

Stellungnahme von T&E Deutschland:

Verordnung zur Neuregelung für den Betrieb und die Genehmigung von Fahrzeugen sowie straßenverkehrsrechtlicher Regelungen

Referentenentwurf des Bundesministeriums für Verkehr vom
20.08.2026

Ansprechpartner

Friederike Sommerfeld
Senior Referentin E-Mobilität
T&E Deutschland

49 176 7210036
friederike.sommerfeld@transportenvironment.org

James Nix
Vehicles Policy Manager
Transport & Environment (T&E)

32 48 77 90 281
james.nix@transportenvironment.org

Stand: 09.09.2026

Stellungnahme zum Referentenentwurf der Verordnung zur Neuregelung für den Betrieb und die Genehmigung von Fahrzeugen sowie straßenverkehrsrechtlicher Regelungen

Sehr geehrte Damen und Herren,

diese Stellungnahme von T&E Deutschland wurde unter Mitwirkung des Brüsseler Büros von Transport & Environment erarbeitet. Damit berücksichtigt sie insbesondere die europaweiten Auswirkungen der in Deutschland erteilten Einzelgenehmigungen für Fahrzeuge.

T&E Deutschland unterstützt die bereits eingereichte Stellungnahme der Deutschen Umwelthilfe (DUH), einer Mitgliedsorganisation von T&E, und möchte deren zentrale Punkte unterstreichen. Ergänzend zur Stellungnahme der DUH führen wir im Folgenden weitere Daten und Vorschläge auf, die aus unserer Sicht bei der Ausgestaltung der geplanten Reform der Einzelgenehmigung berücksichtigt werden sollten.

Hintergrund

- Seit 2023 zeigt T&E detailliert auf, wie RAM und der Mutterkonzern Stellantis ein ursprünglich für Einzelfahrzeuge vorgesehenes Genehmigungsverfahren nutzen, um zentrale EU-Vorgaben zu umgehen. Die europäischen Anforderungen an den Fußgängerschutz werden bei Einzelgenehmigungen derzeit nicht vollständig angewandt. RAM-Pick-ups stellen deshalb auf europäischen Straßen ein erheblich höheres Risiko tödlicher Verletzungen für andere Verkehrsteilnehmende dar als regulär typgenehmigte Pkw und leichte Nutzfahrzeuge. Die durchschnittlichen CO₂-Emissionen eines RAM liegen bei 347 g/km. Damit sind sie etwa 3,5-mal so hoch wie bei einem durchschnittlichen neuen Pkw und ungefähr doppelt so hoch wie bei einem neuen leichten Nutzfahrzeug. Auch die europäischen Abgasvorschriften werden bei Einzelgenehmigungen nur teilweise angewandt. Insbesondere fehlen Messungen der Schadstoffemissionen im realen Straßenverkehr. Uns ist keine Untersuchung bekannt, die zeigt, wie hoch die Luftschadstoffemissionen von RAM-Fahrzeugen unter realen Fahrbedingungen auf europäischen Straßen tatsächlich sind.
- Erhebliche Schwächen im bestehenden deutschen System der Einzelgenehmigung tragen wesentlich dazu bei, dass dieses Verfahren in Europa missbräuchlich genutzt werden kann. Die Folgen betreffen die gesamte EU.
- Auf Grundlage der seit 2019 verfügbaren Daten gehen wir davon aus, dass inzwischen rund 30.000 große nordamerikanische Pick-up-Trucks auf europäischen Straßen verkehren, die nicht nach den regulären europäischen Anforderungen an Sicherheit, CO₂-Emissionen und Luftschadstoffe geprüft und genehmigt wurden.
- Rund neun von zehn dieser Fahrzeuge, überwiegend RAM-Pick-ups, wurden von deutschen Genehmigungsbehörden genehmigt.

- Im Jahr 2024 erhielten rund 4.700 RAM-Pick-ups eine Einzelgenehmigung durch deutsche Genehmigungsbehörden. Das entspricht etwa 90 Prozent der insgesamt rund 5.200 Genehmigungen in der EU.
- Von diesen rund 4.700 Fahrzeugen wurden fast 3.600 anschließend in Deutschland zugelassen. Rund 1.000 Fahrzeuge gelangten auf niederländische Straßen. Etwa 100 weitere Fahrzeuge wurden in anderen Mitgliedstaaten zugelassen, beispielsweise in Dänemark. Diese Schätzungen beruhen auf Daten der Europäischen Umweltagentur und auf dem Austausch mit Fachleuten aus verschiedenen Mitgliedstaaten.
- Nach unserem Kenntnisstand werden Daten zu Einzelgenehmigungen in Deutschland bislang nicht zentral erfasst. Deshalb ist es auch nicht möglich, die Einzelgenehmigungen von RAM-Fahrzeugen den schätzungsweise 400 zuständigen Genehmigungsbehörden zuzuordnen. Rein rechnerisch entfielen im Jahr 2024 auf jede dieser Behörden durchschnittlich zwölf RAM-Pick-ups.
- Wir begrüßen ausdrücklich, dass Deutschland Maßnahmen ergreifen will, um die missbräuchliche Nutzung von Einzelgenehmigungen einzudämmen.

Die geplante Obergrenze von 300 Genehmigungen je Fahrzeugtyp ist zu begrüßen, muss aber schnell durch wirksame Begleitmaßnahmen abgesichert werden

- Die geplante nationale Obergrenze von 300 Genehmigungen je Fahrzeugtyp ist aus unserer Sicht ein zentraler Bestandteil der vorgesehenen Reform.
- Bislang fehlen jedoch genauere Angaben dazu, wie diese Obergrenze in der Praxis angewandt, überwacht und durchgesetzt werden soll.
- Wie oben dargestellt, muss in Deutschland zunächst ein zentrales Meldesystem für Einzelgenehmigungen eingerichtet werden. Vermutlich müssten alle rund 400 Genehmigungsbehörden an dieses System angeschlossen und verpflichtet werden, erteilte Genehmigungen unverzüglich und tagesaktuell einzutragen.
- Innerhalb welchen Zeitraums soll ein solches Meldesystem eingerichtet werden? Wie soll die Einhaltung der Obergrenze von 300 Fahrzeugen während der Übergangsphase überwacht und durchgesetzt werden?
- Bis alle rund 400 Genehmigungsbehörden an ein zentrales Meldesystem angeschlossen sind, könnte als Übergangsmaßnahme beispielsweise jede Behörde auf eine einzige Genehmigung für einen RAM pro Jahr beschränkt werden. Unter der Annahme, dass etwa 100 Genehmigungsbehörden keine RAM-Fahrzeuge genehmigen, könnte so verhindert werden, dass die Obergrenze von 300 Fahrzeugen überschritten wird, bevor ein bundesweites System mit tagesaktueller Meldung funktionsfähig ist.

Definition eines Fahrzeugtyps

- Es ist davon auszugehen, dass versucht wird, die Obergrenze von 300 Fahrzeugen zu umgehen. Eine mögliche Vorgehensweise könnte darin bestehen, unterschiedliche Varianten des RAM 1500 als verschiedene Fahrzeugtypen auszuweisen.

- Der RAM 1500 wird in Nordamerika mit zahlreichen Ausstattungs- und Modellbezeichnungen angeboten. Die Ausstattung unterscheidet sich je nach Variante. Zudem werden der Bezeichnung RAM 1500 unterschiedliche Zusätze angefügt, beispielsweise Tradesman, Express, Warlock, Big Horn, Lone Star, Laramie, Rebel, Limited, Limited Longhorn oder Tungsten.
- Es könnte versucht werden, diese unterschiedlichen Ausstattungsvarianten in Europa als eigenständige Fahrzeugtypen einzuordnen. Die Reform muss durch eine eindeutige und rechtssichere Definition des Fahrzeugtyps ausschließen, dass die Obergrenze durch unterschiedliche Ausstattungen oder Modellbezeichnungen umgangen und damit faktisch wirkungslos wird.

Die Obergrenze von 300 Fahrzeugen sollte nur für Fahrzeuge ohne bestehende europäische Typgenehmigung gelten

- T&E hat bereits untersucht, welche Fahrzeuge nach einer Einzelgenehmigung in der EU zugelassen wurden. Zwischen 2019 und 2023 wurden fast 70.000 Einzelgenehmigungen für umgebaute europäische Transporter erteilt, deren ursprüngliche Typgenehmigung aufgrund der vorgenommenen Änderungen nicht mehr ausreichte. Dazu zählen beispielsweise Änderungen am Laderaum oder an der Sitzanordnung, der Umbau zu einem Pritschenwagen oder die Montage eines anderen Aufbaus. Diese Fahrzeuge bilden die größte Gruppe der Einzelgenehmigungen.
- Mit knapp 25.000 Einzelgenehmigungen bilden in Großserie gefertigte Fahrzeuge, die ohne EU-Typgenehmigung importiert wurden, die zweitgrößte Gruppe. RAM-Fahrzeuge machten davon mit rund 19.000 Genehmigungen etwa 76 Prozent aus.
- Bei Fahrzeugen, die bereits über eine EU-Gesamtfahrzeug-Typgenehmigung verfügen, ergeben sich nur wenige grundsätzliche regulatorische Probleme. Dies gilt beispielsweise für einen Ford Transit oder einen Mercedes-Benz Sprinter, der für einen besonderen gewerblichen Einsatzzweck umgebaut wird. Das jeweilige Grundfahrzeug erfüllt bereits die europäischen Anforderungen an Sicherheit, CO₂-Emissionen und Luftschadstoffe.
- Wir empfehlen daher, die Obergrenze von 300 Fahrzeugen so auszugestalten und anzuwenden, dass sie ausschließlich für Fahrzeuge ohne bestehende europäische Typgenehmigung gilt.

Fairen Wettbewerb gewährleisten und Bürgerinnen und Bürger schützen

CO₂-Emissionen

- Dänemark meldet die geschätzten CO₂-Emissionen einzelgenehmigter Fahrzeuge bereits an die Europäische Umweltagentur. Schweden und die Niederlande arbeiten nach unserem Kenntnisstand an einer vergleichbaren Erfassung. Wir fordern Deutschland auf, diesem Beispiel zu folgen.
- Auch mit Blick auf die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen und europäischen Automobilindustrie besteht hier eine erhebliche Regulierungslücke. Die durchschnittlichen CO₂-Emissionen von RAM-Fahrzeugen in Höhe von 347 g/km werden nicht an die

Europäische Umweltagentur gemeldet. Die Emissionen konkurrierender Pick-up-Trucks wie des VW Amarok werden dagegen erfasst. Sie liegen bei rund 225 g/km.

- Vereinfacht gesagt ist es gegenüber europäischen Fahrzeugherstellern nicht gerechtfertigt, dass die CO₂-Emissionen von RAM-Fahrzeugen nicht in den Flottendurchschnitt von Stellantis einfließen. Hersteller, die für ihre Fahrzeuge der Klasse N1 eine reguläre EU-Typgenehmigung einholen, müssen deren Emissionen dagegen in ihren herstellerspezifischen Flottendurchschnitt einbeziehen.

Luftschadstoffe

- Die europäischen Abgasvorschriften sollten auch bei Einzelgenehmigungen vollständig angewandt werden. Besonders problematisch ist, dass keine Emissionsmessungen im realen Straßenverkehr im Rahmen der Real-Driving-Emissions-Prüfung vorgeschrieben sind. Dadurch liegen keine belastbaren Erkenntnisse darüber vor, wie hoch die tatsächlichen Luftschadstoffemissionen von RAM-Fahrzeugen im normalen Fahrbetrieb sind.

Sicherheit anderer Verkehrsteilnehmender

- Es ist nicht hinnehmbar, dass die europäischen Anforderungen an den Fußgängerschutz bei RAM-Fahrzeugen nicht vollständig angewandt werden. Diese Vorschriften verlangen unter anderem energieabsorbierende Bereiche und weitere Schutzmaßnahmen an der Fahrzeugfront. Sie dienen in erster Linie dem Schutz besonders gefährdeter Verkehrsteilnehmender wie Fußgängerinnen und Fußgängern sowie Radfahrenden. Zugleich können sie bei zahlreichen weiteren Unfallarten die Schwere der Folgen verringern und schützen damit auch die Insassen anderer Fahrzeuge.
- Mit zunehmender Höhe der Motorhaube steigt die Gefahr für andere Verkehrsteilnehmende schrittweise an. Besonders die hohen und steilen Fahrzeugfronten großer Pick-up-Trucks können bei Unfällen tödliche Folgen haben. Nach einer Untersuchung des belgischen Verkehrssicherheitsinstituts VIAS aus dem Jahr 2023 erhöht jede Zunahme der Motorhaubenhöhe um zehn Zentimeter das Todesrisiko für Fußgängerinnen und Fußgänger, Radfahrende und andere ungeschützte Verkehrsteilnehmende um 27 Prozent. Der deutliche Anstieg des Risikos beginnt ab einer Motorhaubenhöhe von etwa 75 cm.
- Die Höhe der vorderen Motorhaubenkante, die sogenannte Bonnet Leading Edge Height (BLEH), liegt bei einem RAM bei etwa 130 cm.
- In den Beratungen auf EU-Ebene wurde eine Schwelle von 89 cm diskutiert. Überschreitet die vordere Motorhaubenkante eines Fahrzeugs diese Höhe, sollten Antragstellende nachweisen müssen, dass das Fahrzeug die europäischen Anforderungen an den Fußgängerschutz erfüllt. Kann dieser Nachweis nicht erbracht werden, sollte keine Einzelgenehmigung erteilt werden. Dies ist aus unserer Sicht ein sinnvoller Ansatz, den Deutschland in die geplante Reform aufnehmen sollte.

Über T&E Deutschland

T&E Deutschland ist Teil von Transport & Environment (T&E), Europas führendem Dachverband für sauberen Verkehr und Energie. Seit über 30 Jahren setzt sich T&E für die Dekarbonisierung des Verkehrssystems ein. Durch datengestützte Analysen und politische Beratung unterstützt T&E Entscheidungsträger dabei, die Mobilitätswende sozial gerecht und ökologisch nachhaltig zu gestalten. T&E Deutschland ist im Lobbyregister für die Interessenvertretung gegenüber dem Deutschen Bundestag und der Bundesregierung eingetragen. Registernummer: R003244