



**Vereinfachung der technischen  
Anforderungen und der  
Prüfverfahren für Kraftfahrzeuge  
(Automotive-Omnibus)**

COM (2025) 993

---

# Zusammenfassung

---

## Zum Inhalt des Vorschlags:

Dieser Verordnungsvorschlag ist Teil der Omnibus-Initiative der EU. Damit sollen der Verwaltungsaufwand für Unternehmen reduziert und Änderungen in bestehenden EU-Vorschriften gebündelt umgesetzt werden. Der Vorschlag beinhaltet fahrzeug- und umwelttechnische Änderungen, die die Automobilindustrie fördern sollen, aber auch Arbeitnehmer:innen und Verbraucher:innen betreffen. So sollen elektrisch betriebene Nutzfahrzeuge mit einem Gesamtgewicht von bis zu 4,5 Tonnen beispielsweise von der Verpflichtung ausgenommen werden, ein Kontrollgerät zur Einhaltung der Lenk- und Ruhezeiten sowie einen Geschwindigkeitsbegrenzer zu haben. Darüber hinaus soll im EU-Typengenehmigungsrecht die neue Unterkategorie „kleines europäisches Elektrofahrzeug“ (M1E, maximale Fahrzeuglänge 4,2 Meter) mit „Made in Europe“-Auflagen geschaffen werden. Zudem sind Vereinfachungen beim Laden von Elektrofahrzeugen sowie bei der Emissionskontrolle und Lärmmessung von Motoren vorgesehen.

## Das Wichtigste in Kürze:

- Pflicht für Kontrollgeräte und Geschwindigkeitsbegrenzer im gewerblichen Verkehr sicherstellen: Es darf keine Vereinfachung auf Kosten der Verkehrssicherheit und des Wohlbefindens der Arbeitnehmer:innen geben.
- Bi-direktionales Laden von Elektroautos: Vereinfachungen müssen die Nutzung der Fahrzeugbatterie als mobiler Speicher sicherstellen.
- Kleine europäische Elektrofahrzeuge: „Made in Europe“-Regelungen müssen zielsicher gestaltet werden.

---

# Die Position der AK

---

## Zu den wesentlichen Bestimmungen des Vorschlags:

### Kontrollgerät (Änderung von (EU) 561/2006)

Die AK legt Wert auf die Feststellung, dass das digitale Kontrollgerät in gewerblichen Nutzfahrzeugen das Hauptinstrument zur Einhaltung der Lenk- und Ruhezeiten von Berufskraftfahrer:innen ist und einen fairen Wettbewerb für Unternehmen sicherstellt, die sich an bestehende Vorschriften halten. Dies gilt auch für kleine Nutzfahrzeuge ab 2,2 Tonnen Gesamtgewicht, die im grenzüberschreitenden Verkehr ab dem 1. Juli 2026 ein digitales Kontrollgerät benötigen. Es gilt darauf hinzuweisen, dass gerade bei Zusteller:innen sowie Kurier- und Expressdiensten prekäre Arbeitsbedingungen mit vielen Scheinselbstständigen vorherrschen.

Vor diesem Hintergrund ist es skandalös, dass die EU-Kommission eine Ausnahmeregelung schaffen will, um den Absatz von Elektro-Nutzfahrzeugen zu fördern – auf Kosten der Verkehrssicherheit und guter Arbeitsbedingungen. Die AK kritisiert außerdem einzelne Behauptungen der Kommission. So soll beispielsweise die Zeit, die ein Unternehmen für das Auslesen eines Kontrollgeräts benötigt, bei zwei bis vier Stunden pro Monat liegen (COM(2025) 993, S. 10). Hier ist klarzustellen, dass das Auslesen eines Geräts alle 28 Tage maximal fünf Minuten dauert und ein kombinierter Download alle 90 Tage (Massenspeicher und Fahrerkarte) in 20 Minuten nebenbei am Computer erledigt werden kann.

Aus industriepolitischer Sicht ist der Vorschlag der Kommission, es den Mitgliedstaaten freizustellen, elektrisch betriebene Nutzfahrzeuge der Kategorie N1 mit einem zulässigen Gesamtgewicht zwischen 3,5 und 4,5 Tonnen von der Kontrollgerätepflcht auszunehmen, noch weniger sinnvoll. Die europäische Autoindustrie benötigt aus Sicht der AK einheitliche Bedingungen im EU-Binnenmarkt, um den Markthochlauf von kleinen Elektro-Nutzfahrzeugen voranzutreiben.

Die AK fordert daher Rat und Europäisches Parlament auf, eine praktikable und zugleich sozial nachhaltige

sowie antriebsneutrale Bestimmung zu schaffen. Diese sollte so aussehen, dass in Artikel 13 Abs 1 Buchstabe f der Verordnung (EU) 561/2006 festgelegt wird, dass alle Nutzfahrzeuge ab 2,2 Tonnen Gesamtgewicht ein Kontrollgerät benötigen, wenn sie gewerbliche Transporte auf Rechnung von Dritten durchführen. Eine Ausnahme von der Kontrollgeräte-Verpflichtung ist aus Sicht der AK dagegen bei Firmen für Transporte im eigenen Geschäftsbereich („Handwerker-Regelung“) möglich. Ebenso sollte bei Wohnmobil-Fahrzeugen das Kontrollgerät nicht verbindlich vorgeschrieben werden.

### Geschwindigkeitsbegrenzer (Änderung von (EU) 2019/2144)

In der von der EU-Kommission vorgeschlagenen Novelle ist vorgesehen, dass Elektro-Nutzfahrzeuge mit einem Gesamtgewicht von unter 4,25 Tonnen auch von der Verpflichtung ausgenommen werden sollen, einen Geschwindigkeitsbegrenzer zu haben. Dieser Ansatz zur Gleichstellung von fossil und elektrisch betriebenen Nutzfahrzeugen der Kategorie N1 ist jedoch ebenso verfehlt. Physikalisch ergibt sich die Aufprallenergie aus der Masse (Fahrzeuggewicht) multipliziert mit der Geschwindigkeit zum Quadrat. Deshalb erhöhen Geschwindigkeitsbegrenzer die Verkehrssicherheit maßgeblich und schützen Arbeitnehmer:innen vor Strafen, wenn sie von Unternehmen aus Zeitdruck zu Geschwindigkeitsübertretungen gedrängt werden. Die AK erinnert die Kommission daran, dass sie sich im Jahr 2012 noch aus guten Gründen aktiv für eine Geschwindigkeitsbegrenzer-Verpflichtung bei diesen Fahrzeugen eingesetzt hat. Die AK tritt dafür ein, dass Sicherheitsstandards nicht zugunsten einer geringfügigen Entlastung von Unternehmen aufgegeben werden.

### Praktikable Vereinfachungen beim Laden elektrischer Fahrzeuge / bidirektionales Laden (Änderung von (EU) 2018/858)

Die AK begrüßt das Ziel, Elektrofahrzeuge auf bidirektionales Laden und Dienste wie „Vehicle-to-Grid“ vorzubereiten sowie die entsprechende Ermächtigung der Kommission. Derartige Dienste ermöglichen die Nutzung der Fahrzeugbatterie als Speicher für

Haushalte und Unternehmen, glätten Lastspitzen und stabilisieren somit das Stromnetz. Leider scheitern praktikable Lösungen derzeit noch an unterschiedlichen unionsrechtlichen Vorschriften, wie (EU) 2018/2001 (RED III) und (EU) 2023/1542 (Batterie-Verordnung), sowie an fehlenden Vorschriften im Typengenehmigungsrecht, die Autohersteller dazu verpflichten würden, die Funktionalitäten für bidirektionales Laden vorzusehen. Im Sinne der Verbraucher:innen müssen selbstverständlich Gewährleistung und Haftung in Bezug auf die Fahrzeugbatterien entsprechend berücksichtigt werden.

### **Neue Fahrzeug-Unterkategorie „kleines europäisches Elektrofahrzeug“ (Ergänzung von (EU) 2018/858)**

Die AK begrüßt das Vorhaben, bei der Typengenehmigung die neue Fahrzeugunterkategorie M1E (maximale Fahrzeuglänge von 4,2 Metern, mit Elektromotor) einzuführen. Damit sollen Anreize gemäß dem „Made in Europe“-Prinzip für die Produktion bezahlbarer batterieelektrischer Fahrzeuge der A-/B-Klasse in Europa geschaffen werden. Leider finden sich im Kommissionsvorschlag wenige konkrete Anhaltspunkte. Vorbehaltlich der endgültigen Kriterien im „Industrial Acceleration Act“ ist anzumerken, dass nur kleine Pkw von dieser „Made in Europe“-Bestimmung erfasst werden sollten, nicht jedoch kleine Lieferfahrzeuge der Kategorie N1. Außerdem sollten bei einem „kleinen europäischen Elektrofahrzeug“ nicht nur der Parameter „Länge von 4,2 Metern“, sondern auch die Breite, die Höhe, das Leergewicht und Verbrauchswerte berücksichtigt werden. Sollte es beim Vorschlag der Kommission bleiben, würde nämlich zum Beispiel ein durchschnittliches Golf-Modell nicht diesen Parameter erfüllen, dagegen ein Abarth 500e mit 155 PS schon.

### **Niedertemperaturprüfung (Änderung von (EU) 2024/1257)**

Die AK spricht sich für die Beibehaltung einer eigenständigen Niedertemperaturprüfung am Prüfstand aus. Eine Streichung, wie von der Kommission vorgeschlagen, würde die Messung von Kohlenmonoxid und Kohlenwasserstoffen verunmöglichen und ist angesichts ungesetzlicher Abschalteneinrichtungen bei vielen europäischen Autoherstellern („Diesel-Skandal“), die von Überwachungsbehörden und Gerichten nach über zehn Jahren noch immer nicht geahndet wurden, ein völlig unverständliches Signal.



---

## Kontaktieren Sie uns!

---

### In Wien:

#### **Franz Greil**

T +43 (1) 501 65 12262  
[franz.greil@akwien.at](mailto:franz.greil@akwien.at)

### In Brüssel:

#### **Florian Wukovitsch**

T +32 (0) 2 230 62 54  
[florian.wukovitsch@akeuropa.eu](mailto:florian.wukovitsch@akeuropa.eu)

### **Bundesarbeitskammer Österreich**

Prinz-Eugen-Straße 20-22  
1040 Wien, Österreich  
T +43 (0) 1 501 65-0

[www.arbeiterkammer.at](http://www.arbeiterkammer.at)

### **AK EUROPA**

Ständige Vertretung Österreichs bei der EU  
Avenue de Cortenbergh 30  
1040 Brüssel, Belgien  
T +32 (0) 2 230 62 54

[www.akeuropa.eu](http://www.akeuropa.eu)

---

## Über uns

---

Die Bundesarbeitskammer (AK) ist die gesetzliche Interessenvertretung von rund 3,8 Millionen Arbeitnehmer:innen und Konsument:innen in Österreich. Sie vertritt ihre Mitglieder in allen sozial-, bildungs-, wirtschafts- und verbraucherpolitischen Angelegenheiten auf nationaler sowie auch auf der Brüsseler EU-Ebene. Darüber hinaus ist die Bundesarbeitskammer Teil der österreichischen Sozialpartnerschaft. Die AK ist im EU-Transparenzregister unter der Nummer 23869471911-54 registriert.

Die Aufgaben des 1991 eröffneten AK EUROPA Büros in Brüssel sind einerseits die Repräsentation der AK gegenüber europäischen Institutionen und Interessensorganisationen, das Monitoring von EU-Aktivitäten und die Wissensweitergabe von Brüssel nach Österreich, sowie gemeinsam mit den Länderkammern erarbeitete Expertise und Standpunkte der Arbeiterkammer in Brüssel zu lobbyieren.