

038782/EU XXIII.GP  
Eingelangt am 06/06/08

**DE**

**DE**

**DE**



KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 23/5/2008  
SEK(2008) 1909

**ARBEITSPAPIER DER KOMMISSIONSDIENSTSTELLEN**

*Begleitdokument zum*

**Vorschlag für eine**

**VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES**

**für die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich ihrer allgemeinen  
Sicherheit**

**Zusammenfassung der Folgenabschätzung**

{KOM(2008) 316}  
{SEK(2008) 1908}

**DE**

**DE**

# ARBEITSPAPIER DER KOMMISSIONSDIENSTSTELLEN

*Begleitdokument zum*

**Vorschlag für eine**

## **VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES**

**für die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich ihrer allgemeinen Sicherheit**

### **ZUSAMMENFASSUNG DER FOLGENABSCHÄTZUNG**

Um die Sicherheits- und Umweltziele der Europäischen Union zu erreichen, müssen die einzelnen Verordnungen, die den Bau neuer Fahrzeuge regeln, kontinuierlich aktualisiert werden. Ebenso wichtig sind jedoch die Begrenzung des Verwaltungsaufwands für die Industrie und die möglichst weitgehende Vereinfachung der geltenden Rechtsvorschriften. Inzwischen stehen neue Technologien zur Verfügung, die die Fahrzeugsicherheit deutlich verbessern oder die CO<sub>2</sub>-Emissionen senken können (z. B. Regelsysteme für Fahrdynamik bzw. rollwiderstandarme Reifen); Studien haben ergeben, dass es von beträchtlichem Nutzen wäre, neue Personenkraftwagen und möglicherweise auch andere Fahrzeuge standardmäßig mit solchen Technologien auszustatten.

Bevor die geltenden Richtlinien über die Typgenehmigung jedoch geändert oder erweitert werden, um diese neuen Technologien vorzuschreiben oder zumindest entsprechende Anforderungen festzulegen, muss das derzeitige System sicherheitsbezogener Typgenehmigungsrichtlinien überarbeitet werden. Im CARS-21-Bericht wurde 2005 empfohlen, das derzeitige System zu vereinfachen und eine ganze Reihe der geltenden Richtlinien durch entsprechende Regelungen der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UN/ECE) zu ersetzen. Eine weitere Vereinfachung wäre dadurch zu erzielen, dass die derzeit 50 grundlegenden Richtlinien (und 100 damit zusammenhängende Änderungsrichtlinien) durch eine Verordnung des Rates und des Europäischen Parlaments ersetzt würden. Der Vorteil eines solchen Konzepts würde darin bestehen, dass eine solche Verordnung und ihre späteren Änderungen nicht von den Mitgliedstaaten in nationales Recht umgesetzt werden müssten.

Der Vorschlag, der Gegenstand dieser Folgenabschätzung ist, betrifft die Vereinfachung der derzeitigen Systeme für die Sicherheit von Kraftfahrzeugen, aber auch die Einführung neuer Anforderungen, soweit technisch machbar und wirtschaftlich vertretbar, zur Verbesserung der Sicherheit und des Umweltverhaltens neuer Fahrzeuge.

In dieser Folgenabschätzung werden mögliche Änderungen der derzeitigen Sicherheitsanforderungen in drei Bereichen untersucht: **Vereinfachung, moderne Sicherheitstechnik und Reifen**.

Im Hinblick auf die **Vereinfachung** wurden folgende Optionen in Betracht gezogen:

- (a) Untätig bleiben (alle geltenden sicherheitsrelevanten Richtlinien beibehalten).

- (b) Zunächst untätig bleiben, aber jede Richtlinie prüfen, die zur Änderung ansteht und entscheiden, ob es angebracht ist, sie zu ersetzen.
- (c) Alle geltenden Richtlinien durch die vorgeschlagene Verordnung ersetzen.

Option c) wurde als vorteilhafteste Lösung betrachtet, weil sie die schnellste Möglichkeit zur Vereinfachung des derzeitigen Systems darstellt und mit den CARS-21-Empfehlungen übereinstimmt.

Im Bereich der **modernen Sicherheitstechnik** wurden drei Arten von Systemen in Betracht gezogen: **elektronische Fahrdynamik-Regelsysteme**, **vorausschauende Notbremssysteme** und **Spurverlassens-Warnsysteme**. Für jedes dieser Systeme wurden folgende Optionen geprüft:

**Option a)** Untätig bleiben und dem Markt die Initiative überlassen.

**Option b)** Technische Normen für solche Systeme (wenn vorhanden) festlegen und den Herstellern den freiwilligen Einbau ermöglichen.

**Option c)** Technische Normen festlegen und Einbau-Anforderungen vorschreiben.

In allen Fällen wurde die Schlussfolgerung gezogen, dass durch den Verlass auf die Marktkräfte allein wohl keine vollständige Flottendurchdringung erzielt werden könne und dass daher Maßnahmen vorgeschrieben werden müssten. Im Falle der **vorausschauenden Notbremssysteme** und der **Spurverlassens-Warnsysteme** sollte der Schwerpunkt jedoch darauf liegen, diese Systeme zunächst nur für schwere Nutzfahrzeuge vorzuschreiben.

Bei den **Reifen** gibt es vier Bereiche, einige miteinander zusammenhängend, in denen Maßnahmen vorgeschlagen wurden. Diese betreffen das **Reifenroll-/Fahrbahngeräusch**, den **Rollwiderstand**, **Reifendrucküberwachungssysteme** und die **Nasshaftung von Reifen**.

Im Hinblick auf das **Reifengeräusch** wurden folgende Optionen in Betracht gezogen:

**Option a)** Die in einem Bericht der *Federation of European Highway Research Laboratories* (FEHRL) enthaltenen Empfehlungen befolgen und die Absenkung der Grenzwerte auf rund 4dB(A) vorschlagen, wobei die tatsächlichen Werte davon abhängen, zu welcher von fünf Breitenklassen der Reifen gehört.

**Option b)** gleicht Option a), ermöglicht jedoch einen längeren Einführungszeitraum in zwei Phasen.

**Option c)** folgt den Empfehlungen eines TRL-Berichts, in dem ähnliche Absenkungen des Rollgeräusches wie von FEHRL vorgeschlagen werden, verringert die Zahl der Breitenklassen jedoch auf zwei. Dadurch wird die Einhaltung der Anforderung für breitere Reifen im Verhältnis schwieriger.

Da im FEHRL-Bericht darauf hingewiesen wird, dass ein großer Teil der auf dem Markt befindlichen Reifen die unter Option a) vorgeschlagenen Anforderungen bereits erfüllen kann, scheint es nicht gerechtfertigt, die Umsetzung hinauszuschieben (wie in Option b) vorgeschlagen). Hinsichtlich der Durchführbarkeit bestehen möglicherweise Bedenken dazu, ob manche Reifen die Anforderungen unter Option c) erfüllen können; deshalb ist Option a)

mit kleinen Änderungen, die auf die Konsultation interessierter Kreise zurückgehen, die bevorzugte Option.

Im Hinblick auf den **Rollwiderstand** der Reifen wurden folgende Optionen in Betracht gezogen:

**Option a)** Einführung eines Klassifizierungs- und Kennzeichnungssystems, um die stärkere Nutzung von rollwiderstandsarmen Reifen zu fördern. Bei Reifen, die als Originalausrüstung geliefert werden: sich darauf verlassen, dass die Fahrzeughersteller Kraftfahrzeuge mit geringem Kraftstoffverbrauch und einem niedrigen CO<sub>2</sub>-Wert herstellen wollen, um künftige Zielvorgaben für die CO<sub>2</sub>-Emissionen zu erfüllen.

**Option b)** Einführung eines Klassifizierungs- und Kennzeichnungssystems wie in Option a), aber zumindest den Mindeststandard für die Typgenehmigung von Fahrzeugen und Bauteilen vorschreiben.

**Option c)** Wie Option b), aber auch gültig für nachgerüstete Reifen.

Man war der Ansicht, dass die Wahl auf Option c) fallen sollte, weil die Vorteile auch für vorhandene Fahrzeuge gelten und damit über eine kürzere Zeitspanne umgesetzt würden. Die Hauptverordnung würde jedoch nur die vorgeschriebenen Grenzwerte enthalten. Die Einzelheiten eines Klassifizierungs- und Kennzeichnungssystems würden später festgelegt.

Im Hinblick auf **Reifendrucküberwachungssysteme** wurden folgende Optionen in Betracht gezogen:

**Option a)** Untätig bleiben und dem Markt die Initiative überlassen.

**Option b)** Technische Normen für solche Systeme (wenn vorhanden) festlegen und den Herstellern den freiwilligen Einbau ermöglichen.

**Option c)** Technische Normen festlegen und Einbau-Anforderungen vorschreiben.

Man war der Ansicht, dass ein höheres Maß an Präzision als bei den derzeitigen Systemen erforderlich sei, um Kraftstoffverbrauch und CO<sub>2</sub>-Emissionen möglichst gering zu halten. Darüber hinaus befand man, dass ein vorgeschriebener Einbau gerechtfertigt wäre, weil es wahrscheinlich nicht ausreichen wird, sich allein auf die Marktkräfte zu verlassen, um eine vollständige Flottendurchdringung zu erzielen.

Hinsichtlich der **Nasshaftung der Reifen** war man der Ansicht, dass freiwillige Optionen nicht angemessen seien, weil die Nasshaftung ein wichtiger Sicherheitsaspekt sei und die Option „untätig bleiben“ zu einer Senkung der Nasshaftungsstandards aufgrund des Drucks auf die Hersteller, den Rollgeräusch- und Rollwiderstandsanforderungen zu entsprechen, führen könnte. Daher wurde es für die beste Option gehalten, die Nasshaftung vorzuschreiben.

Im Allgemeinen zeigt die Folgenabschätzung, dass es möglich ist, die Sicherheit und das Umweltverhalten neuer Fahrzeuge kosteneffizient zu verbessern und gleichzeitig den legislativen Rahmen für die Fahrzeugsicherheit zu vereinfachen.