

Typgenehmigung und Marktüberwachung für Kraftfahrzeuge

Im Jahr 2016 legte die Kommission – aufbauend auf der Arbeit der Vorjahre, aber vor allem als Reaktion auf den Fall Volkswagen (VW) – einen Vorschlag vor, um die Typgenehmigung und Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen zu stärken. In den Verhandlungen mit dem Rat über eine Einigung in erster Lesung wurde ein Kompromiss erzielt, über den nun in der Plenartagung im April abgestimmt werden soll.

Hintergrund

Die Automobilindustrie ist ein wesentlicher Akteur in der europäischen Wirtschaft, auf den 6,4 % des Bruttoinlandsprodukts und 2,5 Millionen Arbeitsplätze in der Europäischen Union (EU) entfallen. Straßenfahrzeuge werden derzeit unter der Rahmenrichtlinie von 2007 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen genehmigt. Damit ein Fahrzeugtyp genehmigt werden kann, muss er in Bezug auf etwa 70 Anforderungen, beispielsweise im Zusammenhang mit Sicherheit oder Emissionen, geprüft werden. Die Genehmigung neuer Fahrzeugtypen erfolgt durch die nationalen Typgenehmigungsbehörden und gilt im Einklang mit dem Grundsatz der gegenseitigen Anerkennung in der gesamten EU. Auf der Grundlage der Typgenehmigung wird jedem gefertigten Fahrzeug eine Konformitätsbescheinigung beigefügt, in der angegeben wird, dass das Fahrzeug einem genehmigten Typ entspricht. Im September 2015 wurden durch den [Fall VW](#) Schwächen bei der Umsetzung der Typgenehmigungsregeln für Kraftfahrzeuge in der Europäischen Union deutlich, insbesondere in Bezug auf Emissionsstandards. Das Europäische Parlament nahm im Frühjahr 2017 einen [Untersuchungsbericht](#) und eine [Empfehlung](#) an den Rat und die Kommission an, die auf der Arbeit des Untersuchungsausschusses zu Emissionsmessungen in der Automobilindustrie ([EMIS](#)) beruhen.

Der Vorschlag der Kommission

Im Januar 2016 legte die Kommission einen [Vorschlag](#) für eine Verordnung über die Genehmigung und Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen vor. Obwohl in dem Vorschlag die meisten Elemente der derzeitigen Rahmenrichtlinie beibehalten werden, werden damit doch wesentliche Änderungen eingeführt. Er zielt darauf ab, für eine wirksame Durchsetzung und Marktüberwachung zu sorgen (indem beispielsweise die Gültigkeit der Typgenehmigungsbescheinigungen auf fünf Jahre ohne Möglichkeit der Verlängerung beschränkt wird und indem Marktaufsichtsbehörden verpflichtet werden, Stichproben bei im Verkehr befindlichen Fahrzeugen durchzuführen). Weiterhin soll die Qualität der Tests gestärkt werden (indem beispielsweise Bestimmungen in Bezug auf Genehmigungsbehörden und technische Dienste gestärkt werden, die keine Direktzahlungen von Herstellern mehr erhalten würden). Schließlich soll eine Kontrolle der EU im Typgenehmigungsverfahren eingeführt werden (indem beispielsweise ein Forum für den Informationsaustausch zur Durchsetzung eingerichtet wird und der Kommission die Befugnis übertragen wird, technische Dienste einzustellen, Maßnahmen der nationalen Genehmigungsbehörden rückgängig zu machen, Stichproben an Fahrzeugen durchzuführen und Bußgelder von bis zu 30 000 EUR pro nicht den Vorgaben entsprechendem Fahrzeug oder System gegen Hersteller zu verhängen).

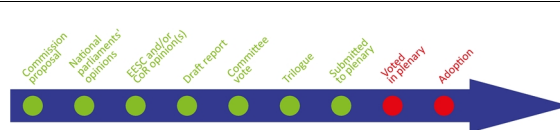
Standpunkt des Europäischen Parlaments

Mit dem Text ([Erwägungsgründe](#), [Artikel 1 bis 41](#), [Artikel 42 bis 89](#) und [Anhänge](#)), der im Rahmen der interinstitutionellen Verhandlungen mit dem Rat vereinbart und am 23. Januar 2018 vom Ausschuss des Parlaments für Binnenmarkt und Verbraucherschutz (IMCO) gebilligt wurde, werden einige Änderungen zu dem Vorschlag eingeführt. Unter anderem werden die nationalen Marktüberwachungsbehörden verpflichtet, jeweils eines von 40 000 Fahrzeugen, die im Vorjahr im jeweiligen Land zugelassen wurden, zu prüfen, wobei mindestens 20 % der Prüfungen die Emissionen betreffen müssen, und die Mitgliedstaaten werden verpflichtet, ausreichend Mittel für Marktüberwachungstätigkeiten bereitzustellen und

EPRS Typgenehmigung und Marktüberwachung für Kraftfahrzeuge

Typgenehmigungstätigkeiten über Gebühren zu finanzieren, die von Herstellern zu zahlen sind. Außerdem wird die vorgeschlagene Geltungsdauer der Typgenehmigungsbescheinigungen aufgehoben und die Kommission ermächtigt, die von den Typgenehmigungsbehörden der Mitgliedstaaten eingeführten Verfahren zu bewerten.

Bericht für die erste Lesung: [2016/0014\(COD\)](#); federführender Ausschuss: IMCO; Berichtersteller: Daniel Dalton (ECR, Vereinigtes Königreich). Weitere Informationen finden Sie in dem [Briefing zu laufenden Gesetzgebungsverfahren der EU](#) zu diesem Vorschlag.



Dieses Dokument wurde für die Mitglieder und Bediensteten des Europäischen Parlaments erarbeitet und soll ihnen als Hintergrundmaterial für ihre parlamentarische Arbeit dienen. Die Verantwortung für den Inhalt dieses Dokuments liegt ausschließlich bei dessen Verfasser/n. Die darin vertretenen Auffassungen entsprechen nicht unbedingt dem offiziellen Standpunkt des Europäischen Parlaments. Nachdruck und Übersetzung – außer zu kommerziellen Zwecken – mit Quellenangabe gestattet, sofern das Europäische Parlament vorab unterrichtet und ihm ein Exemplar übermittelt wird. © Europäische Union, 2018.

