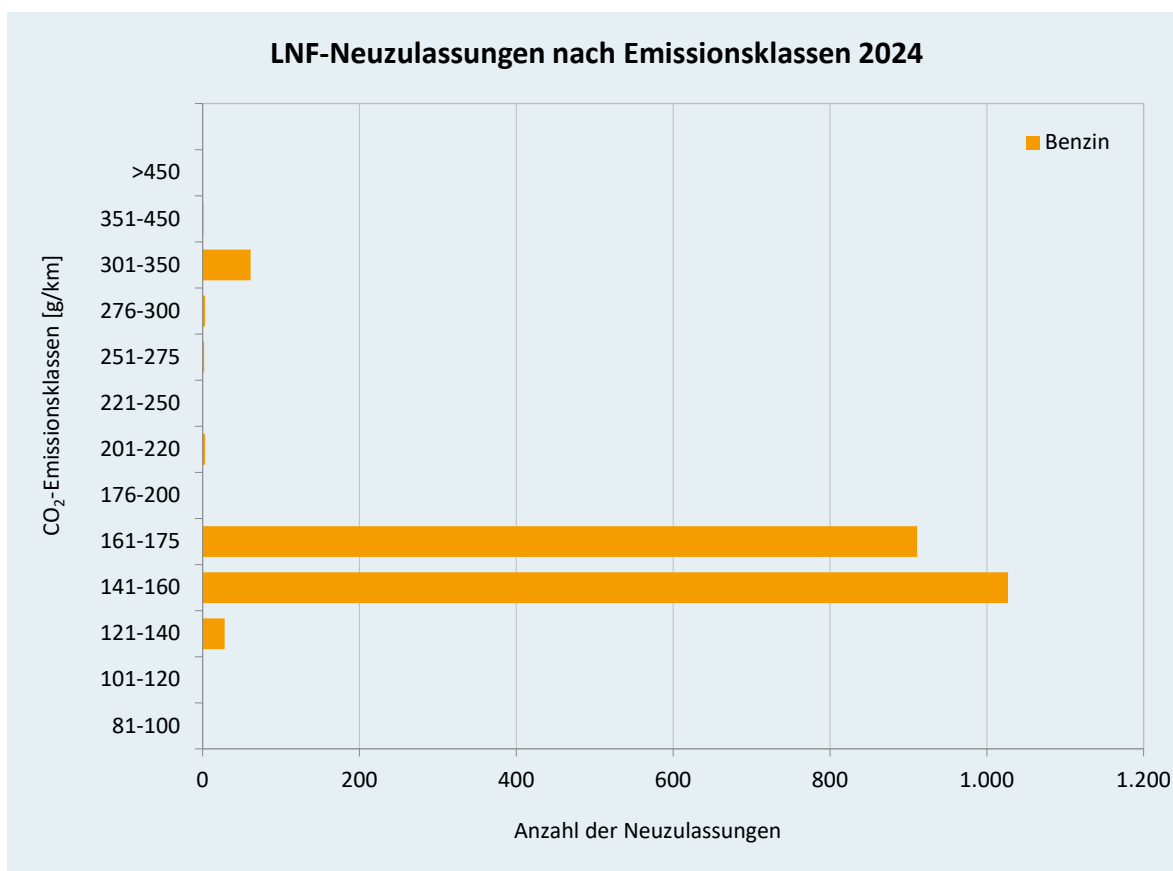
Quelle: Umweltbundesamt 2026.

4 CO₂-Emissionen der Neuzulassungen nach Merkmalsprägungen

4.1 CO₂-Emissionen der neu zugelassenen LNF nach Emissionsklassen

Die Verteilung der Neuzulassungen nach CO₂-Emissionsklassen zeigt bei den Benzinfahrzeugen die höchste Zahl an Neuzulassungen in den Klassen 141–160 g CO₂/km und 161–175 g CO₂/km. Durch die Umstellung auf den WLTP hat sich der Schwerpunkt der Neuzulassungen auf höhere Emissionsklassen verlagert.

Abbildung 17: Neuzulassungen von Benzin-LNF nach CO₂-Emissionsklassen, 2024.

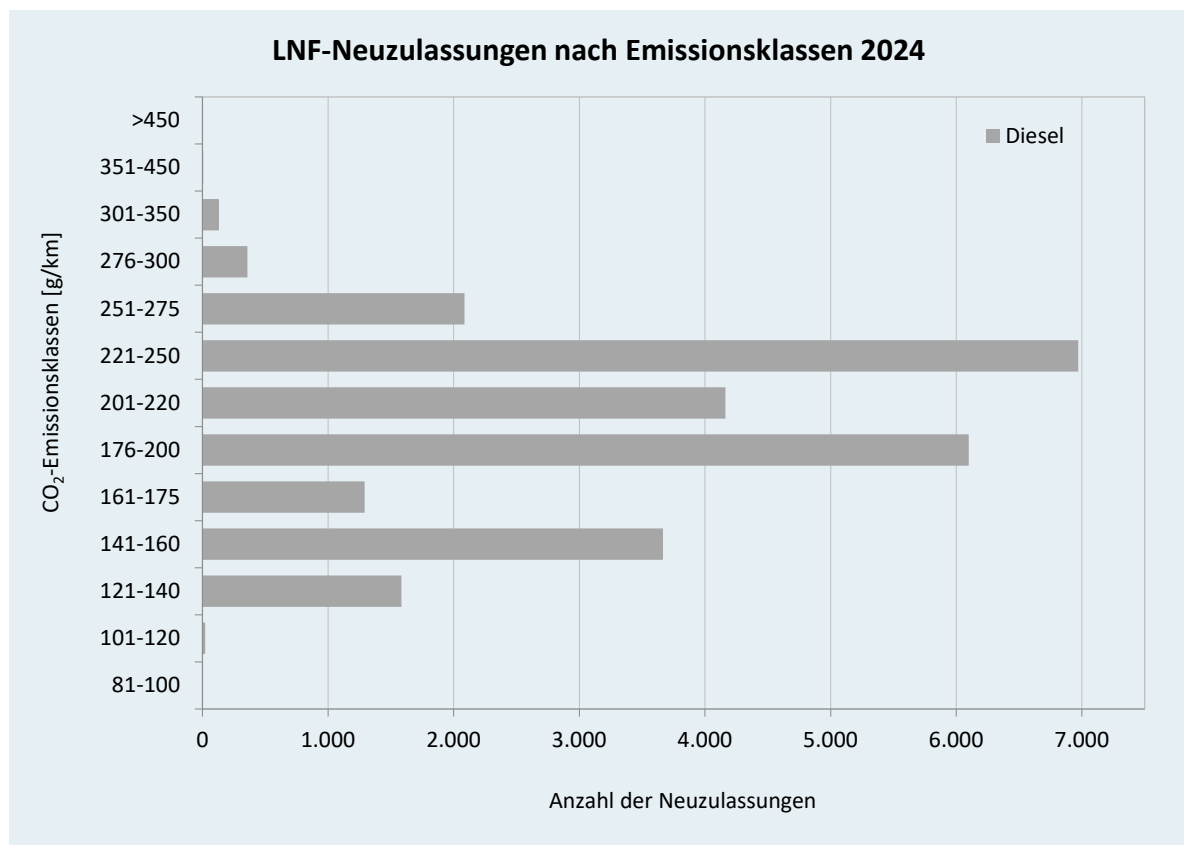


Quelle: Umweltbundesamt 2026.

Bei Dieselfahrzeugen erfolgen die Neuzulassungen tendenziell in höheren Emissionsklassen mit den meisten Neuzulassungen in den Klassen 221–250 g CO₂/km und 176–200 g CO₂/km (siehe Abbildung 18).

Die hohen Zulassungszahlen bei den Dieselfahrzeugen in den mittleren bis oberen Emissionsklassen weisen auf generell unterschiedliche Einsatzzwecke und Zuladungskapazitäten zwischen Benzin- und Dieselfahrzeugen hin. Durch die Umstellung auf den WLTP hat sich der Schwerpunkt der Neuzulassungen auf höhere Emissionsklassen verlagert.

Abbildung 18: Neuzulassungen von Diesel-LNF nach CO₂-Emissionsklassen, 2024.

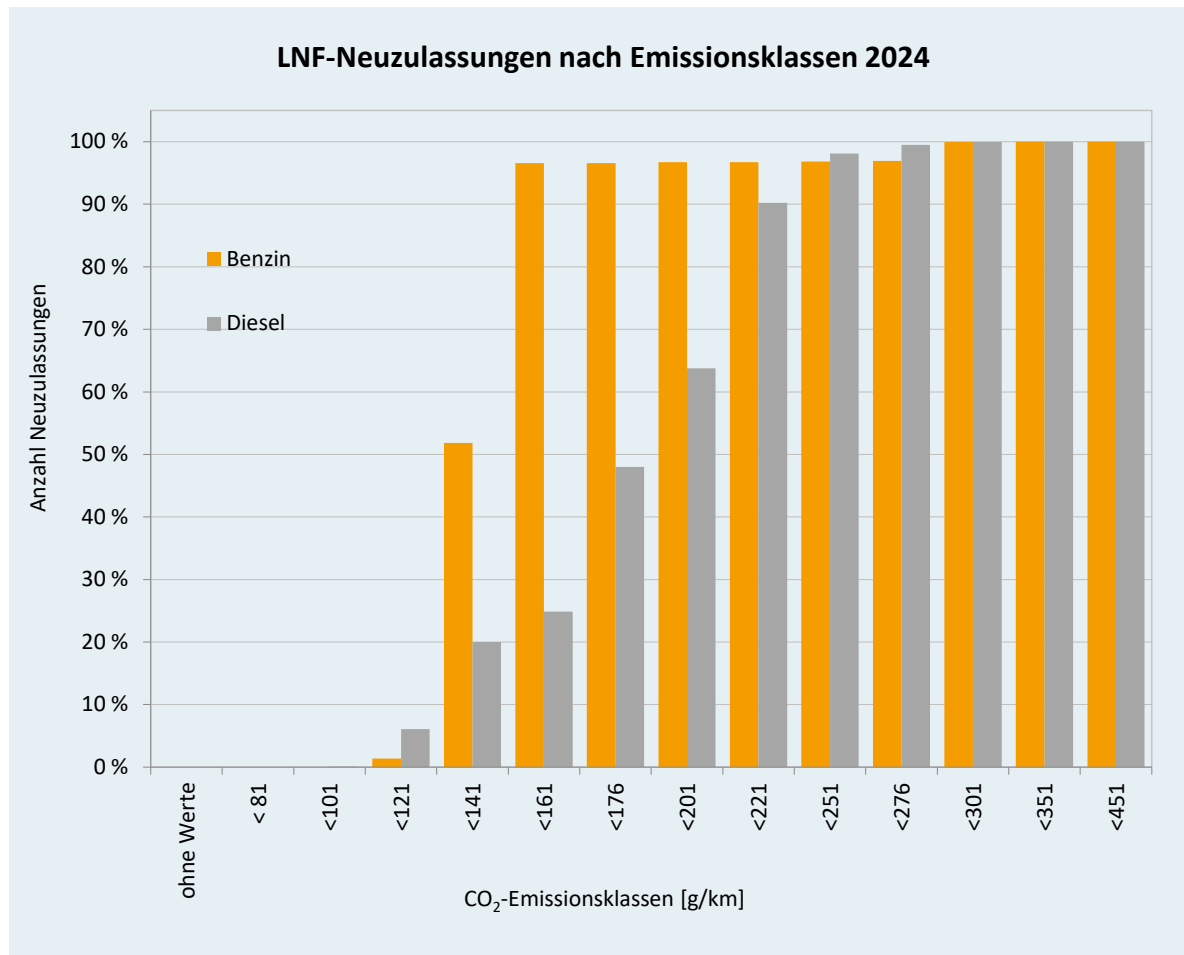


Quelle: Umweltbundesamt 2026.

Abbildung 19 zeigt die zugrundeliegenden Daten in Form der Summenhäufigkeit, aufsummiert bis 450 g CO₂/km. In dieser kumulierten Darstellung wird deutlich, dass sich die Flotte der Benzin-LNF aus niedrigeren CO₂-Emissionsklassen zusammensetzt als jene der Diesel-LNF.

Bei Benzin-LNF liegen insgesamt etwa 97 % der Neuzulassungen im Emissionsbereich bis 161 g CO₂/km. Zum Vergleich umfasst derselbe Bereich bei Diesel-LNF nur etwa 25 % der Neuzulassungen.

Abbildung 19: Kumulierter Anteil der LNF-Neuzulassungen nach Emissionsklassen, 2024.



Quelle: Umweltbundesamt 2026.

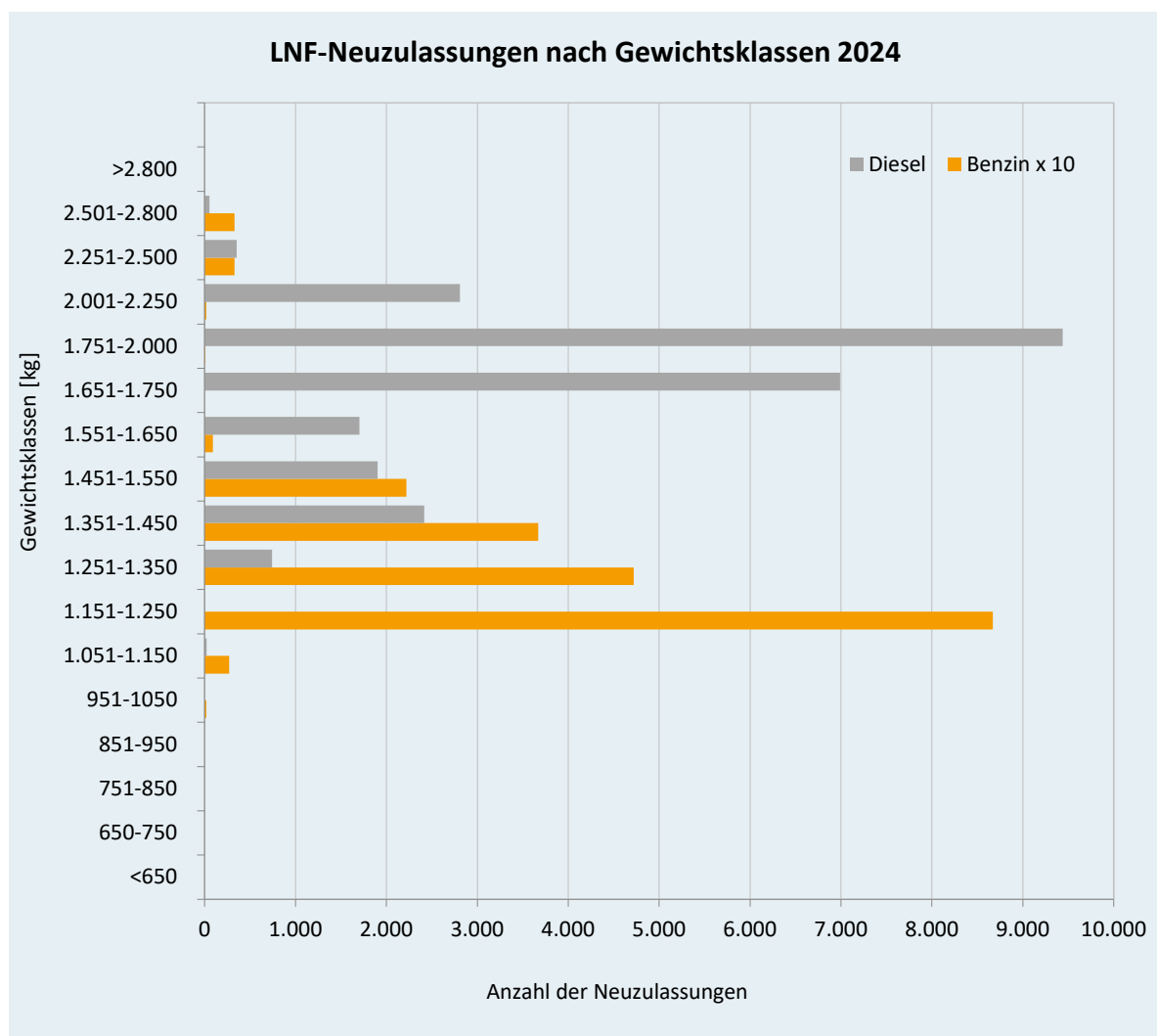
4.2 Neuzulassungen nach Gewichtsklassen

Das durchschnittliche Fahrzeuggewicht der 2024 neu zugelassenen LNF beträgt 1.917 kg. Das durchschnittliche Gewicht von Benzin-LNF liegt bei 1.327 kg (-1 % im Vergleich zum Vorjahr). Diesel-LNF wiegen durchschnittlich 1.949 kg (+0,1 % im Vergleich zum Vorjahr) und sind damit im Mittel um 622 kg schwerer.

Benzinmotoren gelangen in Österreich speziell in kleineren LNF zum Einsatz – die meisten benzinbetriebenen Fahrzeuge gehören einer Gewichtsklasse von 1.151 kg bis 1.250 kg an, großvolumige Benzinmotoren spielen statistisch gesehen nur eine untergeordnete Rolle.

Bei den Dieselfahrzeugen verzeichnete die Gewichtsklasse 1.751–2.000 kg die höchsten Zulassungszahlen – hier werden also in erster Linie schwerere Fahrzeuge gekauft (siehe Abbildung 20). Von allen neu zugelassenen Dieselfahrzeugen fallen 35,7 % in diese Klasse.

Abbildung 20: Neu zugelassene Benzin- und Diesel-LNF nach Gewichtsklassen, 2024⁴.



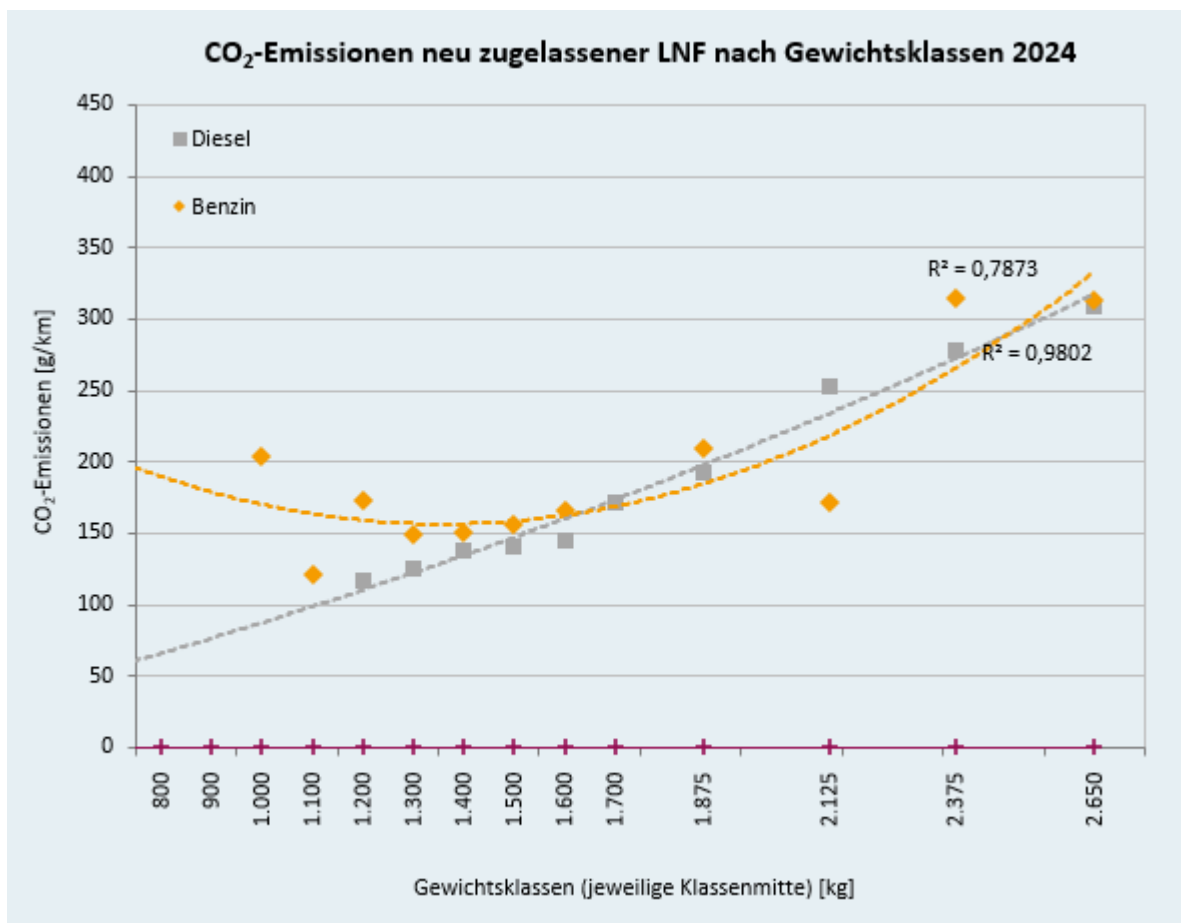
Quelle: Umweltbundesamt 2026.

⁴ Zur besseren Visualisierung wurde die Anzahl der Benzinfahrzeuge um den Faktor 10 erhöht.

Zwischen dem Gesamtgewicht der Fahrzeuge und dem Treibstoffverbrauch sowie den damit verbundenen CO₂-Emissionen besteht ein enger Zusammenhang (siehe Abbildung 21).

Generell sind die CO₂-Emissionen von Dieselfahrzeugen etwas geringer als jene von Benzinfahrzeugen in der gleichen Gewichtsklasse. Der Unterschied wird mit zunehmendem Gewicht größer.

Abbildung 21: Durchschnittliche CO₂-Emissionen von Benzin- und Diesel-LNF nach Gewichtsklassen, 2024.

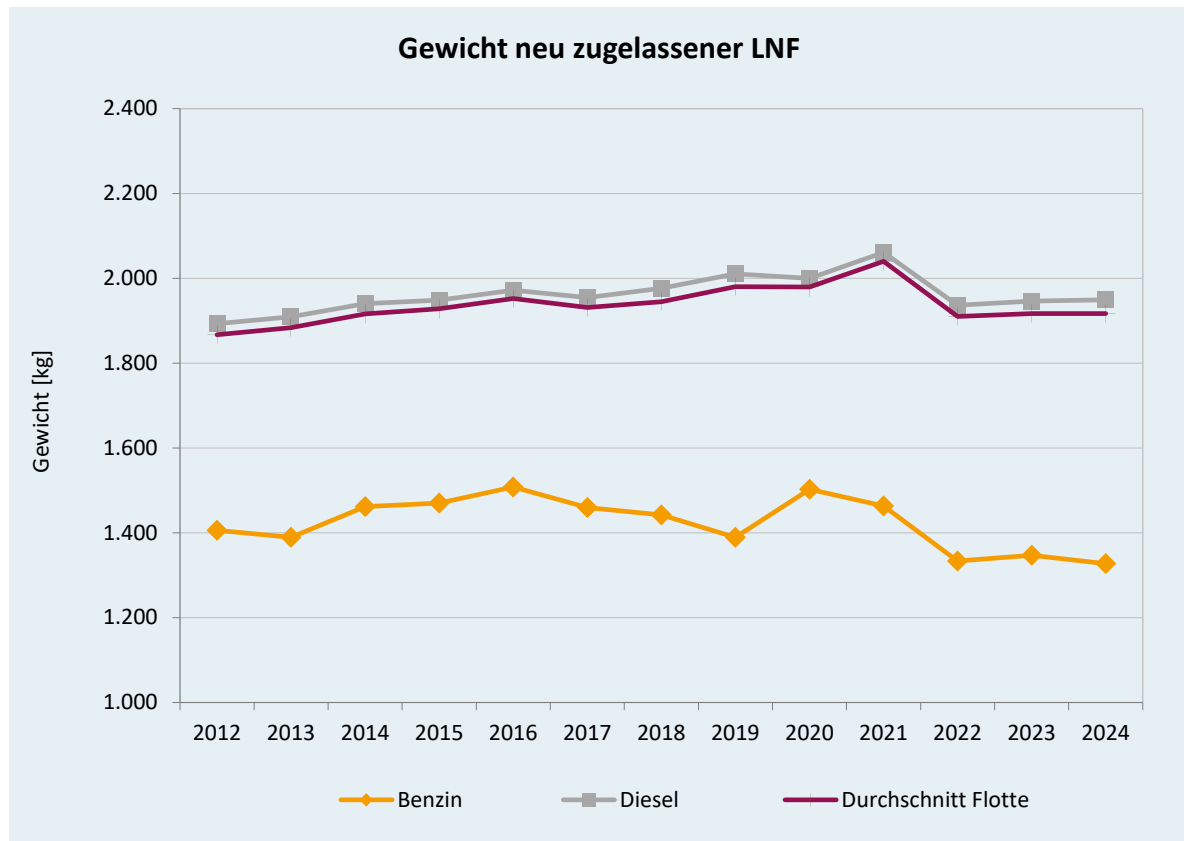


Quelle: Umweltbundesamt 2025.

Die Abbildung 22 zeigt, dass sich das durchschnittliche Gewicht der neu zugelassenen LNF im Zeitraum 2012 bis 2024 für Dieselfahrzeuge und Benzinfahrzeuge unterschiedlich entwickelt hat. Das Durchschnittsgewicht von Benzinfahrzeugen nahm von 1.406 kg im Jahr 2012 auf 1.327 kg im Jahr 2024 um 5,6 % ab; von 2023 auf 2024 um 1,5 %. Die

Gewichtszunahme der Dieselfahrzeuge zwischen 2012 und 2024 beträgt 3 %, allerdings auf einem höheren Gewichtsniveau. Der Gewichtsunterschied zwischen Diesel- und Benzin-LNF betrug im Jahr 2024 622 kg.

Abbildung 22: Veränderung des durchschnittlichen Gewichts von neu zugelassenen Benzin- und Diesel-LNF, 2012–2024.



Quelle: Umweltbundesamt 2026

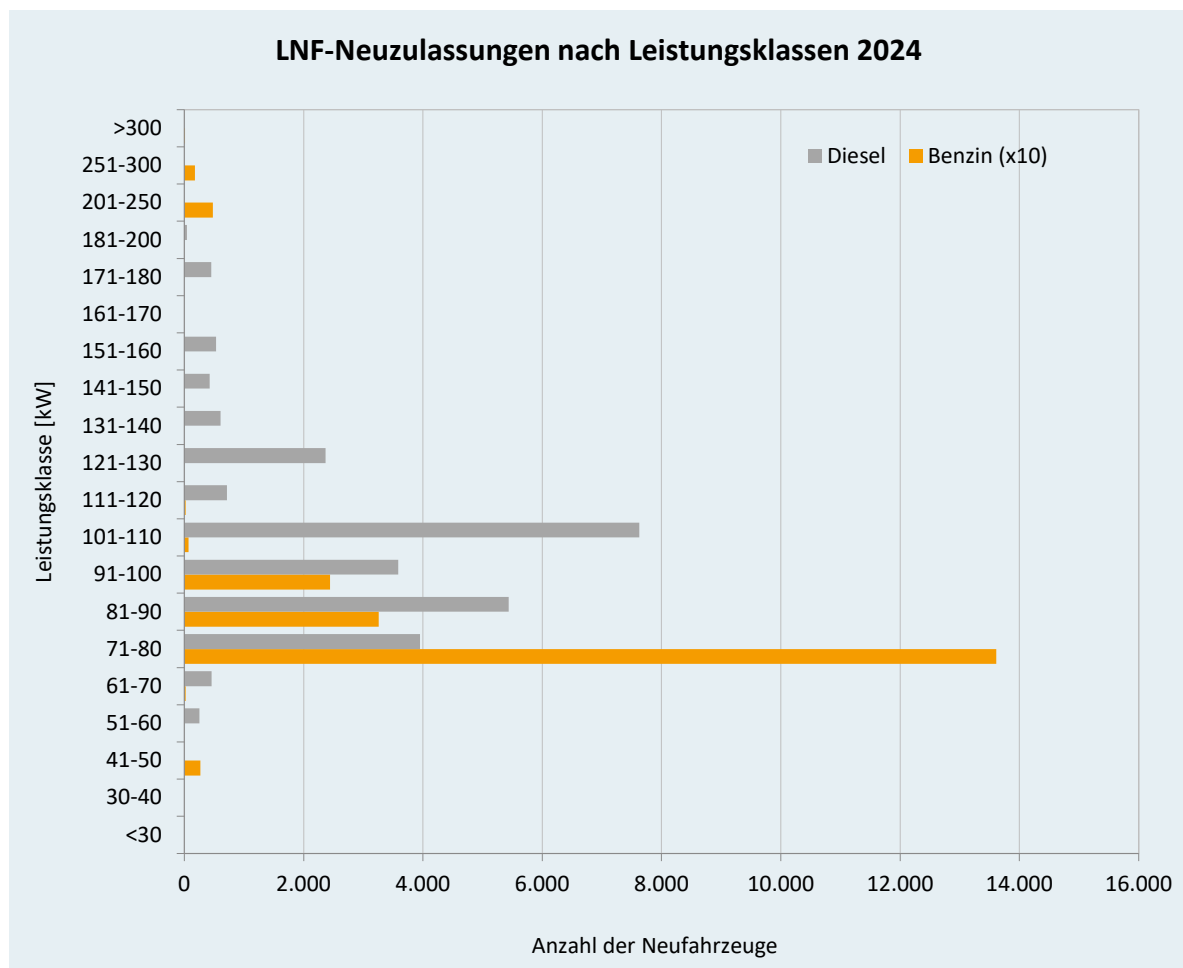
4.3 Neuzulassungen nach Leistungsklassen

Bei den Neuzulassungen je Leistungsklasse ergibt sich ein ähnliches Bild wie bei der Gewichtsverteilung. Die durchschnittliche Leistung aller Neuzulassungen lag 2024 bei etwa 96 kW. Sie ist seit 2012 um 9,3 % gestiegen. Die durchschnittliche Leistung von Benzin-LNF liegt bei 84 kW, jene von Diesel-LNF bei 101 kW.

Der Großteil benzinbetriebener Fahrzeuge findet sich eher in den unteren Leistungsklassen, wobei in der Klasse 71–80 kW die meisten Neuzulassungen zu verzeichnen sind; in den darüber liegenden Leistungsklassen nehmen sie deutlich ab (siehe Abbildung 23). In der Leistungsklasse 201–250 kW ist 2024 eine weitere, wenn auch geringe Häufung von Neuzulassungen erkennbar.

Bei den Dieselfahrzeugen verteilen sich die Neuzulassungen vorwiegend über ein Leistungsspektrum von über 71 kW, wobei der Großteil der Neuzulassungen in den Leistungsklassen 81–90 kW und 101–110 kW zu finden ist.

Abbildung 23: Neu zugelassene Benzin- und Diesel-LNF nach Leistungsklassen, 2024⁵.

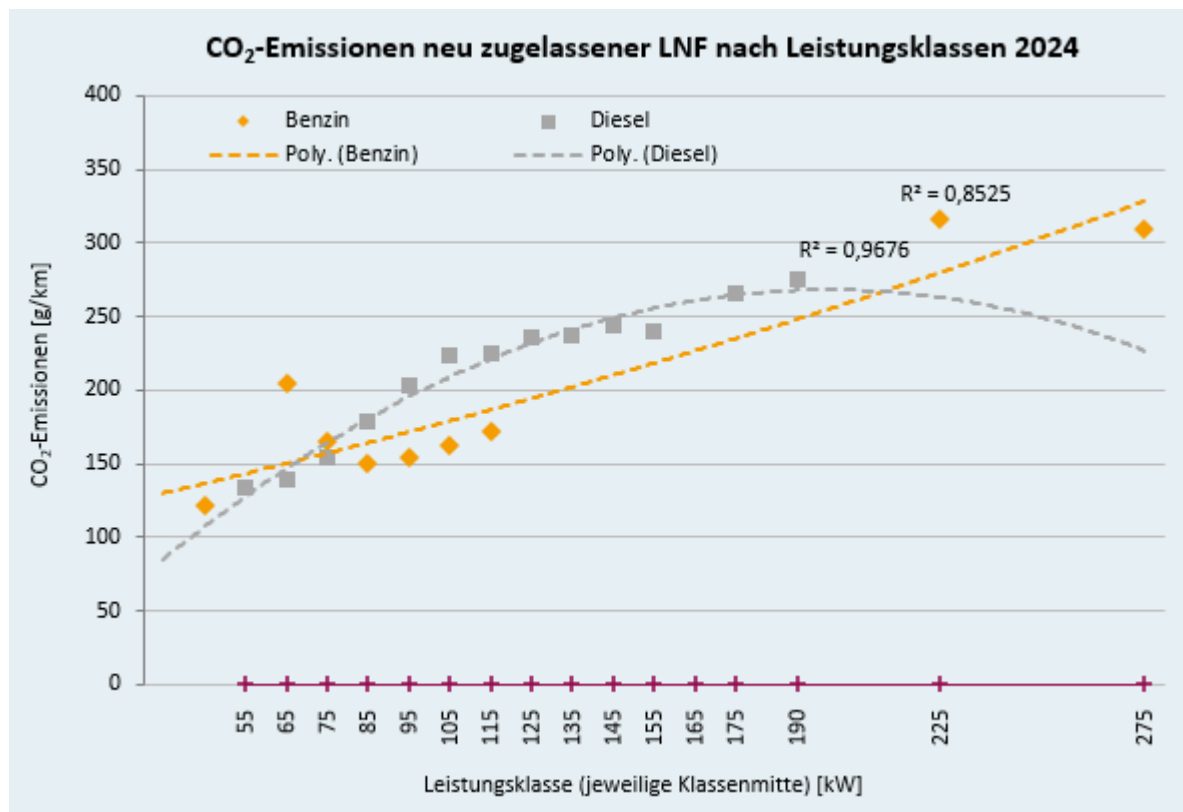


Quelle: Umweltbundesamt 2026.

⁵ Zur besseren Visualisierung wurde die Anzahl der Benzinfahrzeuge um den Faktor 10 erhöht.

In der Betrachtung der Leistungsklassen zeigt sich eine Zunahme der CO₂-Emissionen mit steigender Fahrzeugleistung (siehe Abbildung 24). Die CO₂-Emissionen von Benzinfahrzeugen sind etwas niedriger als jene der Dieselfahrzeuge, Ausnahmen gibt es in den oberen Leistungsklassen. Hier weisen Benzinfahrzeuge höhere Emissionen auf.

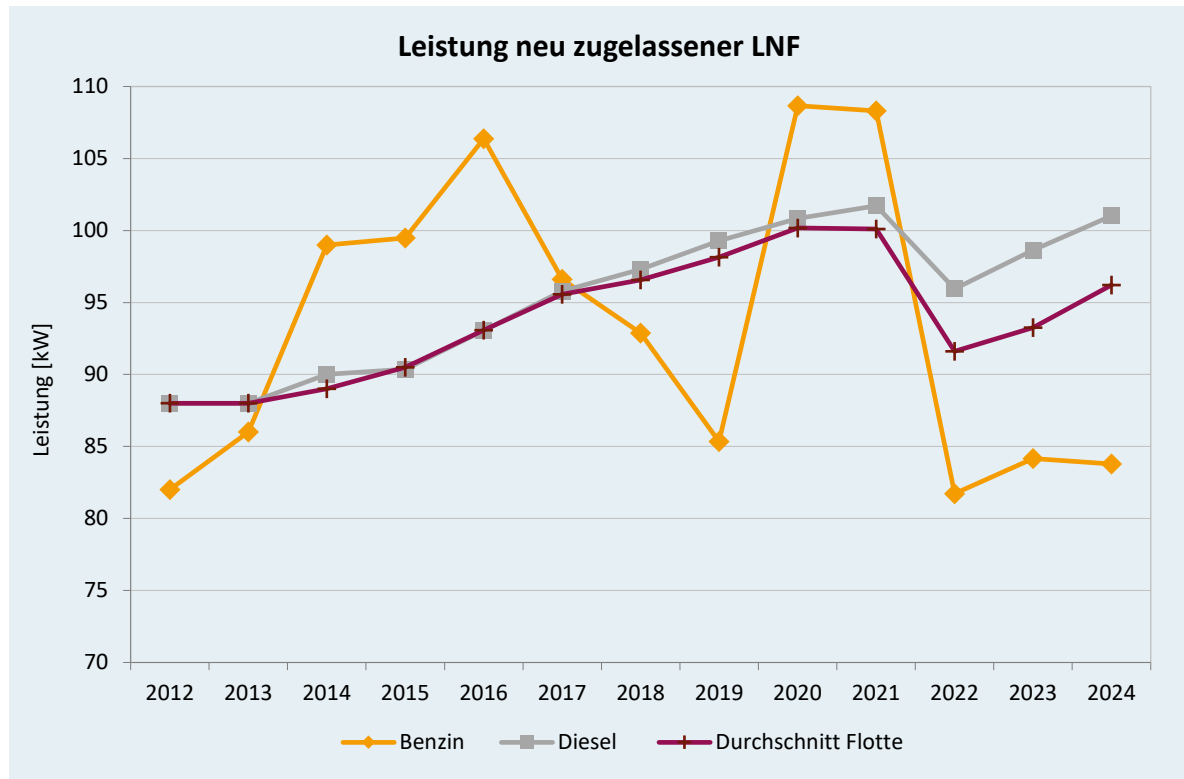
Abbildung 24: Durchschnittliche CO₂-Emissionen von Benzin- und Diesell-NLF nach Leistungsklassen, 2024.



Quelle: Umweltbundesamt 2026.

Über den gesamten Betrachtungszeitraum ist eine Veränderung der Leistungsdifferenz zwischen Benzin- und Dieselfahrzeugen zu beobachten (siehe Abbildung 25). So betrug die durchschnittliche Leistung im Jahr 2012 bei Benzinfahrzeugen noch 82 kW und stieg bis 2021 auf 108 kW (+32 %). Von 2021 auf 2024 nahm die Leistung der Benzinfahrzeuge um 22,6 % auf 84 kW ab. Dieselfahrzeuge erfuhren von 2012 auf 2021 einen Leistungszuwachs von 16 % (2012: 88 kW, 2021: 102 kW). Seit 2021 bleibt die Leistung der Dieselfahrzeuge auf einem ähnlich hohen Niveau (2024: 101 kW).

Abbildung 25: Veränderung der durchschnittlichen Motorleistung von neu zugelassenen Benzin- und Diesel-LNF, 2012–2024.



Quelle: Umweltbundesamt 2026.

4.4 Neuzulassungen nach Hubraumklassen

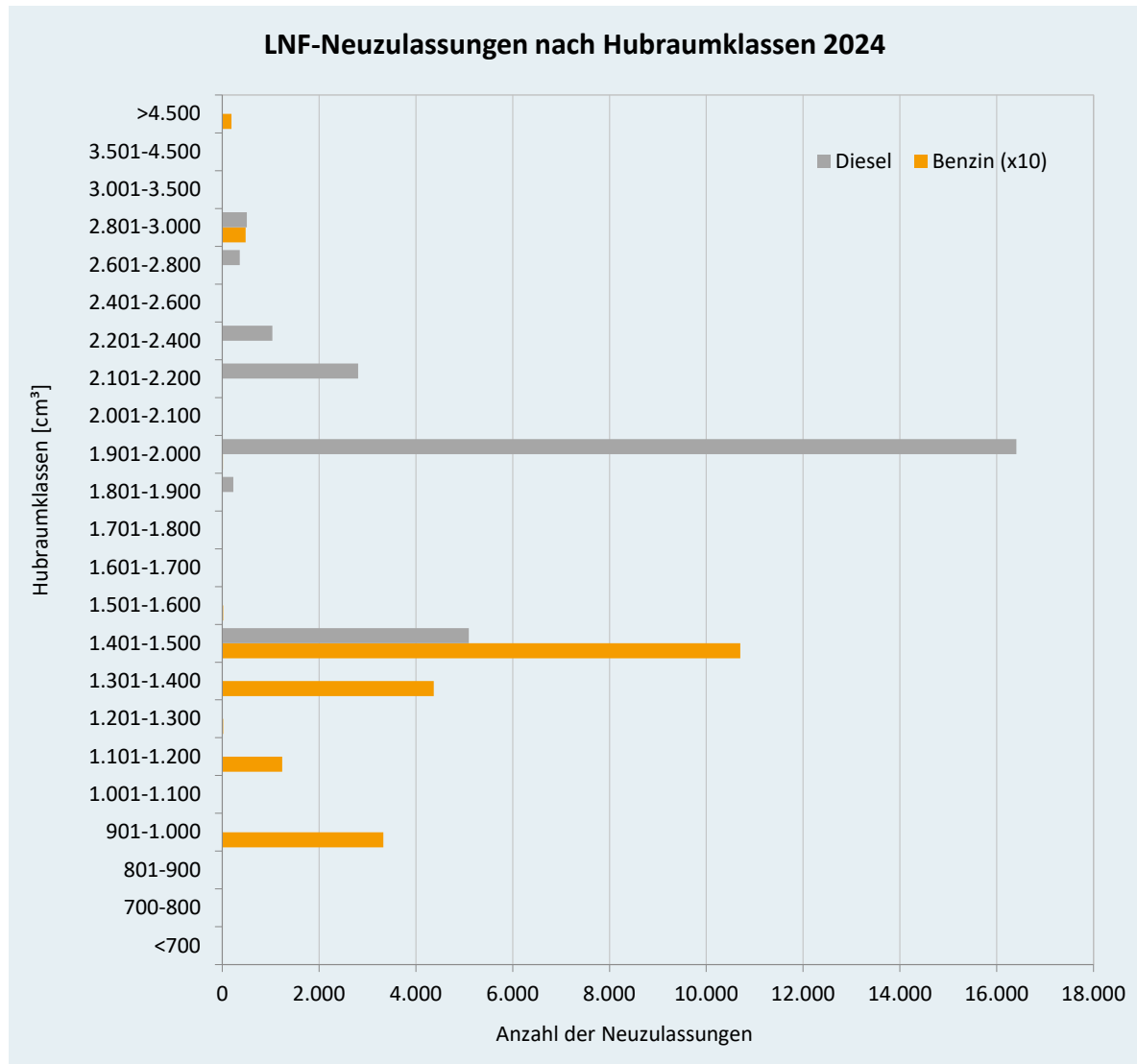
Der durchschnittliche Hubraum aller neu zugelassenen Fahrzeuge betrug im Jahr 2024 etwa 1.911 cm³. Der durchschnittliche Hubraum von Benzin-LNF liegt bei 1.420 cm³ (-1,9 % im Vergleich zum Vorjahr), jener von Diesel-LNF bei 1.950 cm³ (+0,5 % im Vergleich zum Vorjahr).

Wie Abbildung 26 zeigt, sind die Neuzulassungen der Benzinfahrzeuge vor allem in den Klassen 901–1.000 cm³, 1.301–1.400 cm³ und 1.401–1.500 cm³ zu finden. Der Schwerpunkt liegt in der Klasse 1.401–1.500 cm³ mit 898 Fahrzeugen.

Bei den Dieselfahrzeugen dominiert mit großem Abstand die Klasse 1.901–2.000 cm³ mit 16.404 Fahrzeugen (62 %). Die Bandbreite an Neuzulassungen ist ähnlich breit gestreut

wie bei den Benzinfahrzeugen, allerdings sind in den Hubraumklassen mit mehr als 3.000 cm³ 2024 keine Fahrzeuge zu finden.

Abbildung 26: Neu zugelassene Benzin- und Diesel-LNF nach Hubraumklassen, 2024⁶.

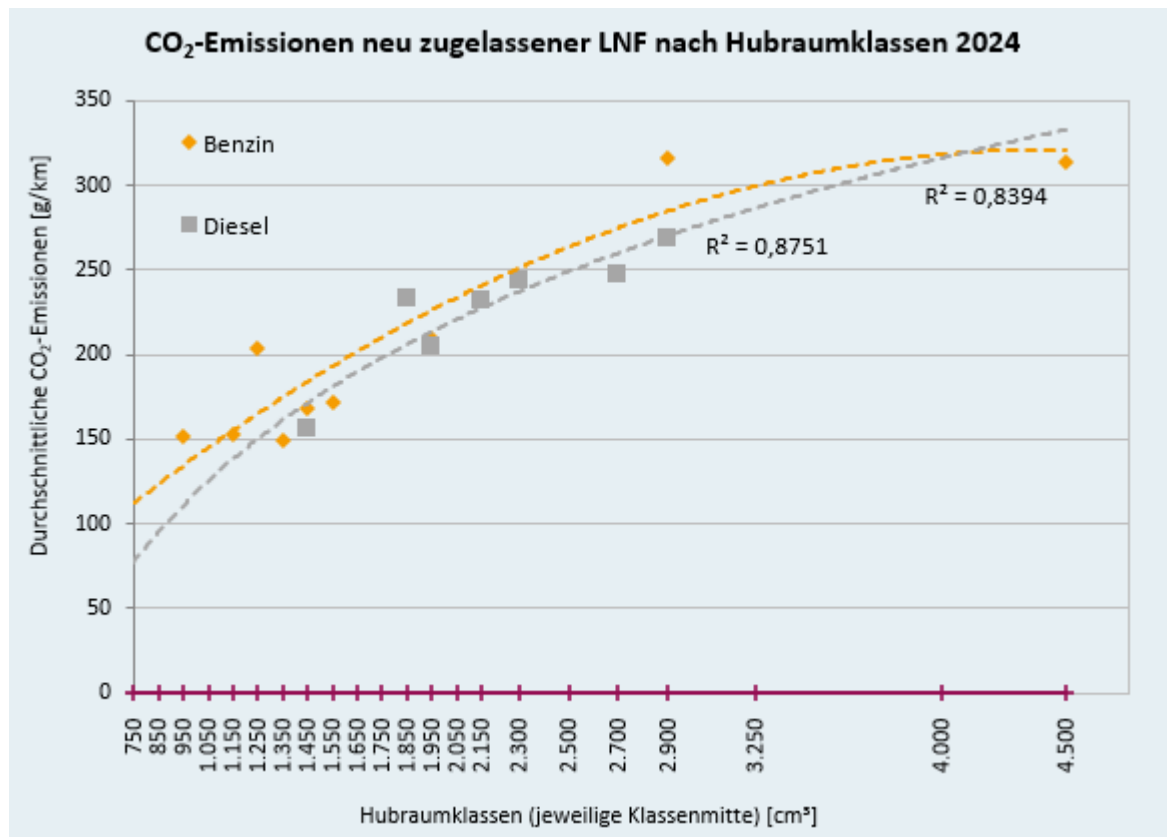


Quelle: Umweltbundesamt 2026.

Abbildung 27 zeigt, dass die CO₂-Emissionen auch mit steigendem Hubraum zunehmen. Die CO₂-Emissionen der Dieselfahrzeuge sind in jeder Hubraumklasse etwas unter dem Niveau der Benzinfahrzeuge.

⁶ Zur besseren Visualisierung wurde die Anzahl der Benzinfahrzeuge um den Faktor 10 erhöht.

Abbildung 27: CO₂-Emissionen von Benzin- und Diesel-LNF nach Hubraumklassen, 2024.



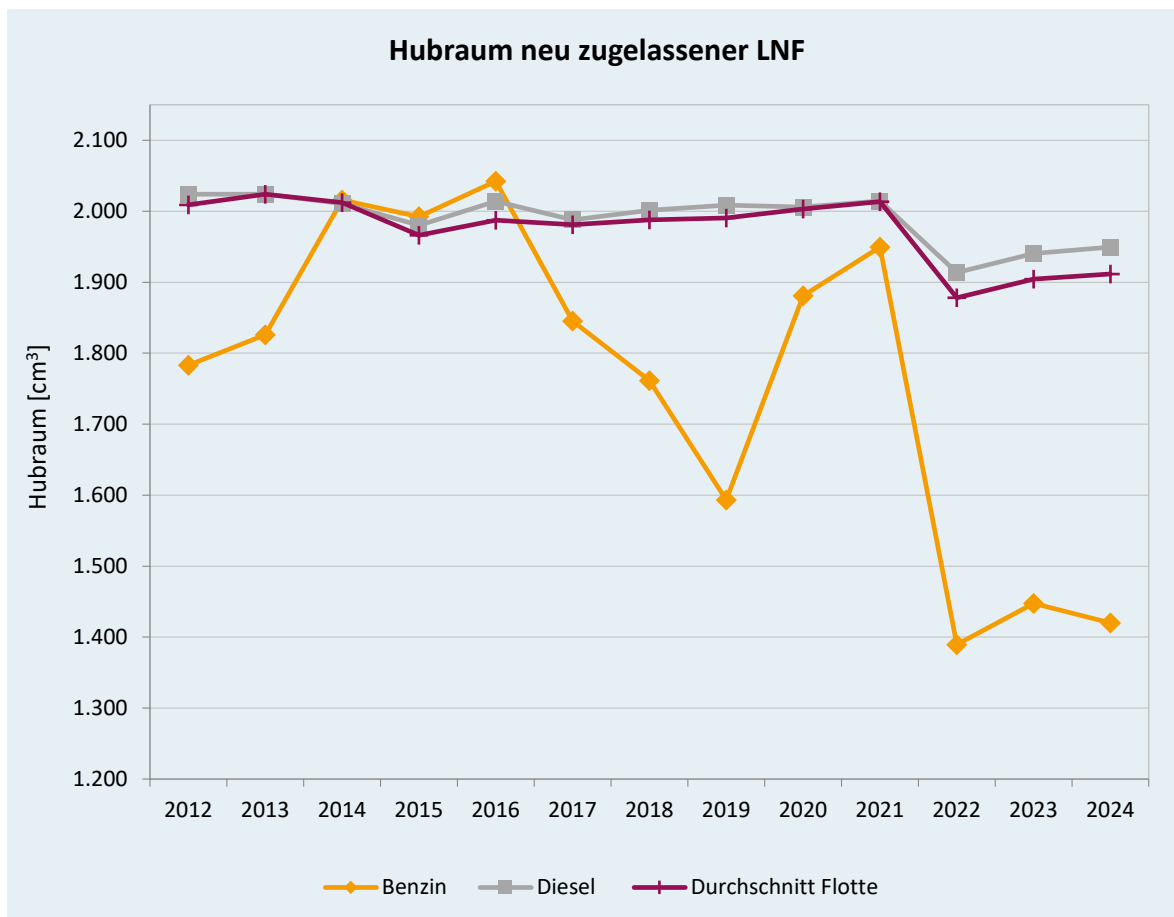
Quelle: Umweltbundesamt 2025.

Die Entwicklung der durchschnittlichen Hubraumgröße der neu zugelassenen Fahrzeuge zeigt seit Beginn des Monitorings bis 2021 eine Stagnation (+0,2 %) (siehe Abbildung 28). Von 2020 auf 2021 kam es zu einer Abnahme von rund 7 %. Seitdem ist wieder ein leichter Aufwärtstrend ersichtlich. Die durchschnittliche Hubraumgröße bei Benzinfahrzeugen weist über den ganzen Monitoringzeitraum Schwankungen auf und hat von 2012 bis 2021 um 9 % zugenommen. Von 2022 auf 2023 hat die Hubraumgröße bei Benzinfahrzeugen um 4,2 % zugenommen. Da der Zulassungsanteil der Benzinfahrzeuge sehr niedrig ist, verändert dies den Gesamttrend aber nicht. Seit 2023 ist wieder eine Abnahme der Hubraumgröße erkennbar.

Die durchschnittliche Hubraumgröße von Dieselfahrzeugen unterlag von 2012 bis 2021 nur leichten Schwankungen. Von 2021 auf 2022 nahm die Hubraumgröße allerdings um 5 % ab. Von 2022 auf 2024 nahm die Hubraumgröße wieder leicht zu (+0,5 %), liegt aber um 3,7 % unter dem Niveau von 2012. Da der Zulassungsanteil der Dieselfahrzeuge mit über 80 % dominiert, bestimmt dieser auch den Gesamttrend.

Die Hubraumdifferenz zwischen Diesel- und Benzinfahrzeugen betrug im Jahr 2024 530 cm³.

Abbildung 28: Veränderung des durchschnittlichen Hubraums von neu zugelassenen Benzin- und Diesel-LNF, 2012–2024.



Quelle: Umweltbundesamt 2026.

5 Anhang

5.1 Entwicklung der EU-Vorgaben zur Reduktion von CO₂-Emissionen

Im Rahmen des Kyoto-Protokolls (1997) verpflichteten sich 35 Industrieländer, darunter die EU-15-Staaten, im Zeitraum 2008–2012 die Treibhausgas-Emissionen um insgesamt 5 % (bzw. für die EU-15 um 8 %) gegenüber 1990 zu senken. Im Rahmen der EU-Lastenteilung war Österreich verpflichtet, seine Treibhausgas-Emissionen um 13 % zu verringern.

Neben den Pkw zählen auch LNF zu wesentlichen CO₂-Emittenten im Verkehrssektor. Im Jahr 2003 gab die Kommission eine Studie zur Machbarkeit des CO₂-Monitorings und der Vorbereitung von Reduktionsmaßnahmen in Auftrag (TNO Automotive 2004). Im Jahr 2008 folgte dann eine Folgenabschätzung zu den Legislativoptionen hinsichtlich der Reduktionen der CO₂-Emissionen von LNF.

Aufbauend auf diesen beiden Dokumenten sowie auf Basis von Stakeholder-Konsultationen präsentierte die EU-Kommission den Kommissionsvorschlag KOM(2009) 593 „Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festsetzung von Emissionsnormen für neue leichte Nutzfahrzeuge im Rahmen der Gesamtstrategie der Gemeinschaft zur Minderung der CO₂-Emissionen von leichten Nutzfahrzeugen und Pkw“. Darauf aufbauend wurde 2011 die Verordnung (EU) Nr. 510/2011 vom Europäischen Parlament und Rat beschlossen, die Anforderungen an die CO₂-Emissionsleistung neuer LNF festlegt. Sie folgt dabei analog den Modalitäten und Vorgaben der Verordnung zur Begrenzung der CO₂-Emissionen für Pkw (Verordnung (EG) Nr. 443/2009).

So wurde der CO₂-Emissionsdurchschnitt für LNF ab 2017 auf maximal 175 g CO₂/km festgelegt (diese Anforderung wurde schrittweise ab 2014 eingeführt). Ab 2020 durfte dieser Emissionswert höchstens 147 g CO₂/km betragen. Seit 1. Januar 2014 mussten die Hersteller von LNF sicherstellen, dass die durchschnittlichen spezifischen Emissionen nicht die in dieser Verordnung festgelegten Emissionsgrenzwerte überschreiten. Folgende Zielvorgaben wurden mit jährlich steigenden Prozentsätzen schrittweise auf LNF, die in der EU zugelassen werden, angewandt:

- für 70 % der Fahrzeuge im Jahr 2014;
- für 75 % der Fahrzeuge im Jahr 2015;
- für 80 % der Fahrzeuge im Jahr 2016;
- für 100 % der Fahrzeuge ab 2017.

Herstellern, die weniger als 22.000 neue LNF in der Europäischen Union produzierten, konnte eine Ausnahme von der Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen gewährt werden.

Lieferanten oder Hersteller können ihre CO₂-Emissionen durch die Nutzung innovativer Technologien senken, deren Gesamtbeitrag zur Reduzierung der Zielvorgabe bis zu 7 g CO₂/km erreichen kann.

Außerdem galten für LNF, die mit alternativem Kraftstoff mit einem Bioethanolgehalt von 85 % („E85“) betrieben werden, spezifische Zielvorgaben. Die durchschnittlichen spezifischen Emissionen dieser Fahrzeuge mussten bis 31. Dezember 2015 um 5 % gesenkt werden.

Die Hersteller von LNF können sich zusammenschließen und gemeinsam agieren, um die spezifischen Emissionsziele zu erreichen (Pooling).

Die Verordnung gewährte den Herstellern von LNF zusätzliche Vergünstigungen für die Herstellung von Fahrzeugen mit niedrigen Emissionen (unter 50 g CO₂/km). Jedes Fahrzeug mit geringem CO₂-Ausstoß zählte 2014 und 2015 als 3,5 Fahrzeuge, 2016 als 2,5 Fahrzeuge und 2017 als 1,5 Fahrzeuge. Diese Regelung half den Herstellern, die durchschnittlichen Emissionen von Neufahrzeugen weiter zu senken.

Mit dem europäischen Klimagesetz wird die Verwirklichung des Klimaziels der EU, die Emissionen in der EU bis 2030 um mindestens 55 % („Fit for 55“) zu senken, zu einer rechtlichen Verpflichtung. Die EU-Länder arbeiten an neuen Rechtsvorschriften, um dieses Ziel zu erreichen und die EU bis 2050 klimaneutral zu machen.

Der Vorschlag zur Verschärfung der CO₂-Flottenziele für Hersteller von Pkw und LNF wurde am 14.7.2021 von der Kommission im Rahmen des „Fit for 55“-Pakets vorgestellt. Die Verhandlungen wurden 2023 abgeschlossen (VO (EU) 2023/851), die wesentlichen Änderungen dabei sind:

- Das CO₂-Reduktionsziel 2030 für Pkw wird von bisher -37,5 % auf -55 % angehoben (im Vergleich zu 2021).
- Das CO₂-Reduktionsziel 2030 für leichte Nutzfahrzeuge wird von bisher -31 % auf -50 % erhöht (im Vergleich zu 2021).
- Das neue CO₂-Reduktionsziel 2035 von -100 % bedeutet ein De-facto-Verkaufsende von neuen Benzin- und Dieselfahrzeugen in der EU.
- Das CO₂-Ziel 2025 für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge, das bis inklusive 2029 gilt, wurde nicht verschärft und bei -15 % (im Vergleich zu 2021) belassen.

5.2 Monitoring der CO₂-Emissionen neuer leichter Nutzfahrzeuge

Mit der Verordnung (EU) Nr. 510/2011 wurde auch die Einrichtung eines Systems zur Überwachung der durchschnittlichen CO₂-Emissionen neuer LNF, analog zur Systematik für Pkw, beschlossen. Gemäß Art. 8 der Verordnung sind die geforderten Daten von den Mitgliedstaaten jährlich an die Europäische Kommission zu melden.

Die Mitgliedstaaten erfassen seit 2012 die folgenden Angaben über alle neuen leichten Nutzfahrzeuge, die in ihrem Hoheitsgebiet zugelassen werden:

- Hersteller,
- Typ, Variante und Version,
- spezifische CO₂-Emissionen (g CO₂/km),
- Masse (kg),
- Radstand (mm),
- Spurweite der Lenkachse (mm) und der anderen Achse (mm),
- technisch zulässige Gesamtmasse in beladenem Zustand (in kg) gemäß Anhang III der Richtlinie RL 2007/46/EG.

Diese Angaben sind der Übereinstimmungsbescheinigung (COC) für das betreffende leichte Nutzfahrzeug zu entnehmen. Bei Fahrzeugen mit zwei Kraftstoffmöglichkeiten (Otto-kraftstoff/Gas), deren Übereinstimmungsbescheinigungen die spezifischen CO₂-Emissionen sowohl für den Ottokraftstoff- als auch für den Gasbetrieb ausweisen, verwenden die Mitgliedstaaten nur den für Gas gemessenen Wert.

Bei Mehrstufenfahrzeugen (vervollständigte Fahrzeuge) werden die spezifischen CO₂-Emissionen dem Hersteller des Basisfahrzeugs zugeteilt.

5.3 Bestimmung der CO₂-Emissionen neuer Personenkraftwagen und leichter Nutzfahrzeuge – Typenprüfzyklus

Die spezifischen CO₂-Emissionen neuer Fahrzeuge werden in der Europäischen Gemeinschaft mit einem standardisierten Verfahren (Typenzulassung) nach der in der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 vorgeschriebenen Methodik gemessen. Die Methodik wird mit der Verordnung VO (EG) Nr. 692/2008 im Anhang XII (NEFZ) bzw. Verordnung VO (EU) 2017/1151 (WLTP) umgesetzt. Die allgemeinen Vorschriften für die Durchführung der Prüfungen und die Auswertung der Ergebnisse entsprechen jenen von Absatz 5 der UN/ECE-Regelung Nr. 101. Zertifizierte EG-Prüflaboratorien führen die Messungen der Abgas- und CO₂-Emissionen auf dem Rollenprüfstand durch. Die Messwerte werden in das Genehmigungsdokument (COC-Papier oder österreichischer Datenauszug) des Fahrzeugs eingetragen und dienen dem Nachweis der Übereinstimmung mit den Anforderungen der Verordnungen hinsichtlich der Abgasnormen und CO₂-Zielwerte.

Die Ermittlung des Kraftstoffverbrauchs sowie der Abgas- und CO₂-Emissionen in der EG erfolgte vom 1. Januar 1996 bis 31. August 2017 nach dem standardisierten, neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ), welcher einen City-Zyklus (städtische Bedingungen) und einen Überland-Zyklus (außerstädtische Bedingungen) enthielt. Der NEFZ stand seit längerem in der Kritik, nicht dem realen Nutzungsprofil der Fahrzeuge zu entsprechen. Internationale Studien zeigen, dass reale Verbrauchswerte nicht nur maßgeblich höher als die im NEFZ gemessenen Typenprüfwerte sind (ICCT 2012), sondern dass in den letzten Jahren die Differenz zu den Messungen in der realen Fahrweise stark zugenommen hat (ICCT 2019). Der sogenannte WLTC-Zyklus (Worldwide Harmonized Light Vehicle Test Cycle) soll für eine entsprechende Verbesserung durch Standardisierung des Fahrzyklus und auch der Messprozedur sorgen. Der WLTC wurde mit 1. September 2017 eingeführt. Zusätzlich gibt es Anforderungen zur Messung von Abgasemissionen (NO_x und Partikel) im realen Fahrbetrieb (Real Drive Emissions – RDE), die erstmals begrenzt werden.

5.4 Methodik in Österreich

Die Daten der Statistik Austria bilden die Grundlage für das CO₂-Monitoring. Als Basis gelten die Neuzulassungen bei den Kfz-Versicherungsanstalten. Als Neuzulassungen werden fabrikneue Fahrzeuge verstanden, die zum ersten Mal in Österreich zugelassen werden. In das Monitoring fallen Kraftfahrzeuge der Klasse N1 im Sinne des Anhangs II der Richtlinie 2007/46/EG mit einer Bezugsmasse von höchstens 2.610 kg und Fahrzeuge der

Klasse N1, auf die die Typgenehmigung gemäß Artikel 2 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 erweitert wird („leichte Nutzfahrzeuge“), bzw. Fahrzeuge, typgeprüft als schweres Nutzfahrzeug gemäß der Verordnung (EG) Nr. 595/2009 mit einer Bezugsmasse zwischen 2.380 kg und 2.610 kg.

Die Angaben über die CO₂-Werte und den durchschnittlichen Kraftstoffverbrauch stammen primär aus den Certificates of Conformity – den COC-Papieren⁷ (EU-Typenbescheinigung) –, welche den im Typenprüfzyklus gemessenen Wert angeben.

Die Daten werden von den Herstellerfirmen bzw. den Importeuren in elektronischer Form an den Verband der Versicherungsunternehmen Österreichs (VVO) übermittelt. Bei der Neuzulassung eines Fahrzeugs werden die für die Ausstellung des Zulassungsscheines relevanten Fahrzeugdaten elektronisch aus den gespeicherten COC-Daten übernommen.

Für den Fall, dass zum Zeitpunkt der Neuzulassung beim Versicherungsverband noch keine passenden COC-Daten eingegangen sind oder überhaupt keine COC-Papiere vorliegen, werden die für die Zulassung notwendigen Fahrzeugdaten von den Versicherungsbedienten händisch eingegeben. Wenn in der übermittelten Zulassung kein CO₂- oder Verbrauchswert enthalten ist, wird versucht, den fehlenden Wert anhand anderer Daten zu ergänzen:

- anhand des nationalen Typencodes (Eurotax-Code) oder
- anhand des Marken- oder Typencodes der Statistik Austria.

Damit wird die Zuordnung von CO₂-Werten mit der Genauigkeit Herstellerland, Marke, Modell, Type, Treibstoffart und Variante⁸ ermöglicht.

Ist keine der beiden Ergänzungsmethoden erfolgreich, so wird das Fahrzeug zwar unter den Zulassungszahlen ausgewiesen, aber nicht in die Durchschnittsberechnung für den CO₂-Wert einbezogen (bzw. in der Spalte „unbekannt“ ausgewiesen). Es handelt sich dabei in der Regel um Fahrzeuge, für die keine COC-Papiere vorhanden sind bzw. um einzelgenehmigte Spezialversionen von Fahrzeugen.

⁷ Übereinstimmungsbescheinigung; entspricht im Wesentlichen dem Typenschein. Das COC-Papier bestätigt, dass das neue Fahrzeug zum Zeitpunkt der Auslieferung der EU-Betriebserlaubnis für dieses Fahrzeug entsprochen hat. Zwingend vorgeschrieben ist eine EU-Betriebserlaubnis für neue Fahrzeugtypen ab 1997.

⁸ Beim Eurotax-Code ist auch die Version des Fahrzeugs angegeben.

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Durchschnittliche CO2-Emissionen neu zugelassener leichter Nutzfahrzeuge in Österreich (in g CO2/km) nach NEFZ (für die Jahre 2012 bis 2020) bzw. nach WLTP (ab 2021) und durchschnittlicher Verbrauch für Benzin- und Dieselfahrzeuge in Liter/100 km*. 5

Table 2: Average CO2 emissions of newly registered LCV in Austria (in g CO2/km) under NEDC (for the years 2012 to 2020) and under WLTP (from 2021) and average fuel consumption for petrol and diesel vehicles in liters per 100 km*..... 9

Tabelle 3: Durchschnittliche CO2-Emissionen neu zugelassener leichter Nutzfahrzeuge in Österreich (in g CO2/km) nach NEFZ (für die Jahre 2012–2020) bzw. nach WLTP (ab 2021) und Gesamtanzahl der Neuzulassungen und durchschnittlicher Verbrauch für Benzin- und Dieselfahrzeuge in Liter/100 km*. 14

Tabelle 4: Herstellerpools bei LNF im Jahr 2024..... 28

Tabelle 5: Übersicht über die Herstellerperformance nach WLTP 2024 für Österreich..... 30

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Durchschnittliche CO ₂ -Emissionen neu zugelassener LNF in Österreich, 2012–2024.....	6
Abbildung 2: Markthochlauf Elektro-LNF und Elektro-Plug-in-LNF, 2012–2024.	7
Figure 3: Average CO ₂ emissions of newly registered light duty vehicles in Austria, 2012–2024.....	10
Figure 4: Market ramp-up of electric LCVs and Plug-in LCVs, 2012–2024.....	11
Abbildung 5: Anteile der neu zugelassenen LNF nach Antriebsart, 2024.....	12
Abbildung 6: Anzahl der neu zugelassenen LNF nach Antriebsart 2024.....	13
Abbildung 7: Durchschnittliche CO ₂ -Emissionen neu zugelassener LNF in Österreich, 2012–2024.....	15
Abbildung 8: Markthochlauf Elektro-LNF, 2012–2024.....	16
Abbildung 9: Trend der durchschnittlichen CO ₂ -Emissionen für neu zugelassene Diesel- und Benzin-LNF, 2012–2024.	17
Abbildung 10: Marktanteile der Neuzulassungen von Elektro-LNF nach Hersteller bzw. Herstellerpool, 2024.....	18
Abbildung 11: Verteilung der Elektro-LNF nach Gewichtsklassen, 2021–2024.....	19
Abbildung 12: Spezifischer Energieverbrauch von Elektro-LNF nach Gewichtsklassen, 2024.	21
Abbildung 13: Spezifische Reichweite von Elektro-LNF nach Gewichtsklassen, 2024.....	22
Abbildung 14: Spezifische Reichweite und Energieverbrauch von Elektro-LNF nach Gewichtsklassen, 2024.	23
Abbildung 15: Durchschnittliche CO ₂ -Emissionen der gesamten LNF-Neuzulassungen – Vergleich Österreich und EU, 2012–2024.	27
Abbildung 16: CO ₂ -Emissionen ausgesuchter Herstellerpools für Österreich 2024 (100 % der Flotte; Ökoinnovationen nicht berücksichtigt).	31
Abbildung 17: Neuzulassungen von Benzin-LNF nach CO ₂ -Emissionsklassen, 2024.....	32
Abbildung 18: Neuzulassungen von Diesel-LNF nach CO ₂ -Emissionsklassen, 2024.....	33
Abbildung 19: Kumulierter Anteil der LNF-Neuzulassungen nach Emissionsklassen, 2024.....	34
Abbildung 20: Neu zugelassene Benzin- und Diesel-LNF nach Gewichtsklassen, 2024.....	35
Abbildung 21: Durchschnittliche CO ₂ -Emissionen von Benzin- und Diesel-LNF nach Gewichtsklassen, 2024.	36
Abbildung 22: Veränderung des durchschnittlichen Gewichts von neu zugelassenen Benzin- und Diesel-LNF, 2012–2024.	37
Abbildung 23: Neu zugelassene Benzin- und Diesel-LNF nach Leistungsklassen, 2024.	38

Abbildung 24: Durchschnittliche CO ₂ -Emissionen von Benzin- und Diesel-LNF nach Leistungsklassen, 2024.	39
Abbildung 25: Veränderung der durchschnittlichen Motorleistung von neu zugelassenen Benzin- und Diesel-LNF, 2012–2024.	40
Abbildung 26: Neu zugelassene Benzin- und Diesel-LNF nach Hubraumklassen, 2024.	41
Abbildung 27: CO ₂ -Emissionen von Benzin- und Diesel-LNF nach Hubraumklassen, 2024.	42
Abbildung 28: Veränderung des durchschnittlichen Hubraums von neu zugelassenen Benzin- und Diesel-LNF, 2012–2024.	43

Literaturverzeichnis

CIRCABC, 2025. Poolingliste N1 für 2024.

circabc.europa.eu/ui/me

ICCT – The international council on clean transportation, 2012. Discrepancies between type approval and “real-world” fuel consumption, Assessment for 2001–2011. European passenger cars and CO₂ values, working paper 2012-2, April 2012, Berlin.

theicct.org/news/EU-real-world-vehicle-fuel-consumption-gap-all-time-high

ICCT – The international council on clean transportation, 2019. From laboratory to road. A 2018 update of official and “real-world” fuel consumption and CO₂ values for passenger cars.

[theicct.org/wp-content/uploads/2021/06/Lab to Road 2018 fv 20190110.pdf](https://theicct.org/wp-content/uploads/2021/06/Lab_to_Road_2018_fv_20190110.pdf)

Statistik Austria, Kfz-Neuzulassungen für 2024.

statistik.at/statistiken/tourismus-und-verkehr/fahrzeuge/kfz-neuzulassungen

Rechtsnormen

Entscheidung 93/389/EWG: Entscheidung des Rates vom 24. Juni 1993 über ein System zur Beobachtung der Emissionen von CO₂ und anderen Treibhausgasen in der Gemeinschaft. ABl. Nr. L 167.

Entscheidung Nr. 1753/2000/EG: Entscheidung des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Juni 2000 zur Einrichtung eines Systems zur Überwachung der durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen neuer Personenkraftwagen. ABl. Nr. L 202.

KOM(95) 689 endg.: Mitteilung der Kommission an den Rat und das Europäische Parlament. Eine Strategie der Gemeinschaft zur Minderung der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen und zur Senkung des durchschnittlichen Kraftstoffverbrauchs.

KOM(2002) 431 endg.: Mitteilung der Kommission an den Rat und das Europäische Parlament. Besteuerung von Personenkraftwagen in der Europäischen Union.

KOM(2002) 693 endg.: Mitteilung der Kommission an den Rat und das Europäische Parlament. Umsetzung der Gemeinschaftsstrategie zur Verminderung der CO₂-Emissionen von Kraftfahrzeugen. Dritter Jahresbericht über die Wirksamkeit der Strategie (Berichtsjahr 2001).

KOM(2005) 261 endg.: Mitteilung der Kommission an den Rat und das Europäische Parlament. Vorschlag für eine Richtlinie des Rates über die Besteuerung von Personenkraftwagen.

KOM(2007) 19 endg.: Mitteilung der Kommission an den Rat und das Europäische Parlament. Ergebnisse der Überprüfung der Strategie der Gemeinschaft zur Minderung der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen.

KOM(2007) 856 endg.: Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festsetzung von Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen im Rahmen des Gesamtkonzepts der Gemeinschaft zur Verringerung der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen.

KOM(2009) 593: Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festsetzung von Emissionsnormen für neue leichte Nutzfahrzeuge im Rahmen

der Gesamtstrategie der Gemeinschaft zur Minderung der CO₂-Emissionen von leichten Nutzfahrzeugen und Pkw.

Kraftfahrgesetz (KFG; BGBl. Nr. 267/1967): Bundesgesetz vom 23. Juni 1967 über das Kraftfahrwesen.

Normverbrauchsabgabengesetz (NoVAG, BGBl. 695/1991 zuletzt geändert mit BGBl. I Nr. 111/2010): Bundesgesetz, mit dem das Einkommensteuergesetz 1988, das Umsatzsteuergesetz 1972, das Alkoholabgabengesetz 1973 geändert werden, mit dem Maßnahmen auf dem Gebiet des Bewertungsrechtes und der Vermögensteuer getroffen werden und das Pensionskassengesetz geändert wird, mit dem eine Abgabe für den Normverbrauch von Kraftfahrzeugen eingeführt wird, mit dem weiters das Kraftfahrgesetz 1967, das Bundesbehindertengesetz, das Mineralölsteuergesetz 1981, das Gasöl-Steuerbegünstigungsgesetz, das Schaumweinsteuergesetz 1960 und das Biersteuergesetz 1977 geändert werden und mit dem der Zeitpunkt der Personenstands- und Betriebsaufnahme verschoben wird (Abgabenänderungsgesetz 1991).

Ökologisierungsgesetz 2007 (ÖkoG 2007; BGBl. I Nr. 46/2008): Bundesgesetz, mit dem das Normverbrauchsabgabengesetz und das Mineralölsteuergesetz 1995 geändert werden.

Personenkraftwagen-Verbraucherinformationsgesetz (Pkw-VIG; BGBl. I Nr. 26/2001 i.d.g.F.): Bundesgesetz über die Bereitstellung von Verbraucherinformationen beim Marketing für neue Personenkraftwagen.

RL 70/156/EWG: Richtlinie des Rates vom 6. Februar 1970 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Betriebserlaubnis für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger. ABl. Nr. L 42.

RL 80/1268/EWG: Richtlinie des Rates zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über den Kraftstoffverbrauch von Kraftfahrzeugen. ABl. Nr. L 375.

RL 92/61/EWG: Richtlinie des Rates vom 30. Juni 1992 über die Betriebserlaubnis für zweirädrige oder dreirädrige Kraftfahrzeuge. ABl. Nr. L 151.

RL 97/27/EG: Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Juli 1997 über die Massen und Abmessungen bestimmter Klassen von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern und zur Änderung der Richtlinie 70/156/EWG. ABl. Nr. L 233.

RL 1999/94/EG: Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Dezember 1999 über die Bereitstellung von Verbraucherinformationen über den Kraftstoffverbrauch und CO₂-Emissionen beim Marketing für neue Personenkraftwagen. ABl. Nr. L 12.

RL 2007/46/EG: Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. September 2007 zur Schaffung eines Rahmens für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge. ABl. Nr. L 263.

VO (EG) Nr. 715/2007: Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2007 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge.

VO (EU) Nr. 692/2008: Verordnung der Kommission vom 18. Juli 2008 zur Durchführung und Änderung der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge im Anhang XII.

VO (EG) Nr. 443/2009: Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 zur Festsetzung von Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen im Rahmen des Gesamtkonzepts der Gemeinschaft zur Verringerung der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen. ABl. Nr. L 140.

VO (EG) Nr. 595/2009: Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Juni 2009 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen und Motoren hinsichtlich der Emissionen von schweren Nutzfahrzeugen (Euro VI) und über den Zugang zu Fahrzeugreparatur- und -wartungsinformationen, zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 und der Richtlinie 2007/46/EG sowie zur Aufhebung der Richtlinien 80/1269/EWG, 2005/55/EG und 2005/78/EG.

VO (EU) Nr. 1014/2010: Verordnung der Kommission vom 10. November 2010 über die Erfassung und Meldung von Daten über die Zulassung neuer Personenkraftwagen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 443/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates.

VO (EU) Nr. 63/2011: Verordnung der Kommission vom 26. Januar 2011 mit Durchführungsbestimmungen für die Beantragung einer Ausnahme von den Zielvorgaben für spezifische CO₂-Emissionen gemäß Artikel 11 der Verordnung (EG) Nr. 443/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates.

VO (EU) Nr. 510/2011: Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2011 zur Festsetzung von Emissionsnormen für neue leichte Nutzfahrzeuge im Rahmen des Gesamtkonzepts der Union zur Verringerung der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen.

VO (EU) Nr. 725/2011: Durchführungsverordnung der Kommission vom 25. Juli 2011 zur Einführung eines Verfahrens zur Genehmigung und Zertifizierung innovativer Technologien zur Verringerung der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen nach der Verordnung (EG) Nr. 443/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates.

VO (EU) Nr. 293/2012: Durchführungsverordnung der Kommission vom 3. April 2012 über die Überwachung der Zulassung neuer leichter Nutzfahrzeuge gemäß der Verordnung (EU) Nr. 510/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates und die Übermittlung von Daten über diese Zulassungen.

VO (EU) 2019/631: Verordnung 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.

