



Europäischer Wirtschafts- und Sozialausschuss

TEN/153
**"Änderung/
Geschwindigkeitsbegrenzer"**

Brüssel, den 10. Dezember 2003

STELLUNGNAHME

des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses

zu dem

**"Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates
zur Änderung der Richtlinie 92/24/EWG des Rates
über Geschwindigkeitsbegrenzungseinrichtungen oder vergleichbare
Geschwindigkeitsbegrenzungssysteme für bestimmte Kraftfahrzeugklassen"**

KOM(2003) 350 endg. - 2003/0122 (COD)

Der Rat beschloss am 25. Juni 2003, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss gemäß Artikel 95 des EG-Vertrags um Stellungnahme zu folgender Vorlage zu ersuchen:

"Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 92/24/EWG des Rates über Geschwindigkeitsbegrenzungseinrichtungen oder vergleichbare Geschwindigkeitsbegrenzungssysteme für bestimmte Kraftfahrzeugklassen"

KOM(2003) 350 endg. - 2003/0122 (COD).

Die mit der Vorbereitung der Arbeiten beauftragte Fachgruppe Verkehr, Energie, Infrastrukturen, Informationsgesellschaft nahm ihre Stellungnahme am 24. November 2003 an. Berichterstatter war **Herr RANOCCHIARI**.

Der Ausschuss verabschiedete auf seiner 404. Plenartagung am 10./11. Dezember 2003 (Sitzung vom 10. Dezember) mit 112 gegen 1 Stimme bei 1 Stimmenthaltung folgende Stellungnahme:

*
* *

1. Einleitung

- 1.1 Seit den 90er-Jahren befasst sich im weiten Regelungsrahmen der Kraftfahrzeugbauartzulassung ein besonderer Bereich mit Geschwindigkeitsbegrenzungseinrichtungen für bestimmte Kraftfahrzeuge der Klassen **N** (Lastkraftwagen) und **M** (Fahrzeuge zur Personenbeförderung).
- 1.2 Die Richtlinie 92/24/EWG enthält derzeit technische Anforderungen für die Typgenehmigung von Geschwindigkeitsbegrenzern und gilt für Kraftfahrzeuge der Klassen **N₂** (mittelschwere Lkw) und **M₃** (Omnibusse) mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 10 Tonnen sowie für Kraftfahrzeuge der Klasse **N₃** (schwere Lkw mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 12 Tonnen).
- 1.3 Die Richtlinie 92/24/EWG steht in Zusammenhang mit der Richtlinie 92/6/EWG, die den Einbau und die Benutzung von Geschwindigkeitsbegrenzern für dieselben Kraftfahrzeugklassen vorschreibt.
- 1.4 Unlängst wurde mit der Richtlinie 2002/85/EG der Anwendungsbereich der Richtlinie 92/6/EWG ausgeweitet und der Einbau und die Benutzung von Geschwindigkeitsbegrenzern für alle Fahrzeuge zur Personenbeförderung mit mehr als acht Fahrgastsitzen (Klassen **M₂** und **M₃**) sowie für alle Fahrzeuge zur Güterbeförderung mit einer zulässigen Gesamtmasse von über 3,5 Tonnen (Klassen **N₂** and **N₃**) vorgeschrieben.

- 1.5 Dies ist auch der Grund für den vorliegenden Vorschlag, der notwendig wurde, um den Anwendungsbereich der oben genannten Richtlinie 92/24/EWG aktualisieren und die Typengenehmigung für Geschwindigkeitsbegrenzer zum Einbau in bislang von dieser Verpflichtung ausgenommenen Kraftfahrzeugen ermöglichen zu können.
- 1.6 Mit diesem Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates wird der gesetzliche Rahmen bezüglich Genehmigung, Einbau und Benutzung von Geschwindigkeitsbegrenzern für alle Kraftfahrzeuge der Klassen N₂, N₃, M₂ und M₃ vervollständigt.

2. Allgemeine Bemerkungen

- 2.1 Die Verwendung von Geschwindigkeitsbegrenzern bei schweren Kraftfahrzeugklassen seit den 90er-Jahren hat positive Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit gezeigt. Des Weiteren haben verschiedene Mitgliedstaaten, die von der Europäischen Kommission gebeten wurden, über ihre Erfahrungen in der Sache zu berichten, auch auf positive Auswirkungen auf das Verkehrswesen in puncto Verringerung der Treibstoffkosten und des Reifenverschleißes hingewiesen. Nicht zuletzt wurde auch über eine Verringerung der Schadstoffemissionen der Kraftfahrzeuge infolge verminderter Geschwindigkeit und gesenkten Verbrauchs hingewiesen¹. Hingegen wurden folgende negative Auswirkungen genannt: geringere Verkehrssicherheit bei Überholmanövern, da solche Vorgänge länger dauern, und längere Lieferzeiten, da die Fahrten mehr Zeit in Anspruch nehmen.
- 2.2 Die Richtlinie 2002/85/EG entspricht somit der Notwendigkeit, die Leistungen der Fahrzeuge bezüglich Umweltverträglichkeit und Verkehrssicherheit zu erhöhen. Der Einbau der Einrichtung wird somit für alle Kraftfahrzeuge für den Gütertransport und die Personenbeförderung der Klassen N₂, N₃, M₂ und M₃ vorgeschrieben.
- 2.3 Der Europäische Wirtschafts- und Sozialausschuss begrüßt insbesondere, dass in der Richtlinie seine Empfehlung aufgegriffen wurde, in Abhängigkeit von der zulässigen Gesamtmasse weitere Fahrzeugklassen vorzusehen und begründete Ausnahmen für den zeitlich gestaffelten Einbau zu gewähren².

¹ Bericht der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat über die Umsetzung der Richtlinie 92/6/EWG des Rates vom 10. Februar 1992 über Einbau und Benutzung von Geschwindigkeitsbegrenzern für bestimmte Kraftfahrzeugklassen in der Gemeinschaft, KOM(2001) 318 endg., Band I, vom 14.6.2001.

² Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses zu dem "Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 92/6/EWG des Rates über Einbau und Benutzung von Geschwindigkeitsbegrenzern für bestimmte Kraftfahrzeugklassen in der Gemeinschaft" (Berichterstatter: Herr Colombo), ABl. C 48 vom 21.2.2002.

- 2.4 In der oben genannten Stellungnahme hatte der Ausschuss ebenfalls vorausgesehen, dass – da es sich hier um eine technische Vorschrift handelt – eine Richtlinie zur Änderung der Richtlinie 92/24/EWG³ bezüglich der Typgenehmigung notwendig wird. Es wurde also darauf hingewiesen, dass die ursprünglich in oben genannter Richtlinie vorgesehenen Vorschriften über die Typgenehmigungen für Fahrzeuge mit größerer Masse und entsprechende Einrichtungen auf die in Richtlinie 2002/85/EG genannten Kraftfahrzeuge geringerer Masse ausgedehnt werden müssen.
- 2.5 Der Ausschuss begrüßt außerdem das unverzügliche Handeln der Kommission und unterstützt das Bestreben, alle sicherheitsrelevanten Entscheidungen schnellstmöglich zu treffen, ohne indes die Industrie zu benachteiligen.
- 2.6 Der Ausschuss weist auch darauf hin, dass der technologische Fortschritt des Sektors erhöhte Sicherheit sowie Unverletzlichkeit der gegenwärtigen Geschwindigkeitsbegrenzungssysteme gewährleistet.

3. Besondere Bemerkungen und Schlussfolgerungen

- 3.1 In Bezug auf den spezifischen Vorschlag zur Änderung der Richtlinie, mit dem der Ausschuss befasst worden ist, stellt sich insbesondere die Frage, ob es in einer Situation wie dieser nicht möglich – und in diesem Falle vorzuziehen gewesen wäre –, das Verfahren der Anpassung an den technischen Fortschritt zu wählen. "Zwangsläufige" Vorschriften wie diese sollten im Zuge besagter technischer Anpassungen an bereits in einer Richtlinie definierte Umstände erfolgen.
- 3.2 Auf jeden Fall müssen zwei Aspekte gesondert betrachtet werden:
- a) Die technischen Angaben wirken sich bei Vorschriften zu Typgenehmigungen auf die Produktion der betreffenden Fahrzeuge und folglich auf die Umsetzungsfähigkeit seitens der Hersteller aus. Wenn auch die wirtschaftlichen Auswirkungen unerheblich sind⁴, so war es doch wichtig, (in der Richtlinie 2002/85/EG) zu vermeiden, dass eine zu kurzfristige Zeitplanung einige Hersteller in Schwierigkeiten gebracht hätte. So wurde ein positives Ergebnis erzielt, und für die Zeitplanung in puncto Typgenehmigungen empfiehlt sich ein entsprechendes Vorgehen.
 - b) Die im Richtlinienvorschlag vorgesehenen Verpflichtungen müssen so beschaffen sein, dass Mitgliedstaaten – gemäß Artikel 4 der Richtlinie 2002/85/EG – für bestimmte Unterklassen von Fahrzeugen Ausnahmen von der obligatorischen Verwendung der Einrichtung gewähren können.

³ Vom 31. März 1992, ABl. L 129 vom 14.5.1992.

⁴ Siehe oben genannte Stellungnahme des Ausschusses.

- 3.3 Bezüglich Buchstabe a) dürften keine Probleme entstehen, da die im Richtlinienvorschlag aufgestellte Zeitplanung bereits mit der in der Richtlinie 2002/85/EG festgelegten Zeitplanung verbunden und auf sie abgestimmt ist. Die vorgesehenen Fristen für die Anpassung an die technischen Bestimmungen entsprechen dem Zeitplan, der in der Richtlinie zur Ausdehnung der obligatorischen Verwendung der Einrichtung festgelegt worden ist.
- 3.4 Dies gilt auch für mögliche Ausnahmen gemäß Buchstabe b):
- Fahrzeuge der Klasse M₂ und M₃ mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als fünf Tonnen und weniger als 10 Tonnen sowie für die Klasse N₂: für ab dem 1.1.2005 zugelassene Fahrzeuge gilt der Richtlinienvorschlag ab dem 1.1.2005;
 - für Fahrzeuge, die den Bestimmungen der Richtlinie 88/77/EWG⁵ entsprechen und die zwischen dem 1.10.2001 und dem 1.1.2005 zugelassen worden sind, gilt der Richtlinienvorschlag ab dem 1.1.2006, wenn die Fahrzeuge sowohl im nationalen als auch im internationalen Verkehr eingesetzt werden, und ab dem 1.1.2007, wenn die Fahrzeuge ausschließlich im nationalen Verkehr eingesetzt werden;
 - Ausnahmeregelung: Es steht den Mitgliedstaaten frei, für Fahrzeuge der Klassen N₂ und M₂ mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3,5 Tonnen und höchstens 7,5 Tonnen, die in den jeweiligen Mitgliedstaaten zugelassen sind und nur im nationalen Betrieb eingesetzt werden, einen Aufschub bis zum 1.1.2008 zu gewähren.
- 3.5 Die vorgesehenen Zeitpläne für die Umsetzung der mit den Typgenehmigungen verbundenen Auflagen entsprechen den dargestellten Fristen und sind dergestalt, dass Mitgliedstaaten, die die Ausnahmeregelung in Anspruch nehmen möchten, dies auch problemlos tun können.
- 3.6 Die Zeitpläne wurden nicht mit konkreten Daten versehen, sondern auf den Zeitpunkt des Inkrafttretens des vorliegenden Richtlinienentwurfs bezogen, wie dies im Falle von Vorschriften zu Typgenehmigungen üblich ist. Die Prozedur der Annahme dürfte – vorausgesetzt, sie verläuft rasch – keine Probleme aufwerfen.
- 3.7 Diesbezüglich sollte darauf hingewiesen werden, dass im betreffenden Richtlinienvorschlag in der Fußnote zu Artikel 2 Absatz 2 auf das Dokument KOM(2001) 318 endg. verwiesen wird, auf das der Richtlinienvorschlag zurückgeht, der den obligatorischen Einbau von Geschwindigkeitsbegrenzern auf Fahrzeuge der Klassen N₂ und M₂ ausdehnt. Aus diesem Vorschlag ging dann die bereits mehrmals genannte Richtlinie 2002/85/EG hervor, die dem vorliegenden Vorschlag zu Grunde liegt. Deshalb ist es notwendig, die Fußnote zu verbessern und auf die Richtlinie und die entsprechenden Angaben Bezug zu nehmen.

⁵

Richtlinie 88/77/EWG des Rates vom 3. Dezember 1987 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen gegen die Emission gasförmiger Schadstoffe aus Dieselmotoren zum Antrieb von Fahrzeugen, ABl. L 36 vom 9.2.1988.

- 3.8 Der Ausschuss wünscht eine rasche Annahme der Bestimmungen. Gesundheitsschutz und Straßenverkehrssicherheit müssen angesichts der wirtschaftlichen und vor allem angesichts der sozialen Kosten von Verkehrsunfällen als gemeinsame Sache und als unabdingbare allgemeine Werte angesehen werden.

Brüssel, den 10. Dezember 2003

Der Präsident
des Europäischen Wirtschafts- und
Sozialausschusses

Der Generalsekretär
des Europäischen Wirtschafts- und
Sozialausschusses

Roger BRIESCH

Patrick VENTURINI
