



Brüssel, den 19. Dezember 2025
(OR. en)

17050/25

Interinstitutionelles Dossier:
2025/0422 (COD)

SIMPL 218
ANTICI 220
MI 1084
TRANS 664
ENV 1432
ENT 296
SOC 860
CODEC 2186

VORSCHLAG

Absender:	Frau Martine DEPREZ, Direktorin, im Auftrag der Generalsekretärin der Europäischen Kommission
Eingangsdatum:	17. Dezember 2025
Empfänger:	Frau Thérèse BLANCHET, Generalsekretärin des Rates der Europäischen Union
Nr. Komm.dok.:	COM(2025) 993 final
Betr.:	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

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument COM(2025) 993 final.

Anl.: COM(2025) 993 final



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Straßburg, den 16.12.2025
COM(2025) 993 final

2025/0422 (COD)

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

{SWD(2025) 1056 final}

BEGRÜNDUNG

1. KONTEXT DES VORSCHLAGS

• Gründe und Ziele des Vorschlags

Die Wertschöpfungskette der Automobilindustrie ist eine Säule der EU-Wirtschaft. Auf sie entfallen 589,3 Mrd. EUR und 3,7 % der gesamten Wertschöpfung des europäischen BIP und sie beschäftigt 10,6 Millionen Europäer direkt¹.

In einem zunehmend unberechenbaren Handelsumfeld ist eine anhaltend robuste und wettbewerbsfähige Automobilindustrie ausschlaggebend, um die strategische Autonomie und die globale wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der EU zu wahren.

In ihren jüngsten hochrangigen Berichten kommen Enrico Letta und Mario Draghi² in ihrer Analyse zu dem Schluss, dass es oberste Priorität haben muss, den Regelungsaufwand zu verringern und die EU-Rechtsvorschriften zu vereinfachen. Der bestehende Regelungsrahmen bietet zwar Berechenbarkeit und trägt dazu bei, dass wir unsere gemeinsamen politischen Ziele erreichen, doch sollte er der Industrie keine unangemessenen Belastungen und Kosten auferlegen. Wie Vertreter der Automobilindustrie in der EU kürzlich betonten, hat die große Zahl von Gesetzen³, welche die europäischen Fahrzeughersteller vom jetzigen Zeitpunkt bis 2030 einhalten müssen, in bestimmten Fällen Forschungs- und Entwicklungskosten von bis zu 25 %⁴ zur Folge.

In ihren politischen Leitlinien für die Europäische Kommission 2024-2029⁵ legte Präsidentin von der Leyen eine Vision dar, deren Schwerpunkt auf nachhaltigem Wohlstand und der Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit in ganz Europa liegt, und betonte, dass die Geschäftstätigkeit beschleunigt und erleichtert werden muss. Mit der Annahme des Kompasses für Wettbewerbsfähigkeit im Januar 2025⁶, gefolgt vom Deal für eine saubere Industrie im Februar 2025⁷ und der Mitteilung über die Umsetzung und Vereinfachung „Ein einfacheres und schnelleres Europa“ wurde diese Aussage weiter ausgeführt⁸. Ein gestraffter Regelungsrahmen mit verringertem Verwaltungsaufwand war dort als ein Eckpfeiler dieses neuen Fahrplans zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit genannt.

¹ Zahlen gemäß von Eurostat-FIGARO-Daten: <https://ec.europa.eu/eurostat/web/esa-supply-use-input-tables/information-data#figaro>.

² Draghi-Bericht über die Wettbewerbsfähigkeit der EU https://commission.europa.eu/topics/competitiveness/draghi-report_en.

³ Vorschlag der ACEA für einen vereinfachten Rechtsrahmen <https://www.acea.auto/publication/acea-proposal-for-simplified-regulatory-framework/>.

⁴ Strategiepapier der ACEA „EU regulatory framework for the decarbonisation of road transport“ (EU-Rechtsrahmen für die Dekarbonisierung des Straßenverkehrs), <https://www.acea.auto/files/ACEA-policy-paper-EU-regulatory-framework-for-the-decarbonisation-of-road-transport.pdf>.

⁵ Politische Leitlinien 2024-2029, https://commission.europa.eu/priorities-2024-2029_de.

⁶ Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Europäischen Rat, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen — Ein Kompass für eine wettbewerbsfähige EU, COM(2025) 30 final, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=CELEX%3A52025DC0030>.

⁷ Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen: Der Deal für eine saubere Industrie: Ein gemeinsamer Fahrplan für Wettbewerbsfähigkeit und Dekarbonisierung (COM(2025) 85 final), <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=CELEX%3A52025DC0085>.

⁸ Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen: Ein einfacheres und schnelleres Europa: Mitteilung über die Umsetzung und Vereinfachung (COM(2025) 47 final), <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=celex:52025DC0047>.

Im Einklang mit dieser Agenda zur Vereinfachung wurde in dem im März 2025 angenommenen Aktionsplan für die europäische Automobilindustrie⁹ festgelegt, dass die Kommission in Absprache mit den Interessenträgern ein Paket zur Vereinfachung der Rechtsvorschriften für die Automobilindustrie ausarbeitet, das für eine verbesserte Kohärenz und Einheitlichkeit der verschiedenen rechtlichen Anforderungen sorgt. Darüber hinaus wurde in diesem Zusammenhang auch die Absicht der Kommission angekündigt, beim Ausarbeiten neuer Legislativvorschläge genügend Vorlaufzeit für die Branche vorzusehen, damit diese die Produktentwicklungsprozesse auf die neuen rechtlichen Anforderungen für Kraftfahrzeuge abstimmen können. Angesichts der zunehmend komplexen Fahrzeugentwicklungen und -architekturen, einschließlich Software und KI-Modellen, und des zunehmenden Autonomiegrads ist diese Vereinfachungsagenda besonders wichtig.

Gemäß den oben genannten Verpflichtungen werden durch das Omnibus-Paket für die Automobilindustrie einige Bestimmungen und Verfahren der folgenden Rechtsakte vereinfacht und gestrafft, um die folgenden spezifischen Ziele zu erreichen:

- Beseitigung regulatorischer Hindernisse für die weitere Verbreitung leichter Elektronutzfahrzeuge

Aufgrund des Gewichts ihrer Batterie sind leichte Elektronutzfahrzeuge schwerer. Zwar entsprechen ihre Nutzlast und ihre Anwendungsfälle denen leichter Nutzfahrzeuge mit Verbrennungsmotor und einer zulässigen Gesamtmasse unter 3,5 Tonnen, doch unterliegen sie den Vorschriften über Lenk- und Ruhezeiten, die den Einbau und Einsatz eines Fahrtenschreibers für Nutzfahrzeuge mit einer zulässigen Höchstmasse über 3,5 Tonnen vorschreiben, wie auch die Ausstattung mit einem Geschwindigkeitsbegrenzer. Wegen dieser Anforderungen und aufgrund der mit dem Einbau und Einsatz eines Fahrtenschreibers¹⁰ und eines Geschwindigkeitsbegrenzers verbundenen Kosten sind solche leichten Elektrofahrzeuge mit einer Masse über 3,5 Tonnen für die Kunden – darunter viele KMU und Kleinstunternehmen – weniger attraktiv. Dieser zusätzliche Aufwand behindert die weitere Verbreitung elektrischer Vans im Vergleich zu ähnlichen Vans mit Verbrennungsmotor, was es den Fahrzeugherstellern möglicherweise erschwert, die CO₂-Leistungsziele für leichte Nutzfahrzeuge zu erreichen.

Bei der jüngsten Überarbeitung der EU-Führerscheinrichtlinie wurde dieses Problem erkannt und berücksichtigt¹¹. Demnach wird ein Führerschein der Klasse B nach Erstaussstellung zwei Jahre lang für Fahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse von über 3,5 Tonnen gelten, nicht aber für Fahrzeuge von über 4,25 Tonnen.

⁹ Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen: Aktionsplan für die europäische Automobilindustrie, COM(2025) 95 final, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=celex:52025DC0095>.

¹⁰ Der Fahrtenschreiber ist das Gerät, mit dem Lenkzeiten, Fahrtunterbrechungen und Ruhepausen sowie sonstige Arbeitszeiten und die Bereitschaft von Fahrern im Bereich der Güter- oder Personenbeförderung im Straßenverkehr aufgezeichnet werden.

¹¹ Richtlinie (EU) 2025/2205 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Oktober 2025 über den Führerschein, zur Änderung der Verordnung (EU) 2018/1724 des Europäischen Parlaments und des Rates und der Richtlinie (EU) 2022/2561 des Europäischen Parlaments und des Rates und zur Aufhebung der Richtlinie 2006/126/EG des Europäischen Parlaments und des Rates und der Verordnung (EU) Nr. 383/2012 der Kommission (ABl. L, 2025/2205, 5.11.2025, <http://data.europa.eu/eli/dir/2025/2205/oj>).

Verordnung (EG) Nr. 561/2006¹²: Diese Verordnung regelt Lenkzeiten, Fahrtunterbrechungen und Ruhezeiten für Fahrer von Fahrzeugen im Güter- sowie Personenkraftverkehr auf der Straße. Sie soll einen fairen Wettbewerb der Kraftverkehrsunternehmen gewährleisten, die Arbeitsbedingungen der Fahrer verbessern und zur Straßenverkehrssicherheit beitragen. Das wichtigste Gerät zur Überwachung der Lenk- und Ruhezeiten ist der Fahrtenschreiber. Einbau, Bauart und Verwendung von Fahrtenschreibern sind in der Verordnung (EU) Nr. 165/2014¹³ geregelt.

Verordnung (EU) 2019/2144¹⁴: Sie ist auch als Verordnung über die allgemeine Produktsicherheit bekannt und in ihr sind die EU-Anforderungen an die Fahrzeugsicherheit für die Typgenehmigung festgelegt, einschließlich der Anforderungen, welche die besonderen Anliegen ungeschützter Verkehrsteilnehmer wie Fußgänger und Radfahrer berücksichtigen. Außerdem schreibt diese Verordnung Geschwindigkeitsbegrenzer für Fahrzeuge der Klasse N₂¹⁵ vor.

- Senkung der Anpassungskosten bezüglich der Euro-7-Emissionsprüfungen

Nach Artikel 14 Absatz 7 der Euro-7-Verordnung (EU) 2024/1257¹⁶ müssen die Methoden zur Messung von Abgasemissionen den Vorgaben der Verordnung (EU) 2017/1151¹⁷ (Euro 6)

¹² Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. März 2006 zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr und zur Änderung der Verordnungen (EWG) Nr. 3821/85 und (EG) Nr. 2135/98 des Rates sowie zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates (ABl. L 102 vom 11.4.2006, S. 1, <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj/deu>).

¹³ Verordnung (EU) Nr. 165/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Februar 2014 über Fahrtenschreiber im Straßenverkehr, zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates über das Kontrollgerät im Straßenverkehr und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr (ABl. L 60 vom 28.2.2014, S. 1, <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2014/165/oj/deu>).

¹⁴ Verordnung (EU) 2019/2144 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. November 2019 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge im Hinblick auf ihre allgemeine Sicherheit und den Schutz der Fahrzeuginsassen und von ungeschützten Verkehrsteilnehmern, zur Änderung der Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 78/2009, (EG) Nr. 79/2009 und (EG) Nr. 661/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates sowie der Verordnungen (EG) Nr. 631/2009, (EU) Nr. 406/2010, (EU) Nr. 672/2010, (EU) Nr. 1003/2010, (EU) Nr. 1005/2010, (EU) Nr. 1008/2010, (EU) Nr. 1009/2010, (EU) Nr. 19/2011, (EU) Nr. 109/2011, (EU) Nr. 458/2011, (EU) Nr. 65/2012, (EU) Nr. 130/2012, (EU) Nr. 347/2012, (EU) Nr. 351/2012, (EU) Nr. 1230/2012 und (EU) 2015/166 der Kommission (ABl. L 325 vom 16.12.2019, S. 1, <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj/deu>).

¹⁵ Gemäß der Definition in Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe b Ziffer ii der Verordnung (EU) 2018/858: Kraftfahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse über 3,5 Tonnen bis höchstens 12 Tonnen.

¹⁶ Verordnung (EU) 2024/1257 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. April 2024 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen und Motoren sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge hinsichtlich ihrer Emissionen und der Dauerhaltbarkeit von Batterien (Euro 7), zur Änderung der Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 715/2007 und (EG) Nr. 595/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates, der Verordnung (EU) Nr. 582/2011 der Kommission, der Verordnung (EU) 2017/1151 der Kommission, der Verordnung (EU) 2017/2400 der Kommission und der Durchführungsverordnung (EU) 2022/1362 der Kommission (ABl. L, 2024/1257, 8.5.2024, <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj/deu>).

¹⁷ Verordnung (EU) 2017/1151 der Kommission vom 1. Juni 2017 zur Ergänzung 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

entsprechen. Zwar waren in Euro 6 spezifische – deutlich höhere – Emissionsgrenzwerte für Laborprüfungen bei niedrigen Temperaturen festgelegt, doch enthält die Euro-7-Verordnung keine speziellen Emissionsgrenzwerte für dieses spezifische Prüfverfahren. Die Anforderung zur Einhaltung der allgemeinen Emissionsgrenzwerte im Zuge solcher Laborprüfungen bei niedrigen Temperaturen läuft der Absicht von Artikel 14 Absatz 7 zuwider und würde den Regelungsaufwand für die Fahrzeughersteller und die nationalen Typgenehmigungsbehörden erhöhen, ohne dass sich Vorteile hinsichtlich der Umweltleistung ergeben.

Darüber hinaus sieht der Anhang V der Euro-7-Verordnung Prüfungen je nach Fahrzeugtyp zur Typgenehmigung von Motoren schwerer Nutzfahrzeuge vor. Diese Anforderung generiert unnötigen Verwaltungs- und Regelungsaufwand, denn dadurch vervielfachen sich die Prüfungen, ohne zusätzlichen Umweltnutzen zu bieten. Das steht nicht im Einklang mit der Absicht der gesetzgebenden Organe, die Emissionsgrenzwerte für schwere Nutzfahrzeuge zu verschärfen und dabei die etablierten Prüfverfahren gemäß der Euro-6-Verordnung beizubehalten.

Abschließend enthält die Euro-7-Verordnung keine konkreten Vorgaben zu den Verarbeitungsmethoden für Daten, die aus On-Board-Überwachungssystemen (OBM-Systemen) und On-Board-Überwachungseinrichtungen für den Kraftstoff- und/oder Stromverbrauch (OBFCM-Einrichtungen) in Euro-7-Fahrzeugen stammen, was zu uneinheitlichen, ineffizienten Ansätzen führen könnte, durch die sich die Kosten für die Fahrzeughersteller und Behörden erhöhen.

Verordnung (EU) 2024/1257: Auch als Euro-7-Verordnung bekannt. Sie gilt für die Typgenehmigung von Fahrzeugen, Motoren und diesbezüglichen Systemen und Bauteilen hinsichtlich ihrer Emissionen und der Haltbarkeit von Batterien. Außerdem sind darin Maßnahmen zur On-Board-Überwachung von Emissionen, Batterieleistung und Emissionsleistung während der gesamten Lebensdauer eines Fahrzeugs eingeführt.

- Verbesserung der Kohärenz und Vermeidung der Marktfragmentierung (Geräuschpegel, Interoperabilität von Fahrzeugen mit Ladeinfrastruktur und Stromnetz)

In der Verordnung (EU) Nr. 540/2014¹⁸ sind verbindliche Geräuschpegelgrenzwerte für verschiedene Fahrzeugklassen und die Entwicklung akustischer Fahrzeug-Warnsysteme (AVAS) für Elektrofahrzeuge festgelegt. Gleichzeitig ist in der EU-Fahrzeugtypgenehmigungsverordnung die Einhaltung der UN-Regelungen über Geräuschpegel und akustische Fahrzeug-Warnsysteme (AVAS) als Alternative anerkannt. Da die Verordnung (EU) Nr. 540/2014 keinen Mechanismus zur Aktualisierung der Anforderungen im Einklang mit den Entwicklungen auf Ebene der Vereinten Nationen vorsieht, ist ein paralleles Regelwerk für Kraftfahrzeug-Typgenehmigungen entstanden, was potenzielle

(Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang zu Fahrzeugreparatur- und -wartungsinformationen, zur Änderung der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates, der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 der Kommission sowie der Verordnung (EU) Nr. 1230/2012 der Kommission und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 der Kommission (ABl. L 175 vom 7.7.2017, S. 1, <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2017/1151/oj/deu>).

¹⁸ Verordnung (EU) Nr. 540/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. April 2014 über den Geräuschpegel von Kraftfahrzeugen und von Austauschschalldämpferanlagen sowie zur Änderung der Richtlinie 2007/46/EG und zur Aufhebung der Richtlinie 70/157/EWG (ABl. L 158 vom 27.5.2014, S. 131, <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2014/540/oj/deu>).

Schlupflöcher öffnet und für die Automobilindustrie und die nationalen Behörden, die für Typgenehmigungen und Marktüberwachung zuständig sind, zu Unstimmigkeiten führt.

Verordnung (EU) Nr. 540/2014: Die Verordnung (EU) Nr. 540/2014 soll die Hauptgeräuschquellen, die von Kraftfahrzeugen ausgehen, senken. In der Verordnung sind Geräuschpegelgrenzwerte für die diversen Fahrzeugklassen festgelegt, und sie enthält Vorschriften zur Kennzeichnung und zu Verbraucherinformationen sowie zur Entwicklung akustischer Fahrzeug-Warnsysteme (AVAS) für Elektrofahrzeuge.

Da sich die Technologie batteriebetriebener Elektrofahrzeuge rasant weiterentwickelt und die Marktdurchdringung von Elektrofahrzeugen zunimmt, wird die Interoperabilität von Fahrzeugen, Ladeinfrastruktur und Stromnetz immer wichtiger und kritischer. Ein harmonisierter Ansatz für Interoperabilität ist – auf EU-Ebene – entscheidend, um die Fragmentierung bestimmter technischer Anforderungen zu vermeiden, die gegenwärtig außerhalb des Rahmens der Fahrzeug-Typgenehmigungen entwickelt werden. Das gilt insbesondere für die Umsetzung der überarbeiteten Netzkodizes (DDC 2.0 – Verordnung (EU) 2016/1388¹⁹ und RfG 2.0 – Verordnung (EU) 2016/631²⁰). Es wird daher nötig sein, dass batteriebetriebene Elektrofahrzeuge bestimmte technische Anforderungen erfüllen, damit gewährleistet ist, dass sie harmonisierte Fähigkeiten aufweisen, und interoperable „Vehicle-to-Grid“-Dienste (V2G) möglich sind. Aus diesen Gründen sollte die Kommission in der Verordnung (EU) 2018/858²¹ eine diesbezügliche Befugnis erhalten.

Verordnung (EU) 2018/858: Diese Verordnung bildet den allgemeinen Rahmen der EU-weiten Vorschriften über technische Anforderungen und Verfahren. Damit soll gewährleistet werden, dass neue Typen von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern die von der EU genehmigten Sicherheits- und Umweltschutzanforderungen erfüllen. Mit ihr wird beabsichtigt, das Qualitätsniveau und die Unabhängigkeit der Fahrzeug-Typgenehmigungen zu erhöhen.

- Die Verbreitung kleiner, bezahlbarer Elektrofahrzeuge beschleunigen

Gegenwärtig mangelt es auf dem europäischen Markt an kleinen, bezahlbaren Elektrofahrzeugen. Im Vergleich zum Jahr 2019 haben die Fahrzeugsegmente A und B insgesamt eine Verkaufsmenge in Höhe von 1,6 Mio. eingebüßt. Im Jahr 2024 entfielen 70 % der verkauften neuen batteriebetriebenen Elektrofahrzeuge auf große Fahrzeuge (Segmente E

¹⁹ Verordnung (EU) 2016/1388 der Kommission vom 17. August 2016 zur Festlegung eines Netzkodex für den Lastanschluss (ABl. L 223 vom 18.8.2016, S. 10, <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj/deu>).

²⁰ Verordnung (EU) 2016/631 der Kommission vom 14. April 2016 zur Festlegung eines Netzkodex mit Netzanschlussbestimmungen für Stromerzeuger (ABl. L 112 vom 27.4.2016, S. 1, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=CELEX%3A32016R0631&qid=1765439921702>).

²¹ Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Mai 2018 über die Genehmigung und die Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge, zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 715/2007 und (EG) Nr. 595/2009 und zur Aufhebung der Richtlinie 2007/46/EG (ABl. L 151 vom 14.6.2018, S. 1, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=CELEX%3A02018R0858-20240701>).

und F) und SUV²². Dies geht mit einem allgemeinen Trend steigender Fahrzeugpreise in der gesamten EU einher. Damit wird der Besitz eines eigenen Fahrzeugs für viele Haushalte der Mittelschicht zunehmend unerreichbar. Daher kündigte die Kommissionspräsidentin im September 2025 eine Initiative zugunsten kleiner bezahlbarer Kraftfahrzeuge an, die Anreize für den Markt der kleinen Elektrofahrzeuge schaffen soll. Dies erfordert gezielte Regulierungsmaßnahmen. Die Kommission wird sich bemühen, neue Anforderungen zehn Jahre lang nicht zu verändern, und sie wird in den CO₂-Emissionsnormen für kleine Elektrofahrzeuge gezielte Anreize vorschlagen. Unter anderem kann diese Initiative auch zu steuerlichen Anreizen (wie Subventionsregelungen) und zu nichtsteuerlichen Anreizen (etwa reservierte Parkplätze) führen, die gegebenenfalls mit den Vorschriften über staatliche Beihilfen vereinbar sind. Für diese Zwecke ist es erforderlich, in den Rechtsvorschriften für Kraftfahrzeuge eine Bestimmung des Begriffs „kleines Elektrofahrzeug“ einzufügen, die für gezielte Maßnahmen in den EU-Rechtsvorschriften und seitens der Mitgliedstaaten anwendbar ist. Das würde den Unternehmen Vereinfachungen bringen, das Geschäftsszenario für den rentablen Bau kleiner erschwinglicher Elektrofahrzeuge in Europa stärken und die Preise für die Verbraucher senken.

Der vorliegende Vorschlag ist nur ein erster Schritt zur Umsetzung der Agenda zur Vereinfachung für die europäische Automobilindustrie. Er umfasst nur eine begrenzte Zahl gezielter und wirksamer Vereinfachungsmaßnahmen. Im Kontext der Vereinfachung brachten Interessenträger weitere Themen zur Vereinfachung des Regelungsrahmens für die Automobilindustrie zur Sprache. Diese Fragestellungen sind in diesem Omnibus-Paket nicht behandelt, werden aber im Zuge der Weiterentwicklung und bei der Umsetzung der Rechtsvorschriften für Kraftfahrzeuge berücksichtigt. Im Rahmen der Konsultationen mit den Interessenträgern hatte der Verband der europäischen Automobilhersteller (ACEA) rund 130 anstehende, die Automobilindustrie betreffende Rechtsvorschriften angeführt.²³

Jedoch enthält diese Liste des ACEA fast 70 in UN-Regelungen aktualisierte Punkte, die gegenwärtig nicht alle im EU-Recht verbindlich geregelt sind. Daraus hat die Europäische Kommission etwa 40 Änderungen bestehender oder neuer UN-Regelungen ermittelt, die sie in der EU aufschieben oder nicht annehmen wird.

Darüber hinaus wird sich die Agenda zur Vereinfachung auf die folgenden allgemeinen Grundsätze stützen:

Gruppierung rechtlicher Anforderungen

²² Der Begriff „Fahrzeugsegmente“ bezieht sich auf informelle, auf dem europäischen Markt gebräuchliche Größenklassen. Segment A: Kleinwagen (z. B. sehr kleine Stadtfahrzeuge). Segment B: Kleinwagen. Segment C: Wagen der unteren Mittelklasse. Segment D: Wagen der oberen Mittelklasse. Segment E: Wagen der Oberklasse. Segment F: Luxuswagen. Diese Kategorien sind beschreibende Konventionen, keine gesetzlich festgelegten Klassen.

²³ REACH-Verordnung; Verordnung über die Einstufung, Kennzeichnung und Verpackung von Stoffen und Gemischen; Verordnung persistente organische Schadstoffe; Batterieverordnung; Erneuerbare-Energien-Richtlinie; Datenverordnung; Verordnung über fluoridierte Treibhausgase; Richtlinie zur Beschränkung der Verwendung bestimmter gefährlicher Stoffe; Verordnung zu kritischen Rohstoffen; europäische Verordnung für nachhaltige Produkte; Funkanlagenrichtlinie; Niederspannungsrichtlinie; Richtlinie über die elektromagnetische Verträglichkeit; Richtlinie über pyrotechnische Gegenstände; Verordnung über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe; Verordnung über künstliche Intelligenz; Marktüberwachungsverordnung; Richtlinie über Druckeinrichtungen; Richtlinie über einfache Druckbehälter; Richtlinie über ortsbewegliche Druckgeräte; Richtlinie über intelligente Verkehrssysteme; Netzkodex für Netzanschlüsse; Cyberresilienzverordnung; Maschinenverordnung; Richtlinie über die technische Überwachung.

Bei der Vorgabe verbindlicher Fristen im Hinblick auf den Geltungsbeginn im Sekundärrecht könnte die Kommission neue fahrzeugspezifische rechtliche Anforderungen in Gruppen zusammenfassen, es sei denn, der Gesetzgeber hat per Rechtsakt ein anderes Datum festgelegt. So ergäbe sich ein einheitliches „Datum für die Einhaltung der Kraftfahrzeug-Vorschriften“, was den Unternehmen deren Einhaltung erleichtern würde.

Darüber hinaus wird die Kommission, soweit rechtlich möglich, dafür sorgen, dass ein Mechanismus für nicht automobilbezogene spezifische Rechtsvorschriften eingesetzt wird, der gewährleistet, dass Anforderungen, die für die Automobilindustrie relevant sind, zeitgleich mit dem genannten „Datum der Einhaltung“ in Kraft treten.

Berücksichtigung von Vorlaufzeiten für die Industrie

Im Aktionsplan für die europäische Automobilindustrie hat sich die Kommission verpflichtet, in ihren Legislativvorschlägen dem Industriezweig ausreichend Vorlaufzeit einzuräumen, damit er die neuen rechtlichen Anforderungen in den Produktentwicklungsprozess integrieren kann. Die Kommission steht bereit, diesen allgemeinen Grundsatz zu achten, doch lässt er sich nicht mittels Omnibus-Rechtsakt in eine rechtliche Verpflichtung umwandeln.

Anwendungsbereich der neuen rechtlichen Anforderungen

In den fahrzeugspezifischen Rechtsvorschriften gibt es für neue Fahrzeugtypen und für Neufahrzeuge bestehender Typen stets unterschiedliche Fristen für den Geltungsbeginn, um dem Umstand Rechnung zu tragen, dass Neuentwicklungen notwendig sind. In bestimmten Fällen, etwa bei der eCall-Verordnung, sind nur für neue Fahrzeugtypen Anforderungen festgelegt worden. Die Entscheidung, bestehende Fahrzeugtypen nicht zu regulieren, ist von Fall zu Fall zu treffen. Dabei sind die Kosten der Neuentwicklung bestehender Fahrzeuge zu berücksichtigen – diese können sich stark auf Kleinfahrzeuge mit geringeren Gewinnspannen auswirken – sowie die Vorteile der neuen rechtlichen Anforderungen.

Vereinfachung des Typgenehmigungsrahmens

Angesichts der zunehmend schnellen Innovation in der Industrie, insbesondere unter Beachtung der Trends im Bereich des autonomen Fahrens und der Software-Updates, ist es angemessen, das Vereinfachungspotenzial des EU-Typgenehmigungsrahmens für Kraftfahrzeuge abzuschätzen. Die Komplexität der Rechtsvorschriften kann den EU-Herstellern im globalen Wettbewerb mit Herstellern aus anderen Ländern zum Nachteil gereichen.

Im Jahr 2026 wird die Kommission die Verordnung (EU) 2018/858 über den Rahmen der Kraftfahrzeug-Typgenehmigungen evaluieren. Das wird dazu beitragen, das Potenzial zur Senkung der Prüf- und Berichterstattungskosten für die Automobilindustrie zu untersuchen. Eine vorläufige Analyse seitens der Kommissionsdienststellen hat Potenzial in Bezug darauf zutage gefördert, die Zahl der Laborprüfungen bei der Typgenehmigung zu verringern, und zwar mittels verstärkter virtueller Prüfverfahren und Risikobewertungsverfahren, um die bestmögliche Kombination von Ex-ante-Prüfungen mit der Überwachung im Betrieb (wie bereits in der Euro-7-Verordnung angewendet, wo eine On-Board-Überwachung des Emissionsverhaltens die weniger strengen Ex-ante-Prüfungen ergänzt) zu ermitteln.

• Kohärenz mit den bestehenden Vorschriften in diesem Bereich

Der Vorschlag ist Teil eines Maßnahmenpakets zur Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Automobilindustrie. Es zielt darauf ab, die Verwaltungs- und Anpassungskosten für die

Industrie zu senken, um einen gut funktionierenden Binnenmarkt für Kraftfahrzeuge zu gewährleisten und gleichzeitig das im Rechtsrahmen festgelegte hohe Sicherheits- und Umweltschutzniveau aufrechtzuerhalten.

- **Kohärenz mit der Politik der Union in anderen Bereichen**

Diese Initiative trägt zur Vereinfachung des Regelungsrahmens für die Automobilindustrie bei, wie im **Aktionsplan für die europäische Automobilindustrie** angekündigt. Sie gehört zu einem Automobilpaket, wie auch die Überarbeitung der CO₂-Leistung von Pkw und Kleinlastwagen, die Dekarbonisierung von Unternehmensflotten und der Batterie-Booster, um die Wettbewerbsfähigkeit der EU-Automobilindustrie beim Wandel hin zu einer emissionsfreien Mobilität zu stärken.

Im Einklang mit dem Aktionsplan wird durch die vorliegende Initiative die Kohärenz und Einheitlichkeit der verschiedenen rechtlichen Anforderungen verbessert. So werden mit diesem Plan die Ziele der Agenda zur Vereinfachung und der Binnenmarktstrategie für die Automobilindustrie umgesetzt. Die Maßnahmen zur Vereinfachung wirken sich nicht auf die den einschlägigen Verordnungen zugrunde liegenden politischen Ziele aus. Die Maßnahmen tragen zur Dekarbonisierung der Automobilindustrie bei, denn sie beseitigen, im Einklang mit der CO₂-Leistung von Pkw und Vans, regulatorische Hürden, die die weitere Verbreitung leichter Elektronutzfahrzeuge behindern. Die Maßnahmen zur Vereinfachung wirken sich nicht auf die Umweltleistung von Fahrzeugen aus und sind voll und ganz mit den Umweltzielen – weniger Luftverschmutzung und Umgebungslärm durch Kraftfahrzeuge – vereinbar. Die Vereinfachungsmaßnahmen beeinträchtigen nicht die Sicherheitsleistung der Fahrzeuge und sind gänzlich mit der EU-Politik zur Straßenverkehrssicherheit vereinbar.

Darüber hinaus enthält die Digital-Omnibus-Verordnung²⁴ technische Änderungen der Rechtsvorschriften für den Digitalbereich bezüglich der Automobilbranche, die unter anderem den Geltungsbeginn von Bestimmungen über Hochrisiko-KI, die restliche Verarbeitung besonderer Kategorien personenbezogener Daten für Training, Erprobung und Betrieb von KI und die Konsolidierung der Bestimmungen des EU-Datenrechts umfassen.

2. RECHTSGRUNDLAGE, SUBSIDIARITÄT UND VERHÄLTNISMÄßIGKEIT

- **Rechtsgrundlage**

Der Vorschlag stützt sich im Einklang mit den ursprünglichen Rechtsgrundlagen für die Annahme der sektorspezifischen Rahmenregelungen, die mit dem vorliegenden Vorschlag geändert werden sollen, auf die Artikel 91 und 114 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union.

- **Subsidiarität (bei nicht ausschließlicher Zuständigkeit)**

Bei den zu ändernden Verordnungen handelt es sich um EU-Rechtsakte. Dementsprechend müssen diese Verordnungen auf EU-Ebene geändert werden.

²⁴ Vorschlag für eine VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES zur Änderung der Verordnungen (EU) 2016/679, (EU) 2018/1724, (EU) 2018/1725, (EU) 2023/2854 und der Richtlinien 2002/58/EG, (EU) 2022/2555 und (EU) 2022/2557 hinsichtlich der Vereinfachung des digitalen Rechtsrahmens und zur Aufhebung der Verordnungen (EU) 2018/1807, (EU) 2019/1150, (EU) 2022/868 und der Richtlinie (EU) 2019/1024 (Digital-Omnibus-Verordnung) (COM(2025) 837 final <https://digital-strategy.ec.europa.eu/de/library/digital-omnibus-regulation-proposal>).

- **Verhältnismäßigkeit**

Die Initiative geht nicht über das hinaus, was erforderlich ist, um die Ziele der Vereinfachung und der Verringerung des Verwaltungsaufwands zu erreichen, ohne den Schutz der menschlichen Gesundheit und der Umwelt zu gefährden.

- **Wahl des Instruments**

Mit diesem Vorschlag werden Verordnungen geändert, die im ordentlichen Gesetzgebungsverfahren angenommen wurden, weshalb die Änderungen dieser Verordnungen gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren durch eine Verordnung angenommen werden müssen.

3. ERGEBNISSE DER EX-POST-BEWERTUNG, DER KONSULTATION DER INTERESSENTRÄGER UND DER FOLGENABSCHÄTZUNG

- **Ex-post-Bewertung/Eignungsprüfungen bestehender Rechtsvorschriften**

Entfällt.

- **Konsultation der Interessenträger**

Im Kontext des strategischen Dialogs im Januar 2025 und der öffentlichen Konsultation, beide zum Thema der Zukunft der europäischen Automobilindustrie²⁵, wiesen führende Branchenvertreter auf die Notwendigkeit hin, den Regelungsrahmen zu vereinfachen. Anschließend erkundigte sich die Kommission in mehreren bilateralen Gesprächen, anhand schriftlicher Beiträge von Interessenträgern, die Vorschläge zur Vereinfachung der Rechtsvorschriften enthielten, und in einer Sitzung mit der Arbeitsgruppe „Kraftfahrzeuge“ nach den Perspektiven der Branche und anderer Interessenträger²⁶. Aus diesen Beiträgen der Interessenträger ergaben sich mehrere Vorschläge zur Vereinfachung oder Klarstellung bestimmter Bestimmungen in den Rechtsvorschriften über Kraftfahrzeuge und zur Beseitigung des unnötigen, durch diese Bestimmungen entstandenen Verwaltungsaufwands.

Am 14. Oktober 2025 führte die Europäische Kommission eine gezielte Konsultation der Interessenträger als Online-Umfrage durch, um Rückmeldungen über eine vorläufige Liste von Änderungen bestehender, die Automobilindustrie betreffender Vorschriften einzuholen. Diese Umfrage richtete sich an über 130 Interessenträger (68 Antworten) der Automobilbranche, darunter Fahrzeughersteller, Automobilzulieferer, Wirtschaftsverbände, Nichtregierungsorganisationen, Flottenbetreiber, nationale Typgenehmigungsbehörden, Marktüberwachungsbehörden und andere zuständige nationale Behörden. Darin waren die Interessenträger aufgefordert, zu einer vorläufigen Liste von Änderungen Stellung zu nehmen, nämlich zur Frage, ob sich die Maßnahmen ihren Erwartungen zufolge in wirtschaftlicher, sozialer oder umweltbezogener Hinsicht und bezüglich des Regelungsaufwands positiv, neutral oder negativ auswirken werden. Darüber hinaus erhielt die Kommission mehrere Positionspapiere von Interessenträgern mit zusätzlichen Vorschlägen, Daten und Kostenabschätzungen und berücksichtigte diese bei der Ausarbeitung des vorliegenden Vorschlags.

²⁵ Öffentliche Konsultation zur Zukunft der europäischen Automobilindustrie, https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/14487-Future-of-the-European-automotive-industry_de,

²⁶ Expertengruppe der Kommission mit Vertretern der Mitgliedstaaten und einem breiten Spektrum von Interessenträgern aus der Automobilindustrie und der Zivilgesellschaft.

Alle Interessengruppen sprachen sich nachdrücklich für die vorgeschlagenen Maßnahmen aus.

- **Folgenabschätzung**

Da dringend ein Vorschlag zur Lösung der festgestellten Probleme vorgelegt werden muss, um den Verwaltungsaufwand für Unternehmen und Behörden zu verringern, war es nicht möglich, eine Folgenabschätzung zu erstellen.

Jedoch ist diesem Vorschlag, gemäß den Grundsätzen der besseren Rechtsetzung, eine Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen beigelegt, die eine Analyse der Auswirkungen der vorgeschlagenen Maßnahmen enthält. Diese Analyse stützt sich auf vorhandene Daten und auf die im Zuge der gezielten Konsultation der Interessenträger und aus ihren schriftlichen Beiträgen erhobenen Informationen.

Auf Grundlage der verfügbaren Informationen wird davon ausgegangen, dass die Änderungen erhebliche jährliche Kosteneinsparungen von 706 Mio. EUR für die Branche, einschließlich KMU, Bürger und öffentliche Verwaltungen mit sich bringen.

- **Effizienz der Rechtsetzung und Vereinfachung**

Dieser Vorschlag ist Teil der Verpflichtung der Europäischen Kommission, den Regelungsaufwand für die Menschen, Unternehmen und die öffentliche Verwaltung in der EU zu verringern, um den Wohlstand und die Resilienz der EU zu fördern. Der Vorschlag zielt somit darauf ab, die Bestimmungen in Rechtsvorschriften für Automobile zu vereinfachen und unnötige Belastungen und Kosten für Unternehmen und Behörden zu verringern, ohne den Schutz der Umwelt und die Sicherheitsleistung von Fahrzeugen zu beeinträchtigen.

- **Grundrechte**

Der Vorschlag steht im Einklang mit den in der Charta der Grundrechte der Europäischen Union²⁷ verankerten Grundrechten und achtet die darin anerkannten Grundsätze. Die Verringerung des Verwaltungsaufwands für Unternehmen sollte zu gesellschaftlichen Vorteilen in Bezug auf die Schaffung von Wohlstand, Beschäftigung und Innovation führen. Gleichzeitig zielt der Vorschlag darauf ab, ein hohes Schutzniveau für die Umwelt und die Sicherheit von Fahrzeugen zu gewährleisten.

4. AUSWIRKUNGEN AUF DEN HAUSHALT

Diese Initiative wird mit keinen zusätzlichen Kosten für die Kommission verbunden sein.

5. WEITERE ANGABEN

- **Durchführungspläne sowie Überwachungs-, Bewertungs- und Berichterstattungsmodalitäten**

Die Kommission wird die Umsetzung und Anwendung neuer Bestimmungen sowie deren Einhaltung überwachen. Darüber hinaus unterliegen die durch diesen Vorschlag zu ändernden Verordnungen einer regelmäßigen Bewertung ihrer Effizienz und Wirksamkeit bei der Erreichung ihrer Ziele und der Bewertung ihrer Relevanz, ihrer Kohärenz und ihres Mehrwerts im Einklang mit den Grundsätzen der besseren Rechtsetzung. Dieser Vorschlag erfordert keinen Umsetzungsplan.

²⁷ ABl. C 326 vom 26.10.2012, S. 391, ELI: http://data.europa.eu/eli/treaty/char_2012/oj.

- **Ausführliche Erläuterung einzelner Bestimmungen des Vorschlags**

Vorgeschlagene Änderungen der **Verordnung (EG) Nr. 561/2006**: Die erste vorgeschlagene Änderung soll es den Mitgliedstaaten erlauben, ausschließlich im Inlandstransport eingesetzte Elektro-Vans der Klasse N₂²⁸ – mit einer zulässigen Gesamtmasse über 3,5 Tonnen, aber nicht über 4,25 Tonnen – von der Verpflichtung zum Einbau intelligenter Fahrtenschreiber auszunehmen und sie so ihren fossil angetriebenen Äquivalenten, den Diesel-Vans der Klasse N₁²⁹, gleichzustellen.

Die hauptsächlich erwartete Auswirkung der vorgeschlagenen Maßnahme sind Kostensenkungen für die Unternehmen, insbesondere für KMU, die die Hauptnutzer und Käufer solcher Vans sind, denn sie müssen in dem besagten Typ von Elektro-Van keine intelligenten Fahrtenschreiber mehr einbauen. Darüber hinaus wird die Abschaffung der Fahrtenschreiberpflicht auch den Verwaltungsaufwand bzw. die Kosten für Unternehmen und Fahrer verringern, da sie keine Fahrtenschreiber-Daten mehr herunterladen müssen (2 bis 4 Stunden pro Monat). Ferner werden durch günstigere Preise für Elektro-Vans der Klasse N₂ faire Wettbewerbsbedingungen mit den Diesel-Vans der Klasse N₁ geschaffen und so die weitere Verbreitung dieser Elektro-Vans gefördert.

Wohnmobile oder Wohnmobil-Gespanne über 7,5 Tonnen fallen ebenso in den Anwendungsbereich der Vorschriften über Lenk- und Ruhezeiten sowie über Einbau und Betrieb eines Fahrtenschreibers.

In der Rechtssache C-666/21 vor dem Gerichtshof der Europäischen Union (EuGH)³⁰ argumentierte ein Bürger, die Verordnungen (EG) Nr. 561/2006 und (EU) Nr. 165/2014 seien nicht für nichtgewerbliche Nutzer bestimmt und derartige Fahrzeuge seien nicht als gewerbliche Transportmittel zu behandeln. Der Gerichtshof entschied jedoch, dass solche Vorschriften für nichtgewerbliche Nutzer von Fahrzeugen über 7,5 Tonnen gelten könnten. Insbesondere hat der Gerichtshof entschieden, dass „der Begriff ‚Güterbeförderung im Straßenverkehr‘ ... die Beförderung umfasst, die mit einem Fahrzeug erfolgt, dessen zulässige Höchstmasse im Sinne von Art. 4 Buchst. m der Verordnung Nr. 561/2006 in geänderter Fassung 7,5 t übersteigt, und zwar auch dann, wenn das Fahrzeug seiner Ausstattung nach nicht nur als gelegentlicher privater Wohnbereich, sondern auch der Beladung mit Gütern zu nichtgewerblichen Zwecken dienen soll, ohne dass es dabei auf die Frage ankommt, wie schwer das Fahrzeug beladen werden darf und unter welcher Kategorie es im nationalen Straßenverkehrsregister eingetragen ist.“

Um den Rechtsrahmen im spezifischen Fall privat genutzter Wohnmobile mit einer zulässigen Höchstmasse über 7,5 Tonnen zu präzisieren und den Herstellern und Kunden solcher Fahrzeuge Rechtsklarheit zu verschaffen, umfasst die zweite vorgeschlagene Änderung die Anfügung eines neuen Buchstabens s in Artikel 13 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006, der den Mitgliedstaaten gestattet, Wohnmobile aus den Vorschriften über Lenk- und Ruhezeiten und über den Fahrtenschreiber auszunehmen. Darüber hinaus wird die geplante Ausnahme von der Fahrtenschreiberpflicht für diese Fahrzeuge zu geringeren Kosten und mehr Vertrauen bei jenen Fahrern führen, die Wohnmobile zu touristischen Zwecken nutzen.

²⁸ Gemäß Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe b Ziffer ii der Verordnung (EU) 2018/858 sind Fahrzeuge der Klasse N₂: Kraftfahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse über 3,5 Tonnen bis höchstens 12 Tonnen.

²⁹ Gemäß Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe b Ziffer i der Verordnung (EU) 2018/858 sind Fahrzeuge der Klasse N₁: Kraftfahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse von höchstens 3,5 Tonnen.

³⁰ Urteil des Gerichtshofs vom 2.3.2023, Åklagarmyndigheten, C-666/21, EU:C:2023:149.

Vorgeschlagene Änderungen der **Verordnung (EU) 2019/2144**: Gemäß der vorgeschlagenen Änderung sind Elektro-Vans der Klasse N₂ mit einer zulässigen Höchstmasse von 3,5 Tonnen bis 4,25 Tonnen von der Pflicht zum Einbau von Geschwindigkeitsbegrenzern auszunehmen. Das stellt sie den fossil angetriebenen Diesel-Vans der Klasse N₁ gleich. .

Die vorrangig erwarteten Auswirkungen der vorgeschlagenen Maßnahme sind geringere Kosten für Unternehmen, insbesondere für KMU, die die Hauptnutzer und Käufer solcher Vans sind. Über die Kostenersparnis durch das Wegfallen des Geschwindigkeitsbegrenzers hinaus erhöht sich auch die Flexibilität im Betrieb, denn es wird möglich, diese Fahrzeuge auf der Straße mit etwas höherer Geschwindigkeit zu fahren. Darüber hinaus wird durch faire Wettbewerbsbedingungen zwischen Diesel-Vans der Klasse N₁ und Elektro-Vans der Klasse N₂ in Form günstigerer Preise für Letztere die weitere Verbreitung dieser Elektro-Vans gefördert. Abschließend ist darauf hinzuweisen, dass sich diese Ausnahme voraussichtlich nicht nachteilig auf die Umweltverträglichkeit oder die Sicherheitsleistung der betroffenen Fahrzeuge auswirken wird. Vorgeschlagene Änderungen der **Verordnung (EU) 2024/1257**: Die Prüfung „Gasförmige Schadstoffe und PN bei Prüfung auf der Straße“ (RDE) deckt die Temperaturbedingungen der „Laborprüfung des Einflusses niedriger Temperaturen auf Emissionen“ gemäß den Tabellen 1 und 2 in Anhang V mit ab. Darüber, dass die Anforderungen an die Emissionen im praktischen Fahrbetrieb (von -7 °C bis 38 °C) erfüllt sein müssen, ist der Nachweis der Einhaltung der Emissionsanforderungen bei niedrigen Temperaturen (bei -7 °C) möglich, und es wird daher als gerechtfertigt betrachtet, die spezielle Niedertemperatur-Laborprüfung (Typ 6) abzuschaffen.

In der Frage der Auswirkungen der vorgeschlagenen Maßnahme geht es vorwiegend darum, die Absicht der gesetzgebenden Organe zu wahren, die Euro-6-Vorschriften gemäß Artikel 14 Absatz 7 der Verordnung (EU) 2024/1257 zu erfüllen, nämlich den Regelungsaufwand zu verringern, ohne Probleme bei der Einhaltung der Vorschriften zu schaffen, und Rechtssicherheit zu gewährleisten.

Eine weitere vorgeschlagene Maßnahme besteht darin, zur Typgenehmigung von Euro-7-Motoren (selbstständigen technischen Einheiten) nicht auf „Fahrzeugtypen“ sondern auf „Fahrzeugklassen“ Bezug zu nehmen, das heißt „Vorgeschriebene Nachweisprüfungen für alle Kraftstoffe, für die die Typgenehmigung erteilt wird, einzeln für ~~jeden Fahrzeugtyp~~ jede Fahrzeugklasse, sowie Konformitätserklärung für alle Kraftstoffe, alle Nutzlasten und alle abgedeckten Fahrzeugklassen“, jeweils in den Tabellen 3, 4, 7 und 8 von Anhang V der Verordnung (EU) 2024/1257“.

Gemäß den Erwartungen dürfte die vorgeschlagene Maßnahme den Regelungsaufwand – sowohl bezüglich der Verwaltung als auch bei den Prüfungen – erheblich verringern, ohne die Umweltstandards herabzusetzen. Wiederholte Motorprüfungen in unterschiedlichen Fahrzeugtypen mit identischer Technologie werden vermieden und die Kosten, die durch mehrfache Typgenehmigungen und Prüfverfahren entstehen, gesenkt. Die Maßnahme fördert die Marktstabilität und kann potenziell die Fahrzeugpreise senken, was Betreibern und Verbrauchern zugutekommt.

Eine weitere vorgeschlagene Maßnahme dient der Klarstellung, dass die Kommission die Befugnis besitzt, Maßnahmen zu entwickeln, die gewährleisten, dass die Daten aus der On-Board-Überwachung (OBM) und der On-Board-Überwachung für den Kraftstoffverbrauch (OBFCM) wirksam und auf harmonisierte Weise empfangen, zusammengestellt, verarbeitet und gespeichert werden, um die Leistung von Euro-7-Fahrzeugtypen im praktischen Fahrbetrieb zu überwachen.

Im Vergleich zur Entwicklung und Wartung eigener Systeme in jedem Mitgliedstaat könnte eine harmonisierte OBM/OBFCM-Dateninfrastruktur auf EU-Ebene erhebliche Kosteneinsparungen ermöglichen. Die Einsparungen ergeben sich aus Skaleneffekten, weniger Doppelarbeit und harmonisierten Compliance-Prozessen. Anstatt mit vielen nationalen Systemen zu interagieren, werden die Fahrzeughersteller in der Lage sein, standardisierte Daten einmalig zu übermitteln und so die Kosten der Software-Integration und Zertifizierung zu senken.

Da die **Verordnung (EU) Nr. 540/2014**^[OBJ] nunmehr hinfällig ist, lautet der Vorschlag, sie mit Wirkung zum 1. Juli 2027 aufzuheben. Darüber hinaus wird gemäß Artikel 14 der Verordnung (EU) Nr. 540/2014 die Richtlinie 70/157/EWG des Rates³¹ mit Wirkung zum 1. Juli 2027 aufgehoben. Um mögliche Rechtsunsicherheiten zu vermeiden, bestätigt der vorliegende Vorschlag, dass die Aufhebung zum selben Datum wie das Inkrafttreten erfolgt.

Um den Verweis auf die aufgehobene Verordnung zu ersetzen, umfasst der Vorschlag eine Änderung von Anhang II der **Verordnung (EU) 2018/858** durch Bezugnahme auf die Regelungen über Geräuschpegel der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UNECE): Regelung Nr. 51³² über die Geräuschemissionen von Fahrzeugen der Klassen M und N, Regelung Nr. 59³³ über Austauschschalldämpferanlagen und Regelung Nr. 138³⁴ über geräuscharme Straßenfahrzeuge oder akustische Fahrzeug-Warnsysteme (AVAS).

Die vorgeschlagenen Änderungen durch Bezugnahme auf UN-Regelungen würden faire Wettbewerbsbedingungen für die EU-Automobilhersteller beim weltweiten Verkauf ihrer Fahrzeuge schaffen, da durch sie verhindert wird, dass im Bereich der Geräuschpegel zwei Regelwerke zu befolgen sind. Außerdem würden die vorgeschlagenen Änderungen potenzielle Schlupflöcher beseitigen und einen einfacheren bzw. kohärenteren Rahmen für die Automobilindustrie, die Typgenehmigungs- und die Marktüberwachungsbehörden schaffen. Darüber hinaus käme der erweiterte Anwendungsbereich, der Lärmbelästigungen durch Fehlzündungen, Sound-Aktuatoren und Sound-Systemen einschränkt, der Gesellschaft und der Umwelt zugute. Vorgeschlagene Übergangsbestimmungen sollen einen reibungslosen Übergang der Branche zum geänderten Rechtsrahmen gewährleisten.

Vorgeschlagene Änderung der **Verordnung (EU) 2018/858**: Die erste vorgeschlagene Maßnahme zur Änderung dieser Verordnung ist eine neue Nummer 2.4 in Anhang I Teil A Nummer 2 der Verordnung (EU) 2018/858, in der eine Unterklasse der kleinen Elektrofahrzeuge definiert wird.

³¹ Richtlinie 70/157/EWG des Rates vom 6. Februar 1970 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über den zulässigen Geräuschpegel und die Auspuffvorrichtung von Kraftfahrzeugen (ABl. L 42 vom 23.2.1970, S. 16, <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/1970/157/oj/deu>).

³² Regelung Nr. 51 der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UNECE) – Einheitliche Bedingungen für die Genehmigung der Kraftfahrzeuge mit mindestens vier Rädern hinsichtlich ihrer Geräuschemissionen (ABl. L 138 vom 4.6.2018, S. 1, <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2018/798/oj/deu#>).

³³ Regelung Nr. 59 der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UNECE) – Einheitliche Bedingungen für die Genehmigung von Austauschschalldämpferanlagen (ABl. L, 2025/844, 30.4.2025, <http://data.europa.eu/eli/reg/2025/844/oj>).

³⁴ Regelung Nr. 138 der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen (UNECE) — Einheitliche Bestimmungen für die Genehmigung geräuscharmer Straßenfahrzeuge hinsichtlich ihrer verringerten Hörbarkeit (ABl. L 9 vom 13.1.2017, S. 33, <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2017/71/oj/deu>).

Durch die vorgeschlagene Änderung wird es möglich, Regulierungsmaßnahmen im EU-Recht gezielt auf diese spezifische Unterklasse auszurichten und damit Anreize zur Herstellung und weiteren Verbreitung kleiner Elektrofahrzeuge zu schaffen. Zum Beispiel wird die Kommission bei der Entscheidung über den Geltungsbeginn künftiger Kraftfahrzeugvorschriften berücksichtigen, dass sich neue Anforderungen verhältnismäßig stärker auf die Entwicklungskosten kleiner Elektrofahrzeuge auswirken können als auf schwerere und teurere Fahrzeuge. Darüber hinaus wird im Kontext der CO₂-Emissionsnormen für Fahrzeuge als gezielter Anreizmechanismus eine Begünstigung eingeführt [Verweis auf den Vorschlag zur CO₂-Emissionsprüfung einfügen]. Das ermöglicht es Fahrzeugherstellern, die Beiträge kleiner Elektrofahrzeuge dazu zu nutzen, das flottenweite CO₂-Gesamtemissionsziel zu erreichen, und es bietet ihnen somit einen starken Anreiz, mehr kleine Elektrofahrzeuge herzustellen und zu vermarkten. Darüber hinaus wird die Kommission, wie im Aktionsplan für die europäische Automobilindustrie angekündigt, eine Empfehlung mit Optionen für Anreizregelungen vorlegen, die sich, gegebenenfalls im Einklang mit den Vorschriften über staatliche Beihilfen, zur Förderung der weiteren Verbreitung emissionsfreier Fahrzeuge als wirksam erwiesen haben. Die Empfehlung der Kommission wird wahrscheinlich allen Elektrofahrzeugen zugutekommen, einschließlich kleiner Elektrofahrzeuge gemäß der Begriffsbestimmung der neuen Unterklasse.

Die EU-Bürger sollten den erwarteten Nutzen dieser Änderung in Form größerer Vorteile beim Kauf oder Besitz eines kleinen Elektrofahrzeugs wahrnehmen, was jedoch von der jeweiligen Umsetzung auf nationaler Ebene abhängt.

Eine weitere vorgeschlagene Änderung ist ein neuer Absatz 4 in Artikel 5 der Verordnung (EU) 2018/858.

Mit dieser Maßnahme erhält die Kommission die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte, die technische Anforderungen an reine Elektrofahrzeuge (PEV) und extern aufladbare Hybridelektrofahrzeuge (OVC-HEV) in Bezug auf deren Kommunikations- und Hardware-Schnittstelle mit der Ladeinfrastruktur, dem Stromnetz und den stationären Stromversorgungssystemen, die in der Lage sind, intelligente und bidirektionale Ladefunktionen zu unterstützen, festlegen.

Die Elektrofahrzeug-Technologie schreitet rasch voran, und nicht sektorspezifische Rechtsvorschriften (DDC 2.0 – Verordnung (EU) 2016/1388 und RfG 2.0 – Verordnung (EU) 2016/631) regeln zunehmend die Interaktion zwischen Fahrzeugen, Ladeinfrastruktur und Stromnetz. Somit ist ein harmonisierter Ansatz für technische Anforderungen an Fahrzeuge in diesem Bereich entscheidend, um Fragmentierung, unnötigen Verwaltungsaufwand und unnötige Kosten zu vermeiden.

In Zukunft wird ein einheitlicher Ansatz zur Interoperabilität unerlässlich sein, um die Entwicklung neuer Dienste wie „Vehicle-to-Grid“ (V2G) zu beschleunigen. Diese Dienste sind in der Lage, die Netzstabilität zu stützen, Lastspitzen zu glätten, die Energiekosten für die Eigentümer von Elektrofahrzeugen zu senken, und ermöglichen so eine breitere Nutzung erneuerbarer Energien.

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

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —
gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf die Artikel 91 und 114,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses³⁵,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen³⁶,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Im Draghi-Bericht 2024 über europäische Wettbewerbsfähigkeit³⁷ wurde hervorgehoben, dass die Anzahl und Komplexität der Vorschriften den Handlungsspielraum der Unternehmen der Union einschränken und sie daran hindern könnten, wettbewerbsfähig zu bleiben. Eine detaillierte Analyse der Verordnungen (EG) Nr. 561/2006³⁸, (EU) 2018/858³⁹, (EU) 2019/2144⁴⁰ und (EU) 2024/1257 des

³⁵ ABl. C, , S. .

³⁶ ABl. C, , S. .

³⁷ https://commission.europa.eu/topics/competitiveness/draghi-report_en.

³⁸ Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. März 2006 zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr und zur Änderung der Verordnungen (EWG) Nr. 3821/85 und (EG) Nr. 2135/98 des Rates sowie zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates (ABl. L 102 vom 11.4.2006, S. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj>).

³⁹ Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Mai 2018 über die Genehmigung und die Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge, zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 715/2007 und (EG) Nr. 595/2009 und zur Aufhebung der Richtlinie 2007/46/EG (ABl. L 151 vom 14.6.2018, S. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858/oj>).

⁴⁰ Verordnung (EU) 2019/2144 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. November 2019 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge im Hinblick auf ihre allgemeine Sicherheit und den Schutz der Fahrzeuginsassen und von ungeschützten Verkehrsteilnehmern, zur Änderung der Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 78/2009, (EG) Nr. 79/2009 und (EG) Nr. 661/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates sowie der Verordnungen (EG) Nr. 631/2009, (EU) Nr. 406/2010, (EU) Nr. 672/2010, (EU) Nr. 1003/2010, (EU) Nr. 1005/2010, (EU) Nr. 1008/2010, (EU)

Europäischen Parlaments und des Rates⁴¹ deutete zudem auf einen übermäßigen Verwaltungsaufwand und übermäßige Kosten im Zusammenhang mit den darin festgelegten Anforderungen hin. Auf Grundlage dieser Erkenntnisse ist es angezeigt, bestimmte in den Rechtsvorschriften für die Automobilindustrie festgelegte Verpflichtungen für die Hersteller und zuständigen Behörden zu vereinfachen und unnötige Belastungen und Kosten für Unternehmen und Behörden zu verringern, ohne dass dies zulasten des Umweltschutzes und der Sicherheitsleistung von Fahrzeugen geht.

- (2) Im Aktionsplan für die europäische Automobilindustrie⁴² wurde ein Paket zur Vereinfachung der Rechtsvorschriften für die Automobilbranche gefordert, das die Kohärenz und Einheitlichkeit der verschiedenen rechtlichen Anforderungen verbessert.
- (3) Artikel 114 AEUV ist die geeignete Rechtsgrundlage für den Erlass von Maßnahmen, die für die Errichtung und das Funktionieren des Binnenmarkts erforderlich sind. Zusätzlich zu Artikel 114 AEUV sollte diese Verordnung eine weitere spezifische, auf Artikel 91 AEUV gestützte Grundlage besitzen, die Änderungen der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 abdeckt.
- (4) Zwar wird diese Verordnung für die Errichtung und das Funktionieren des Binnenmarkts erlassen, doch unterstützt die Vereinfachung und Straffung von technischen Anforderungen an Kraftfahrzeuge, von Prüfverfahren und Typgenehmigungsvorschriften auch das übergeordnete Ziel der Union, die schrittweise Integration der Bewerberländer in den Unionsmarkt zu fördern. Die vorliegende Verordnung fördert die Konvergenz regulatorischer Vorschriften, die Angleichung an die Regelungen der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UNECE) und eine kohärente Umsetzung des Besitzstands der Union und trägt damit zum Abbau technischer Handelshemmnisse, zur Stärkung der integrierten europäischen Wertschöpfungsketten im Automobilsektor sowie zur Stärkung der Widerstandsfähigkeit und Wettbewerbsfähigkeit des europäischen Automobil-Ökosystems bei, ohne sich auf die Autonomie des Unionsrechts oder der Beschlussfassung auszuwirken.
- (5) Um die Arbeitsbedingungen der Fahrer, die Straßenverkehrssicherheit und den fairen Wettbewerb zu verbessern, schreiben die Verordnungen (EG) Nr. 561/2006 und (EU) Nr. 165/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates⁴³ den Einbau eines

Nr. 1009/2010, (EU) Nr. 19/2011, (EU) Nr. 109/2011, (EU) Nr. 458/2011, (EU) Nr. 65/2012, (EU) Nr. 130/2012, (EU) Nr. 347/2012, (EU) Nr. 351/2012, (EU) Nr. 1230/2012 und (EU) 2015/166 der Kommission (ABl. L 325 vom 16.12.2019, S. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj>).

⁴¹ Verordnung (EU) 2024/1257 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. April 2024 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen und Motoren sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge hinsichtlich ihrer Emissionen und der Dauerhaltbarkeit von Batterien (Euro 7), zur Änderung der Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 715/2007 und (EG) Nr. 595/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates, der Verordnung (EU) Nr. 582/2011 der Kommission, der Verordnung (EU) 2017/1151 der Kommission, der Verordnung (EU) 2017/2400 der Kommission und der Durchführungsverordnung (EU) 2022/1362 der Kommission (ABl. L, 2024/1257, 8.5.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj>).

⁴² Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen: Aktionsplan für die europäische Automobilindustrie, COM(2025) 95 final.

⁴³ Verordnung (EU) Nr. 165/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Februar 2014 über Fahrtschreiber im Straßenverkehr, zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates

Fahrtenschreibers in Nutzfahrzeugen eines Gewichts von über 3,5 Tonnen vor. Jedoch ist den Mitgliedstaaten nach Artikel 3 Absatz 2 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 gestattet, die in Artikel 13 Absätze 1 und 3 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 genannten Fahrzeuge von dieser Anforderung auszunehmen.

- (6) Aufgrund des Batteriegewichts überschreiten batteriebetriebene leichte Elektronutzfahrzeuge möglicherweise das Gewicht von 3,5 Tonnen und unterliegen somit den Anforderungen der Verordnungen (EG) Nr. 561/2006 und (EU) Nr. 165/2014, obgleich ihre Nutzlast und ihr Nutzungsszenario denen leichter Nutzfahrzeuge mit Verbrennungsmotor entsprechen, die nicht unter diese Verordnungen fallen. So stellt die Einhaltung der Verordnungen (EG) Nr. 561/2006 und (EU) Nr. 165/2014 einen erheblichen Aufwand für Fahrzeugbetreiber und Fahrer dar und bremst die weitere Verbreitung batteriebetriebener leichter Elektronutzfahrzeuge aus.
- (7) Um unnötige Kosten für Fahrzeughersteller und -betreiber, darunter viele kleine und mittlere Unternehmen, gering zu halten, sollte die Pflicht zum Einbau eines Fahrtenschreibers in batteriebetriebene leichte Elektronutzfahrzeuge eines Gewichts bis 4,25 Tonnen gestrichen werden.
- (8) Es ist Sache der Mitgliedstaaten zu entscheiden, ob sie diese Ausnahmeregelung nutzen, und sie sollte daher nur für leichte Elektro-Nutzfahrzeuge gelten, die ausschließlich im Inlandstransport eingesetzt werden.
- (9) Um den Aufwand zu verringern, der nicht berufsmäßigen Fahrern, die große Wohnmobile zu nichtgewerblichen Zwecken nutzen, durch den Einbau und die Nutzung eines Fahrtenschreibers entsteht, und diesbezüglich mögliche Auswirkungen auf die Nachfrage nach solchen Fahrzeugen abzumildern, sollten die nationalen Behörden solche Fahrzeuge und deren Betrieb von den Vorschriften über Lenk- und Ruhezeiten und vom Einsatz eines Fahrtenschreibers ausnehmen dürfen, sofern die Ziele gemäß Artikel 1 der genannten Verordnung nicht gefährdet sind.
- (10) Die Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates gestattet die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen im Hinblick auf Geräuschpegel und akustische Fahrzeug-Warnsysteme entweder nach der Verordnung (EU) Nr. 540/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates⁴⁴ oder über die UN-Regelungen, darunter die Regelungen Nr. 138⁴⁵, Nr. 51⁴⁶ und Nr. 59⁴⁷ der UNECE. Dieses Parallelsystem

über das Kontrollgerät im Straßenverkehr und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr (ABl. L 60 vom 28.2.2014, S. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/165/oj>).

⁴⁴ Verordnung (EU) Nr. 540/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. April 2014 über den Geräuschpegel von Kraftfahrzeugen und von Austauschschalldämpferanlagen sowie zur Änderung der Richtlinie 2007/46/EG und zur Aufhebung der Richtlinie 70/157/EWG (ABl. L 158 vom 27.5.2014, S. 131, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/540/oj>)

⁴⁵ Regelung Nr. 138 der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen (UNECE) — Einheitliche Bestimmungen für die Genehmigung geräuscharmer Straßenfahrzeuge hinsichtlich ihrer verringerten Hörbarkeit [2017/71] (ABl. L 9 vom 13.1.2017, S. 33, ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg/2017/71\(1\)/oj](http://data.europa.eu/eli/reg/2017/71(1)/oj)).

⁴⁶ Regelung Nr. 51 der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UNECE) — Einheitliche Bedingungen für die Genehmigung der Kraftfahrzeuge mit mindestens vier Rädern hinsichtlich ihrer Geräuschemissionen [2018/798] (ABl. L 138 vom 4.6.2018, S. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/798/oj>).

birgt die Gefahr einer Marktfragmentierung. Darüber hinaus ist die Verordnung (EU) Nr. 540/2014 aufgrund mangelnder Aktualisierung im Vergleich zu den drei oben genannten UNECE-Regelungen inzwischen veraltet. Um einen kohärenten Rahmen und eine vollständige Angleichung an die UN-Regelungen zu gewährleisten, sollte die Verordnung (EU) Nr. 540/2014 aufgehoben und Anhang II der Verordnung (EU) 2018/858 dahin gehend geändert werden, dass nur die Einhaltung der geltenden UN-Regelungen maßgeblich ist.

- (11) Da sich die Technologie batteriebetriebener Elektrofahrzeuge rasant weiterentwickelt und die Zahl der Elektrofahrzeuge auf dem Markt zunimmt, wird die Interoperabilität zwischen Fahrzeugen, der Ladeinfrastruktur und dem Stromnetz zunehmend kritisch. Ein harmonisierter Ansatz der Interoperabilität auf Unionsebene ist unverzichtbar, um die Fragmentierung bestimmter, außerhalb des Fahrzeug-Typgenehmigungsrahmens entwickelter technischer Anforderungen zu vermeiden. Das gilt insbesondere hinsichtlich der Umsetzung der überarbeiteten Netzkodizes (ein in der Verordnung (EU) 2016/1388⁴⁸ der Kommission festgelegter Netzkodex für den Lastanschluss und ein in der Verordnung (EU) 2016/631⁴⁹ der Kommission festgelegter Netzkodex mit Netzanschlussbestimmungen für Stromerzeuger). Daher müssen die Fahrzeuge bestimmte technische Anforderungen erfüllen, damit gewährleistet ist, dass batteriebetriebene Elektrofahrzeuge harmonisierte Fähigkeiten aufweisen, und eine interoperable Netzintegration der Fahrzeuge („Vehicle-to-Grid“) möglich ist. Um die Interoperabilität von Fahrzeugen, Ladeinfrastruktur und Stromnetz zu gewährleisten, sollte die Kommission daher in der Verordnung (EU) 2018/858 befugt werden, technische Anforderungen in Bezug auf die Kommunikations- und Hardware-Schnittstelle von reinen Elektrofahrzeugen (PEV) und extern aufladbaren Hybridelektrofahrzeugen (OVC-HEV) mit der Ladeinfrastruktur, dem Stromnetz und den stationären Stromversorgungssystemen festzulegen.
- (12) Motor des Übergangs zu einem nachhaltigeren Straßenverkehr war hauptsächlich der Anstieg der Verkaufszahlen bei Premium-Elektrofahrzeugmodellen. Elektrofahrzeuge müssen jedoch erschwinglicher werden, damit sich dieser Übergang weiterhin kontinuierlich vollzieht. Gezielte Regulierungsmaßnahmen (längerer Übergangszeitraum im Fall neuer Anforderungen, gezielte Anreize im Bereich der CO₂-Emissionsnormen für Fahrzeuge), steuerliche Vorteile (etwa Subventionsregelungen) und nichtsteuerliche Vorteile (z. B. reservierte Parkplätze), gegebenenfalls im Einklang mit den Vorschriften über staatliche Beihilfen, können zur Erschwinglichkeit kleiner Elektrofahrzeuge beitragen. Allerdings enthält der Typgenehmigungsrahmen derzeit keine verbindliche Bestimmung des Begriffs „kleines Elektrofahrzeug“. Daher ist es an der Zeit, eine Unterklasse in die bestehende Fahrzeugklasse M₁ einzufügen.
- (13) Bei der Entscheidung über den Geltungsbeginn künftiger Anforderungen an Kraftfahrzeuge, die sich auf diese neue Unterklasse kleiner Elektrofahrzeuge

⁴⁷ Regelung Nr. 59 der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UNECE) – Einheitliche Bedingungen für die Genehmigung von Austauschschalldämpferanlagen [2025/844] (ABl. L 2025/844, 30.4.2025, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2025/844/oj>).

⁴⁸ Verordnung (EU) 2016/1388 der Kommission vom 17. August 2016 zur Festlegung eines Netzkodex für den Lastanschluss (ABl. L 223 vom 18.8.2016, S. 10, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj>).

⁴⁹ Verordnung (EU) 2016/631 der Kommission vom 14. April 2016 zur Festlegung eines Netzkodex mit Netzanschlussbestimmungen für Stromerzeuger (ABl. L 112 vom 27.4.2016, S. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj>).

auswirken, ist zu berücksichtigen, dass sich neue Anforderungen mitunter verhältnismäßig stärker auf die Entwicklungskosten dieser Fahrzeuge auswirken als auf schwerere und teurere Fahrzeuge.

- (14) Wie im Aktionsplan für die europäische Automobilindustrie angekündigt, wird die Kommission eine Empfehlung mit Optionen für Anreizregelungen vorlegen, die sich als dahin gehend wirksam erwiesen haben, die Verbreitung emissionsfreier Fahrzeuge zu fördern, und die mit Wettbewerbsregeln vereinbar sind. Auch Empfehlungen an die Mitgliedstaaten hinsichtlich steuerlicher Maßnahmen (Kaufsubventionen, Steuerbefreiungen, Befreiungen von Mautgebühren) und nichtsteuerlicher Maßnahmen (Zuteilung von Parkrechten nach Größe, spezielle Ladeinfrastrukturen usw.) könnten auf die neue Unterklasse der kleinen Elektrofahrzeuge gestützt werden.
- (15) Artikel 3 Absatz 1 der Richtlinie 92/6/EWG⁵⁰ des Rates über Einbau und Benutzung von Geschwindigkeitsbegrenzern für bestimmte Kraftfahrzeugklassen schreibt den Einbau und Einsatz dieser Vorrichtungen in Fahrzeuge der Klassen N₂ und N₃ vor. Nach diesem Artikel dürfen solche Fahrzeuge nur dann im Straßenverkehr eingesetzt werden, wenn ein Geschwindigkeitsbegrenzer eingebaut ist. Mit der Verordnung (EU) 2019/2144 des Europäischen Parlaments und des Rates wurde diese Einbauvorschrift in die Rechtsvorschriften über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen aufgenommen.
- (16) Aufgrund des Batteriegewichts wird bei batteriebetriebenen leichten Elektronutzfahrzeugen möglicherweise das Gewicht von 3,5 Tonnen überschritten, wodurch sie der Pflicht zur Ausstattung mit Geschwindigkeitsbegrenzern unterliegen, obwohl ihre Nutzlast und ihr Nutzungsszenario denen leichter Nutzfahrzeuge mit Verbrennungsmotor entsprechen, die nicht unter die Verordnung (EU) 2019/2144 fallen. Diese Anforderung verursacht Fahrzeugherstellern und Unternehmen, die solche Fahrzeuge erwerben, unnötige Kosten und bremst die weitere Verbreitung emissionsfreier leichter Nutzfahrzeuge aus. Daher ist es angezeigt, emissionsfreie Fahrzeuge der Klasse N₂ mit einer technisch zulässigen Gesamtmasse in beladenem Zustand von 3,5 bis 4,25 Tonnen von der Geschwindigkeitsbegrenzerpflicht auszunehmen.
- (17) Die Hersteller von Fahrzeugen der Klassen M₁ und N₁ sind verpflichtet, Laborprüfungen von Motoren bei niedrigen Temperaturen gemäß Anhang V der Verordnung (EU) 2024/1257 durchzuführen. Die Temperaturbedingungen der Laborprüfung des Einflusses niedriger Temperaturen auf Emissionen sind durch „Gasförmige Schadstoffe und PN bei Prüfung auf der Straße“ (Emissionen im praktischen Fahrbetrieb) mit abgedeckt, daher ist darüber, dass die Anforderungen an die Emissionen im praktischen Fahrbetrieb (von -7 °C bis 38 °C) erfüllt sein müssen, der Nachweis eingehaltener Emissionsgrenzwerte bei niedrigen Temperaturen (bei -7 °C) möglich. Um die Kosten aufgrund der spezifischen Anforderungen gemäß Anhang V der Verordnung (EU) 2024/1257 für die Hersteller zu senken, ist es daher angezeigt, diese spezielle Anforderung einer Laborprüfung bei niedrigen Temperaturen zu streichen, da es hierdurch nicht zu einer Herabsetzung von Umweltstandards kommt, da diese durch die Prüfung der Emissionen im praktischen Fahrbetrieb gesichert sind.

⁵⁰ Richtlinie 92/6/EWG des Rates vom 10. Februar 1992 über Einbau und Benutzung von Geschwindigkeitsbegrenzern für bestimmte Kraftfahrzeugklassen in der Gemeinschaft (ABl. L 57 vom 2.3.1992, S. 27, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1992/6/oj>).

- (18) Anhang V der Verordnung (EU) 2024/1257 schreibt bezüglich der Motorprüfung schwerer Nutzfahrzeuge Nachweisprüfungen für alle anwendbaren Kraftstoffe innerhalb jedes Fahrzeugtyps vor. Um die mit diesen Prüfungen verbundenen Verwaltungskosten ohne Abstriche bei den Umweltstandards deutlich zu senken, ist die Einführung von Prüfanforderungen auf Ebene der Fahrzeugklassen in Anhang V Tabellen 1, 2, 3, 4, 7 und 8 angemessen.
- (19) Mit der Verordnung (EU) 2024/1257 werden On-Board-Überwachungssysteme (OBM) und On-Board-Überwachungseinrichtungen für den Kraftstoff- und/oder Stromverbrauch (OBFCM) eingeführt, deren Ziel es ist, Echtzeit-Prüfungen auf Einhaltung, Harmonisierungsbemühungen und Lebenszyklus-Überwachungen zu erleichtern, Prüfkosten zu verringern und Durchsetzungsmaßnahmen zu straffen. Damit sich OBM- und OBFCM-Daten effizient empfangen, verarbeiten und speichern lassen, ist klarzustellen, dass sich die Befugnis der Kommission, Durchführungsmaßnahmen zu erlassen, auch auf die Einführung von Methoden und Anforderungen erstreckt, die für die Einhaltung der Bestimmungen zur Überwachung bei den Fahrzeugtypen erforderlich sind.
- (20) Um nach der Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 540/2014, die eine Bestimmung zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 70/157/EWG⁵¹ des Rates enthielt, Rechtsklarheit zu gewährleisten, muss die vorliegende Verordnung notwendigerweise die Aufhebung der Richtlinie 70/157/EWG des Rates vorsehen. Um den Fahrzeugherstellern genügend Zeit zur Anpassung ihrer Produktionsverfahren zu geben, ist es angemessen, einen Übergangszeitraum vorzusehen, in dem die Genehmigung von Fahrzeugen gemäß der Verordnung (EU) Nr. 540/2014 noch möglich ist.

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Änderungen der Verordnung (EG) Nr. 561/2006

Artikel 13 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 wird wie folgt geändert:

1. Folgender Buchstabe fa wird eingefügt:
„fa) Fahrzeuge, die zur Güterbeförderung mit Elektroantrieb benutzt werden und deren zulässige Höchstmasse einschließlich Anhänger oder Sattelanhänger 3,5 t übersteigt, jedoch 4,25 t nicht übersteigt;“
2. Folgender Buchstabe s wird angefügt:
„s) Wohnmobile im Sinne des Anhangs I Teil A Nummer 5.1 der Verordnung (EU) 2018/858, die ausschließlich für die nichtgewerbliche Beförderung verwendet werden.“

Artikel 2

Änderungen der Verordnung (EU) 2018/858

⁵¹ Richtlinie 70/157/EWG des Rates vom 6. Februar 1970 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über den zulässigen Geräuschpegel und die Auspuffvorrichtung von Kraftfahrzeugen (ABl. L 42 vom 23.2.1970, S. 16, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1970/157/oj>).

Die Verordnung (EU) 2018/858 wird wie folgt geändert:

1. In Artikel 5 wird folgender Absatz 4 angefügt:
„(4) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 82 delegierte Rechtsakte zur Ergänzung dieser Verordnung zu erlassen, mit denen technische Anforderungen an die Kommunikations- und Hardwareschnittstelle zwischen reinen Elektrofahrzeugen (PEV) und extern aufladbaren Hybridelektrofahrzeugen (OVC-HEV) und der Ladeinfrastruktur, dem Stromnetz und den stationären Stromversorgungssystemen, die intelligente und bidirektionale Ladefunktionen unterstützen, festgelegt werden.“
2. Die Anhänge I und II werden gemäß Anhang II der vorliegenden Verordnung geändert.

Artikel 3

Änderung der Verordnung (EU) 2019/2144

In Artikel 9 der Verordnung (EU) 2019/2144 wird folgender Absatz 5a eingefügt:

„(5a) Fahrzeuge der Klasse N₂ mit Elektroantrieb und mit einer technisch zulässigen Gesamtmasse in beladenem Zustand zwischen 3,5 t und 4,25 t müssen nicht mit Geschwindigkeits-Begrenzungseinrichtungen gemäß der UN-Regelung Nr. 89 ausgerüstet sein.“

Artikel 4

Änderungen der Verordnung (EU) 2024/1257

Die Verordnung (EU) 2024/1257 wird wie folgt geändert:

1. Artikel 14 Absatz 4 Buchstabe j erhält folgende Fassung:
„j) die Methoden, Anforderungen und Prüfungen, einschließlich Einhaltungsgrenzen, zur Sicherstellung der Leistung der OBFCM-Einrichtungen, OBD- und OBM-Systeme und der Sensoren dieser Einrichtungen und Systeme, für die Übermittlung der von diesen Einrichtungen und Systemen aufgezeichneten Daten nach außen, einschließlich zu Zwecken der Überwachung der Konformität von Fahrzeugtypen,“
2. Anhang V wird gemäß Anhang I der vorliegenden Verordnung geändert.

Artikel 5

Aufhebungen

- (1) Die Verordnung (EU) Nr. 540/2014 wird aufgehoben.
- (2) Die Richtlinie 70/157/EWG wird mit Wirkung vom 1. Juli 2027 aufgehoben.

Artikel 6

Übergangsbestimmungen

Übereinstimmungsbescheinigungen für neue Fahrzeuge, die nach dem [Amt für Veröffentlichungen: bitte Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung einfügen] hergestellt

und vor dem 1. Juli 2028 gemäß der Verordnung (EU) 540/2014 typgenehmigt wurden, gelten für die Zwecke der Artikel 48 und 49 der Verordnung (EU) 2018/858 weiterhin.

Artikel 7

Inkrafttreten und Anwendung

Diese Verordnung tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

- (2) Sie gilt ab dem [zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union*]. Artikel 3 gilt jedoch ab dem ... [Datum der Umsetzung im Vorschlag zur Änderung der Richtlinie 92/6/EG].

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Geschehen zu Straßburg am [...]

Im Namen des Europäischen Parlaments
Die Präsidentin

Im Namen des Rates
Der Präsident/Die Präsidentin

FINANZ- UND DIGITALBOGEN ZU RECHTSAKTEN

1.	RAHMEN DES VORSCHLAGS/DER INITIATIVE	3
1.1.	Bezeichnung des Vorschlags/der Initiative	3
1.2.	Politikbereich(e)	3
1.3.	Ziel(e)	3
1.3.1.	Allgemeine(s) Ziel(e)	3
1.3.2.	Einzelziel(e)	3
1.3.3.	Erwartete Ergebnisse und Auswirkungen	3
1.3.4.	Leistungsindikatoren	3
1.4.	Der Vorschlag/Die Initiative betrifft	4
1.5.	Begründung des Vorschlags/der Initiative	4
1.5.1.	Kurz- oder langfristig zu deckender Bedarf, einschließlich einer detaillierten Zeitleiste für die Durchführung der Initiative	4
1.5.2.	Mehrwert aufgrund des Tätigwerdens der EU (kann sich aus unterschiedlichen Faktoren ergeben, z. B. Vorteile durch Koordinierung, Rechtssicherheit, größere Wirksamkeit oder Komplementarität). Für die Zwecke dieses Abschnitts bezeichnet der Ausdruck „Mehrwert aufgrund des Tätigwerdens der EU“ den Wert, der sich aus dem Tätigwerden der EU ergibt und den Wert ergänzt, der andernfalls allein von den Mitgliedstaaten geschaffen worden wäre	4
1.5.3.	Aus früheren ähnlichen Maßnahmen gewonnene Erkenntnisse	4
1.5.4.	Vereinbarkeit mit dem Mehrjährigen Finanzrahmen sowie mögliche Synergieeffekte mit anderen geeigneten Instrumenten	5
1.5.5.	Bewertung der verschiedenen verfügbaren Finanzierungsoptionen, einschließlich der Möglichkeiten für eine Umschichtung	5
1.6.	Laufzeit der vorgeschlagenen Maßnahme/der Initiative und Dauer der finanziellen Auswirkungen	6
1.7.	Vorgeschlagene Haushaltsvollzugsart(en)	6
2.	VERWALTUNGSMABNAHMEN	8
2.1.	Überwachung und Berichterstattung	8
2.2.	Verwaltungs- und Kontrollsystem(e)	8
2.2.1.	Begründung der Haushaltsvollzugsart(en), des Durchführungsmechanismus/der Durchführungsmechanismen für die Finanzierung, der Zahlungsmodalitäten und der Kontrollstrategie, wie vorgeschlagen	8
2.2.2.	Angaben zu den ermittelten Risiken und dem/den zu deren Eindämmung eingerichteten System(en) der internen Kontrolle	8
2.2.3.	Schätzung und Begründung der Kosteneffizienz der Kontrollen (Verhältnis zwischen den Kontrollkosten und dem Wert der betreffenden verwalteten Mittel) sowie Bewertung des erwarteten Ausmaßes des Fehlerrisikos (bei Zahlung und beim Abschluss)	8
2.3.	Prävention von Betrug und Unregelmäßigkeiten	9

3.	GESCHÄTZTE FINANZIELLE AUSWIRKUNGEN DES VORSCHLAGS/DER INITIATIVE	10
3.1.	Betroffene Rubrik(en) des Mehrjährigen Finanzrahmens und Ausgabenlinie(n) im Haushaltsplan	10
3.2.	Geschätzte finanzielle Auswirkungen des Vorschlags auf die Mittel.....	12
3.2.1	Übersicht über die geschätzten Auswirkungen auf die operativen Mittel	12
3.2.1.1.	Mittel aus dem verabschiedeten Haushaltsplan	12
3.2.1.2.	Mittel aus externen zweckgebundenen Einnahmen	17
3.2.2.	Geschätzter Output, der mit operativen Mitteln finanziert wird	22
3.2.3.	Übersicht über die geschätzten Auswirkungen auf die Verwaltungsmittel	24
3.2.3.1.	Mittel aus dem verabschiedeten Haushaltsplan	24
3.2.3.2.	Mittel aus externen zweckgebundenen Einnahmen	24
3.2.3.3.	Mittel insgesamt	24
3.2.4.	Geschätzter Personalbedarf	25
3.2.4.1.	Finanziert aus dem verabschiedeten Haushalt	25
3.2.4.2.	Finanziert aus externen zweckgebundenen Einnahmen.....	26
3.2.4.3.	Geschätzter Personalbedarf insgesamt	26
3.2.5.	Einschätzung der Auswirkungen auf die Investitionen im Zusammenhang mit digitalen Technologien.....	28
3.2.6.	Vereinbarkeit mit dem derzeitigen Mehrjährigen Finanzrahmen	28
3.2.7.	Beiträge Dritter.....	28
3.3.	Geschätzte Auswirkungen auf die Einnahmen	29
4.	DIGITALE ASPEKTE.....	29
4.1.	Anforderungen von digitaler Relevanz	30
4.2.	Daten	30
4.3.	Digitale Lösungen	31
4.4.	Interoperabilitätsbewertung.....	31
4.5.	Unterstützungsmaßnahmen für die digitale Umsetzung	32

1. RAHMEN DES VORSCHLAGS/DER INITIATIVE

1.1. Bezeichnung des Vorschlags/der Initiative

1.2. Politikbereich(e)

1.3. Ziel(e)

1.3.1. Allgemeine(s) Ziel(e)

1.3.2. Einzelziel(e)

<u>Einzelziel Nr.</u>

1.3.3. Erwartete Ergebnisse und Auswirkungen

Bitte geben Sie an, wie sich der Vorschlag/die Initiative auf die Begünstigten/Zielgruppen auswirken sollte.

1.3.4. Leistungsindikatoren

Bitte geben Sie an, anhand welcher Indikatoren die Fortschritte und Ergebnisse verfolgt werden sollen.

1.4. Der Vorschlag/Die Initiative betrifft

- ☐ eine neue Maßnahme
- ☐ eine neue Maßnahme im Anschluss an ein Pilotprojekt/eine vorbereitende Maßnahme⁵²
- ☐ die Verlängerung einer bestehenden Maßnahme
- ☐ die Zusammenführung mehrerer Maßnahmen oder die Neuausrichtung mindestens einer Maßnahme

1.5. Begründung des Vorschlags/der Initiative

1.5.1. Kurz- oder langfristig zu deckender Bedarf, einschließlich einer detaillierten Zeitleiste für die Durchführung der Initiative

⁵²

Im Sinne des Artikels 58 Absatz 2 Buchstabe a oder b der Haushaltsordnung.

-
- 1.5.2. *Mehrwert aufgrund des Tätigwerdens der EU (kann sich aus unterschiedlichen Faktoren ergeben, z. B. Vorteile durch Koordinierung, Rechtssicherheit, größere Wirksamkeit oder Komplementarität). Für die Zwecke dieses Abschnitts bezeichnet der Ausdruck „Mehrwert aufgrund des Tätigwerdens der EU“ den Wert, der sich aus dem Tätigwerden der EU ergibt und den Wert ergänzt, der andernfalls allein von den Mitgliedstaaten geschaffen worden wäre.*

Gründe für Maßnahmen auf EU-Ebene (ex ante)

Erwarteter EU-Mehrwert (ex post)

- 1.5.3. *Aus früheren ähnlichen Maßnahmen gewonnene Erkenntnisse*

-
- 1.5.4. *Vereinbarkeit mit dem Mehrjährigen Finanzrahmen sowie mögliche Synergieeffekte mit anderen geeigneten Instrumenten*

-
- 1.5.5. *Bewertung der verschiedenen verfügbaren Finanzierungsoptionen, einschließlich der Möglichkeiten für eine Umschichtung*

1.6. Laufzeit der vorgeschlagenen Maßnahme/der Initiative und Dauer der finanziellen Auswirkungen

☐ **Befristete Laufzeit**

- ☐ Laufzeit: [TT.MM.]JJJJ bis [TT.MM.]JJJJ
- ☐ Finanzielle Auswirkungen auf die Mittel für Verpflichtungen von JJJJ bis JJJJ und auf die Mittel für Zahlungen von JJJJ bis JJJJ

☐ **Unbefristete Laufzeit**

- Anlaufphase von JJJJ bis JJJJ
- Anschließend reguläre Umsetzung

1.7. Vorgeschlagene Haushaltsvollzugsart(en)

☐ **Direkte Mittelverwaltung** durch die Kommission

- ☐ über ihre Dienststellen, einschließlich ihres Personals in den EU-Delegationen
- ☐ über Exekutivagenturen

☐ **Geteilte Mittelverwaltung** mit Mitgliedstaaten

☐ **Indirekte Mittelverwaltung** durch Übertragung von Haushaltsvollzugsaufgaben an:

- ☐ Drittländer oder die von ihnen benannten Einrichtungen
- ☐ internationale Einrichtungen und deren Agenturen (bitte angeben)
- ☐ die Europäische Investitionsbank und den Europäischen Investitionsfonds
- ☐ Einrichtungen im Sinne der Artikel 70 und 71 der Haushaltsordnung
- ☐ öffentlich-rechtliche Körperschaften
- ☐ privatrechtliche Einrichtungen, die im öffentlichen Auftrag tätig werden, sofern ihnen ausreichende finanzielle Garantien bereitgestellt werden
- ☐ privatrechtliche Einrichtungen eines Mitgliedstaats, die mit der Einrichtung einer öffentlich-privaten Partnerschaft betraut werden und denen ausreichende finanzielle Garantien bereitgestellt werden
- ☐ Einrichtungen oder Personen, die mit der Durchführung bestimmter Maßnahmen im Bereich der Gemeinsamen Außen- und Sicherheitspolitik im Rahmen des Titels V des Vertrags über die Europäische Union betraut und die in dem maßgeblichen Basisrechtsakt benannt sind
- ☐ in einem Mitgliedstaat ansässige Einrichtungen, die dem Privatrecht eines Mitgliedstaats oder dem Unionsrecht unterliegen und im Einklang mit sektorspezifischen Vorschriften für die Betrauung mit der Ausführung von Unionsmitteln oder mit der Erteilung von Haushaltsgarantien in Betracht kommen, insofern diese Einrichtungen von privatrechtlichen, im öffentlichen Auftrag tätig werdenden Einrichtungen kontrolliert und von den Kontrollstellen mit angemessenen finanziellen Garantien mit gesamtschuldnerischer Haftung oder gleichwertigen finanziellen Garantien ausgestattet werden, die bei jeder Maßnahme auf den Höchstbetrag der Unionsunterstützung begrenzt sein können.

Bemerkungen

--

2. VERWALTUNGSMABNAHMEN

2.1. Überwachung und Berichterstattung

--

2.2. Verwaltungs- und Kontrollsystem(e)

- 2.2.1. *Begründung der Haushaltsvollzugsart(en), des Durchführungsmechanismus/der Durchführungsmechanismen für die Finanzierung, der Zahlungsmodalitäten und der Kontrollstrategie, wie vorgeschlagen*

--

- 2.2.2. *Angaben zu den ermittelten Risiken und dem/den zu deren Eindämmung eingerichteten System(en) der internen Kontrolle*

--

- 2.2.3. *Schätzung und Begründung der Kosteneffizienz der Kontrollen (Verhältnis zwischen den Kontrollkosten und dem Wert der betreffenden verwalteten Mittel) sowie Bewertung des erwarteten Ausmaßes des Fehlerrisikos (bei Zahlung und beim Abschluss)*

--

2.3. Prävention von Betrug und Unregelmäßigkeiten

--

3. GESCHÄTZTE FINANZIELLE AUSWIRKUNGEN DES VORSCHLAGS/DER INITIATIVE

3.1. Betroffene Rubrik(en) des Mehrjährigen Finanzrahmens und Ausgabenlinie(n) im Haushaltsplan

- Bestehende Haushaltslinien

In der Reihenfolge der Rubriken des Mehrjährigen Finanzrahmens und der Haushaltslinien.

Rubrik des Mehrjährigen Finanzrahmens	Haushaltslinie	Art der Ausgaben	Beiträge			
	Nummer	GM/NGM ⁵³	von EFTA-Ländern ⁵⁴	von Kandidatenländern und potenziellen Kandidaten ⁵⁵	von anderen Drittländern	andere zweckgebundene Einnahmen
	[XX.YY.YY.YY]	GM/NGM	JA/NEIN	JA/NEIN	JA/NEIN	JA/NEIN
	[XX.YY.YY.YY]	GM/NGM	JA/NEIN	JA/NEIN	JA/NEIN	JA/NEIN
	[XX.YY.YY.YY]	GM/NGM	JA/NEIN	JA/NEIN	JA/NEIN	JA/NEIN

- Neu zu schaffende Haushaltslinien

In der Reihenfolge der Rubriken des Mehrjährigen Finanzrahmens und der Haushaltslinien.

Rubrik des Mehrjährigen Finanzrahmens	Haushaltslinie	Art der Ausgaben	Beiträge			
	Nummer	GM/NGM	von EFTA-Ländern	von Kandidatenländern und potenziellen Kandidaten	von anderen Drittländern	andere zweckgebundene Einnahmen
	[XX.YY.YY.YY]	GM/NGM	JA/NEIN	JA/NEIN	JA/NEIN	JA/NEIN
	[XX.YY.YY.YY]	GM/NGM	JA/NEIN	JA/NEIN	JA/NEIN	JA/NEIN
	[XX.YY.YY.YY]	GM/NGM	JA/NEIN	JA/NEIN	JA/NEIN	JA/NEIN

⁵³ GM = Getrennte Mittel/NGM = Nichtgetrennte Mittel.

⁵⁴ EFTA: Europäische Freihandelsassoziation.

⁵⁵ Kandidatenländer und gegebenenfalls potenzielle Kandidaten des Westbalkans.

3.2. Geschätzte finanzielle Auswirkungen des Vorschlags auf die Mittel

3.2.1. Übersicht über die geschätzten Auswirkungen auf die operativen Mittel

- ☐ Für den Vorschlag/die Initiative werden keine operativen Mittel benötigt.
- ☐ Für den Vorschlag/die Initiative werden die folgenden operativen Mittel benötigt:

3.2.1.1. Mittel aus dem verabschiedeten Haushaltsplan

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

Rubrik des Mehrjährigen Finanzrahmens		Nummer					
GD <.....>			Jahr	Jahr	Jahr	Jahr	MFR 2021-2027 INSGESAMT
			2024	2025	2026	2027	
Operative Mittel							
Haushaltslinie	Verpflichtungen	(1a)					0,000
	Zahlungen	(2a)					0,000
Haushaltslinie	Verpflichtungen	(1b)					0,000
	Zahlungen	(2b)					0,000
Aus der Dotation bestimmter spezifischer Programme finanzierte Verwaltungsmittel							
Haushaltslinie		(3)					0,000
Mittel INSGESAMT für die GD <....>	Verpflichtungen	=1a+1b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Zahlungen	=2a+2b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
GD <.....>			Jahr	Jahr	Jahr	Jahr	MFR 2021-2027 INSGESAMT
			2024	2025	2026	2027	
Operative Mittel							
Haushaltslinie	Verpflichtungen	(1a)					0,000
	Zahlungen	(2a)					0,000
Haushaltslinie	Verpflichtungen	(1b)					0,000

	Zahlungen	(2b)					0,000
Aus der Dotation bestimmter spezifischer Programme finanzierte Verwaltungsmittel							
Haushaltslinie		(3)					0,000
Mittel INSGESAMT für die GD <....>	Verpflichtungen	=1a+1b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Zahlungen	=2a+2b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
			Jahr 2024	Jahr 2025	Jahr 2026	Jahr 2027	MFR 2021-2027 INSGESAMT
Operative Mittel INSGESAMT	Verpflichtungen	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Zahlungen	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Aus der Dotation bestimmter spezifischer Programme finanzierte Verwaltungsmittel INSGESAMT		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Mittel INSGESAMT unter der RUBRIK <....> des Mehrjährigen Finanzrahmens	Verpflichtungen	= 4+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Zahlungen	= 5+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

Rubrik des Mehrjährigen Finanzrahmens	Nummer	
--	--------	--

GD <.....>			Jahr 2024	Jahr 2025	Jahr 2026	Jahr 2027	MFR 2021- 2027 INSGESAMT
Operative Mittel							
Haushaltslinie	Verpflichtungen	(1a)					0,000
	Zahlungen	(2a)					0,000
Haushaltslinie	Verpflichtungen	(1b)					0,000

	Zahlungen	(2b)					0,000
Aus der Dotation bestimmter spezifischer Programme finanzierte Verwaltungsmittel							
Haushaltslinie		(3)					0,000
Mittel INSGESAMT für die GD <...>	Verpflichtungen	=1a+1b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Zahlungen	=2a+2b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

GD <.....>			Jahr 2024	Jahr 2025	Jahr 2026	Jahr 2027	MFR 2021- 2027 INSGESAMT
Operative Mittel							
Haushaltslinie	Verpflichtungen	(1a)					0,000
	Zahlungen	(2a)					0,000
Haushaltslinie	Verpflichtungen	(1b)					0,000
	Zahlungen	(2b)					0,000
Aus der Dotation bestimmter spezifischer Programme finanzierte Verwaltungsmittel							
Haushaltslinie		(3)					0,000
Mittel INSGESAMT für die GD <...>	Verpflichtungen	=1a+1b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Zahlungen	=2a+2b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

				Jahr	Jahr	Jahr	Jahr	MFR 2021-2027 INSGESAMT
				2024	2025	2026	2027	
Operative Mittel INSGESAMT	Verpflichtungen	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	
	Zahlungen	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	
Aus der Dotation bestimmter spezifischer Programme finanzierte Verwaltungsmittel INSGESAMT		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	

Mittel INSGESAMT unter der RUBRIK <....> des Mehrjährigen Finanzrahmens	Verpflichtungen	= 4+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Zahlungen	= 5+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
			Jahr 2024	Jahr 2025	Jahr 2026	Jahr 2027	MFR 2021- 2027 INSGESAMT
• Operative Mittel INSGESAMT (alle operativen Rubriken)	Verpflichtungen	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Zahlungen	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
• Aus der Dotation bestimmter spezifischer Programme finanzierte Verwaltungsmittel INSGESAMT (alle operativen Rubriken)		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Mittel INSGESAMT unter den RUBRIKEN 1 bis 6 des Mehrjährigen Finanzrahmens (Referenzbetrag)	Verpflichtungen	= 4+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Zahlungen	= 5+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

Rubrik des Mehrjährigen Finanzrahmens		7	„Verwaltungsausgaben“				
GD <.....>			Jahr 2024	Jahr 2025	Jahr 2026	Jahr 2027	MFR 2021- 2027 INSGESAMT
• Personalausgaben			0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
• Sonstige Verwaltungsausgaben			0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
GD <.....> INSGESAMT		Mittel	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

GD <.....>			Jahr 2024	Jahr 2025	Jahr 2026	Jahr 2027	MFR 2021- 2027 INSGESAMT
• Personalausgaben			0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
• Sonstige Verwaltungsausgaben			0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

GD <.....> INSGESAMT	Mittel	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
-----------------------------------	--------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------

Mittel INSGESAMT unter der RUBRIK 7 des Mehrjährigen Finanzrahmens	(Verpflichtungen insges. = Zahlungen insges.)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
---	--	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

		Jahr 2024	Jahr 2025	Jahr 2026	Jahr 2027	MFR 2021- 2027 INSGESAMT
Mittel INSGESAMT unter den RUBRIKEN 1 bis 7	Verpflichtungen	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
des Mehrjährigen Finanzrahmens	Zahlungen	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

3.2.1.2. Mittel aus externen zweckgebundenen Einnahmen

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

Rubrik des Mehrjährigen Finanzrahmens	Nummer	
--	--------	--

GD <.....>			Jahr 2024	Jahr 2025	Jahr 2026	Jahr 2027	MFR 2021-2027 INSGESAMT
Operative Mittel							
Haushaltslinie	Verpflichtungen	(1a)					0,000
	Zahlungen	(2a)					0,000
Haushaltslinie	Verpflichtungen	(1b)					0,000
	Zahlungen	(2b)					0,000
Aus der Dotation bestimmter spezifischer Programme finanzierte Verwaltungsmittel							
Haushaltslinie		(3)					0,000
Mittel INSGESAMT	Verpflichtungen	=1a+1b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

für die GD <....>		Zahlungen	=2a+2b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
GD <.....>				Jahr	Jahr	Jahr	Jahr	MFR 2021-2027 INSGESAMT
				2024	2025	2026	2027	
Operative Mittel								
Haushaltslinie	Verpflichtungen	(1a)						0,000
	Zahlungen	(2a)						0,000
Haushaltslinie	Verpflichtungen	(1b)						0,000
	Zahlungen	(2b)						0,000
Aus der Dotation bestimmter spezifischer Programme finanzierte Verwaltungsmittel								
Haushaltslinie		(3)						0,000
Mittel INSGESAMT für die GD <....>	Verpflichtungen	=1a+1b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Zahlungen	=2a+2b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
			Jahr	Jahr	Jahr	Jahr	MFR 2021-2027 INSGESAMT	
			2024	2025	2026	2027		
Operative Mittel INSGESAMT	Verpflichtungen	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Zahlungen	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Aus der Dotation bestimmter spezifischer Programme finanzierte Verwaltungsmittel INSGESAMT		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Mittel INSGESAMT unter der RUBRIK <....> des Mehrjährigen Finanzrahmens	Verpflichtungen	= 4+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Zahlungen	= 5+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Rubrik des Mehrjährigen Finanzrahmens		Nummer						
GD <.....>			Jahr	Jahr	Jahr	Jahr	MFR 2021-2027	

			2024	2025	2026	2027	INSGESAMT
Operative Mittel							
Haushaltslinie	Verpflichtungen	(1a)					0,000
	Zahlungen	(2a)					0,000
Haushaltslinie	Verpflichtungen	(1b)					0,000
	Zahlungen	(2b)					0,000
Aus der Dotation bestimmter spezifischer Programme finanzierte Verwaltungsmittel							
Haushaltslinie		(3)					0,000
Mittel INSGESAMT für die GD <....>	Verpflichtungen	=1a+1b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Zahlungen	=2a+2b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
GD <.....>			Jahr	Jahr	Jahr	Jahr	MFR 2021-2027 INSGESAMT
			2024	2025	2026	2027	
Operative Mittel							
Haushaltslinie	Verpflichtungen	(1a)					0,000
	Zahlungen	(2a)					0,000
Haushaltslinie	Verpflichtungen	(1b)					0,000
	Zahlungen	(2b)					0,000
Aus der Dotation bestimmter spezifischer Programme finanzierte Verwaltungsmittel							
Haushaltslinie		(3)					0,000
Mittel INSGESAMT für die GD <....>	Verpflichtungen	=1a+1b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Zahlungen	=2a+2b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
			Jahr	Jahr	Jahr	Jahr	MFR 2021-2027 INSGESAMT
			2024	2025	2026	2027	
Operative Mittel INSGESAMT	Verpflichtungen	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Zahlungen	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

Aus der Dotation bestimmter spezifischer Programme finanzierte Verwaltungsmittel INSGESAMT		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Mittel INSGESAMT unter der RUBRIK <....> des Mehrjährigen Finanzrahmens	Verpflichtungen	= 4+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Zahlungen	= 5+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
			Jahr 2024	Jahr 2025	Jahr 2026	Jahr 2027	MFR 2021- 2027 INSGESAMT
• Operative Mittel INSGESAMT (alle operativen Rubriken)	Verpflichtungen	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Zahlungen	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
• Aus der Dotation bestimmter spezifischer Programme finanzierte Verwaltungsmittel INSGESAMT (alle operativen Rubriken)		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Mittel INSGESAMT unter den RUBRIKEN 1 bis 6 des Mehrjährigen Finanzrahmens (Referenzbetrag)	Verpflichtungen	= 4+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Zahlungen	= 5+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

Rubrik des Mehrjährigen Finanzrahmens	7	„Verwaltungsausgaben“
--	----------	-----------------------

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

GD <.....>		Jahr 2024	Jahr 2025	Jahr 2026	Jahr 2027	MFR 2021- 2027 INSGESAMT
• Personalausgaben		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
• Sonstige Verwaltungsausgaben		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
GD <.....> INSGESAMT	Mittel	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

GD <.....>		Jahr 2024	Jahr 2025	Jahr 2026	Jahr 2027	MFR 2021- 2027 INSGESAMT
• Personalausgaben		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
• Sonstige Verwaltungsausgaben		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
GD <.....> INSGESAMT	Mittel	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

Mittel INSGESAMT unter der RUBRIK 7 des Mehrjährigen Finanzrahmens	(Verpflichtungen insges. = Zahlungen insges.)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
--	--	-------	-------	-------	-------	-------

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

		Jahr 2024	Jahr 2025	Jahr 2026	Jahr 2027	MFR 2021- 2027 INSGESAMT
Mittel INSGESAMT unter den RUBRIKEN 1 bis 7	Verpflichtungen	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
des Mehrjährigen Finanzrahmens	Zahlungen	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

3.2.2. Geschätzter Output, der mit operativen Mitteln finanziert wird (nicht auszufüllen im Fall dezentraler Agenturen)

Mittel für Verpflichtungen, in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

Ziele und Outputs angeben ⇓			Jahr 2024		Jahr 2025		Jahr 2026		Jahr 2027		Bei länger andauernden Auswirkungen bitte weitere Spalten einfügen (siehe 1.6)						INSGESAMT	
	OUTPUTS																	
	Art ⁵⁶	Durch schnitt skoste n	Anzahl	Koste n	Anzahl	Koste n	Anzahl	Koste n	Anzahl	Koste n	Anzahl	Koste n	Anzahl	Koste n	Anzahl	Koste n	Gesam tzahl	Gesamtk osten

⁵⁶ Outputs sind Produkte, die geliefert, und Dienstleistungen, die erbracht werden (z. B. Zahl der Austauschstudenten, gebaute Straßenkilometer usw.).

EINZELZIEL Nr. 1 ⁵⁷ ...																	
- Output																	
- Output																	
- Output																	
Zwischensumme für Einzelziel Nr. 1																	
EINZELZIEL Nr. 2...																	
- Output																	
Zwischensumme für Einzelziel Nr. 2																	
INSGESAMT																	

⁵⁷

Wie in Abschnitt 1.3.2. beschrieben. „Einzelziel(e)“

3.2.3. Übersicht über die geschätzten Auswirkungen auf die Verwaltungsmittel

- ☐ Für den Vorschlag/die Initiative werden keine Verwaltungsmittel benötigt.
- ☐ Für den Vorschlag/die Initiative werden die folgenden Verwaltungsmittel benötigt:

3.2.3.1. Mittel aus dem verabschiedeten Haushaltsplan

BEWILLIGTE MITTEL	Jahr	Jahr	Jahr	Jahr	2021-2027 INSGESAMT
	2024	2025	2026	2027	
RUBRIK 7					
Personalausgaben	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Sonstige Verwaltungsausgaben	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Zwischensumme RUBRIK 7	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Außerhalb der RUBRIK 7					
Personalausgaben	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Sonstige Verwaltungsausgaben	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Zwischensumme außerhalb der RUBRIK 7	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
INSGESAMT	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

3.2.3.2. Mittel aus externen zweckgebundenen Einnahmen

EXTERNE ZWECKGEBUNDENE EINNAHMEN	Jahr 2024	Jahr 2025	Jahr 2026	Jahr 2027	2021-2027 INSGESAMT
RUBRIK 7					
Personalausgaben	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Sonstige Verwaltungsausgaben	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Zwischensumme RUBRIK 7	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Außerhalb der RUBRIK 7					
Personalausgaben	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Sonstige Verwaltungsausgaben	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Zwischensumme außerhalb der RUBRIK 7	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
INSGESAMT	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

3.2.3.3. Mittel insgesamt

INSGESAMT BEWILLIGTE MITTEL + EXTERNE ZWECKGEBUNDENE EINNAHMEN	Jahr 2024	Jahr 2025	Jahr 2026	Jahr 2027	2021-2027 INSGESAMT
RUBRIK 7					
Personalausgaben	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Sonstige Verwaltungsausgaben	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Zwischensumme RUBRIK 7	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Außerhalb der RUBRIK 7					
Personalausgaben	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Sonstige Verwaltungsausgaben	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

Zwischensumme außerhalb der RUBRIK 7	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
INSGESAMT	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

Der Mittelbedarf für Personal- und sonstige Verwaltungsausgaben wird durch der Verwaltung der Maßnahme zugeordnete Mittel der GD und/oder durch eine Umschichtung innerhalb der GD gedeckt. Hinzu kommen etwaige zusätzliche Mittel, die der für die Verwaltung der Maßnahme zuständigen GD nach Maßgabe der verfügbaren Mittel im Rahmen der jährlichen Mittelzuweisung zugeteilt werden.

3.2.4. Geschätzter Personalbedarf

- ☐ Für den Vorschlag/die Initiative wird kein Personal benötigt.
- ☐ Für den Vorschlag/die Initiative wird das folgende Personal benötigt:

3.2.4.1. Finanziert aus dem verabschiedeten Haushalt

Schätzung in Vollzeitäquivalenten (VZÄ)

BEWILLIGTE MITTEL		Jahr 2024	Jahr 2025	Jahr 2026	Jahr 2027
• Planstellen (Beamte und Bedienstete auf Zeit)					
20 01 02 01 (Zentrale Dienststellen und Vertretungen der Kommission)		0	0	0	0
20 01 02 03 (EU-Delegationen)		0	0	0	0
01 01 01 01 (Indirekte Forschung)		0	0	0	0
01 01 01 11 (Direkte Forschung)		0	0	0	0
Sonstige Haushaltslinien (bitte angeben)		0	0	0	0
• Externes Personal (in VZÄ)					
20 02 01 (VB und ANS der Globaldotation)		0	0	0	0
20 02 03 (VB, ÖB, ANS und JPD in den EU-Delegationen)		0	0	0	0
Haushaltslinie administr. Unterstützung [XX.01.YY.YY]	- in den zentralen Dienststellen	0	0	0	0
	- in den EU-Delegationen	0	0	0	0
01 01 01 02 (VB und ANS – indirekte Forschung)		0	0	0	0
01 01 01 12 (VB und ANS – direkte Forschung)		0	0	0	0
Sonstige Haushaltslinien (bitte angeben) – Rubrik 7		0	0	0	0
Sonstige Haushaltslinien (bitte angeben) – außerhalb der Rubrik 7		0	0	0	0
INSGESAMT		0	0	0	0

3.2.4.2. Finanziert aus externen zweckgebundenen Einnahmen

EXTERNE ZWECKGEBUNDENE EINNAHMEN		Jahr 2024	Jahr 2025	Jahr 2026	Jahr 2027
• Planstellen (Beamte und Bedienstete auf Zeit)					
20 01 02 01 (Zentrale Dienststellen und Vertretungen der Kommission)		0	0	0	0
20 01 02 03 (EU-Delegationen)		0	0	0	0
01 01 01 01 (Indirekte Forschung)		0	0	0	0
01 01 01 11 (Direkte Forschung)		0	0	0	0
Sonstige Haushaltslinien (bitte angeben)		0	0	0	0
• Externes Personal (in Vollzeitäquivalenten)					
20 02 01 (VB und ANS der Globaldotation)		0	0	0	0

20 02 03 (VB, ÖB, ANS und JPD in den EU-Delegationen)		0	0	0	0
Haushaltslinie administr. Unterstützung [XX.01.YY.YY]	- in den zentralen Dienststellen	0	0	0	0
	- in den EU-Delegationen	0	0	0	0
01 01 01 02 (VB und ANS – indirekte Forschung)		0	0	0	0
01 01 01 12 (VB und ANS – direkte Forschung)		0	0	0	0
Sonstige Haushaltslinien (bitte angeben) – Rubrik 7		0	0	0	0
Sonstige Haushaltslinien (bitte angeben) – außerhalb der Rubrik 7		0	0	0	0
INSGESAMT		0	0	0	0

3.2.4.3. Geschätzter Personalbedarf insgesamt

SUMME DER BEWILLIGTEN MITTEL + EXTERNEN ZWECKGEBUNDENEN EINNAHMEN		Jahr 2024	Jahr 2025	Jahr 2026	Jahr 2027
• Planstellen (Beamte und Bedienstete auf Zeit)					
20 01 02 01 (Zentrale Dienststellen und Vertretungen der Kommission)		0	0	0	0
20 01 02 03 (EU-Delegationen)		0	0	0	0
01 01 01 01 (Indirekte Forschung)		0	0	0	0
01 01 01 11 (Direkte Forschung)		0	0	0	0
Sonstige Haushaltslinien (bitte angeben)		0	0	0	0
• Externes Personal (in Vollzeitäquivalenten)					
20 02 01 (VB und ANS der Globaldotation)		0	0	0	0
20 02 03 (VB, ÖB, ANS und JPD in den EU-Delegationen)		0	0	0	0
Haushaltslinie administr. Unterstützung [XX.01.YY.YY]	- in den zentralen Dienststellen	0	0	0	0
	- in den EU-Delegationen	0	0	0	0
01 01 01 02 (VB und ANS – indirekte Forschung)		0	0	0	0
01 01 01 12 (VB und ANS – direkte Forschung)		0	0	0	0
Sonstige Haushaltslinien (bitte angeben) – Rubrik 7		0	0	0	0
Sonstige Haushaltslinien (bitte angeben) – außerhalb der Rubrik 7		0	0	0	0
INSGESAMT		0	0	0	0

Für die Durchführung des Vorschlags benötigtes Personal (in VZÄ):

	Personal aus den Dienststellen der Kommission	Zusatzpersonal (ausnahmsweise)*		
		Zu finanzieren aus Rubrik 7 oder Forschung	Zu finanzieren aus einer Haushaltslinie für administrative Unterstützung	Zu finanzieren aus Gebühren
Planstellen			Nicht zutreffend	
Externes Personal (VB, ANS, LAK)				

Beschreibung der Aufgaben, die ausgeführt werden sollen durch:

Beamte und Zeitbedienstete	
Externes Personal	

3.2.5. *Einschätzung der Auswirkungen auf die Investitionen im Zusammenhang mit digitalen Technologien*

Obligatorisch: In die Tabelle unten ist die bestmögliche Einschätzung der für den Vorschlag/die Initiative erforderlichen Investitionen in digitale Technologien einzutragen.

Wenn dies für die Durchführung des Vorschlags/der Initiative erforderlich ist, sollten die Mittel unter Rubrik 7 ausnahmsweise in der dafür vorgesehenen Haushaltslinie ausgewiesen werden.

Die Mittel unter den Rubriken 1-6 sollten als „IT-Ausgaben zur Politikunterstützung für operationelle Programme“ ausgewiesen sein. Diese Ausgaben beziehen sich auf die operativen Mittel, die für die Wiederverwendung/den Erwerb/die Entwicklung von IT-Plattformen/Instrumenten verwendet werden, welche in direktem Zusammenhang mit der Durchführung der Initiative und den damit verbundenen Investitionen stehen (z. B. Lizenzen, Studien, Datenspeicherung usw.). Die in dieser Tabelle dargelegten Informationen sollten mit den Angaben in Abschnitt 4 „Digitale Aspekte“ vereinbar sein.

Mittel INSGESAMT für Digitales und IT	Jahr 2024	Jahr 2025	Jahr 2026	Jahr 2027	MFR 2021-2027 INSGESAMT
RUBRIK 7					
IT-Ausgaben (intern)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Zwischensumme RUBRIK 7	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Außerhalb der RUBRIK 7					
IT-Ausgaben zur Politikunterstützung für operationelle Programme	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Zwischensumme außerhalb der RUBRIK 7	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
INSGESAMT	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

3.2.6. *Vereinbarkeit mit dem derzeitigen Mehrjährigen Finanzrahmen*

Der Vorschlag/Die Initiative

- ☐ kann durch Umschichtungen innerhalb der entsprechenden Rubrik des Mehrjährigen Finanzrahmens (MFR) in voller Höhe finanziert werden.
- ☐ erfordert die Inanspruchnahme des verbleibenden Spielraums unter der einschlägigen Rubrik des MFR und/oder den Einsatz der besonderen Instrumente im Sinne der MFR-Verordnung.
- ☐ erfordert eine Änderung des MFR.

3.2.7. Beiträge Dritter

Der Vorschlag/Die Initiative

- ☐ sieht keine Kofinanzierung durch Dritte vor.
- ☐ sieht folgende Kofinanzierung durch Dritte vor:

Mittel in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

	Jahr 2024	Jahr 2025	Jahr 2026	Jahr 2027	Insgesamt
Kofinanzierende Einrichtung					
Kofinanzierung INSGESAMT					

3.3. Geschätzte Auswirkungen auf die Einnahmen

- ☐ Der Vorschlag/Die Initiative wirkt sich nicht auf die Einnahmen aus.
- ☐ Der Vorschlag/Die Initiative wirkt sich auf die Einnahmen aus, und zwar
 - ☐ auf die Eigenmittel
 - ☐ auf die übrigen Einnahmen
 - ☐ Bitte geben Sie an, ob die Einnahmen bestimmten Ausgabenlinien zugewiesen sind.

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

Einnahmenlinie:	Für das laufende Haushaltsjahr zur Verfügung stehende Mittel	Auswirkungen des Vorschlags/der Initiative ⁵⁸			
		Jahr 2024	Jahr 2025	Jahr 2026	Jahr 2027
Artikel					

Bitte geben Sie für die sonstigen zweckgebundenen Einnahmen die betreffende(n) Ausgabenlinie(n) im Haushaltsplan an.

Sonstige Anmerkungen (bei der Ermittlung der Auswirkungen auf die Einnahmen verwendete Methode/Formel oder weitere Informationen).

4. DIGITALE ASPEKTE

4.1. Anforderungen von digitaler Relevanz

Anforderung	Beschreibung der Anforderung	Von der Anforderung betroffene oder sie betreffende	Verfahren auf übergeordneter Ebene	Kategorien
-------------	------------------------------	---	------------------------------------	------------

⁵⁸ Bei den traditionellen Eigenmitteln (Zölle, Zuckerabgaben) sind die Beträge netto, d. h. abzüglich 20 % für Erhebungskosten, anzugeben.

		Akteure		
Artikel 2 Absatz 1	Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 82 delegierte Rechtsakte zur Änderung und Ergänzung dieser Verordnung zu erlassen, um technische Anforderungen an reine Elektrofahrzeuge (PEV) und extern aufladbare Hybridelektrofahrzeuge (OVC-HEV) hinsichtlich ihrer Kommunikations- und Hardware-Schnittstelle mit der Ladeinfrastruktur, dem Stromnetz und den stationären Stromversorgungssystemen, die in der Lage sind, intelligente und bidirektionale Ladefunktionen zu unterstützen, festzulegen.	Europäische Kommission Nationale Behörden Wirtschaftsakteure	Datenaustausch	Daten
Artikel 4 Absatz 1	Falls erforderlich, ergreift die Kommission gemeinsam mit den Mitgliedstaaten Maßnahmen, um zu gewährleisten, dass OBM- und OBFCM-Daten wirksam und auf harmonisierte Weise empfangen, verarbeitet und gespeichert werden.	Europäische Kommission Nationale Behörden Wirtschaftsakteure	Datenaustausch	Daten
Artikel 4 Absatz 2	die Methoden, Maßnahmen, Anforderungen und Prüfungen, einschließlich Einhaltungsgrenzen, zur Sicherstellung der Leistung der OBFCM-Einrichtungen, OBD- und OBM-Systeme und der Sensoren dieser Einrichtungen und Systeme sowie der	Europäische Kommission Nationale Behörden Wirtschaftsakteure		Daten

	Übermittlung der von diesen Einrichtungen und Systemen aufgezeichneten Daten nach außen			
--	---	--	--	--

4.2. Daten

Art der Daten	Anforderung(en)	Standard und/oder Spezifikation (falls zutreffend)
Daten aus der Kommunikation reiner Elektrofahrzeuge (PEV) und extern aufladbarer Hybridelektrofahrzeuge (OVC-HEV) mit der Ladeinfrastruktur, dem Stromnetz und den stationären Stromversorgungssystemen, die in der Lage sind, intelligente und bidirektionale Ladefunktionen zu unterstützen	Artikel 2	Die Kommission ergreift Maßnahmen zur Festlegung der technischen Spezifikationen.
OBM- und OBFCM-Daten	Artikel 4	Die Kommission ergreift Maßnahmen zur Festlegung der technischen Spezifikationen.

Vereinbarkeit mit der europäischen Datenstrategie

Erläuterung, inwiefern die Anforderung(en) mit der Europäischen Datenstrategie vereinbar ist/sind.

Die Kommission ergreift Maßnahmen zur Abstimmung auf die europäische Datenstrategie.

Vereinbarkeit mit dem Grundsatz der einmaligen Erfassung

Erläuterung, inwiefern der Grundsatz der einmaligen Erfassung berücksichtigt wurde und inwiefern die Möglichkeit der Weiterverwendung vorhandener Daten geprüft wurde.

In den delegierten Rechtsakten wird der Grundsatz der einmaligen Erfassung berücksichtigt.

Erläuterung, inwiefern neu geschaffene Daten auffindbar, zugänglich, interoperabel und wiederverwendbar sind und hohen Standards entsprechen.

Nähere Einzelheiten werden in den künftigen delegierten Rechtsakten beschrieben sein.

Datenströme

Allgemeine Beschreibung der Datenströme

Art der Daten	Anforderung(en)	Akteure, die die Daten bereitstellen	Akteure, die die Daten empfangen	Auslöser für den Datenaustausch	Häufigkeit (falls zutreffend)
---------------	-----------------	--------------------------------------	----------------------------------	---------------------------------	-------------------------------

				usch	nd)
Daten aus der Kommunikation reiner Elektrofahrzeuge (PEV) und extern aufladbarer Hybridelektrofahrzeuge (OVC-HEV) mit der Ladeinfrastruktur, dem Stromnetz und den stationären Stromversorgungssystemen, die intelligente und bidirektionale Ladefunktionen unterstützen	Artikel 2	Fahrzeughersteller Netzbetreiber Sonstige Wirtschaftsakteure	Fahrzeughersteller Netzbetreiber Sonstige Wirtschaftsakteure	//	//
OBM- und OBFCM-Daten	Artikel 4	Fahrzeughersteller	Europäische Kommission Mitgliedstaaten	//	//

4.3. Digitale Lösungen

Digitale Lösung	Anforderung(en)	Wichtige vorgeschriebene Funktionen	Zuständige Stelle	Inwiefern wird Zugänglichkeit gewährleistet?	Wie wird die Wiederverwendbarkeit berücksichtigt?	Einsatz von KI-Technologien (falls zutreffend)
Harmonisierte OBM/OBFCM-Dateninfrastruktur auf EU-Ebene	Artikel 4	Die Kommission ergreift Maßnahmen zur Festlegung der Funktionen.	Europäische Kommission	Die Barrierefreiheitsanforderungen werden in den Maßnahmen berücksichtigt.	Die Anforderungen an die Wiederverwendbarkeit werden in den Maßnahmen berücksichtigt.	//

Digitale Lösung 1

Digitale und/oder sektorspezifische	Erläuterung der Vereinbarkeit
-------------------------------------	-------------------------------

Strategie (falls anwendbar)	
<i>KI-Verordnung</i>	//
<i>EU-Rahmen für Cybersicherheit</i>	Wird in den Maßnahmen berücksichtigt.
<i>eIDAS</i>	Wird in den Maßnahmen berücksichtigt.
<i>Einheitliches digitales Zugangstor und IMI</i>	Wird in den Maßnahmen berücksichtigt.
<i>Sonstige</i>	//

4.4. Interoperabilitätsbewertung

Digitaler öffentlicher Dienst oder Kategorie digitaler öffentlicher Dienste	Beschreibung	Anforderung(en)	Lösung(en) für ein interoperables Europa (ENTFÄLLT)	Andere Interoperabilitätslösung(en)
Gestrafte Überwachung der tatsächlichen Fahrzeugleistung im Rahmen von Euro 7	Gestrafte Überwachung der tatsächlichen Fahrzeugleistung im Rahmen von Euro 7	Artikel 4	//	

Digitaler öffentlicher Dienst 1

Bewertung	Maßnahme(n)	Mögliche verbleibende Hindernisse (falls zutreffend)
Vereinbarkeit mit bestehenden digitalen und sektorspezifischen Strategien		•
Organisatorische Maßnahmen für eine reibungslose grenzüberschreitende Erbringung digitaler öffentlicher Dienste	• Werden mit den Maßnahmen festgelegt.	•

Maßnahmen, die ergriffen wurden, um ein gemeinsames Verständnis der Daten zu gewährleisten	• Werden mit den Maßnahmen festgelegt.	•
Verwendung gemeinsam vereinbarter offener technischer Spezifikationen und Standards	• Werden mit den Maßnahmen festgelegt.	•

4.5. Unterstützungsmaßnahmen für die digitale Umsetzung

Beschreibung der Maßnahme	Anforderung(en)	Rolle der Kommission (falls zutreffend)	Zu beteiligende Akteure (falls zutreffend)	Voraussichtlicher Zeitplan (falls zutreffend)
Die Kommission ergreift Maßnahmen zur Festlegung der gemeinsamen technischen Spezifikationen.	Artikel 2 Artikel 4	Die Kommission erlässt solche Rechtsakte	Mitgliedstaaten Wirtschaftsakteure	//