

KBA



# / Marktüberwachungsbericht 2020

Stand: 29. April 2021



# / Inhaltsverzeichnis

Einleitung . . . . .	4
Produktprüfungen . . . . .	6
Emissionsbezogener Prüfungsumfang . . . . .	9
Geplante Prüfaktivitäten der Marktüberwachung . . . . .	16
Neue Testinfrastruktur stärkt die Marktüberwachung . . . . .	18
Rückrufe und Bürgerinformation . . . . .	21
Rückrufe . . . . .	21
Bürgerinformation . . . . .	25
Sanktionen . . . . .	26
Sanktionsverfahren . . . . .	26
Einfuhrkontrollen . . . . .	28
Was sonst noch wichtig war . . . . .	29
Urteil des Europäischen Gerichtshofs zu Abschaltvorrichtungen . . . . .	29
5G-TELK-NF: Gemeinschaftliches Forschungsprojekt erprobt Anwendungen des Automatisierten und Vernetzten Fahrens mit 5G-Technologie . . . . .	31
KBA und BSI stärken ihre Zusammenarbeit bei Cyber Security von Fahrzeugen . . . . .	32
Ausblick auf 2021 . . . . .	34

## / Einleitung

Die Ziele der Marktüberwachung sind der Schutz und die Gewährleistung öffentlicher Interessen wie Gesundheit, Sicherheit und Umwelt. Die Marktüberwachung basiert auf nationalen und internationalen Rechtsvorschriften, die verschiedene Werkzeuge bereitstellen, um den Markt vor schädlichen Einflüssen zu bewahren. Es geht um die Sicherheit und Umweltverträglichkeit von Fahrzeugen, um Wettbewerb und gleiche Voraussetzungen für alle Marktteilnehmer.

Das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) ist für die Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen sowie ihrer Systeme, Bauteile und selbstständigen technischen Einheiten zuständig. Drei Säulen bilden die Grundlage der effektiven Marktüberwachung des KBA: **Produktprüfungen, Rückrufe** und **Sanktionen**.

**Produktprüfungen** dienen der Untersuchung, ob die am Markt bereitgestellten Waren den rechtlichen Anforderungen entsprechen. Stellt das KBA konkrete Abweichungen von den Vorgaben oder Produktrisiken für die Gesundheit, Sicherheit

und Umwelt fest, werden die produktverantwortlichen Hersteller, Händler oder sonstigen Wirtschaftsakteure mit den Ergebnissen konfrontiert. Sollten ernste Gefahren festgestellt werden, wird der Produktverantwortliche, in der Regel der Hersteller, zur Durchführung eines Rückrufs aufgefordert. Gegebenenfalls können auch beschränkende Maßnahmen für die Bereitstellung der Produkte auf dem Markt erlassen werden.

**Rückrufe** veranlasst das KBA als behördliche Maßnahme gegenüber Produktverantwortlichen, sofern die von ihnen am Markt bereitgestellten Fahrzeuge oder Fahrzeugteile von den geltenden Vorschriften abweichen oder von ihnen Gefährdungen für die Gesundheit, Sicherheit, Umwelt oder andere im öffentlichen Interesse schützenswerte Güter ausgehen. Die Produktverantwortlichen haben ihrerseits alle Maßnahmen zu ergreifen, um den Mangel zu beseitigen und den rechtskonformen Zustand herzustellen. Die Mangelbeseitigung erfolgt in der Regel in den Fachwerkstätten der Hersteller. Die betroffenen Fahrzeughalterinnen und -halter



werden per Post informiert und gebeten, ihr Fahrzeug zur Mängelbehebung in der Fachwerkstatt vorzuführen.

Geschieht dies trotz mehrfacher Aufforderung nicht, kann das KBA die Betriebsuntersagung der entsprechenden Fahrzeuge durch Benachrichtigung bei der örtlichen Zulassungsstelle einleiten, damit das mangelbehaftete Fahrzeug aus dem Verkehr gezogen und die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer – nicht nur des Halters – sichergestellt ist. Neben der fahrzeuggenauen Halterbenachrichtigung im Rahmen der Rückrufe bietet das KBA der breiten Öffentlichkeit mit der Rückrufdatenbank eine komfortable Möglichkeit, sich über eine Hersteller- und modellbezogene Recherche über Rückrufe zu informieren. Die Rückrufdatenbank wird kontinuierlich weiterentwickelt. Sollten darüber hinaus noch Fragen bestehen, so beantwortet sie das KBA gerne am Telefon oder per Mail oder Brief.

**Sanktionen** verhängt das KBA gegen Produktverantwortliche, welche sich nicht an die vorgegebenen Regeln halten. Ein wesentlicher Teil der Verfahren des KBA richtet sich gegen Fahrzeuge und Produkte, die nicht im Einklang mit den geltenden Gesetzen zum Verkauf angeboten werden. Diese sind an fehlenden oder falschen Genehmigungszeichen zu erkennen. Verstöße ahndet das KBA mit empfindlichen Bußgeldern. Aus diesem Grund beobachtet das KBA den Markt und untersucht ihn auf derartige Produkte. Weiterhin prüft das KBA die bei Einfuhrkontrollen des Zolls auffällig gewordenen Produkte und entscheidet über ihre Ein-

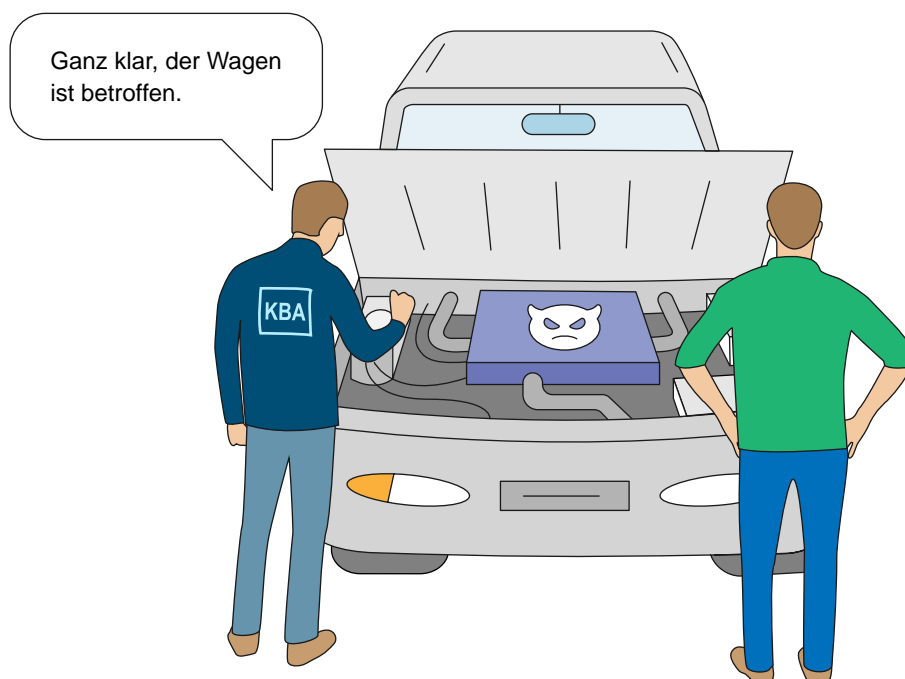
fuhr. Das KBA unterbindet somit frühzeitig, dass vorschriftswidrige Fahrzeuge und Fahrzeugteile in den Handel gelangen. Sicherheit, Umweltverträglichkeit und fairer Wettbewerb stehen dabei im Vordergrund.

Das KBA arbeitet eng mit anderen nationalen und internationalen Behörden zusammen, um den Markt effektiv zu überwachen. Dabei bringt das KBA seine Expertise in Fachgremien ein und passt die Werkzeuge der Marktüberwachung an den technologischen Fortschritt an.

So führt das KBA beispielsweise einen engen Austausch mit der Europäischen Kommission und den Typgenehmigungs- und Marktüberwachungsbehörden der europäischen Mitgliedstaaten. Beispielsweise tauschen sich die Mitgliedstaaten zu den Prüfungen aus, um unbeabsichtigte Doppelprüfungen zu vermeiden. Die Ergebnisse und ergriffenen Maßnahmen werden mit allen Mitgliedstaaten geteilt, um ein gemeinschaftliches Vorgehen in Europa zu erreichen.

Der diesjährige Marktüberwachungsbericht gibt einen Überblick über die Aktivitäten des KBA innerhalb der angesprochenen Säulen der Marktüberwachung im Jahr 2020. Weiterhin werden die durchgeführten Rückrufmaßnahmen, die Kommunikation an die Bürger und die Sanktionierung unrechtmäßig auf dem Markt bereitgestellter Produkte veranschaulicht. Abschließend wird ein Ausblick auf die Marktüberwachung im Jahr 2021 gegeben.

## / Produktprüfungen



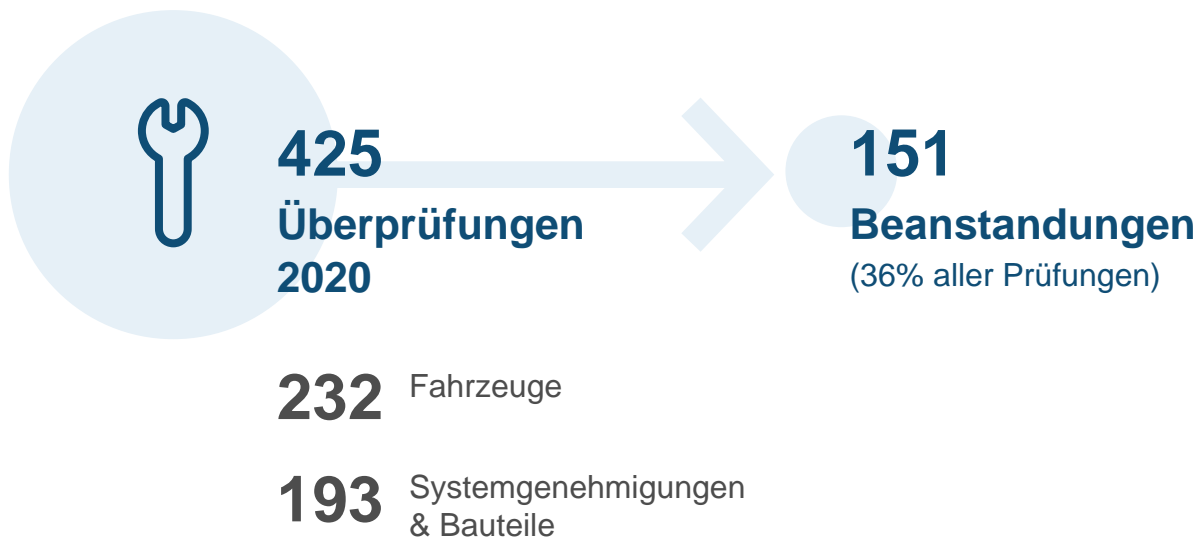
---

Quelle: KBA

So einfach ist es meistens leider nicht: Die Marktüberwachung ist häufig ein aufwändiger und anspruchsvoller Prozess, bei dem es nicht mit einem einfachen Blick unter die Motorhaube getan ist.

Durch die Produktprüfungen des KBA im Rahmen der Marktüberwachung wird sichergestellt, dass Fahrzeuge und Fahrzeugkomponenten, die auf deutschen Straßen unterwegs sind, die geltenden Vorschriften einhalten, sodass diese Produkte weder zum Sicherheits- noch zum Umweltproblem werden.

Das KBA führt neben Emissionsprüfungen auf Abgasrollenprüfständen und mit mobilen Messeinrichtungen im realen Straßenverkehr (PEMS) auch gezielte Analysen der Motor- und Getriebesteuerungssoftware durch. Die Untersuchungen finden an typgenehmigten Fahrzeugen, Bauteilen und Systemen statt, unabhängig davon, welche Behörde die Typgenehmigung erteilt hat (KBA oder Genehmigungsbehörden im Ausland). Die Bilanz 2020 sieht folgendermaßen aus:



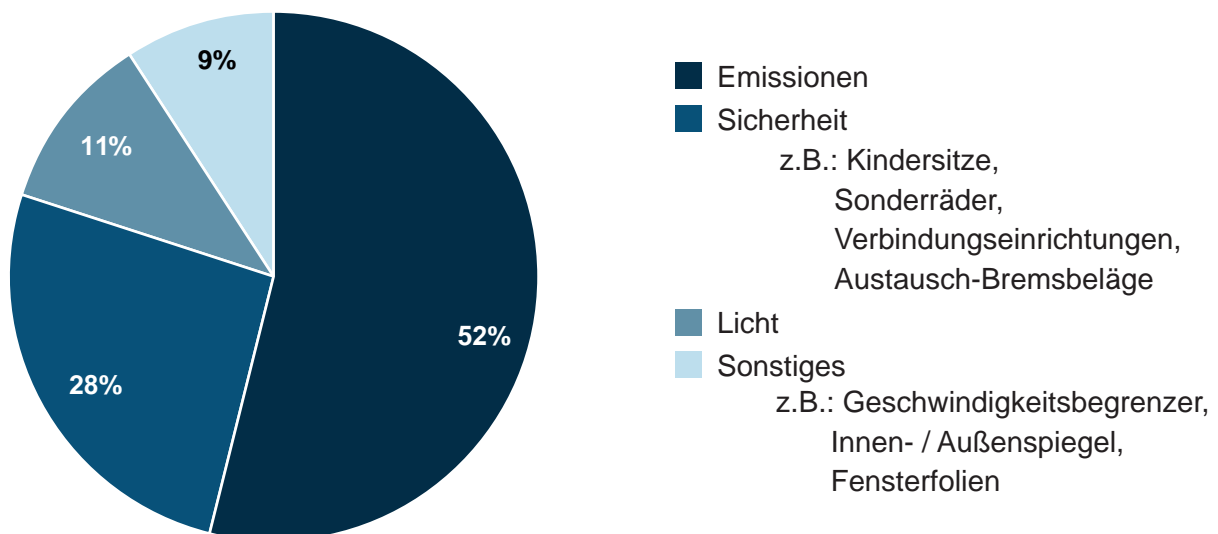
Quelle: KBA

Die Palette der Produktprüfungen reichte vom E-Scooter über PKW bis hin zum schweren Nutzfahrzeug beziehungsweise Kraftomnibus. Darüber hinaus wurden zahlreiche Fahrzeugteile überprüft, wie zum Beispiel Bremsbeläge, Kinderrückhaltesysteme (Kindersitze), Abgasnachbehandlungssysteme, Leuchtmittel sowie Sonderräder. Das KBA gab freiwillige Software-Updates der Hersteller nach intensiver Analyse der Software frei.

Details zu durchgeführten Produktprüfungen finden Sie auf [www.kba.de](http://www.kba.de) oder unter diesem QR-Code.



## Prüfungsarten Marktüberwachung 2020



Quelle: KBA





### Wann wird überwacht/geprüft?

Eine Überprüfung von auf dem Markt befindlichen Fahrzeugen kann jederzeit erfolgen. Die Auswahl der Fahrzeuge ergibt sich aus

- einem jährlichen Prüfplan,
- den Hinweisen von übergeordneten Behörden sowie Vereinen, Verbänden und Bürgerinnen und Bürgern und
- Erkenntnissen aus dem Bereich der Typgenehmigungsbehörde und den eigenen Feldüberwachungen des KBA.

Der Schwerpunkt der Untersuchungen liegt zurzeit bei **Abgasmessungen** auf Rollenprüfständen sowie im realen Fahrbetrieb (RDE) mit portablen Emissionsmesssystemen (PEMS). Hierbei werden sowohl der bisher gültige Prüfzyklus NEFZ sowie auch der neuere Prüfzyklus WLTC in Kombination mit RDE (Real Driving Emissions) und abgewandelte Fahrzyklen geprüft.

Besteht der Verdacht, dass ein Fahrzeug über eine illegale Softwarebedeutung hinsichtlich der Abgase verfügt, untersucht das KBA die **Motor- und Getriebesteuerungssoftware**. Anhand der Analyse können sämtliche emissionsrelevanten Parameter nachvollzogen und der Verdacht bestätigt oder ausgeräumt werden.

Weiterhin werden Prüfungen zu den **Geräuschemissionen** von Fahrzeugen durchgeführt.

Künftig werden Untersuchungen an Fahrzeugen mit neuen Technologien, wie zum Beispiel Fahrerassistenzsystemen, Spurhalteassistenten etc., das Spektrum erweitern.

Im Rahmen von **Sonderprüfungen** wird das Fahrzeug bezüglich genehmigungsrelevanter Systeme wie Bremsanlagen, Lenkanlagen, Beleuchtungseinrichtungen, etc. untersucht.



## Emissionsbezogener Prüfungsumfang

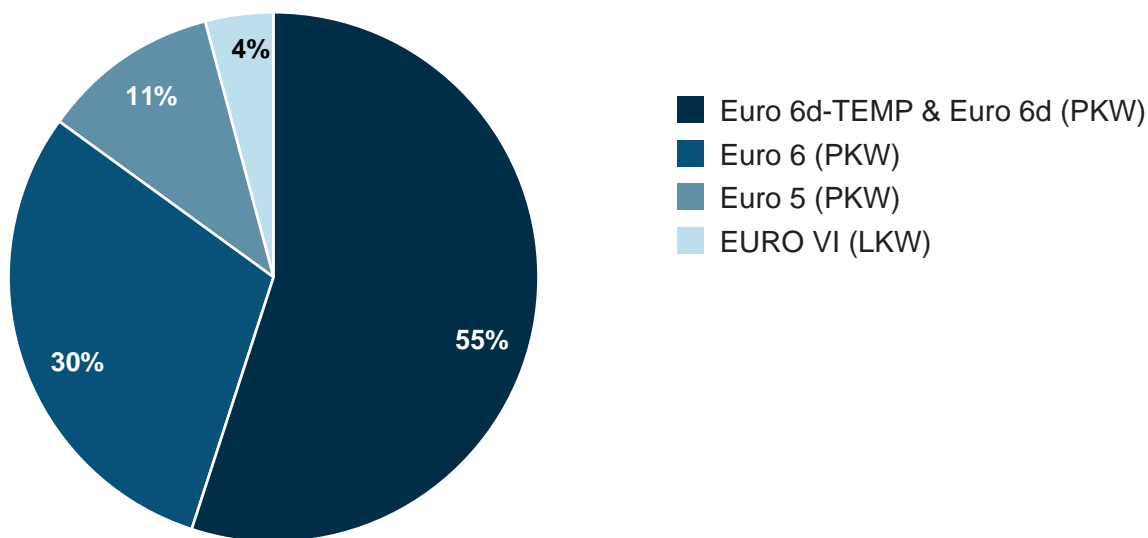
Die Emissionsmessungen wurden auf Abgasrollenprüfständen sowie im realen Fahrbetrieb (RDE) mit portablen Emissionsmesssystemen (PEMS) durchgeführt.

Die Messungen zeigten einen deutlichen Technologiesprung hin zu den Euro 6d-Temp- und Euro 6d-Fahrzeugen, die

im realen Fahrbetrieb durchweg die gesetzlichen Anforderungen an die Schadstoffemissionen einhielten.

Folgende Emissionsgruppen wurden durch Prüfungen an für den Straßenverkehr bestimmten Fahrzeugen im Jahr 2020 abgedeckt:

### Emissionsgruppen Marktüberwachung 2020



Quelle: KBA

Zur Messung der Abgasemissionen werden unterschiedliche Messprozeduren angewendet. Diese werden fallabhängig beziehungsweise verdachtsbezogen gestaltet und umfassen Prüfungen bei verschiedenen Umgebungsbedingungen in verschiedenen Fahrzyklen und Profilen (NEFZ, WLTC und RDE), die auch noch individuell angepasst werden können, um für etwaige Manipulationen nicht vorausberechenbar zu sein.

Diese Variationen betreffen beispielsweise die Umgebungslufttemperatur und werden in der Regel auf Basis eines Anfangsverdachts oder auffälliger RDE-Ergebnisse geplant.

Die folgende Gegenüberstellung der Fahrzyklen NEFZ und WLTC dient der Einordnung der beiden Zyklen sowie der zyklenfreien RDE-Messung.

## NEFZ

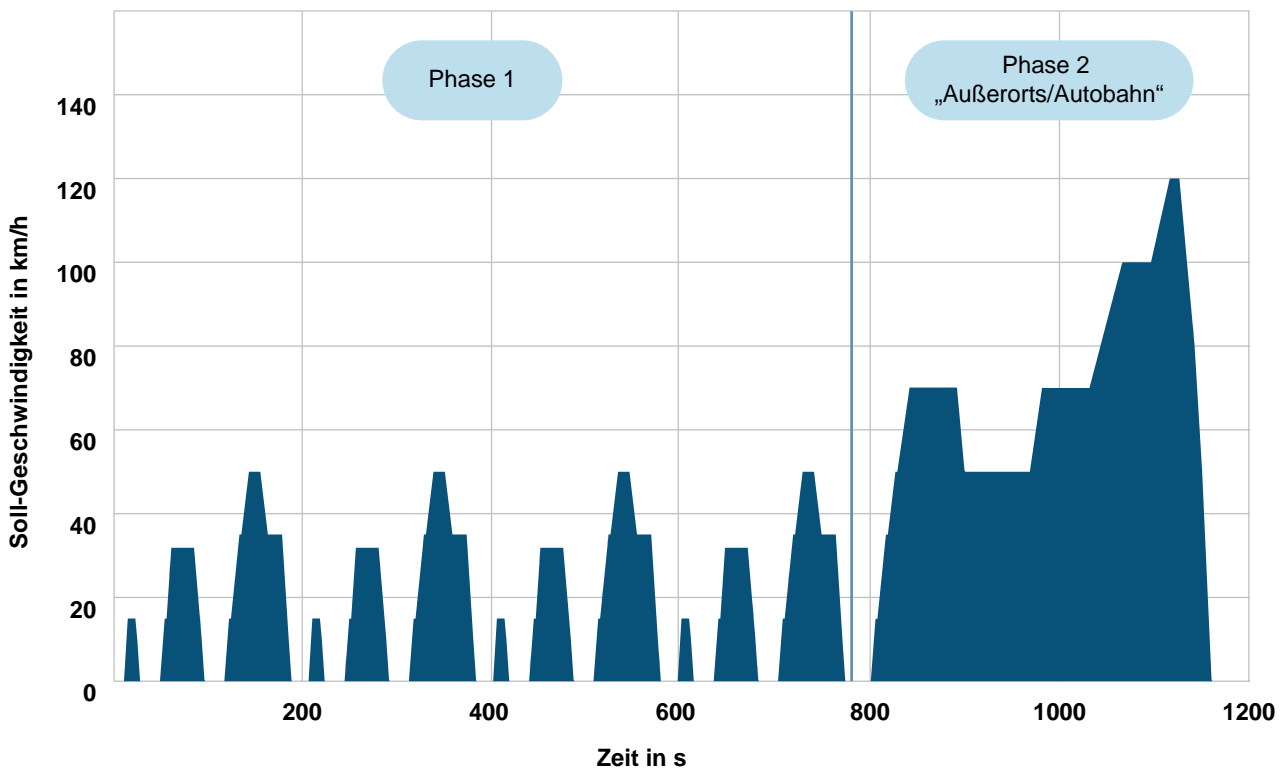
## Neuer europäischer Fahrzyklus

**Messung:** Rollenprüfstand im Labor

**Simulation in 2 Abschnitten:**

- 1) Urban Driving Cycle (UDC):  
Innerortsfahrt (max. 50 km/h)
- 2) Extra Urban Driving Cycle (EUDC):  
Überlandfahrt mit kurzem Autobahnanteil

**Gesamtdauer:** ca. 20 Min. (1180 Sek.)



Quelle: KBA

## WLTC

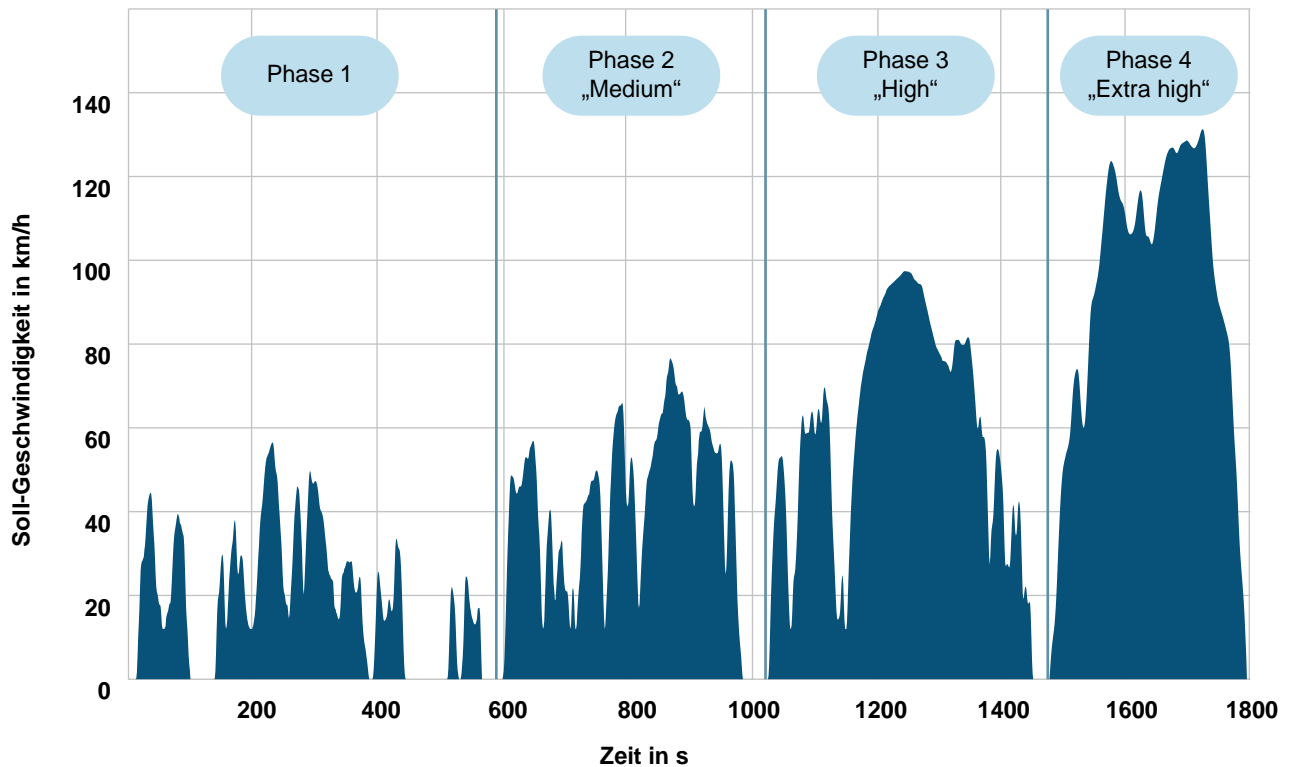
## Worldwide Light-Duty Test Cycle

**Messung:** Rollenprüfstand im Labor

**Simulation in 4 Abschnitten:**

- 1) Low = Stadtverkehr (max. 56,5 km/h)
- 2) Medium = außerorts (max. 76,6 km/h)
- 3) High = außerorts (max. 97,4 km/h)
- 4) Extra High = Autobahn (max. 131,8 km/h)

**Gesamtdauer:** ca. 25 Min. (1477 Sek.)



Quelle: KBA

### RDE

### Real Driving Emissions

**Messung:** Realer Straßenverkehr

**Prüfung setzt sich zusammen aus:**

34% Stadtverkehr (bis 60 km/h)

33% Landstraßen (60 bis 90 km/h)

33% Autobahnen (91 bis 145 km/h)

**Gesamtdauer:** 90 bis 120 Min.



Das mobile Abgasmessgerät wird im Regelfall auf einem Trägerwerk an der Verbindungseinrichtung des Prüffahrzeuges angebracht, zum Beispiel an der Anhängerkupplung (Quelle: KBA).



Für die Verbindung der Abgasanlage des Fahrzeugs mit dem PEMS sind zum Teil umfangreiche Anpassungen erforderlich. Wichtig ist, dass kein Gas vor der Analyse entweichen kann (Quelle: KBA).

Die RDE-Messungen werden durchgeführt, um das Abgasverhalten von Kraftfahrzeugen im realen Fahrbetrieb zu überprüfen. RDE-Messungen beinhalten ein offenes Fahrprofil, das die alltägliche Fahrdynamik abdeckt. Dies schränkt die Möglichkeiten für eine Manipulation der Emissionen durch eine sogenannte Zykluserkennung erheblich ein und ermöglicht eine realistische Überprüfung der Emissionen im normalen Betrieb. Die Kombination der WLTC- mit der RDE-Messung ergibt die Worldwide Light-Duty Test Procedure (WLTP).

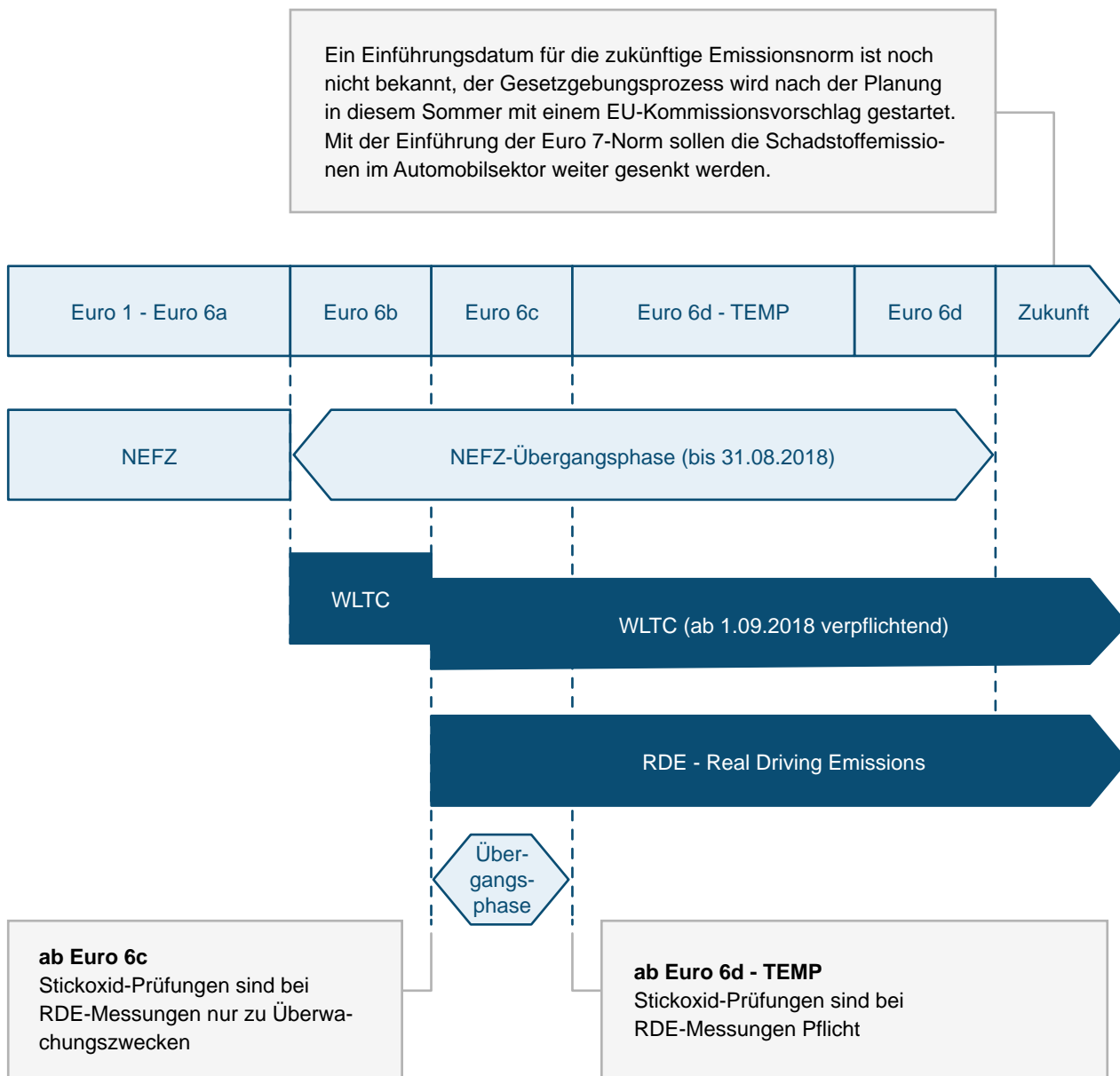
In den heutigen Vorschriften (Euro 6d) ist diese Messfahrt als fester Bestandteil des Typgenehmigungsprozesses integriert. Seit dem 1. September 2018 wird das Prinzip der Messung im realen Fahrbetrieb auf der Straße auch im PKW-Sektor angewandt.

Für Abgasmessungen im realen Straßenverkehr (RDE) wird ein mobiles Abgasmesssystem (Portable Emission Measurement System - PEMS) üblicherweise im Heckbereich des Fahrzeugs installiert. Es analysiert bereits während der Fahrt die aus dem Endrohr austretenden Emissionen.

Treten im Rahmen eines Tests Auffälligkeiten auf, wird dem Hersteller im Rahmen einer Anhörung Gelegenheit gegeben, die technischen Ursachen zu erklären. Kann keine plausible technische Erklärung geliefert werden, erfolgen weitere Schritte, bis hin zur Anordnung eines verpflichtenden Rückrufs.

## Übersicht Emissionsnorm und Fahrzyklen

In der folgenden Darstellung ist ein schematischer Überblick über den Zusammenhang zwischen den Abgasnormen und den entsprechend zu erfüllenden Fahrzyklen (NEFZ / WLTC) gegeben.



Quelle: KBA

## Wissenswertes über die Emissionsstufen Euro 5 und Euro 6

Die beiden Emissionsstufen Euro 5 und Euro 6 setzen unterschiedliche Schwerpunkte.

### Euro 5 (Dieselfahrzeuge)

Partikelmasse (PM): 5,0 / 4,5 mg/km  
Stickoxid-Ausstoß: 180 mg/km

**Vorrangiges Ziel: der Ausstoß von (Ruß-) Partikeln sollte deutlich gesenkt werden**

Dafür wird jedoch ein höherer Grenzwert für Stickoxid-Emissionen zugelassen. Die Unzulänglichkeiten der Abgasrückführung bei niedrigeren Temperaturen wurden zunächst in Kauf genommen.

### Euro 6 (Dieselfahrzeuge)

Partikelmasse (PM): 4,5 mg/km  
Stickoxid-Ausstoß: 80 mg/km

**Vorrangiges Ziel: der Ausstoß von Stickoxid sollte deutlich gesenkt werden**

## Warum hat die Europäische Kommission nicht bereits bei Euro 5-Dieselfahrzeugen strengere Grenzwerte für den Stickoxid (NOx)-Ausstoß vorgeschrieben?

### Euro 5 (Dieselfahrzeuge)

Die Europäische Kommission entschied sich in ihrem Entwurf zur Verordnung (EU) 715/2007 bewusst gegen eine solche Festlegung zu diesem Zeitpunkt. Strengere Grenzwerte hätten die Fahrzeuge teurer gemacht, weil ein Abgasbehandlungssystem (z.B. SCR) notwendig geworden wäre. Dadurch wären weniger Euro 5-Fahrzeuge verkauft worden, und die positiven Effekte der Euro 5-Norm für die Umwelt hätten sich nicht entfalten können. Durch die höheren Grenzwerte blieben Euro 5-Fahrzeuge erschwinglich und konnten im Partikelbereich trotzdem signifikant zur Senkung der Luftverschmutzung beitragen.

	Kosten des Fahrzeugs	Kaufbereitschaft beim Verbraucher	Senkung der Luftverschmutzung
Höherer Grenzwert NOx	▼	▲	▲
Niedriger Grenzwert NOx	▲	▼	▼

### Euro 6 (Dieselfahrzeuge)

Vor der Einführung ergab sich nach Auffassung der Europäischen Kommission aus der damals erkennbaren Entwicklung der Motortechnologie ein größeres Spektrum an Möglichkeiten zur Einhaltung der Stickoxid-Grenzwerte als bei Euro 5. Dennoch kam die Europäische Kommission zu der Einschätzung, dass der Einsatz spezifischer Technologien wie „AdBlue“ wahrscheinlich nicht bei allen Fahrzeugen erforderlich sein wird und deswegen auch nicht verbindlich festgeschrieben werden muss.



### Geplante Prüfaktivitäten der Marktüberwachung

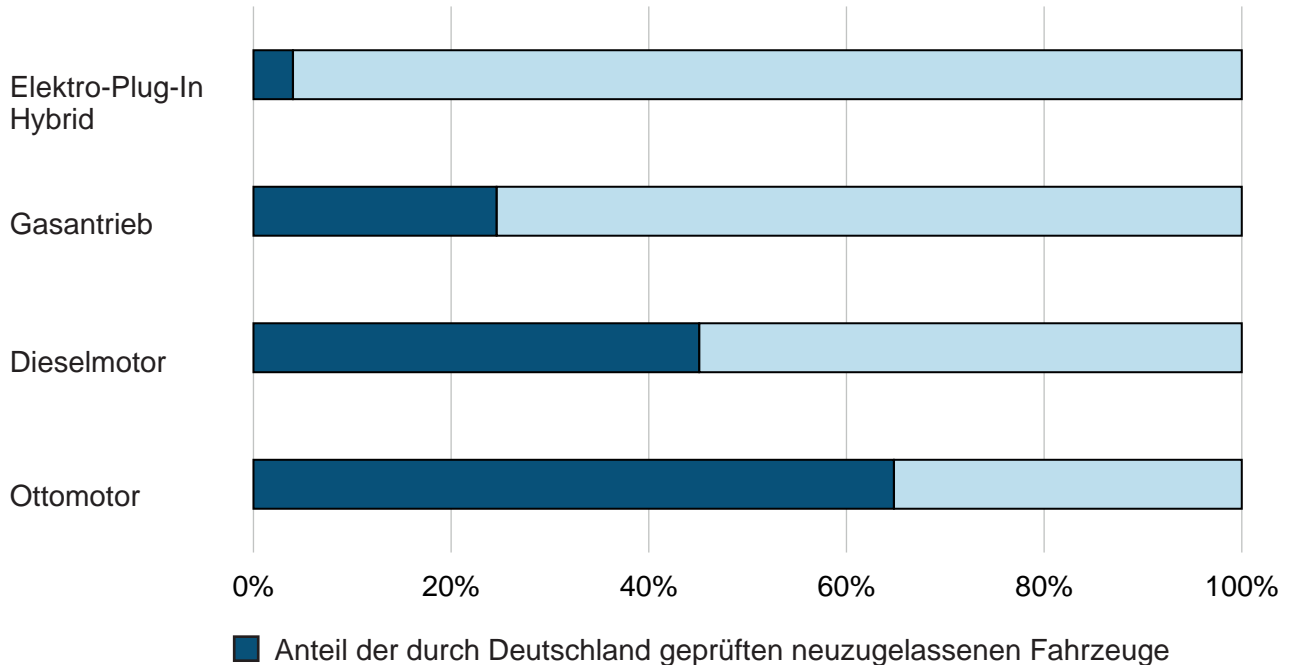
Durch die seit dem 1. September 2020 geltende Verordnung (EU) 2018/858 ist jeder EU-Mitgliedstaat dazu verpflichtet, eine Mindestanzahl an Prüfungen pro Jahr durchzuführen. Diese Mindestanzahl berechnet sich nach der Anzahl der Neuzulassungen im Vorjahr: Pro 40.000 neu zugelassenen Fahrzeugen muss eine Prüfung durchgeführt werden.

Das KBA hat daher im Zeitraum von September 2020 bis August 2021 ein Pensum von 110 Prüfungen abzuleisten. Als Prüfung werden Untersuchungen zu Abgasemissionen, Reifenrollgeräuschen, eCall, Sicherheitsgurten, Lenksystemen und Bremssystemen gezählt, die sich abhängig von Risikoeinschätzung und Prioritäten gegebenenfalls jährlich ändern.

In ihrer koordinierenden Rolle schlägt die Europäische Kommission den Mitgliedstaaten eine Auswahl von Fahrzeugtypen vor, die hinsichtlich verschiedener Anforderungen zu prüfen sind. Damit wird vermieden, dass mehrere Marktüberwachungsbehörden denselben Fahrzeugtyp prüfen. Somit hat das KBA 110 Prüfungen an 40 Fahrzeugtypen zu absolvieren. Die Ergebnisse dieser Prüfungen sind modellübergreifend auf technisch vergleichbare Fahrzeuge übertragbar. Das KBA deckte mit seinen Prüfungen damit insgesamt 53 % in Deutschland neu zugelassenen PKW ab, bezogen auf das Jahr 2019.

Wie sich der Marktanteil auf die unterschiedlichen Antriebsarten aufteilt, zeigt die folgende Abbildung.

## Marktanteil der durch Deutschland geprüften neuzugelassenen Fahrzeuge 2019



Quelle: KBA

Die ergänzende Planung sieht darüber hinaus Prüfungen an weiteren Fahrzeugtypen vor und erlaubt eine noch größere Abdeckung des Fahrzeugmarkts. Diese zusätzlichen Prüfungen sind jedoch an kurzfristige Kriterien geknüpft und daher in der Planungsdarstellung nicht aufgeführt worden.

Ergänzend wird im Sommer 2021 auf Basis eines Erlasses des Bundesverkehrsministeriums eine Prüfkampagne zu Geräuschemissionen von PKW und Motorrädern durchgeführt, in der auch Austauschschalldämpfer untersucht werden.

## Neue Testinfrastruktur stärkt die Marktüberwachung

### Neubau des Abgaslabors im Kraftfahrt-Bundesamt

Im Oktober 2019 wurde mit der Errichtung des KBA-eigenen Abgaslabors begonnen. Der Neubau in der Gemeinde Harrislee (Schleswig-Holstein) erweitert das im Dezember 2017 durch das KBA bezogene, rund 6.000 m<sup>2</sup> große Areal mit Bürogebäude und Werkstatt maßgeblich.

Der moderne Funktionsbau bietet auf rund 1.400 m<sup>2</sup> Bruttogrundfläche Raum für komplexe Messtechnik. Seit der Fertigstellung der Außenhülle im September 2020 entsteht die spezielle Infrastruktur des Abgaslabors: Kernstück sind zwei neue Rollenprüfstände für Abgasmessungen, die neben reinen Fahrzeugprüfungen auch zur Kalibrierung der KBA-eigenen mobilen Abgasmessgeräte (PEMS) herangezogen werden. Diese zusätzliche Validierung stellt sicher, dass die rechtlichen Anforderungen an die Messgenauigkeit eingehalten werden. Darüber hinaus wird das Abgaslabor mit modernster Messtechnik und mit Klima- und IT-Anlagen ausgestattet.

Im April 2021 fanden erste Messungen im Rahmen der Inbetriebnahme statt. Die endgültige Übernahme erfolgt im Mai 2021.

Mehr zum Harrisleer Abgaslabor (HAL) erfahren Sie auf [www.kba.de](http://www.kba.de) oder unter diesem QR-Code.





Aufbau eines Klima-Abgasrollenprüfstands



Auf einem solchen Rollenprüfstand werden standardisierte Fahrzyklen unter reproduzierbaren Randbedingungen (Lufttemperatur, Fahrprofil, Lasten) durchgeführt.



Aufbau eines Containers zur Messung von Verdunstungsemissionen (SHED)



Isolierung des Klimaprüfstands



Neubau des Abgaslabors im schleswig-holsteinischen Harrislee

Quelle: KBA

### TestCenter (TeCeL) des Kraftfahrt-Bundesamtes in Leck

Seit dem 2. Januar 2020 zählt zur Prüf-Infrastruktur des KBA ein eigenes Testgelände mit einer rund 3,0 km langen Teststrecke, die zuvor als militärische Start- und Landebahn für Flugzeuge in der schleswig-holsteinischen Gemeinde Leck diente.

Das KBA führt auf der Teststrecke unter anderem Ausrollversuche durch, mit denen die fahrzeugspezifischen Fahrwiderstände überprüft werden. Darüber hinaus werden hier die gesetzlich vorgeschriebenen Fahrzyklen NEFZ und WLTC mit mobilen Abgasmesssystemen (PEMS) nachgefahren. Auf diese Weise kann das Emissionsverhalten der Fahrzeuge im Vergleich zur Messung auf dem Rollenprüfstand analysiert werden.

In Zukunft wird das TestCenter Leck (TeCeL) kontinuierlich ausgebaut und für weitergehende Prüfungen ertüchtigt. Dies beinhaltet auch notwendige technische Einrichtungen, mit denen Tests an Fahrsicherheitsystemen und an hochautomatisiert und autonom fahrenden Fahrzeugen möglich werden, die das KBA aufgrund internationaler und nationaler Vorschriften durchführt.



Luftbild Teststrecke Leck (Quelle: KBA, Stand 05/2020)



Geräuschprüfung (Quelle: KBA, Stand 04/2021)



# / Rückrufe und Bürgerinformation

## Rückrufe



**ca. 3 Mio.** + 9% \*  
zurückgerufene  
Fahrzeuge

\* gegenüber 2019 (ca. 2,7 Mio.)



**ca. 129.000** + 127% \*  
Außerbetrieb-  
setzungen

\* gegenüber 2019 (ca. 57.000)

Quelle: KBA

Der Gesetzgeber hat festgelegt, dass Hersteller von Fahrzeugen und Fahrzeugteilen das KBA informieren müssen, sollte es Anhaltspunkte dafür geben, dass ihre Produkte eine Gefahr für die Fahrzeuginsassen oder andere Verkehrsteilnehmer darstellen. Hinweise auf mangelhafte Produkte erhält das KBA darüber hinaus auch von Verbraucherinnen und Verbrauchern, Behörden, Versicherungen und aus den Medien.

Hat das KBA die gemeldete Gefährdung im Rahmen seiner Untersuchungen festgestellt, werden die Informationen elektronisch zwischen den EU-Mitgliedstaaten ausgetauscht und so den zuständigen Behörden im Ausland sowie betroffenen Fahrzeughalterinnen und -haltern und der breiten Öffentlichkeit zugänglich gemacht.

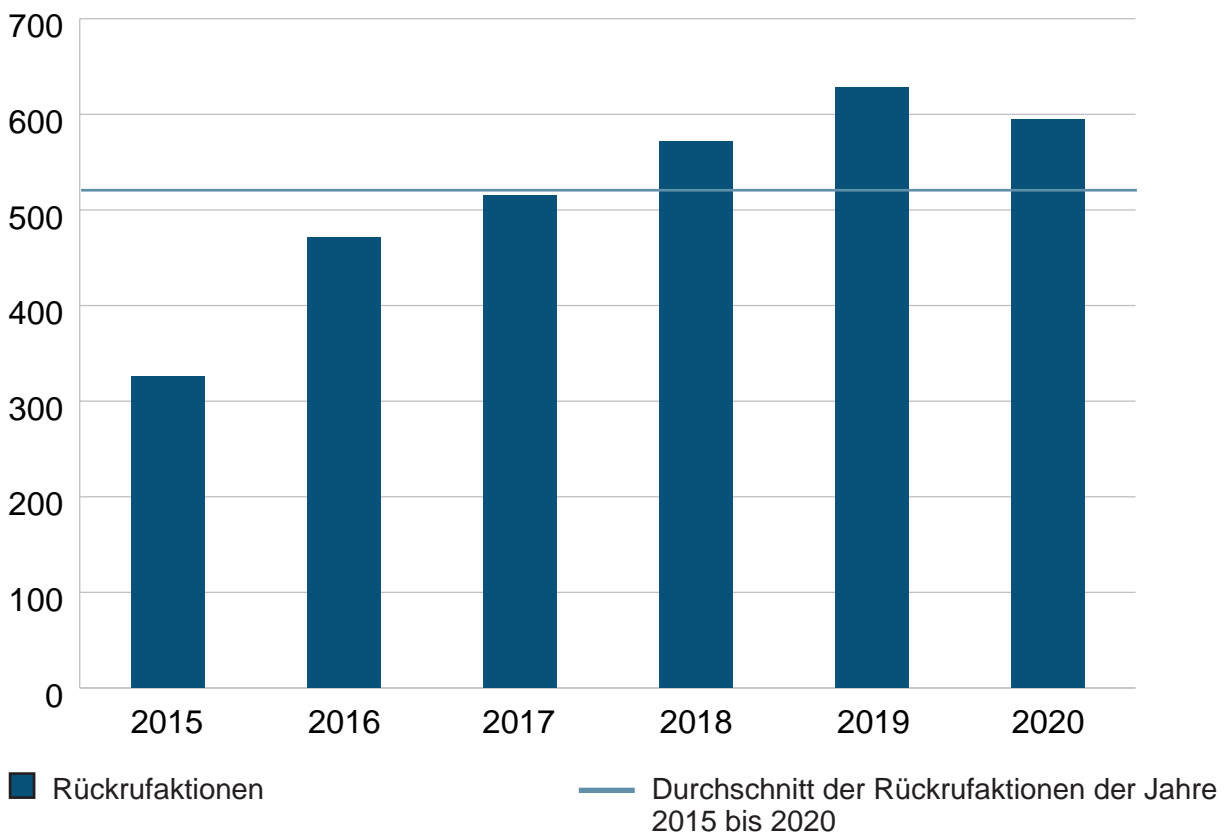
Ist Ihr Fahrzeug von einem Rückruf betroffen? Schauen Sie nach auf [www.kba.de](http://www.kba.de) oder nutzen Sie diesen QR-Code.



Die Zahl der vom KBA veranlassten Rückrufaktionen lag mit insgesamt 595 im Jahr 2020 wie die Jahre 2018 und 2019 über dem langfristigen Mittelwert. Der Anstieg der Rückrufaktionen ist auch auf die gesteigerte Marktpräsenz des KBA zurückzuführen.

Das KBA ergreift diese Maßnahmen ein, wenn es aufgrund von Mangelmeldungen der Produktverantwortlichen oder eigener Untersuchungsergebnisse den Mangel hinsichtlich des bestehenden Umwelt- und Sicherheitsrisikos als kritisch bewertet.

### Rückrufaktionen 2015 bis 2020



Quelle: KBA

Weist ein Produkt tatsächlich Mängel auf, ruft der Hersteller die betroffenen Produktreihen zurück. Produktmängel können zu ganz unterschiedlichen Gefährdungen führen. Die Rückrufmaßnahmen variieren daher in der Art der Durchführung. Liegt ein ernstes Risiko vor, ist der Rückruf meist das wirkungsvollste

Mittel zum Schutz von Fahrzeughalterinnen und -haltern, unbeteiligten Verkehrsteilnehmern und der Öffentlichkeit. Damit ernste Risiken vollständig beseitigt werden, können Produktverantwortliche für solche Rückrufe die Halteranschriften aus dem Zentralen Fahrzeugregister (ZFZR) des KBA verwenden.





### Was ist ein „ernstes Risiko“?

Die Definition eines „ernsten Risikos“ leitet sich aus § 2 Nr. 23 und 9 Produktsicherheitsgesetz (ProdSG) ab:

- Ein **Risiko** ist die Kombination aus der Eintrittswahrscheinlichkeit einer Gefahr und der Schwere des möglichen Schadens.
- Ein **ernstes** Risiko erfordert ein rasches Eingreifen der Marktüberwachungsbehörden, auch wenn das Risiko keine unmittelbare Auswirkung hat.

Um die Gefährdung einschätzen zu können, wird eine Risikobewertung vorgenommen. Folgende Fragen leiten die Risikobewertung: Was für eine Gefahr liegt vor? Wie wahrscheinlich ist es, dass die Gefahr eintritt?

Nicht jedes mögliche Risiko ist ein ernstes Risiko. An diesen Kriterien können Sie sich orientieren, ob ein ernstes Risiko wahrscheinlich ist:

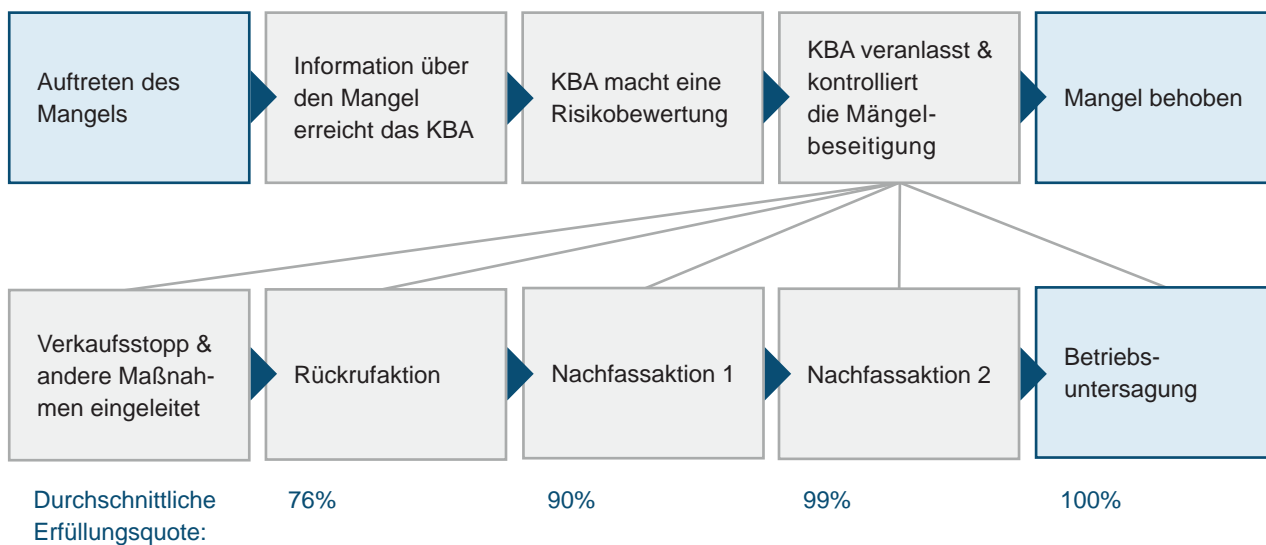
- Gesetzliche Sicherheits- und Gesundheitsanforderungen werden nicht eingehalten,
- Personen sind in Gefahr, wenn sie das Produkt bestimmungsgemäß benutzen oder wenn absehbar ist, dass sie es falsch benutzen werden,
- die Gefährdung tritt plötzlich und unvorhersehbar auf oder
- die Gefährdung ist für Personen unvermeidlich.

**Beispiel:** Ernst ist ein Risiko, wenn ein Fahrzeug nicht mehr gelenkt werden kann. Das heißt, die Lenkanlage fällt während der Fahrt ohne Vorankündigung komplett aus (zum Beispiel wenn die Lenkspindel oder die Spurstange brechen).

Neben den Produktverantwortlichen sind im Übrigen auch die Halterinnen und Halter in der Pflicht: Ist ihr Fahrzeug Gegenstand eines Rückrufs, müssen sie den Mangel beheben lassen. Das KBA überwacht das Rückrufgeschehen. Stellt es fest, dass Fahrzeughalterinnen oder -halter trotz Aufforderung nicht an der Rückrufaktion teilnehmen, werden diese

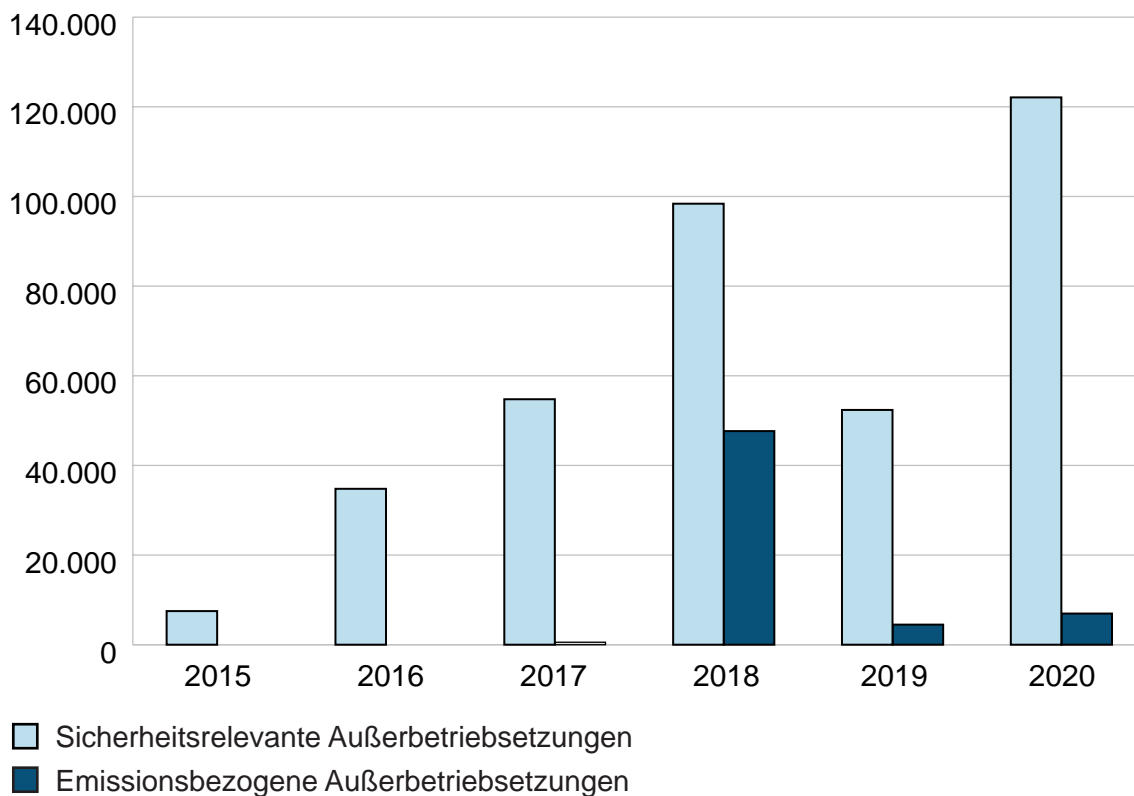
erneut aufgefordert, den Mangel beseitigen zu lassen. Folgen Halterinnen und Halter auch nach mehrmaliger Aufforderung dem Rückruf nicht, kann die örtlich zuständige Zulassungsbehörde, in Folge der Mitteilung des KBA, eine Betriebsuntersagung aussprechen und das Fahrzeug aus dem Verkehr ziehen.

Prozessablauf eines Rückrufs im KBA



Quelle: KBA

Eingeleitete Außerbetriebsetzungen 2015 bis 2020



Quelle: KBA

## Bürgerinformation

Ein wichtiges Anliegen des KBA ist die Transparenz gegenüber den Bürgerinnen und Bürgern. Aus diesem Grund hat das KBA im November 2018 einen Bürgerinformationssdienst eingerichtet, der Fragen zu allen Belangen der Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen gebündelt beantwortet, insbesondere zu sicherheitsrelevanten und emissionsbezogenen Rückrufaktionen, zu freiwilligen Feldaktionen, aber auch zu jeglichen anderen Anfragen. Der Auskunftsdienst des KBA beantwortet diese Fragen gerne.

Bei den erteilten Informationen kann eine Verschiebung zu sicherheitsrelevanten Rückrufaktionen festgestellt werden. Bürger nehmen dieses Angebot gerne wahr, um als Betroffene Handlungssicherheit in ihrem Rückrufverfahren, Informationen zu ihrem Fahrzeug oder weiterführende Informationen zu erhalten.



Fragen? Rufen Sie uns an!

**0461 316-1099**

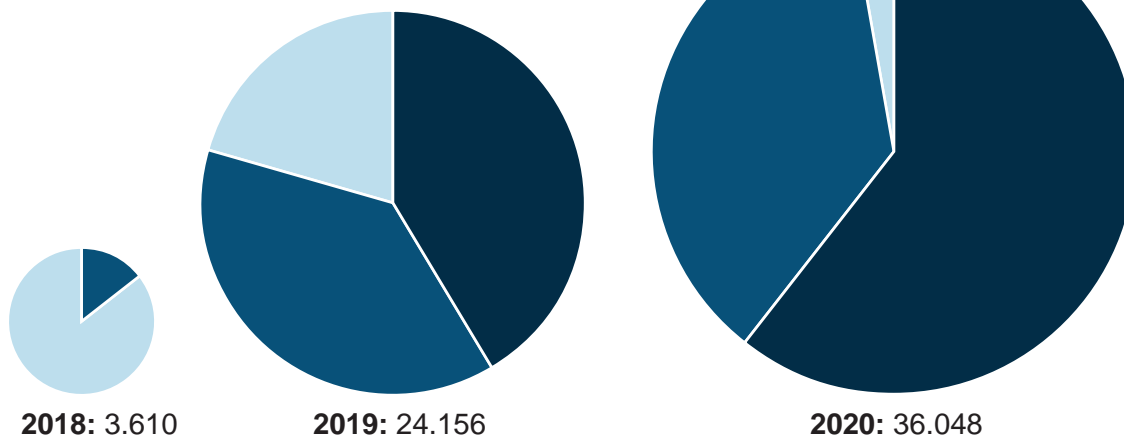
Montag - Donnerstag  
08:00 - 16:00 Uhr

Freitag  
08:00 - 15:00 Uhr

Oder tragen Sie Ihr Anliegen  
online ein:



## Erteilte Bürgerauskünfte



Größe der Diagramme entspricht der Anzahl an Bürgeranfragen im Vergleich

- Auskünfte zu sicherheitsrelevanten Rückrufaktionen
- Auskünfte zu emissionsbezogenen Aktionen
- sonstige Auskünfte (Herstellernachrüstprogramme, allg. Fragen zum Ablauf von Rückrufaktionen etc.)

Quelle: KBA

## / Sanktionen

Mängel an Fahrzeugen oder Fahrzeugzubehör können für Menschen gefährlich werden. Wer die rechtlichen Rahmenbedingungen für Produktion und Handel mit Fahrzeugen und Bauteilen missachtet, muss mit einem Bußgeldverfahren durch das KBA rechnen.

Zudem prüft das KBA auf Anfrage des Zolls, ob bestimmte Importwaren die europäischen Mindeststandards erfüllen und in die EU importiert werden dürfen. Das KBA prüft die bei Einfuhrkontrollen des Zolls auffällig gewordenen Produkte und entscheidet über ihre Einfuhr.



**283**

### Bußgeldverfahren

Gegen Hersteller und Händler, die nicht genehmigte Fahrzeuge und -teile verkauft haben



**1.085**

### Einfuhrkontrollen

Das KBA prüft beim Import von Fahrzeugen und -teilen, ob von ihnen ernste Gefahren für Gesundheit und Sicherheit ausgehen oder diese gegen Europarecht verstoßen.

---

Quelle: KBA

## Sanktionsverfahren

Der Handel mit Fahrzeugen und Fahrzeugteilen unterliegt gesetzlichen Regeln und Beschränkungen. Indem das KBA das Marktgeschehen kontinuierlich beobachtet und Verstöße mit Bußgeldern sanktioniert, sorgt es dafür, dass die rechtlichen Vorgaben von allen Marktakteuren eingehalten werden.

Mit Erfolg: Händler aus verschiedenen Bereichen bestätigten dem KBA, dass die Sanktionsverfahren des KBA in der Branche deutlich wahrgenommen und bestehende Handelsbeschränkungen dadurch wesentlich stärker beachtet würden. Händler wie auch Hersteller äußerten Verständnis für die Handelsbeschränkungen im Interesse der Verkehrssicherheit, und begrüßten ein konsequentes Vorgehen gegen Verstöße.

Auf diese Weise stärkt das KBA den legalen Handel und trägt entscheidend zur Verkehrssicherheit und zum fairen Wettbewerb auf dem deutschen Fahrzeugmarkt bei.

Sanktionen sind somit kein Selbstzweck: Sowohl die Allgemeinheit als auch der Handel profitieren letztlich von ihnen.

*„Die intensiven Kontrollen des Marktes durch das KBA haben in Deutschland zu einer massiven Verringerung des Angebots ungenehmigter Fahrzeugteile geführt und gleichzeitig das Bewusstsein der Händler in Bezug auf die einzuhaltenden Vorschriften nachhaltig gefördert. Die Marktüberwachung zeigt Wirkung. Wir werden die Kontrollen vor Ort, in Online-Portalen und im Dialog mit dem Handel kontinuierlich fortsetzen. Damit geht das KBA gegen die Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit durch ungenehmigte Fahrzeugteile vor. Außerdem wird ein fairer Wettbewerb im Handel unterstützt.“ KBA-Präsident Richard Damm, 2021*

Im Jahr 2020 richteten sich die Bußgeldverfahren vorrangig gegen Produktverantwortliche, die nicht genehmigte Fahrzeuge und Fahrzeugteile (wie zum Beispiel Leuchten oder Frontschutzsysteme) verkauft haben.

Daneben leitete das KBA auch dort Bußgeldverfahren ein, wo Hersteller oder Händler gegen Bestimmungen des Produktsicherheitsgesetzes verstoßen haben (zum Beispiel bei Verstößen in Rückrufverfahren).



### Woran erkenne ich, ob ein Produkt genehmigt ist?

Bauart- beziehungsweise typgenehmigte Fahrzeugteile erkennen Sie an dem Typgenehmigungs- beziehungsweise Bauartgenehmigungszeichen, das auf dem Produkt angebracht ist. Genehmigungszeichen dokumentieren, dass die so gekennzeichneten Einrichtungen nachweislich die technischen Mindestanforderungen einhalten.

Vom Kraftfahrt-Bundesamt verwendete Genehmigungszeichen beinhalten immer eine **dreiperiodische Wellenlinie** oder die Buchstabenfolge „**KBA**“ oder die Kennzeichnungen **e1** beziehungsweise **E1**. Am häufigsten sind Genehmigungszeichen auf Fahrzeugteilen zu finden. Jedes Genehmigungszeichen enthält die Genehmigungsnummer und wird nur einmal zugeteilt.



Weitere Beispiele finden Sie auf [www.kba.de](http://www.kba.de) oder unter diesem QR-Code.



## Einfuhrkontrollen

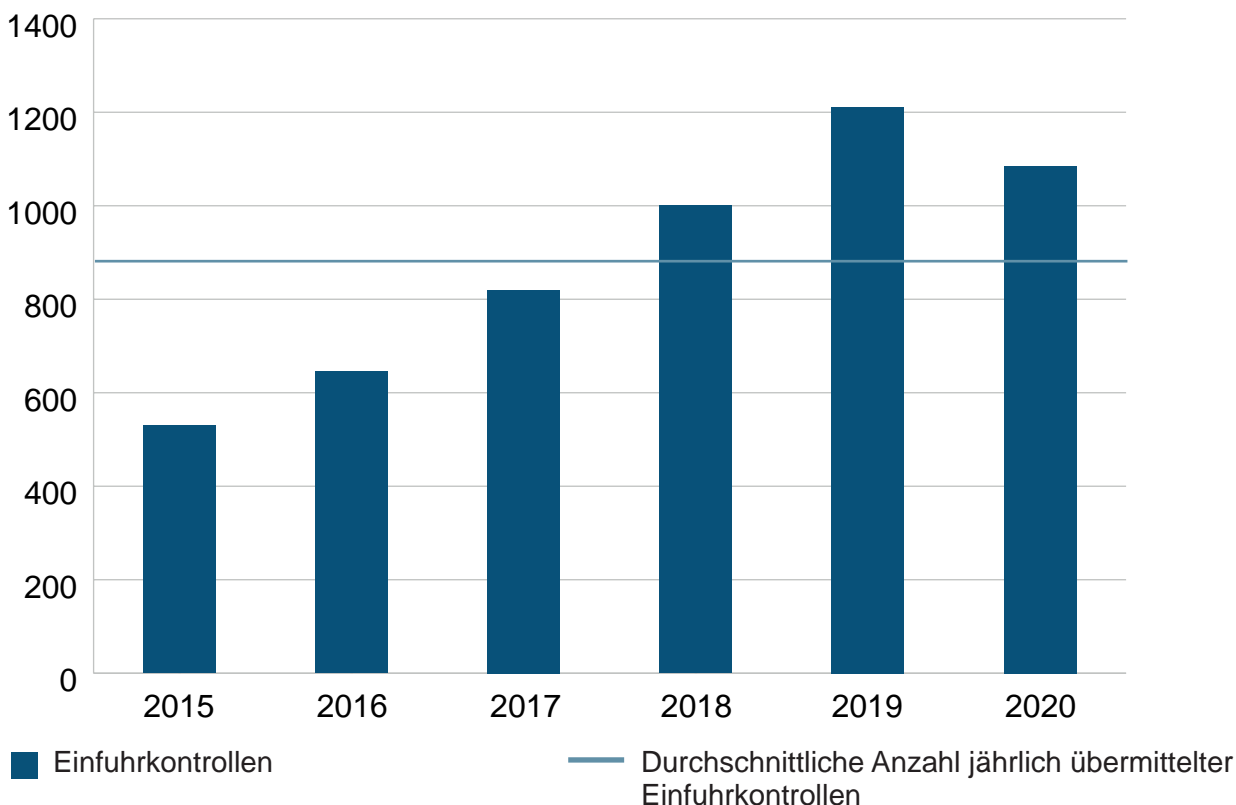
Verschiedene europäische Vorschriften definieren im Interesse der Sicherheit Mindeststandards für Produkte, die auf dem Europäischen Gemeinschaftsmarkt angeboten werden. Erfüllen Produkte diese Standards nicht, dürfen sie nicht in die Europäische Union eingeführt werden.

Der Zoll überwacht zu diesem Zweck die Einfuhr von Produkten in den Europäischen Binnenmarkt. Dies betrifft in Deutschland insbesondere die Flug- und Seehäfen. Entsteht der Verdacht, dass die

Importware (Fahrzeuge oder Komponenten) die europäischen Vorschriften nicht erfüllt oder sogar eine ernste Gefahr für Gesundheit und Sicherheit darstellt, meldet der Zoll dies dem KBA zur Prüfung.

Die Anzahl der durch das KBA überprüften Zollkontrollmitteilungen liegt wie in den Vorjahren auf einem überdurchschnittlich hohen Niveau: Im Jahr 2020 führte das KBA insgesamt 1.085 solcher Prüfungen durch. In ca. 50 % der Fälle hat das KBA die Einfuhr abgelehnt, das heißt die Ware durfte nicht in den EU-Binnenmarkt eingeführt werden.

### Einfuhrkontrollen 2015 bis 2020



Quelle: KBA

## / Was sonst noch wichtig war

### Urteil des Europäischen Gerichtshofs zu Abschaltvorrichtungen



Foto: Gerichtshof der Europäischen Union

Die Bewertung von Abgasemissionsstrategien und das Prüfen auf Abschaltvorrichtungen auf Basis von Messungen und Softwareanalysen ist zu einer Hauptaufgabe der Marktüberwachung im KBA geworden. Am 17. Dezember 2020 urteilte erstmals der Europäische Gerichtshof (EuGH) über eine Causa zur rechtlichen Bewertung solcher Einrichtungen in Kraftfahrzeugen.

Die Entscheidung betrifft ein französisches Strafverfahren, bei dem es entscheidend darauf ankommt, ob die im konkreten Fall verbaute Technik eine unzulässige

Abschaltvorrichtung darstellt. Genau geht es um den Verbau einer Umschaltlogik, mit der das Fahrzeug einen Prüfzyklus im Labortest erkennt und entsprechend den Emissionsausstoß auf dem Prüfstand herunterregelt. Im realen Verkehr lagen die Stickoxid-Werte deutlich höher. Der Hersteller argumentierte, solche Abschaltvorrichtungen seien zulässig, da sie unter anderem den Motor schützen würden. Der EuGH folgte dieser Argumentation nicht und erklärte solche Abschaltvorrichtungen für nicht zulässig.



Die Entscheidung betrifft damit den seit 2015 bekannten Sachverhalt einer systematischen Erkennung von Prüfungssituationen. Bereits 2015 hat das KBA die Unzulässigkeit einer solchen Abschalteneinrichtung bei VW rechtskräftig festgestellt, im konkreten Fall erklärt und somit zum Gegenstand von weiteren entsprechenden Entscheidungen gemacht. Das KBA hat in diesen Fällen gegenüber betroffenen Herstellern verbindliche Rückrufe angeordnet. In Deutschland betraf dies rund 3 Millionen Fahrzeuge. Die Informationen zu verpflichtenden Rückrufen sind auf der Internetseite des KBA abrufbar.

Das KBA hat als Maßstab stets eine sehr enge Auslegung bei der ausnahmebedingten Zulässigkeit von Abschalteneinrichtungen angelegt und dabei entsprechend der Vorgaben des Artikels 5 Abs. 2 zu Abschalteneinrichtungen in der europäischen Verordnung (EG) Nr. 715/2007 agiert. Grundlage hierzu war und ist immer die Prüfung des Einzelfalls, die auch durch eigene Untersuchungen und Messungen des KBA erfolgt. Das KBA sieht sich durch die Entscheidung des EuGH in seiner Rechtsauffassung bestätigt.

Die Entscheidung des EuGH geht in seiner Entscheidung vom 17.12.2020 nicht auf die Frage der Zulässigkeit von temperaturabhängigen Abschalteneinrichtungen ein. Diese Fragestellung wird vielmehr in einem separat laufenden Verfahren des EuGH behandelt, zu dem eine Entscheidung im zweiten Halbjahr des Jahres 2021 erwartet wird.

Mit dem vorliegenden Urteil stellt der EuGH fest, dass grundsätzlich alle Abschalteneinrichtungen zulässig sind, die den Motor vor plötzlichen und außergewöhnlichen Schäden schützen. Auch temperaturabhängige Abschalteneinrichtungen können plötzlich auftretende und außergewöhnliche Motorschäden verhindern, indem sie übermäßige Ablagerungen im Motor (Versottung, Verlackung) oder die Verdünnung des Motoröls mit Kraftstoff unterbinden. Dies zeigt auch eine aktuelle wissenschaftliche Studie der Technischen Universitäten Karlsruhe, Darmstadt und Magdeburg.

Darüber hinaus gibt es noch weitere Schäden, wie sie zum Beispiel durch Vereisungen im Motoransaugtrakt entstehen können. Solche Schäden können abhängig von den Fahr- und Umgebungsbedingungen unvorhersehbar schnell und plötzlich auftreten und können nicht durch ein angepasstes Serviceintervall vermieden werden. Die thermodynamische Komplexität solcher Effekte ist hoch und die Wechselwirkung zu Fahrweisen und Fahrbedingungen lassen eine verlässliche, pauschale Vorhersage der Auswirkungen solcher Schäden nicht zu.

In jedem Einzelfall prüft das KBA daher, ob solch ein Fall vorliegt oder ob die Grenzen der temperaturabhängigen Abschalteneinrichtung nicht zu eingrenzend gewählt wurden und aus der Motorschutzeinrichtung eine „Motorschoneinrichtung“ wurde, die lediglich dazu dient, Serviceintervalle zu verlängern oder regelmäßige Inspektionen zu verringern. Solche Thermofenster sind grundsätzlich unzulässig und wurden vom KBA auch bislang nicht akzeptiert.

## 5G-TELK-NF: Gemeinschaftliches Forschungsprojekt erprobt Anwendungen des Automatisierten und Vernetzten Fahrens mit 5G-Technologie



Quelle: KBA

Das KBA strebt eine enge Zusammenarbeit mit Universitäten an, die sich insbesondere im Bereich des (teil-)autonomen Fahrens und der Cyber Security der Fahrzeugsysteme spezialisiert haben. Diese Kooperationen müssen sich jedoch nicht auf diese speziellen Anwendungsbereiche der Universitäten beschränken, da die Automation und Vernetzung von Systemen in unterschiedlichsten Sektoren Einzug findet. So ist etwa das Transportwesen, besonders im Bereich des Personentransports, auf der Straße wie in der Luftfahrt, ein denkbarer Anwendungsfall dieser neuen automatisierten Technologien. Um verschiedene Anwendungen des Automa-

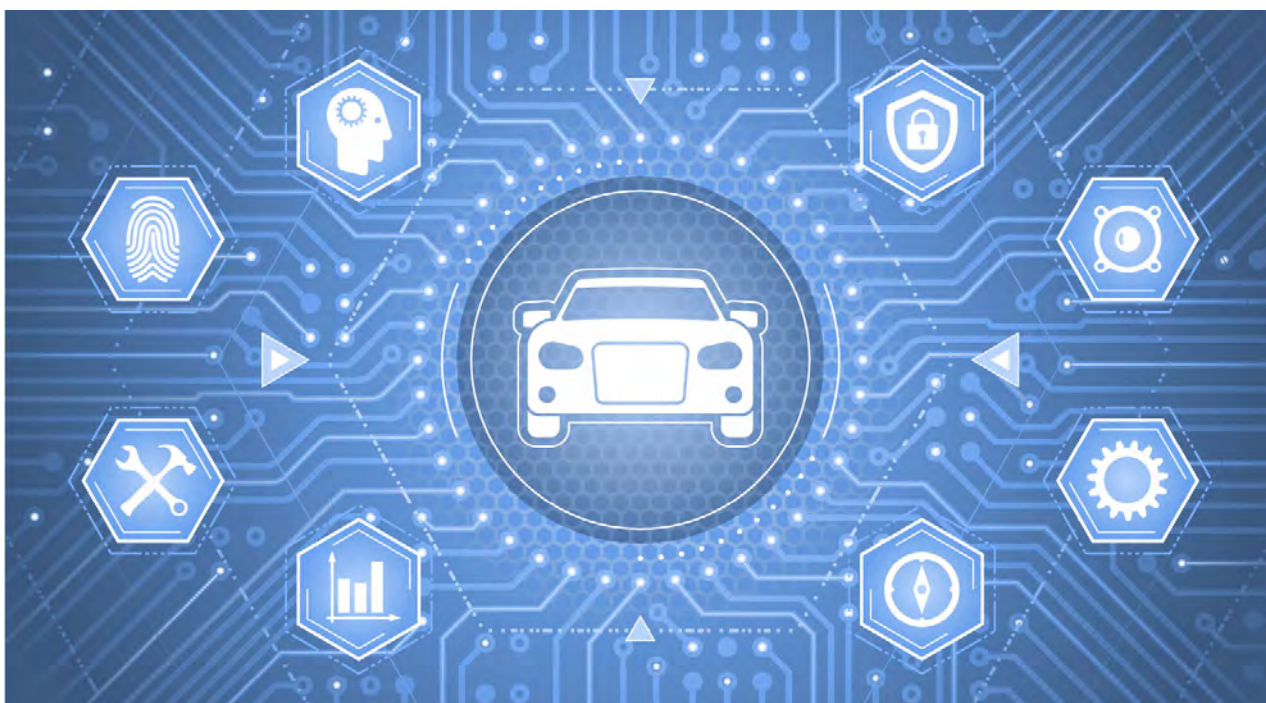
tisierten und Vernetzten Fahrens zu erproben, baut das KBA im Projekt 5G-TELK-NF gemeinsam mit 17 Projektpartnern ein 5G-Campusnetz im TestCenter Leck (TeCeL) und auf dem GreenTEC Campus in der Gemeinde Enge-Sande aus. Im TeCeL sollen verschiedene Kommunikationsmöglichkeiten (Car2X, Car2Infrastructure, Car2Car) zwischen Fahrzeugen und der Infrastruktur im Verkehrsraum untersucht werden.

Mithilfe von 5G-TELK-NF werden künftig vielfältige Forschungsvorhaben zur technischen Umsetzung autonomer Fahrzeugsysteme möglich. Darüber hinaus kann

das KBA mithilfe des Projekts neue, erweiterte Prüfverfahren definieren und umsetzen, insbesondere für Tests der genehmigungsrelevanten Funktionen und auch Penetrationstests auf eigenen Prüfungseinrichtungen.

Da dieses Projekt eine hohe Datenübertragungsrate voraussetzt, wird an den Projektstandorten und in den ansässigen Gemeinden Tinningstedt, Enge-Sande, Leck und Klixbüll ein leistungsstarkes 5G-Netz aufgebaut.

### **KBA und BSI stärken ihre Zusammenarbeit bei Cyber Security von Fahrzeugen**



Quelle: [iStock.com/Artystarty](https://www.istock.com/Artystarty)

Digitale Technologien erobern längst auch den Fahrzeugmarkt. Autofahren wird in Zukunft immer vernetzter und „smarter“. Umso bedeutsamer werden wirkungsvolle Lösungen für die IT-Sicherheit: Wer heute ein neues Auto kauft, der setzt voraus, dass er ein sicheres Fahrzeug erhält. Moderne Autos sind fahrende Hochleistungsrechner, die in erheblichem Maße von digitaler Technik abhängen und von dieser

zukünftig auch autonom gesteuert werden sollen. Um die Fahrzeuge vor möglichen Cyber-Attacken zu schützen, werden Sicherheitsvorkehrungen und Präventionsstrategien immer wichtiger.

Der digitale Wandel auf vier Rädern stellt also auch das KBA vor neue Aufgaben: Gerade im Hinblick auf die Marktüberwachung und Typp Genehmigung erweist sich Cyber Security als weiterer wichtiger Bestandteil bei der Prüfung der Funktionsfähigkeit und Sicherheit von Fahrzeugen und Komponenten. Konkret geht es unter anderem darum, die Schwachstellen in den IT-Systemen mit sogenannten Penetrationstests (kurz: Pentests) aufzufindig zu machen. Dabei wird über mögliche Einfallstore versucht, in das entsprechende System einzudringen, beispielsweise über die (drahtlosen) Kommunikationsschnittstellen eines Kraftfahrzeugs. Das KBA verwendet hierzu Testszenarien, die auch in Real World Tests auf dem Testgelände in Leck (Schleswig-Holstein) durchgeführt werden können.

Oberstes Ziel ist sicherzustellen, dass mögliche Cyber-Angriffe keinen Einfluss auf die Fahrsicherheit haben. Daher haben das KBA und das Bundesamt für Sicherheit in der Informationstechnik (BSI) am 12. Oktober 2020 eine Verwaltungsvereinbarung geschlossen und den Grundstein für ein effektives, ressortübergreifendes Zusammenwirken beider Behörden gelegt. Das BSI ist die zuständige Cyber-Sicherheitsbehörde und unter anderem für den Schutz der Regierungsnetze und der

Bundesverwaltung vor Cyber-Angriffen verantwortlich. Die Zusammenarbeit wird das automatisierte und vernetzte Fahren in Deutschland mit der erforderlichen Sorgfalt und Umsicht voranbringen - für mehr Verkehrssicherheit und Umweltschutz.

Vor diesem Hintergrund ist Anfang dieses Jahres die UN-Regelung Nr. 155 in Kraft getreten. Durch die UN-Regelung Nr. 155 ist es auf internationaler Ebene gelungen, konkrete Vorschriften für die Einhaltung der Cyber Security zu erlassen. Fahrzeughersteller können ihre Produkte künftig hinsichtlich der Cybersicherheit und dem Cyber Security Management System (CSMS) genehmigen lassen. Im Rahmen dieser Genehmigung wird unter anderem überprüft, ob die notwendigen Prozesse zur Risikobewertung sowie die entsprechende Reaktion des Herstellers auf Cyber-Attacken oder -Bedrohungen den Anforderungen entsprechen. Prüfbehörden wie das KBA verfügen durch die UN-Regelung Nr. 155 über konkrete „Prüfwerkzeuge“, mit denen sie über die Zulässigkeit entscheiden können. Die Vorschriften wurden unter dem Vorsitz des Präsidenten des Kraftfahrt-Bundesamts, Richard Damm, von einer internationalen Arbeitsgruppe mit weltweiter Ausrichtung erarbeitet.



## **/ Ausblick auf 2021**

Das Kraftfahrt-Bundesamt konnte mit Inkrafttreten der Verordnung (EU) 2018/858 seine Handlungsmöglichkeiten erweitern. Seit dem 1. September 2020 führt das KBA nach der europaweiten Vorschrift ergänzende neue Prüfaufgaben zur Fahrzeugsicherheit und zum Umweltschutz durch und gleicht die Ergebnisse über die koordinierende Europäische Kommission mit den anderen Mitgliedstaaten ab. Darüber hinaus wird das KBA weiterhin zusätzliche eigene Prüfvorhaben unabhängig von externen Prüfschemata durchführen, um dem aktuellen Tagesgeschehen und Hinweisen aus der Bevölkerung und von Nichtregierungsorganisationen nachzugehen. Im Hinblick auf den europäischen Fahrzeugmarkt führt das KBA anteilig die meisten behördlichen Produktprüfungen durch.

Das Abgaslabor in Harrislee wird ab Mai 2021 für Prüfvorhaben genutzt werden. Auf der Teststrecke in Leck werden verstärkt innovative Technologien wie automatisiertes und vernetztes Fahren geprüft und beurteilt. In diesem Zusammenhang werden Rahmenbedingungen für die Bewertung dieser Technologien entwickelt und angewendet.

Das KBA nimmt das zunehmende Informationsbedürfnis der Bürger zu aktuellen und individuellen Sicherheits- und Umweltthemen des Kraftfahrzeugverkehrs wahr und entwickelt seine Systeme stetig weiter, um sie an die Bedürfnisse der Bürger anzupassen. Die Rückrufdatenbank ist dabei ein Schlüsselement: Zusätzlich zum telefonischen Auskunftsdienst können sich Bürgerinnen und Bürger dort im Einzelnen zu den Details der Rückrufe informieren. Die Möglichkeiten der Rückrufdatenbank werden daher schwerpunktmäßig in den kommenden Jahren weiter ausgebaut. Daneben werden die Informationen auf der Internetpräsenz des KBA kontinuierlich erweitert.

Zu den Kernaufgaben des KBA gehören auch im Jahr 2021 der Schutz der Öffentlichkeit vor nicht genehmigten Produkten. Mit Inkrafttreten der EU-Fahrzeuggenehmigungs- und Marktüberwachungsverordnung erweitern sich zudem die Handlungsmöglichkeiten im Sanktionierungsbereich.

Das KBA wird weiterhin in allen drei Säulen der Marktüberwachung die Möglichkeiten und Verfahren weiterentwickeln und optimieren, damit das KBA auch weiterhin effektiv für Sicherheit, Umwelt und fairen Wettbewerb einstehen kann.

# / Impressum

Herausgeber:  
Kraftfahrt-Bundesamt  
24932 Flensburg

Internet: [www.kba.de](http://www.kba.de)

Fachliche Auskünfte und Beratung:

Telefon: +49 461 316-0  
Telefax: +49 461 316-1650  
E-Mail: [kba@kba.de](mailto:kba@kba.de)

Stand: April 2021

Druck: Druckzentrum KBA

Bildquelle: KBA, iStock.com/Atystarty, G. Fessy © CJUE

Alle Rechte vorbehalten. Die Vervielfältigung und Verbreitung dieser Veröffentlichung, auch auszugsweise und in digitaler Form, ist nur mit Quellenangabe gestattet. Dies gilt auch, wenn Inhalte dieser Veröffentlichung weiterverbreitet werden, die nur mittelbar erlangt wurden.

© Kraftfahrt-Bundesamt, Flensburg