



Rat der  
Europäischen Union

054721/EU XXVIII.GP  
Eingelangt am 21/01/26

Brüssel, den 14. Januar 2026  
(OR. en)

16668/25  
PV CONS 69  
TRANS 637  
TELECOM 471  
ENER 669  
PARLNAT

**ENTWURF EINES PROTOKOLLS**  
RAT DER EUROPÄISCHEN UNION  
(Verkehr, Telekommunikation und Energie)  
4. und 5. Dezember 2025

## TAGUNG VOM DONNERSTAG, DEN 4. DEZEMBER 2025

### 1. Annahme der Tagesordnung


Der Rat nahm die in Dokument 16020/25 enthaltene Tagesordnung an.

## VERKEHR

### Beratungen über Gesetzgebungsakte

(Öffentliche Beratung gemäß Artikel 16 Absatz 8 des Vertrags über die Europäische Union)

#### Landverkehr

2. **Richtlinie zur Änderung der Richtlinie 96/53/EG des Rates zur Festlegung der höchstzulässigen Abmessungen und Gewichte für bestimmte Straßenfahrzeuge**  15611/25 + ADD 1 REV 2  
*Allgemeine Ausrichtung*

Der Rat legte die in den oben genannten Dokumenten enthaltene allgemeine Ausrichtung zu der Richtlinie zur Änderung der Richtlinie 96/53/EG des Rates zur Festlegung der höchstzulässigen Abmessungen und Gewichte für bestimmte Straßenfahrzeuge fest.

Belgien, Deutschland sowie Portugal und Spanien gaben die im Anhang wiedergegebenen Erklärungen ab.

3. **Paket zur Verkehrs- und Betriebssicherheit** 

- a) **Richtlinie über die regelmäßige technische Überwachung (zur Änderung der Richtlinie 2014/45/EU) und über die technische Unterwegskontrolle (zur Änderung der Richtlinie 2014/47/EU)** 15613/25 + ADD 1

- b) **Richtlinie über Zulassungsdokumente für Fahrzeuge und Zulassungsdaten von Fahrzeugen (zur Aufhebung der Richtlinie 1999/37/EG)** 15615/25 + ADD 1-2 + ADD 3 REV 1  
*Allgemeine Ausrichtung*

Der Rat legte die in den oben genannten Dokumenten enthaltene allgemeine Ausrichtung zu den beiden Vorschlägen des Pakets zur Verkehrs- und Betriebssicherheit fest.

Belgien, Deutschland und Lettland gaben die im Anhang wiedergegebenen Erklärungen ab.

#### 4. Annahme der A-Punkte

##### Liste der nicht die Gesetzgebung betreffenden Tätigkeiten

16129/25

Der Rat nahm die im oben genannten Dokument enthaltenen A-Punkte einschließlich der zur Annahme vorgelegten sprachbezogenen COR- und REV-Dokumente an.

##### Sonstiges


5. a) Sachstand beim Netto-Null-Rahmen der IMO 15937/1/25 REV 1  
*Informationen des Vorsitzes*

- b) **Aktuelle Gesetzgebungsvorschläge** (Öffentliche Beratung gemäß Artikel 16 Absatz 8 des Vertrags über die Europäische Union) 

**Verordnung zur Schaffung der Fazilität „Connecting Europe“**  
*Informationen des Vorsitzes*

11711/25 + ADD 1

Der Rat nahm die Informationen des Vorsitzes zur Kenntnis.

- c) **Erklärung des Vorsitzes zum Thema „Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit des Schienenverkehrs durch Senkung der technischen und administrativen Kosten mittels europäischer Harmonisierung und Bereitstellung“**   
*Informationen des Vorsitzes*

16111/25

Der Rat nahm die Informationen des Vorsitzes zur Kenntnis.

- d) **Aktuelle Gesetzgebungsvorschläge** (Öffentliche Beratung gemäß Artikel 16 Absatz 8 des Vertrags über die Europäische Union) 

**Paket zur militärischen Mobilität**  
*Vorstellung durch die Kommission*



15793/25

15794/25 + ADD 1


Der Rat nahm die Vorstellung durch die Kommission zur Kenntnis.

- e) **Investitionsplan für nachhaltigen Verkehr**  15021/25  
*Informationen der Kommission*

Der Rat nahm die Informationen der Kommission zur Kenntnis.

- f) **Aktuelle Gesetzgebungsvorschläge** (Öffentliche Beratung gemäß Artikel 16 Absatz 8 des Vertrags über die Europäische Union)  
- i) **Verordnung über die Erfassung der Treibhausgasemissionen von Verkehrsdiensten** 11821/23
  - ii) **Verordnung über Fluggastrechte** 7615/13
  - iii) **Verordnung über die Durchsetzung der Fahr- und Fluggastrechte in der Union** 16284/23 +ADD 1
  - iv) **Verordnung über Fahr- bzw. Fluggastrechte im Zusammenhang mit multimodalen Reisen** 16307/23 + ADD 1
  - v) **Verordnung über die Nutzung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn im einheitlichen europäischen Eisenbahnraum, zur Änderung der Richtlinie 2012/34/EU und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 913/2010** 11718/23 + ADD 1
  - vi) **Gezielte Änderung der Richtlinie 1999/62/EG über die Eurovignette** 10936/25  
*Informationen des Vorsitzes*

Der Rat nahm die Informationen des Vorsitzes zur Kenntnis.

- g) **Bevorstehender Dialog auf hoher Ebene in der Gemeinsamen Interessengruppe des ITF für den Verkehr in der Ukraine (CIG4U) sowie Einrichtung eines Fonds zur Unterstützung des Verkehrs in der Ukraine (UTSF) im Rahmen dieser Initiative (Stockholm, 17. Februar 2026)**  15704/25  
*Informationen Schwedens*

Der Rat nahm die Informationen Schwedens zur Kenntnis.

- h) **Aufruf zum Handeln in Bezug auf die negativen Auswirkungen der einheitlichen Ausweitung des EU-EHS auf Seeverkehrsdienste** [2] 16016/1/25 REV 1  
*Informationen Griechenlands, Italiens und Maltas*

Der Rat nahm die Informationen Griechenlands, Italiens und Maltas zur Kenntnis.

- i) **Gemeinsame Erklärung zu den Herausforderungen bei der Ladeinfrastruktur für schwere Nutzfahrzeuge** [2] 15859/25  
*Informationen Bulgariens, Estlands, Finnlands, Italiens, Lettlands, Polens, Rumäniens, der Slowakei, Tschechiens und Ungarns*

Der Rat nahm die Informationen Bulgariens, Estlands, Finnlands, Italiens, Lettlands, Polens, Rumäniens, der Slowakei, Tschechiens und Ungarns zur Kenntnis.

- j) **Förderung der Nachfrage nach Elektrofahrzeugen durch ehrgeizige Vorschriften für die Ökologisierung der Unternehmensflotten** [2] 16138/25  
*Informationen Frankreichs*

Der Rat nahm die Informationen Frankreichs zur Kenntnis.

- k) **Europäische Politik für Vorrichtungen für die persönliche Mobilität** [2] 16092/1/25 REV 1  
*Informationen der Niederlande, unterstützt von Belgien, Deutschland, Finnland, Griechenland, Irland, Lettland, Litauen, Luxemburg, Polen, Portugal, Rumänien, der Slowakei, Slowenien, Tschechien und Ungarn*

Der Rat nahm die Informationen der Niederlande, unterstützt von Belgien, Deutschland, Finnland, Griechenland, Irland, Lettland, Litauen, Luxemburg, Polen, Portugal, Rumänien, der Slowakei, Slowenien, Tschechien und Ungarn, zur Kenntnis.

- l) **Aktionsplan für den Hochgeschwindigkeitsbahnverkehr** [2] 14984/25  
*Informationen der Kommission*

Der Rat nahm die Informationen der Kommission zur Kenntnis.

- m) **Konferenz „Transport Research Arena 2026“  
(Budapest, 18.-21. Mai 2026)**  
*Informationen Ungarns*

 15850/25

Der Rat nahm die Informationen Ungarns zur Kenntnis.

- n) **Voranbringen der Verwaltungsvereinfachung und  
Stärkung der Sicherheit im zivilen Drohnensektor**  
*Informationen Belgiens, Bulgariens, Estlands,  
Griechenlands, Kroatiens, Lettlands, Litauens,  
Luxemburgs, Maltas, Polens, Rumäniens, der Slowakei,  
Sloweniens, Spaniens und Tschechiens*

 16054/2/25 REV 2

Der Rat nahm die Informationen Belgiens, Bulgariens, Estlands, Griechenlands, Kroatiens, Lettlands, Litauens, Luxemburgs, Maltas, Polens, Rumäniens, der Slowakei, Sloweniens, Spaniens und Tschechiens zur Kenntnis.

- o) Wiederholte Störungen der Zivilluftfahrt durch  
unbemannte Luftfahrzeuge (Drohnen) und Ballons mit  
Schmuggelware aus Drittländern  
*Informationen Belgiens, Estlands, Finnlands, Lettlands,  
Litauens und Polens*

15777/1/25 REV 1

- p) Gewährleistung gerechter und resilienter Bedingungen für  
den europäischen Eisenbahnsektor  
*Informationen Österreichs und Frankreichs, unterstützt  
von Kroatien und Portugal*

16103/1/25 REV 1

- q) Arbeitsprogramm des kommenden Vorsitzes  
*Informationen Zyperns*

**TELEKOMMUNIKATION**

**Nicht die Gesetzgebung betreffende Tätigkeiten**

- 6. Schlussfolgerungen zur Wettbewerbsfähigkeit Europas in der digitalen Dekade**  
*Billigung*



15143/1/25 REV 1

Der Rat billigte die Schlussfolgerungen zur Wettbewerbsfähigkeit Europas in der digitalen Dekade. Mehrere Ministerinnen und Minister bekundeten ihre uneingeschränkte Unterstützung. Frankreich verwies auf die Schlussfolgerungen des Europäischen Rates vom 23. Oktober 2025 und hob hervor, dass sich die EU zwar gegen isolationistische oder protektionistische Tendenzen wehren sollte, aber sowohl aus Gründen der Wettbewerbsfähigkeit als auch der Sicherheit dennoch ihren Wunsch verdeutlichen sollte, ihre strategischen Abhängigkeiten zu verringern und ihre strategische Autonomie zu erhöhen, und diesen Standpunkt in ihren Äußerungen angemessener zum Ausdruck bringen sollte.

- 7. Vereinfachung und Digitalisierung: Verringerung des Aufwands für Unternehmen im digitalen Bereich**  
*Gedankenaustausch*



15145/1/25 REV 1

Der Rat führte einen Gedankenaustausch über Vereinfachung und Digitalisierung: Verringerung des Aufwands für Unternehmen im digitalen Bereich.

- 8. Durchsetzung des Gesetzes über digitale Dienste bezüglich Online-Plattformen und elektronischem Geschäftsverkehr**  
*Gedankenaustausch*



15594/25

Der Rat führte einen Gedankenaustausch über die Durchsetzung des Gesetzes über digitale Dienste bezüglich Online-Plattformen und elektronischem Geschäftsverkehr.

**Sonstiges**

- 9. a) Aktuelle Gesetzgebungsvorschläge (Öffentliche Beratung gemäß Artikel 16 Absatz 8 des Vertrags über die Europäische Union)**



**Europäische Unternehmensbrieftaschen**  
*Informationen des Vorsitzes*

15701/25 + ADD 1

Der Rat nahm die Informationen des Vorsitzes zur Kenntnis.

- b) Finanzierungsmodell der nationalen Regulierungsbehörde, das erweiterte digitale Zuständigkeiten berücksichtigt**  
*Informationen Portugals*



16095/25

Der Rat nahm die Informationen Portugals zur Kenntnis.

- c) **Erklärung über die digitale Souveränität Europas** [2] 15781/25  
*Informationen Österreichs*

Der Rat nahm die Informationen Österreichs zur Kenntnis.

- d) **Gipfel zur europäischen digitalen Souveränität** [2] 16186/25  
**(Berlin, 18. November 2025)**  
*Informationen Frankreichs und Deutschlands*

Der Rat nahm die Informationen Frankreichs und Deutschlands zur Kenntnis.

- e) **Ergebnisse der Beratungen auf der informellen** [2] 15875/25  
**Ministertagung „Telekommunikation“**  
**(Horsens, 9./10. Oktober 2025)**  
*Informationen des Vorsitzes*

Der Rat nahm die Informationen des Vorsitzes zur Kenntnis.

- f) **Roaming mit der Ukraine, Moldau und dem** [2] 16021/25  
**Westbalkan – Sachstand**  
*Informationen des Vorsitzes*

Der Rat nahm die Informationen des Vorsitzes zur Kenntnis.

- g) **Internationale Initiativen im Digitalbereich** [2] 16048/25  
*Informationen der Kommission*

Der Rat nahm die Informationen der Kommission zur Kenntnis.

- h) **Übung zum Cyber-Konzeptentwurf** [2] 16022/25  
*Informationen des Vorsitzes*

Der Rat nahm die Informationen des Vorsitzes zur Kenntnis.

- i) **Gezielte Störung (Jamming) und Fälschung von GPS-** [2] 15986/25  
**Signalen (Spoofing) von globalen**  
**Satellitenavigationssystemen (GNSS): Stärkung der**  
**Sicherheit und des Schutzes**  
*Informationen Deutschlands, Estlands, Finnlands,*  
*Lettlands, Litauens, Polens, der Slowakei, Sloweniens,*  
*Spaniens und Tschechiens*

Der Rat nahm die Informationen Deutschlands, Estlands, Finnlands, Lettlands, Litauens, Polens, der Slowakei, Sloweniens, Spaniens und Tschechiens zur Kenntnis. Bulgarien bekundete mündlich seine Unterstützung zu diesem Punkt.



j) Drohnenabwehr: Beitrag der digitalen Technologien zum Schutz kritischer Infrastrukturen  
*Informationen der Kommission*

16128/25

k) Durchführungsbeschluss des Rates zur Genehmigung von Unterstützung aus der EU-Cybersicherheitsreserve für Moldau  
*Informationen des Vorsitzes*

16032/1/25 REV 1

l) Arbeitsprogramm des kommenden Vorsitzes  
*Informationen Zyperns*



erste Lesung



Punkt auf der Grundlage eines Kommissionsvorschlags



Öffentliche Aussprache auf Vorschlag des Vorsitzes (Artikel 8 Absatz 2 der Geschäftsordnung des Rates)

---

**ERKLÄRUNGEN ZU DEN DIE GESETZGEBUNG BETREFFENDEN B-PUNKTEN IN****DOKUMENT 16020/25****Zu B- Punkt 2:**

**Richtlinie zur Änderung der Richtlinie 96/53/EG des Rates zur  
Festlegung der höchstzulässigen Abmessungen und Gewichte für  
bestimmte Straßenfahrzeuge**  
*Allgemeine Ausrichtung*

**ERKLÄRUNG BELGIENS**

„Belgien unterstützt die vom dänischen Vorsitz vorgelegte allgemeine Ausrichtung. Jedoch haben wir nach wie vor erhebliche Vorbehalte hinsichtlich der Auswirkungen auf die Infrastruktur. Ob Belgien den zwischen den beiden gesetzgebenden Organen erzielten endgültigen Kompromiss unterstützt, wird davon abhängen, ob diesen Bedenken Rechnung getragen wird. Die Priorität Belgiens besteht darin, dass die Verhandlungen mit dem Europäischen Parlament so bald wie möglich beginnen. Die Überarbeitung der Richtlinie über Gewichte und Abmessungen ist ein wesentlicher Meilenstein bei der Dekarbonisierung des Straßenverkehrs und seiner Harmonisierung innerhalb der Europäischen Union.

Die Überarbeitung zielt insbesondere darauf ab, den derzeitigen europäischen Rahmen für unsere Lastkraftwagen und die Wettbewerbsfähigkeit des intermodalen Verkehrs und emissionsfreier Fahrzeuge zu harmonisieren und zu stärken. Das bedeutet insbesondere, die höchstzulässigen Gewichte bestimmter Fahrzeugkombinationen anzuheben und gleichzeitig die Auswirkungen schwererer Fahrzeuge auf die Infrastruktur zu senken. Während der Aussprache vertrat Belgien wie andere Mitgliedstaaten den Standpunkt, dass die Bestimmungen der neuen Richtlinie mit der Erhaltung unserer Straßen und Brücken vereinbar sein sollten. In diesem Zusammenhang begrüßt Belgien die Beibehaltung der Brückenformel im Entwurf der allgemeinen Ausrichtung. Es verbleiben jedoch nach wie vor Vorbehalte gegen die Gewichtsgrenze für Fahrzeuge mit Dreifachachsen, die im derzeitigen Kompromiss nicht die erforderlichen Garantien bieten, um die Auswirkungen auf die Infrastruktur zu begrenzen. Belgien hat diesbezüglich einen Alternativvorschlag vorgelegt und hofft, dass dieser bei den bevorstehenden Verhandlungen berücksichtigt wird.

Belgien beabsichtigt, ein konstruktiver Partner zu bleiben, und wird in der nächsten Verhandlungsphase seine uneingeschränkte Unterstützung geben.“

**ERKLÄRUNG DEUTSCHLANDS**

zur Allgemeinen Ausrichtung zum Vorschlag zur Änderung der Richtlinie 96/53/EG zur Festlegung der höchstzulässigen Abmessungen für bestimmte Straßenfahrzeuge im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr in der Gemeinschaft sowie zur Festlegung der höchstzulässigen Gewichte im grenzüberschreitenden Verkehr

„Die Bundesregierung begrüßt den gefundenen Kompromiss und stimmt der Allgemeinen Ausrichtung zu. Im Mittelpunkt der Beratungen standen die Hauptziele, die Richtlinie zu vereinfachen und gleichzeitig die Einführung emissionsfreier Fahrzeuge zu unterstützen. Die Allgemeine Ausrichtung stellt die Förderung emissionsfreier Fahrzeuge deutlich heraus und berücksichtigt zugleich die Auswirkungen auf die Infrastruktur, da diese Fahrzeuge besondere technische Eigenschaften aufweisen. Aus unserer Sicht findet der Text in dieser Frage ein gutes Gleichgewicht.

Darüber hinaus gibt die Bundesregierung folgende Erklärung ab.

Hinsichtlich verlängerter Sattelkraftfahrzeuge mit einer Länge von 17,88 m ist es der Bundesregierung ein Anliegen, statt isolierter nationaler Lösungen eine europaweite Vereinbarung zu treffen. Mit Blick auf die Option, auf nationaler Ebene Shuttle-Verkehre mit verlängerten Sattelkraftfahrzeugen zuzulassen, ist es aus Sicht der Bundesregierung zentral, dass zusätzliche Anreize für Investitionen in emissionsfreie Fahrzeuge geschaffen werden.“

## **GEMEINSAME ERKLÄRUNG SPANIENS UND PORTUGALS**

„Spanien und Portugal möchten ihre Anerkennung für die Bemühungen des Vorsitzes zum Ausdruck bringen, die Verhandlungen über die Überarbeitung der Richtlinie über Gewichte und Abmessungen voranzubringen. Wir würdigen die positiven Elemente des vorgeschlagenen Wortlautes, insbesondere die Bestimmungen zur Förderung der Verbreitung emissionsfreier Fahrzeuge, die wir nachdrücklich begrüßen.

Gleichzeitig bleiben wir besorgt darüber, dass der Kompromiss einem der Hauptziele der Überarbeitung – der Gewährleistung des reibungslosen Funktionierens des Binnenmarkts durch die Harmonisierung grenzüberschreitender Tätigkeiten – nicht ausreichend Rechnung trägt. Der ursprüngliche Vorschlag der Kommission bot einen ausgewogenen Rahmen, mit dem die Zuständigkeiten der Mitgliedstaaten geachtet wurden und diese die Möglichkeit hatten, eine Erhöhung von 40 auf 44 Tonnen im Inland zuzulassen; gleichzeitig wurde sichergestellt, dass im Falle einer solchen Entscheidung dieselbe Obergrenze für den grenzüberschreitenden Verkehr gelten würde. Diese Schutzmaßnahme war von entscheidender Bedeutung, um eine Fragmentierung zu vermeiden und gleiche Betriebsbedingungen in der gesamten Union zu gewährleisten.

Wenn die grenzüberschreitende Anwendung höherer Gewichtsgrenzen ausschließlich auf emissionsfreie schwere Nutzfahrzeuge beschränkt wird – deren Anteil an der Flottenanteile nach wie vor sehr begrenzt ist – besteht die Gefahr, dass mit dem derzeitigen Kompromiss das Harmonisierungsziel der Richtlinie abgeschwächt wird. Wenn der Betrieb mit 44 Tonnen im Inland erlaubt ist, aber nicht durchgehend für den grenzüberschreitenden Verkehr zugelassen ist, wird dies zu ungleichen und ineffizienten Bedingungen für Unternehmer führen, die das Funktionieren des Binnenmarkts untergraben.

Darüber hinaus würden die wirtschaftlichen und ökologischen Vorteile eines 44-Tonnen-Betriebs unnötig eingeschränkt werden. Mit dem Betrieb mit 44 Tonnen wird die Zahl an Fahrten verringert, die für dasselbe Frachtvolumen erforderlich sind, was die logistische Effizienz erhöht und die Emissionen gegenüber der Obergrenze von 40 Tonnen senkt. Der Betrieb mit 44 Tonnen kann auch dazu beitragen, den Mangel an Fahrern in der Branche zu verringern. Diese Vorteile sind für die Iberische Halbinsel von besonderer Bedeutung, da dort die begrenzte Anbindung des Schienengüterverkehrs an das übrige Europa die Abhängigkeit vom Straßenverkehr erhöht und die Effizienzgewinne von Fahrzeugen mit höherer Kapazität besonders gewichtig macht.

Vor dem Hintergrund dieser Erwägungen **sind Spanien und Portugal nicht in der Lage, die vorgeschlagene allgemeine Ausrichtung zu unterstützen.** Beide Delegationen **hoffen, dass die Verhandlungen mit dem Europäischen Parlament zu einem Ergebnis führen werden, das den Grundsätzen, auf denen das Funktionieren des Binnenmarkts beruht, besser entspricht.“**

## **Paket zur Verkehrs- und Betriebssicherheit**

### **Zu B- Punkt 3:**

- a) **Richtlinie über die regelmäßige technische Überwachung (zur Änderung der Richtlinie 2014/45/EU) und über die technische Unterwegskontrolle (zur Änderung der Richtlinie 2014/47/EU)**
- b) **Richtlinie über Zulassungsdokumente für Fahrzeuge und Zulassungsdaten von Fahrzeugen (zur Aufhebung der Richtlinie 1999/37/EG)**

*Allgemeine Ausrichtung*

## **ERKLÄRUNG BELGIENS**

„Belgien unterstützt das Paket weitgehend und befürwortet die darin enthaltenen Ziele in Bezug auf Straßenverkehrssicherheit, Luftqualität und Lärminderung. Gleichzeitig sind wir der Auffassung, dass in dem Wortlaut ein höheres Maß an Ehrgeiz zum Tragen kommen sollte.

Insbesondere würden wir zusätzliche nicht verbindliche und positive Anreize für den Einsatz der Fernmessung begrüßen, da es sich um eine effiziente Technik handelt und es daher wichtig ist, die Mitgliedstaaten dazu anzuhalten, sie zu nutzen.

Wir fordern außerdem mehr Ehrgeiz in Bezug auf das Problem des Kilometerzählerbetrugs. Wir sind der Ansicht, dass sich ein verstärkter Ansatz auf Millionen von EU-Bürgerinnen und -Bürgern unmittelbar positiv auswirken würde.

Schließlich empfehlen wir, das ursprüngliche Ziel der befristeten Prüfbescheinigung beizubehalten, indem ihre Verwendung auf EU-Bürgerinnen und -Bürger beschränkt wird, die im Ausland wohnen und Fahrzeuge der Klasse M1 führen, anstatt sie auf die gewerbliche Nutzung mit Fahrzeugen der Klasse N1 auszuweiten.

Belgien bleibt ein konstruktiver Partner und wird in der nächsten Verhandlungsphase uneingeschränkt Unterstützung leisten.“

## **ERKLÄRUNG DEUTSCHLANDS**

zur Allgemeinen Ausrichtung zum Vorschlag für eine Richtlinie über Zulassungsdokumente für Fahrzeuge und in den nationalen Fahrzeugregistern erfassten Zulassungsdaten von Fahrzeugen sowie zur Aufhebung der Richtlinie 1999/37/EC („VRD“).

„Die Bundesregierung begrüßt den gefundenen Kompromiss und stimmt der Allgemeinen Ausrichtung zu. Die Digitalisierung von Fahrzeugdokumenten ist ein wichtiges Anliegen, welches Bürgerinnen und Bürgern ebenso wie der Wirtschaft mittelfristig spürbare Erleichterungen bringen wird. Auch unterstützt die Bundesregierung, dass nunmehr einheitliche Anforderungen an die nationalen Fahrzeugregister gestellt und der Datenaustausch geregelt werden sollen.

In klar definierten Fällen wiegt das Interesse des Staates nachvollziehbar jedoch schwerer als das Interesse an der Harmonisierung des mitgliedstaatlichen Datenaustauschs. Dies ist der Fall, wenn die öffentliche Ordnung oder Sicherheit berührt sind.

Es ist deshalb sinnvoll, dass die VRD entsprechend Ausnahmen für den Datenaustausch in Artikel 15 Absatz 1 für genau diese Fälle vorsieht – die Pflicht zur Datenerfassung und Hinterlegung darf für die EU-Mitgliedstaaten kein Sicherheitsrisiko bedeuten.

Die Bundesregierung begrüßt daher, dass sämtliche Fahrzeuge von Behörden mit Aufgaben zum Erhalt der öffentlichen Ordnung und Sicherheit von der Pflicht des Datenaustausches ausgenommen sind, also auch solche der Streitkräfte und der Zollbehörden.

Darüber hinaus versteht die Bundesregierung Artikel 15 Absatz 1 so, dass es grundsätzlich den EU-Mitgliedstaaten obliegt, die relevanten Fälle bzw. Fallgruppen zu definieren und das Vorliegen der Ausnahmevoraussetzungen für die jeweilige Fallgruppe insgesamt zu prüfen. Eine fahrzeugbezogene Einzelfallprüfung ist damit nicht erforderlich.“

## ERKLÄRUNG LETTLANDS

„Die Straßenverkehrssicherheit ist eine der wichtigsten Prioritäten Lettlands im Bereich der Verkehrspolitik. Lettland unterstützt daher nachdrücklich die Ziele des Vorschlags – insbesondere dahingehend, einen Beitrag zur Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit und zur Ökologie, zur nachhaltigen Mobilität sowie zum freien Personen- und Warenverkehr in der gesamten Europäischen Union zu leisten. Dies geht aus dem Standpunkt Lettlands hervor, durch den die im ursprünglichen Vorschlag der Europäischen Kommission enthaltenen Elemente unterstützt werden wie z. B. häufigere technische Überwachung älterer Fahrzeuge, obligatorische technische Überwachung von Motorrädern, technische Unterwegskontrolle leichter Nutzfahrzeuge (Klasse N1) sowie neue Methoden zur Emissionskontrolle (PN, NOx).

Damit die festgelegten Ziele des Vorschlags erreicht werden können, **muss es jedoch einen klaren Rahmen geben und die Anforderungen müssen in der Praxis funktionieren.**

Aufgrund der pragmatischen Zusammenarbeit mit dem dänischen Vorsitz, anderen Mitgliedstaaten und der Europäischen Kommission wurden für sehr viele Teile des Vorschlags annehmbare Lösungen vorgeschlagen. Bei einigen **für Lettland wichtigen** Fragen wurde jedoch die erforderliche Ausgewogenheit noch nicht gefunden. Vor diesem Hintergrund weist Lettland auf eine Reihe von praktischen Hürden bei der Anwendung von Normen hin, die es schwierig machen, die jüngste Kompromissfassung des Vorschlags in vollem Umfang zu unterstützen.

**Lettland ENTHÄLT SICH daher bei der Abstimmung über die allgemeine Ausrichtung auf der Tagung des Rates (Verkehr, Telekommunikation und Energie) am 4. Dezember 2025 DER STIMME.**

Eine ausführliche Erläuterung des Standpunkts Lettlands zu den Punkten, in denen keine Unterstützung geleistet werden kann, ist im Anhang dieser Erklärung enthalten.

**Fristen für die Einführung neuer Methoden zur Emissionsprüfung:** Lettland ist einer der wenigen Mitgliedstaaten, die ein Verfahren zur Messung der Partikelzahl (PN) eingeführt haben. Die Entwicklung der Prüfmethode, die Beschaffung der erforderlichen Ausrüstung auf dem Markt sowie die erforderlichen Schulungen dauerten zehn Jahre. In ähnlicher Weise wurde die Anwendbarkeit des Prüfverfahrens für neue Dieselmotoren und NOx (Stickstoffoxide) unter den verschiedenen klimatischen Bedingungen in Europa, einschließlich Lettlands, wo dies ein wichtiger Sachverhalt ist, bei Temperaturen unter -10 °C, in der Praxis noch nicht unter Beweis gestellt. Lettland ist daher besorgt darüber, ob es möglich ist, innerhalb von zwei Jahren eine wirksame und allgemein anwendbare Prüfmethode zu entwickeln, und spricht sich für einen Übergangszeitraum von mindestens fünf Jahren nach der Genehmigung der Methode aus, um die praktische Einsatzbereitschaft zu gewährleisten.

**Regelmäßige Unterwegskontrollen der NOx-Emissionen:** Um berechtigte Erwartungen zu wahren, sollten die Fristen für Durchführungsbestimmungen, Methoden und Ausrüstung sowohl für die technische Überwachung als auch für Unterwegskontrollen identisch sein. Lettland hält es daher für erforderlich, auch für die NOx-Kontrolle von Dieselmotoren bei technischen Unterwegskontrollen eine Übergangsfrist vorzusehen.

**Herstellerinformationen und gründliche Kontrolle elektronischer Systeme mit dem OBD-Analysetool (*on-Board-Diagnosesystem*):** Lettland unterstützt, dass durch den Vorschlag dazu angeregt wird, den Rahmen vor dem Hintergrund technologischer Entwicklungen zu aktualisieren. Um eine wirksame Überprüfung der in Anhang I Gruppe 10 des (elektronische Sicherheitssysteme) festgelegten Anforderungen zu gewährleisten, hält es Lettland gleichzeitig für erforderlich, diese Technologie schrittweise einzuführen und in einem ersten Schritt ein Pilotprojekt durchzuführen, nach dessen Abschluss die Anwendbarkeit und Wirksamkeit der Überprüfungstechnologie bewertet werden kann. Lettland ist der Auffassung, dass ein spezielles Prüfgerät erforderlich ist, das als Voraussetzung in den Anwendungsbereich von Anhang II aufgenommen und eine gesonderte Umsetzungsfrist von fünf Jahren festgelegt wird.

**Grenzwert für die Partikelzahl (PN):** Lettland weist auf die Risiken hin, die mit der vorgeschlagenen Senkung des Schwellenwerts für Partikelzahlwerte ohne Übergangszeitraum von den derzeit empfohlenen 1 000 000 1/cm<sup>3</sup> auf 250 000 1/cm<sup>3</sup> verbunden sind. Als geeignetere Lösung betrachten wir einen Übergangszeitraum von zwei Jahren mit einem Schwellenwert von 1 000 000 1/cm<sup>3</sup>, nach dessen Ablauf der Schwellenwert gesenkt werden könnte, wenn sich der Einsatz von Technologien in der Praxis bewährt und die Mitgliedstaaten einem solchen Ansatz zustimmen.

**Befristete Prüfbescheinigungen und Sanktionen:** Lettland unterstützt Fortschritte bei der Harmonisierung der Rahmenbedingungen für befristete Prüfbescheinigungen. Da derzeit jedoch in den einzelnen Mitgliedstaaten nach wie vor unterschiedliche Anforderungen an die technische Überwachung gelten, stellt Lettland praktische Probleme fest, die auf das Fehlen gemeinsamer Kriterien und Überprüfung zurückzuführen sind. Darüber hinaus wird mit dem vorgeschlagenen Wortlaut die Verwendung der vorläufigen Bescheinigung nicht ausdrücklich eingeschränkt, d. h. sie sollte nur verwendet werden, um in den Mitgliedstaat, in dem das Fahrzeug zugelassen ist, zurückzukehren, um die ordentliche technische Überprüfung durchzuführen, und zwar unverzüglich nach der Rückkehr in den Zulassungsmitgliedstaat.

**Anwendung von Sanktionen:** Lettland ist besorgt über die verbindliche Anforderung, Sanktionen für die Manipulation von Fahrzeugsystemen sowohl bei der technischen Überwachung als auch bei Unterwegskontrollen zu verhängen. Da bei beiden Inspektionsarten nicht bewertet wird, warum eine Anlage oder ein System nicht funktioniert und ob die Gründe das Ergebnis von Manipulationen sind oder sein könnten, sind wir der Ansicht, dass die Anforderung wirksame Sanktionen vorzusehen, in ihrem vorgeschlagenen Wortlaut deklaratorisch ist und keinen praktischen Mehrwert hat.“