

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 Rates – 1. Lesung vom 22. Juni 2009

Rat „Landwirtschaft und Fischerei“

► Grundaussagen zum Vorschlag

- Der Rat nimmt die vorgeschlagene Richtlinie in der vom EP angenommenen Fassung [s. [CEP-Monitor](#)] an.
- Zusätzlich wird der Verordnung eine Erklärung der Niederlande beigefügt, in der sie kritisieren, dass:
 - das in den EU-Staaten vorhandene Fachwissen zu den Typgenehmigungsmethoden für Kfz nicht ausreichend genutzt worden sei, so dass Unklarheiten bei der Durchführung der Verfahren entstanden seien;
 - die vorgeschlagenen Grenzwerte für Lkw-Reifen nicht „anspruchsvoller“ ausgefallen seien; so werde die Durchführung der Verordnung den Lärmpegel im Straßenverkehr nur geringfügig verringern. Diese Frage müsse die KOM im Rahmen ihrer Bewertung der Verordnung im Jahr 2012 prüfen.

► Stellungnahmen zu einzelnen Regelungen des Vorschlags

Hinweis: Die Artikelangaben beziehen sich auf die vom Rat verabschiedete, endgültige Fassung der vorgeschlagenen Verordnung und weichen aus redaktionellen Gründen von der Nummerierung des EP ab.

– Allgemeines

- Die KOM soll innerhalb eines Jahres einen Vorschlag zur Klassifizierung von EU-Straßen nach der Intensität der Geräuschentwicklung vorlegen und bis zur Einführung elektronischer Fahrdynamik-Regelsysteme „verkaufsfördernde Maßnahmen und Kampagnen“ vorsehen (Erwägungsgründe Nr. 9 und 26).
- Die KOM soll die Möglichkeit prüfen, Reifendrucküberwachungssysteme, Spurverlassenswarnsysteme und Notbrems-Assistenzsysteme auch für andere Fahrzeugkategorien vorzuschreiben und die Anforderungen an die Nasshaftung von Reifen zu erhöhen. Ein Kennzeichnungssystem für Reifeneigenschaften zur Verbraucherinformation sollte die Sicherheit verbessern und CO₂-Emissionen und Verkehrslärm verringern. (Erwägungsgründe Nr. 16, 17 und 18)
- 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 sollten mit weiteren Maßnahmen gebündelt werden, um das CO₂-Emissionsziel von 130 g um weitere 10 g zu senken. Um einen „zunehmend integrierten Ansatz“ zu erreichen, seien „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. Gefordert werden „umfassende politische Maßnahmen“ zur Verringerung der Lärmemissionen, die alle Verkehrssysteme umfassen. (Erwägungsgründe Nr. 30, 31 und 32)

– Grundpflichten der Hersteller

Die Hersteller müssen die von ihren Fahrzeugen ausgehenden Verletzungsgefahren für alle Verkehrsteilnehmer minimieren; die von ihnen hergestellten Bauteile und technischen Einheiten müssen der Verordnung genügen (so auch KOM). Die vorgeschlagene Verordnung regelt selbst, für welche Fahrzeuge, Systeme, Bauteile und technischen Einheiten die Herstellerpflichten gelten (KOM: Festlegung durch KOM nach dem 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 5, 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 sind differenzierte Zieldaten vorgesehen, die für neue Fahrzeugmodelle von 2011 bis 2014 und 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 Elektronische Stabilitätsprogramme: ESP werden ab 2012 für neue Fahrzeugmodelle, ab 2014 für alle Neufahrzeuge vorgeschrieben.)

- Die KOM wird ermächtigt, 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, Notbrems-Assistenzsysteme (Terminologie im KOM-Vorschlag: „Vorausschauende Notbremssysteme“) und Spurverlassenswarnsysteme 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. 14 Abs. 2, 3 lit. a und 4, Art. 15 Abs. 2).
- Gangwechsellanzeiger (KOM: –): Ein Gangwechsellanzeiger zeigt als optisches Signal an, wann der Fahrer den Gang wechseln sollte. Gangwechsellanzeiger 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. 2 und 5)

– **Neue Anforderungen an Reifen**

- Der Rat klassifiziert Reifen anders als im KOM-Vorschlag und belegt sie mit einer leicht abweichenden Terminologie als der in der Fassung des EP verwendeten (Art. 3 Abs. 2 Nr. 8 – 13, Art. 8).
- Rollwiderstand (Art. 9 Abs. 4, Art. 13 Abs. 3, 5, 6, 7 und 8):
 - Die vorgeschlagene Verordnung 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: 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. 3 und 6):
 - 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).
- Hersteller dürfen bestimmte bereits hergestellte Reifen, die die Anforderungen zu den einschlägigen Zieldaten nicht erfüllen, noch 30 Monate lang verkaufen (KOM: –), wobei die KOM diese Frist nach dem Regelungsverfahren mit Kontrolle verkürzen kann (Art. 13 Abs. 11, Art. 14 Abs. 3 lit. b und 4, Art. 15 Abs. 2).

– **Einführung von Reifendrucküberwachungssystemen**

Die KOM legt bis Ende 2010 nach dem Regelungsverfahren mit Kontrolle Grenzwerte für die Systeme zur Reifendrucküberwachung fest (KOM: –) (Art. 9 Abs. 2, Art. 14 Abs. 1 lit. a, 2 und 4, Art. 15 Abs. 2).

– **Festlegung weiterer Einzelheiten und Schlussbestimmungen**

- Auch Typgenehmigungen nach den UN/ECE-Regelungen werden anerkannt (KOM: –) (Art. 4 Abs. 2).
- Die Verordnung legt präzise fest, welche Durchführungsmaßnahmen im Einzelnen die KOM innerhalb welcher Fristen nach dem Regelungsverfahren mit Kontrolle erlassen darf (Art. 14). Die im KOM-Vorschlag vorgesehenen Rechte 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), finden sich in der vom Rat angenommenen Fassung der Verordnung nicht mehr.
- Die KOM muss bis Ende 2012 und danach alle drei Jahre einen Bericht und gegebenenfalls Vorschläge zur Überarbeitung der vorgeschlagenen Verordnung vorlegen, auch im Hinblick auf die Aufnahme weiterer neuer Sicherheitssysteme, wobei sie die technische und wirtschaftliche Machbarkeit und Markt reife 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**

Rat und EP haben dem Politikvorhaben, das dem Mitentscheidungsverfahren unterliegt, in der erforderlichen Weise zugestimmt. Da die vom EP in seiner 1. Lesung angenommene Fassung bereits auf einem informell gefundenen Konsens mit dem Rat basierte, ist die förmliche Annahme des Vorhabens in jeder beliebigen Ratsformation zulässig. Das Verfahren ist abgeschlossen; zu ihrem Inkrafttreten muss die Verordnung nun noch im Amtsblatt veröffentlicht werden.