

021811/EU XXIII.GP  
Eingelangt am 10/10/07

**DE**

**DE**

**DE**



KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 10.10.2007  
SEK(2007)1302

**ARBEITSDOKUMENT DER KOMMISSIONSDIENSTSTELLEN**

**Begleitpapier zum**

**Vorschlag für eine**

**VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES**

**über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen mit Wasserstoffantrieb und zur  
Änderung der Richtlinie 2007/46/EG**

**{KOM(2007) 593 final  
SEK(2007)1301}**

# **ARBEITSDOKUMENT DER KOMMISSIONSDIENSTSTELLEN**

**Begleitpapier zum**

**Vorschlag für eine**

**VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES**

**über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen mit Wasserstoffantrieb und zur  
Änderung der Richtlinie 2007/46/EG**

**{KOM(2007) 593 final  
SEK(2007)1301}**

Die Folgenabschätzung hat ergeben, dass die Aufnahme von Kraftfahrzeugen mit Wasserstoffantrieb in das System der Typgenehmigung für vollständige Fahrzeuge notwendig ist, um das Funktionieren des Binnenmarktes zu bewahren und zugleich ein hohes Sicherheits- und Umweltschutzniveau sicherzustellen.

Derzeit ist die Situation im Zusammenhang mit der Genehmigung neuartiger wasserstoffbetriebener Kraftfahrzeuge zunehmend besorgniserregend und verunsichernd. Im Moment werden diese Fahrzeuge nicht im System der EG-Typgenehmigung für vollständige Fahrzeuge erfasst. Dies führt zu komplizierten und teuren Genehmigungsverfahren, und so lässt sich auch nicht gewährleisten, dass diese Fahrzeuge gemeinschaftsweit auf den Markt gebracht werden.

Bleibt die Politik unverändert, besteht die Gefahr, dass der Binnenmarkt gestört wird und die Genehmigung teuer und schwerfällig bleibt. Ohne Maßnahme auf EU-Ebene ist es durchaus möglich, dass die Mitgliedstaaten voneinander abweichende Normen für Kraftfahrzeuge mit Wasserstoffantrieb erlassen, was im Hinblick auf den Binnenmarkt, auf großenbedingte Einsparungen und auf die Auslegung der Kraftfahrzeuge von Nachteil wäre.

Die Folgenabschätzung hat gezeigt, dass die Erweiterung des bestehenden Systems der Typgenehmigung für vollständige Fahrzeuge auf Kraftfahrzeuge mit Wasserstoffantrieb den Herstellern beträchtliche Einsparungen bei den Kosten für die Genehmigungsverfahren bringen würde. Grund hierfür ist, dass bei einer gemeinschaftsrechtlichen Regelung pro Fahrzeugtyp eine Typgenehmigung ausreicht, damit das Fahrzeug in der gesamten Europäischen Union vermarktet werden kann. Auf diese Weise würden alle Märkte der 27 Mitgliedstaaten der Europäischen Union für Kraftfahrzeuge mit Wasserstoffantrieb geöffnet. Mit dieser Option dürfte sich die Einführung dieser umweltfreundlichen Antriebstechnik beschleunigen lassen, was wiederum dafür sorgen würde, dass die Vorteile der wasserstoffbetriebenen Kraftfahrzeuge für die Umwelt eher zum Tragen kämen.

Die Option einer gemeinschaftsrechtlichen Regelung würde sicherstellen, dass alle in Europa in Verkehr gebrachten Wasserstofffahrzeuge auf der Grundlage gemeinsamer Normen konstruiert wären und mindestens denselben Sicherheitsstandard bieten würden wie konventionelle Kraftfahrzeuge. Die Folgenabschätzung hat ergeben, dass die Anforderungen

des Vorschlagsentwurfs für eine Verordnung die notwendigen Vorschriften für die Sicherheit im Zusammenhang mit dem Wasserstoffantrieb enthalten.

Mit der Erweiterung des Typpengenehmigungssystems auf Kraftfahrzeuge mit Wasserstoffantrieb würde sichergestellt, dass die Europäische Union bei der Einführung innovativer Kraftfahrzeuge mit anderen wichtigen Automobilregionen Schritt hält. Es dürfte zu verstärkten Investitionen in diesem Bereich kommen, was die schnellere Verbreitung der Wasserstofftechnik in der Europäischen Union unterstützen würde.