



Rat der  
Europäischen Union

144448/EU XXV. GP  
Eingelangt am 23/05/17

Brüssel, den 19. Mai 2017  
(OR. en)

9271/17

**Interinstitutionelles Dossier:  
2016/0014 (COD)**

ENT 128  
MI 425  
CODEC 830

## VERMERK

Absender: Vorsitz

Empfänger: Rat

Nr. Vordok.: 8646/17 ENT 109 MI 361 CODEC 684

Nr. Komm.dok.: 5712/16 ENT 20 MI 45 CODEC 103

Betr.: Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Genehmigung und die Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge (erste Lesung)  
– Allgemeine Ausrichtung

## I. EINLEITUNG

1. Die Kommission hat dem Europäischen Parlament und dem Rat am 28. Januar 2016 den oben genannten Vorschlag für eine Verordnung übermittelt.

2. Ziel dieser Verordnung ist die Überarbeitung des Rechtsrahmens für die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeughängern, der in der Rahmenrichtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates festgelegt ist. Die Überarbeitung ist vor dem Hintergrund neuer Technologien, die auf dem Markt verfügbar sind, sowie im Zusammenhang mit den jüngsten Ereignissen bezüglich Unregelmäßigkeiten bei den Emissionsdaten von Kraftfahrzeugen zu sehen. Der Kommissionsvorschlag berücksichtigt ferner die Mängel, die bei der im Jahr 2013 von der Kommission durchgeföhrten Eignungsprüfung ("Fitness-Check") der geltenden Rechtsvorschriften zutage getreten sind. Folglich sollen mit dem Vorschlag auch mögliche Unterschiede bei der Auslegung und Anwendung der Rechtsvorschriften durch die nationalen Typgenehmigungsbehörden und technischen Dienste beseitigt werden.

Die Überarbeitung des derzeitigen Rechtsrahmens ist eng mit dem Gesetzgebungspaket zu Emissionen im praktischen Fahrbetrieb ("Real Driving Emissions" – RDE) verknüpft, da das Paket unter anderem auch das Problem der Unregelmäßigkeiten bei den Fahrzeugemissionen angeht.

3. Mit der vorgeschlagenen Verordnung wird das Ziel der Richtlinie 2007/46/EG, nämlich die Erleichterung des freien Verkehrs von Kraftfahrzeugen und deren Anhängern im Binnenmarkt und die Anwendung des Grundsatzes der gegenseitigen Anerkennung, durch die Festlegung harmonisierter Anforderungen für die Typgenehmigung aufrechterhalten. Ziel ist es, ein angemessenes Maß an Sicherheit und Umweltschutz von Kraftfahrzeugen zu gewährleisten und die wichtigsten im bestehenden Typgenehmigungssystem festgestellten Mängel zu beheben. Daher werden die meisten Elemente der Richtlinie 2007/46/EG in die vorgeschlagene Verordnung übernommen. Wesentliche Änderungen wurden in den folgenden Bereichen vorgenommen:

- bessere Qualität der Prüfungen, anhand deren das Inverkehrbringen von Kraftfahrzeugen genehmigt wird, durch strengere Vorschriften bezüglich der technischen Dienste;
- Einführung eines wirksamen Marktüberwachungssystems zur Kontrolle der Konformität von Fahrzeugen, die bereits auf dem Markt verfügbar sind, mit der Möglichkeit für die Mitgliedstaaten und die Kommission, Stichprobenkontrollen bei Fahrzeugen durchzuführen, um eine Nichteinhaltung frühzeitig festzustellen;

- Verstärkung des Typgenehmigungssystems mit mehr Aufsicht auf europäischer Ebene über das Typgenehmigungsverfahren, insbesondere durch die Einrichtung eines Forums für den Informationsaustausch über die Durchsetzung, das sich aus Vertretern der nationalen Genehmigungs- und Marktüberwachungsbehörden zusammensetzt.
4. Der Europäische Wirtschafts- und Sozialausschuss hat seine Stellungnahme am 25. Mai 2016 abgegeben.
  5. Im Europäischen Parlament ist der Ausschuss für Binnenmarkt und Verbraucherschutz (IMCO) federführend zuständig. Der Berichterstatter ist Herr Daniel Dalton (ECR – UK). Der IMCO-Ausschuss hat seinen Bericht am 9. Februar 2017 gebilligt. Diese Billigung wurde auf der Plenartagung des Europäischen Parlaments vom 4. April 2017 bestätigt.

## **II. BERATUNGEN IM RAT**

6. Die Gruppe "Technische Harmonisierung" (Kraftfahrzeuge) nahm ihre Beratungen über den Vorschlag im Februar 2016 auf. Zu diesem Vorschlag fanden 25 Sitzungen der Gruppe unter niederländischem, slowakischem und maltesischem Vorsitz statt.
7. Die zu diesem Vorschlag gehörende Folgenabschätzung wurde am 9. und am 21. März 2016 eingehend geprüft – mit besonderem Augenmerk auf den Aspekten, zu denen die Delegationen weitere Präzisierungen forderten. Auf der Grundlage der Antworten auf die Checkliste wurden ferner bestimmte Punkte ermittelt, die eine besondere Aufmerksamkeit und eingehende Beratungen erforderten.
8. Auf der Tagung des Rates (Wettbewerbsfähigkeit) vom 28. November 2016 hat der Vorsitz unter "Sonstiges" einen Informationsvermerk vorgelegt. Danach folgten eine politische Aussprache und die Erläuterung eines Fortschrittsberichts auf der Tagung des Rates (Wettbewerbsfähigkeit) vom 20. Februar 2017.

9. Es gibt eine allgemeine Unterstützung seitens der Mitgliedstaaten für die übergeordneten Ziele des Vorschlags – nämlich die Rahmenbedingungen für den freien Verkehr von Kraftfahrzeugen im Binnenmarkt zu verbessern, indem die Schwachstellen des aktuellen Rechtsrahmens für Typgenehmigung angegangen werden. Alle Delegationen stimmen darin überein, dass die Notwendigkeit besteht, die einheitliche Umsetzung dieser Rechtsvorschriften in der EU zu verbessern, um die möglichen Unterschiede bei ihrer Auslegung und Anwendung durch nationale Typgenehmigungsbehörden und technische Dienste zu verringern. Die Delegationen sind zudem grundsätzlich der Auffassung, dass wirksamere Regeln zur Marktüberwachung zur Anwendung kommen sollten, um Nichteinhaltung besser und frühzeitig zu erkennen.
10. Im Laufe der Beratungen auf Arbeitsgruppenebene und auf Grundlage des auf Ratsebene geführten politischen Austauschs wurde der Kompromissvorschlag des Vorsitzes im Lichte der von den Mitgliedstaaten vorgebrachten Bedenken erheblich weiterentwickelt. Die Gruppe hat den Text insgesamt mit dem Ziel geprüft, den vorgeschlagenen Rahmen zu präzisieren und zu vereinfachen. Eine Reihe technischer Bestimmungen wurde bei Bedarf geändert und ergänzt, wobei einige von der Kommission vorgeschlagene delegierte Rechtsakte in Durchführungsrechtsakte umgewandelt wurden.
11. Das Ergebnis der Plenartagung des Europäischen Parlaments vom 4. April 2017 wurde von der Gruppe zum ersten Mal in ihrer Sitzung vom 27. April 2017 geprüft. Die Gruppe hat beschlossen, dass, auch wenn einige Abänderungen ganz oder sinngemäß annehmbar sind, mehr Zeit erforderlich ist, um die Abänderungen des Parlaments eingehend zu prüfen.
12. Der in Dokument 8647/17 enthaltene Kompromisstext des Vorsitzes wurde auf der Tagung des Ausschusses der Ständigen Vertreter (AStV) vom 12. Mai 2017 geprüft. Bei dieser Prüfung hat sich gezeigt, dass eine Mehrheit der Delegationen den Kompromissvorschlag des Vorsitzes nunmehr akzeptieren kann, so auch eine überarbeitete Fassung von Artikel 90 über Bußgelder. Daher gelangte der Vorsitz zu dem Schluss, dass der Kompromiss dem Rat (Wettbewerbsfähigkeit) auf der Tagung am 29. Mai 2017 im Hinblick auf die Festlegung einer allgemeine Ausrichtung vorgelegt wird.

Der im Anschluss an die Tagung des AStV vom 12. Mai 2017 überarbeitete Kompromisstext des Vorsitzes ist in Dokument 9272/17 enthalten.

### **III. WICHTIGSTE POLITISCHE FRAGEN**

13. Der Kompromisstext des Vorsitzes spiegelt die anhaltenden Bemühungen des Vorsitzes und der Mitgliedstaaten wider, ein ausgewogenes Verhältnis zwischen den unterschiedlichen Interessen und Zielen zu erreichen. Daher hält der Vorsitz diesen Kompromisstext für eine solide Grundlage für die Festlegung einer allgemeinen Ausrichtung auf der nächsten Tagung des Rates (Wettbewerbsfähigkeit) am 29. Mai 2017. Durch die nachstehenden Änderungen des Kommissionsvorschlags trägt der Kompromissvorschlag des Vorsitzes den wichtigsten Anliegen der Mitgliedstaaten Rechnung:

**a) Bestimmungen zur Marktüberwachung (Artikel 8 und Erwägungsgründe 23, 23a, 23b, 23c und 24)**

Der Kompromissvorschlag des Vorsitzes zu Artikel 8 bietet ein ausgewogenes Verhältnis zwischen einer Stärkung der Bestimmungen zur Marktüberwachung einerseits – indem eine jährliche Mindestanzahl von Kontrollen an Fahrzeugen vorgeschrieben wird – und der Beibehaltung eines ausreichenden Maßes an Flexibilität für kleinere Mitgliedstaaten andererseits, die weiterhin die Möglichkeit haben, andere Mitgliedstaaten zu ersuchen, die erforderlichen Prüfungen in ihrem Namen vorzunehmen.

**b) Nachprüfung der Einhaltung der Vorschriften durch die Kommission (Artikel 9)**

Im Kompromissvorschlag des Vorsitzes ist zum Zwecke der Nachprüfung der Einhaltung der Vorschriften vorgesehen, dass die Kommission die Möglichkeit beibehält, eigene Prüfungen und Kontrollen von Fahrzeugen, Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten, die auf dem Markt gebracht werden, zu organisieren und durchzuführen, um bei Bedarf umgehend auf Unregelmäßigkeiten reagieren zu können. Durch den Text des Vorsitzes wird also der Grad der Unabhängigkeit bei der Nachprüfung der Einhaltung der Vorschriften erhöht.

c) **Forum für den Informationsaustausch über die Durchsetzung (Artikel 10 und Erwägungsgrund 19)**

In dem Kommissionsvorschlag ist die Schaffung eines Forums für den Informationsaustausch über die Durchsetzung vorgesehen. In dem Text des Vorsitzes, der auf dem Kommissionsvorschlag aufbaut, wird dargelegt, dass das Forum eine beratende Rolle innehaben sollte, und die Liste der von dem Forum auszuführenden Aufgaben wird weiter präzisiert.

d) **Nationale Gebührenordnung für Typgenehmigungen und Marktüberwachungsbestimmungen (Artikel 30)**

Der Kommissionsvorschlag enthält eine Verpflichtung für die Mitgliedstaaten, eine nationale Gebührenordnung zur Deckung der Kosten ihrer Typgenehmigungs- und Marktüberwachungstätigkeiten zu erlassen. Durch den Kompromisstext des Vorsitzes wird diese Verpflichtung aufgehoben und darüber hinaus klargestellt, dass es eine Verpflichtung für die Mitgliedstaaten gibt, die Marktüberwachungstätigkeiten zu finanzieren, dass aber die Wahl der für diesen Zweck anzuwendenden Mittel den Mitgliedstaaten obliegt.

e) **Gültigkeit der Typgenehmigung (Artikel 33 Absatz 1)**

Die Kommission schlägt vor, die Gültigkeit der Typgenehmigung auf fünf Jahre zu beschränken. Eine sehr große Mehrheit der Delegationen stellt den Mehrwert dieser Beschränkung in Frage und besteht auf der Beibehaltung der derzeitigen Regelung ohne Beschränkung der Gültigkeitsdauer. Die entsprechende Bestimmung wurde daher aus dem Kompromisstext des Vorsitzes entfernt.

**f) Beurteilung unter Gleichrangigen von Typgenehmigungsbehörden (Artikel 71) und Bewertung technischer Dienste (Artikel 77 und Erwägungsgrund 18)**

Die Kommission führt in ihrem Vorschlag das Konzept der Beurteilung unter Gleichrangigen von Typgenehmigungsbehörden ein. In Anbetracht der Tatsache, dass einige Mitgliedstaaten dies als Beitrag zu einer verstärkten einheitlichen Durchsetzung der Vorschriften sehen, während andere dies mit der Begründung ablehnen, dass ein ungerechtfertigter Verwaltungsaufwand entstehen würde, schafft der Text des Vorsitzes ein sorgsam austariertes Gleichgewicht. In dem Text ist daher vorgesehen, dass die Typgenehmigungsbehörden keiner Beurteilung unter Gleichrangigen unterliegen, wenn sie alle ihre technischen Dienste auf der Grundlage der international anerkannter Akkreditierungsnormen benennen.

In Bezug auf die technischen Dienste wird im Text des Vorsitzes die Einbeziehung der nationalen Akkreditierungsstellen in die Bewertung der technischen Dienste und die Einrichtung von gemeinsamen Bewertungsteams vorgeschlagen. Er bietet einen ausgewogenen Ansatz, indem diese gemeinsamen Bewertungsteams nur unter bestimmten Umständen verpflichtend sind während einige Ausnahmen für jene technischen Dienste zulässig sind, die nationale Einzelfahrzeuggenehmigungen durchführen, und für solche, die lediglich den vorschriftsmäßigen Einbau von Bauteilen bei den Anhängerklassen O<sub>1</sub> und O<sub>2</sub> prüfen.

**g) Bußgelder (Artikel 90 und Erwägungsgrund 42)**

Der Kommissionsvorschlag führt Bußgelder ein, die die Kommission gegen Wirtschaftsteilnehmer wegen Verstoßes gegen die Verordnung aufgrund vorschriftswidriger Fahrzeuge, Systeme, Bauteile oder selbstständiger technischer Einheiten verhängen kann. Im Anschluss an die Einwände, die die Mitgliedstaaten auf der Tagung des AStV vom 12. Mai 2017 vorgebracht haben, hat der Vorsitz einen überarbeiteten Kompromiss zu Artikel 90 vorgelegt, in dem vorgesehen ist, dass die Kommission Bußgelder in Fällen verhängen darf, in denen sie zur Festlegung einer Abhilfemaßnahme oder einer beschränkenden Maßnahme auf EU-Ebene tätig wird. Im überarbeiteten Text wird auch präzisiert, dass die Kommission keine Bußgelder verhängen kann, wenn ein Mitgliedstaat einen Wirtschaftsteilnehmer für denselben Verstoß bereits mit einer Sanktion belegt oder freigesprochen hat. Schließlich enthält der Text eine Ermächtigung für Durchführungsrechtsakte zur Festlegung der erforderlichen Verfahren sowie der Grundsätze für die Berechnung und Erhebung der Bußgelder, wie es von mehreren Delegationen gefordert wurde.

#### **IV. FAZIT**

14. Der Vorsitz ist der Ansicht, dass der Text in der Fassung des Dokuments 9272/17 einen ausgewogenen und fairen Kompromiss zwischen den Standpunkten der Delegationen darstellt. Der Rat wird ersucht, auf dieser Grundlage auf der Tagung des Rates (Wettbewerbsfähigkeit) am 29. Mai 2017 eine allgemeine Ausrichtung festzulegen.
-