Rat der
Europäischen Union

Brüssel, den 18. Mai 2018
(OR. en)

8499/2/18
REV 2 ADD 1

Interinstitutionelles Dossier:
2016/0014 (COD)

CODEC 665
ENT 81
MI 304

I/A-PUNKT-VERMERK

Absender:	Generalsekretariat des Rates
Empfänger:	Ausschuss der Ständigen Vertreter/Rat
Betr.:	Entwurf einer 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 und zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 715/2007 und (EG) Nr. 595/2009 sowie zur Aufhebung der Richtlinie 2007/46/EG **(erste Lesung)** – Annahme des Gesetzgebungsakts – Erklärungen

Erklärungen der Europäischen Kommission

Die Verknüpfung zwischen den verschiedenen EU-Datenbanken und nationalen Datenbanken
(Artikel 9a)

"Die Kommission stimmt der Auffassung der Gesetzgeber zu, dass die Verknüpfung zwischen den verschiedenen, für die Typgenehmigung und die Marktüberwachung verwendeten Datenbanken zu gewährleisten ist. Da einige Datenbanken von den einzelnen Mitgliedstaaten verwaltet werden, ist für eine erfolgreiche Verknüpfung eine umfassende Kooperation der Mitgliedstaaten erforderlich."

Neue Rahmenbedingungen für die Verbraucher

"Die Kommission zeigt sich besorgt angesichts von Massenschadensereignissen, bei denen es zu einer Beeinträchtigung der Interessen der Verbraucher kommt. Ein Beispiel hierfür waren die Enthüllungen, durch die im September 2015 die Umgehung von Emissionsnormen für bestimmte Luftschadstoffe durch Fahrzeughersteller bekannt wurde. Die Kommission ist sich der Grenzen bestehender einzelstaatlicher verfahrensrechtlicher Mittel zur Gewährleistung angemessener Verbraucherrechte in solchen Fällen bewusst. Die Kommission hat am 11. April 2018 im Rahmen des Pakets zur Neugestaltung der Rahmenbedingungen für Verbraucher einen Vorschlag zu Verbandsklagen zum Schutz der Kollektivinteressen der Verbraucher vorgelegt [COM(2018) 184]. Damit erhalten qualifizierte Einrichtungen die Möglichkeit, Verbandsklagen im Namen von Verbrauchern zu erheben. Zudem werden stärkere Sanktionsbefugnisse für die Verbraucherschutzbehörden der Mitgliedstaaten eingeführt. Nach Annahme dieses Vorschlags werden die Opfer unlauterer Geschäftspraktiken wie irreführender Werbung durch Automobilhersteller, die gegen den Rechtsrahmen der Union für die Typgenehmigung von Fahrzeugen oder Umweltauflagen verstoßen, kollektiv Entschädigungen erwirken können."

Obligatorische Markkontrollen durch die Kommission (Artikel 9)

"Die Kommission begrüßt die Tatsache, dass die von der Kommission durchzuführenden Marktkontrollen vom Gesetzgeber bestätigt wurden. Es ist nun von entscheidender Bedeutung, dass der Gesetzgeber auch sicherstellt, dass für diese Maßnahmen angemessene Finanzmittel zur Verfügung stehen, insbesondere im Zusammenhang mit dem Vorschlag der Kommission für den nächsten Mehrjährigen Finanzrahmen."

Status quo für Fahrzeuge aus auslaufenden Serien (Artikel 47)

"Die Kommission bedauert die Tatsache, dass in den künftigen Rechtsvorschriften anstatt eines EU-Verfahrens der Status quo eines nationalen Verfahrens beibehalten wird, das mit einem übermäßigen Aufwand für Einführer, Fahrzeughersteller sowie für die nationalen und regionalen Behörden verbunden ist. Das derzeitige Verfahren erbringt keinen Zusatznutzen in den Bereichen Sicherheit und Umwelt und führt zu Problemen für den Binnenmarkt für Gebrauchtfahrzeuge."

Regeln zur Arbeitsweise des Ausschusses

"In Bezug auf die Geschäftsordnung des Ausschusses betont die Kommission, dass es gegen Geist und Buchstaben der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 (ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13) verstößt, systematisch Artikel 5 Absatz 4 Unterabsatz 2 Buchstabe b in Anspruch zu nehmen. Um diese Bestimmung geltend machen zu können, muss eine spezifische Notwendigkeit gegeben sein, von der Grundsatzregelung abzuweichen, der zufolge die Kommission den im Entwurf vorliegenden Durchführungsrechtsakt erlassen darf, wenn keine Stellungnahme vorliegt. Da Unterabsatz 2 Buchstabe b eine Ausnahme von der in Artikel 5 Absatz 4 aufgestellten allgemeinen Regel ist, kann die Anwendung dieser Bestimmung nicht ohne Weiteres in das Ermessen des Gesetzgebers gestellt werden, sondern sie ist eng auszulegen und daher zu begründen."

Streichung der an die Kommission übertragenen Befugnis zur Regelung von Abschalteinrichtungen für im praktischen Fahrbetrieb vorgenommene CO_2-Messungen (Artikel 91)

"Die Kommission bedauert, dass der ursprüngliche Vorschlag der Kommission, die Übereinstimmung im Betrieb in Bezug auf die CO_2-Emissionen im Wege von Durchführungsrechtsakten zu regeln, nicht die Unterstützung der Mitgesetzgeber fand. Dadurch wird die Schaffung eines Bewertungsverfahrens für die Übereinstimmung im Betrieb weiter verzögert, das eine zentrale Rolle dabei spielt, sicherzustellen, dass die den einzelnen Fahrzeugen zugeordneten CO_2-Emissions- und Kraftstoffverbrauchswerte verlässlich sind. Ein vergleichbares Mandat wurde von der Kommission im Rahmen ihres am 8. November 2017 vorgelegten Vorschlags für neue CO_2-Emissionsnormen für leichte Nutzfahrzeuge formuliert, und die Kommission appelliert an die gesetzgebenden Organe, dieses Mandat zu unterstützen."

ERKLÄRUNG DER TSCHECHISCHEN REPUBLIK UND LETTLANDS

Die Tschechische Republik und Lettland stimmen vorbehaltlos zu, dass eine Überarbeitung des Rahmens für die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen, Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge notwendig ist, um ein hohes Maß an Sicherheit sowie an Gesundheits- und Umweltschutz zu gewährleisten.

Die Tschechische Republik und Lettland unterstützen die Ziele und Grundsätze der neuen Verordnung, wie etwa eine effiziente Marktüberwachung, klare und harmonisierte Rückruf- und Schutzverfahren, das ordnungsgemäße Funktionieren technischer Dienste, eine engere Abstimmung zwischen den nationalen Behörden und eine einheitliche Anwendung der Typgenehmigungsvorschriften. Ein effizientes Marktüberwachungssystem sollte in erster Linie auf dem Grundsatz der Risikobewertung basieren.

Die Tschechische Republik und Lettland stehen dem angeblichen Mehrwert der zusätzlichen Aufsicht der Kommission über die nationalen Typgenehmigungsbehörden gemäß dem in den Trilogen mit dem Europäischen Parlament vereinbarten Wortlaut von Artikel 9a nach wie vor kritisch gegenüber. Die Bewertung der Typgenehmigungsbehörden durch die Kommission kann nicht als für die Verwirklichung der Ziele der Verordnung erforderlich und verhältnismäßig betrachtet werden. Vielmehr erhöht sich dadurch nicht nur der unnötige bürokratische Aufwand innerhalb des Systems, sondern ein solcher Mechanismus unterhöhlt auch die eigentliche Grundlage des Typgenehmigungsverfahrens der EU. Artikel 9a greift in Tätigkeiten der nationalen Behörden ein, die in die Zuständigkeit der Mitgliedstaaten fallen. Durch die Missachtung der Zuständigkeiten der nationalen Typgenehmigungsbehörden wird das Vertrauen in das EU-Typgenehmigungsverfahren als solches und dessen Einhaltung unterhöhlt. Zudem läuft diese Bewertung auf eine Doppelung des Systems der gegenseitigen Begutachtung hinaus und wird den ohnehin schon hohen bürokratischen Aufwand für die Behörden weiter vergrößern.

Außerdem sind die Tschechische Republik und Lettland der Ansicht, dass der Wortlaut von Artikel 90 von größter Bedeutung ist, da er die Bußgeldregelung der EU festlegt, was sich unmittelbar auf die Hersteller auswirkt. Daher sollten die Verfahren und Methoden für die Berechnung und Erhebung von Bußgeldern im Wege eines Durchführungsrechtsakts angenommen werden.

ERKLÄRUNG DEUTSCHLANDS

Die Bundesregierung dankt allen Beteiligten für den vorliegenden Verordnungsentwurf zur Typgenehmigung und Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen und ihren Anhängern. Deutschland unterstützt die Überarbeitung der Rahmenrichtlinie zur Typgenehmigung und Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen, Systemen, Bauteile und selbständige technische Einheiten mit dem Ziel ein hohes Maß an Sicherheit im Straßenverkehr sowie den Schutz der Gesundheit und der Umwelt zu gewährleisten. Dies betrifft insbesondere die Einführung einer verpflichtenden Marktüberwachung, die Informationspflichten der Mitgliedstaaten und die verschärfte Überwachung der technischen Dienste, welche die Fahrzeugprüfungen im Rahmen der Typgenehmigung durchführen.

Der Verordnungsentwurf geht aus Sicht der Bundesregierung jedoch nicht weit genug. Ziel ist die Verbesserung der Regeln für die Typgenehmigung und der Marktüberwachung sowie die Wiederherstellung des Vertrauens in die europäischen Typgenehmigungsvorschriften. Deutschland hat während der Beratungen eine Vielzahl von Vorschlägen eingebracht, die über den aktuellen Vorschlag hinausgehen und zur Eindeutigkeit, Klarheit und Anwendbarkeit beigetragen hätten. Zum Bedauern der Bundesregierung wurden einige wesentliche Forderungen von Deutschland in den vorliegenden Verordnungsentwurf nicht aufgenommen. Dies betrifft insbesondere folgende Aspekte:

- Spezifizierung der Vorschriften für die Typgenehmigung und Marktüberwachung mit einem klar definierten Verfahrensablauf bei Nichtkonformitäten von Produkten.

- Vorschlag der Bundesregierung zur Einrichtung einer Clearingstelle, die in strittigen Fällen als Expertengremium eine Entscheidung innerhalb klarer zeitlicher Vorgaben vorbereitet.

- Einführung eines Rotationsverfahrens bei Technischen Diensten mit dem Ziel der Qualitätsverbesserung. Nach dem "Vier-Augen-Prinzip" sollte hierbei stichprobenartig ein zweiter Technischer Dienst eine Kontrollfunktion übernehmen und somit die Qualität bei den Typgenehmigungen erhöhen.

- Ersatz der Regelungen zu auslaufenden Serien durch zeitlich unbefristete Gültigkeit einer einmal ausgestellten Übereinstimmungsbescheinigung (CoC) zum Zwecke der Erstzulassung.

Deutschland setzt sich auch weiter für die behördliche Überwachung der CO_2 Emissionen und der Kontrolle des Kraftstoffverbrauchs im realen Fahrbetrieb ein, da diese aus dem vorliegenden Vorschlag gestrichen wurde. Der Bundesregierung ist es wichtig, dass diese Maßnahme zeitnah umgesetzt wird.