

SICHERHEITSVORSCHRIFTEN FÜR KRAFTFAHRZEUGE

Vorschlag der Europäischen Kommission

Vorschlag KOM(2008) 316 vom 23. Mai 2008 für eine **Verordnung** des Europäischen Parlaments und des Rates für die **Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich ihrer allgemeinen Sicherheit** [s. [CEP-Analyse](#)]

Position des Europäischen Parlaments – 1. Lesung vom 10. März 2009

► Grundaussagen zum Vorschlag

- Das EP fordert die KOM auf, innerhalb eines Jahres einen Vorschlag zur Klassifizierung von EU-Straßen nach der Intensität der Geräuschentwicklung vorzulegen und bis zur Einführung elektronischer Fahrdynamik-Regelsysteme „verkaufsfördernde Maßnahmen und Kampagnen“ vorzusehen (Erwägungsgründe Nr. 9 und 26).
- Die KOM soll die Möglichkeit prüfen, Reifendrucküberwachungssysteme, Spurhalteassistenten und Vorausschauende Notbremssysteme auch für andere Fahrzeugkategorien vorzuschreiben und die Anforderungen an die Nasshaftung von Reifen zu erhöhen. Das EP fordert ein Kennzeichnungssystem für Reifeneigenschaften zur Verbraucherinformation, um die Sicherheit zu verbessern und CO₂-Emissionen und Verkehrslärm zu verringern. (Erwägungsgründe Nr. 16, 17 und 18)
- Das EP regt an, die in den Verordnungen (EG) Nr. 715/2007 über die Typgenehmigung von Kfz und Nr. 443/2009 zum CO₂-Ausstoß neuer Pkw [s. [CEP-Analyse](#)] vorgesehenen Maßnahmen zur Verringerung von CO₂-Emissionen mit weiteren Maßnahmen zu bündeln, um das CO₂-Emissionsziel von 130 g um weitere 10 g zu senken. Um einen „zunehmend integrierten Ansatz“ zu erreichen, fordert das EP, „alle denkbaren Zusatzmaßnahmen“ zu prüfen und alle Technologien, auch zur Regelung des Reifendrucks, zur Verbesserung des Straßenbelags, zur Effizienzsteigerung von Klimaanlage und zur Verringerung von Rollwiderstand und Kraftstoffverbrauch zu berücksichtigen. Die EU-Staaten sollten ihre Investitionen aufstocken, um durch Verbesserung der Straßenbeläge Rollgeräusche zu vermindern. Das EP fordert „umfassende politische Maßnahmen“ zur Verringerung der Lärmemissionen, die alle Verkehrssysteme umfassen. (Erwägungsgründe Nr. 30, 31 und 32)

► Stellungnahmen zu einzelnen Regelungen des Vorschlags

– Grundpflichten der Hersteller

Die Hersteller müssen die von ihren Fahrzeugen ausgehenden Verletzungsgefahren für alle Verkehrsteilnehmer minimieren (so auch KOM). Die von ihnen hergestellten Bauteile und technischen Einheiten müssen der Verordnung genügen (so auch KOM). Das EP will in der Verordnung festlegen, für welche Fahrzeuge, Systeme, Bauteile und technischen Einheiten die Herstellerpflichten gelten (KOM: Festlegung durch KOM nach Regelungsverfahren mit Kontrolle). Dementsprechend listet der neue Anhang I detailliert auf, welche Fahrzeugklassen welche Voraussetzungen erfüllen müssen (KOM: –). (Art. 5 i.V.m. Anhang I)

– Einführung neuer Sicherheitssysteme in Kraftfahrzeugen

- Elektronische Fahrdynamik-Regelsysteme werden (Artikel 12, Art. 13 Abs. 1 und 3, Anhang V):
 - ab 2011 für neue Fahrzeugmodelle der Klassen M 1 [Anm.: Fahrzeuge zur Personenbeförderung mit höchstens acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz] und N 1 [Anm.: Fahrzeuge zur Güterbeförderung mit einem zulässigen Gesamtgewicht von bis zu 3,5 t] und
 - ab 2014 für alle Neufahrzeuge der Klassen M 1 und N 1 vorgeschrieben.
- Für die Klassen M 2, M 3, N 2, N 3, O 3 und O 4 sieht das EP differenzierte Zieldaten vor, die für neue Fahrzeugmodelle von 2011 bis 2014, für alle Neufahrzeuge dieser Klassen von 2014 bis 2016 reichen. In allen genannten Klassen gibt es Fahrzeuge, die von der Pflicht grundsätzlich ausgenommen sind. [Anm.: Die Klassen M 2 und M 3 umfassen Fahrzeuge zur Personenbeförderung mit mehr als acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz mit einem Gewicht bis 5 t (M 2) bzw. über 5 t (M 3). Die Klassen N 2 und N 3 umfassen Fahrzeuge zur Güterbeförderung mit einem Gesamtgewicht von mehr als 3,5 t und weniger als 12 t (N 2) bzw. mit einem Gewicht von über 12 t (N 3). Die Klassen O 3 und O 4 umfassen Anhänger mit einem Gesamtgewicht von mehr als 3,5 t und weniger als 10 t (O 3) bzw. mit einem Gewicht von über 10 t (O 4).] (KOM: Nur Regelung für Elektronisches Stabilitätsprogramm: ESP werden ab 2012 für neue Fahrzeugmodelle, ab 2014 für alle Neufahrzeuge vorgeschrieben.)
- Das EP will die KOM ermächtigen, bis Ende 2011 nach dem Regelungsverfahren mit Kontrolle bestimmte Fahrzeuge und Fahrzeugklassen der Kategorien M 2, M 3, N 2 und N 3 von der Verpflichtung auszunehmen, Vorausschauende Notbremssysteme und Spurhalteassistenten (Terminologie im KOM-Vorschlag: „Spurverlassens-Warnsysteme“) einzubauen, wenn eine Kosten-Nutzen-Analyse unter Berücksichtigung aller relevanten Sicherheitsaspekte ergibt, dass solche Systeme in diesen Fahrzeugen oder Fahrzeugklassen nicht zweckmäßig sind (KOM: –) (Art. 10, Art. 15 Abs. 2, 3 lit. a und 4, Art. 16 Abs. 2).

- Schaltanzeiger (KOM: –): Ein Schaltanzeiger zeigt als optisches Signal an, wann man den Gang wechseln sollte. Schaltanzeiger sind bei Fahrzeugen der Klasse M 1 mit einer Bezugsmasse bis 2.610 kg und Fahrzeugen, auf die die Typgenehmigung gemäß Art. 2 Abs. 2 der VO (EG) Nr. 715/2007 erweitert wird und die über ein handbetriebenes Schaltgetriebe verfügen, ab 2012 für neue Fahrzeugmodelle, ab 2014 für alle Neufahrzeuge dieser Klasse vorgeschrieben (KOM: –). (Art. 3 Abs. 2 Nr. 15 und 16, Art. 11, Art. 13 Abs. 1 und 3)
 - **Neue Anforderungen an Reifen**
 - Das EP ändert die Klassifizierung der Reifen gegenüber dem KOM-Vorschlag (Art. 3 Abs. 2 Nr. 8 – 13, Art. 8).
 - Rollwiderstand (Art. 9 Abs. 4, Art. 13 Abs. 1, 3, 4, 5, und 6):
 - Das EP differenziert zwischen verschiedenen Reifentypen.
 - Für neue Reifentypen gilt: Ab 2012 dürfen bestimmte detailliert festgelegte Reifentypen, ab 2016 die übrigen im Einzelnen vorgegebene Grenzwerte nicht überschreiten (KOM: –).
 - Ab 2013 (KOM: ab 2012) dürfen Reifen für neue Fahrzeugmodelle detailliert vorgegebene Grenzwerte nicht überschreiten. Ab 2014 bzw. teilweise 2017 (KOM: 2014) gelten diese Grenzwerte für Reifen aller Neufahrzeuge.
 - Rollgeräusch (Art. 9 Abs. 5, Art. 13 Abs. 1 und 4):
 - Neue Reifentypen dürfen ab 2012 bestimmte detailliert vorgegebene Grenzwerte im Hinblick auf ihr Rollgeräusch nicht überschreiten (KOM: –).
 - Ab 2013 (KOM: 2012) müssen alle Reifen von neuen Fahrzeugmodellen bestimmte detailliert vorgegebene Grenzwerte im Hinblick auf ihr Rollgeräusch einhalten. Ab 2016 gelten diese Grenzwerte für alle Neufahrzeuge (so auch KOM).
 - Das EP will Herstellern gestatten, bestimmte bereits hergestellte Reifen, die die Anforderungen zu den einschlägigen Zieldaten nicht erfüllen, noch 30 Monate lang zu verkaufen (KOM: –), wobei die KOM diese Frist nach dem Regelungsverfahren mit Kontrolle verkürzen kann (Art. 13 Abs. 9, Art. 15 Abs. 3 lit. b und 4, Art. 16 Abs. 2).
 - **Einführung von Reifendrucküberwachungssystemen**
 - Fahrzeugmodelle der Klasse M 1 müssen ab 2012 mit einem „präzisen“ (KOM: –) System zur Überwachung des Reifendrucks ausgestattet sein. Für Neufahrzeuge gilt diese Pflicht ab 2014 (so auch KOM). (Art. 9 Abs. 2, Art. 13 Abs. 1 und 3)
 - Das EP will, dass die KOM bis Ende 2010 nach dem Regelungsverfahren mit Kontrolle entsprechende Grenzwerte festlegt (KOM: –) (Art. 15 Abs. 1 lit. a, 2 und 4, Art. 16 Abs. 2).
 - **Festlegung weiterer Einzelheiten und Schlussbestimmungen**
 - Das EP will auch Typgenehmigungen nach den UN/ECE-Regelungen gelten lassen (KOM: –) (Art. 4 Abs. 2).
 - Das EP präzisiert, welche Durchführungsmaßnahmen im Einzelnen die KOM innerhalb welcher Fristen nach dem Regelungsverfahren mit Kontrolle erlassen darf (Art. 15). Das Recht der KOM, nach dem Regelungsverfahren mit Kontrolle Einzelheiten zur Durchführung der Verordnung zu bestimmen, insbesondere Verfahren, Prüfungen und Anforderungen für die Typgenehmigung festzulegen (alter Art. 13) und Verfahren, Prüfungs- und technische Anforderungen für die Typgenehmigung weiterer Fahrerassistenzsysteme festzulegen (alter Art. 10 Abs. 3), streicht das EP.
 - Das EP will der KOM die Pflicht auferlegen, bis Ende 2012 und danach alle drei Jahre einen Bericht über die Überprüfung und gegebenenfalls Vorschläge zur Überarbeitung der vorgeschlagenen Verordnung vorzulegen, auch im Hinblick auf die Aufnahme weiterer neuer Sicherheitssysteme, wobei sie die technische und wirtschaftliche Machbarkeit und Marktreife anderer moderner Sicherheitssysteme bewerten soll (Art. 17, Erwägungsgrund Nr. 15).
 - Die Verordnung soll überwiegend ab dem 1. November 2011 (KOM: 29. Oktober 2012) gelten (Art. 20).
- **Politischer Kontext**
- Der Rat wird nach der Stellungnahme des EP mit qualifizierter Mehrheit über das Politikvorhaben entscheiden, das dem Mitentscheidungsverfahren unterliegt. Mit der baldigen Annahme im Rat ist zu rechnen, das EP seine Position im Vorfeld der 1. Lesung mit dem Rat abgestimmt hat.