

**27.03.26**

## **Beschluss**

**des Bundesrates**

---

**Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 561/2006, (EU) 2018/858, (EU) 2019/2144 und (EU) 2024/1257 des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der Vereinfachung der technischen Anforderungen und der Prüfverfahren für Kraftfahrzeuge sowie zur Aufhebung der Richtlinie 70/157/EWG des Rates und der Verordnung Nr. 540/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates**

**COM(2025) 993 final**

Der Bundesrat hat in seiner 1063. Sitzung am 27. März 2026 gemäß §§ 3 und 5 EUZBLG die folgende Stellungnahme beschlossen:

1. Der Bundesrat begrüßt den Vorschlag der Kommission, die technischen Anforderungen und Prüfverfahren für Kraftfahrzeuge zu vereinfachen und unterstützt im Besonderen das Regelungsziel, die Wettbewerbsnachteile von leichten Elektronutzfahrzeugen abzubauen.
2. Der Bundesrat teilt die Einschätzung der Kommission, dass die Verbreitung leichter Elektronutzfahrzeuge, die bei gleicher Nutzlast aufgrund ihres Batteriegewichts schwerer als äquivalente Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor sind und dadurch der Ausstattungspflicht mit Fahrtenschreiber und Geschwindigkeitsbegrenzern unterliegen, deutlich erschwert wird. Diese zusätzlichen Belastungen behindern die Markttablierung von leichten Elektronutzfahrzeugen und erschweren es auch Fahrzeugherstellern, die CO<sub>2</sub>-Flottenzielwerte für leichte Nutzfahrzeuge gemäß der europäischen CO<sub>2</sub>-Gesetzgebung zu erreichen.

3. Der Bundesrat hält es daher für sachgerecht und notwendig, entsprechend dem Vorschlag die Einbaupflicht von Fahrtenschreibern in leichte Elektronutzfahrzeuge bis 4,25 t zu streichen und außerdem die Gewichtsgrenze für verpflichtende Geschwindigkeitsbegrenzer bei leichten Elektronutzfahrzeugen von 3,5 auf 4,25 t anzuheben. Diese Maßnahmen stehen zudem in engem Kontext zu den Verordnungsvorschlägen der Kommission über saubere Unternehmensfahrzeuge (COM(2025) 994 final) und über CO<sub>2</sub>-Emissionsnormen für neue leichte Nutzfahrzeuge (COM(2025) 995 final), in denen Neuzulassungsquoten für leichte Elektronutzfahrzeuge vorgegeben und die bisherigen CO<sub>2</sub>-Emissionsziele für neue leichte Nutzfahrzeuge angepasst werden.
4. Um die Wettbewerbsfähigkeit von leichten Elektronutzfahrzeugen im Vergleich zu Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor zu verbessern, fordert der Bundesrat die Bundesregierung auf, sich in den bevorstehenden Verhandlungen zwischen dem Europäischen Parlament und dem Rat für eine unverzügliche und schnelle Einigung im Sinne des Vorschlages einzusetzen.
5. Der Bundesrat fordert die Bundesregierung außerdem auf, im Güterkraftverkehrsgesetz (GüKG) zur Gleichstellung von leichten Elektronutzfahrzeugen und Nutzfahrzeugen mit Verbrennungsmotor unverzüglich das Erfordernis einer Güterkraftverkehrslizenz für die Beförderung von Gütern mit leichten Elektronutzfahrzeugen von 3,5 auf 4,25 t anzuheben und dazu § 2 Absatz 1 Nummer 10 GüKG entsprechend zu ändern. Dies entspricht dann auch dem geltenden Fahrerlaubnisrecht, wonach gemäß § 6 Absatz 3b Fahrerlaubnisverordnung in der Fahrerlaubnisklasse B höhere Fahrzeugmassen im Güterverkehr bis 4,25 t zulässig sind, wenn Mehrgewichte aufgrund der alternativen Antriebsart verursacht werden.
6. Der Bundesrat begrüßt ferner die Möglichkeit einer Ausnahmeregelung für privat genutzte Wohnmobile, weist jedoch darauf hin, dass der gewählte Umsetzungsmodus dem Ziel der Rechtsklarheit nicht vollumfänglich gerecht wird.

7. Der Vorschlag der Kommission zur Aufnahme einer Ausnahmemöglichkeit für die einzelnen Mitgliedstaaten in Artikel 13 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 würde nationale Umsetzungsakte erfordern. Wohnmobile der betroffenen Klasse (über 7,5 t) werden jedoch tendenziell grenzüberschreitend und für internationale Reiseziele genutzt. Daher sollte die Ausnahme unmittelbar über eine Regelung in Artikel 3 der VO (EU) Nr. 561/2006 erfolgen, um einen EU-weit einheitlichen Vollzug zu gewährleisten und Rechtsklarheit für die privaten Nutzenden von Wohnmobilen über 7,5 t zu bieten.
  
8. Der Bundesrat begrüßt die Anstrengungen der Kommission, die emissionsfreie Elektromobilität zu stärken. Er unterstützt deshalb nicht nur die im Vorschlag angelegte Standardisierung der fahrzeugseitigen Schnittstellen zur Ladeinfrastruktur, sondern auch die vorgesehene Einführung einer neuen Unterklasse der Fahrzeugklasse M1 für kleine Elektrofahrzeuge. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, in den europäischen Verhandlungen darauf hinzuwirken, dass bei der Ausgestaltung der Unterklasse tatsächlich solche Kriterien festgelegt werden, die die Produktion kleinerer und somit bezahlbarer Fahrzeuge anreizen, da das Angebot emissionsfreier Modelle insbesondere in diesem Fahrzeugsegment derzeit noch gering ist. Dies betrifft beispielsweise das Kriterium der maximalen Fahrzeuglänge in dieser Unterklasse.
  
9. Der Bundesrat nimmt die im Vorschlag vorgesehenen Streichungen bestimmter Abgas-Laborprüfungen im Zusammenhang mit der Typgenehmigung sowie die Zusammenführung von Prüfanforderungen im Rahmen von Fahrzeugklassen zur Kenntnis. Er erinnert an die ab dem Jahr 2015 aufgedeckten Manipulationen an Abgasanlagen zur Umgehung der Grenzwerte und betont, dass auch die anschließend verbesserten EU-Vorschriften maßgeblich dazu beigetragen haben, solche Manipulationen deutlich zu erschweren und einzudämmen. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, die im Vorschlag vorgesehenen Änderungen vor diesem Hintergrund deshalb genau zu prüfen und in den europäischen Verhandlungen sicherzustellen, dass im Rahmen der sogenannten Vereinfachung von EU-Vorschriften keine Anpassungen erfolgen, die Abgasmanipulationen künftig wieder leichter möglich machen.