Amtsblatt
der Europäischen Union

DE
Reihe C

C/2026/3241

2.7.2026

Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 92/6/EWG zur Ausnahme bestimmter Elektrofahrzeuge der Klasse N2 von der Anforderung zum Einbau und zur Benutzung eines Geschwindigkeitsbegrenzers

(COM(2025) 999 final — 2025/0424 (COD))

(C/2026/3241)

Berichterstatter: **Miroslav HAJNOŠ**

Gesetzgebungsverfahren	EU Law Tracker: 2025/0424 (COD).
Befassung	Europäisches Parlament, 12.1.2026 Rat der Europäischen Union, 11.2.2026
Rechtsgrundlage	Artikel 91 Absatz 1 und Artikel 304 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union
Dokumente der Europäischen Kommission	COM(2025) 999 final Zusammenfassung von COM(2025) 999 final
Relevante Nachhaltigkeitsziele	Ziel 11 — Nachhaltige Städte und Gemeinden Ziel 13 — Maßnahmen zum Klimaschutz
Zuständiges Arbeitsorgan	Fachgruppe Verkehr, Energie, Infrastrukturen, Informationsgesellschaft
Annahme im Arbeitsorgan	9.3.2026
Verabschiedung im Plenum	18.3.2026
Plenartagung Nr.	604
Ergebnis der Abstimmung (Ja-Stimmen/Nein-Stimmen/ Enthaltungen)	205/1/3

1. EMPFEHLUNGEN

DER EUROPÄISCHE WIRTSCHAFTS- UND SOZIALAUSSCHUSS (EWSA)

1.1. **nimmt** den Vorschlag der Kommission für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 92/6/EWG ([1]) zur Ausnahme bestimmter Elektrofahrzeuge der Klasse N2 (E-Vans der Klasse N2 mit einem zulässigen Höchstgewicht zwischen 3,5 t und 4,25 t) von der Anforderung zum Einbau und zur Benutzung eines Geschwindigkeitsbegrenzers **zur Kenntnis**;

1.2. **befürchtet**, dass bestimmte regulatorische Hindernisse unbeabsichtigt die Einführung leichter elektrischer Nutzfahrzeuge behindern und den Übergang zu emissionsfreier Mobilität verlangsamen können; betont, dass die vorgeschlagene Ausnahme klare Sicherheitskriterien enthalten sollte, um die Gefahr potenzieller Verkehrsunfälle zu bannen;

1.3. **betont**, dass das Ziel der vorgeschlagenen Ausnahme darin besteht, den Verwaltungsaufwand und die Kosten für Unternehmen im Rahmen des Omnibus-Pakets für die Automobilindustrie zu verringern ([2]). Der EWSA unterstreicht, dass die Vereinfachung der Rechtsvorschriften nicht auf Kosten etablierter Standards für die Straßenverkehrssicherheit oder den Schutz von Fahrern und ungeschützten Verkehrsteilnehmern (darunter Radfahrer und Fußgänger) gehen darf;

([1]) 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).

([2]) https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/action-plan-future-automotive-sector/automotive-package_de.

1.4. **nimmt** mit Interesse die umfassendere Debatte über die Umsetzung des Omnibus-Pakets für die Automobilindustrie **zur Kenntnis**. Der EWSA weist darauf hin, dass die Auswirkungen der Omnibus-Deregulierungspakete (zu denen diese Ausnahme gehört) bei öffentlichen Organisationen (u. a. Gewerkschaften, Umweltverbände und Organisationen für Straßenverkehrssicherheit) auf erheblichen Widerstand treffen;

1.5. **betont**, dass die vorgeschlagene Initiative voll und ganz mit den Zielen der gemeinsamen Verkehrspolitik der EU im Einklang stehen und sich in den Rahmen für die Straßenverkehrssicherheit einfügen muss. Der EWSA weist darauf hin, dass sich die Kommission 2012 für den Einbau von Geschwindigkeitsbegrenzern in Fahrzeuge der Klasse N1 aussprach, und zwar mit der Begründung, dass die Geschwindigkeit und das zunehmende Gewicht der Fahrzeuge für die Straßenverkehrssicherheit relevant sind. Im Interesse einer technologieneutralen und einfachen Regulierung muss diese Position überdacht werden ([3]). Wichtig ist, dass die Initiative nicht den Zielsetzungen in der Straßenverkehrssicherheit zuwiderläuft. Genau deshalb ist auch die strukturelle Überwachung der Auswirkungen dieser Initiative angezeigt, sofern sie angenommen wird. Es besteht die Gefahr, dass die EU ihre bis 2030 gesetzten Ziele für die Straßenverkehrssicherheit nicht erreichen wird. Der Europäische Rat für Verkehrssicherheit (European Transport Safety Council, ETSC) verfolgt die Fortschritte in einem Jahresbericht, der für das vergangene Jahr eine Verbesserung um „nur" -2 % und für das Vorjahr um „nur" -1 % ausweisen konnte ([4]);

1.6. **betont**, wie wichtig der Einsatz emissionsfreier Nutzfahrzeuge insbesondere in der städtischen Logistik und zur Erbringung von Dienstleistungen für die Verwirklichung der Klimaziele der EU ist;

1.7. **fordert die Kommission auf**, die Ausnahme, sofern sie angenommen wird, vorerst an Bedingungen zu knüpfen. Die Bedingungen sollten nach einem bestimmten Zeitraum im Rahmen einer Evaluierung geprüft werden, die folgende Aspekte umfasst:

— Auswirkungen auf Daten zur Straßenverkehrssicherheit,

— messbare Umweltauswirkungen und

— Absatzstatistiken für leichte Elektronutzfahrzeuge (E-Vans) der Klasse N2 aus der befreiten Kategorie.

Diese Stellungnahme ergänzt die Stellungnahme des EWSA „Kraftfahrzeuge/Vereinfachung der technischen Anforderungen und Prüfverfahren"; beide Stellungnahmen beziehen sich auf die vorgeschlagenen Änderungen der Richtlinie 92/6/EWG.

2. ERLÄUTERUNGEN

Begründung für die Empfehlung 1.1

2.1. Leichte Elektronutzfahrzeuge werden für die Logistik in der Stadt, die Zustellung auf der letzten Meile und bei der Erbringung regionaler Dienstleistungen immer wichtiger. Aufgrund des Batteriegewichts überschreiten viele leichte Elektronutzfahrzeuge jedoch den Schwellenwert von 3,5 Tonnen und werden daher als Fahrzeuge der Klasse N2 eingestuft. Wenn Fahrzeuge ein größeres Gewicht haben, wirkt sich das unmittelbar auf die kinetische Energie und den Bremsweg aus, was insbesondere im gemischten städtischen Verkehr dazu führen kann, dass Kollisionen schwerere Folgen haben. Auch wenn diese Fahrzeuge im Fahrbetrieb ähnlich wie die leichteren Fahrzeuge der Klasse N1 eingesetzt werden, sind und bleiben diese physikalischen Eigenschaften für die Bewertung der Straßenverkehrssicherheit ausschlaggebend. Dies ist auch der Grund, warum der EWSA gewisse Zweifel an der vorgeschlagenen Ausnahme hegt.

Begründung für Empfehlung 1.2

2.2. Der Kommission zufolge führt diese Einstufung mitunter zu **unverhältnismäßigen administrativen und finanziellen Belastungen**, die der Einführung emissionsfreier Fahrzeuge schaden könnten. Die Vereinfachungsmaßnahmen zielen auch darauf ab, die rechtlichen Bedingungen für elektrische Lieferwagen an die für vergleichbare Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor geltenden Bedingungen anzugleichen und dadurch gleiche Wettbewerbsbedingungen für Betreiber und KMU zu gewährleisten.

([3]) https://road-safety.transport.ec.europa.eu/eu-road-safety-policy_en.
([4]) https://etsc.eu/19th-annual-road-safety-performance-index-pin-report/.

2.3. Sofern die Ausnahme akzeptiert wird, empfiehlt der EWSA folgende Einschränkungen der Ausnahme für E-Vans der Klasse N2:

— 100 % Elektroantrieb (kein Hybridantrieb)

— Sie müssen weiterhin in vollem Umfang dem bestehenden EU-Typgenehmigungs- und Fahrzeugsicherheitsrahmen unterliegen.

— Sie müssen gemäß den Anforderungen der Verordnung (EU) 2019/2144 mit anderen Sicherheitssystemen wie intelligenten Geschwindigkeitsassistenten (ISA) ([5]) und fortgeschrittenen Fahrerassistenzsystemen (ADAS) ausgerüstet sein.

Begründung für Empfehlung 1.3

2.4. Insbesondere Straßenverkehrssicherheitsorganisationen haben Bedenken geäußert. Sie raten zu einer sorgfältigen Prüfung der Auswirkungen dieser Ausnahme auf die Sicherheit der Fahrer und anderer stärker gefährdeter Verkehrsteilnehmer wie Radfahrer und Fußgänger. Erforderlich ist eine professionelle Einstellung der Fahrer und der Einsatz der genannten ISA- und ADAS-Sicherheitssysteme. Dennoch bieten selbst diese Systeme keine absolute Gewähr für die Sicherheit der Fahrzeuge. Geschwindigkeitsbegrenzer sind ein Bestandteil eines vielschichtigen Rahmens für die Straßenverkehrssicherheit, wobei sie eine Ergänzung zu Fahrzeugsicherheitstechnologien und der Verantwortung der Fahrzeugführer bieten. Bei der möglichen Herausnahme dieses Elements wäre mit Blick auf den weiteren Sicherheitskontext sorgfältig zu prüfen, ob dadurch keine unbeabsichtigten systemischen Folgen ausgelöst werden.

2.5. Der EWSA empfiehlt der Kommission daher, auch die Fähigkeiten von Berufskraftfahrern zu thematisieren und sie durch spezielle Schulungen auf das Problem aufmerksam machen.

Begründung für Empfehlung 1.4

2.6. Die Omnibus-Pakete enthalten viele Deregulierungsmaßnahmen, die in der europäischen Zivilgesellschaft keine ungeteilt positive Aufnahme gefunden haben. Sie werden von verschiedenen Interessengruppen abgelehnt. Die in diesem Vorschlag vorgesehene Schutzmaßnahme gehört zu einem solchen Omnibus-Paket für die Automobilindustrie. Unbedingt sollte der breitere gesellschaftliche Widerstand gegen die verschiedenen Omnibus-Pakete aus einer übergeordneten Perspektive heraus betrachtet werden.

2.7. Schätzungen der Kommission zufolge dürfte das Omnibus-Paket der Automobilindustrie jährliche Kosteneinsparungen von mehr als 700 Millionen Euro bringen, darin eingeschlossen die Einsparungen im Zusammenhang mit der Abschaffung der für bestimmte Elektrofahrzeuge geltenden Anforderung zum Einbau und zur Benutzung eines Geschwindigkeitsbegrenzers. Wenngleich diese Vereinfachungsmaßnahmen auf die Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit und die Senkung des Verwaltungsaufwands abzielen, sollten sie sorgfältig gegen die Ziele im Bereich der Straßenverkehrssicherheit abgewogen werden.

Begründung für die Empfehlung 1.5

2.8. Damit die Ziele der Verordnung über die allgemeine Fahrzeugsicherheit erreicht werden können, muss die Straßenverkehrssicherheit unbedingt überwacht werden ([6]). Der EWSA begrüßt, dass die Kommission in ihrem Vorschlag vorgesehen hat, dass es sich bei den Fahrern ausgenommener E-Vans um Berufskraftfahrer oder erfahrene Fahrer handeln muss, die die entsprechenden Fähigkeiten haben bzw. angemessen geschult wurden. All dies steht im Einklang mit der Führerscheinrichtlinie (2006/126/EG) ([7]).

Begründung für Empfehlung 1.7

2.9. Der EWSA rät der Kommission im Fall der Annahme des Vorschlags dringend, eine Überprüfung dieser Ausnahme vorzusehen. Die Überprüfung könnte Klarheit bezüglich der beabsichtigten Wirkung der Maßnahme schaffen. Erreicht werden soll, dass Elektrofahrzeuge der Klasse N2 mit einem Höchstgewicht von 3,5 t — 4,25 t keine Wettbewerbsnachteile gegenüber leichteren, mit Verbrennungsmotor betriebenen Fahrzeugen haben, die einer anderen, vorteilhafteren Klasse (N1) zugeordnet werden.

([5]) https://road-safety.transport.ec.europa.eu/eu-road-safety-policy/priorities/safe-road-use/safe-speed/archive/speeding/new-technologies-new-opportunities/intelligent-speed-adaptation-isa_en.

([6]) 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 (Text von Bedeutung für den EWR) (ABl. L 325 vom 16.12.2019, S. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj).

([7]) Richtlinie 2006/126/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Dezember 2006 über den Führerschein (ABl. L 403 vom 30.12.2006, S. 18, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2006/126/oj).

2.10. Außerdem könnte diese Bewertung Klarheit über die Umweltauswirkungen (geringere Emissionen) und die Auswirkungen auf die Straßenverkehrssicherheit schaffen und möglicherweise den Verkauf leichter Elektronutzfahrzeuge der Klasse N2 beleben.

3. VORSCHLÄGE FÜR ÄNDERUNGEN AM LEGISLATIVVORSCHLAG DER EUROPÄISCHEN KOMMISSION

Änderung 1

Diese Änderung bezieht sich auf Empfehlung 1.1

Artikel 1 Änderung der Richtlinie 92/6/EWG

Vorschlag der Europäischen Kommission	Änderung des EWSA
Artikel 3 Absatz 1 der Richtlinie 92/6/EG erhält folgende Fassung:	Artikel 3 Absatz 1 der Richtlinie 92/6/EG erhält folgende Fassung:
„(1) Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, damit Kraftfahrzeuge der Klassen N2 und N3***, ausgenommen Fahrzeuge der Klasse N2 mit Elektroantrieb und einem zulässigen Höchstgewicht zwischen 3,5 und 4,25 Tonnen*** nur dann im Straßenverkehr eingesetzt werden dürfen, wenn ein Geschwindigkeitsbegrenzer eingebaut ist, der so eingestellt ist, dass das Fahrzeug eine Höchstgeschwindigkeit von 90 km/h nicht überschreiten kann.“	„(1) Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, damit Kraftfahrzeuge der Klassen ***N1,*** N2 und N3 nur dann im Straßenverkehr eingesetzt werden dürfen, wenn ein Geschwindigkeitsbegrenzer eingebaut ist, der so eingestellt ist, dass das Fahrzeug eine Höchstgeschwindigkeit von 90 km/h nicht überschreiten kann.“

Begründung

Fahrzeuge der Klasse N1 werden nicht nur im Stadtverkehr, sondern auch im Binnenmarkt bei grenzüberschreitenden Fahrten eingesetzt. Die Fahrer sind oft Scheinselbstständige, die einem erbarmungslosen Wettbewerb (Plattformarbeit) ausgesetzt sind.

Der Geschwindigkeitsbegrenzer ist eine technische Vorrichtung, mit der verhindert wird, dass Wettbewerbsvorteile auf Kosten der Straßenverkehrssicherheit und des Wohlergehens der Arbeitnehmer durch überhöhte Geschwindigkeit erzielt werden. Eine intelligente Verordnung, die dauerhaft für gleiche Wettbewerbsbedingungen im Güterverkehr sorgt, muss daher für alle Lieferfahrzeuge unabhängig von ihrem Antriebstyp gelten.

Brüssel, den 18. März 2026

Der Präsident

des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses

Séamus BOLAND