



Monitoringbericht zu den CO₂- Emissionen neu zugelassener Pkw in Österreich im Jahr 2024

Impressum

Medieninhaber, Verleger und Herausgeber:

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

Autor:innen: Mag.^a Barbara Schodl, DI Niels Waldmann, Umweltbundesamt

Gesamtumsetzung: Mag. Robin Krutak, BMIMI

Fotonachweis Umschlag: © stock.adobe.com – wifesun

Wien, 2026. Datenstand: Dezember 2025

Inhalt

Zusammenfassung	5
Summary	10
1 CO₂-Emissionen neuer Pkw in Österreich 2000–2024.....	14
1.1 Überblick.....	14
1.2 Trend CO ₂ -Emissionen	16
1.3 Merkmale der Neuzulassungen nach Antriebsarten im Jahr 2024	21
1.3.1 Analyse Elektrofahrzeuge (BEV) und Plug-in-Fahrzeuge (PHEV)	22
2 EU-Verordnung zu CO₂-Emissionen neuer Pkw und LNF.....	36
2.1 Flexibilität zur Zielerreichung	37
2.1.1 Emissionsgemeinschaft (Pooling), Artikel 6	37
2.1.2 Masseabhängiger Zielwert, Anhang I, Teil A.....	37
2.1.3 Ökoinnovationen, Artikel 11	37
2.1.4 Ausnahmeregelung für bestimmte Hersteller, Artikel 10.....	38
2.2 Vergleich CO ₂ -Emissionen Österreich – EU	38
3 Analyse der CO₂-Emissionen nach Herstellern bzw. Herstellerpools.....	40
4 Ausblick auf 2025	45
4.1 Ausblick 2025.....	45
4.1.1 Ausblick Gesamtbestand (31. Dezember 2025).....	46
5 CO₂-Emissionen der Neuzulassungen nach Merkmalsprägungen	48
5.1 Pkw-CO ₂ -Emissionen nach Emissionsklassen	48
5.2 Pkw-CO ₂ -Emissionen nach Gewichtsklassen	50
5.2.1 Entwicklung des durchschnittlichen Fahrzeuggewichts.....	52
5.2.2 Entwicklung der CO ₂ -Emissionen nach Gewichtsklassen.....	53
5.3 Pkw-CO ₂ -Emissionen nach Leistungsklassen	57
5.3.1 Entwicklung der durchschnittlichen Motorleistung.....	59
5.3.2 Entwicklung der CO ₂ -Emissionen nach Leistungsklassen.....	60
5.4 Pkw-CO ₂ -Emissionen nach Hubraumklassen	64
5.4.1 Entwicklung des durchschnittlichen Hubraums.....	66
5.4.2 Entwicklung der CO ₂ -Emissionen nach Hubraumklassen	67
6 Anhang.....	73
6.1 Entwicklung der EU-Vorgaben zur Reduktion von CO ₂ -Emissionen von Personenkraftwagen	73
6.2 Monitoringsystem der CO ₂ -Emissionen neuer Personenkraftwagen	76

6.3 Bestimmung der CO ₂ -Emissionen neuer Personenkraftwagen – Typenprüfzyklus	78
6.4 Methodik in Österreich.....	78
Tabellenverzeichnis.....	81
Abbildungsverzeichnis.....	82
Literaturverzeichnis – Allgemein	85
Literaturverzeichnis – Rechtsnormen und Leitlinien.....	87

Zusammenfassung

Der Bericht zum CO₂-Monitoring der neu zugelassenen Pkw wird gemäß EU-Vorgabe jährlich erstellt und an die Europäische Kommission übermittelt. Für Österreich verfasst das Umweltbundesamt im Auftrag des Bundesministeriums für Innovation, Mobilität und Infrastruktur (BMIMI) den jährlichen CO₂-Monitoring-Bericht. Das CO₂-Monitoring für Pkw 2025 umfasst die Daten der Berichtsjahre 2000 bis 2024.

Im Jahr 2024 wurden in Österreich gemäß Statistik Austria ¹insgesamt 253.789 Pkw (Klasse M1) neu zugelassen. Nach Abzug von falsch gemeldeten Fahrzeugen und Fahrzeugen, die nicht in die M1-Monitoringpflicht fallen (z. B. Sonderfahrzeuge), wurden 252.844 Neufahrzeuge an die Europäische Kommission gemeldet.

Zusammensetzung der Neuwagenflotte 2024 im Vergleich zum Vorjahr:

- Insgesamt um 6 % mehr Neuzulassungen
- Rund 18 % aller Neufahrzeuge waren reine Elektrofahrzeuge (44.505; -6 %), somit wurden 2024 zum zweiten Mal mehr Elektro-Pkw als Diesel-Pkw neu zugelassen.
- Rund 20 % entfallen auf Benzin-Elektro-Hybride (51.522; +40 %), rund 6 % auf Benzin-Plug-in Hybride (-8 %) und rund 5 % auf Diesel-Elektro-Hybride (-11 %).
- Rund 33 % der Neuzulassungen waren reine Benzinfahrzeuge, also ohne jede Form einer Hybridisierung (83.796; +9 %).
- Rund 17 % waren reine Dieselfahrzeuge, also ohne jede Form einer Hybridisierung (43.724; -5 %).

Der durchschnittliche Wert der CO₂-Emissionen nach dem „Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure“ (WLTP, siehe Kapitel 1.2) aller neu zugelassenen Pkw betrug 105,8 g/km und ist damit gegenüber dem Vorjahr um 1,5 % gestiegen. Der Anstieg ist vor allem auf den Rückgang der Elektrofahrzeuge von 2023 auf 2024 zurückzuführen. 2024 ist das vierte Berichtsjahr nach dem WLTP-Testzyklus (statt zuvor „Neuer Europäischer Fahrzyklus“, NEFZ), der im Mittel um rund 20 % höhere Verbrauchswerte liefert. Die

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

durchschnittlichen CO₂-Emissionen in der EU lagen 2024 mit 106,8 g CO₂/km über jenen in Österreich.

Die Flotte neu zugelassener Benzin- und Diesel-Pkw erreichte im Mittel CO₂-Emissionen von 139,1 g/km. Die durchschnittlichen CO₂-Emissionen lagen für benzinbetriebene Pkw bei 134,3 g/km und für Diesel-Pkw bei 148,4 g/km. Der Durchschnitt von 105,8 g/km wird durch die zunehmende Flottendurchdringung mit alternativen Antrieben erreicht, insbesondere durch den hohen Anteil der reinen Elektrofahrzeuge.

Tabelle 1: Durchschnittliche CO₂-Emissionen neu zugelassener Personenkraftwagen in Österreich (in g/km) nach NEFZ (für die Jahre 2000–2020) 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]
2024	148,4	5,6	134,3	5,1	105,8
2023	145,3	5,5	137,9	5,2	104,2
2022	148,0	5,6	138,4	5,2	112,1
2021	149,4	5,7	138,7	5,3	116,2
2020	126,2	4,8	121,2	4,6	112,3
2019	133,2	5,0	127,8	4,8	125,5
2018	128,6	4,9	125,0	4,7	123,1
2017	124,5	4,7	122,4	4,6	120,7
2016	122,7	4,6	122,1	4,6	120,5
2015	126,1	4,8	123,2	4,7	123,7
2014	131,0	5,0	127,0	4,8	128,4
2013	134,0	5,1	129,0	4,9	131,9
2012	138,0	5,2	134,0	5,1	136,0
2011	140,0	5,3	137,0	5,2	138,5
2010	145,0	5,5	143,0	5,4	144,0
2009	153,0	5,8	148,0	5,6	150,3
2008	160,0	6,1	155,0	5,9	157,7
2007	164,0	6,2	161,0	6,1	162,8

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]
2006	164,0	6,2	163,0	6,2	163,6
2005	161,0	6,1	165,0	6,3	162,4
2004	159,0	6,0	168,0	6,4	161,6
2003	161,0	6,1	170,0	6,4	163,6
2002	161,0	6,1	173,0	6,6	164,6
2001	161,0	6,1	175,0	6,6	165,8
2000	162,0	6,1	176,0	6,7	167,3

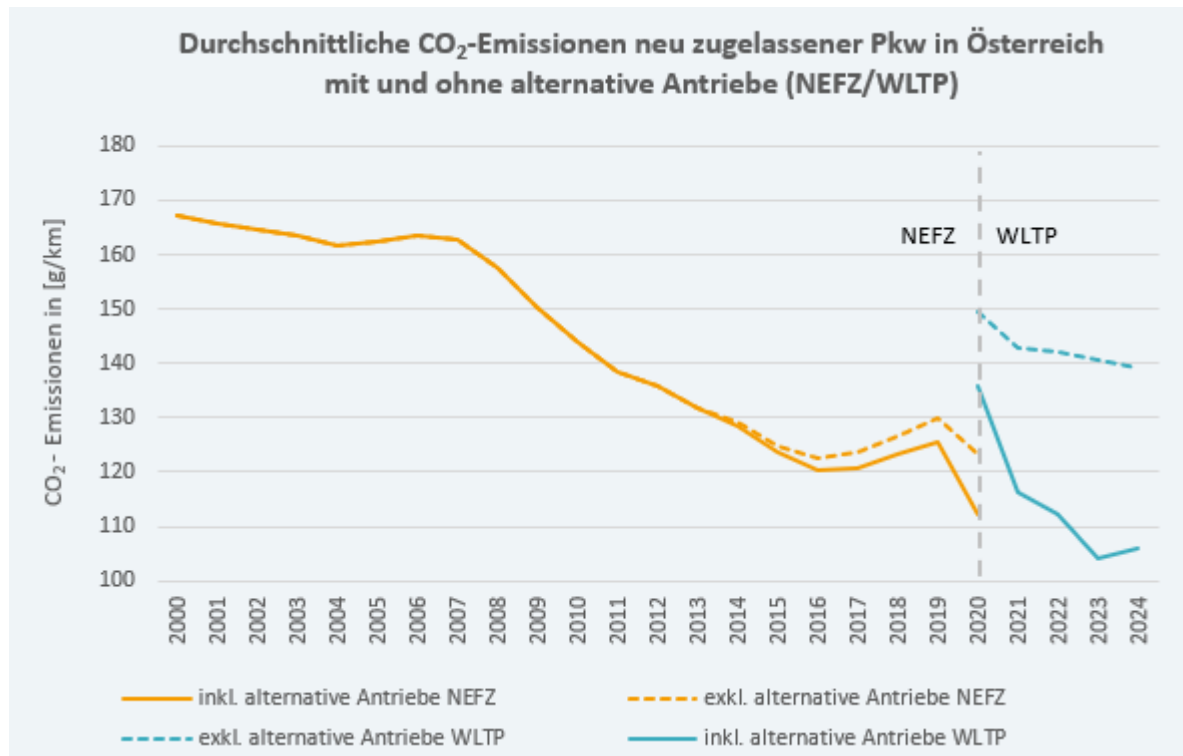
Quelle: Umweltbundesamt 2026.

* 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 inkl. dem Einfluss der Elektrofahrzeuge bzw. der alternativen Antriebe abbilden.

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 167 g/km auf rund 112 g/km gesunken. Ohne den Einfluss der alternativen Fahrzeuge und nur unter Betrachtung des Durchschnitts der Benzin- und Diesel-Pkw wäre das Niveau der CO₂-Emissionen der Flotte 2020 bei rund 123 g/km zu liegen gekommen.

Ab 2020 ist die Umstellung auf den Prüfzyklus WLTP (siehe Kapitel 1.2) dargestellt. Für den Durchschnitt der Verbrenner-Flotte (Benzin- und Diesel-Pkw) bedeutete dies generell einen Anstieg um rund 20 % (von 123 g/km auf 149 g/km). Gemäß WLTP sinken die CO₂-Emissionen inklusive alternativer Antriebe von 2020 auf 2024 von rund 136 g/km auf 105,8 g/km. Ohne Einfluss der alternativen Antriebe läge das Niveau weiterhin bei rund 139,1 g/km.

Abbildung 1: Durchschnittliche CO₂-Emissionen neu zugelassener Pkw in Österreich 2000–2024.

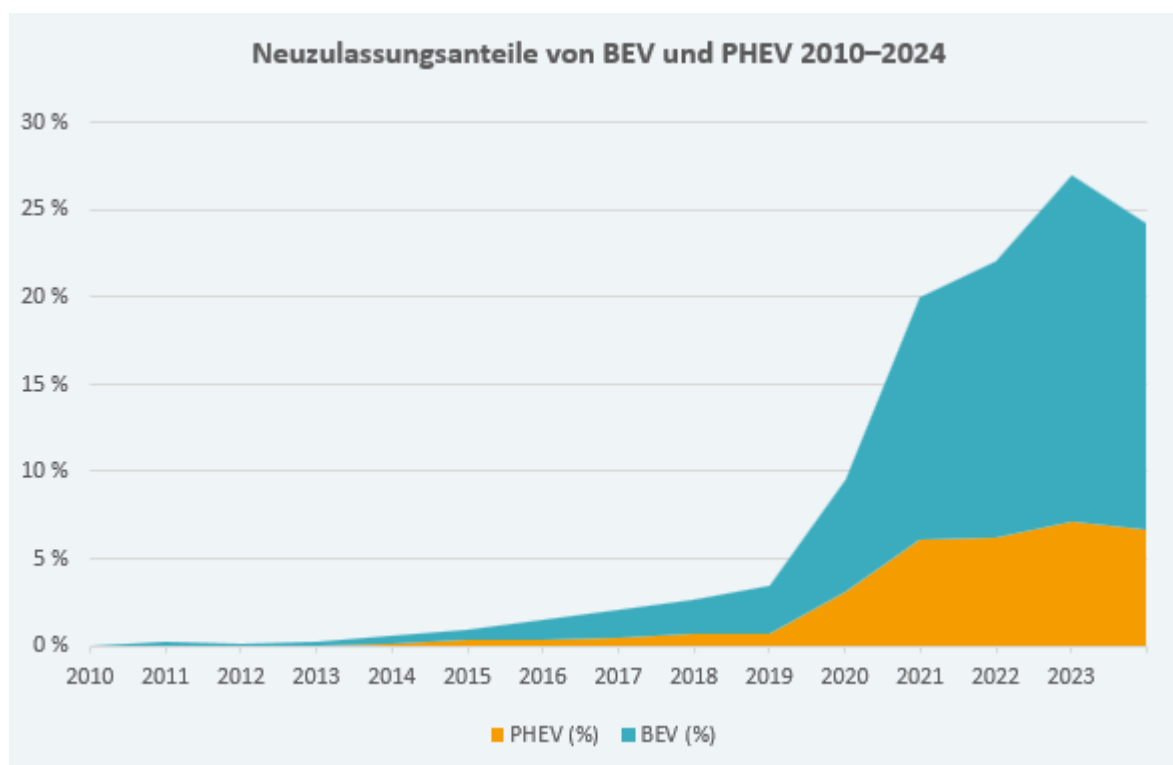


Quelle: Umweltbundesamt 2026.

Abbildung 2 zeigt die Entwicklung der Neuzulassungsanteile von reinen Elektro-Pkw (BEV – Battery Electric Vehicle) und Plug-in-Pkw (PHEV, Plug-in Hybrid Electric Vehicle) zwischen 2010 und 2024. Die ersten Elektro-Pkw Neuzulassungen im Zuge der CO₂-Monitoring-Berichterstattung gab es in Österreich im Jahr 2008 (damals zwei Stück). Seitdem gibt es einen kontinuierlichen Anstieg. 2020 entfielen ca. 6 % der Neuzulassungen auf reine Elektro-Pkw, 2021 waren es bereits 14 %. Das Jahr 2023 war mit einem Anteil von 20 % das zulassungsstärkste Jahr für E-Pkw seit Beginn des Monitorings. 2024 ging der Anteil der Elektrofahrzeuge an den Neuzulassungen mit 18 % im Vergleich zum Vorjahr um zwei Prozentpunkte zurück.

Die ersten PHEV-Pkw wurden 2014 neu zugelassen. 2021 betrug der Anteil rund 6 %. Die weitere Entwicklung der PHEV-Pkw blieb deutlich unter jener für rein elektrische Pkw und erreichte 2024 einen Anteil von 7 %.

Abbildung 2: Neuzulassungsanteile Elektro-Pkw bzw. Plug-in-Pkw, 2010–2024.



Quelle: Umweltbundesamt 2026.

Summary

The report on CO₂ monitoring of newly registered passenger cars is prepared annually 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 passenger cars 2025 comprises the data for the reporting years 2000 to 2024.

Composition of the new car fleet in 2024 compared to the previous year:

- A total of 6 % more new registrations.
- About 18 % of all new vehicles were fully electric vehicles (44,505; -6 %), meaning that in 2024, for the second time, more electric passenger cars were newly registered than diesel passenger cars.
- About 20 % were petrol-electric full hybrids (51,522; +40 %), around 6 % were petrol plug-in hybrids (-8 %), and around 5 % were diesel-electric full hybrids (-11 %).
- About 33 % of new registrations were pure petrol vehicles, without any form of hybridization (83,796; +9 %).
- About 17 % were pure diesel vehicles (43,724; -5 %), without any form of hybridization.

The average value of CO₂ emissions according to the "Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure" (WLTP) of all newly registered passenger cars was 105.8 g/km, an increase of 1.5 % compared to the previous year. The increase is primarily due to the decline in electric vehicles from 2023 to 2024. 2024 is the fourth reporting year based on the WLTP test cycle (instead of the previous NEDC test cycle), which delivers around 20 % higher consumption values on average. In 2024, average CO₂ emissions in the EU stood at 106.8 g CO₂/km, which was higher than in Austria. The fleet of newly registered petrol and diesel passenger cars achieved average CO₂ emissions of 139.1 g/km. The average CO₂ emissions were 134.3 g/km for petrol-powered cars and 148.4 g/km for diesel cars. The average of 105.8 g/km is achieved by the increasing fleet penetration of alternative propulsion systems, in particular the high share of purely electric vehicles.

Table 2: Average CO₂ emissions of newly registered passenger cars in Austria (in g/km) under NEDC (for the years 2000–2020) or under WLTP respectively (from 2021) and average fuel consumption for petrol and diesel vehicles in litres per 100 km *.

Year	Diesel [g CO ₂ /km]	Diesel Consumption [l/100 km]	Petrol [g CO ₂ /km]	Petrol Consumption [l/100 km]	Fleet average (including alternative propulsion systems) [g CO ₂ /km]
2024	148.4	5.6	134.3	5.1	105.8
2023	145.3	5.5	137.9	5.2	104.2
2022	148.0	5.6	138.4	5.2	112.1
2021	149.4	5.7	138.7	5.3	116.2
2020	126.2	4.8	121.2	4.6	112.3
2019	133.2	5.0	127.8	4.8	125.5
2018	128.6	4.9	125.0	4.7	123.1
2017	124.5	4.7	122.4	4.6	120.7
2016	122.7	4.6	122.1	4.6	120.5
2015	126.1	4.8	123.2	4.7	123.7
2014	131.0	5.0	127.0	4.8	128.4
2013	134.0	5.1	129.0	4.9	131.9
2012	138.0	5.2	134.0	5.1	136.0
2011	140.0	5.3	137.0	5.2	138.5
2010	145.0	5.5	143.0	5.4	144.0
2009	153.0	5.8	148.0	5.6	150.3
2008	160.0	6.1	155.0	5.9	157.7
2007	164.0	6.2	161.0	6.1	162.8
2006	164.0	6.2	163.0	6.2	163.6
2005	161.0	6.1	165.0	6.3	162.4
2004	159.0	6.0	168.0	6.4	161.6
2003	161.0	6.1	170.0	6.4	163.6
2002	161.0	6.1	173.0	6.6	164.6
2001	161.0	6.1	175.0	6.6	165.8
2000	162.0	6.1	176.0	6.7	167.3

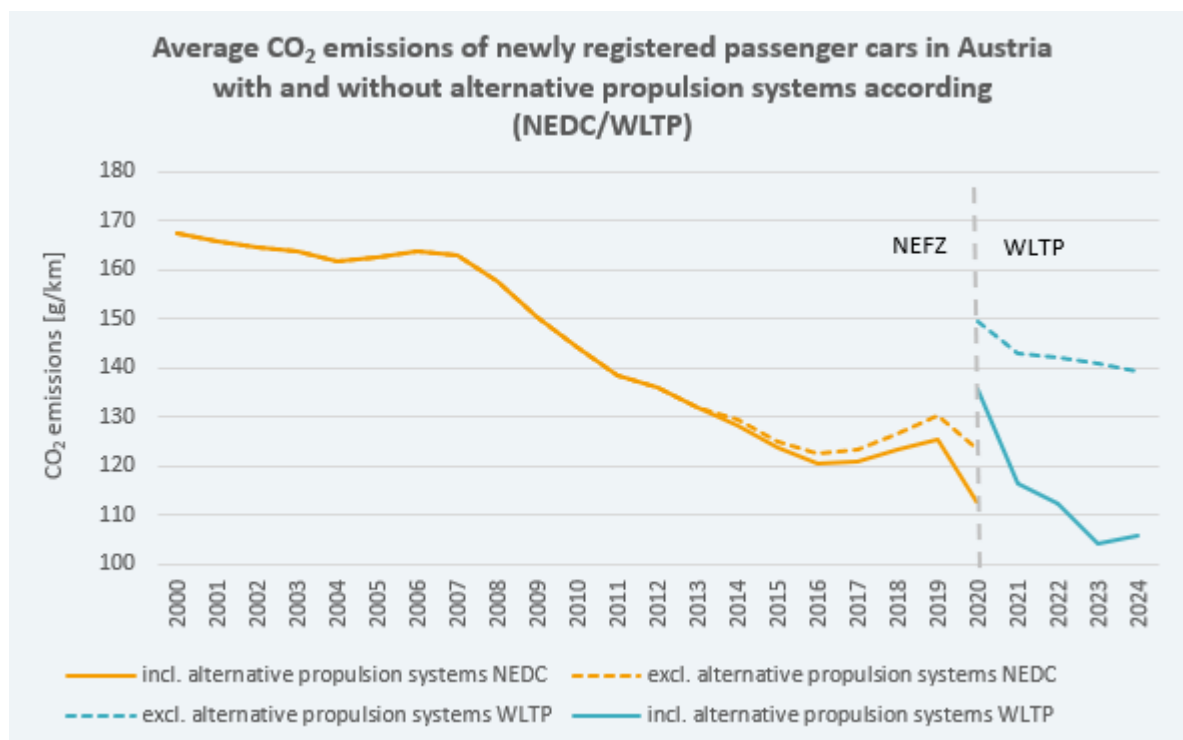
Source: Umweltbundesamt 2026.

* The conversion to litres 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.

Figure 3 shows the influence of alternative propulsion systems on the trend in 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 fell from 167 g/km to around 112 g/km. Without the influence of alternative vehicles and only considering the average of petrol and diesel cars, the fleet's CO₂ emissions would have been around 123 g/km in the year 2020.

The switch to the WLTP test cycle in 2020 shown (see chapter 1.2) is also. For the average combustion engine fleet (petrol and diesel cars), this generally means an increase of around 20 % (from 123 g/km to 149 g/km). Under the WLTP, CO₂ emissions including alternative propulsion systems decreased from around 136 g/km to 105.8 g/km between 2020 and 2024. Without the influence of these vehicles, the level would still be around 139.1 g/km.

Figure 3: Average CO₂ emissions of newly registered passenger cars in Austria, 2024.

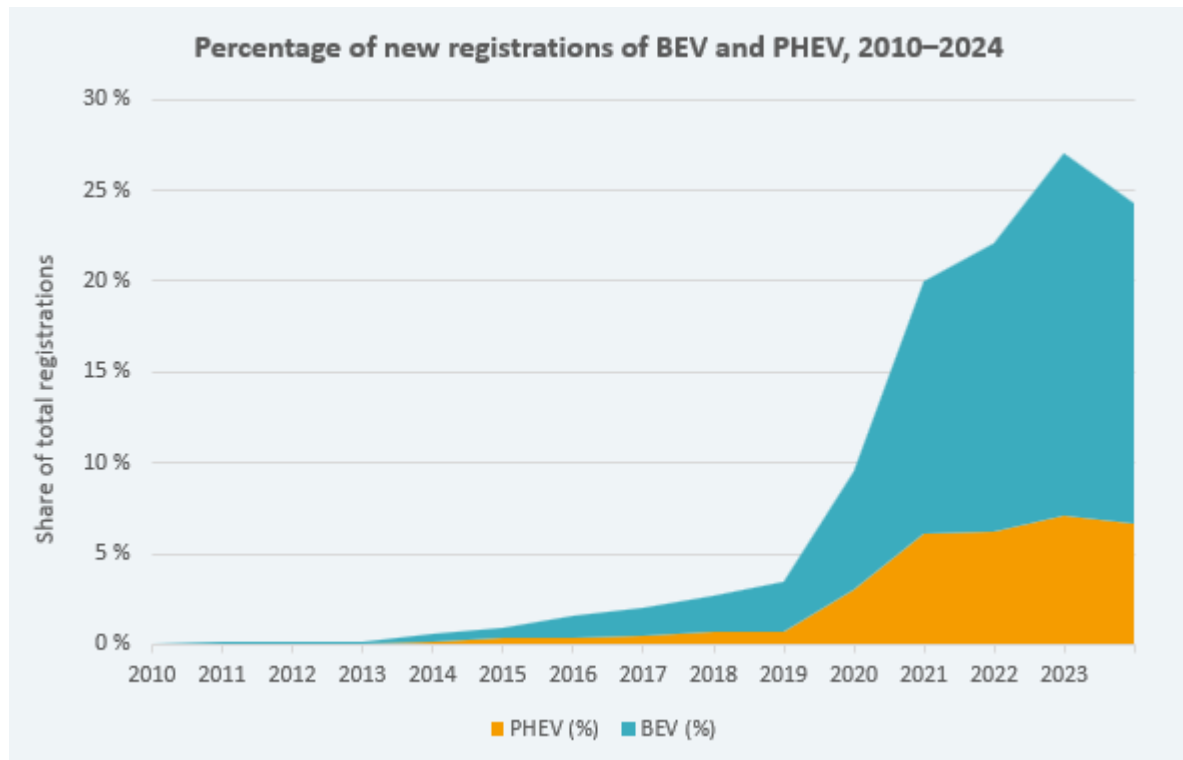


Source: Umweltbundesamt 2026.

Figure 4 shows the trend in the share of new registrations of fully electric cars (BEV, Battery Electric Vehicle) and plug-in cars (PHEV, Plug-in Hybrid Electric Vehicle) from 2010 to 2024. The first two electric cars were registered in 2008. Since then, there has been a continuous increase. In 2020, all-electric cars accounted for around 6 % of new registrations for the first time, rising to 14 % in 2021. With a share of 20 %, 2023 was the year with the highest number of BEV registrations since the monitoring began. In 2024, the share of new electric vehicles fell to 18%, a 2% decrease from the previous year.

The first plug-in cars were registered in 2014. In 2021, their share was around 6 %. In general, plug-in cars did not reach the level of all-electric cars until 2024 (7 % share).

Figure 4: Percentage of new registrations of electric cars and plug-in cars, 2010–2024.



Source: Umweltbundesamt 2026.

1 CO₂-Emissionen neuer Pkw in Österreich 2000–2024

1.1 Überblick

Der Bericht zum CO₂-Monitoring der neu zugelassenen Pkw wird gemäß EU-Vorgabe jährlich erstellt und an die Europäische Kommission übermittelt. Für Österreich verfasst das Umweltbundesamt im Auftrag des Bundesministeriums für Innovation, Mobilität und Infrastruktur (BMIMI) den jährlichen CO₂-Monitoring-Bericht. Das CO₂-Monitoring für Pkw wurde 2025 bereits zum 24. Mal erstellt und enthält die Daten des Berichtsjahres 2024.

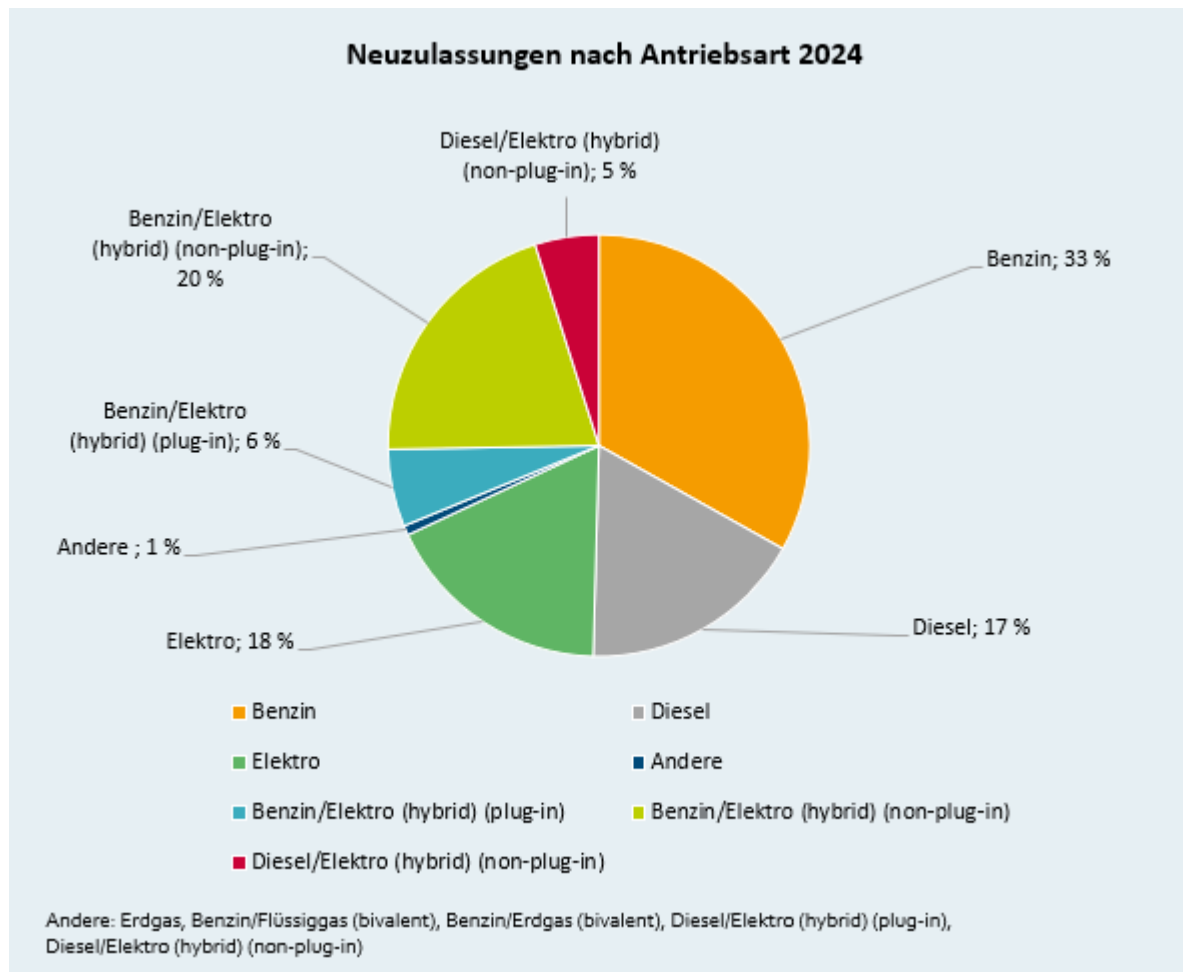
Im Jahr 2024 wurden in Österreich gemäß Statistik Austria insgesamt 253.789 Pkw (Klasse M1) neu zugelassen. Nach Abzug von falsch gemeldeten Fahrzeugen und Fahrzeugen, die nicht in die M1-Monitoringpflicht fallen (z. B. Sonderfahrzeuge), wurden 252.844 Neufahrzeuge an die Europäische Kommission gemeldet.

Abbildung 5 zeigt die Anteile der Fahrzeuge nach Antriebsart. Rund 17,3 % der Neuzulassungen waren reine Dieselfahrzeuge (43.724) und rund 33,1 % reine Benzinfahrzeuge (83.796)². Die restlichen 49,6 % (125.324) entfielen auf Fahrzeuge mit alternativen Antrieben bzw. auf Hybridfahrzeuge. Zum achten Mal seit Beginn der Berichtslegung wurden mehr Benzin- als Dieselfahrzeuge neu zugelassen.

Rund 18 % aller Neufahrzeuge waren reine Elektrofahrzeuge (44.505), 20 % Benzin-Elektro-Hybride (51.522), rund 6 % Benzin-Plug-in Hybridfahrzeuge (15.025) und rund 5 % Diesel-Hybride (12.394).

² Als reine Benzin- oder Dieselfahrzeuge werden in der gegenständlichen Studie solche Fahrzeuge bezeichnet, die über keine Form einer Hybridisierung (inkl. Mildhybridisierung) verfügen.

Abbildung 5: Anteil der neu zugelassenen Personenkraftwagen nach Antriebsart, 2024.

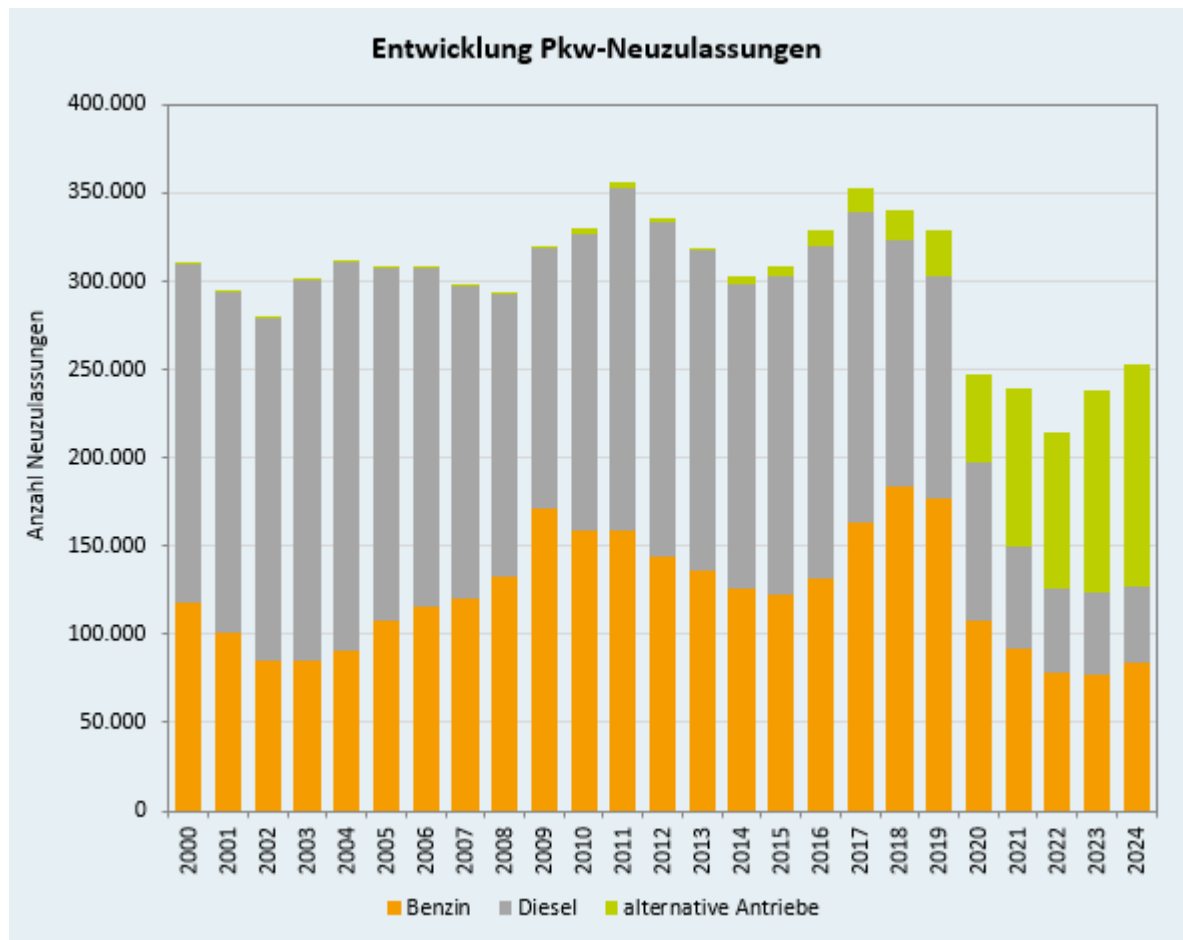


Quelle: Umweltbundesamt 2026.

Die absolute Anzahl der Neuzulassungen (siehe Abbildung 6) in den vergangenen 24 Jahren unterlag teilweise großen Schwankungen: 2011 war der bisherige Höchststand an Neuzulassungen (356.000 Fahrzeuge). Im Jahr 2017 wurde dieser mit rund 352.000 Fahrzeugen beinahe wieder erreicht. Zwischen 2017 und 2022 hat sich die Zahl der Neuzulassungen um rund 40 % verringert, 2024 kam es wieder zu einem Anstieg um 6 % (siehe Abbildung 6).

Mit Ausnahme des Jahres 2009 entfiel der Großteil der neu zugelassenen Pkw bis einschließlich 2017 auf dieselbetriebene Fahrzeuge. Seit 2018 werden hingegen mehr benzinbetriebene als dieselbetriebene Pkw neu zugelassen.

Abbildung 6: Entwicklung Pkw-Neuzulassungen nach Antriebsart, 2000–2024.



Quelle: Umweltbundesamt 2026.

1.2 Trend CO₂-Emissionen

Unter dem Dach der Vereinten Nationen (UNECE) wurde seit 2009 an einem neuen weltweit (bzw. in vielen Regionen der Welt angewendeten) einheitlichen Testzyklus zur Ermittlung realistischer Kraftstoffverbrauchs- und Emissionswerte von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen (LNF) gearbeitet. Der „Worldwide Harmonized Light Duty Test Cycle“ (WLTC) löste den deutlich weniger anspruchsvollen NEFZ-Zyklus mit September 2017 für Euro-6-Zertifizierungen in Europa ab. Der neue WLTC-Zyklus wurde anhand weltweit gesammelter, deutlich realitätsnäherer Fahrdaten entwickelt und deckt Fahrsituationen vom Innenstadtverkehr bis hin zu Autobahnfahrten ab. Der WLTC ist im Gegensatz zum NEFZ wesentlich dynamischer und soll vor allem realistischere Verbrauchs- bzw. CO₂-

Werte widerspiegeln. Durch den neuen Prüfzyklus soll die Diskrepanz zwischen Realverbrauch und Typprüfwert reduziert werden. Über die gesamte Neuzulassungsflotte sind die CO₂-Emissionen gemäß WLTP etwa 20 % höher als die NEFZ-Werte. Dieser Anstieg von 2020 auf 2021 ist in jeder Abbildung, welche den CO₂-Emissionstrend beschreibt, zu sehen.

Ab 2021 werden laut Verordnung (EU) 2019/631 nur noch die spezifischen CO₂-Emissionswerte gemäß WLTP dargestellt und als Basis zur Zielerreichung verwendet.

Der durchschnittliche Wert der CO₂-Emissionen nach dem „Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure“ (WLTP) aller neu zugelassenen Pkw betrug im Jahr 2024 105,8 g/km und ist damit gegenüber dem Vorjahr um 1,5 % gestiegen.

Die Flotte neu zugelassener Benzin- und Diesel-Pkw im Jahr 2024 erreichte im Mittel 139,1 g/km. Die durchschnittlichen CO₂-Emissionen lagen für benzinbetriebene Pkw bei 134,3 g/km und für Diesel-Pkw bei 148,4 g/km.

Erläuterung zur nachfolgenden Tabelle:

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 inkl. dem Einfluss der Elektrofahrzeuge bzw. der alternativen Antriebe abbilden.

Tabelle 3: Durchschnittliche CO₂-Emissionen benzin- und dieselpetriebener Personenkraftwagen (in g CO₂/km) nach NEFZ (für die Jahre 2000–2020) bzw. nach WLTP (ab 2021) und durchschnittlicher Verbrauch für Benzin- und Dieselfahrzeuge in Liter/100 km.

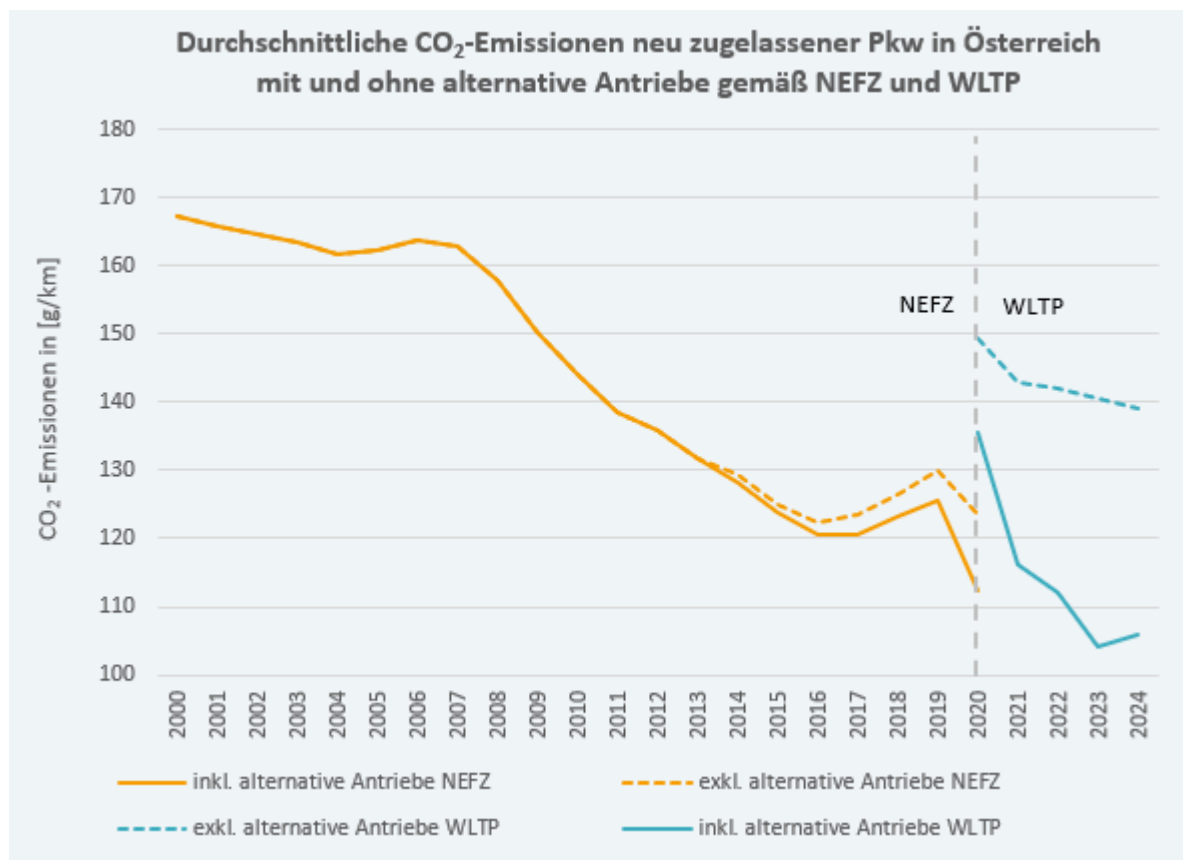
Jahr	Diesel [g CO ₂ /km]	Verbrauch Diesel [l/100 km]	Benzin [g CO ₂ /km]	Verbrauch Benzin [l/100 km]	Flottendurchschnitt (inkl. alternative Antriebe) [g CO ₂ /km]
2024	148,4	5,6	134,3	5,1	105,8
2023	145,3	5,5	137,9	5,2	104,2
2022	148,0	5,6	138,4	5,2	112,1
2021	149,4	5,7	138,7	5,3	116,2
2020	126,2	4,8	121,2	4,6	112,3
2019	133,2	5,0	127,8	4,8	125,5
2018	128,6	4,9	125,0	4,7	123,1
2017	124,5	4,7	122,4	4,6	120,7
2016	122,7	4,6	122,1	4,6	120,5
2015	126,1	4,8	123,2	4,7	123,7
2014	131,0	5,0	127,0	4,8	128,4
2013	134,0	5,1	129,0	4,9	131,9
2012	138,0	5,2	134,0	5,1	136,0
2011	140,0	5,3	137,0	5,2	138,5
2010	145,0	5,5	143,0	5,4	144,0
2009	153,0	5,8	148,0	5,6	150,3
2008	160,0	6,1	155,0	5,9	157,7
2007	164,0	6,2	161,0	6,1	162,8
2006	164,0	6,2	163,0	6,2	163,6
2005	161,0	6,1	165,0	6,3	162,4
2004	159,0	6,0	168,0	6,4	161,6
2003	161,0	6,1	170,0	6,4	163,6
2002	161,0	6,1	173,0	6,6	164,6
2001	161,0	6,1	175,0	6,6	165,8
2000	162,0	6,1	176,0	6,7	167,3

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 inklusive alternativer Antriebe von 167 g/km auf rund 112 g/km gesunken (-33 %). Ohne den Einfluss der alternativen Fahrzeuge und nur unter Betrachtung des Durchschnitts der Benzin- und Diesel-Pkw wäre das Niveau der CO₂-Emissionen der Flotte im Jahr 2020 bei rund 123 g/km zu liegen gekommen.

Die Abbildung stellt ebenfalls die Umstellung auf den Prüfzyklus WLTP ab 2020 dar. Für den Durchschnitt der Verbrenner-Flotte (Benzin- und Diesel-Pkw) bedeutete dies generell einen Anstieg der CO₂-Emissionen um rund 20 % (von 123 g/km auf 149 g/km). Gemäß WLTP sinken die CO₂-Emissionen inklusive alternativer Antriebe von 2020 auf 2024 von rund 136 g/km auf 105,8 g/km. Ohne Einfluss der alternativen Antriebe läge das Niveau weiterhin bei rund 139,1 g/km.

Abbildung 7: Durchschnittliche CO₂-Emissionen neu zugelassener Pkw in Österreich, 2024.

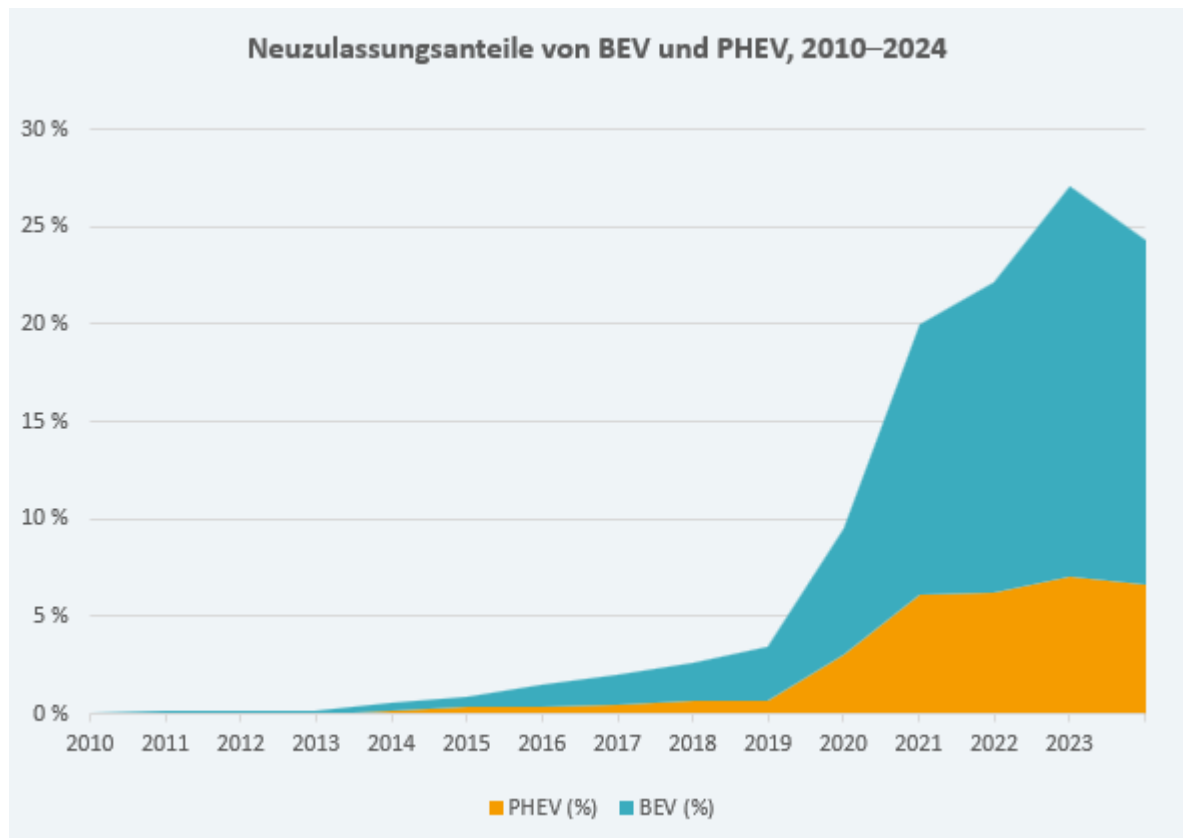


Quelle: Umweltbundesamt 2026.

Die ersten Plug-in-Pkw gab es 2014. 2021 betrug der Anteil rund 6 %. Die weitere Entwicklung der Plug-in-Pkw blieb deutlich unter jener für E-Pkw und erreichte 2024 einen Anteil von 7 %.

Abbildung 8 zeigt die Entwicklung der Neuzulassungsanteile von reinen Elektro-Pkw (BEV, Battery Electric Vehicle) und Plug-in-Pkw (PHEV, Plug-in Hybrid Electric Vehicle) von 2010 auf 2023. Die ersten zwei Elektro-Pkw im Zuge der CO₂-Monitoring-Berichterstattung gab es in Österreich 2008. Seitdem gibt es einen kontinuierlichen Anstieg. 2020 entfielen ca. 6 % der Neuzulassungen auf reine Elektro-Pkw, 2021 waren dies bereits 14 %. Das Jahr 2023 war mit einem Anteil von 20 % das zulassungsstärkste Jahr seit Beginn des Monitorings. 2024 ging der Anteil der Elektrofahrzeuge an den Neuzulassungen mit 18 % im Vergleich zum Vorjahr um 2 % zurück.

Abbildung 8: Neuzulassungsanteile Elektro-Pkw bzw. Plug-in-Pkw, 2010–2024.



Quelle: Umweltbundesamt 2026.

1.3 Merkmale der Neuzulassungen nach Antriebsarten im Jahr 2024

Tabelle 4 vergleicht die unterschiedlichen Antriebsarten in Bezug auf das Durchschnittsgewicht, die CO₂-Emissionen, die Hubraumgröße und die durchschnittliche Leistung. Die schwersten Fahrzeuge sind mit über 2.400 kg Diesel-Plug-in-Hybridfahrzeuge. Das entspricht einem um rund 47 % höheren Gewicht als der Durchschnitt reiner Dieselfahrzeuge aufweist. Benzin-Plug-in-Hybridfahrzeuge sind mit 2.163 kg um rund 69 % schwerer als das durchschnittliche reine Benzinfahrzeug. Reine Elektrofahrzeuge haben 2024 ein Durchschnittsgewicht von 2.055 kg, Wasserstofffahrzeuge von 1.975 kg. Die alternativen Fahrzeuge mit dem geringsten Durchschnittsgewicht sind bivalente Fahrzeuge (Benzin/ Flüssiggas). Diese verfügen auch über den geringsten Hubraum. Die leistungstärksten Antriebe sind Benzin-Plug-in-Hybridfahrzeuge, die 2024 beinahe doppelt so viel Leistung aufweisen wie reine Benzinfahrzeuge (89 kW).

Diesel-Vollhybrid-Fahrzeuge haben 2024 mit 157 g die höchsten CO₂-Emissionen je Kilometer. Sie emittieren im Schnitt rund neun Gramm mehr als reine Dieselfahrzeuge (148 g/km), was auf das um 15 % höhere Fahrzeuggewicht zurückzuführen ist.

Plug-in-Hybridfahrzeuge bewegen sich mit 31 bzw. 14 g CO₂/km theoretisch auf sehr niedrigem Emissionsniveau. Analysen der realen Nutzung von Plug-in-Hybridfahrzeugen zeigen allerdings, dass diese Fahrzeuge sehr häufig im Verbrennungsmodus gefahren werden, während im Typ-prüfzyklus WLTP in Abhängigkeit der elektrischen Reichweite ein elektrischer Fahranteil von etwa 60–80 % hinterlegt ist. In der Realität liegt der Anteil der elektrisch gefahrenen Kilometer jedoch deutlich unter dem im WLTP angenommen³. Somit erhöhen sich der Kraftstoffverbrauch und die CO₂-Emissionen im Realbetrieb deutlich.

³ [First Commission report on real-world CO₂ emissions of cars and vans using data from on-board fuel consumption monitoring devices - Climate Action](#)

Tabelle 4: Merkmale der neu zugelassenen Pkw mit alternativem Antrieb (ohne Voll-Hybridfahrzeuge) im Jahr 2024.

Jahr	Anzahl Neuzulassungen [-]	WLTP CO ₂ [g/km]	Gewicht [kg]	Leistung [kW]	Hubraum [ccm]
Benzin	83.796	134	1.278	89	1.240
Diesel	43.724	148	1.666	106	1.906
Elektro	44.505	–	2.055	103	–
Erdgas	11	111	1.428	93	1.453
Benzin/Flüssiggas (bivalent)	1	137	1.327	67	999
Benzin/Erdgas (bivalent)	–	–	–	–	–
Benzin/Elektro (hybrid) (plug-in)	15.025	31	2.163	176	1.993
Benzin/Elektro (hybrid) (non-plug-in)	51.522	127	1.460	101	1.594
Diesel/Elektro (hybrid) (plug-in)	1.865	14	2.456	145	2.189
Diesel/Elektro (hybrid) (non-plug-in)	12.394	157	1.918	155	2.256
Wasserstoff (Brennstoffzelle)	1	0	1.975	48	0
Gesamt/ Durchschnitt	252.844	106	1.612	106	1.603

Quelle: Umweltbundesamt 2026.

1.3.1 Analyse Elektrofahrzeuge (BEV) und Plug-in-Fahrzeuge (PHEV)

1.3.1.1 Elektrofahrzeuge

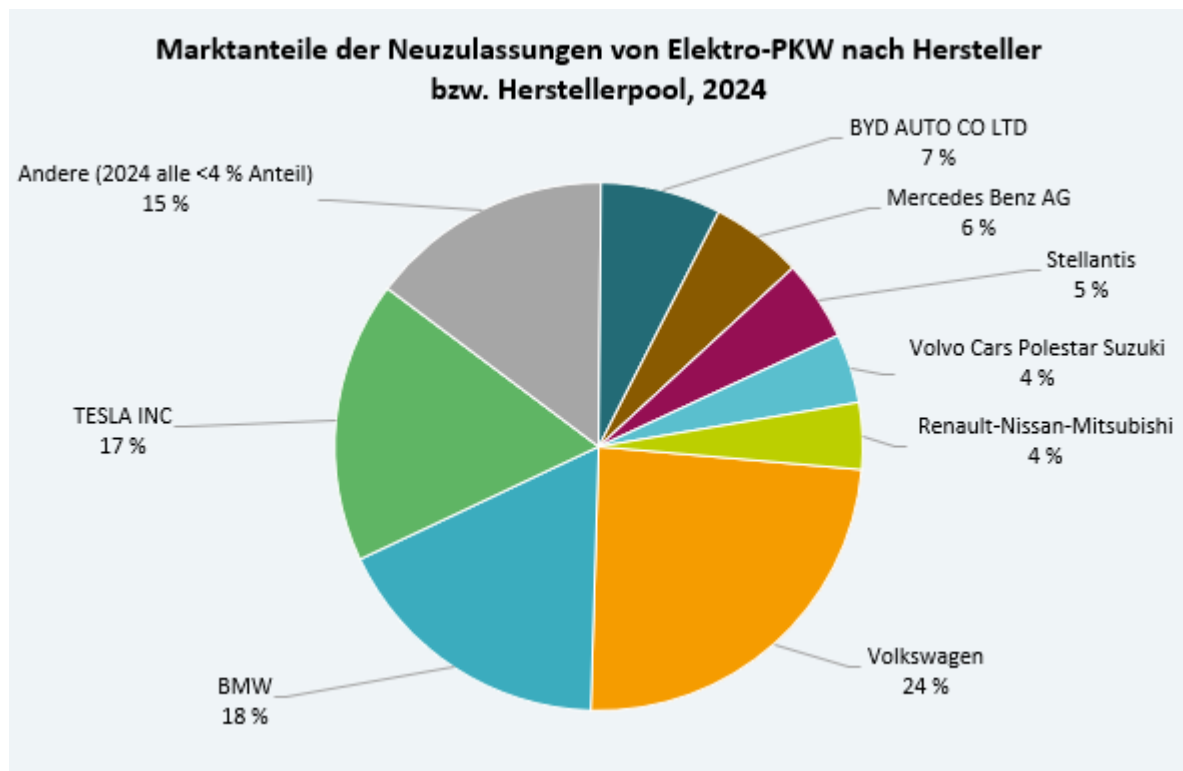
Dieses Kapitel analysiert den Zusammenhang zwischen Fahrzeuggewicht, Energieverbrauch und theoretischer Reichweite von Elektro-Pkw auf Basis von Herstellerdaten für das Berichtsjahr 2024. Zusätzlich werden die Zulassungszahlen der Jahre 2021, 2022, 2023

und 2024 in Hinblick auf das Fahrzeuggewicht verglichen, da diese Jahre die zulassungsstärksten Jahre (mehr als 10 %) für Elektro-Pkw, gemessen an den Pkw-Gesamtzulassungen, waren. Die Daten der vorangegangenen Jahre werden ausgewertet, um potenzielle Trends zu identifizieren.

Abbildung 9 zeigt die Marktanteile der Neuzulassungen von Elektro-Pkw nach Hersteller bzw. Herstellerpool für das Jahr 2024 (Pooling siehe Kapitel 3).

Die größten Anteile verzeichnet Volkswagen mit 24 %, gefolgt von BMW (18 %), Tesla (17 %), BYD Auto Co Ltd (7 %), Mercedes Benz AG (6 %) und Stellantis (5 %). 15 % der Neuzulassungen entfallen auf eine Vielzahl weiterer Hersteller bzw. Marken, die jeweils nur einen geringen Anteil (kleiner 4 % je Hersteller) am Gesamtmarkt aufweisen. Eine detaillierte Auflistung der Marktanteile ist in Tabelle 5 zu finden.

Abbildung 9: Marktanteile der Neuzulassungen von Elektrofahrzeugen nach Hersteller bzw. Herstellerpool, 2024.



Quelle: Umweltbundesamt 2026.

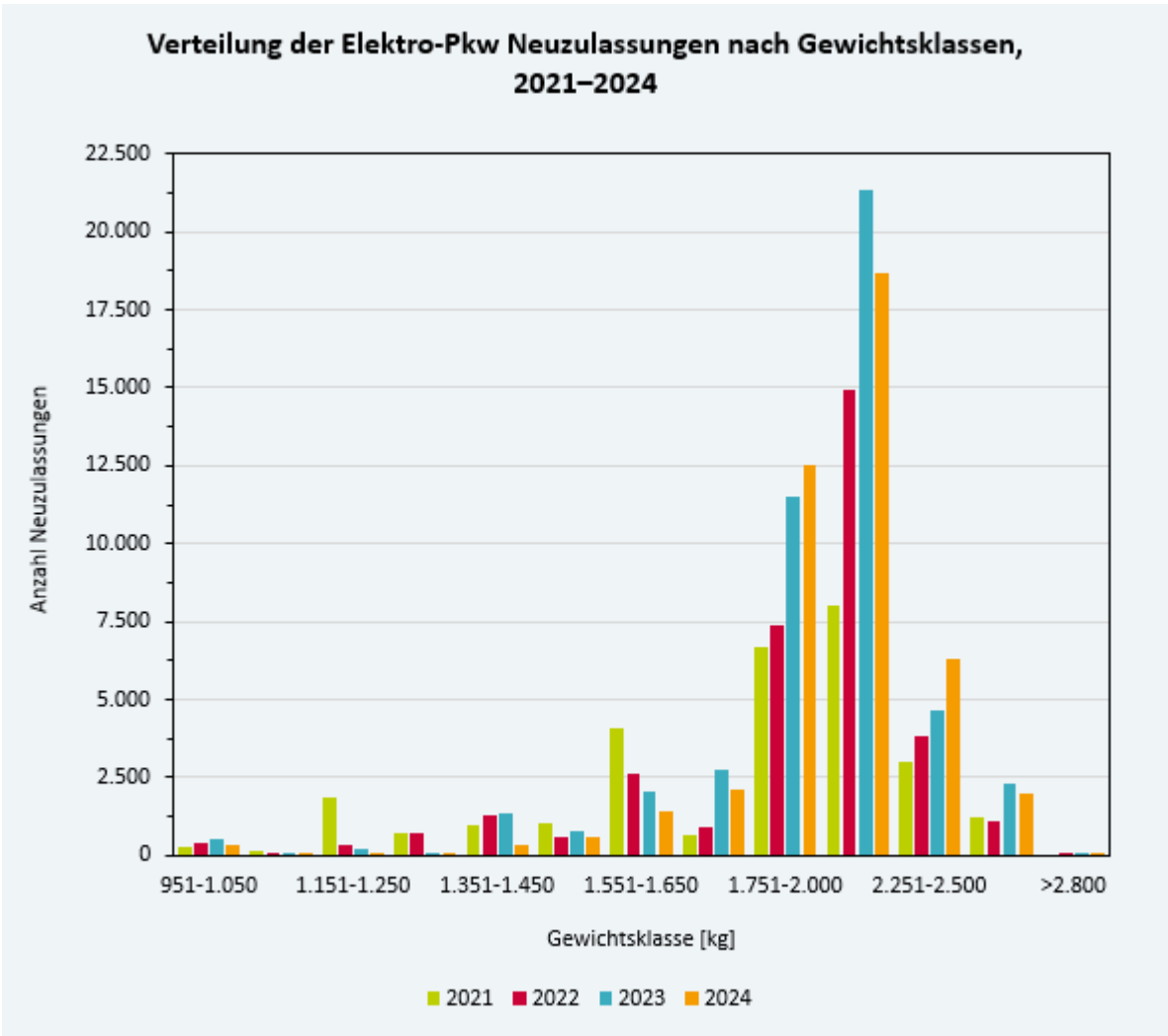
Anmerkung: „Andere“: SAIC Motor Corporation Ltd., KIA, Ford, Hyundai Motor Europe, Polestar Performance Company Ltd., BYD Auto Industry Company Ltd., Subaru-Mazda-Toyota, Fiskers Group Inc., Honda

Motor Co. Ltd., KG Mobility Great Wall Motor, Toyota Motor Europe NV SA, Nanjing Golden Dragon Bus Co. Ltd., Jaguar Land Rover Ltd., Maserati S.p.A., Wuhan Lotus Motor Cars Ltd., , Rolls-Royce Motor Cars Ltd., Nio Co Ltd., Dongfeng Liuzhou Motor Co Ltd., Lucid USA Inc., Zhaoqing Xiaopeng Investment of new Energy Co Ltd., DFSK Motor Co Ltd.

Abbildung 10 zeigt für den Zeitraum 2021–2024 die Zulassungszahlen nach Gewichtsklassen. Auch im Jahr 2024 lässt sich ein klarer Trend hinsichtlich der Verteilung der Neuzulassungen von Elektrofahrzeugen nach Gewichtsklassen erkennen. Im Jahr 2021 sind mehr als 66 % der Elektro-Pkw schwerer als 1.750 kg. In den Jahren 2022–2024 steigt der Anteil der Fahrzeuge, die schwerer als 1.750 kg sind, auf mehr als 80 %. Im Vergleich dazu sind im Jahr 2024 in der gesamten Neuzulassungsflotte exklusive Elektro-Pkw und Fahrzeuge mit Wasserstofftechnologie nur rund 16 % schwerer als 1.750 kg.

Seit 2021 fallen die meisten Elektro-Neuzulassungen in die Gewichtsklasse 2.001 kg bis 2.250 kg. 2024 entfallen in diese Klasse ca. 45 % der neuzugelassenen BEV. In die zweitstärkste Gewichtsklasse (1.751 kg bis 2.000 kg) entfallen rund 28 % aller Elektro-Pkw.

Abbildung 10: Verteilung der Elektro-Pkw nach Gewichtsklassen, 2021–2024.



Quelle: Umweltbundesamt 2026.

Tabelle 5 zeigt für das Jahr 2024 die Neuzulassungen nach Herstellern bzw. Herstellerpools detailliert nach Gewichtsklassen. Im Gewichtsbereich leichter als 1.750 kg (weniger als 20 % der Neuzulassungen) entfiel der Großteil an Neuzulassungen auf den Herstellerpool Renault-Nissan-Mitsubishi (Firmensitze Europa/Japan), gefolgt von Stellantis mit Firmensitz in Europa und SAIC Motor Corporation Ltd. (Firmensitz China). Die leichtesten Fahrzeuge (951–1.050 kg) wurden ausschließlich vom Hersteller Dacia (Herstellerpool: Renault-Nissan-Mitsubishi) zugelassen. Verglichen dazu entfiel im Gewichtsbereich schwerer als 1.750 kg (ca. 80 % der Neuzulassungen) der Großteil der Fahrzeuge auf Hersteller wie Volkswagen und BMW mit Firmensitz in Europa bzw. auf Tesla (Firmensitz USA). Die farbliche Markierung in Tabelle 5 unterscheidet Fahrzeuge leichter und schwerer als 1.750 kg.

Tabelle 5: Verteilung der Elektro-Pkw nach Gewichtsklassen und Firmenhauptsitze der Herstellerpools 2024: Europa (1), Europa/Japan (2), USA (3), Japan (4), Südkorea (5), China (6), Großbritannien (7), Südkorea/China (8).

Elektro-Pkw	Gewichtsklasse [kg]										Marktanteil
	<1.350	1.351-1.450	1.451-1.550	1.551-1.650	1.651-1.750	1.751-2.000	2.001-2.250	2.251-2.500	2.501 ->2.800	>2.800	
Volkswagen1	14	–	–	–	–	4.794	7.826	1.077	1.055	–	31 %
TESLA3	0	–	–	–	–	2.997	5.135	214	76	–	18 %
BMW1	1	445	22	–	–	144	2.809	2.589	306	1	13 %
Stellantis1	54	908	745	1205	419	197	181	5	–	–	8 %
Hyundai Motor Europe5	0	–	–	117	30	674	1.513	2	–	–	5 %
Mercedes Benz AG1	60	–	–	–	–	107	975	485	573	89	5 %
SAIC MOTOR CORPORATION LTD6	0	–	–	384	1095	560	–	–	–	–	4 %
KIA5	0	–	–	–	–	1.055	600	–	82	–	4 %
Renault-Nissan-Mitsubishi2	694	–	–	333	906	126	35	18	–	–	4 %
BYD AUTO INDUSTRY COMPANY LIMITED6	0	–	–	–	194	733	4	56	36	–	2 %
VOLVO CAR CORPORATION1	0	–	–	–	–	13	945	–	–	–	2 %
POLESTAR PERFORMANCE AB1	0	–	–	–	–	–	716	–	–	–	2 %
Ford3	0	–	–	–	–	–	328	231	2	2	1 %
Subaru-Suzuki-Toyota4	0	–	–	–	9	77	171	3	–	–	1 %
KG Mobility Great Wall Motor8	0	–	–	–	–	–	–	–	246	–	1 %
JAGUAR LAND ROVER LIMITED7	0	–	–	–	–	–	89	–	–	–	0 %
HONDA MOTOR CO LTD4	0	–	–	8	38	–	–	–	–	–	0 %
Mazda4	0	–	–	–	38	–	–	–	–	–	0 %
AA-IVA	0	–	–	–	–	–	1	–	7	7	0 %
NANJING GOLDEN DRAGON BUS CO LTD6	0	–	–	–	–	6	–	–	–	–	0 %

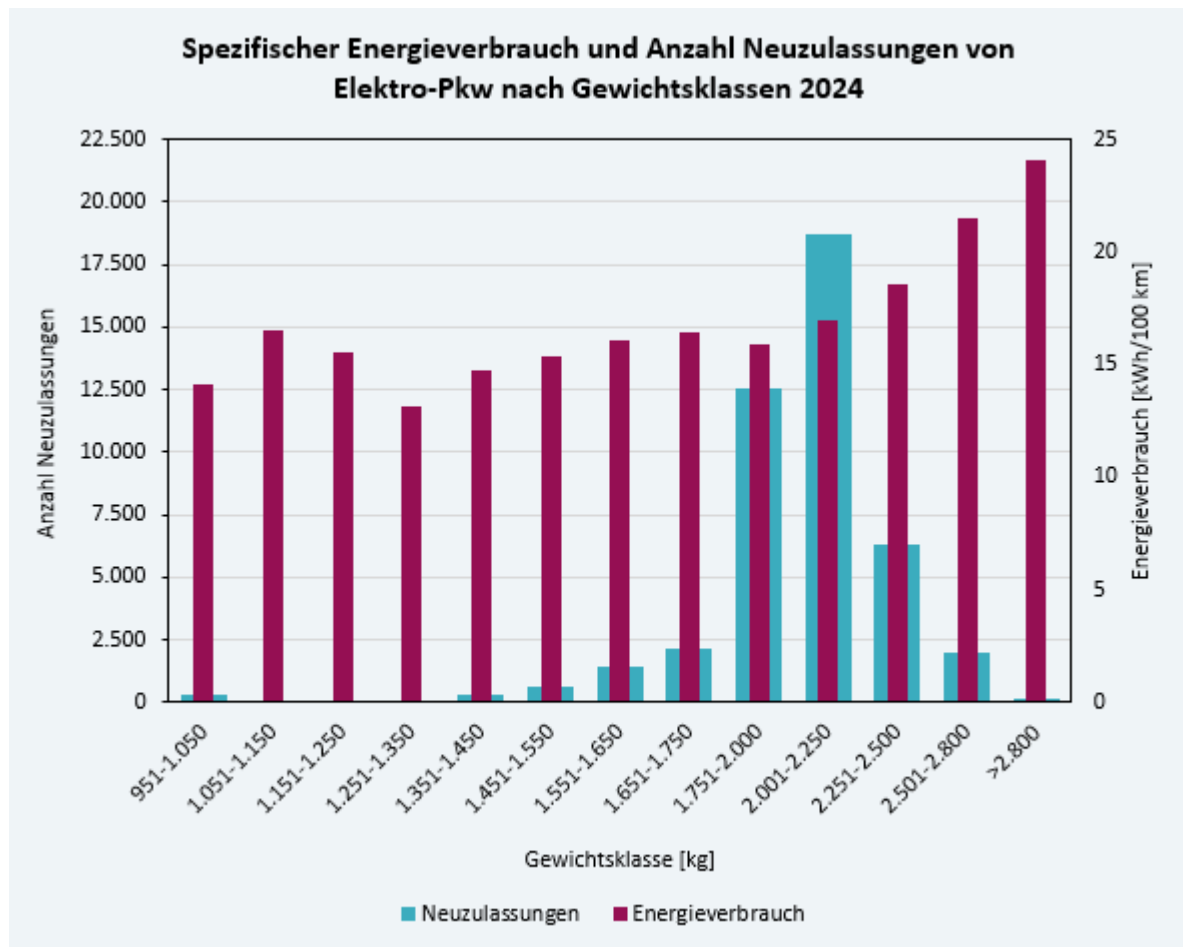
Elektro-Pkw	Gewichtsklasse [kg]										Marktanteil
	<1.350	1.351-1.450	1.451-1.550	1.551-1.650	1.651-1.750	1.751-2.000	2.001-2.250	2.251-2.500	2.501 ->2.800	>2.800	
DFSK MOTOR CO LTD6	0	–	–	–	–	2	–	–	–	–	0 %
SERES AUTO CO LTD6	0	–	–	–	–	–	–	1	–	–	0 %
NIO CO LTD6	0	–	–	–	–	–	–	1	–	–	0 %

Quelle: Umweltbundesamt 2026.

Die folgenden Abbildungen beschreiben die Zusammenhänge zwischen Neuzulassungen und spezifischem Energieverbrauch pro Kilometer (Abbildung 11), zwischen Neuzulassungen und spezifischer Reichweite (Abbildung 12) sowie zwischen spezifischem Energieverbrauch und spezifischer Reichweite (Abbildung 13), jeweils getrennt nach Gewichtsklassen für das Jahr 2024.

Im Jahr 2024 zeigen die beiden zulassungstärksten Gewichtsklassen (1.751–2.000 kg bzw. 2.001–2.250 kg), dass deren spezifischer Energieverbrauch (Abbildung 11) vergleichbare Werte aufweist wie Modelle in den leichteren Gewichtsklassen (14–17 kWh/100 km). Ein Anstieg des spezifischen Verbrauchs auf rund 22 kWh/100 km ist erst bei Fahrzeugen ab 2.500 kg (2.501–2.800 kg) und auf rund 24 kWh/100 km (>2.800 kg) ersichtlich. Dabei handelt es sich durchwegs um Herstellerangaben.

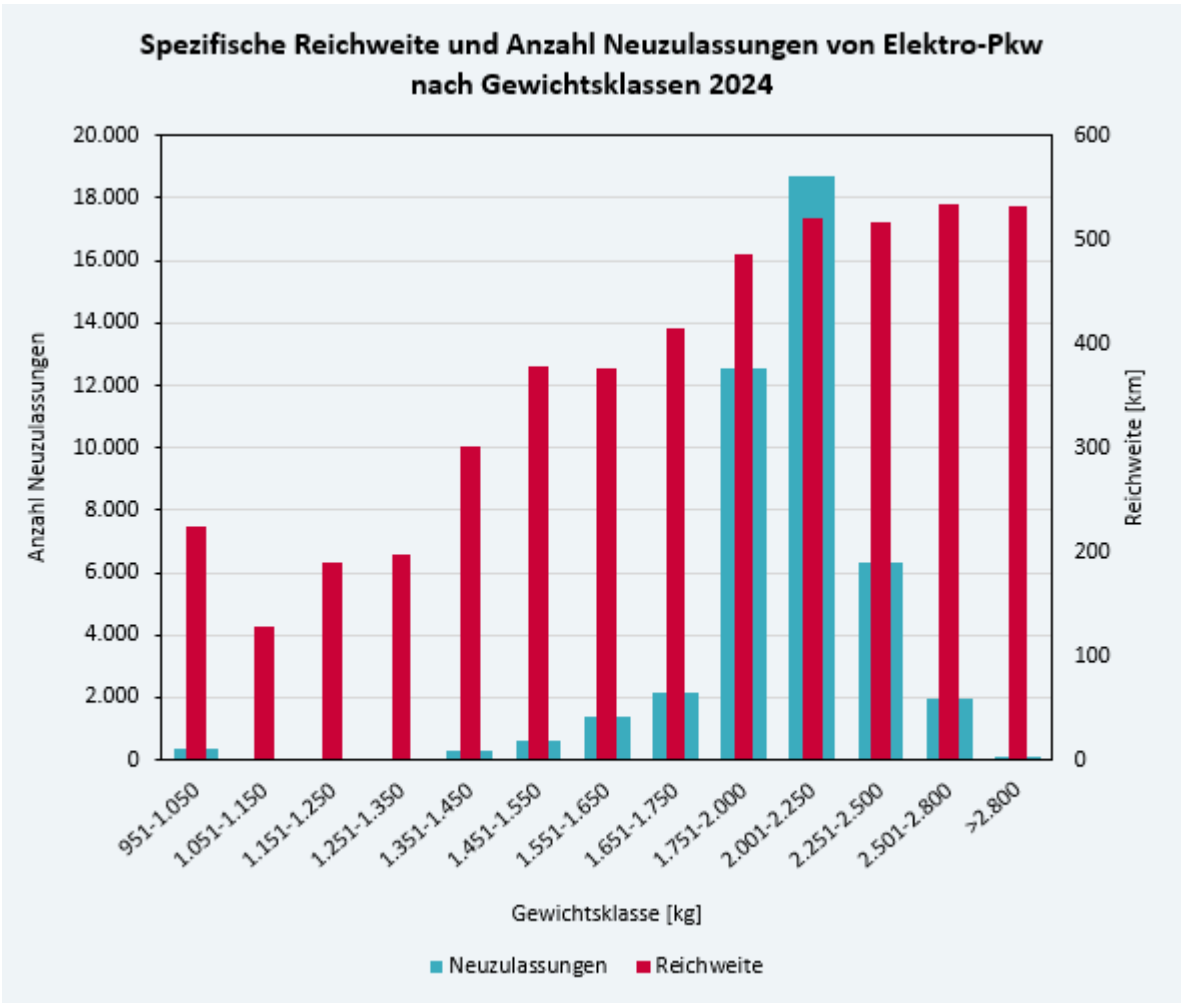
Abbildung 11: Spezifischer Energieverbrauch von Elektro-Pkw nach Gewichtsklassen, 2024.



Quelle: Umweltbundesamt 2026.

Abbildung 12 veranschaulicht die theoretische, von den Herstellern angegebene elektrische Reichweite in Kilometern je Gewichtsklasse. Mit zunehmendem Fahrzeuggewicht ist ein Anstieg an Reichweite zu erkennen, was mit der steigenden Masse der verbauten Batteriekapazität erklärt werden kann. Die Absatzzahlen sind ebenfalls angeführt. Wie zuvor beschrieben, sind die spezifischen Verbräuche der unteren Gewichtsklassen beinahe so hoch wie jene der Fahrzeuge mit 2.000 kg, jedoch sind die durchschnittlichen Reichweiten nicht annähernd so hoch wie bei Fahrzeugen der oberen Gewichtsklassen. Die Kombination zwischen nicht idealer elektrischer Reichweite und relativ hohem spezifischem Verbrauch der unteren Gewichtsklassen erklärt umgekehrt die großen Absatzzahlen der beiden oberen Gewichtsklassen.

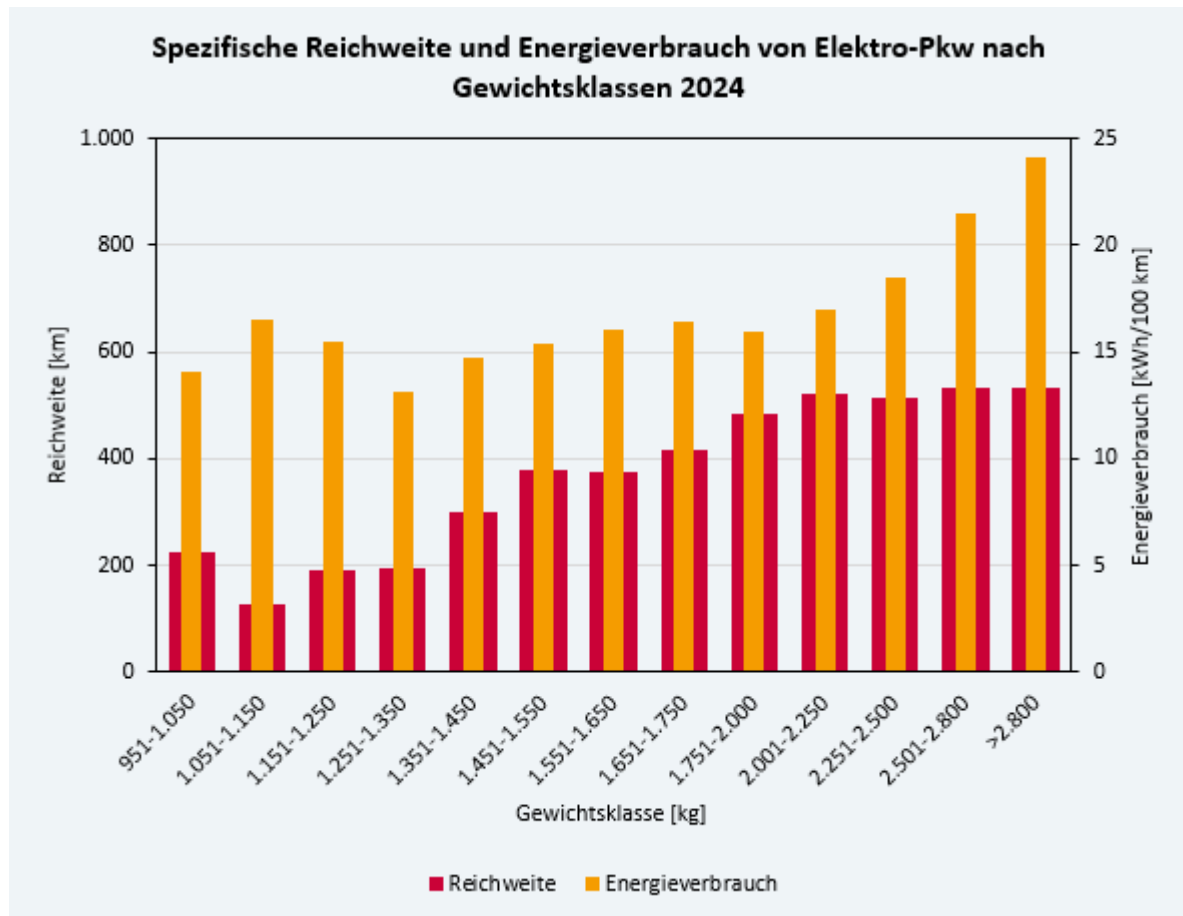
Abbildung 12: Spezifische Reichweite von Elektro-Pkw nach Gewichtsklassen, 2024.



Quelle: Umweltbundesamt 2026.

Abbildung 13 kombiniert die von den Herstellern angegebene Reichweite in Kilometern mit dem durchschnittlichen Verbrauch (kWh/100 km) je Gewichtsklasse.

Abbildung 13: Spezifische Reichweite und Energieverbrauch von Elektro-Pkw nach Gewichtsklassen, 2024.



Quelle: Umweltbundesamt 2026.

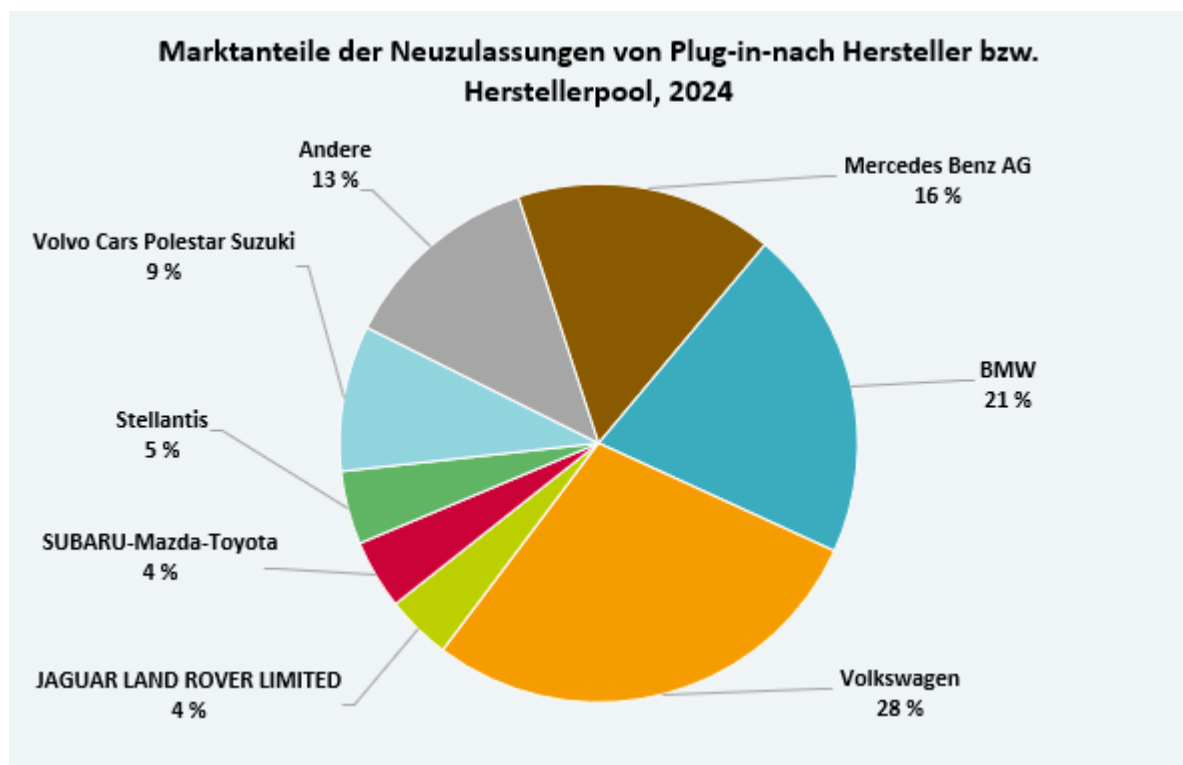
1.3.1.2 Plug-in-Hybridfahrzeuge

Dieses Kapitel analysiert die Marktanteile von Benzin- bzw. Diesel-Plug-in-Pkw für das Jahr 2024 sowie die Verteilung der Neuzulassungen nach Gewichtsklassen für die Jahre 2021 bis 2024. Zusätzlich wird für denselben Zeitraum die theoretisch maximale elektrische Reichweite in Kilometern nach Gewichtsklassen verglichen.

Abbildung 14 stellt die Marktanteile der Neuzulassungen aller Plug-in-Pkw nach Hersteller bzw. Herstellerpool für das Jahr 2024 dar (Pooling siehe Kapitel 3). Die größten Anteile verzeichnen Volkswagen mit 28 %, gefolgt von BMW (21 %), Mercedes Benz AG (16 %), Volvo Cars Polestar Suzuki (9 %) und Stellantis (5 %). Ca. 13 % der Neuzulassungen entfallen auf eine Vielzahl weiterer Herstellerpools, die jeweils nur einen geringen Anteil

(kleiner als 4 %) am Gesamtmarkt aufweisen. Vergleicht man die Anteile der Neuzulassungen von Benzin- bzw. Diesel-Plug-in-Fahrzeugen, so überwiegt der Anteil von Benzin-Plug-in-Fahrzeugen mit 89 % deutlich. Die Zulassungszahlen von Diesel-Plug-in-Pkw stiegen von 4 % im Jahr 2023 auf 11 % im Jahr 2024 und wurden ausschließlich durch den Herstellerpool Mercedes Benz AG auf den Markt gebracht.

Abbildung 14: Marktanteile der Neuzulassungen von Plug-in-Pkw nach Hersteller bzw. Marke, 2024.

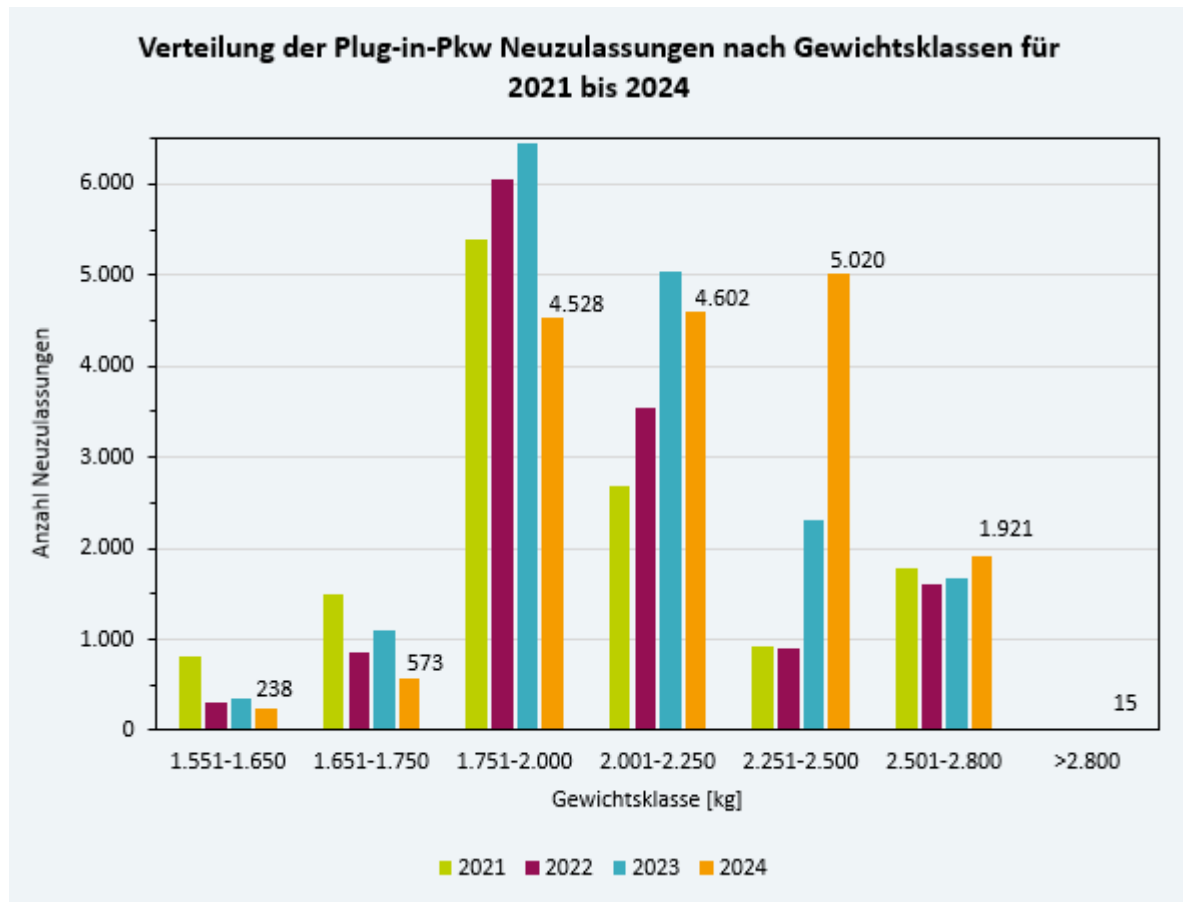


Quelle: Umweltbundesamt 2026.

Anmerkung: „Andere“: Renault-Nissan-Mitsubishi, Hyundai Motor Europe, Ford, Toyota Motor Europe NV SA, KIA, BYD Auto Co Ltd., SAIC Motor Corporation Ltd., Ferrari S.p.A., Honda Motor Co Ltd., McLaren Automotive Ltd., DFSK Motor Co Ltd., KG Mobility Great Wall Motor.

Abbildung 15 verdeutlicht, dass im Jahr 2024 die meisten Zulassungen insgesamt auf die Gewichtsklassen über 1.751 kg entfallen. Die Gewichtsklassen 1.751–2.000 kg und 2.001–2.250 kg weisen geringere Zulassungszahlen im Vergleich zu den Vorjahren auf. Der auffällig sprunghafte Zuwachs in der Gewichtsklasse 2.251–2.500 kg im Jahr 2023 zeigte 2024 abermals einen weiteren signifikanten Anstieg. Zudem sind in dieser Klasse im Jahr 2024 die meisten Zulassungen zu finden.

Abbildung 15: Verteilung der Plug-in-Pkw (Benzin und Diesel kumuliert) nach Gewichtsklassen, 2021–2024.



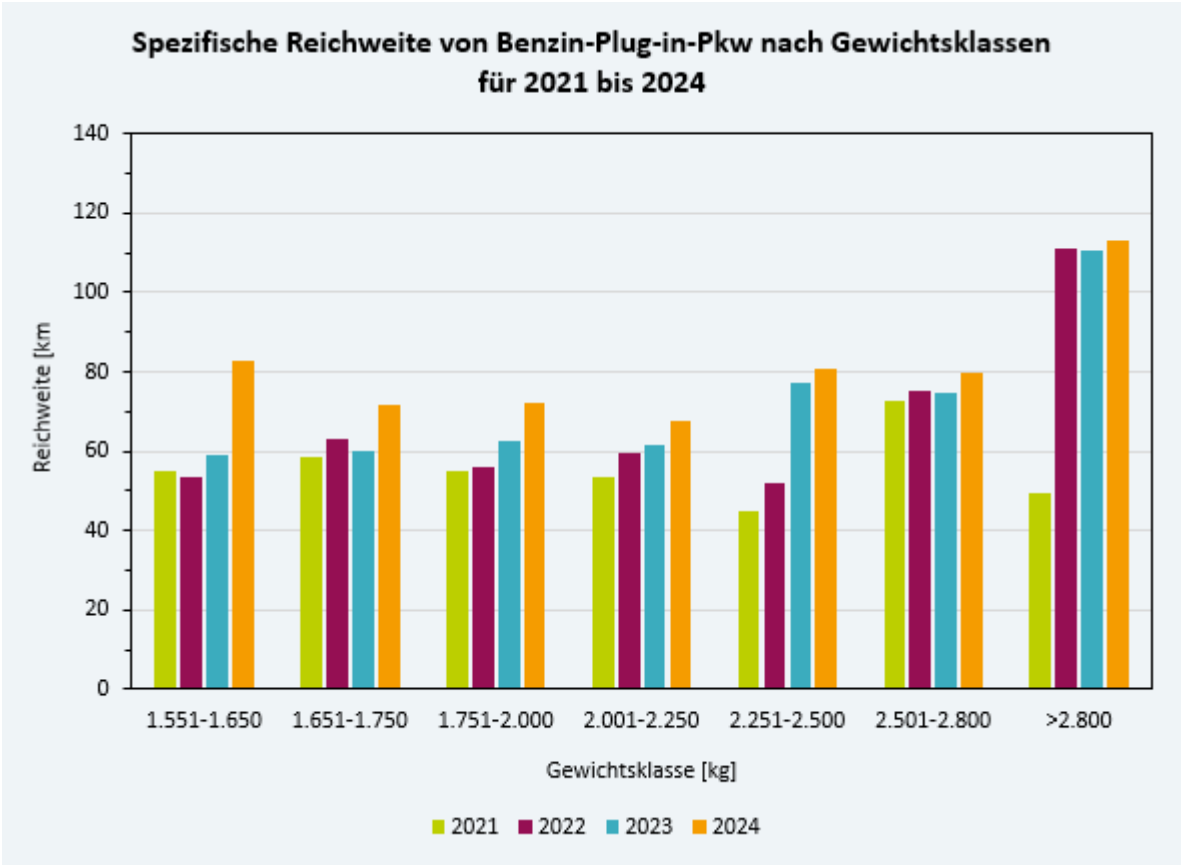
Quelle: Umweltbundesamt 2026.

Abbildung 16 und Abbildung 17 zeigen die von den Herstellern angegebene elektrische Reichweite für Benzin- und Diesel-Plug-in-Pkw je Gewichtsklasse für die Jahre 2021 bis 2024. Alle Gewichtsklassen der Benzin-Plug-in-Pkw zeigten über die Jahre eine Erhöhung der Reichweite, jedoch traten in zwei Gewichtsklassen bemerkenswerte Veränderungen auf. In der schwersten Gewichtsklasse (ab 2.800 kg) der Benzin-Plug-ins wurde von 2021 auf 2022 die elektrische Reichweite von 49 km auf 111 km mehr als verdoppelt. Die Absatzzahlen in diesem Segment blieben jedoch weiterhin gering (weniger als 15 Neuzulassungen für die Jahre 2023 und 2024). Hervorzuheben ist die Gewichtsklasse 2.251–2.500 kg, da hier die Reichweite der Benzin-Plug-in-Modelle kontinuierlich stieg und mit 2023 erstmalig eine Reichweite von knapp 80 km erreichte. Dies könnte den erstmalig starken Anstieg der Zulassungszahlen in dieser Gewichtsklasse im Jahr 2023 und die im Jahr 2024 dominierende Gewichtsklasse nach Zulassungszahlen erklären.

Darüber hinaus wurden 2023 erstmalig Diesel-Plug-in-Modelle in Verkehr gebracht, die eine elektrische Reichweite von über 100 km erreichen. Bemerkenswert für das Jahr 2024 ist der Anstieg der elektrischen Reichweite der Gewichtsklasse 2.001–2.250 kg auf über 100 km. Die Zulassungszahlen der Diesel-Plug-in-Modelle haben sich im Jahr 2024 mit 11 % mehr als verdoppelt, weisen jedoch im Vergleich zu Benzin-Plug-ins weiterhin geringere Zulassungszahlen auf.

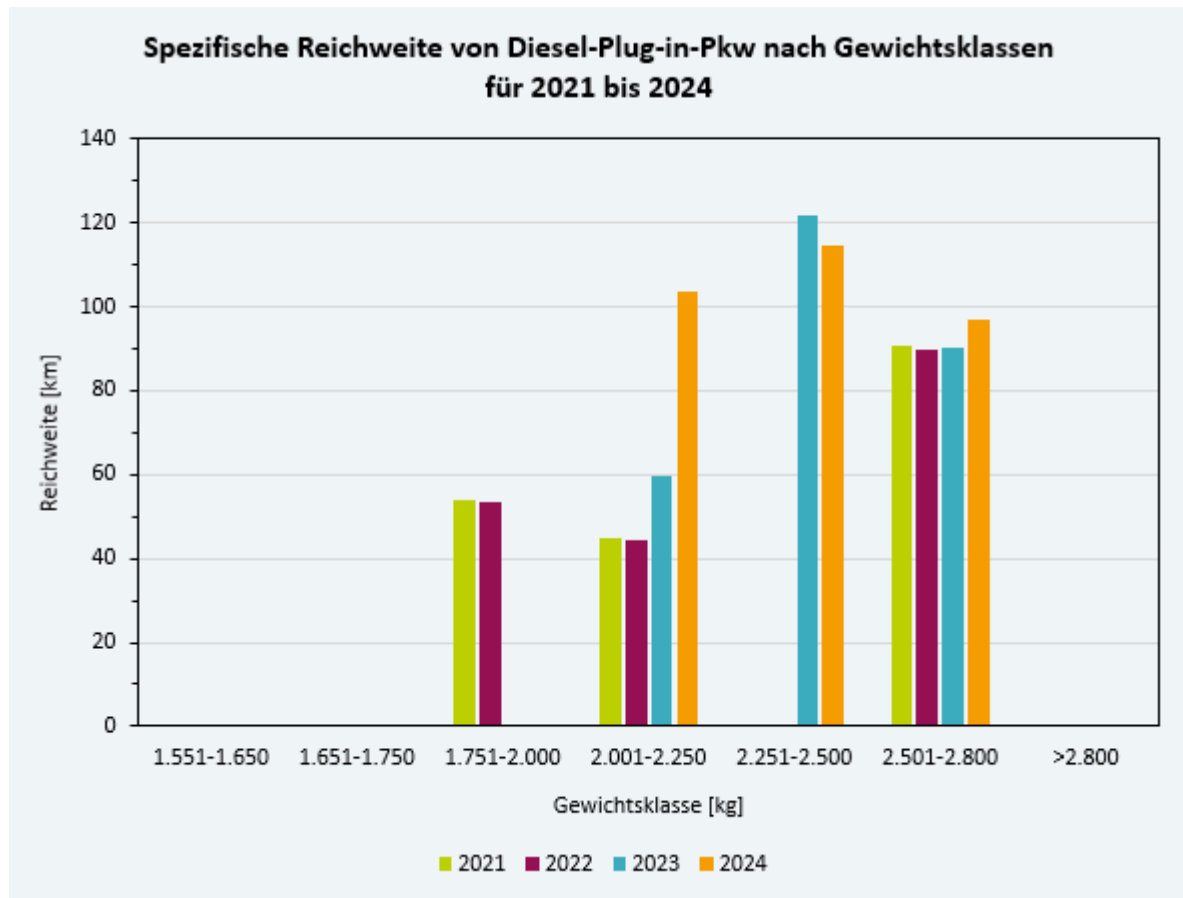
Alle angeführten Reichweiten basieren auf Herstellerangaben.

Abbildung 16: Spezifische Reichweite von Benzin-Plug-in-Pkw nach Gewichtsklassen, 2021–2024.



Quelle: Umweltbundesamt 2026.

Abbildung 17: Spezifische Reichweite von Diesel-Plug-in-Pkw nach Gewichtsklasse, 2021–2024.



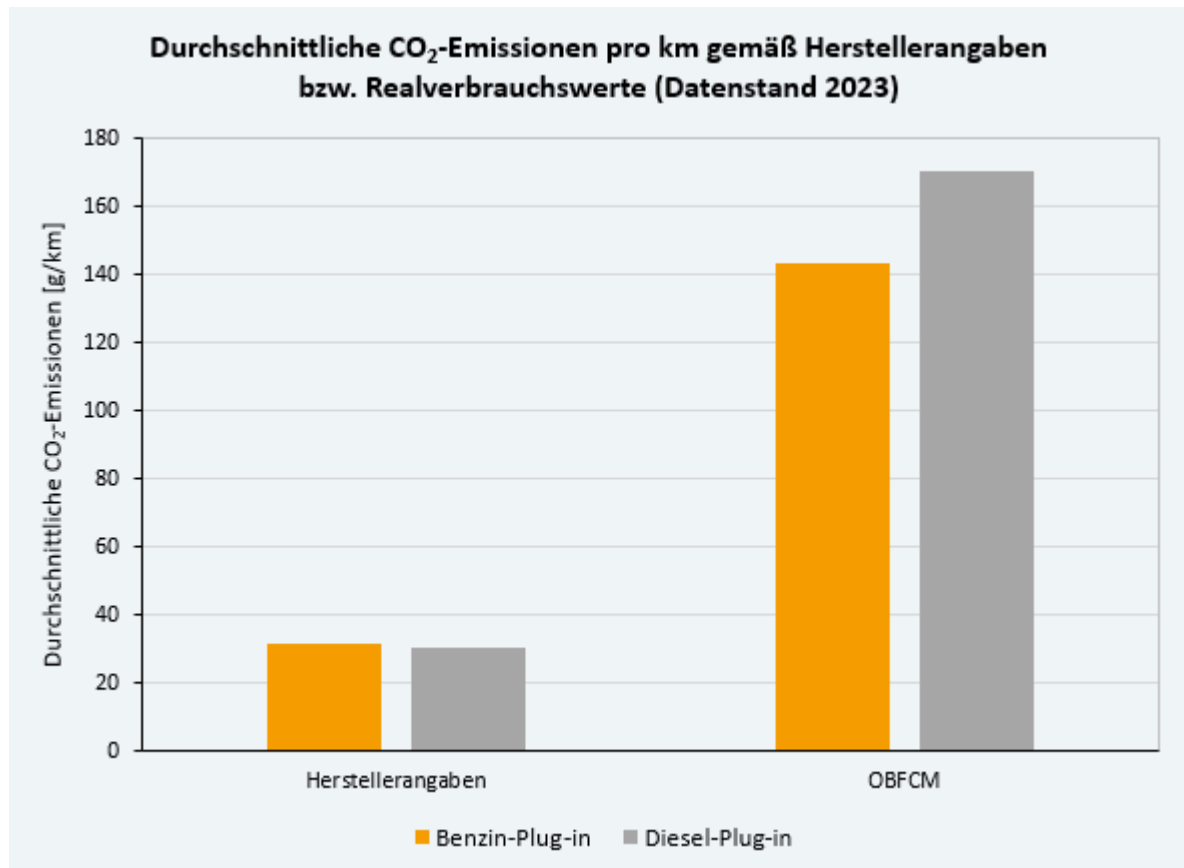
Quelle: Umweltbundesamt 2026.

Gemäß Durchführungsverordnung (EU) 2021/392 der Kommission vom März 2021 muss die Kommission ab 2021 Daten über den tatsächlichen Kraftstoff- oder Energieverbrauch von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen erheben, die von fahrzeuginternen Überwachungseinrichtungen für den Kraftstoff- und/oder Stromverbrauch erfasst werden, sammeln, auswerten und publizieren. Das Auslesen und Sammeln der Realverbrauchsdaten wird On Board Fuel Consumption Monitoring (OBFCM) genannt.

Betrachtet man die Ergebnisse der Realverbrauchsauswertungen gemäß OBFCM der Plug-in-Fahrzeuge, so zeigt sich ein signifikanter Unterschied zwischen den CO₂-Emissionen pro Kilometer gemäß Herstellerangaben und den Realverbrauchsdaten. Sowohl Benzin-Plug-in- als auch Diesel-Plug-in-Fahrzeuge weisen im Realbetrieb deutlich höhere CO₂-Emissionen pro Kilometer auf. Beispielhaft für 2023 (siehe Abbildung 18) ergibt sich für Benzin Plug-ins eine Divergenz um mehr als den Faktor 4, bei Diesel-Plug-ins um mehr als den

Faktor 5. Dies ist dadurch erklärbar, dass Plug-in-Hybride überwiegend verbrennungsmotorisch gefahren werden – zumindest deutlich mehr als in der Typgenehmigung angenommen. OBFCM-Systeme zeigen diesen Unterschied auf.

Abbildung 18: Durchschnittliche CO₂-Emissionen pro Kilometer der Plug-in-Pkw gemäß Herstellerangaben bzw. Realverbrauchswerte (Datenstand 2023).



Quelle: Umweltbundesamt 2026, CIRCABC, EU-Kommission.

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

Die Verordnung (EU) 2019/631 legt für die gesamte EU-Flotte geltende Zielwerte von in der Union zugelassenen neuen Personenkraftwagen bzw. neuen leichten Nutzfahrzeugen (LNF) fest. Der Zielwert für Pkw lag für 2020 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 2020, 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 % entsprach. 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 als Reaktion auf das Ambitionsniveau im Europäischen Klimaschutzgesetz einen Verordnungsvorschlag für eine Anhebung des Zielniveaus in der VO (EU) 2019/631 vorgelegt. Dadurch wurden die Zielwerte ab 2030 und ab 2035 erheblich gesenkt (die Ziele für 2025 sind gleichgeblieben, Angaben jeweils im Vergleich zu 2021.):

- 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 zur Vermeidung möglicher Strafzahlungen vor allem mehr Flexibilitäten bei der Zielerreichung 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.

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 finden sich in Kapitel 3.

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 können CO₂-Einsparungen, die durch den Einsatz innovativer Technologien erreicht werden, in Bezug auf die Zielerreichung berücksichtigt werden. 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, Artikel 10

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 kann die Kommission bei Vorlage einer vom Hersteller vorgeschlagenen Reduktionszielvorgabe auf der Grundlage der besten verfügbaren Technologien zur CO₂-Emissionsreduktion eine solche Ausnahmeregelung gewähren.

Bei Überschreitung der Zielvorgaben eines Herstellers bzw. Herstellerpools sind Pönalen zu entrichten. Für jedes Gramm CO₂-Überschreitung sind je zugelassenem Fahrzeug 95 Euro zu zahlen.

2.2 Vergleich CO₂-Emissionen Österreich – EU

Abbildung 19 zeigt einen Vergleich der CO₂-Emissionsentwicklung neu zugelassener Pkw in Österreich und in der EU. Die durchschnittlichen CO₂-Emissionen in der EU lagen 2024 mit 106,8 (g CO₂/km⁴) um 1 g/km über jenen in Österreich (105,8 g CO₂/km).

Der Zielwert von 130 g CO₂/km, welcher im Durchschnitt in der EU ab dem Jahr 2015 bis 2019 über die ganze Neuwagenflotte erreicht werden musste, wurde bei Betrachtung des gesamten EU-Raumes bereits 2012 annähernd erreicht. Das 95 g CO₂/km-Ziel unter dem NEFZ wurde 2020 für 95 % der Flotte ohne Berücksichtigung der Flexibilitäten nicht erreicht.

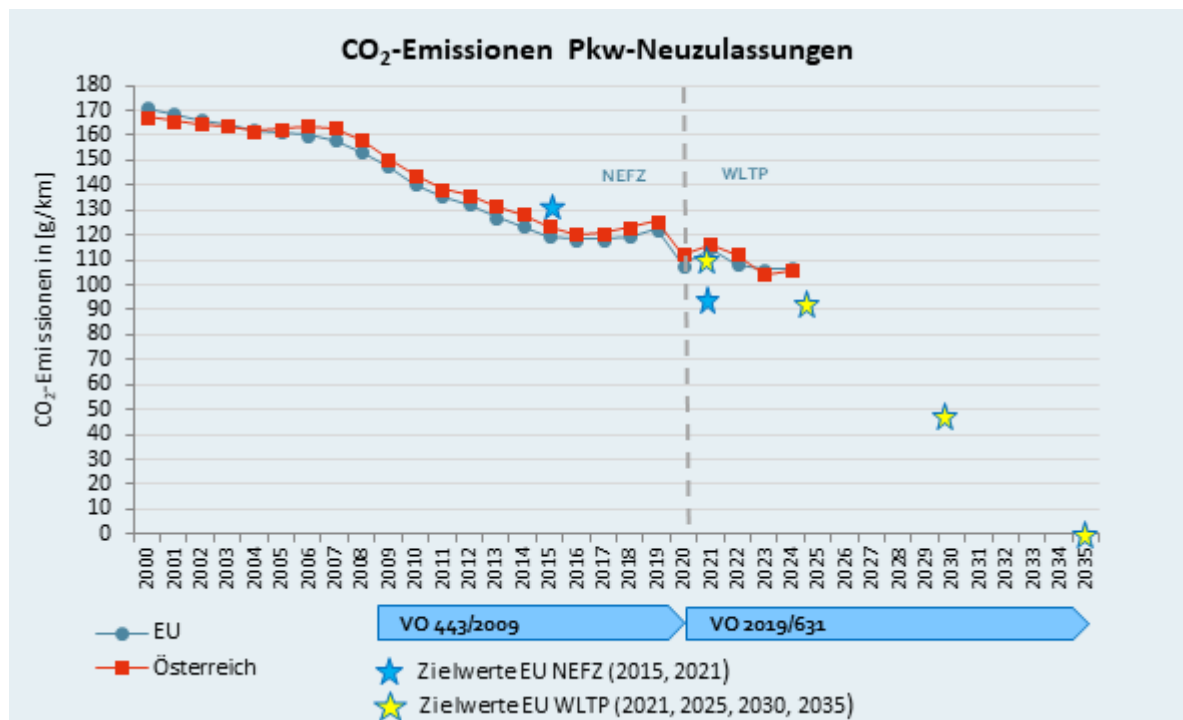
Ab 2021 werden die spezifischen Emissionsziele für Fahrzeughersteller (oder Herstellerpools) auf der Grundlage der Worldwide Harmonized Light Vehicle Test Procedure (WLTP) ausgedrückt, was zu höheren Emissionswerten als unter dem NEFZ führt. Für 2021

⁴ [Monitoring of CO₂-emissions from passenger cars \(europa.eu\)](https://ec.europa.eu/eurostat/tgm/table.do?tab=table&init=1&language=en&plugin=1)

entspricht dies anstatt des 95 g CO₂/km-Ziels gemäß NEFZ einem Ziel von 109,8 g CO₂/km gemäß WLTP. Im Jahr 2021 betrugen die durchschnittlichen CO₂-Emissionen der EU-Flotte 114 g CO₂/km.

Ab 2025 legt die Verordnung (EU) 2019/631 strengere EU-weite Flottenziele fest: 93,6 g/km ab 2025 (15 % Reduktion gegenüber dem Basisjahr 2021), 49,5 g/km ab 2030 (55 % Reduktion) und 0 g/km ab 2035 (100 % Reduktion). Eine Abschwächung des Ziels für 2035 ist derzeit in Verhandlung.

Abbildung 19: Durchschnittliche CO₂-Emissionen der Pkw-Neuzulassungen in Österreich und der EU ohne Berücksichtigung von Flexibilitäten, 2000–2035.



Quelle: Umweltbundesamt 2026.

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 6 sind diese Herstellerpools für das Jahr 2024 aufgelistet. Im Wesentlichen werden dabei mehrere Herstellerfirmen und Fahrzeugmarken unter einem Poolnamen zusammengefasst. Das Pooling kann sich jährlich ändern.

Tabelle 6: Herstellerpools im Jahr 2024.

Pool	Hersteller
BMW	• Bayerische Motoren Werke AG • BMW M GmbH • Rolls-Royce Motor Cars Ltd.
Ford	• Ford Motor Company • CNG-Technik GmbH • Ford Motor Company of Australia Ltd. • Ford Motor Company of Australia PTY Ltd. • Ford-Werke GmbH
Hyundai Motor Europe	• Hyundai Motor Company • Hyundai Motor Manufacturing Czech s.r.o. • Hyundai Assan Otomotiv Sanayi ve Ticaret A.Ş.
KIA	• KIA Corporation • KIA Motors Corporation • KIA Slovakia • KIA Motors Slovakia
KG Mobility Great Wall Motor	• KG Mobility Corporation • Great Wall Motor Company Ltd. • Zhaoqing Xiaopeng Investment of New Energy Co Ltd.
Mercedes Benz AG	• Mercedes-AMG GmbH • Mercedes-Benz AG • Smart Automobile Co Ltd.
Renault-Nissan-Mitsubishi	• Automobile Dacia SA • Manufacture Alpine Dieppe Jean Redele • Mitsubishi Motors Corporation

Pool	Hersteller
	• Mitsubishi Motors Thailand Co Ltd. • Nissan Automotive Europe SAS • Renault SAS • Ampere SAS • Alpine Racing
Stellantis	• Alfa Romeo S.p.A. • Automobiles Citroen • Automobiles Peugeot • FCA US LLC • Opel Automobile GmbH • FCA Italy S.p.A. • PSA Automobiles SA
Subaru-Mazda-Toyota	• Subaru Corporation • Suzuki Motor Corporation • Magyar Suzuki Corporation Ltd. • Toyota Motor Europe NV/SA • Toyota Gazoo Racing Europe GmbH • Toyota Motor Corporation
Volvo Cars Polestar Suzuki	• Volvo Car Corporation • Polestar Performace AB • Suzuki Motor Corporation • Magyar Suzuki Corporation Ltd. • Polestar Performace AB
Volkswagen	• Audi AG • Audi Hungaria Zrt. • Audi Sport GmbH • Dr. Ing. h.c. F. Porsche • Seat SA • Škoda Auto AS • Volkswagen AG • Automobili Lamborghini S.p.A. • Bentley Motors Ltd.

Quelle: CIRCABC, EU-Kommission.

In Tabelle 7 findet sich eine Übersicht über die durchschnittliche Masse der Fahrzeuge der Hersteller bzw. Herstellerpools, die durchschnittlichen CO₂-Emissionen sowie die Anzahl der Zulassungen in Österreich im Jahr 2024.

Zur Berechnung der EU-weiten durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen eines Herstellerpools müssen 100 % der neuen Personenkraftwagen gemäß Zielvorgaben im Jahr 2024 herangezogen werden. Tabelle 7 bildet den 100 %-Emissionsdurchschnitt ab, ohne die in Kapitel 2.1 beschriebenen Erleichterungen zur Zielerreichung.

Tabelle 7: Übersicht über die Herstellerperformance nach WLTP 2024 für Österreich.

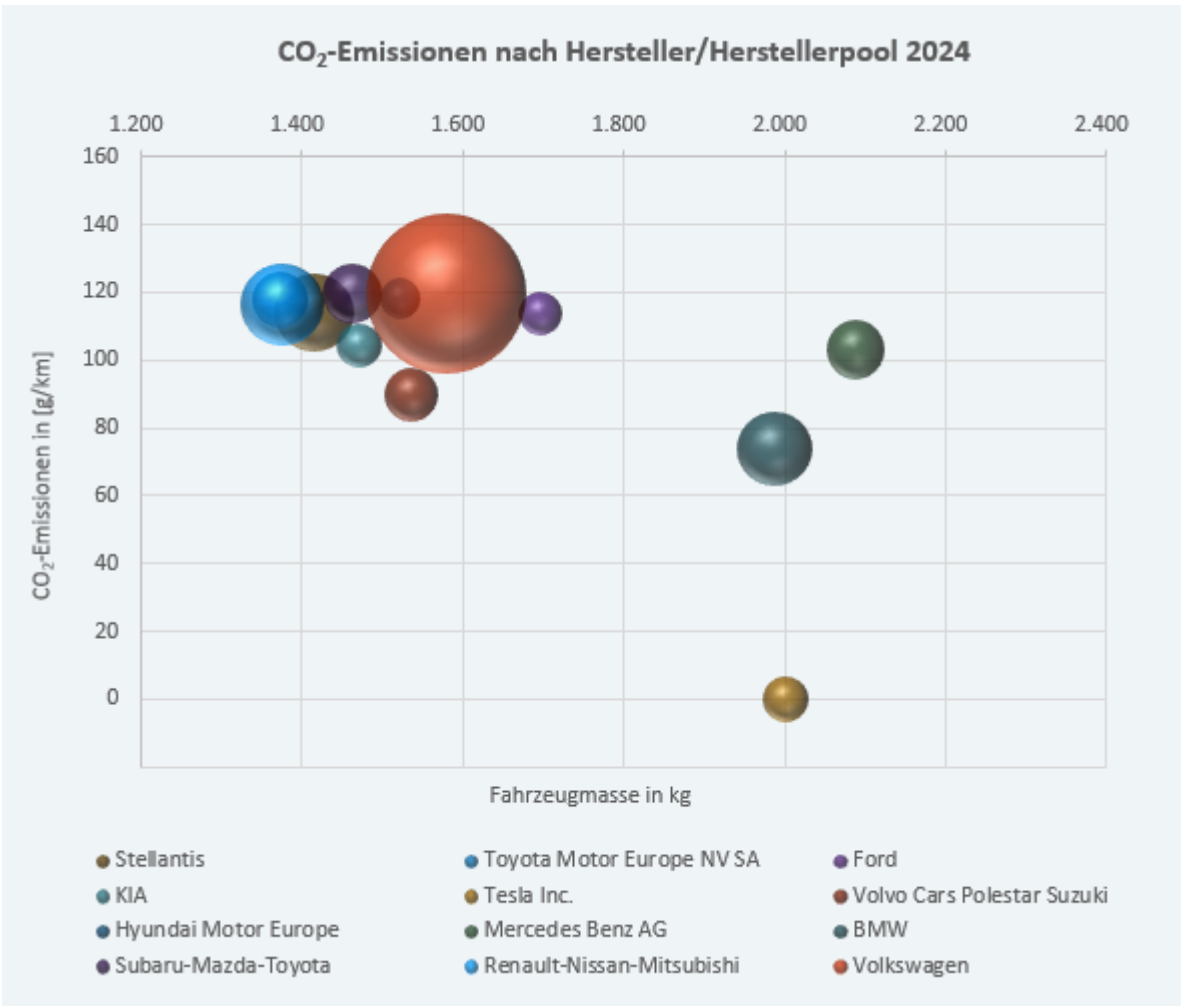
Hersteller/-pool	Ø Masse [kg]	Ø CO ₂ -Emissionen [g/km] (100 % Neuzulassungen)	Zulassungen 2024 gesamt [-]
Zhaoqing Xiaopeng Investment of New Energy Co Ltd.	2.435	–	1
Lucid USA Inc.	2.337	–	1
Brilliance Shineray Chongqing Automobile Co Ltd.	1.475	181,0	1
Dongfeng Liuzhou Motor Co Ltd.	2.025	–	2
Nio Co Ltd.	2.417	–	3
Caterham Cars Limited	705	138,3	4
Rolls-Royce Motor Cars Ltd.	2.889	149,8	5
Wuhan Lotus Cars Co Ltd	2.695	–	5
Lotus Cars Limited	1.562	249,7	6
Alpina Burkard Bovensiepen GmbH & Co. KG	2.040	215,8	8
KTM AG	1.250	212,8	8
General Motors Holdings LLC	1.756	303,2	11
DFSK Motor Co Ltd.	1.856	57,1	14
Maserati S.p.A.	2.130	171,3	25
Ineos Automotive Ltd.	2.797	310,9	25
Aston Martin Lagonda Ltd.	1.958	308,7	27
Nanjing Golden Dragon Bus Co Ltd.	1.980	–	32
McLaren Automotive Limited	1.565	139,5	40
AA.IVA (Einzelgenehmigungen)	2.143	187,4	88
Ferrari S.p.A	1.905	228,2	99
Fisker Group Inc.	2.515	–	159
KG Mobility Great Wall Motor	1.691	124,0	246
BYD Auto Industry Company Ltd.	1.835	–	544
Polestar Performance AB	2.266	–	703
Honda Motor Co Ltd.	1.576	105,9	1.104
Jaguar Land Rover Limited	2.374	114,4	1.407
BYD Auto Co Ltd.	2.116	0,8	3.394

Hersteller/-pool	Ø Masse [kg]	Ø CO ₂ -Emissionen [g/km] (100 % Neuzulassungen)	Zulassungen 2024 gesamt [-]
Saic Motor Corporation Ltd.	1.539	72,6	4.006
Toyota Motor Europe NV SA	1.522	118,4	6.000
Ford	1.696	113,9	6.586
KIA	1.471	104,1	7.030
Tesla Inc.	2.001	–	7.676
Volvo Cars Polestar Suzuki	1.536	89,9	10.678
Hyundai Motor Europe	1.373	118,0	11.364
Mercedes Benz AG	2.088	103,2	12.532
Subaru-Mazda-Toyota	1.462	119,5	12.876
BMW	1.987	73,8	20.588
Stellantis	1.415	114,0	23.004
Renault-Nissan-Mitsubishi	1.375	116,3	25.214
Volkswagen	1.580	119,9	97.328
Gesamtzulassungen	1.612	105,8	252.844

Quelle: Umweltbundesamt 2026.

Abbildung 20 zeigt die jeweiligen CO₂-Werte der österreichischen Neuzulassungen je Herstellergruppe. Für die Interpretation der Abbildung ist anzumerken, dass die Größe der Kreise die Anzahl der Neuzulassungen in Österreich symbolisiert. Von den 35 relevanten Herstellern bzw. Herstellergruppen im Jahr 2024 sind jene zwölf dargestellt, die 2024 die höchsten Gesamtzulassungszahlen aufwiesen.

Abbildung 20: CO₂-Emissionen ausgesuchter Herstellerpools für Österreich 2024 (100 % der Flotte, Super-Credits und Ökoinnovationen nicht berücksichtigt).



Quelle: Umweltbundesamt 2026.

4 Ausblick auf 2025

4.1 Ausblick 2025

Tabelle 8 listet die Anzahl der Pkw-Neuzulassungen in Österreich und die durchschnittlichen CO₂-Emissionen je Antriebs- bzw. Kraftstoffart gemäß WLTP und deren Anteile an den Pkw-Neuzulassungen für das Jahr 2024 sowie den Ausblick auf 2025.

Es ist ersichtlich, dass bei den durchschnittlichen CO₂-Emissionen der reinen Dieselfahrzeuge 2025 voraussichtlich wieder eine Zunahme um rund 3,3 % zu erwarten ist. Bei den Benzinfahrzeugen ist mit einer Abnahme um rund 0,3 % zu rechnen. Bei Benzin-/Flüssiggasfahrzeugen zeigt sich eine Abnahme um 1,5 %, bei Benzin-/Elektro-(hybrid)-Fahrzeugen eine Abnahme um 2,3 % und bei Diesel-/Elektro-(hybrid)-Fahrzeugen eine Abnahme um 6,8 %. Insgesamt wird sich der Flottendurchschnitt von 105,8 g CO₂/km auf voraussichtlich ca. 95,7 g CO₂/km gemäß WLTP reduzieren, was einer Abnahme von 9,5 % entspricht. Die Abnahme ist auf den gestiegenen Anteil der neu zugelassenen Elektrofahrzeuge zurückzuführen (+36 %), die die flottendurchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen deutlich senken.

Tabelle 8: Vergleich der Neuzulassungen und CO₂-Emissionen (in g/km) im Jahr 2024 und Ausblick auf 2025 je Antriebs- bzw. Kraftstoffart.

Antrieb/ Kraftstoff	Absolut 2024 [-]	Anteil in % 2024	Ø CO ₂ WLTP [g/km] 2024	Absolut 2025 [-]	Anteil in % 2025	Ø CO ₂ WLTP [g/km] 2025	Verände- rung CO ₂
Benzin	83.796	33 %	134,3	79.457	28 %	133,9	-0,3 %
Diesel	43.724	17 %	148,4	33.004	12 %	153,3	3,3 %
Elektro	44.505	18 %	0,0	60.651	21 %	0	–
Erdgas	11	0 %	110,5	0	0 %	–	–
Benzin/ Flüssiggas (bivalent)	1	0 %	137,0	2	0 %	135	-1,5 %

Antrieb/ Kraftstoff	Absolut 2024 [-]	Anteil in % 2024	Ø CO ₂ WLTP [g/km] 2024	Absolut 2025 [-]	Anteil in % 2025	Ø CO ₂ WLTP [g/km] 2025	Verände- rung CO ₂
Benzin/ Elektro (hybrid)	66.547	26 %	100,2	97.143	34 %	97,9	-2,3 %
Diesel/ Elektro (hybrid)	14.259	6 %	149,8	14.721	5 %	139,6	-6,8 %
Wasserstoff (Brennstoff- zelle)	1	0 %	0	0	0 %	0	–
Insgesamt	252.844	100 %	105,8	284.978	100 %	95,7	-9,5 %

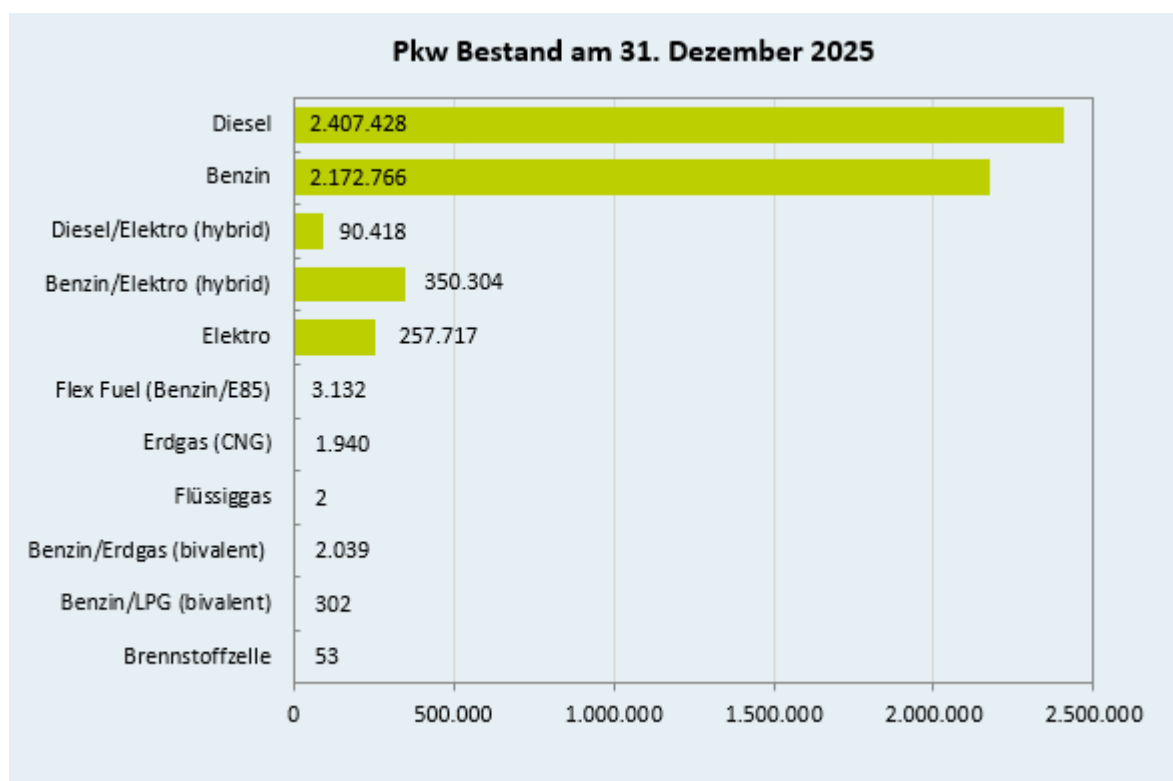
Quelle: Statistik Austria Neufahrzeuge 2026.

Erläuterung: „–“Veränderung nicht darstellbar.

4.1.1 Ausblick Gesamtbestand (31. Dezember 2025)

Zum Zeitpunkt der Berichtslegung lagen Daten zum Gesamtbestand bis zum 31. Dezember 2025 vor. Zu diesem Zeitpunkt waren in Österreich rund 5,3 Mio. Pkw registriert. Neben den dominierenden Diesel-Pkw (2.407.428) und Benzin-Pkw (2.172.766) waren in Österreich 440.772 Hybrid-Pkw registriert (siehe Abbildung 21). Die Entwicklung der Neuzulassungen von Elektro-Pkw gewinnt in den letzten Jahren deutlich an Bedeutung. Ende 2025 umfasste der gesamte österreichische Pkw-Bestand bereits 257.717 reine Elektro-Pkw. Weiters waren Ende 2025 3.132 Flex-Fuel-Fahrzeuge, 1.940 Erdgasfahrzeuge, 2.039 Benzin-/Erdgas-bivalent-Fahrzeuge, 302 Benzin-Flüssiggasfahrzeuge (LPG), 53 Wasserstoff-Brennstoffzellenfahrzeuge und zwei Flüssiggasfahrzeuge (LPG) registriert.

Abbildung 21: In Österreich registrierte Personenkraftwagen am 31. Dezember 2025.



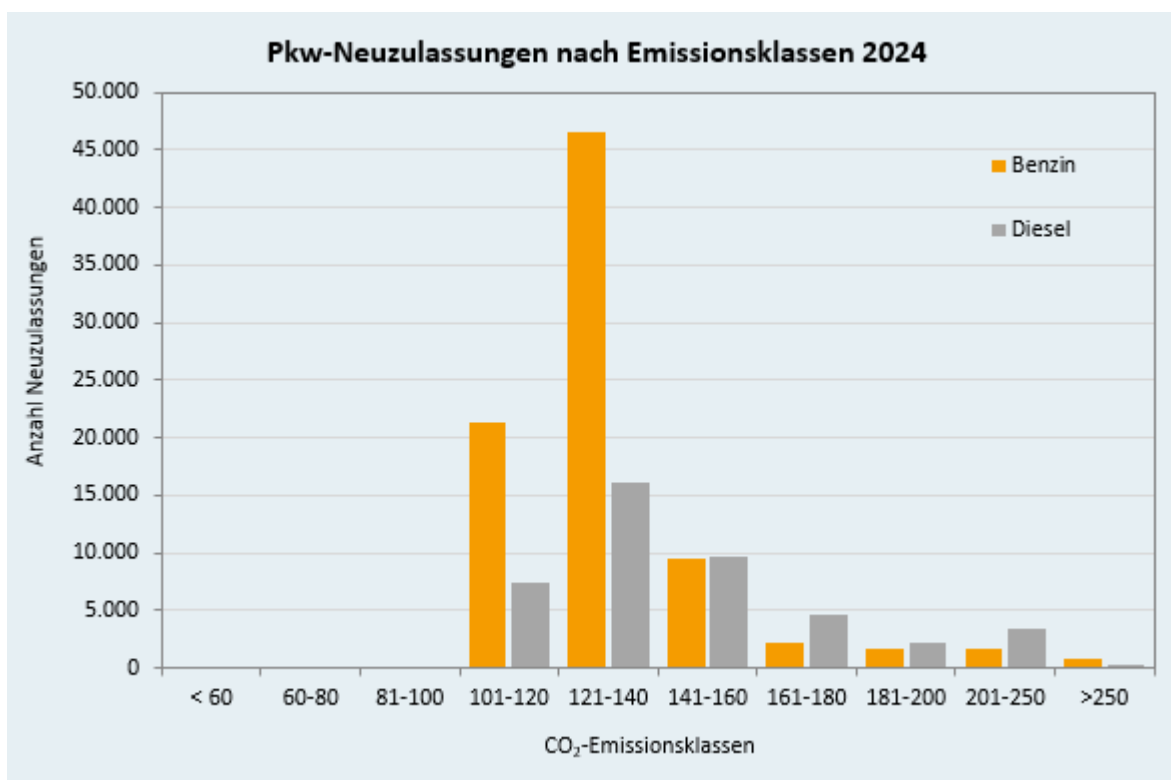
Quelle: Eigene Darstellung Umweltbundesamt 2026, Datenquelle: Statistik Austria: Kfz-Bestand 2026.

5 CO₂-Emissionen der Neuzulassungen nach Merkmalsprägungen

5.1 Pkw-CO₂-Emissionen nach Emissionsklassen

Sowohl bei Benzin- als auch bei Dieselfahrzeugen entfällt der Großteil der Neuzulassungen auf die Emissionsbereiche 121–140 g CO₂/km. Bei den Benzinfahrzeugen entfallen rund 56 % der Fahrzeuge auf diesen Emissionsbereich. Dieselfahrzeuge zeigen eine ähnliche Verteilung wie Benzinfahrzeuge. Aufgrund der Umstellung auf den WLTP und des damit verbundenen Anstiegs der CO₂-Emissionen sind 2024 in den Bereichen unter 100 g keine Diesel- bzw. Benzinfahrzeuge zu finden (siehe Abbildung 22).

Abbildung 22: Neuzulassungen von Benzin- und Diesel-Pkw nach CO₂-Emissionsklassen (g/km), 2024.



Quelle: Umweltbundesamt 2026.

Wie in Tabelle 9 entnommen werden kann, weisen 2024 rund 25 % der Neufahrzeuge einen Emissionswert von weniger als 94 g CO₂/km⁵ gemäß WLTP auf. Dabei handelt es sich um Plug-in- und reine Elektrofahrzeuge. 63 % aller Fahrzeuge fallen in Klassen unter 129 g CO₂/km⁶. 2.021 Fahrzeuge emittieren mehr als 250 g CO₂/km.

Tabelle 9: Kumulierte Werte nach Anzahl von Neuzulassungen 2024, CO₂-Ausstoß und Kraftstoffverbrauch.

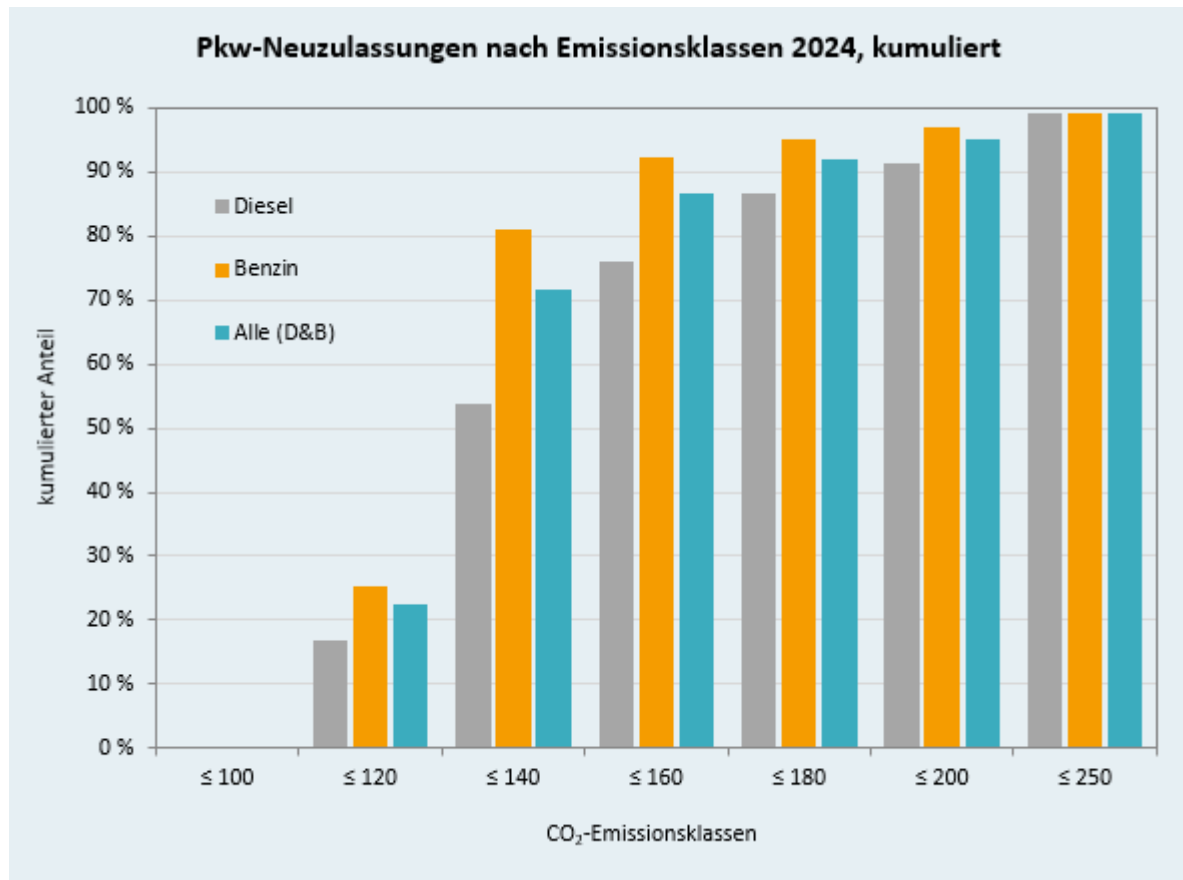
CO ₂ -Ausstoß [in g/km]	Anzahl Neuzulassungen kumuliert [-]	Anteil Neuzulassungen kumuliert [-]
≤94	62.208	25 %
≤100	64.704	26 %
≤120	108.069	43 %
≤129	159.810	63 %
≤140	194.922	77 %
≤150	214.884	85 %
≤160	228.795	90 %
≤200	243.799	96 %
≤250	250.817	99,2 %
>250	2.021	0,8 %

Quelle: Umweltbundesamt 2026.

⁵ Zielwert EU-Flotte für 2025 gemäß WLTP

⁶ Grenze für Sachbezug 2024

Abbildung 23: Kumulierter Anteil der Pkw-Neuzulassungen nach Emissionsklassen 2024, Diesel und Benzin.



Quelle: Umweltbundesamt 2026.

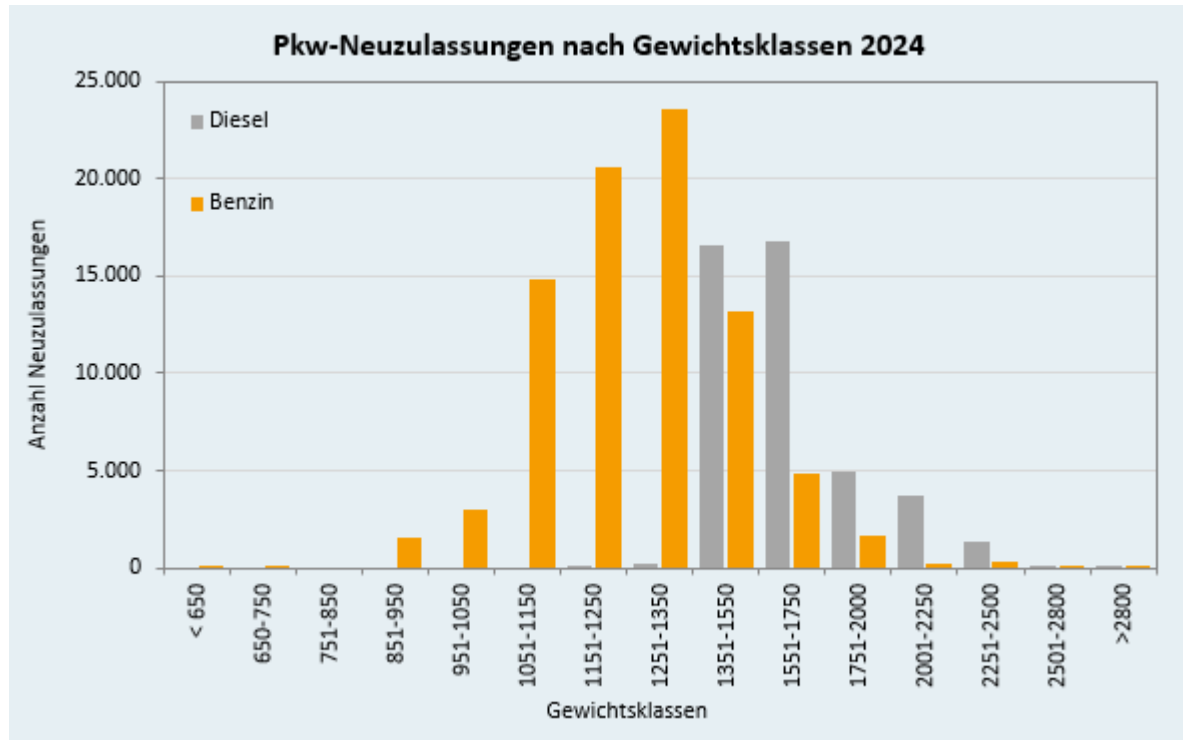
5.2 Pkw-CO₂-Emissionen nach Gewichtsklassen

Das durchschnittliche Fahrzeuggewicht der 2024 neu zugelassenen Pkw betrug rund 1.612 kg (Flottendurchschnitt, alle Antriebe). Der Durchschnittswert für benzinbetriebene Fahrzeuge lag bei 1.278 kg, jener von dieselbetriebenen Fahrzeugen bei 1.666 kg (siehe Abbildung 26). Daraus ergibt sich, dass Dieselfahrzeuge im Durchschnitt um 388 kg bzw. 30 % schwerer sind als Benzinfahrzeuge.

Die meisten benzinbetriebenen Fahrzeuge gehören der Gewichtsklasse von 1.251 kg bis 1.350 kg an. Großvolumige Benzinmotoren spielen statistisch gesehen nur eine untergeordnete Rolle. Bei den Dieselfahrzeugen verzeichnen die beiden Gewichtsklassen von 1.551 kg bis 1.750 kg bzw. von 1.351 kg bis 1.550 kg die höchsten Zulassungszahlen – hier

werden also in erster Linie schwerere Fahrzeuge gekauft (siehe Abbildung 24). 76 % aller neu zugelassenen Fahrzeuge mit Dieselmotor fallen in eine dieser beiden Klassen.

Abbildung 24: Neu zugelassene Benzin- und Diesel-Pkw nach Gewichtsklassen, 2024.

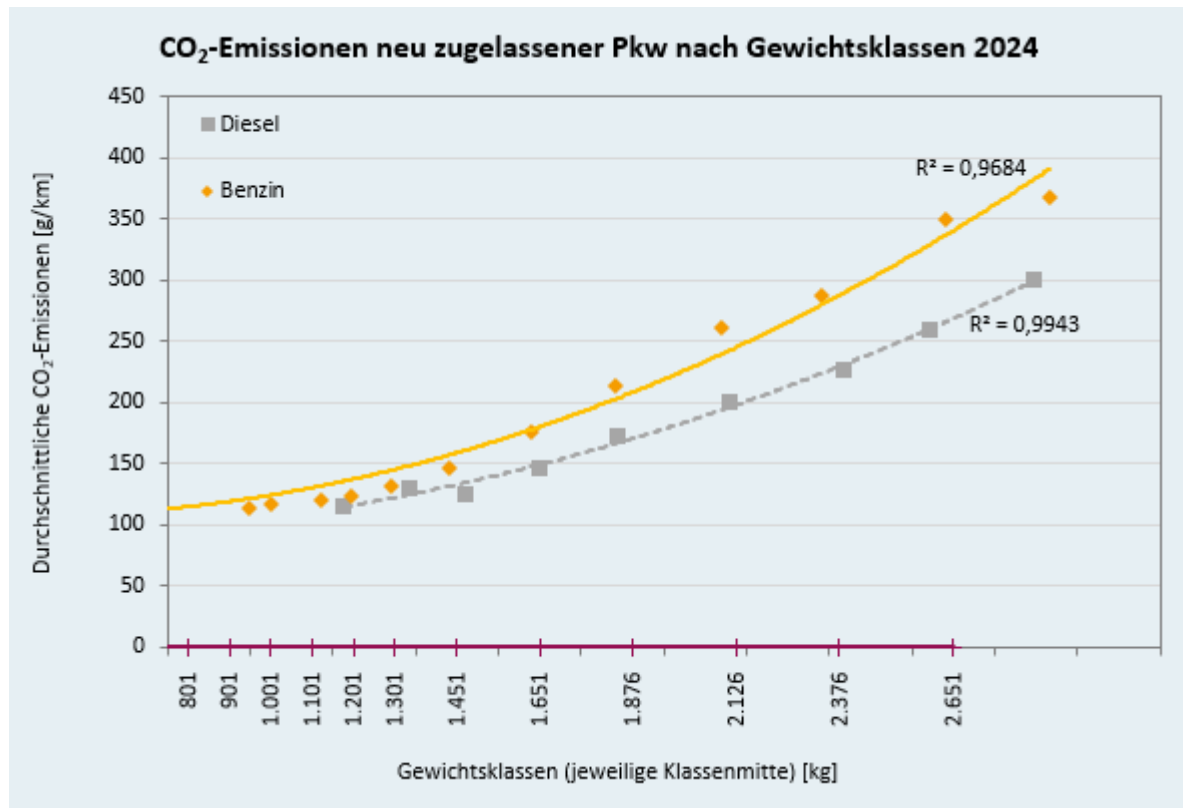


Quelle: Umweltbundesamt 2026.

Zwischen dem Gesamtgewicht der Fahrzeuge und dem Treibstoffverbrauch sowie den damit verbundenen CO₂-Emissionen besteht ein enger, annähernd linearer Zusammenhang (siehe Abbildung 25). Bei höheren Gewichtsklassen nimmt auch der Unterschied zwischen den durchschnittlichen CO₂-Emissionen der Benzin- und Dieselfahrzeuge zu.

Generell sind die CO₂-Emissionen von Dieselfahrzeugen in der gleichen Gewichtsklasse geringer als bei Benzinfahrzeugen, da tendenziell im gleichen Gewichtssegment leistungstärkere Benzinmotoren eingebaut werden. Der Unterschied wird mit zunehmendem Gewicht größer.

Abbildung 25: Durchschnittliche CO₂-Emissionen von Benzin- und Diesel-Pkw nach Gewichtsklassen, 2024.



Quelle: Umweltbundesamt 2026.

5.2.1 Entwicklung des durchschnittlichen Fahrzeuggewichts

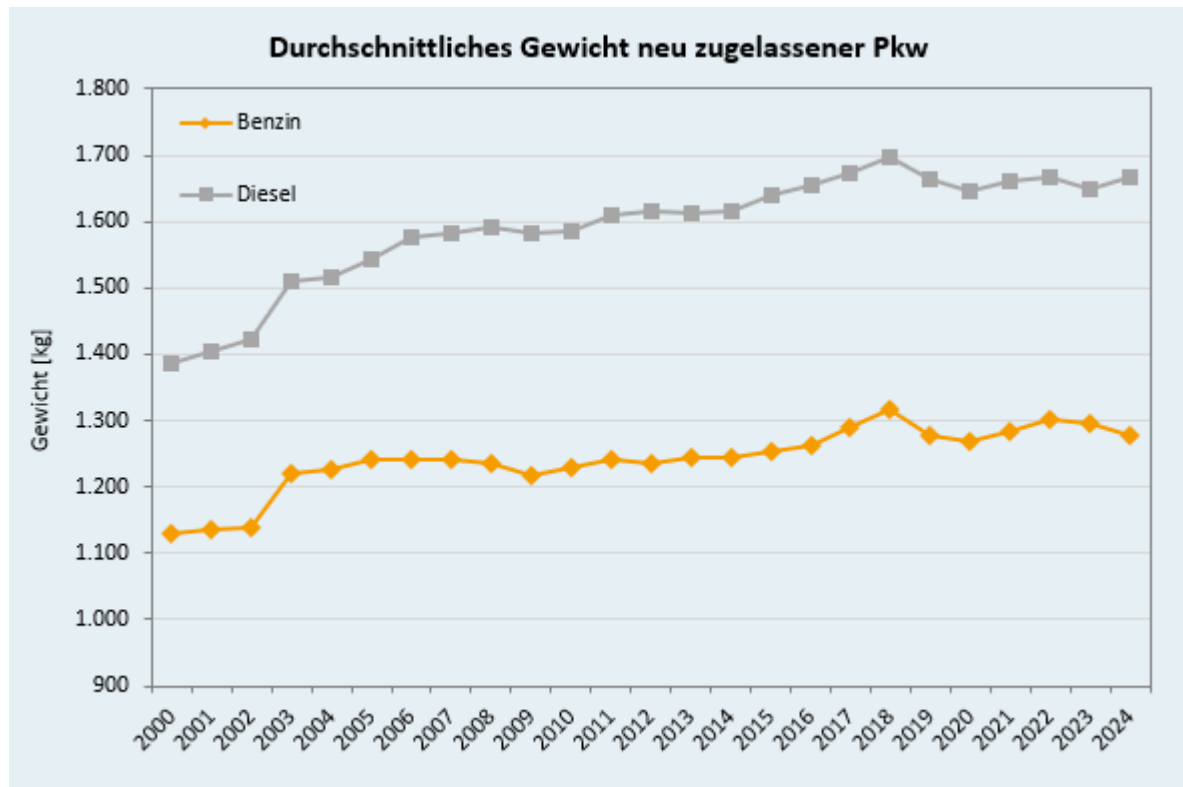
Das durchschnittliche Fahrzeuggewicht der neu zugelassenen Pkw entwickelte sich im Zeitraum 2000–2024 für Dieselfahrzeuge und Benzinfahrzeuge unterschiedlich. Während das Durchschnittsgewicht von benzinbetriebenen Fahrzeugen seit 2003 nahezu konstant blieb bzw. mäßig stieg, stieg es bei Dieselfahrzeugen kontinuierlich an.

Seit Beginn der Berichtslegung hat sich somit die Gewichtsdivergenz zwischen einem durchschnittlichen Diesel- und Benzinfahrzeug von 258 kg auf 388 kg bzw. um 130 kg erhöht.

Der erkennbar stärkere Anstieg im Jahr 2003 (siehe Abbildung 26) ist dadurch zu erklären, dass gemäß EU-rechtlichen Vorgaben in jenem Jahr erstmals das durchschnittliche Gewicht der lenkenden Person (75 kg) in der Berechnung berücksichtigt wurde.

Seit 2000 hat das durchschnittliche Fahrzeuggewicht bei benzinbetriebenen Fahrzeugen um 149 kg bzw. 13 % zugenommen, bei dieselbetriebenen Fahrzeugen um 279 kg bzw. 20 %.

Abbildung 26: Veränderung des durchschnittlichen Gewichts von neu zugelassenen Benzin- und Diesel-Pkw, 2000–2024.



Quelle: Umweltbundesamt 2026.

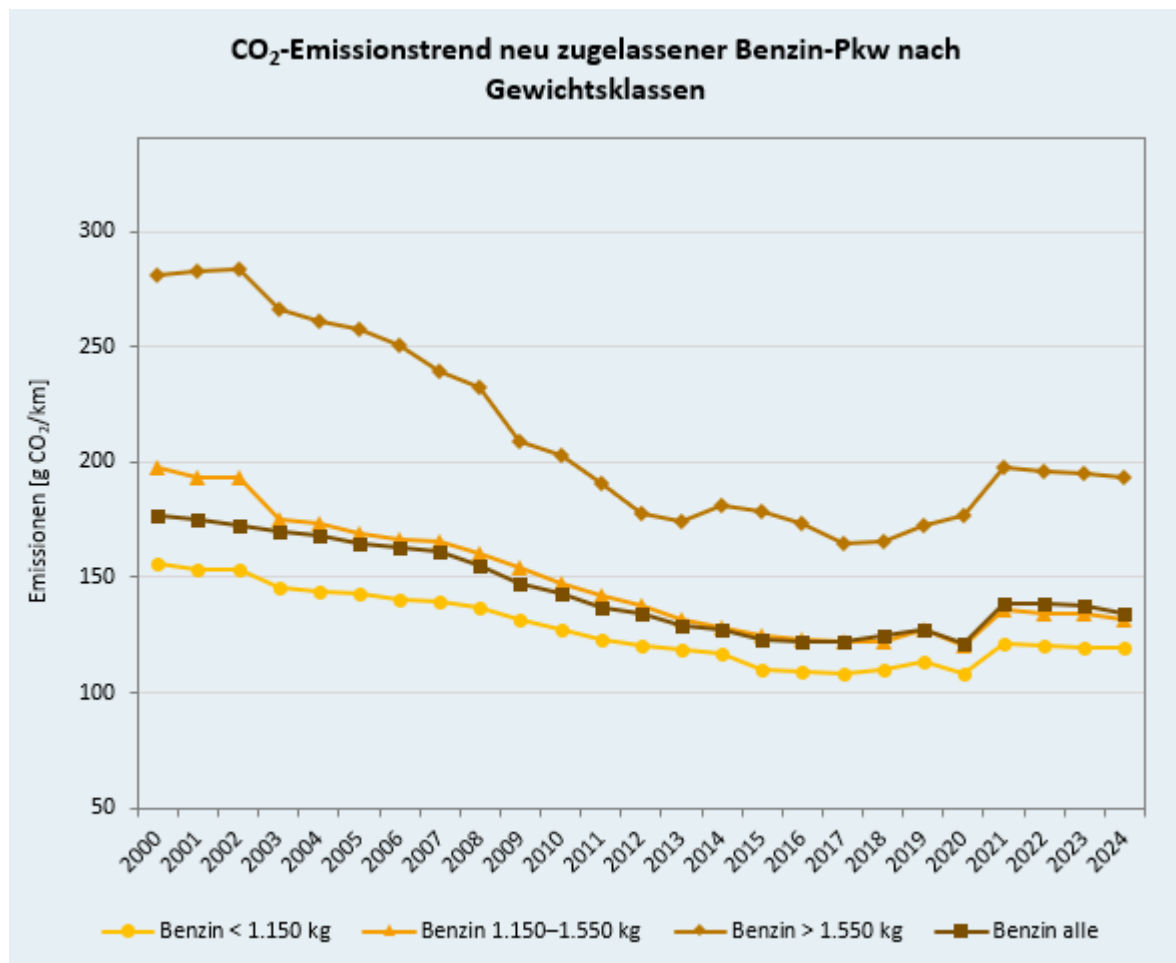
5.2.2 Entwicklung der CO₂-Emissionen nach Gewichtsklassen

Abbildung 27 und Abbildung 28 zeigen den Emissionstrend von Benzinfahrzeugen bezogen auf verschiedene Gewichtsklassen sowie den jeweiligen prozentuellen Anteil dieser Klassen im Betrachtungszeitraum 2000 –2024.

Bei Benzinfahrzeugen zeigt sich bei den CO₂-Emissionen zwischen 2013 und 2020 in allen Gewichtsklassen eine annähernde Stagnation. Von 2020 auf 2024 ist im Schnitt über alle Gewichtsklassen ein Anstieg von rund 14 % zu verzeichnen, der auf die Umstellung auf WLTP-Werte zurückzuführen ist.

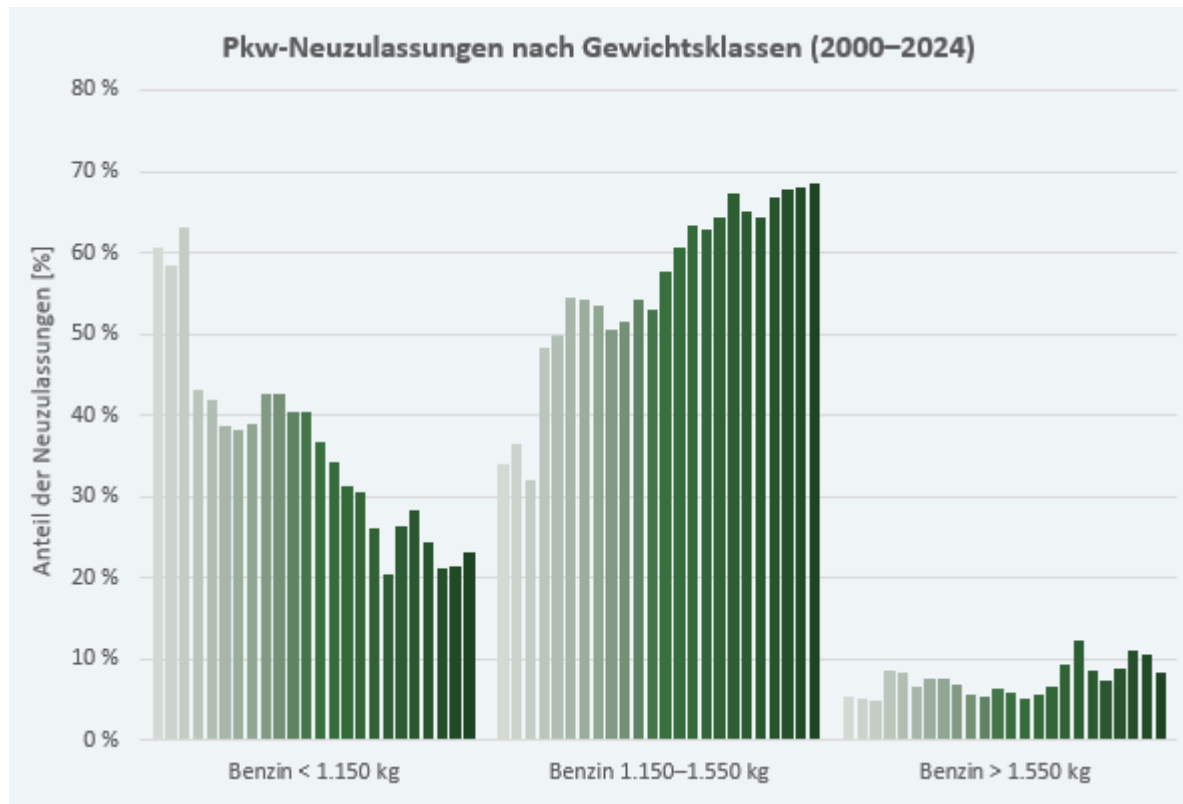
Die Gewichtsverteilung zeigt seit 2003 ein nahezu unverändertes Bild. Im Jahr 2024 entfielen rund 68,5 % der Neuzulassungen auf die Klasse 1.150–1.550 kg und rund 23 % auf die Klasse unter 1.150 kg. Der Anteil schwerer Benzinfahrzeuge verbleibt auf niedrigem Niveau (8 %). Seit 2000 ist ein starker Trend zur mittleren Gewichtsklasse ersichtlich, die unterste Gewichtsklasse hingegen erfuhr gleichermaßen einen Rückgang.

Abbildung 27: CO₂-Emissionstrend von Benzin-Pkw bezogen auf verschiedene Gewichtsklassen 2000–2024.



Quelle: Umweltbundesamt 2026.

Abbildung 28: Anteil der Neuzulassungen von Benzin-Pkw, gruppiert nach unterschiedlichen Gewichtsklassen, 2000–2024.



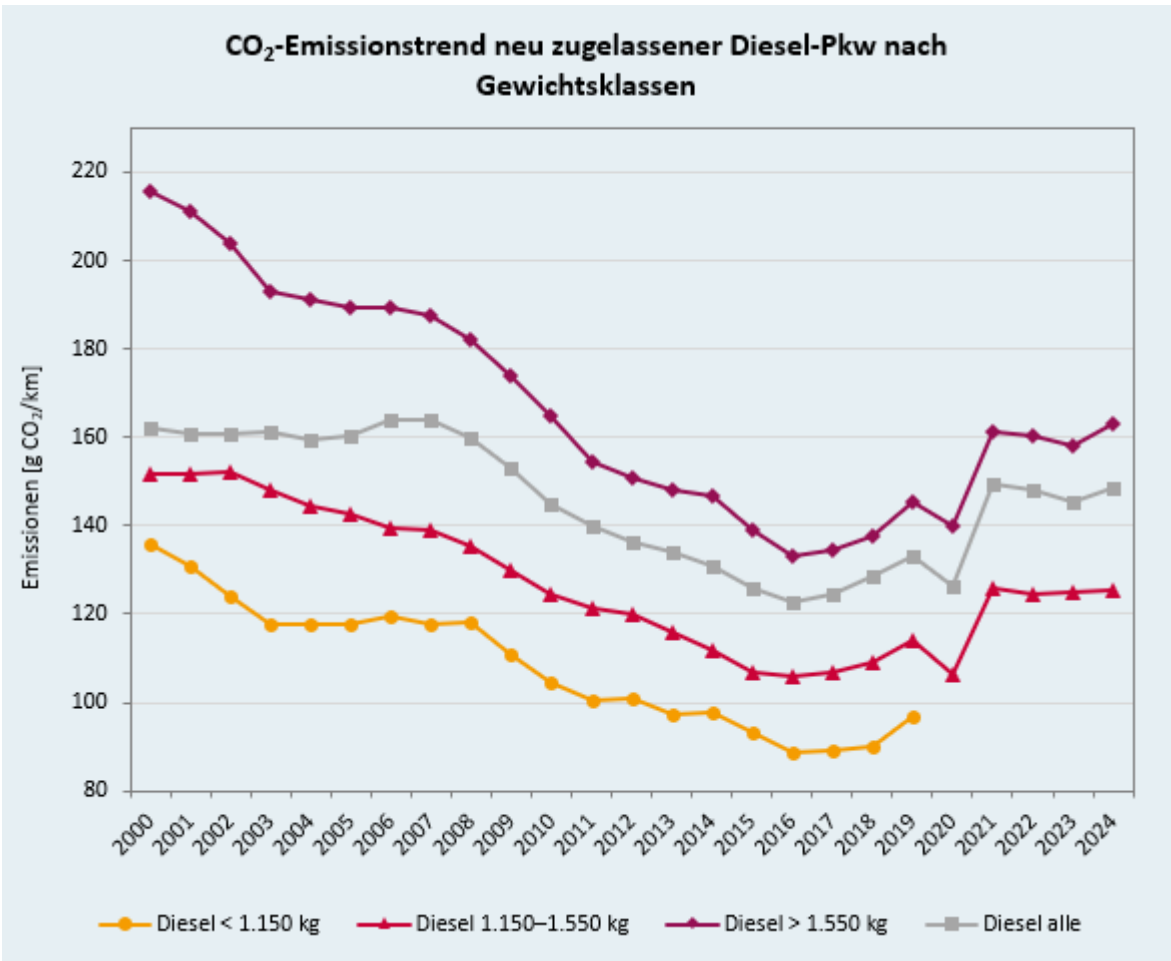
Quelle: Umweltbundesamt 2026.

Abbildung 29 und Abbildung 30 zeigen den Emissionstrend von Diesel-Pkw bezogen auf verschiedene Gewichtsklassen sowie den jeweiligen Prozentanteil dieser Klassen.

Bei Diesel-Pkw stiegen die durchschnittlichen CO₂-Emissionen bis zum Jahr 2007 leicht an. Dies ist darauf zurückzuführen, dass seit 2000 bei Diesel-Pkw ein starker Trend zu schweren Fahrzeugen vorliegt. Der erkennbare Anstieg von 2020 auf 2021 ist wiederum auf die Umstellung auf WLTP-Werte zurückzuführen. Er beträgt bei Dieselfahrzeugen im Schnitt rund 15 %.

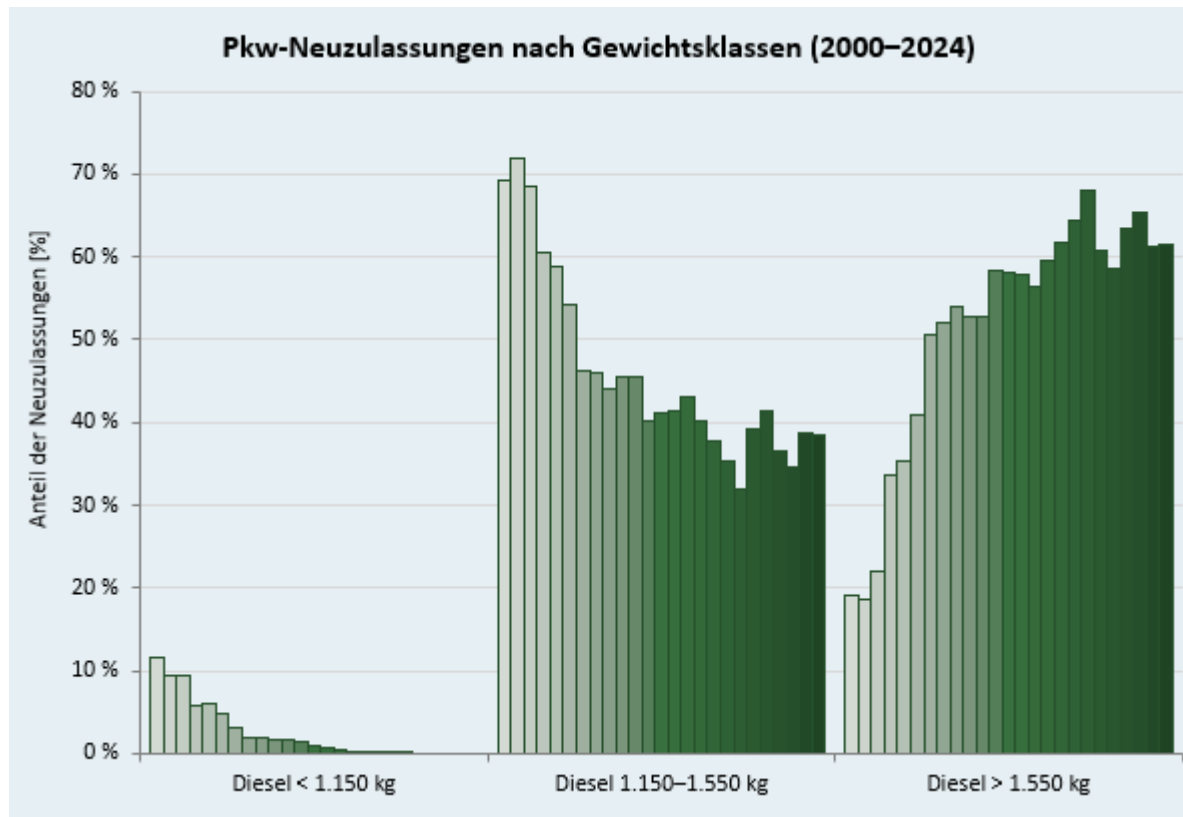
Die Häufigkeiten der Gewichtsklassen (<1.150 kg, 1.150–1.550 kg, >1.550 kg) zeigen, dass Diesel-Pkw vor allem in den oberen beiden Klassen dominieren. Der sinkende Anteil der Diesel-Pkw in den Klassen bis 1.550 kg wird durch Diesel-Pkw der Klasse über 1.550 kg kompensiert (siehe Abbildung 30). Der Anteil der Diesel-Pkw mit mehr als 1.550 kg lag im Jahr 2000 bei rund 20 %, im Jahr 2024 stieg er auf 61,4 %.

Abbildung 29: CO₂-Emissionstrend von Diesel-Pkw, bezogen auf verschiedene Gewichtsklassen, 2000–2024.



Quelle: Umweltbundesamt 2026.

Abbildung 30: Anteil der Neuzulassungen von Diesel-Pkw, gruppiert nach unterschiedlichen Gewichtsklassen, 2000–2024.



Quelle: Umweltbundesamt 2026.

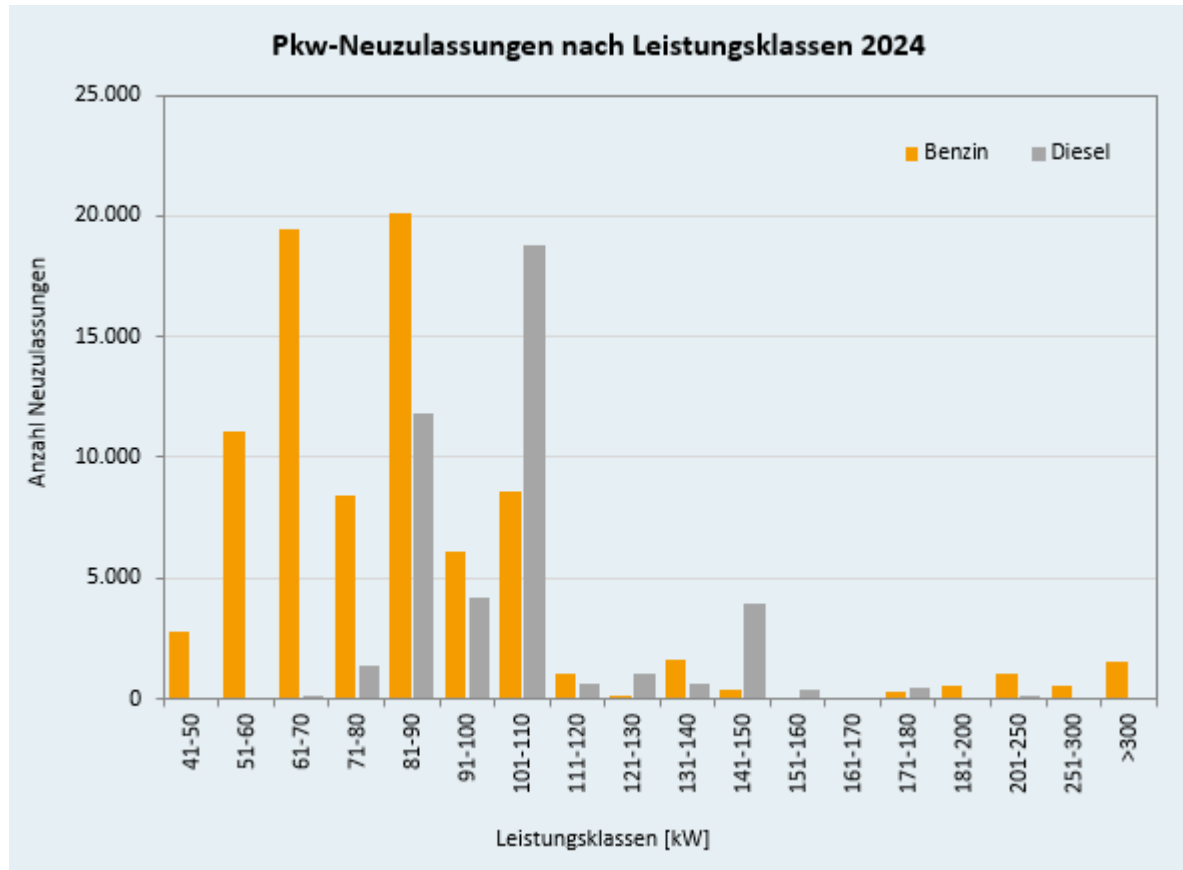
5.3 Pkw-CO₂-Emissionen nach Leistungsklassen

Bei den Neuzulassungen je Leistungsklasse zeigt sich ein ähnliches Bild der CO₂-Trends wie bei der Betrachtung der Fahrzeuggewichtsverteilung. Die durchschnittliche Leistung aller Neuzulassungen lag 2023 bei 106 kW. Der Mittelwert für Benzinfahrzeuge lag bei rund 89 kW Leistung, für Dieselfahrzeuge bei 106 kW; die durchschnittliche Leistung von Dieselfahrzeugen ist damit um rund 17 kW bzw. 19 % höher als jene von Benzinfahrzeugen.

Der Großteil benzinbetriebener Fahrzeuge findet sich eher in den unteren Leistungsklassen, wobei in den Klassen 61–70 kW sowie 81–90 kW die meisten Zulassungen zu verzeichnen sind; in den darüber liegenden Leistungsklassen nehmen sie deutlich ab (siehe Abbildung 31).

Bei den Dieselfahrzeugen liegt der Großteil der Neuzulassungen in den Leistungsklassen 81–90 kW sowie 101–110 kW.

Abbildung 31: Neu zugelassene Benzin- und Diesel-Pkw nach Leistungsklassen, 2024.

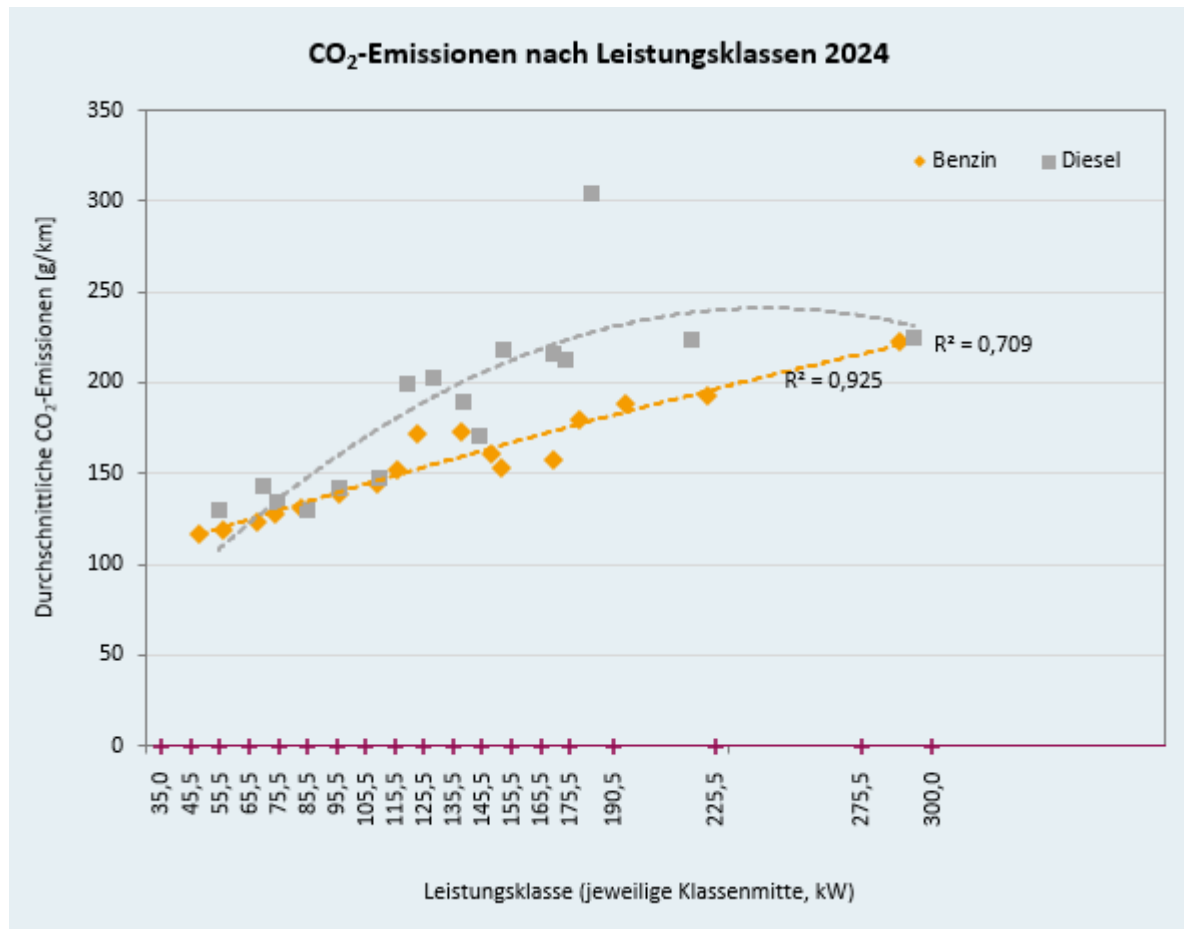


Quelle: Umweltbundesamt 2026.

Auch hier zeigt sich eine Zunahme der CO₂-Emissionen mit steigender Fahrzeuleistung, wobei der Trend bei höheren Leistungen abflacht (siehe Abbildung 32).

Bei der Betrachtung nach Leistungsklassen sind die CO₂-Emissionen von Benzin- und Dieselfahrzeugen ähnlich hoch.

Abbildung 32: Durchschnittliche CO₂-Emissionen von Benzin- und Diesel-Pkw nach Leistungsklassen, 2024.

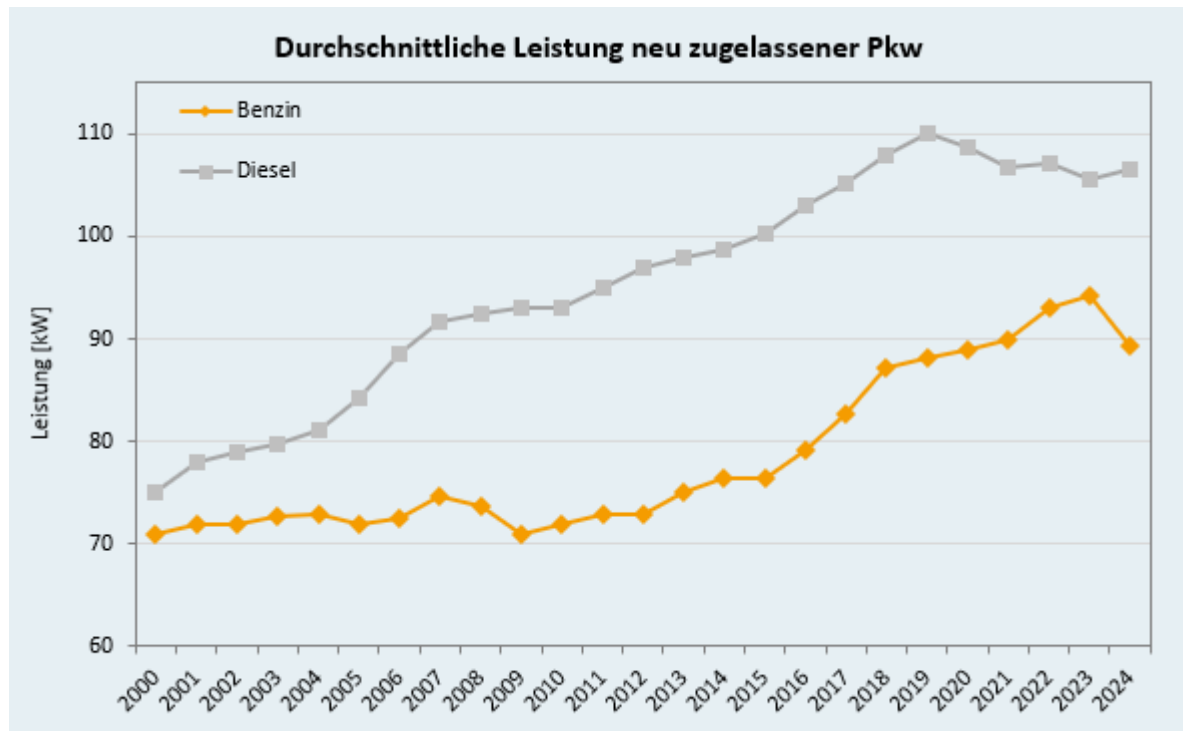


Quelle: Umweltbundesamt 2026.

5.3.1 Entwicklung der durchschnittlichen Motorleistung

Die durchschnittliche Motorleistung der neu zugelassenen Pkw steigt seit 2000 kontinuierlich an. Bei Benzinfahrzeugen wurde 2023 das höchste Leistungsniveau erreicht, 2024 kam es zu einer Leistungsabnahme. Bei Dieselfahrzeugen stieg die Leistungskurve bis 2019 stark an. Seither ist allerdings ein Leistungsrückgang zu erkennen.

Abbildung 33: Veränderung der durchschnittlichen Motorleistung von neu zugelassenen Benzin- und Diesel-Pkw, 2000–2024.



Quelle: Umweltbundesamt 2026.

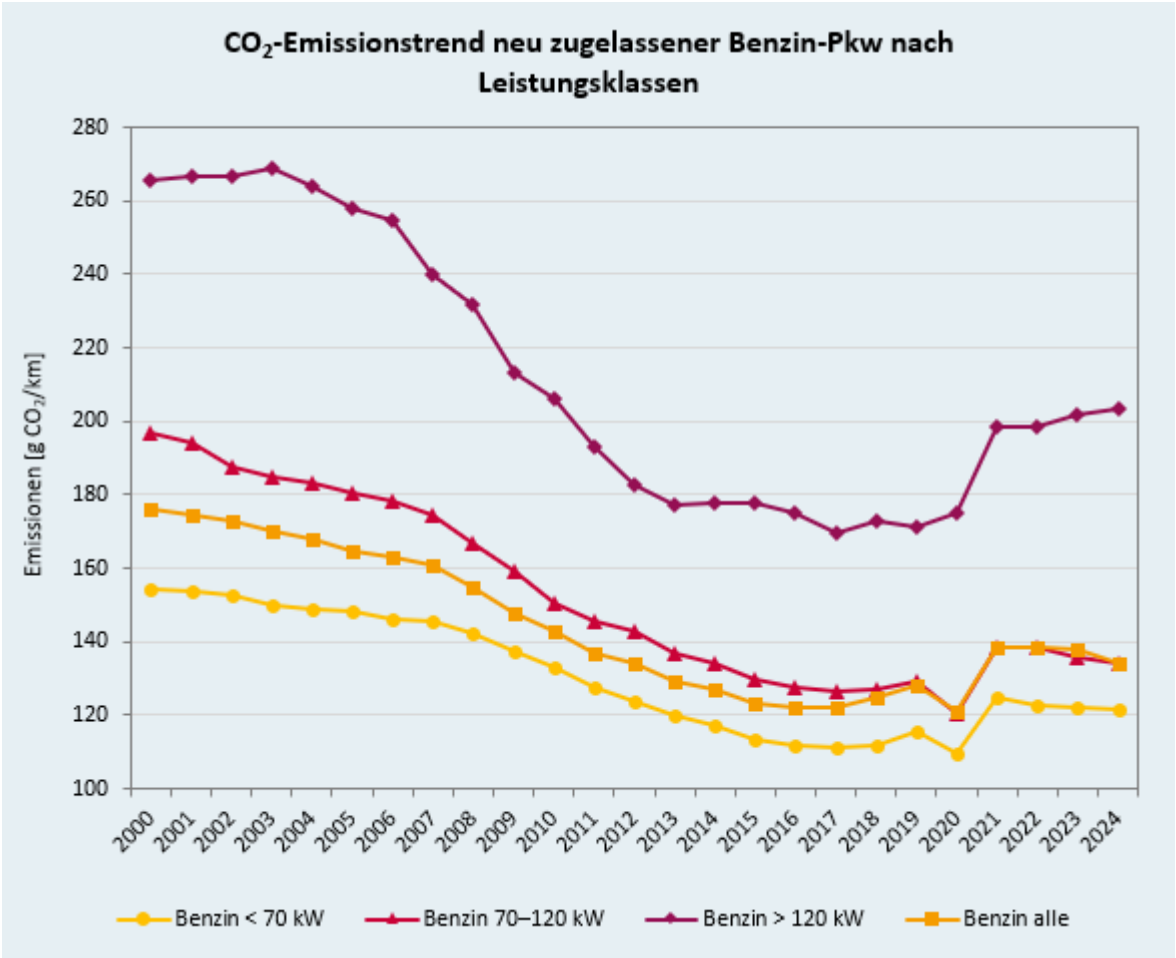
5.3.2 Entwicklung der CO₂-Emissionen nach Leistungsklassen

Abbildung 34 und Abbildung 35 zeigen den Emissionstrend von Benzinfahrzeugen, bezogen auf unterschiedliche Leistungsklassen, sowie den jeweiligen Anteil dieser Klassen im Betrachtungszeitraum 2000–2024.

Bei Benzinfahrzeugen zeigt sich bis 2015 ein kontinuierlicher Abwärtstrend bei den durchschnittlichen CO₂-Emissionen (Abbildung 35). Vor allem in der höchsten Leistungsklasse wurden die durchschnittlichen CO₂-Emissionen stark verringert. Auch hier zeigt sich wieder ein Anstieg der durchschnittlichen CO₂-Emissionen von 2020 auf 2021, welcher auf den WLTP-Umstieg zurückzuführen ist.

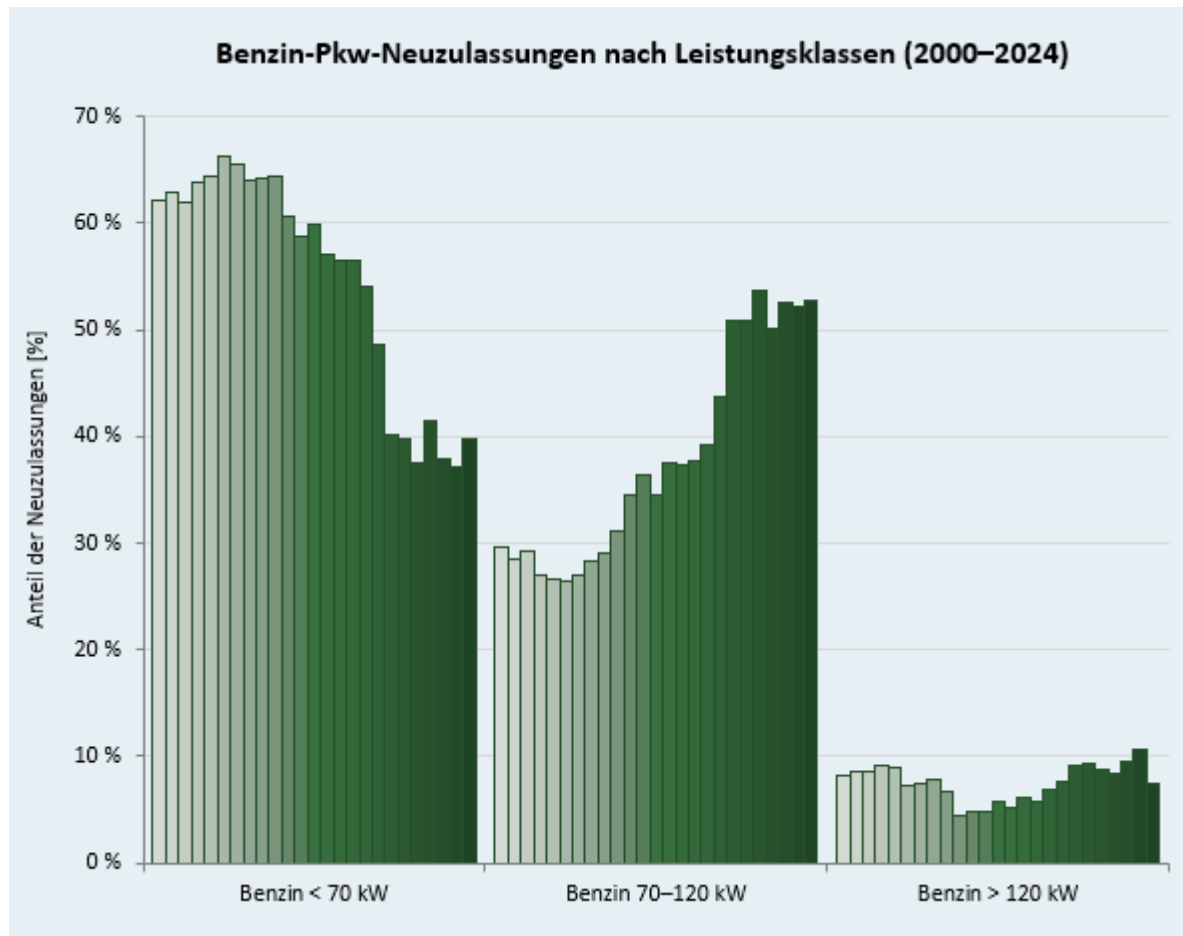
Im Zeitraum 2000–2024 ist ein zunehmender Trend an Neuzulassungen in den Leistungsklassen 70–120 kW sowie ein abnehmender Trend in der Klasse <70 kW ersichtlich (Abbildung 35). Die Fahrzeuge in den Leistungsklassen 70–120 kW sind bei Benzinfahrzeugen mit rund 53 % vorherrschend.

Abbildung 34: CO₂-Emissionstrend von Benzin-Pkw, bezogen auf unterschiedliche Leistungsklassen, 2000–2024.



Quelle: Umweltbundesamt 2026.

Abbildung 35: Anteil der Neuzulassungen von Benzin-Pkw, gruppiert nach unterschiedlichen Leistungsklassen, 2000–2024.



Quelle: Umweltbundesamt 2026.

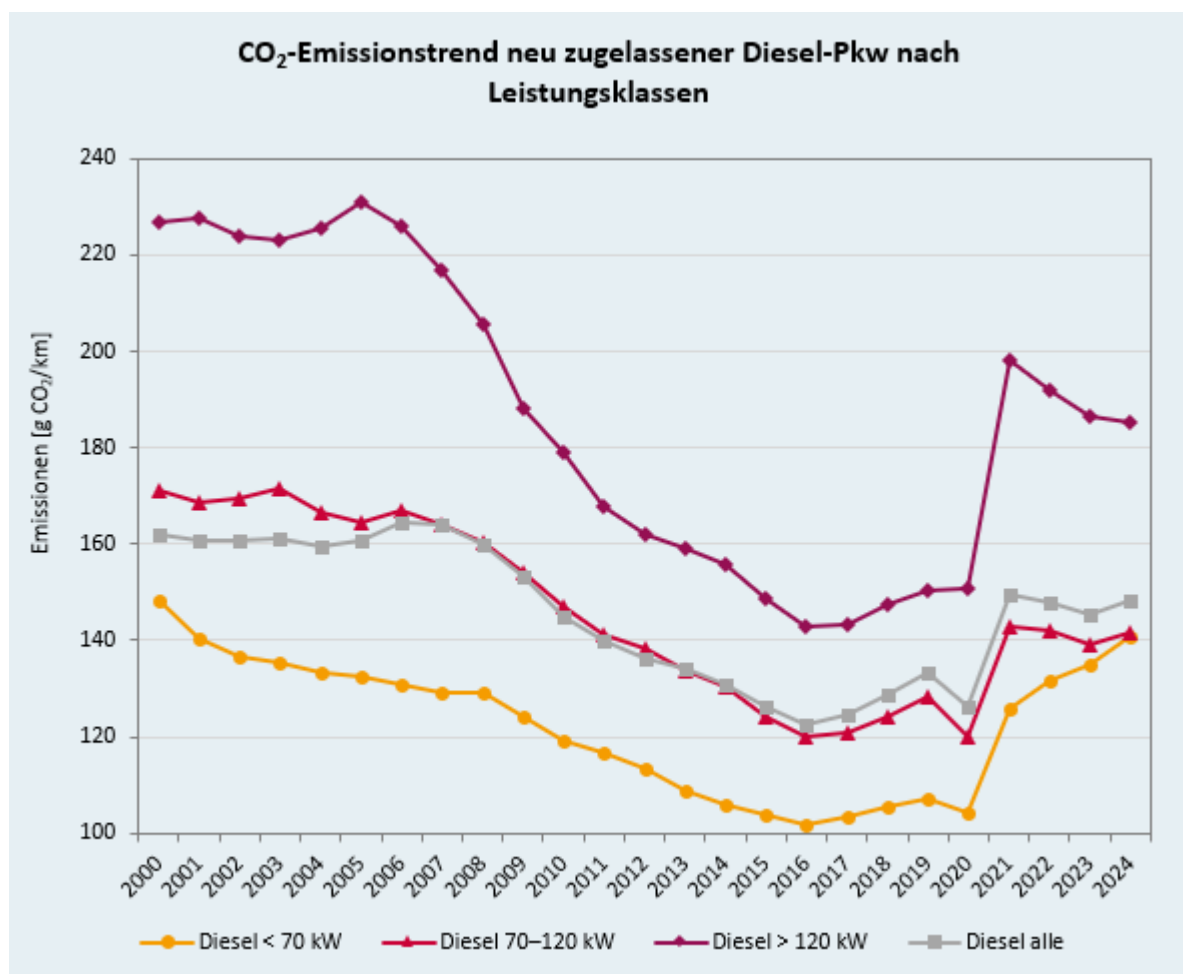
Abbildung 36 und Abbildung 37 zeigen den Emissionstrend von Diesel-Pkw, bezogen auf verschiedene Leistungsklassen, sowie den jeweiligen Anteil dieser Klassen im Betrachtungszeitraum 2000–2024.

Bei Diesel-Pkw zeigt sich in den einzelnen Leistungsklassen – ähnlich wie bei Benzinfahrzeugen – ein kontinuierlich sinkender Trend der CO₂-Emissionen, wobei dieser besonders in der Leistungsklasse >120 kW zu beobachten ist. Im Jahr 2008 sanken die CO₂-Emissionen aller Dieselfahrzeuge erstmalig. Dieser Trend hielt bis 2016 an, seit 2017 steigen die CO₂-Emissionen in allen Leistungsklassen wieder an. Der verstärkte Anstieg von 2020 auf 2021 ist wiederum durch den Umstieg auf WLTP erklärbar (Abbildung 36).

Der stark sinkende Anteil der Diesel-Pkw in der Klasse mit weniger als 70 kW wird durch leistungsstärkere Klassen kompensiert (siehe Abbildung 37). Beispielsweise lag der Anteil der Diesel-Pkw mit mehr als 120 kW im Jahr 2000 noch bei 4 %, 2024 betrug er 15,3 %.

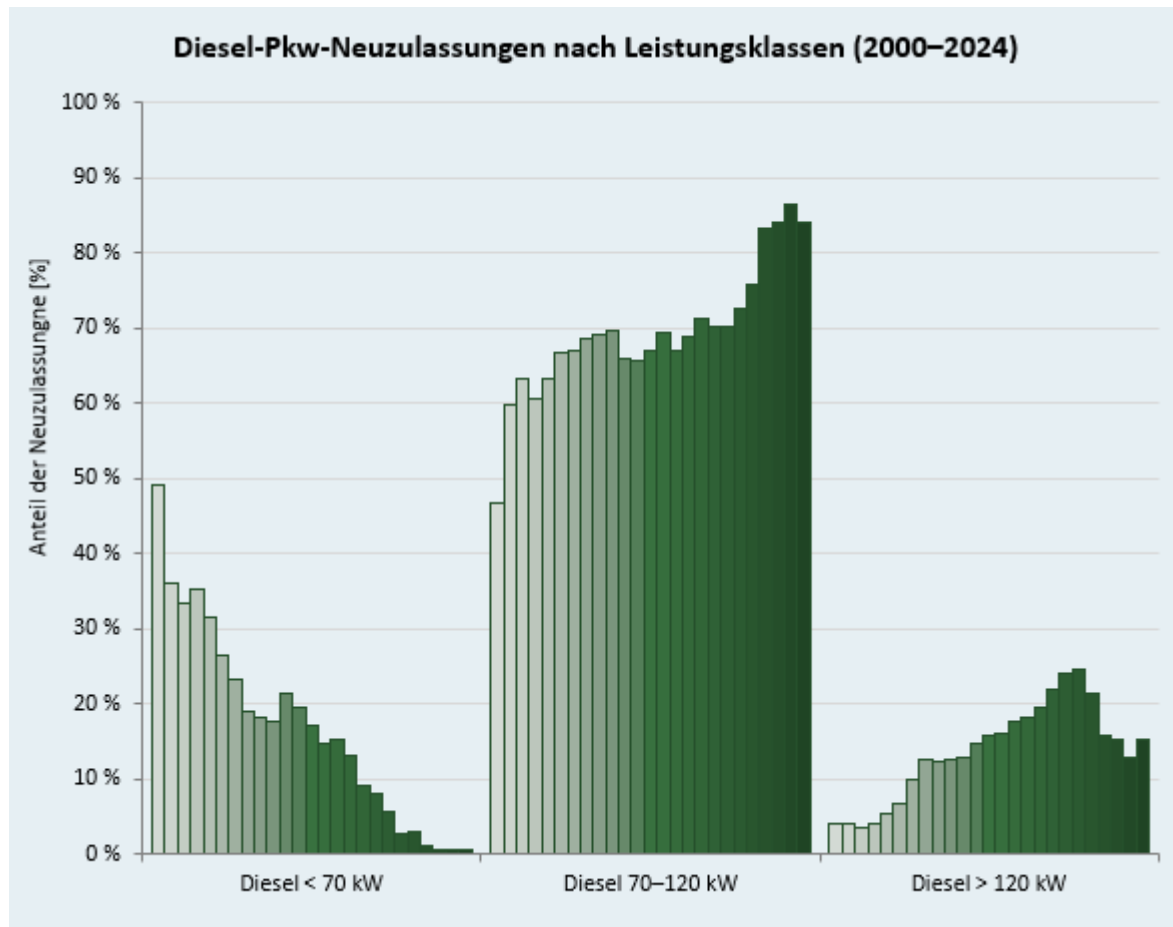
Der Trend verläuft über den Betrachtungszeitraum analog zur Gewichtszunahme der Diesel-Pkw-Flotte.

Abbildung 36: CO₂-Emissionstrend von Diesel-Pkw, bezogen auf verschiedene Leistungsklassen, 2000–2024.



Quelle: Umweltbundesamt 2026.

Abbildung 37: Anteil der Neuzulassungen von Diesel-Pkw, gruppiert nach Leistungsklassen, 2000–2024.



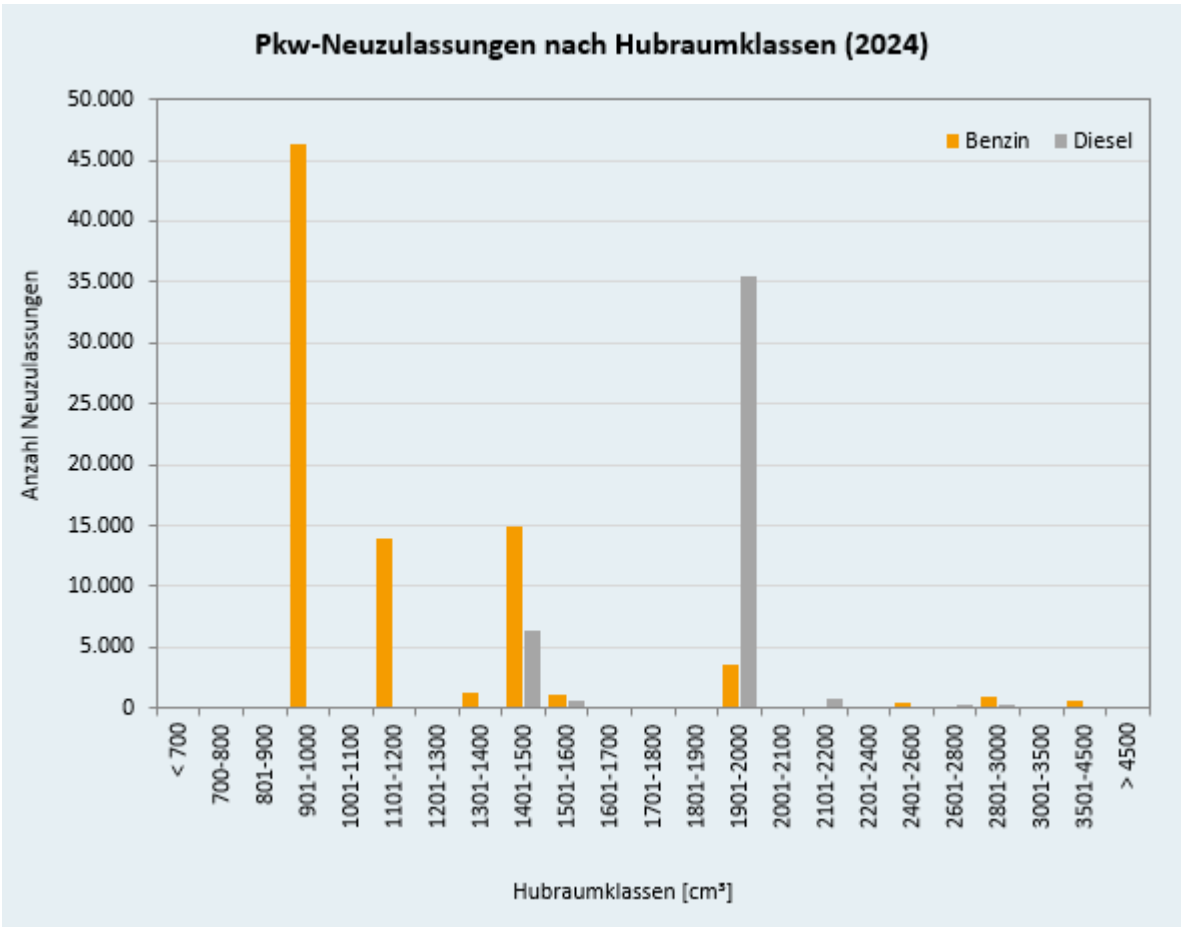
Quelle: Umweltbundesamt 2026.

5.4 Pkw-CO₂-Emissionen nach Hubraumklassen

Der durchschnittliche Hubraum aller neu zugelassenen Fahrzeuge betrug im Jahr 2024 1.603 cm³, wobei Dieselfahrzeuge mit durchschnittlich 1.906 cm³ im Vergleich zu Benzinfahrzeugen (1.240 cm³) einen um rund 667 cm³ bzw. 54 % größeren Hubraum besitzen.

Die Zulassungszahlen nach Hubraumklasse zeigen, dass sich die Mehrheit der Neuzulassungen auf wenige Hubraumklassen verteilt. Bei benzinbetriebenen Fahrzeugen dominiert die Klasse 901–1.000 cm³ mit 46.388 (55 %) Fahrzeugen (siehe Abbildung 38). Noch stärker ist die Konzentration bei den Dieselfahrzeugen – hier entfallen 81 % auf die Hubraumklasse 1.901–2.000 cm³.

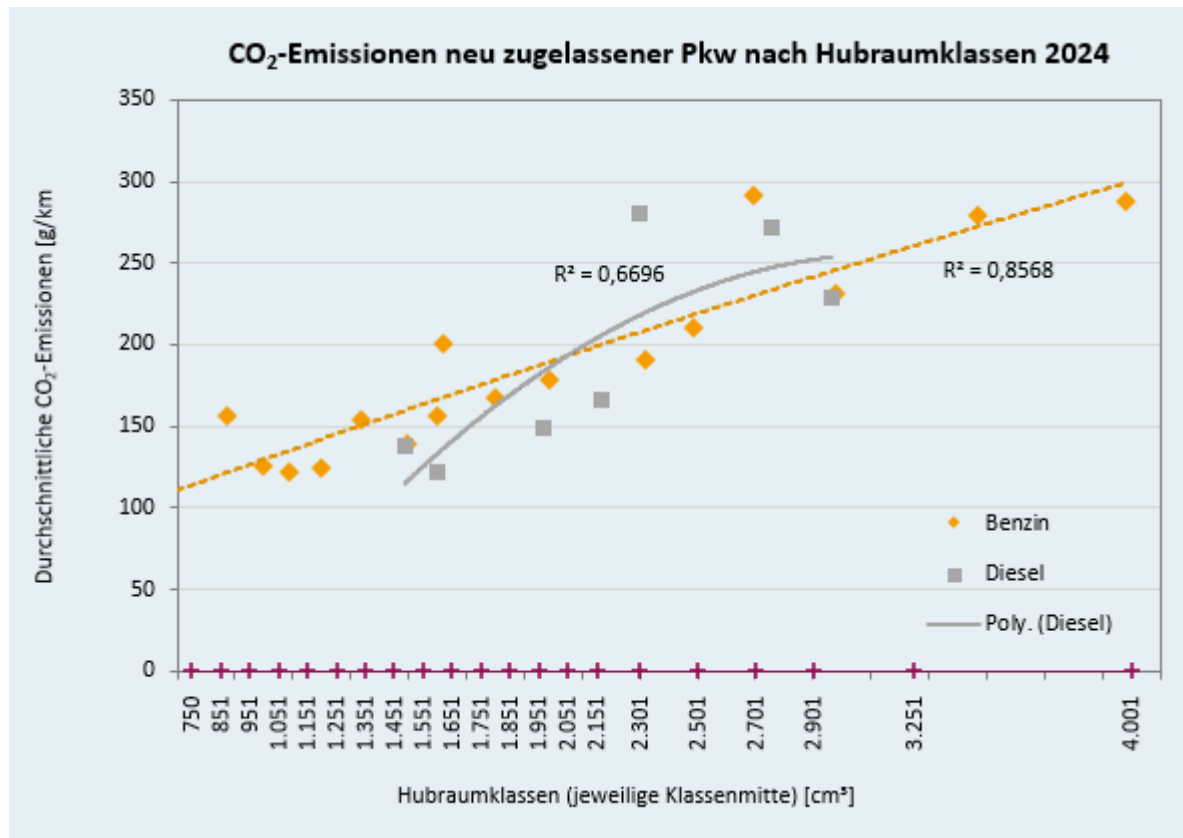
Abbildung 38: Neu zugelassene Benzin- und Diesel-Pkw nach Hubraumklassen, 2024.



Quelle: Umweltbundesamt 2026.

Abbildung 39 zeigt, dass die CO₂-Emissionen auch mit steigendem Hubraum zunehmen.

Abbildung 39: Durchschnittliche CO₂-Emissionen von Benzin- und Diesel-Pkw nach Hubraumklassen, 2024.



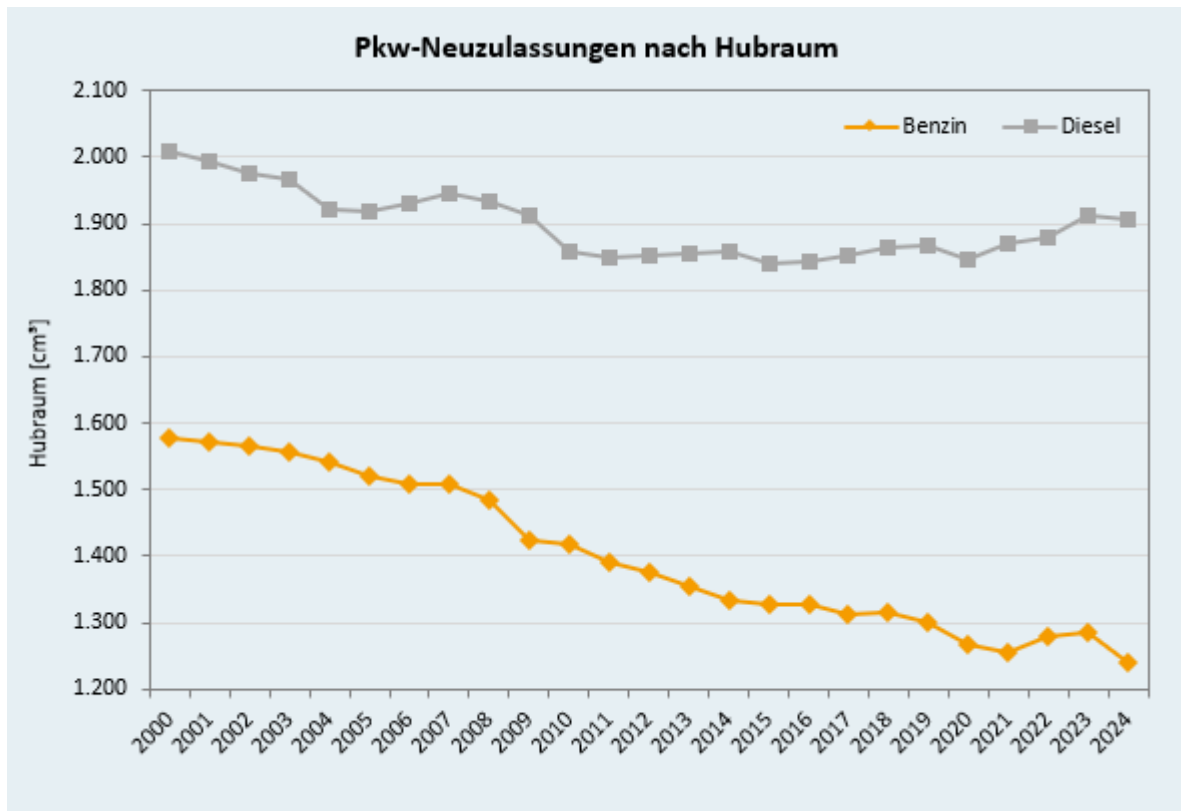
Quelle: Umweltbundesamt 2026.

5.4.1 Entwicklung des durchschnittlichen Hubraums

Die Entwicklung der durchschnittlichen Hubraumgröße der neu zugelassenen Fahrzeuge zeigt seit Beginn des Monitorings einen leichten Abwärtstrend, bei Benzinfahrzeugen etwas stärker ausgeprägt als bei Dieselfahrzeugen.

Die Hubraumdifferenz zwischen Diesel- und Benzinfahrzeugen blieb bis 2010 nahezu konstant, seit 2010 wird sie kontinuierlich größer. Die Hubraumdifferenz betrug im Jahr 2000 432 cm³, im Jahr 2024 666 cm³.

Abbildung 40: Veränderung des durchschnittlichen Hubraums von neu zugelassenen Benzin- und Diesel-Pkw, 2000–2024.

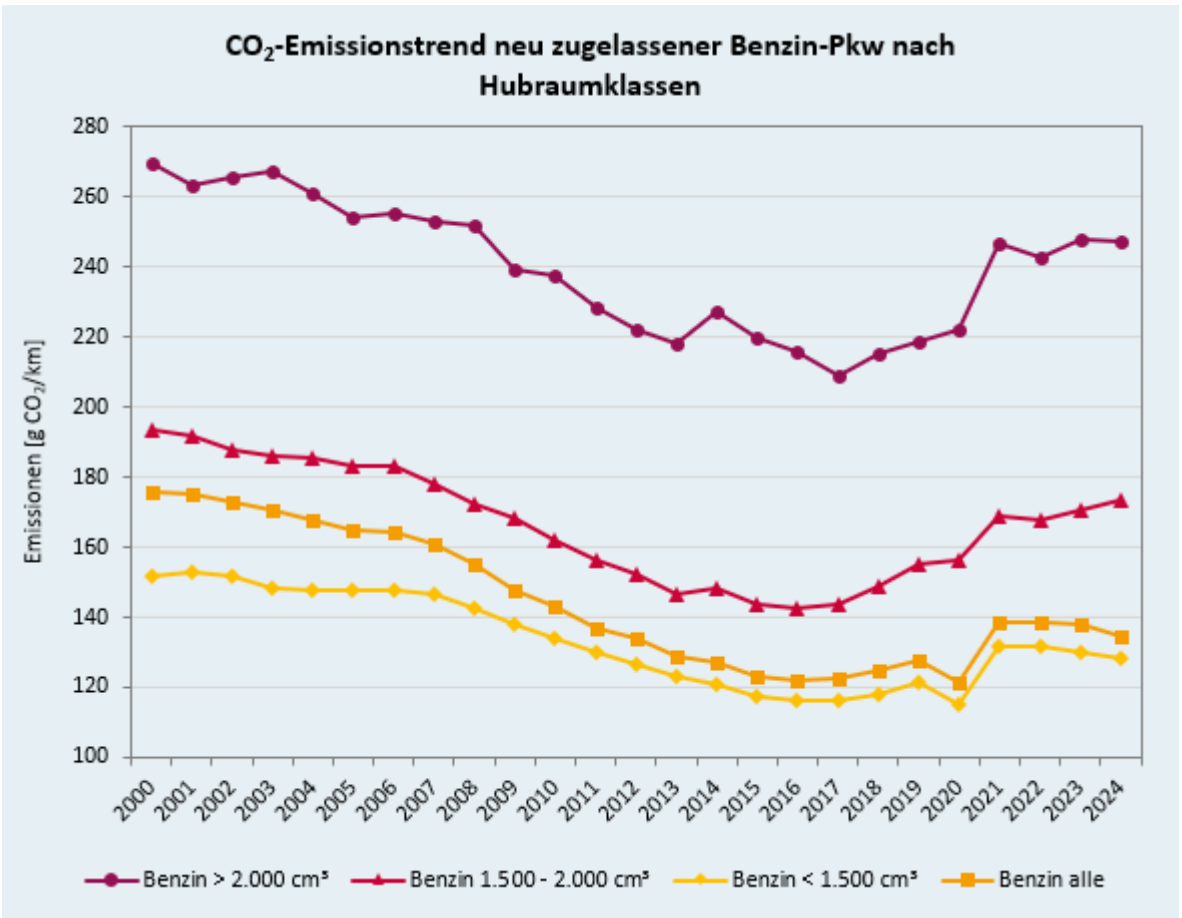


Quelle: Umweltbundesamt 2026.

5.4.2 Entwicklung der CO₂-Emissionen nach Hubraumklassen

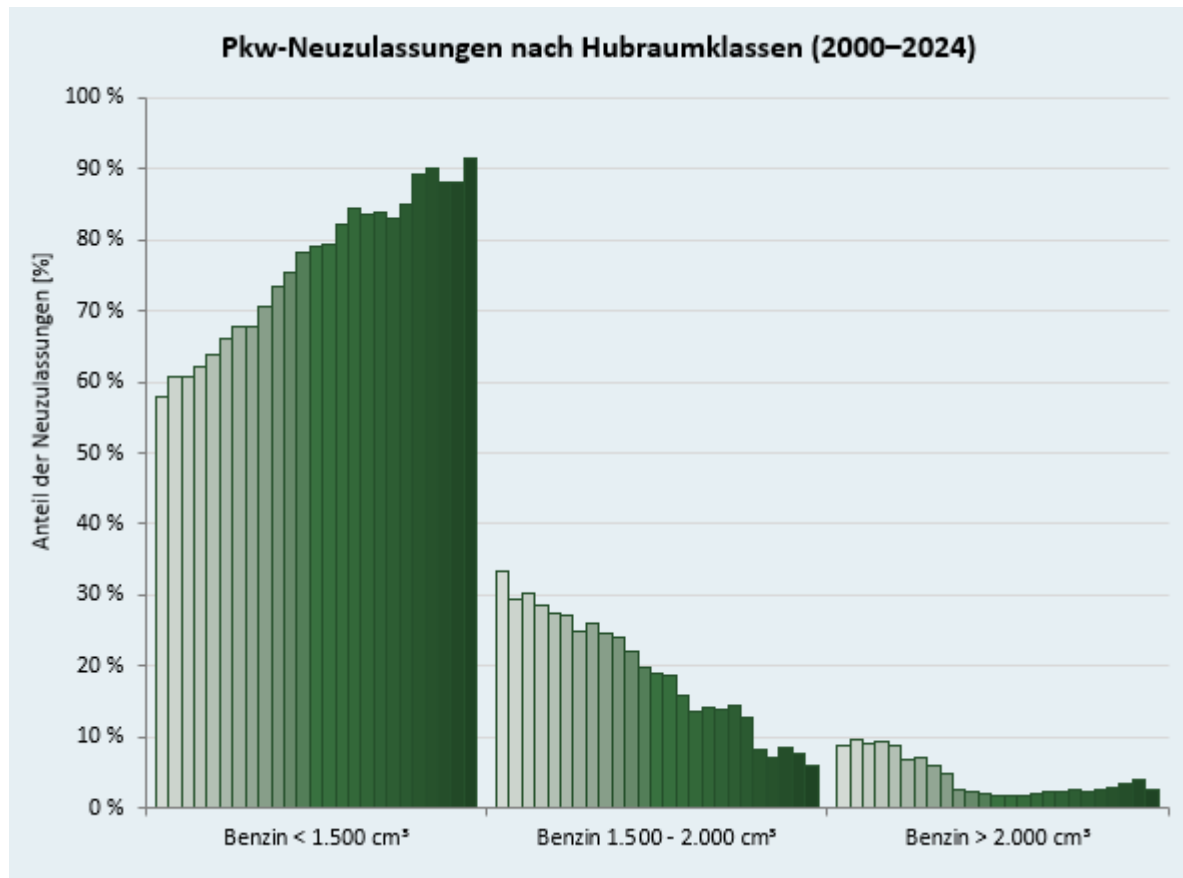
Abbildung 41 und Abbildung 42 zeigen den Emissionstrend von Benzinfahrzeugen, bezogen auf verschiedene Hubraumklassen, sowie den jeweiligen Prozentanteil dieser Klassen im Betrachtungszeitraum 2000–2024.

Abbildung 41: CO₂-Emissionstrend von Benzin-Pkw, bezogen auf verschiedene Hubraumklassen, 2000–2024.



Quelle: Umweltbundesamt 2026.

Abbildung 42: Anteil der Neuzulassungen von Benzin-Pkw, gruppiert nach Hubraumklassen, 2000–2024.



Quelle: Umweltbundesamt 2026.

Bei Benzinfahrzeugen zeigt sich im Durchschnitt ein kontinuierlicher Trend sinkender CO₂-Emissionen. Seit 2017 stiegen die Emissionen in allen Hubraumklassen wieder an. Der Anstieg von 2020 auf 2021 ist auf die Umstellung auf WLTP zurückzuführen.

Die Verteilung der Hubraumklassen verschob sich im Zeitraum 2000–2024 stark hin zu Hubräumen <1.500 cm³. Ein Teil dieser Entwicklung ist durch den Trend zum Downsizing (Hubraumverkleinerung), kombiniert mit Turbo- oder Kompressoraufladung bei Benzinfahrzeugen, begründet. Generell werden kleinere benzinbetriebene Pkw mit kleineren Hubräumen stärker nachgefragt.

Abbildung 43 und Abbildung 44 zeigen den Emissionstrend von Diesel-Pkw, bezogen auf verschiedene Hubraumklassen, sowie den jeweiligen Prozentanteil dieser Klassen im Betrachtungszeitraum 2000–2024.

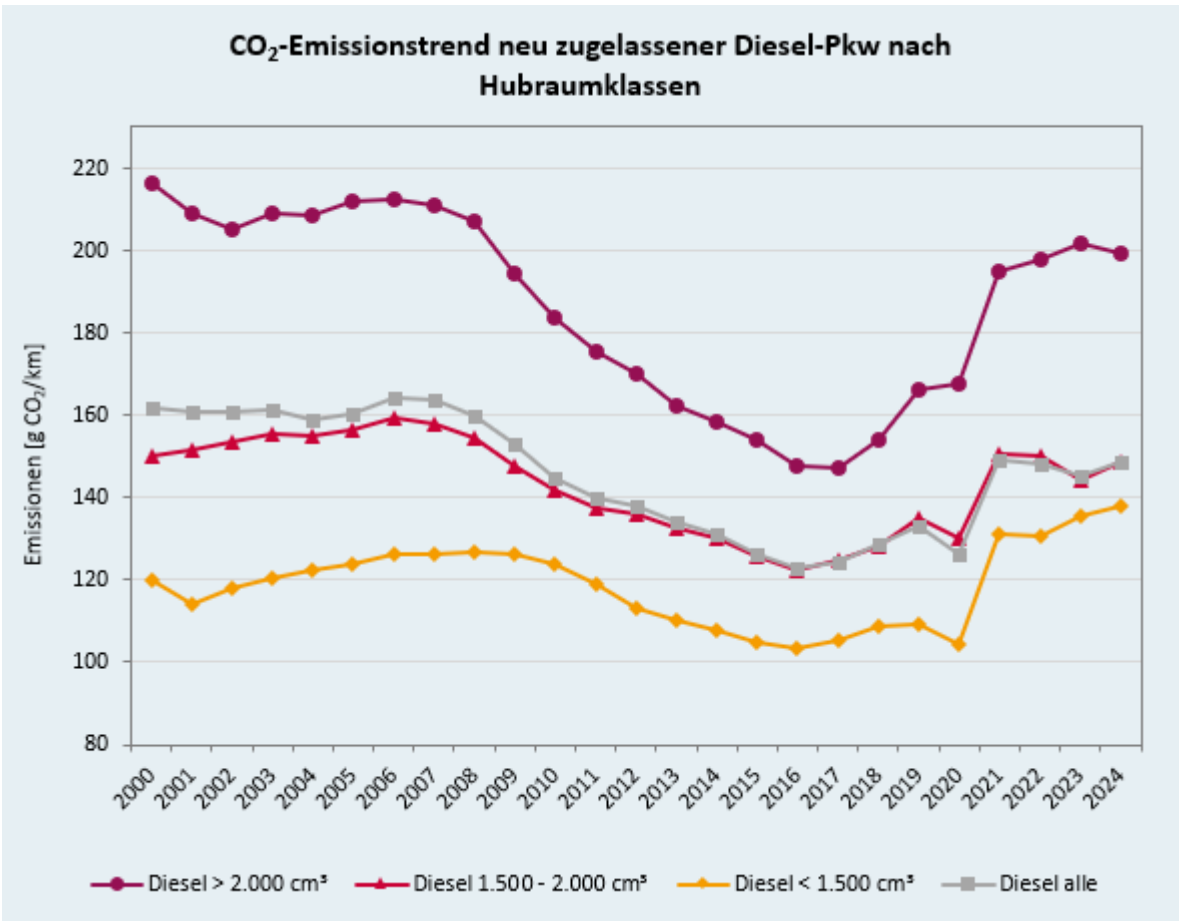
Bei Dieselfahrzeugen zeigt sich ein kontinuierlicher Trend leicht steigender CO₂-Emissionen in der unteren Hubraumklasse, der erst 2010 ein Ende fand. In der oberen Hubraumklasse wurde bis 2017 ein Absinken der CO₂-Emissionen beobachtet, seitdem erfolgt ein starker Anstieg. Ebenso ist der Anstieg von 2020 auf 2021 aufgrund des WLTP erkennbar.

Zwar ist zu beobachten, dass es – bezogen auf den gesamten Betrachtungszeitraum – einen Trend zu Diesel-Pkw mit Hubräumen <1.500 cm³ bzw. ab 2007 zu Hubräumen kleiner 2.000 cm³ gibt (siehe Abbildung 44). Die positiven Effekte auf die Emissionen wurden allerdings durch den bis zum Jahr 2007 anhaltenden Trend zu steigenden Leistungen überlagert, die durch den Einsatz von Technologien, wie Turboaufladung und Hochdruckeinspritzung, ermöglicht wurden.

Die Trends der Gewichts- und Leistungszunahme bei Diesel-Pkw sind demnach für den Hubraum nicht zutreffend. Dies liegt vor allem daran, dass die Bedeutung des Hubraumes für die Leistungsausbeute von Motoren durch Technologien wie z. B. Aufladung⁷ schwindet.

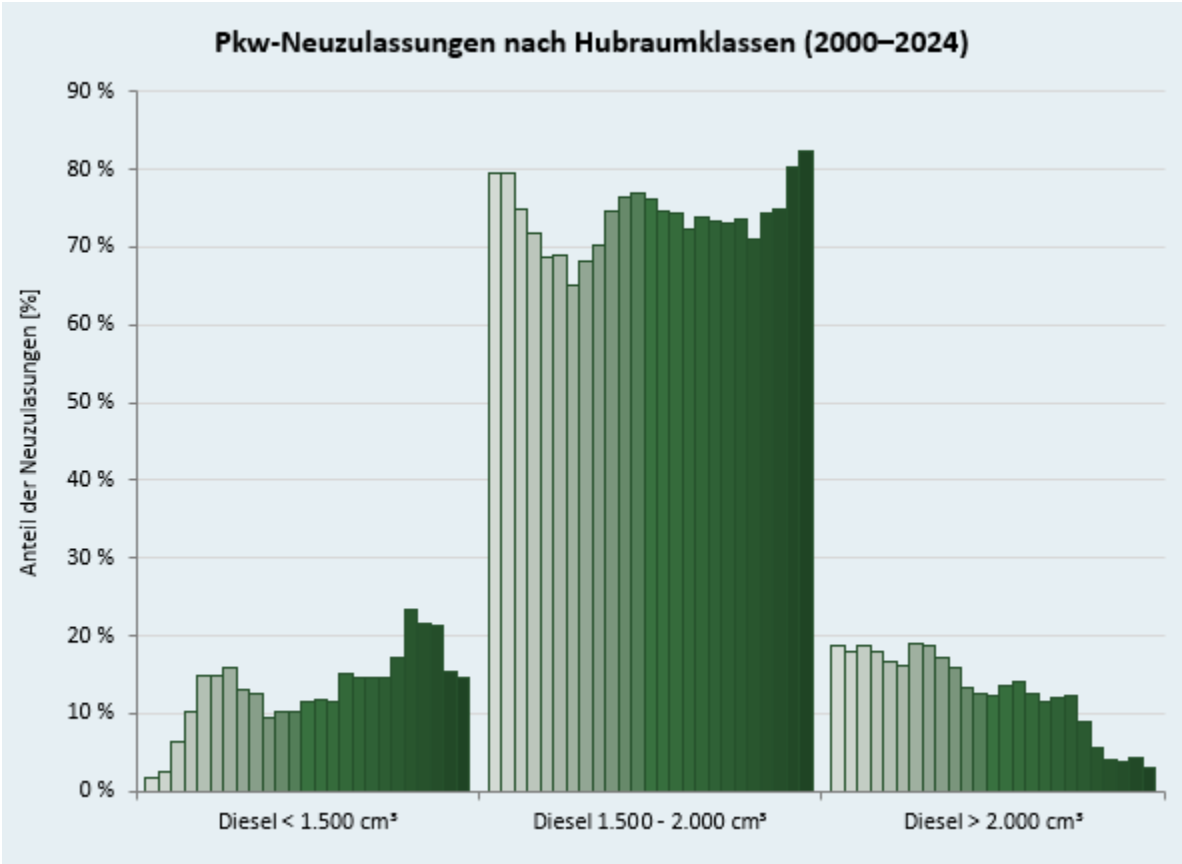
⁷ Die Motorausladung ist ein Verfahren, bei dem die Leistung oder die Effizienz von Verbrennungsmotoren durch Zuführen von Luft mit erhöhtem Druck gesteigert wird.

Abbildung 43: CO₂-Emissionstrend von Diesel-Pkw, bezogen auf verschiedene Hubraumklassen, 2000–2024.



Quelle: Umweltbundesamt 2026.

Abbildung 44: Anteil der Neuzulassungen von Diesel-Pkw, gruppiert nach Hubraumklassen, 2000–2024.



Quelle: Umweltbundesamt 2026.

6 Anhang

6.1 Entwicklung der EU-Vorgaben zur Reduktion von CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen

Im Jahr 1993 wurde in der Europäischen Union mit der Entscheidung Nr. 93/389/EWG ein System zur Erhebung der CO₂-Emissionen und anderer Treibhausgase in der Gemeinschaft errichtet (CO₂-Monitoring Pkw).

1995 fand die erste UN-Klimakonferenz (COP 1) in Berlin statt. Da Pkw zu den maßgeblichen Verursachern von CO₂-Emissionen zählen, wurde von der Europäischen Kommission noch im selben Jahr eine Strategie zur Reduktion der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen vorgelegt (KOM/95/689). Als Ziel wurde für die Neuwagenflotte ein durchschnittlicher Wert von 120 g CO₂/km (entspricht dem Verbrauch von 5 Litern pro 100 km für Benzinmotoren und 4,5 Litern pro 100 km für Dieselmotoren) für das Jahr 2012 festgelegt.

Seit dem Jahr 2000 gibt es eine Berichtspflicht der Mitgliedstaaten über die CO₂-Emissionen neu zugelassener Pkw.⁸

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

Die Strategie der Kommission baute auf drei Kernbereichen auf:

- **Selbstverpflichtung der Automobilindustrie:**
Eine der Strategien der Gemeinschaft war die Umweltvereinbarung mit der Automobilindustrie im Jahr 1998. Ziel war es, bis zum Jahr 2008/09 durch technische Maßnahmen eine Reduktion des spezifischen CO₂-Verbrauchs auf 140 g/km zu erreichen.
Mit dem Nichterreichen der Ziele im Jahr 2008/09 wurde von der Europäischen

⁸ Entscheidung Nr. 1753/2000/EG vom 22. Juni 2000 zur Einrichtung eines Systems zur Überwachung der durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen neuer Personenkraftwagen.

Kommission eine Verordnung mit verpflichtenden Zielwerten für die CO₂-Emissionen von Pkw angekündigt.

- Angabe des Kraftstoffverbrauchs und der spezifischen CO₂-Emissionen von Pkw:
Im Jahr 1999 trat die Richtlinie 1999/94/EG in Kraft. Diese verlangt, dass den Konsument:innen die entsprechenden Verbrauchs- und Emissionsinformationen beim Kauf oder Leasing von Fahrzeugen zur Verfügung gestellt werden. Im Jahr 2001 wurde diese Richtlinie in Österreich mit dem Personenkraftwagen-Verbraucherinformationsgesetz (Pkw-VIG) in nationales Recht übergeführt. Umgesetzt ist dies in Österreich durch die Web-Plattform [autoverbrauch.at](https://www.autoverbrauch.at), die alle neu verfügbaren Pkw-Modelle und deren Verbrauch und CO₂-Emissionen auflistet.
- Förderung von Pkw mit geringem Kraftstoffverbrauch durch fiskalische Maßnahmen:
Im Juli 2002 unterbreitete die Europäische Kommission den Mitgliedstaaten den Vorschlag, die Besteuerung von Pkw auf Basis der CO₂-Emissionen vorzunehmen (KOM/2002/431). Im Juli 2005 wurde diese Empfehlung in weiteren Dokumenten bekräftigt (KOM/2005/261), (KOM/2007/19).

Die Evaluierung des CO₂-Monitorings in den Mitgliedstaaten ergab 2008, dass das Ziel der Selbstverpflichtung der Automobilindustrie nicht erreicht wurde. Daher wurde, aufbauend auf dem Vorschlag der Kommission (KOM/2007/856), die Verordnung VO (EG) Nr. 443/2009 festgesetzt.

Diese ersetzte die Selbstverpflichtung der Automobilindustrie durch eine Verordnung mit verpflichtenden Normen. Die Verordnung hielt an dem von der EU-Kommission vorgeschlagenen Ziel eines durchschnittlichen CO₂-Ausstoßes von 120 g CO₂/km für die gesamte Neuwagenflotte der EU fest, allerdings mit einem anderen Zeithorizont in der Umsetzung bis 2015.

Ab 2012 bis 2015 sollten die Autohersteller den CO₂-Ausstoß von Neuwagen verbindlich auf durchschnittlich 120 g/km senken. Der zu erreichende CO₂-Zielwert wurde dabei für jedes Fahrzeug eines Herstellers in Abhängigkeit vom Fahrzeuggewicht berechnet und über alle zugelassenen Fahrzeuge eines Herstellers gemittelt; ein höheres Fahrzeuggewicht ergab einen höheren Zielwert, ein geringeres einen niedrigeren.

Die Verordnung schrieb vor, dass 130 g CO₂/km durch Verbesserungen bei der Motorentechnik sowie mithilfe innovativer Technologien erreicht werden müssen. Dabei können

Einsparungen von bis zu 7 g CO₂/km durch sogenannte „Ökoinnovationen“ (etwa Solar-dächer, Energiesparleuchten, Abwärmespeicher), die bei der Typenprüfung nicht erfasst werden, angerechnet werden.

Eine weitere CO₂-Reduktion von 10 g/km, die zur Erreichung des EU-Gesamtziels von 120 g/km benötigt wird, soll durch zusätzliche fahrzeugtechnische Maßnahmen erreicht werden – wie z. B. Leichtlaufreifen, effiziente Klimaanlage oder Gangwechselanzeigen oder durch die Nutzung von Biokraftstoffen. Entsprechende Modalitäten wurden in der Durchführungsverordnung VO (EU) Nr. 725/2011 sowie der Verordnung VO (EU) Nr. 63/2011 festgelegt.

Der Zielwert von 130 g CO₂/km musste im Durchschnitt über die ganze Neuwagenflotte in der EU bis zum Jahr 2015 erreicht werden. Dabei mussten ab dem Jahr 2012 zunächst 65 % (und danach mit zunehmendem Prozentsatz: 75 % ab 2013, 80 % ab 2014, 100 % ab 2015) der jeweiligen herstellerspezifischen Zielwerte, die als Funktion des Fahrzeuggewichts definiert sind, erzielt werden.

Bei Überschreitung der Zielwerte wurden zwischen 2012 und 2015 gestaffelte Pönalen für jedes Gramm CO₂ pro Kilometer fällig, wobei bei marginalen Überschreitungen von bis zu 3 g CO₂/km reduzierte Pönalen festgelegt waren. Ab 2019 ist bereits ab dem ersten Gramm über dem Zielwert ein Pönale von 95 Euro pro Fahrzeug fällig.

Ab 2020 darf der durchschnittliche CO₂-Wert für 95 % der Neuwagenflotte in der EU, gemessen nach NEFZ⁹, höchstens 95 g CO₂/km betragen, von 2015 bis 2021 müssen die CO₂-Emissionen (gemessener Normverbrauch bei der Typenprüfung) somit um weitere 27 % reduziert werden.

Für kleine Hersteller, die weniger als 10.000 Fahrzeuge produzieren, sowie für Nischenhersteller, die zwischen 10.000 und 300.000 Fahrzeuge pro Jahr herstellen, gibt es in der Verordnung Ausnahmeregelungen und spezifisch definierte Emissionsziele.

Umweltfreundliche Pkw mit spezifischen CO₂-Emissionen von weniger als 50 g/km (z. B. Elektrofahrzeuge und Plug-in-Hybridfahrzeuge) werden insofern berücksichtigt, als sie von 2012 bis 2015 sowie ab 2020 bei der Berechnung des Flottendurchschnitts eines Herstellers mehrfach gezählt werden können (sog. Super-Credits; gestaffelter Faktor von

⁹ Neuer Europäischer Fahrzyklus.

2,5 in 2012 bzw. 2013, bis 1,5 in 2015 bzw. 2 im Jahr 2020; 1,67 im Jahr 2021 und 1,33 im Jahr 2022). Damit können die durchschnittlichen CO₂-Emissionen der Fahrzeugflotte eines Herstellers zusätzlich verringert werden.

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-Ziel 2030 für Pkw wird von bisher -37,5 % auf -55 % angehoben (im Vergleich zu 2021).
- Das CO₂-Ziel 2030 für leichte Nutzfahrzeuge wird von bisher -31 % auf -50 % erhöht (im Vergleich zu 2021).
- Das neue CO₂-Ziel 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.

6.2 Monitoringsystem der CO₂-Emissionen neuer Personenkraftwagen

Mit der Entscheidung Nr. 1753/2000/EG wurde die Einrichtung eines Systems zur Überwachung der durchschnittlichen CO₂-Emissionen neuer Personenkraftwagen zur Überprüfung der Selbstverpflichtung der Automobilhersteller beschlossen. Gemäß Art. 4 Abs. 4 dieser Entscheidung sind die geforderten Daten jährlich von den Mitgliedstaaten an die Europäische Kommission zu melden.¹⁰ Die Anzahl der neu zugelassenen Fahrzeuge sowie die durchschnittlichen CO₂-Emissionen sind zu erfassen und zu übermitteln.

¹⁰ Die Entscheidung Nr. 1753/2000/EG wurde durch die Verordnung VO (EG) Nr. 443/2009 außer Kraft gesetzt. Aus Gründen der Datenkonsistenz über den Betrachtungszeitraum wird der hier vorliegende Bericht

Weiters hat eine Aufteilung der Daten zu erfolgen nach:

- spezifischen CO₂-Emissionen (in g/km),
- Kraftstofftyp (z. B. Benzin, Diesel, Elektro und alternative Kraftstoffe),
- Hersteller beziehungsweise Marke,
- Masse (in kg),
- Nennleistung (in kW) und
- Hubraum (in cm³).

Mit 1. Januar 2010 wurden die Vorgaben zum CO₂-Monitoring durch die VO (EG) Nr. 443/2009 wesentlich erweitert und verbindliche Grenzwerte für die Fahrzeughersteller definiert. Die Mitgliedstaaten müssen seither die folgenden Angaben über neue Personenkraftwagen, die in ihrem Hoheitsgebiet zugelassen werden, erfassen und bis 28. Februar des Folgejahres an die Europäische Kommission übermitteln:

- Hersteller,
- Typ, Variante und Version,
- spezifische CO₂-Emissionen (in g/km),
- Masse (in kg),
- Radstand (in mm) und
- Spurweite (in mm).

Zusätzlich ermittelt jeder Mitgliedstaat für jeden Hersteller:

- die Gesamtzahl der in seinem Hoheitsgebiet zugelassenen neuen Pkw,
- die durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen,
- die durchschnittliche Masse,
- für jede Version, jede Variante und jeden Typ eines neuen Pkw
 - die Gesamtzahl der in seinem Hoheitsgebiet zugelassenen neuen Pkw,
 - die spezifischen CO₂-Emissionen und den Anteil der Emissionsreduktion durch innovative Technologien,
 - die Masse,
 - die Fahrzeugstandfläche des Pkw.

weiterhin gemäß den Vorgaben der Entscheidung Nr. 1753/2000/EG aufbereitet. Parallel dazu berichtet die Republik Österreich die Monitoringdaten gemäß VO (EG) Nr. 443/2009 an die Europäische Kommission.

6.3 Bestimmung der CO₂-Emissionen neuer Personenkraftwagen – Typenprüfzyklus

Die spezifischen CO₂-Emissionen neuer Personenkraftwagen werden in der Europäischen Union mit einem standardisierten Verfahren (Typgenehmigung) nach der in der Verordnung VO (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 im Wesentlichen 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 von Pkw in der EG erfolgte vom 1. Januar 1996 bis September 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 von Pkw zu entsprechen. Internationale Studien zeigten, dass reale Verbrauchswerte nicht nur maßgeblich höher als die im NEFZ gemessenen Typenprüfwerte waren (ICCT 2012), sondern dass in den letzten Jahren die Differenz zu den Messungen in der realen Fahrweise noch zugenommen hatte (ICCT 2013). Der sogenannte WLTC-Zyklus (Worldwide Harmonized Light Duty Test Cycle) soll für eine entsprechende Verbesserung durch Standardisierung des Fahrzyklus und auch der Messprozedur sorgen. Er wurde mit September 2017 eingeführt. Zusätzlich gibt es Anforderungen zur Messung von Abgasemissionen (NO_x und Partikel) im realen Fahrbetrieb, welche erstmals begrenzt werden.

6.4 Methodik in Österreich

Grundlage für das CO₂-Monitoring bilden die Datenerhebungen der Statistik Austria. Als Basis gelten die Neuzulassungen von Pkw bei den Kfz-Versicherungsanstalten: fabrikneue

Fahrzeuge, die zum ersten Mal in Österreich zugelassen werden. Als Personenkraftwagen werden nur Fahrzeuge der Kategorie M1¹¹ ausgewiesen.

Die Angaben über die CO₂-Werte und den durchschnittlichen Kraftstoffverbrauch stammen primär aus den Übereinstimmungsbescheinigungen (Certificate of Conformity – den COC-Papieren¹², EU-Typenbescheinigung), welche den im Typenprüfzyklus gemessenen Wert angeben.

Diese Daten werden von den Herstellerfirmen bzw. den Importeuren in elektronischer Form an den Verband der Versicherungsunternehmen Österreichs (VVO) übermittelt.

Für den Fall, dass zum Zeitpunkt der Neuzulassung beim Versicherungsverband noch keine passenden COC-Daten eingegangen sind oder überhaupt keine COC-Papiere vorliegen, müssen die für die Zulassung notwendigen Fahrzeugdaten von den Versicherungsbedienten manuell eingetragen werden.

Ein vollständiger Datensatz ermöglicht die Zuordnung von CO₂-Werten zu Herstellerland, Marke, Modell, Type, Treibstoffart und Variante.¹³

Ist keine der Ergänzungsmethoden erfolgreich, so wird das Fahrzeug zwar unter den Zulassungszahlen ausgewiesen, aber nicht in die Durchschnittsberechnung für den CO₂-Wert einbezogen (bzw. als Spalte „unbekannt“ ausgewiesen). Derzeit liegt der Anteil dieser Fahrzeuge bei etwa 0,01 % der Pkw-Neuzulassungen. Es handelt sich dabei in der Regel um Fahrzeuge, für die keine COC-Papiere vorhanden sind bzw. um einzelgenehmigte Spezialversionen.

Als Parameter für die Bestimmung des CO₂-Zielwertes wird seit dem Berichtsjahr 2016 die Masse in fahrbereitem Zustand verwendet. Dieser Wert beinhaltet das Gewicht des Basis-

¹¹ Klasse M: Kraftfahrzeuge für Personenbeförderung mit mindestens vier Rädern bis maximal 2,6 Tonnen Gesamtgewicht sowie Kraftfahrzeuge für Personenbeförderung mit drei Rädern und einer zulässigen Gesamtmasse von über 1 Tonne; Klasse M1: Fahrzeuge für Personenbeförderung mit höchstens acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz.

¹² 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 seit 1997.

¹³ Beim Eurotax-Code ist auch die Version des Fahrzeugs angegeben.

fahrzeugs, einen zu 90 % gefüllten Tank, eine:n Fahrer:in und die notwendigen Betriebsflüssigkeiten. Zuvor wurde das tatsächliche Fahrzeuggewicht (inklusive Sonderausstattung und Lenker:in (+75 kg) ohne Gewicht von Treibstoff, Flüssigkeiten) herangezogen.

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Durchschnittliche CO ₂ -Emissionen neu zugelassener Personenkraftwagen in Österreich (in g/km) nach NEFZ (für die Jahre 2000–2020) bzw. nach WLTP (ab 2021) und durchschnittlicher Verbrauch für Benzin- und Dieselfahrzeuge in Liter/100 km*.	6
Table 2: Average CO ₂ emissions of newly registered passenger cars in Austria (in g/km) under NEDC (for the years 2000–2020) or under WLTP respectively (from 2021) and average fuel consumption for petrol and diesel vehicles in litres per 100 km *.	11
Tabelle 3: Durchschnittliche CO ₂ -Emissionen benzin- und dieselbetriebener Personenkraftwagen (in g CO ₂ /km) nach NEFZ (für die Jahre 2000–2020) bzw. nach WLTP (ab 2021) und durchschnittlicher Verbrauch für Benzin- und Dieselfahrzeuge in Liter/100 km.	18
Tabelle 4: Merkmale der neu zugelassenen Pkw mit alternativem Antrieb (ohne Voll-Hybridfahrzeuge) im Jahr 2024.	22
Tabelle 5: Verteilung der Elektro-Pkw nach Gewichtsklassen und Firmenhauptsitze der Herstellerpools 2024: Europa (1), Europa/Japan (2), USA (3), Japan (4), Südkorea (5), China (6), Großbritannien (7), Südkorea/China (8).....	26
Tabelle 6: Herstellerpools im Jahr 2024.	40
Tabelle 7: Übersicht über die Herstellerperformance nach WLTP 2024 für Österreich.....	42
Tabelle 8: Vergleich der Neuzulassungen und CO ₂ -Emissionen (in g/km) im Jahr 2024 und Ausblick auf 2025 je Antriebs- bzw. Kraftstoffart.	45
Tabelle 9: Kumulierte Werte nach Anzahl von Neuzulassungen 2024, CO ₂ -Ausstoß und Kraftstoffverbrauch.	49

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Durchschnittliche CO ₂ -Emissionen neu zugelassener Pkw in Österreich 2000–2024.....	8
Abbildung 2: Neuzulassungsanteile Elektro-Pkw bzw. Plug-in-Pkw, 2010–2024.	9
Figure 3: Average CO ₂ emissions of newly registered passenger cars in Austria, 2024.	12
Figure 4: Percentage of new registrations of electric cars and plug-in cars, 2010–2024....	13
Abbildung 5: Anteil der neu zugelassenen Personenkraftwagen nach Antriebsart, 2024. .	15
Abbildung 6: Entwicklung Pkw-Neuzulassungen nach Antriebsart, 2000–2024.	16
Abbildung 7: Durchschnittliche CO ₂ -Emissionen neu zugelassener Pkw in Österreich, 2024.	19
Abbildung 8: Neuzulassungsanteile Elektro-Pkw bzw. Plug-in-Pkw, 2010–2024.	20
Abbildung 9: Marktanteile der Neuzulassungen von Elektrofahrzeugen nach Hersteller bzw. Herstellerpool, 2024.	23
Abbildung 10: Verteilung der Elektro-Pkw nach Gewichtsklassen, 2021–2024.	25
Abbildung 11: Spezifischer Energieverbrauch von Elektro-Pkw nach Gewichtsklassen, 2024.	28
Abbildung 12: Spezifische Reichweite von Elektro-Pkw nach Gewichtsklassen, 2024.....	29
Abbildung 13: Spezifische Reichweite und Energieverbrauch von Elektro-Pkw nach Gewichtsklassen, 2024.	30
Abbildung 14: Marktanteile der Neuzulassungen von Plug-in-Pkw nach Hersteller bzw. Marke, 2024.	31
Abbildung 15: Verteilung der Plug-in-Pkw (Benzin und Diesel kumuliert) nach Gewichtsklassen, 2021–2024.	32
Abbildung 16: Spezifische Reichweite von Benzin-Plug-in-Pkw nach Gewichtsklassen, 2021–2024.....	33
Abbildung 17: Spezifische Reichweite von Diesel-Plug-in-Pkw nach Gewichtsklasse, 2021–2024.....	34
Abbildung 18: Durchschnittliche CO ₂ -Emissionen pro Kilometer der Plug-in-Pkw gemäß Herstellerangaben bzw. Realverbrauchswerte (Datenstand 2023).....	35
Abbildung 19: Durchschnittliche CO ₂ -Emissionen der Pkw-Neuzulassungen in Österreich und der EU ohne Berücksichtigung von Flexibilitäten, 2000–2035.	39
Abbildung 20: CO ₂ -Emissionen ausgesuchter Herstellerpools für Österreich 2024 (100 % der Flotte, Super-Credits und Ökoinnovationen nicht berücksichtigt).....	44
Abbildung 21: In Österreich registrierte Personenkraftwagen am 31. Dezember 2025.	47
Abbildung 22: Neuzulassungen von Benzin- und Diesel-Pkw nach CO ₂ -Emissionsklassen (g/km), 2024.	48

Abbildung 23: Kumulierter Anteil der Pkw-Neuzulassungen nach Emissionsklassen 2024, Diesel und Benzin.	50
Abbildung 24: Neu zugelassene Benzin- und Diesel-Pkw nach Gewichtsklassen, 2024.	51
Abbildung 25: Durchschnittliche CO ₂ -Emissionen von Benzin- und Diesel-Pkw nach Gewichtsklassen, 2024.	52
Abbildung 26: Veränderung des durchschnittlichen Gewichts von neu zugelassenen Benzin- und Diesel-Pkw, 2000–2024.	53
Abbildung 27: CO ₂ -Emissionstrend von Benzin-Pkw bezogen auf verschiedene Gewichtsklassen 2000–2024.	54
Abbildung 28: Anteil der Neuzulassungen von Benzin-Pkw, gruppiert nach unterschiedlichen Gewichtsklassen, 2000–2024.	55
Abbildung 29: CO ₂ -Emissionstrend von Diesel-Pkw, bezogen auf verschiedene Gewichtsklassen, 2000–2024.	56
Abbildung 30: Anteil der Neuzulassungen von Diesel-Pkw, gruppiert nach unterschiedlichen Gewichtsklassen, 2000–2024.	57
Abbildung 31: Neu zugelassene Benzin- und Diesel-Pkw nach Leistungsklassen, 2024.	58
Abbildung 32: Durchschnittliche CO ₂ -Emissionen von Benzin- und Diesel-Pkw nach Leistungsklassen, 2024.	59
Abbildung 33: Veränderung der durchschnittlichen Motorleistung von neu zugelassenen Benzin- und Diesel-Pkw, 2000–2024.	60
Abbildung 34: CO ₂ -Emissionstrend von Benzin-Pkw, bezogen auf unterschiedliche Leistungsklassen, 2000–2024.	61
Abbildung 35: Anteil der Neuzulassungen von Benzin-Pkw, gruppiert nach unterschiedlichen Leistungsklassen, 2000–2024.	62
Abbildung 36: CO ₂ -Emissionstrend von Diesel-Pkw, bezogen auf verschiedene Leistungsklassen, 2000–2024.	63
Abbildung 37: Anteil der Neuzulassungen von Diesel-Pkw, gruppiert nach Leistungsklassen, 2000–2024.	64
Abbildung 38: Neu zugelassene Benzin- und Diesel-Pkw nach Hubraumklassen, 2024.	65
Abbildung 39: Durchschnittliche CO ₂ -Emissionen von Benzin- und Diesel-Pkw nach Hubraumklassen, 2024.	66
Abbildung 40: Veränderung des durchschnittlichen Hubraums von neu zugelassenen Benzin- und Diesel-Pkw, 2000–2024.	67
Abbildung 41: CO ₂ -Emissionstrend von Benzin-Pkw, bezogen auf verschiedene Hubraumklassen, 2000–2024.	68
Abbildung 42: Anteil der Neuzulassungen von Benzin-Pkw, gruppiert nach Hubraumklassen, 2000–2024.	69

Abbildung 43: CO ₂ -Emissionstrend von Diesel-Pkw, bezogen auf verschiedene Hubraumklassen, 2000–2024.....	71
Abbildung 44: Anteil der Neuzulassungen von Diesel-Pkw, gruppiert nach Hubraumklassen, 2000–2024.....	72

Literaturverzeichnis – Allgemein

EEA – European Environment Agency, 2012a. Monitoring CO₂ emissions from new passenger cars in the EU. [eea.europa.eu/publications/monitoring-CO₂-emissions-from-new](https://eea.europa.eu/publications/monitoring-CO2-emissions-from-new)

EEA – European Environment Agency, 2012b. Monitoring of CO₂ emissions from passenger cars – Regulation 443/2009. [Regulation - 443/2009 - EN - EUR-Lex](https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2009/443/oj)

EEA – European Environment Agency, 2022. CO₂ emissions from new passenger cars (2021). climate-energy.eea.europa.eu/topics/transport/emissions-from-cars/data

Europäisches Parlament, 2008. EU-Klimapaket. [europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//TEXT+IM-PRESS+20081208BKG44004+0+DOC+XML+V0//DE](https://eur-lex.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//TEXT+IM-PRESS+20081208BKG44004+0+DOC+XML+V0//DE)

ICCT – International Council on Clean Transportation, 2012. Discrepancies between type-approval and “real-world” fuel-consumption and CO₂ values. Assessment for 2001–2011 European passenger cars. theicct.org/sites/default/files/publications/ICCT_EU_fuelconsumption2_workingpaper_2012.pdf

ICCT – International Council on Clean Transportation, 2013. FROM LABORATORY TO ROAD. A comparison of official and ‘real-world’ fuel consumption and CO₂ values for cars in Europe and the United States. theicct.org/publication/from-laboratory-to-road/

ICCT – International Council on Clean Transportation, 2017. From laboratory to road international: A comparison of official and real-world fuel consumption and CO₂ values for passenger cars in Europe, the United States, China, and Japan. theicct.org/sites/default/files/L2R17_ICCT-fact-sheet_EN_vF.pdf

T&E – Transport & Environment, 2020. Mission (almost) accomplished. Carmakers’ race to meet the 2020/21 CO₂ targets and the EU electric cars market. transportenvironment.org/discover/mission-almost-accomplished-carmakers-race-meet-202021-co2-targets-and-eu-electric-cars/

Umweltbundesamt, 2009. Klimaschutzbericht 2009. Reports, Bd. REP-0226.
Umweltbundesamt, Wien.

Umweltbundesamt, 2010. Klimaschutzbericht 2010. Reports, Bd. REP-0267.
Umweltbundesamt, Wien.

UN-ECE, 2005. Regulation number 101: Agreement concerning the adoption of uniform technical prescriptions for wheeled vehicles, equipment and parts which can be fitted and/or be used on wheeled vehicles and the conditions for reciprocal recognition of approvals granted on the basis of these prescriptions E/ECE/324 E/ECE/TRANS/505 Rev.2/Add.100/Rev.2.
unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/wp29/wp29regs/r101r2e.pdf

Literaturverzeichnis – Rechtsnormen und Leitlinien

Abgabenänderungsgesetz (AbgÄG 2014; BGBl. I Nr. 13/2014: Bundesgesetz, mit dem das Einkommensteuergesetz 1988, das Körperschaftsteuergesetz 1988, das Stabilitätsabgabengesetz, das Umgründungssteuergesetz, das Umsatzsteuergesetz 1994, das Gebührengesetz 1957, das Kapitalverkehrsteuergesetz, das Versicherungssteuergesetz 1953, das Kraftfahrzeugsteuergesetz 1992, das Flugabgabengesetz, das Normverbrauchsabgabengesetz 1991, das Alkoholsteuergesetz, das Schaumweinsteuergesetz 1995, das Tabaksteuergesetz 1995, das Glücksspielgesetz, die Bundesabgabenordnung, das Abgabenverwaltungsorganisationsgesetz 2010, das Finanzstrafgesetz, das Bundesfinanzgerichtsgesetz, das Bankwesengesetz, das Börsegesetz 1989, das Versicherungsaufsichtsgesetz, das GmbH-Gesetz, das Notariatstarifgesetz, das Rechtsanwaltstarifgesetz, das Firmenbuchgesetz sowie das Zahlungsdienstegesetz geändert werden und der Abschnitt VIII des Bundesgesetzes BGBl. Nr. 325/1986 aufgehoben wird.

Durchführungsverordnung (EU) 2021/392 der Kommission vom 4. März 2021 über die Überwachung und Meldung von Daten zu den CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen gemäß der Verordnung (EU) 2019/631 des Europäischen Parlaments und des Rates und zur Aufhebung der Durchführungsverordnungen (EU) Nr. 1014/2010, (EU) Nr. 293/2012, (EU) 2017/1152 und (EU) 2017/1153 der Kommission.

Entscheidung Nr. 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/2010/657 endg.: Mitteilung der Kommission über die Überwachung und Meldung von Angaben über die Zulassung neuer Personenkraftwagen.

KOM/2012/393: Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 443/2009 hinsichtlich der Festlegung der Modalitäten für das Erreichen des Ziels für 2020 zur Verringerung der CO₂-Emissionen neuer Personenkraftwagen.

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 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 (EG) 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.

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 (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. 396/2013: Durchführungsverordnung der Kommission vom 30. April 2013 zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 1014/2010 in Bezug auf bestimmte Vorgaben für die Überwachung der CO₂-Emissionen neuer Personenkraftwagen.

VO (EU) Nr. 397/2013: Verordnung der Kommission vom 30. April 2013 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 443/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates in Bezug auf die Überwachung der CO₂-Emissionen neuer Personenkraftwagen.

VO (EU) Nr. 333/2014: Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. März 2014 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 443/2009 hinsichtlich der Festlegung der Modalitäten für das Erreichen des Ziels für 2020 zur Verringerung der CO₂-Emissionen neuer Personenkraftwagen.

VO (EU) 2019/631 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. April 2019 zur Festsetzung von CO₂-Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen und für neue leichte Nutzfahrzeuge und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 443/2009 und (EU) Nr. 510/2011 (Text von Bedeutung für den EWR.)

