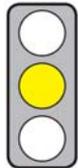


## KERNPUNKTE

**Ziel der Verordnung:** Mit der Verordnung werden erhöhte Anforderungen an Sicherheits- und Umwelteigenschaften von Kraftfahrzeugen gestellt.

**Betroffene:** Hersteller von Kraftfahrzeugen, Käufer von Neuwagen, mittelbar Kraftfahrzeughändler, alle Verkehrsteilnehmer.



**Pro:** Die Sicherheit von Kraftfahrzeugen wird erhöht, Lärmemissionen werden gemindert.

**Contra:** Die Vorschriften zu Sicherheits- und Umwelteigenschaften der Fahrzeuge sind zum Teil ineffizient.

**Änderungsbedarf:** Die Vorschriften zum Rollwiderstand und zur Nasshaftung von Reifen sowie die verpflichtende Einführung von Reifendrucküberwachungssystemen sollten zurückgenommen werden.

## INHALT

### Titel

Vorschlag **KOM(2008) 316** vom 23. Mai 2008 für eine **Verordnung** des Europäischen Parlaments und des Rates für die **Typengenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich ihrer allgemeinen Sicherheit**

### Kurzdarstellung

#### ► Ziel und Gegenstand der Verordnung

- Mit der Verordnung werden neue Anforderungen an Sicherheits- und Umwelteigenschaften von Kraftfahrzeugen (Kfz) gestellt. Dadurch sollen
  - die Zahl der jährlichen Verkehrstoten und -verletzten reduziert,
  - die Lärm- und CO<sub>2</sub>-Emissionen verringert sowie
  - die Wettbewerbsfähigkeit der Automobilindustrie gestärkt werden.
- Mit der Verordnung sollen außerdem die harmonisierten Vorschriften für die Typengenehmigung von Kraftfahrzeugen und Anhängern sowie von dafür bestimmten Bauteilen und selbständigen technischen Einheiten zusammengefasst werden.
- Die Verordnung steht im Zusammenhang mit der Mitteilung der Europäischen Kommission über ein wettbewerbsfähiges Kfz-Regelungssystem für das 21. Jahrhundert [KOM(2007) 22] und des Vorschlags für eine Verordnung zur Festsetzung von Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen [KOM(2007) 856 (vgl. dazu [CEP-Kurzanalyse](#))].

#### ► Folgenabschätzung

Die Kommission hat für die vorgesehenen technischen Vorschriften Folgenabschätzungen in Form von Kosten-Nutzen-Analysen veröffentlicht [SEC(2008) 1908].

#### ► Grundpflichten der Hersteller

- Die Hersteller haben sicherzustellen, dass die von ihnen hergestellten Fahrzeuge so konstruiert, gefertigt und zusammengebaut sind, dass die Gefahr von Verletzungen der Fahrzeuginsassen und anderer Verkehrsteilnehmer möglichst gering ist (Art. 5 Abs. 1).
- Die Hersteller haben sicherzustellen, dass die von ihnen hergestellten Bauteile und selbständigen technischen Einheiten den Vorschriften der Verordnung entsprechen (Art. 5 Abs. 2).

#### ► Einführung neuer Sicherheitssysteme in Kraftfahrzeugen

- Elektronisches Stabilitätsprogramm (ESP): ESP werden ab 2012 für neue Fahrzeugmodelle, ab 2014 für alle Neufahrzeuge vorgeschrieben (Art. 5 und Art. 11 Abs. 1 und 2).
  - Ein ESP ist ein elektronisches Regelsystem zur fahrdynamischen Stabilisierung des Fahrzeugs (Art. 3 Nr. 1). Indem es auf Antriebs- und Bremssystem des Fahrzeugs einwirkt, hilft es dem Fahrer, in kritischen Situationen die Kontrolle über das Fahrzeug zu behalten.
- Vorausschauendes Notbremssystem: Vorausschauende Notbremssysteme werden ab 2013 für neue schwere Nutzfahrzeugmodelle, ab 2015 für alle neuen Fahrzeuge dieser Kategorie vorgeschrieben (Art. 10 Abs. 1 und Art. 11 Abs. 7 und 8).
  - Ein vorausschauendes Notbremssystem erkennt eine Gefahrensituation selbständig und kann auch ohne Zutun des Fahrers das Abbremsen des Fahrzeugs veranlassen, um einen Zusammenstoß zu verhindern oder abzumildern (Art. 3 Nr. 3).

- Schwere Nutzfahrzeuge sind Fahrzeuge zur Personenbeförderung mit mehr als acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz und Fahrzeuge für die Güterbeförderung mit mehr als 3,5 Tonnen zulässiger Gesamtmasse (Anhang II zur Richtlinie 2007/46/EG).
- Spurverlassens-Warnsystem: Spurverlassens-Warnsysteme werden ab 2013 für neue schwere Nutzfahrzeugmodelle, ab 2015 für alle neuen Fahrzeuge dieser Kategorie vorgeschrieben (Art. 10 Abs. 2 und Art. 11 Abs. 7 und 8).
  - Ein Spurverlassens-Warnsystem warnt den Fahrer, wenn das Fahrzeug ungewollt seine Fahrspur verlässt (Art. 3 Nr. 2).
- ▶ **Neue Anforderungen an Reifen**
  - Rollwiderstand: Ab 2012 dürfen Reifen für neue Fahrzeugmodelle detailliert vorgegebene Grenzwerte nicht überschreiten. Ab 2014 gelten diese Grenzwerte für Reifen von Neuwagen. 2016 werden die Anforderungen an den Rollwiderstand erhöht (Art. 9 Abs. 4 und Art. 11 Abs. 1 bis 6). Rollwiderstandsarme Reifen senken gegenüber herkömmlichen Reifen den Kraftstoffverbrauch.
  - Rollgeräusch: Ab 2012 müssen alle Reifen von neuen Fahrzeugmodellen Grenzwerte im Hinblick auf ihr Rollgeräusch einhalten (Art. 9 Abs. 5 und Art. 11 Abs. 1). Ab 2016 gelten diese Grenzwerte für alle Neufahrzeuge (Art. 11 Abs. 3).
  - Nasshaftung: Ab 2012 müssen neue Reifentypen für Fahrzeuge zur Personenbeförderung mit höchstens acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz und für Anhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse von bis zu 3,5 Tonnen bestimmte Mindestwerte erfüllen (Art. 9 Abs. 3 und Art. 11 Abs. 1). Ab 2014 gelten diese Mindestwerte für alle neuen Reifen. Die Kommission hält diese Anforderung wegen der Vorgaben für Rollwiderstand und Rollgeräusch für notwendig.
  - Bestimmte Arten von Reifen sind von den hier genannten Anforderungen ausgenommen, z.B. Reifen, mit denen nicht schneller als 80 km/h gefahren werden darf, und Notreifen (Art. 9 Abs. 6).
- ▶ **Einführung von Reifendrucküberwachungssystemen**
  - Ab 2012 werden Reifendrucküberwachungssysteme für neue Fahrzeugmodelle zur Personenbeförderung mit höchstens acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz, ab 2014 für entsprechende Neufahrzeuge vorgeschrieben (Art. 9 Abs. 2 und Art. 11 Abs. 1 und 2).
    - Reifendrucküberwachungssysteme warnen den Fahrer, wenn der Reifendruck deutlich vom Optimum abweicht (Art. 3 Nr. 5).
- ▶ **Festlegung weiterer Einzelheiten**

Die Kommission kann Einzelheiten zur Durchführung der Verordnung bestimmen, insbesondere Verfahren, Prüfungen und Anforderungen für die Typengenehmigung festlegen, wenn ein Ausschuss nationaler Experten zustimmt und weder der Rat noch das Europäische Parlament widersprechen (sog. Regelungsverfahren mit Kontrolle; Art. 13).

## Änderung zum Status quo

- ▶ Die verpflichtende Ausstattung von Fahrzeugen mit den Sicherheitssystemen ESP, vorausschauendes Notbremssystem und Spurverlassens-Warnsystem sowie mit Reifendrucküberwachungssystemen gibt es bisher nicht. Die Anforderungen an Reifen hinsichtlich ihres Rollwiderstands und ihrer Nasshaftung sind ebenfalls neu. Die bestehenden Anforderungen zum Rollgeräusch werden mit der Verordnung verschärft.
- ▶ Die technischen Anforderungen an Kraftfahrzeuge, ihre Bauteile und selbständige technischen Einheiten ergeben sich gegenwärtig aus über 50 Richtlinien, die ihrerseits Gegenstand von über 100 Änderungsrichtlinien waren. Sie sollen durch die vorgeschlagene Verordnung ersetzt werden.
- ▶ Neben der vorgeschlagenen Verordnung soll die Rahmenrichtlinie 2007/46/EG erhalten bleiben. Sie bestimmt insbesondere, für welche Fahrzeugarten und -klassen und nach welchem Verfahren die Behörden der Mitgliedstaaten eine Typengenehmigung erteilen dürfen.

## Subsidiaritätsbegründung

Die technischen Vorschriften für die Typengenehmigung von Kraftfahrzeugen sind auf Gemeinschaftsebene harmonisiert. Nach Ansicht der Kommission würden technische Vorschriften der Mitgliedstaaten das EU-Typengenehmigungssystem für Kraftfahrzeuge untergraben.

## Positionen der EU-Organe

Europäische Kommission

Siehe inhaltliche Darstellung

Ausschuss der Regionen

Offen.

Europäischer Wirtschafts- und Sozialausschuss

Offen.

Europäisches Parlament

Offen.

Rat – „N.N.“

Offen.

### Stand der Gesetzgebung

23.05.08 Annahme durch Kommission

Offen Annahme durch Europäisches Parlament und Rat, Veröffentlichung im Amtsblatt und Inkrafttreten

### Politische Einflussmöglichkeiten

Federführende Generaldirektion:

GD Unternehmen und Industrie

Ausschüsse des Europäischen Parlaments:

Binnenmarkt und Verbraucherschutz (federführend)

Ausschüsse des Deutschen Bundestags:

N.N.

Entscheidungsmodus im Rat:

Qualifizierte Mehrheit (Ablehnung mit 91 von 345 Stimmen; Deutschland: 29 Stimmen)

### Formalien

Kompetenznorm:

Artikel 95 EGV (Binnenmarkt)

Art der Gesetzgebungskompetenz:

Konkurrierende Gesetzgebungskompetenz

Verfahrensart:

Artikel 251 EGV (Mitentscheidungsverfahren)

## BEWERTUNG

### Ökonomische Folgenabschätzung

#### Ordnungspolitische Beurteilung

Die Verordnung verfolgt mit der Vorgabe technischer Merkmale etwa gleichgewichtig die Ziele, die Sicherheit im europäischen Straßenverkehr zu stärken und den Umweltschutz zu fördern. Aus ökonomischer Sicht ist das Ziel eines möglichst hohen Niveaus an Sicherheit und Umweltschutz im Straßenverkehr eine Leerformel. **Das ökonomische Problem besteht vielmehr in der Wahl eines effizienten Sicherheits- und Umweltschutzniveaus** durch geeignete Instrumente unter Berücksichtigung aller relevanten Kosten- und Nutzengrößen.

Für Sicherheitsfragen gilt generell: Je direkter die Haftungskonsequenzen des eigenen Verhaltens sind, umso angemessener wird die damit einhergehende Gefährdung Anderer berücksichtigt. **Diese Überlegung findet dort ihre Grenze, wo irreparable Schäden bei Dritten entstehen** oder die Schadenssumme die Haftungsmöglichkeiten übersteigt. **Diese Grenze rechtfertigt es, Mindeststandards für die Sicherheit von Kraftfahrzeugen** vorzuschreiben. Deren konkrete Festlegung ist eine politische Entscheidung, die immer einen Kompromiss zwischen divergierenden Präferenzen hinsichtlich des Sicherheitsniveaus darstellt.

**Zur Reduktion von Lärmemissionen sind konstruktionsseitige Vorschriften wie die Vorgaben für das Rollgeräusch von Reifen das geeignete Instrument**, da marktliche Anreizmechanismen zur Erreichung dieses Ziels nicht zur Verfügung stehen.

**Zur Verringerung von CO<sub>2</sub>-Emissionen sind hingegen Vorschriften zur Konstruktion von Kraftfahrzeugen das falsche Instrument.** Mit der Einführung eines möglichst umfassenden Handels mit Emissionsrechten gibt es eine zielgenaue und die Entscheidungsfreiheit der Marktteilnehmer weniger einschränkende Regelungsoption (vgl. dazu [CEP-Kurzanalyse](#) zum Vorschlag KOM(2008) 16 über die Ausweitung des EU-Systems für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten). Durch die Nutzung von Preissignalen bleibt es den Marktteilnehmern überlassen, auf welche Weise das Ziel erreicht wird.

#### Folgen für Effizienz und individuelle Wahlmöglichkeiten

Nicht jede Maßnahme, die mehr Sicherheit schafft, ist als bindende Vorschrift gerechtfertigt, denn die Wahl ineffizienter Instrumente bedeutet, dass man mit dem gleichen Einsatz knapper Ressourcen ein höheres Sicherheitsniveau hätte erzielen können. Ineffiziente technische Vorgaben sind somit durch die oben angeführte Begründung von Mindeststandards nicht gedeckt.

**Die Vorschriften zum Einbau von ESP, vorausschauenden Notbremsystemen und Spurverlassens-Warnsystemen sind** nach den von der Kommission veröffentlichten Kosten-Nutzen-Analysen **geeignete** und effiziente **Methoden zur Verbesserung der Sicherheit des Straßenverkehrs.**

**Die Vorschriften für den Rollwiderstand der Reifen sind** nach diesen Daten jedoch **ein ineffizienter Weg, um Umweltziele zu erreichen**, da die prognostizierten Kosten den erwarteten Nutzen um fast das Doppelte übersteigen. Sie sind somit abzulehnen.

**Die Anforderungen an die Nasshaftung** von Reifen sind allein durch Nebeneffekte der Vorgaben für den Rollwiderstand und das Rollgeräusch begründet. Da die Vorgaben für den Rollwiderstand ineffizient sind und auch kein generalisierbarer Zusammenhang zwischen Nasshaftung und Rollgeräusch besteht, **sind die**

Anforderungen an die Nasshaftung ebenfalls **abzulehnen**. Sie sind ein typisches Beispiel einer „Regulierungsspirale“, in der eine Vorschrift eine andere nach sich zieht.

**Die verpflichtende Einführung von Reifendrucküberwachungssystemen ist** unter dem Sicherheitsaspekt **nicht zu rechtfertigen**, da die Kosten nach den von der Kommission veröffentlichten Berechnungen den Sicherheitsnutzen deutlich übersteigen. Für das Erreichen von Umweltzielen durch verringerten Kraftstoffverbrauch ist sie ein suboptimales Instrument. Im Rahmen marktlicher Anreizsysteme sollte es den Marktteilnehmern überlassen bleiben, auf welche Weise sie ihren Kraftstoffverbrauch anpassen.

#### Folgen für Wachstum und Beschäftigung

Infolge der erhöhten Entwicklungs- und Produktionskosten ist mit höheren Verkaufspreisen für neue Fahrzeuge zu rechnen. Hieraus ergeben sich negative Effekte für Wachstum und Beschäftigung.

#### Folgen für die Standortqualität Europas

Die vorgeschlagene Verordnung ist standortneutral. Da ihr alle neuen Kraftfahrzeuge unterliegen, die in der EU zugelassen werden, gilt sie auch für importierte Kraftfahrzeuge aus Drittstaaten. Umgekehrt gilt sie nicht für Fahrzeuge aus der EU, die in Nicht-EU-Länder exportiert werden.

## Juristische Bewertung

### Kompetenz

Die Verordnung kann sowohl auf Art. 95 EGV als auch auf Art. 175 EGV gestützt werden.

### Subsidiarität

Würde es den Mitgliedstaaten überlassen, Sicherheits- und Umwelanforderungen für Fahrzeuge zur Güter- und Personenbeförderung festzulegen, wäre mit einer Rechtszersplitterung in der EU zu rechnen. Weil dies den grenzüberschreitenden Verkauf von Fahrzeugen deutlich erschweren würde, ist EU-Handeln gerechtfertigt.

### Verhältnismäßigkeit

Die verpflichtende Einführung von ESP in Neuwagen ist in Ansehung der damit einhergehenden Sicherheitsgewinne für alle Verkehrsteilnehmer unter Verhältnismäßigkeitsgesichtspunkten nicht zu beanstanden. Die Einführung von Notbremssystemen und Spurverlassens-Warnsystemen wird auf Nutzfahrzeuge beschränkt. Dies ist sachgerecht, weil von ihnen die größte Gefahr schwerer Unfälle ausgeht. Auch die Festsetzung von Grenzwerten zur Dämpfung des Rollgeräuschs neuer Reifen ist unproblematisch. Allerdings weckt die von der Kommission selbst vorgenommene Folgenabschätzung erhebliche Zweifel an der Verhältnismäßigkeit der Anforderungen an Rollwiderstand und Nasshaftung von Reifen sowie der Verpflichtung, Systeme zur Überprüfung des Reifendrucks einzubauen.

### Vereinbarkeit mit EU-Recht

Unproblematisch.

### Vereinbarkeit mit deutschem Recht

Unproblematisch.

## Alternatives Vorgehen

Die angestrebte Vereinfachung des EU-Rechts zur Typengenehmigung ließe sich besser erreichen, wenn die geplanten Vorschriften in die Richtlinie 2007/46/EG eingefügt würden. Die geplante Verordnung führt die an sich nicht gewünschte Rechtszersplitterung fort.

Die Vorschriften zum Rollwiderstand und zur Nasshaftung von Reifen sowie die verpflichtende Einführung von Reifendrucküberwachungssystemen sollten zurückgenommen werden.

## Mögliche zukünftige Folgemaßnahmen der EU

Nicht ersichtlich.

## Zusammenfassung der Bewertung

Prinzipiell spricht nichts gegen EU-weit einheitliche Sicherheits- und Umweltvorschriften für die Typengenehmigung von Kraftfahrzeugen. Es sollten jedoch keine ineffizienten Instrumente vorgeschrieben werden, da sie am Ende zu weniger Sicherheit und Umweltschutz führen als auf anderem Wege mit gleichem Mitteleinsatz möglich wäre.

Dies gilt insbesondere für die Vorschriften zum Rollwiderstand, zur Nasshaftung von Reifen und für die Einführung von Reifendrucküberwachungssystemen. Die Vorschriften zu Lärmemissionen und zu den Sicherheitssystemen ESP, vorausschauendes Notbremssystem und Spurverlassens-Warnsystem sind zu begrüßen, da hier effiziente Instrumente gewählt wurden.