Ref. Ares(2026)10076603 - 27/10/2026

Europäische Kommission

AUFFORDERUNG ZUR STELLUNGNAHME ZU EINER FOLGENABSCHÄTZUNG

Mit diesem Dokument sollen Öffentlichkeit und Interessenträger über die Rechtsetzungspläne der Kommission informiert werden und so die Möglichkeit erhalten, Rückmeldung zur Einschätzung des Problems durch die Kommission und zu möglichen Lösungen zu geben. Sie sind zudem aufgefordert, sachdienliche Informationen, darunter über mögliche Auswirkungen der einzelnen Optionen, vorzulegen.

BEZEICHNUNG DER INITIATIVE	Intelligente Durchsetzung und Vereinfachung im Straßenverkehr
FEDERFÜHRENDE GD (ZUSTÄNDIGES REFERAT)	GD MOVE – Referat C1 (Straßenverkehr)
VORAUSSICHTLICHE ART DER INITIATIVE	Legislativvorschlag
VORAUSSICHTLICHER ZEITPLAN	1. Quartal 2027
WEITERE ANGABEN	–

Dieses Dokument dient nur der Information. Es greift der abschließenden Entscheidung der Kommission über die Weiterverfolgung dieser Initiative oder über deren endgültigen Inhalt nicht vor. Alle Aspekte der beschriebenen Initiative, einschließlich des zeitlichen Ablaufs, können sich ändern.

A. Politischer Kontext, Problemstellung und Subsidiaritätsprüfung

Politischer Kontext

In den politischen Leitlinien der Kommission[1] für das Mandat 2024-2029 werden Vereinfachung und eine bessere Umsetzung von EU-Vorschriften als entscheidend dafür genannt, Wirtschaftstätigkeiten in Europa zu erleichtern und zu beschleunigen. Im Kompass für eine wettbewerbsfähige EU[2] hat sich die Kommission verpflichtet, den Verwaltungsaufwand, der sich aus EU-Rechtsvorschriften ergibt, für alle Unternehmen um mindestens 25 % und für KMU um mindestens 35 % zu verringern, ohne dadurch die politischen Ziele zu gefährden. Die Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität[3] und die Binnenmarktstrategie[4] der Kommission enthalten das Ziel eines papierlosen Arbeitsumfelds. Auch der Europäische Rat hat ehrgeizige Vereinfachungspakete gefordert, um die langfristige Wettbewerbsfähigkeit der EU zu stärken, unter anderem im Bereich Verkehr[5].

Wie in der Absichtserklärung zur Rede von Präsidentin von der Leyen zur Lage der Union[6] dargelegt, beabsichtigt die Kommission, ein Vereinfachungspaket für den Verkehrssektor zu verabschieden. In diesem Zusammenhang bereitet die Kommission derzeit einen Vorschlag für eine Initiative zur intelligenten Durchsetzung und Vereinfachung bestimmter EU-Rechtsvorschriften im Bereich Straßenverkehr vor, wo es noch Spielraum für eine Senkung der Kosten für Unternehmen und Behörden gibt. Eine geringere Belastung bei gleichzeitiger Aufrechterhaltung des mit den Vorschriften angestrebten Schutzniveaus dürfte unmittelbar zur Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Unternehmen beitragen. Dies hat die Branche selbst gefordert.

Gegenstand der Initiative

Der Straßenverkehr ist ein strategisch wichtiger Sektor und das Rückgrat der Lieferketten in der EU. Auf ihn entfallen der Transport von rund 53 % der Güter innerhalb der EU und rund drei Viertel des EU-internen

[1] Politische Leitlinien 2024-2029 |Europäische Kommission.
[2] COM(2025) 30 final.
[3] COM(2020) 789 final.
[4] COM(2025) 500 final.
[5] Schlussfolgerungen des Europäischen Rates, 23. Oktober 2025.
[6] Lage der Union 2026 – Dokumente – Europäische Kommission.

Güterverkehrs[7]. Die wachsende Zahl emissionsfreier schwerer Nutzfahrzeuge und selbstfahrender Lastkraftwagen verändert den Sektor und macht den Güterverkehr sauberer, intelligenter und effizienter.

Die EU hat bereits wichtige Schritte zur Modernisierung der Rechtsvorschriften für den Straßenverkehr unternommen, auch im Rahmen des Mobilitätspakets I. Manche Vorschriften sind inzwischen jedoch überholt und/oder führen zu unnötigen Kosten, die sich vermeiden lassen. Insbesondere muss die Software von Fahrtenschreibern in einer Werkstatt aktualisiert werden, wofür die betreffenden Fahrzeuge außer Betrieb genommen werden müssen, Beschränkungen im Qualifikations- und Schulungsrahmen für Bus- und Lastkraftwagenfahrer behindern die Modernisierung der Ausbildung, und die Berichterstattung über gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen ist übermäßig aufwendig.

Darüber hinaus erfordert ein fairer, widerstandsfähiger und wettbewerbsfähiger Straßenverkehrssektor, dass die geltenden Vorschriften EU-weit wirksam und einheitlich durchgesetzt werden. Das Hauptproblem ist heute die Art und Weise, wie die Durchsetzung erfolgt. Die Kontrollen sind immer noch weitgehend papiergestützt und werden meist als Unterwegskontrollen durchgeführt, die zeitaufwendig, dokumentenintensiv und hinderlich sind. Bei diesen Kontrollen entfällt ein Großteil der Zeit auf die Prüfung und Verarbeitung von Dokumenten, und vorschriftsmäßig arbeitende Unternehmen werden häufig allein deshalb angehalten, weil die Behörden nicht über die erforderlichen Informationen verfügen, um Risikoprofile zu ermitteln, während die Fahrzeuge unterwegs sind. Dadurch entstehen – auch wenn kein Verstoß vorliegt – Ausfallzeiten und Verwaltungsaufwand, die vermeidbar wären. Bei der Durchsetzung bestehen zudem erhebliche Unterschiede zwischen den Mitgliedstaaten. Unterschiede in Bezug auf die nationalen Verfahren, das Ausmaß der Nutzung digitaler Instrumente und die Genauigkeit der Inspektionen führen zu Rechtsunsicherheit, untergraben die Schaffung gleicher Wettbewerbsbedingungen und schwächen den Binnenmarkt. Unter einer schwachen und uneinheitlichen Durchsetzung leidet auch die Wirksamkeit des Mobilitätspakets beim Schutz des fairen Wettbewerbs und fairer Arbeitsbedingungen; gleichzeitig ergeben sich daraus keine Vorteile für die Straßenverkehrssicherheit.

Grundlage für das Tätigwerden der EU (Rechtsgrundlage und Subsidiaritätsprüfung)

Rechtsgrundlage

Mit der Initiative soll die Umsetzung der bestehenden gemeinsamen Vorschriften für den Straßenverkehr in der EU verbessert werden, ohne die Ziele dieser Vorschriften zu ändern. Sie beruht daher auf Artikel 91 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV). Die einzige Ausnahme betrifft die vorgeschlagenen Änderungen der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße, die sich auf die Artikel 91 und 109 AEUV stützen.

Gemäß Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe g AEUV fällt der Verkehrsbereich in die geteilte Zuständigkeit zwischen der EU und ihren Mitgliedstaaten.

Notwendigkeit eines Tätigwerdens der Union

Mit der Initiative sollen bestehende EU-Rechtsakte zum EU-Straßenverkehrsbinnenmarkt geändert werden, die Verpflichtungen für die zuständigen Behörden und die Wirtschaftsteilnehmer enthalten. Ein Tätigwerden der EU ist insbesondere notwendig, da die zu bewältigenden Probleme naturgemäß grenzüberschreitend sind. Durch nationale Maßnahmen allein könnten keine wirksamen Lösungen, kein fairer Wettbewerb und keine gleichen Wettbewerbsbedingungen im gesamten Binnenmarkt gewährleistet werden.

B. Ziele und Optionen

Diese Initiative zielt darauf ab, die EU-Vorschriften für den Straßenverkehr zu vereinfachen, für mehr Flexibilität zu sorgen und die Kosten für Unternehmen und zuständige Behörden zu senken, ohne die durchgesetzten Standards zu senken.

Die geplanten Vereinfachungsmaßnahmen zielen darauf ab, den Verwaltungsaufwand im Straßenverkehrssektor zu verringern, um die Wettbewerbsfähigkeit der EU zu stärken, ohne dabei wirtschaftliche, soziale und ökologische Ziele aufzugeben. Diese Maßnahmen beruhen auf den Grundsätzen der intelligenten Durchsetzung: gezielte Kontrollen, Digitalisierung von Transportdokumenten sowie

[7] SWD(2023) 445 final.

schnellere, wirksamere und kohärentere Kontrollen in der gesamten EU unter bestmöglicher Nutzung von IT-Tools. Sie betreffen die folgenden Rechtsinstrumente, die möglicherweise geändert werden:

- Marktzugang und Betrieb: Verordnung (EG) Nr. 1071/2009, Verordnung (EG) Nr. 1072/2009, Verordnung (EG) Nr. 1073/2009, Verordnung (EU) Nr. 361/2014 der Kommission und Verordnung (EU) 2016/403 der Kommission, (Aufhebung der) Verordnung (EWG) Nr. 4058/89 des Rates und der Verordnung (EWG) Nr. 3916/90 des Rates;
- Fahrtenschreiber im Straßenverkehr: Verordnung (EU) Nr. 165/2014 und Durchführungsverordnung (EU) 2016/799;
- Sozialvorschriften im Straßenverkehr: Verordnung (EG) Nr. 561/2006, Richtlinie (EU) 2020/1057, Verordnung (EU) Nr. 581/2010 der Kommission und Durchführungsverordnung (EU) 2021/2179;
- Durchsetzung der Rechtsvorschriften im Bereich des Straßenverkehrs: Richtlinie 2006/22/EG, Richtlinie 2014/47/EU und Durchführungsverordnung (EU) 2022/695;
- Elektronische Register: Durchführungsverordnung (EU) 2016/480 und Beschluss 2009/992/EU der Kommission;
- Elektronische Frachtinformationen: Verordnung (EU) 2020/1056 und Durchführungsverordnung (EU) 2024/1942;
- Grundqualifikation und regelmäßige Weiterbildung von Bus- und Lastkraftwagenfahrern: Richtlinie (EU) 2022/2561;
- Öffentliche Personenverkehrsdienste: Verordnung (EG) Nr. 1370/2007.

Konkreter umfasst die vorläufige Liste der zu bewertenden Maßnahmen Folgendes:

- Verringerung des Aufwands für Unterwegskontrollen durch gezieltere Kontrollen und Fernkontrollen, einschließlich einer besseren Nutzung risikobezogener Informationen und digitaler Güterverkehrsdaten;
- Digitalisierung von Dokumenten im gesamten Straßenverkehrssektor, einschließlich wichtiger Lizenzen, Zertifikate und Genehmigungen, durch interoperable und zugängliche digitale Instrumente;
- Erleichterung der Einhaltung und Durchsetzung der Vorschriften durch Ergänzung von Unterwegskontrollen durch Back-Office-Kontrollen, Stärkung der Überwachungsinstrumente und Verbesserung der Interoperabilität und des Zugangs zu für die Durchsetzung relevanten Informationen;
- Aktualisierung der technischen und organisatorischen Anforderungen, z. B. bessere Nutzung neuer Funktionen von Fahrtenschreibern und Fahrerkarten, einschließlich Fernaktualisierungen der Software des Fahrtenschreibers, und Unterstützung flexiblerer und digitaler Lösungen für Schulungen von Berufskraftfahrern;
- Vereinfachung der Berichterstattung für die zuständigen Behörden, insbesondere bei öffentlichen Dienstleistungsaufträgen, durch Nutzung bestehender Zentralregister und eine geringere Häufigkeit der vorgeschriebenen Berichterstattung;
- Durchführung einer umfassenden Bereinigung der Rechtsvorschriften, um überholte, ungenutzte oder unnötig aufwendige Vorschriften zu beseitigen.

C. Voraussichtliche Auswirkungen

Ziel der geplanten politischen Maßnahmen ist es, die Verwaltungs- und Anpassungskosten für Unternehmen zu senken, insbesondere für KMU, die in diesem Sektor die überwältigende Mehrheit ausmachen. Außerdem sollen die Kosten für die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten gesenkt werden, indem insbesondere eine intelligentere Durchsetzung und Umsetzung sowie eine effizientere Berichterstattung über gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen ermöglicht werden. Diese Initiative baut unmittelbar auf dem Mobilitätspaket I und seinem Durchsetzungsrahmen auf. Sie wird dazu beitragen, die Ziele der EU-Rechtsvorschriften wirksamer und kosteneffizienter zu erreichen, und gleichzeitig der Branche die Einhaltung der Straßenverkehrsvorschriften erleichtern, ohne die derzeitigen Standards abzusenken.

D. Instrumente für eine bessere Rechtsetzung

Folgenabschätzung

Durch die Initiative werden die politischen Ziele bestehender Rechtsvorschriften nicht verändert, sondern Änderungen vorgeschlagen, mit denen die Wirksamkeit und Effizienz dieser Rechtsvorschriften optimiert werden sollen. Zusammen mit dem Vorschlag wird eine Folgenabschätzung vorgelegt werden, in der analysiert wird, welche Probleme es zu lösen gilt und welche politischen Ziele verfolgt werden sollen. Außerdem wird dabei qualitativ und – soweit möglich – quantitativ bewertet, wie sich die Vereinfachungsmaßnahmen auf die verschiedenen Kategorien von Interessenträgern auswirken.

Konsultationsstrategie

Die im Rahmen dieser Aufforderung zur Stellungnahme eingegangenen Informationen werden in die Folgenabschätzung einfließen, die diese Initiative begleiten wird.

Zur Unterstützung dieser Initiative werden gezielte Konsultationen durchgeführt, unter anderem um die Kosten und Kosteneinsparungen so gut wie möglich quantifizieren zu können. Gezielte Konsultationen mit den Interessenträgern, die am stärksten von den zu überarbeitenden Rechtsvorschriften betroffen sind (z. B. Mitgliedstaaten, zuständige Behörden, Hersteller von Fahrtenschreibern, Werkstätten, Kraftverkehrsunternehmen und Kraftfahrer), werden für eine möglichst solide Faktengrundlage sorgen. Zudem soll bei dieser gezielten Konsultation eine breite geografische Abdeckung sichergestellt werden. Auch Meinungen, Erkenntnisse und andere Informationen, die Interessenträger im Rahmen des Realitätscheck-Workshops zum Straßenverkehr am 16. Juni 2026 vorgebracht haben, werden in die Vorbereitung dieser Initiative einfließen.

Alle eingegangenen Beiträge werden in einem Synthesebericht zusammengefasst, der dem Bericht über die Folgenabschätzung beigefügt wird.

Diese Initiative ist potenziell von Interesse für die einschlägigen Akteure, die von den Rechtsvorschriften betroffen sind, darunter nicht nur die EU-Mitgliedstaaten, sondern auch Nicht-EU-Länder, die im Straßenverkehrssektor der EU tätig sind oder ein Interesse daran haben. Dazu gehören für Durchsetzungsmaßnahmen zuständige Behörden, Behörden, die gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen auferlegen, an Unterwegskontrollen beteiligte Einrichtungen, Kraftverkehrsunternehmen und Spediteure, Berufskraftfahrer, Hersteller von Fahrtenschreibern und damit verbundenen Aufzeichnungsgeräten an Bord, Anbieter von Verkehrsmanagementsystemen und digitalen Lösungen für das Flottenmanagement, Anbieter von Schulungen für Bus- und Lastkraftwagenfahrer sowie von Workshops zu Fahrtenschreibern. Auch Nichtregierungsorganisationen, Hochschulen und die Öffentlichkeit sind eingeladen, sich zu beteiligen.