

035978/EU XXIV.GP
Eingelangt am 18/08/10

DE

DE

DE



EUROPÄISCHE KOMMISSION

Brüssel, den 23.7.2010
SEK(2010) 934 endgültig

ARBEITSDOKUMENT DER KOMMISSIONSDIENSTSTELLEN

Begleitdokument zum

**Vorschlag für eine
VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES
über die Typgenehmigung landwirtschaftlicher Fahrzeuge**

Zusammenfassung der Folgenabschätzung

{KOM(2010) 395}
{SEK(2010) 933}

ZUSAMMENFASSUNG

Im Laufe der letzten 35 Jahre wurde ein System für die Typgenehmigung landwirtschaftlicher Fahrzeuge auf Grundlage eines Harmonisierungsrechtsakts eingerichtet (Richtlinie 74/150/EWG), das sich zu einem System entwickelt hat, das der Sicherheit im Straßenverkehr und dem Umweltschutz dient. Dieses System muss nun modernisiert, rationalisiert, vereinfacht und ergänzt werden.

1. EINGRENZUNG DES PROBLEMS

Die Kommission hat drei grundlegende Probleme bei den aktuellen Bestimmungen für die Typgenehmigung landwirtschaftlicher Fahrzeuge ermittelt:

1.1. Unklare rechtliche Rahmenbedingungen und umständliche Verwaltung

Das bestehende System für landwirtschaftliche Fahrzeuge wird als zu kompliziert angesehen, weshalb Raum für Vereinfachungen und internationale Harmonisierung besteht. Dabei sollte klar sein, dass dieser Vorschlag grundsätzlich keine Verschärfung der bestehenden technischen Anforderungen unterstützt.

Die Typgenehmigung landwirtschaftlicher Fahrzeuge hat sich in den vergangenen 35 Jahren erheblich weiterentwickelt: Es begann als auf nationalen Anforderungen basierendes System, das den freien Handel zwischen den Mitgliedstaaten gewährleisten sollte, und entwickelte sich zu einem System, das auf einer vorgeschriebenen Typgenehmigung für das vollständige Fahrzeug (WVTA, Whole Vehicle Type-Approval) für die meisten Fahrzeugklassen beruht, um Gesundheit, Sicherheit und Umweltschutz auf hohem Niveau zu gewährleisten.

Darüber hinaus enthalten viele Richtlinien Verweise auf internationale Regelungen und Normen, wie die der UN-Wirtschaftskommission für Europa (UN/ECE), die bei Bedarf geändert werden. Letztendlich führt das Bestehen unterschiedlicher Rechtsvorschriften für die Typgenehmigung landwirtschaftlicher Fahrzeuge zu unklaren rechtlichen Rahmenbedingungen. Die Industrie und die Aufsichtsbehörden müssen rund 60 Richtlinien beachten und sicherstellen, dass sie alle Änderungen internationaler Normen kennen und einhalten. Dies kann ein umständlicher Vorgang sein, der zu zusätzlichen Kosten für Behörden und Industrie führt. Insbesondere ist diese Situation für KMU, die auf diesem Markt operieren, problematisch.

In ihrer Funktion als allgemeines Rahmensystem gilt die Typgenehmigung als effektiver Ansatz für verschiedene Bereiche (Verkehrs- und Arbeitssicherheit, Umweltschutz). Viele Interessengruppen haben die Kommission aufgerufen, den Rechtsrahmen zu vereinfachen, damit das Typgenehmigungsverfahren weniger umständlich und weniger zeitintensiv gestaltet werden kann.

1.2. Ressourcenintensive Umsetzung ohne Mehrwert

In der Rahmenrichtlinie und den dazugehörigen Einzelrichtlinien werden die technischen Anforderungen festgelegt, die im Zuge des EU-Typgenehmigungsverfahrens eingehalten werden müssen. Der verfügbare Teil der Richtlinien und ihre Anhänge sind sehr detailliert und lassen den Mitgliedstaaten bei der Umsetzung praktisch keinen Raum zur Selbstbestimmung. Daher beziehen sich einige Mitgliedstaaten direkt auf diese Richtlinien, während andere eine völlig neue Gesetzgebung erarbeiten, mit der versucht wird, diese Anforderungen korrekt umzusetzen.

In diesem Fall beansprucht die Umsetzung die Ressourcen der nationalen Behörden, ohne dabei einen Mehrwert in Bezug auf die Sicherheit oder den Umweltschutz zu bieten.

1.3. Funktionsweise des Binnenmarkts

Die Anforderungen der Rahmenrichtlinie gelten seit dem 1. Juli 2005 für alle neuen Zugmaschinentypen der Klassen T1, T2 und T3 und sind ab dem 1. Juli 2009 für alle Neufahrzeuge dieser Klassen verbindlich. Für die anderen Fahrzeugklassen (T4, T5, C, R und S) ist eine EU-Typgenehmigung für das vollständige Fahrzeug bislang nicht vorgeschrieben. Für bestimmte Klassen ist die Anwendung freiwillig, wobei die Entscheidung hierfür bei den Herstellern liegt. In anderen Fällen wurden noch nicht alle besonderen Anforderungen auf EU-Ebene harmonisiert, so dass noch keine EU-Typgenehmigung für das vollständige Fahrzeug zur Verfügung steht.

Es sollte bei der Abwägung verschiedener Alternativen auch überlegt werden, ob seine *verbindliche* Einführung für KMU, wie z. B. Hersteller von Anhängern, und für Endverbraucher nicht zu teuer wäre. Eine Alternative wäre, die bestehenden Anforderungen zu ergänzen, das Typgenehmigungsverfahren für das vollständige Fahrzeug in diesen Klassen jedoch auf *freiwilliger* Basis (nach Wahl des Herstellers) zu gestalten, so dass die größeren industriellen Hersteller, die Vorteile davon hätten, sich ihrerseits für eine komplette EU-Typgenehmigung für vollständige Fahrzeuge (oder Typgenehmigung für Bauteile) entscheiden könnten. Ein Nachteil könnte dabei sein, dass die Mitgliedstaaten weiterhin eine Reihe nationaler Regelungen und Anforderungen beibehalten müssten, die parallel zur jetzt vorgeschlagenen EU-Verordnung existieren würden. Ebenfalls sollte überlegt werden, ob verbindliche EU-Typgenehmigungen für das vollständige Fahrzeug aus Gründen der Sicherheit oder des Umweltschutzes wünschenswert sind (vor allem, weil für alle Zugmaschinen bereits verbindliche Abgasnormen existieren).

2. SUBSIDIARITÄTSANALYSE

Vor der Einrichtung des EU-Typgenehmigungsverfahrens für landwirtschaftliche Fahrzeuge wurden Vorschriften auf einzelstaatlicher Ebene festgelegt. Die von den Mitgliedstaaten festgelegten Vorschriften wichen oft voneinander ab, und Hersteller, die Produkte auf verschiedenen Märkten anbieten wollten, mussten ihre Produkte an die Vorgaben des jeweiligen Bestimmungslandes anpassen und ihre Fahrzeuge in jedem Land prüfen lassen, was sehr zeitaufwändig und kostspielig war. Folglich führten abweichende nationale Regelungen zu einer Behinderung des Handels (landesspezifische Unterschiede bei Entwicklung, Produktion, Vertrieb und Kundendienst) und wirkten sich negativ auf die Einrichtung und Funktionsweise des Binnenmarktes aus.

Es bestand daher die Notwendigkeit, in bestimmten Bereichen EU-weite Normen festzulegen (zum Beispiel für die Verkehrs- und Arbeitssicherheit und den Umweltschutz). Die auf Artikel 95 EU-Vertrag beruhende Rahmenrichtlinie 2003/37/EG war auf die Festlegung dieser Normen ausgerichtet und zielt darauf ab, einen Binnenmarkt mit einem hohen Maß an Schutz für Gesundheit, Sicherheit und Umwelt zu schaffen. Dieses Grundprinzip ist auch heute noch gültig, denn Gemeinschaftsmaßnahmen sind erforderlich, um eine Zersplitterung des Binnenmarktes zu verhindern und um ein hohes und vergleichbares Schutzniveau in ganz Europa sicherzustellen. Jede Änderung dieses Rechtsrahmens wird auf ihre Berücksichtigung des in Artikel 5 EU-Vertrag beschriebenen Subsidiaritätsprinzips hin bewertet.

3. ZIELE DER EU-INITIATIVE

3.1. Allgemeine Zielsetzung

Dieser Vereinfachungsprozess entspricht der Verpflichtung der Kommission, gemäß dem Grundsatz der „Besseren Rechtsetzung“ zu handeln. Eine Vereinfachung des Rechtsrahmens der Typgenehmigungsverfahren für Fahrzeuge entspricht darüber hinaus auch den Empfehlungen, die im Zuge des CARS-21-Prozesses¹ auf Grundlage der Erwartungen verschiedener Interessengruppen gemacht wurden. Die Anwendung dieses Prozesses auf landwirtschaftliche Fahrzeuge soll die Probleme in Angriff nehmen, die die Kommission durch Anhörung der Interessengruppen ermitteln konnte. Dieser Vereinfachungsprozess ist also im Allgemeinen darauf ausgerichtet, die Rechtslage klarer zu gestalten, ressourcenintensive Umsetzungen überflüssig zu machen und den Schritt hin zu einer besseren Einbindung dieser landwirtschaftlichen Fahrzeuge in das EU-Typgenehmigungsverfahren zu unternehmen.

3.2. Ziel 1: Vereinfachung des bestehenden Rechtsrahmens (durch Aufhebung bestehender Richtlinien)

Die aktuelle Architektur des Rechtsrahmens ist stark zersplittert: Sie besteht aus einer Rahmenrichtlinie, 23 detaillierten technischen Richtlinien, 36 Änderungsrichtlinien und sämtlichen Rechtsvorschriften zu deren Umsetzung in das nationale Recht der einzelnen Mitgliedstaaten. Im Rahmen des Vereinfachungsprozesses soll diese Komplexität angegangen und es soll bewertet werden, welcher Regulierungsansatz gewählt werden könnte, um eine weniger zeitraubende und einfachere Anpassung an technische Neuerungen zu ermöglichen. Klarere, strukturiertere und kohärentere Rechtsvorschriften würden auch der Verpflichtung zur „Besseren Rechtsetzung“ entsprechen, die für die Kommission einen hohen Stellenwert einnimmt.

3.3. Ziel 2: Bessere Regulierungskapazität durch den zukünftigen Rechtsrahmen (durch ein neues Zwei-Ebenen-Konzept, das mit Verweisen auf internationale Normen arbeitet)

Ein weiterer Teil des Vereinfachungsprozesses ist die Streichung der technischen Details in den EG-Richtlinien; diese werden durch Verweise auf Normen internationaler Organisationen wie UN/ECE, OECD, CEN/CENELEC und ISO ersetzt, die in der EU und darüber hinaus weitgehend akzeptiert werden. Dies geschieht unter der Voraussetzung, dass diese Normen ein ähnlich hohes Schutzniveau bieten wie die bestehenden Richtlinien.

3.4. Ziel 3: Vollendung des Binnenmarktes

Auch wenn grundsätzlich so vorgesehen, ist das EU-Typgenehmigungsverfahren für das vollständige Fahrzeug gemäß der Rahmenrichtlinie für die Klassen T4, T5, C, R und S nicht verbindlich; Hersteller können jedoch laut Richtlinientext eine EU-Typgenehmigung (für das vollständige Fahrzeug) für diese Klassen beantragen. Allerdings wurden technische Anforderungen für diese Klassen noch nicht für sämtliche Aspekte festgelegt, weshalb die Möglichkeit eines EU-Typgenehmigungsverfahrens für das vollständige Fahrzeug trotz der Bestimmungen der Richtlinie reine Theorie bleibt: Fahrzeuge dieser Klassen können ein Typgenehmigungsverfahren für das vollständige Fahrzeug nur entsprechend den nationalen Rechtsvorschriften durchlaufen. Daraus folgt, dass ein Fahrzeug die Typgenehmigung für das vollständige Fahrzeug in mehreren

¹ *Competitive Automotive Regulatory System for the 21st century (CARS-21-Prozess)*,
<http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/pagesbackground/competitiveness/cars21.htm>.

Mitgliedstaaten durchlaufen muss, damit es auf diesen nationalen Märkten angeboten werden kann. Der Vereinfachungsprozess bietet die Möglichkeit, den Rechtsrahmen der EU für diese Fahrzeugklassen zu vervollständigen, damit für diese Fahrzeuge die Vorteile eines einheitlichen EU-Verfahrens in Anspruch genommen werden können, was ihnen den Zugang zum gesamten europäischen Markt öffnet.

4. POLITIKOPTIONEN

Für diese Ziele wurden die folgenden Optionen überprüft:

4.1. Vereinfachung I: Vereinfachung des bestehenden Rechtsrahmens (durch Aufhebung bestehender Richtlinien)

a) Option 1: Keine Änderung der bisherigen Politik

Am geltenden Rechtsrahmen würden keine Änderungen vorgenommen: Das EU-Typgenehmigungsverfahren würde weiterhin durch die Rahmenrichtlinie vorgegeben, während technische Anforderungen auch in Zukunft durch Einzelrichtlinien bestimmt würden, die in die nationalen Rechtsvorschriften umgesetzt werden müssten. Änderungsrichtlinien bedürften ebenfalls der Umsetzung in nationales Recht.

b) Option 2: Ersetzen des bestehenden Rahmens durch zwei Verordnungen

Die geltenden Richtlinien würden aufgehoben. Eine neue, im Zuge des Mitentscheidungsverfahrens erlassene übergreifende Verordnung würde die grundsätzlichen Anforderungen für das EU-Typgenehmigungsverfahren enthalten, wobei alle ausführlichen technischen Anforderungen in einer Durchführungsverordnung zusammengefasst würden, die in Zukunft auf einfachere Weise im Rahmen des Ausschussverfahrens angenommen und aktualisiert werden könnte.

c) Option 3: Ersetzen des aktuellen Rahmens durch eine begrenzte Anzahl thematischer Verordnungen

Wie Option 2, aber die ausführlichen technischen Anforderungen würden beispielsweise in Form von drei thematisch zusammenhängenden Verordnungen im Rahmen des Ausschussverfahrens angenommen. Die Anforderungen könnten in zusammenhängenden Bereichen zu den Themen Umwelt, Verkehrssicherheit und Arbeitssicherheit zusammengefasst werden.²

Auch wenn die Unterschiede zwischen Option 2 und 3 eher gering sind, besteht ein deutlicher Unterschied zu Option 1. Durch den Wechsel von Richtlinien hin zum Rechtsinstrument der Verordnungen wären im Rahmen der Optionen 2 und 3 die Umsetzung durch die Mitgliedstaaten und damit auch die Kontrolle dieser Umsetzungen durch die Kommission nicht mehr erforderlich; außerdem würden Abweichungen bei den Rechtsakten zur Umsetzung der Richtlinien auf nationaler Ebene vermieden. Durch die Einrichtung eines Zwei-Ebenen-Konzepts könnte sich der Mitgesetzgeber auf die Themen konzentrieren, die von Rat und Parlament entschieden werden müssen, während die technischen und verwaltungstechnischen Einzelheiten ohne Kontrollverlust an die Kommission delegiert werden könnten (das Regelungsverfahren mit Kontrolle wäre das

² Zu diesem Zeitpunkt steht die genaue Anzahl der Durchführungsverordnungen noch nicht fest.

anzuwendende Ausschussverfahren, das dem Mitgesetzgeber auch für Komitologie-Rechtsakte die endgültige Kontrolle sichert).

4.2. Vereinfachung II: Bessere Regulierungskapazität durch den zukünftigen Rechtsrahmen (durch ein neues Zwei-Ebenen-Konzept, das mit Verweisen auf internationale Normen arbeitet)

a) Option 1: Keine Änderung der bisherigen Politik

Es würden keine Änderungen am bestehenden Rechtsrahmen durchgeführt und die Anforderungen und Prüfverfahren müssten entsprechend den 24 Einzelrichtlinien eingehalten werden.

b) Option 2: Die Verwendung von Verweisen auf UN/ECE-Regelungen, sofern möglich

Ähnlich den für Kraftfahrzeuge geltenden Vorschriften der Verordnung über allgemeine Sicherheit, für die von der UN/ECE gleichwertige technische Normen festgelegt wurden, sollten die Bestimmungen der EG-Richtlinien aufgehoben und durch Verweise auf diese internationalen Normen ersetzt werden. Diese Option könnte unterschiedlich ausgestaltet werden, wobei jede der nachstehenden Formen zu prüfen wäre:

- komplette Verweise, bei denen der gesamte Text kopiert und von der EU veröffentlicht wird;
- einfache feste (statische) Verweise, bei denen die EG-Rechtsvorschriften auf eine datierte internationale Vorschrift Bezug nehmen;
- allgemeine (dynamische) Verweise, bei denen die EG-Rechtsvorschriften auf eine Vorschrift einer internationalen Normungsorganisation Bezug nehmen, aber kein Datum angegeben wird (Aktualisierungen werden berücksichtigt).
- Im Hinblick auf die Rechtssicherheit und die Kontrolle über die EU-Rechtsvorschriften ist die letzte Möglichkeit (dynamische Verweise) nicht akzeptabel; sie wurde nicht näher in Betracht gezogen.

c) Option 3: Die Verwendung von Verweisen auf alle relevanten internationalen Normen

Ähnlich wie Option b), jedoch sind hierbei auch Verweise auf OECD, CEN/CENELEC und ISO möglich. Die OECD hat so genannte *Codes* für Überrollschutzsysteme, die von der UN/ECE nicht bereitgestellt werden; in anderen Fällen existieren lediglich Normen von CEN/CENELEC oder ISO.

4.3. Vollendung des Binnenmarktes

a) Option 1: Keine Änderung der bisherigen Politik

Der Geltungsbereich der Rahmenrichtlinie würde nicht verändert und das EU-Typgenehmigungsverfahren für das vollständige Fahrzeug wäre weiterhin freiwillig, wobei es de facto für die Klassen T4, T5, C, R und S nicht zur Verfügung stünde. Die technischen Anforderungen blieben unverändert und es müssten die unterschiedlichen nationalen Typgenehmigungsanforderungen eingehalten werden, um eine nationale Typgenehmigung in den einzelnen Mitgliedstaaten der EU zu erhalten und einen Zugang zu diesen Märkten zu schaffen.

- b) Option 2: **Vervollständigung** der EU-Typgenehmigungsanforderungen und Einführung eines verpflichtenden EU-Typgenehmigungsverfahrens für alle Fahrzeugklassen

Die Rechtsvorschriften zu den EU-Typgenehmigungsverfahren werden für alle bislang nicht (vollständig) erfassten Klassen ergänzt. Die fehlenden technischen Genehmigungskriterien für bestimmte Teilbereiche würden eingesetzt. Das EU-Typgenehmigungsverfahren für das vollständige Fahrzeug würde für alle von der Rahmenrichtlinie erfassten Klassen **verbindlich** eingeführt, woraufhin Fahrzeuge der Klassen T4, T5, C, R und S keine nationalen Typgenehmigungsverfahren mehr durchlaufen müssten: Sofern sie die Anforderungen des EU-Typgenehmigungsverfahrens erfüllen, können sie auf allen Märkten angeboten werden.

- c) Option 3: **Vervollständigung** der EU-Typgenehmigungsanforderungen, wobei die EU-Typgenehmigung für das vollständige Fahrzeug **auf freiwilliger Basis für bestimmte Klassen** angewendet werden kann (T4, T5, C, R und/oder S)

Wie in Option 2 würden die EU-Rechtsvorschriften vervollständigt, wobei für diese Klasse das EU-Typgenehmigungsverfahren für das vollständige Fahrzeug freiwillig bleiben würde. Auf diese Weise könnten sich Hersteller zwischen einer nationalen Typgenehmigung je Mitgliedstaat und einem EU-Typgenehmigungsverfahren für das vollständige Fahrzeug entscheiden, wobei die zweite Möglichkeit wohl höhere Kosten mit sich brächte, jedoch den Zugang zum gesamten Binnenmarkt ermöglichen würde. Herstellern wäre der Anreiz geboten, sich für die Lösung mit den höchsten Gewinnerwartungen zu entscheiden.

Eine Alternative, die von vielen Interessengruppen geäußert wurde, wäre, bestimmte Anforderungen als Teil dieser Möglichkeit verpflichtend vorzuschreiben. Unter anderem wurden folgende Bereiche vorgeschlagen: Bremsen, Beleuchtung und Kennzeichnungen. Dadurch würden diese Aspekte innerhalb Europas vereinheitlicht und wichtige Elemente der Verkehrssicherheit auf einem vertretbaren Mindestmaß vereinheitlicht. Bezüglich der Abgasemissionen ist dies bereits für alle Zugmaschinen der Fall.

5. FOLGENABSCHÄTZUNG

5.1. Vereinfachung I: Vereinfachung des bestehenden Rechtsrahmens (durch Aufhebung bestehender Richtlinien)

Der Vorschlag zu einer Änderung der Verordnungen wurde vom Parlament und von Interessengruppen eingebracht; viele äußerten Kritik an der sinnlosen Komplexität des Formats des bestehenden Rechtsrahmens und forderten die Kommission auf, diese Situation anzugehen.

Das Typgenehmigungssystem wird allgemein unterstützt, muss aber aktualisiert werden.

Der Wechsel von Richtlinien zu Verordnungen als Teil eines Zwei-Ebenen-Konzepts erweist sich eindeutig als kosteneffektiv, da sich die Investitionskosten des Wechsels nach 3 bis 4 Jahren amortisieren würden.

Der Vereinfachungsprozess wird von den Interessengruppen begrüßt, obwohl einige darauf bestanden, dass andere Themenbereiche vorrangig behandelt werden müssten (z. B. der Ausschluss von Zugmaschinen aus der Maschinen-Richtlinie).

Die Entscheidung zwischen zwei oder mehreren Verordnungen kann nicht vom Standpunkt der Kosten-Nutzen-Rechnung getroffen werden, sondern sollte auf praktischen Überlegungen basieren.

5.2. Vereinfachung II: Bessere Regulierungskapazität durch den zukünftigen Rechtsrahmen (durch ein neues Zwei-Ebenen-Konzept, das mit Verweisen auf internationale Normen arbeitet)

Eine Verwendung „weltweit“ akzeptierter Normen, die im Rahmen der öffentlichen Anhörung auf weitreichende Unterstützung seitens der Interessengruppen stieß und auch in der Verordnung über allgemeine Sicherheit für Kraftfahrzeuge Anwendung findet, kommt der Industrie zugute, da zugelassene Produkte auf sehr breiter Ebene angeboten werden können.

Der wichtigste Vorteil dabei ist, dass die Rechtsvorschriften durch die Streichung sinnloser Wiederholungen vereinfacht werden. Dies wird allen von diesen Rechtsvorschriften betroffenen Gruppen zugute kommen, seien dies nationale Behörden, die für die Typgenehmigung zuständig sind, oder Hersteller, deren Fahrzeugtypen diesen Anforderungen entsprechen müssen. Vor allem werden KMU davon profitieren, da diesen nur begrenzte Mittel für rechtliche Fragen zur Verfügung stehen.

Im Hinblick auf den Bedarf an Übersetzungen zeigt die Untersuchung, dass keine großen Vorteile zu erwarten sind, da derartige Dokumente aus Gründen der Rechtssicherheit in allen Amtssprachen der Gemeinschaft zur Verfügung stehen müssen. Die UN/ECE und die OECD veröffentlichen ihre Dokumente nur auf Französisch und Englisch, daher muss sich die Union der Übersetzung in alle anderen Sprachen annehmen (im Vergleich zur aktuellen Situation, in der eine einzige Sprachfassung vorhanden ist und in alle anderen Sprachen übersetzt wird, würde eine Übersetzung entfallen).

Eine geringe Kosteneinsparung kann durch eine Einschränkung der Teilnahme an internationalen Konferenzen erreicht werden.

Eine Senkung der Kosten für Typgenehmigungen scheint möglich, wenn auch nur in begrenztem Ausmaß. Heutzutage gibt es für einige Bauteile (wie Frontscheinwerfer) mehr als eine Zulassung (Dokumentensatz und Kennzeichnung), wodurch zusätzliche Kosten entstehen. Durch die Vermeidung nutzloser Wiederholungen würde eine solche Begrenzung der internationalen Rechtsvorschriften gleichzeitig einen Vorteil für die Behörden mit sich bringen, die diese anwenden müssen.

In der Verordnung sollte es bei jedem Verweis auf internationale Normen die Möglichkeit geben, dass die EU unabhängig handeln kann, um gegebenenfalls Änderungen vorzunehmen.

Die bestehende Abgasemissions-Richtlinie für Zugmaschinen ist hierbei ein Sonderfall. Da der technische Inhalt bereits an die Richtlinie 97/68/EG für mobile Maschinen und Geräte angepasst wurde, wird es als Vereinfachung betrachtet, wenn die Zugmaschinen-Richtlinie aufgehoben und voller Bezug auf die Richtlinie 97/68/EG genommen würde, ohne dass sich dabei der technische Inhalt ändert.

Alles in allem ergibt die Bewertung einen leichten Vorteil zugunsten der Verweise auf internationale Normen.

5.3. Vollendung des Binnenmarktes

Der derzeit unvollständige Status der Richtlinien führt dazu, dass zusätzliche nationale Rechtsvorschriften erforderlich sind. Eine Vervollständigung des Gemeinschaftsverfahrens und die verpflichtende Anwendung dieses Systems könnte dies verändern und langfristig Vorteile mit sich bringen. Die Vervollständigung an sich wird als positiv erachtet, auch wenn sich gezeigt hat, dass

eine verpflichtende Anwendung erhebliche und unerwünschte Kosten für die Industrie und vor allem für viele KMU mit sich brächte. Diese hängen von den Fahrzeugklassen ab und von den Möglichkeiten, „Typgenehmigungen für Kleinserien“ durchzuführen. In der vorliegenden Rahmenrichtlinie sind bereits ähnliche Dispositionen enthalten, die Herstellern und nationalen Behörden die Anwendung einfacherer und günstigerer Genehmigungsverfahren ermöglichen, während die Fahrzeuge dabei einen entsprechend hohen Sicherheitsgrad vorweisen müssen.

Falls das System für bestimmte Klassen auf freiwilliger Basis weiterbestehen würde, könnte das Schutzniveau auf einem bestimmten Markt geringer ausfallen als auf anderen Märkten. Gleichzeitig müssten die Mitgliedstaaten die nationalen Rechtsvorschriften beibehalten. Für Hersteller wäre es die günstigste Lösung, ihre Produkte nur auf wenigen Märkten anzubieten. Dies wäre besonders für KMU vor allem in den Bereichen Anhänger und gezogene Maschinen von Bedeutung.

6. VERGLEICH DER OPTIONEN UND SCHLUSSFOLGERUNGEN

Zusammenfassung der Auswirkungen verschiedener Optionen für alle Ziele

Ziel	Politikoptionen	Kriterien					Schlussfolgerung	
		Effektivität		Effizienz		Kohärenz		
1 – Vereinfachung des bestehenden Rechtsrahmens (durch Aufhebung bestehender Richtlinien)	1 – Keine Änderung der bisherigen Politik	0		0		~		0
	2 - Ersetzen des bestehenden Rahmens durch zwei Verordnungen	Vereinfachung des Rechtsrahmens	+	Investitionskosten	–	überdurchschnittlich	+	.
				geringes Risiko der Verschiebung dringender Angelegenheiten	–			
				langfristig zu erwartende Kostensenkung	+			
				ein Prozess, mit dem kommende technische Entwicklungen schnell eingebunden werden können	+			
	3 - Ersetzen des aktuellen Rahmens durch eine begrenzte Anzahl thematischer Verordnungen	Vereinfachung des Rechtsrahmens	+	Investitionskosten	–	noch positiver (mehr Klarheit für die Industrie)	+	.
				geringes Risiko der Verschiebung dringender Angelegenheiten	–			
				einfachere Anwendung	+	Vereinfachungs- und Rationalisierungseffekte: für Experten kohärenter	+	
				langfristig zu erwartende Kostensenkung	+			

				Durchführungsmaßnahmen werden kurzfristig angenommen	+	für Experten kohärenter		
--	--	--	--	---	---	-------------------------	--	--

Ziel	Politikoptionen	Kriterien						Ergebnis	
		Effektivität		Effizienz		Kohärenz			
2 – Vereinfachung: Verbesserte Anpassungsmöglichkeiten an den zukünftigen Besitzstand (durch ein neues Zwei-Ebenen-Konzept, das sich auf internationale Normen bezieht)	1 – Keine Änderung der bisherigen Politik	0		0		0		0	
	2 - Verwendung von Verweisen auf UN/ECE-Regelungen	Vereinfachung	+	etwas geringere Kosten und weniger Verwaltungsaufwand		+	Klarere Bedingungen für Industrie und Behörden	+	.
		Verminderung von Wiederholungen	+	Verbesserte Verwaltung von Verfahren		+			
				UN/ECE-Dokumente müssen genau wie EG-Rechtsvorschriften übersetzt werden		0			
				Potenzielles Risiko der Abschwächung der Anforderungen		–			
	3 - Verwendung von Verweisen auf alle relevanten internationalen Normen	Vereinfachung	++	OECD-Dokumente müssen genau wie EG-Rechtsvorschriften und UN/ECE-Texte übersetzt und veröffentlicht werden		0	wie in 2.2		.
		Verminderung von Wiederholungen	++	geringere Kosten und weniger Verwaltungsaufwand		+			
				Verbesserte Verwaltung von Verfahren		+			
				Potenzielles Risiko der Abschwächung der Anforderungen		-			

Ziel	Politikoptionen	Kriterien				Ergebnis	
		Effektivität		Effizienz			Kohärenz
3 - Vollendung des Binnenmarktes	1 – Keine Änderung der bisherigen Politik	0		0		0	0
	2 - Vervollständigung der EU-Typgen.-Anforderungen und verpflichtende EU-Typgen.-Verfahren für alle Fahrzeugklassen	Vollendung des Binnenmarktes (verpflichtend)	+	hohe Kosten der neuen Anforderungen für T4.2, T5, R und S	–		0
				Zugang zu einem größeren Markt bei geringerem Verwaltungsaufwand	+		
				neue bestimmte technische Anforderungen werden benötigt	-		
				mehr Verkehrssicherheit	+		
				Vorzüge des harmonisierten Systems	+		
	3 - Vervollständigung der EU-Typgen.-Anforderungen; EU-Typgen.-Verfahren bleiben für einige Klassen freiwillig (T4, T5, C, R und/oder S)	Vollendung des Binnenmarktes (freiwillig)	+	Ermöglicht offenen Markt mit günstigster Möglichkeit	+		.
				neue besondere technische Anforderungen werden benötigt	-		
				mehr Verkehrssicherheit	+		
				Vorzüge des harmonisierten Systems	+		

Zusammenfassend betrachtet, wäre die bevorzugte Option eine Vereinfachung der Rechtsvorschriften durch die Einführung einer im Rahmen der Mitentscheidung erlassenen Verordnung mit einer begrenzten Anzahl an im Ausschussverfahren erlassenen Durchführungsverordnungen; dabei würde so weit wie möglich Bezug auf Normen der UN/ECE, OECD, ISO und CEN/CENELEC genommen; die technischen Bestimmungen könnten, wie bereits in der Rahmenrichtlinie vorgesehen, vervollständigt werden; einige Vorschriften für die Verkehrssicherheit sollten obligatorisch werden (wie es bei den Abgasnormen für alle Zugmaschinen bereits der Fall ist).

7. ÜBERWACHUNG UND BEWERTUNG

Es ist kein spezielles System vorgesehen, aber die Arbeitsgruppe der Kommission zu landwirtschaftlichen Zugmaschinen wird mit der Folgearbeit der Durchführungsmaßnahmen betraut.

ANHANG

Ziel 1: Vereinfachung des Rechtsrahmens durch ein Zwei-Ebenen-Konzept					
Indikatoren	Option 1		Option 2		Option 3
	Kein Strategiewechsel		Ersetzen des aktuellen Rahmens durch 2 Verordnungen		Ersetzen des aktuellen Rahmens durch [4] Verordnungen
Kosten					
Jährliche Kosten für die EU-27	29 160 EUR bis 2 435 400 EUR Durchschnitt: 533 993 EUR		7 560 EUR bis 1 217 700 EUR Durchschnitt: 320 153 EUR		
Investitionskosten			18 225 EUR bis 3 653 100 EUR Durchschnitt: 909 225 EUR		
Kostenvorteile					
Kostenvorteil insgesamt (Kosten beinhalten einen Zuschlag von 2 % pro Jahr und einen Abzinsfaktor von 3,5 %)		Jahr	Untergrenze	Durchschnittswerte	Obergrenze
		1	3 375 EUR	- 695 385 EUR	- 2 435 400 EUR
		5	86 690 EUR	129 430 EUR	2 261 461 EUR
		10	184 219 EUR	1 094 970 EUR	7 759 675 EUR

KOSTENVORTEILE IM VERGLEICH (TABELLE)

Ziel 2: Vereinfachung durch Verwendung internationaler Normen			
Indikatoren	Option 1	Option 2	Option 3
	<i>Kein Strategiewechsel</i>	<i>Die Verwendung von Verweisen auf UN/ECE-Regelungen, sofern möglich.</i>	<i>Verwendung von Verweisen auf alle relevanten internationalen Normen</i>
Kosten			
Kosten der Typgenehmigung	Ungefähre Kosten pro Typ (Bauteil) im Durchschnitt: 15 000 EUR Die Kosten eines Typgenehmigungsverfahrens für vollständige Fahrzeuge können über		

	100 000 EUR betragen		
Übersetzungskosten			
Jährliche Kosten für Teilnahme an Konferenzen	Geschätzte Kosten pro Jahr für die Teilnahme an Konferenzen der EU, UN/ECE, OECD, ISO & CEN: 1 135 085 EUR (von 310 536 EUR bis 2 608 200 EUR)		Geschätzte Kosten pro Jahr für die Teilnahme an Konferenzen im Bezug auf bestehende Normen 1 078 331 EUR (von 279 482 EUR bis 2 608 200 EUR)
Investitionskosten für die EU-27			909 225 EUR (von 18 225 EUR bis 3 653 100 EUR)
Kostenvorteile			
Jährliche Kosteneinsparung bei Typgenehmigung			0
Jährliche Einsparungen hinsichtlich Teilnahme an Konferenzen			31 054 EUR (von 0 EUR bis 56 754 EUR)
Übersetzungen			0

Ziel 3: Vervollständigung des Rechtsrahmens				
Indikatoren	Option 1	Option 2		Option 3
	Kein Strategiewechsel	Vervollständigung der EU-Typgenehmigungsanforderungen und Einführung eines verpflichtenden EU-Typgenehmigungsverfahrens für alle Fahrzeugklassen		Vervollständigung der EU-Typgen.-Anforderungen, aber EU-Typgenehmigungsverfahren für vollständige Fahrzeuge bleiben für einige Klassen freiwillig (T4, T5, C, R und S)
Kosten				
Geschätzte Durchschnittskosten pro Fahrzeugklasse (1)		T4.1	0 EUR	ähnlich Option 2
		T4.2	112 500 000 EUR	
		T4.3	0 EUR	
		T5	40 625 000 EUR	
		C	0 EUR	
		R	200 195 313 EUR	
		S	257 812 500 EUR	
Geschätzte jährliche Verwaltungskosten im Durchschnitt (2)		36 190 000 EUR		
Gesamtkosten (1+2)		647 322 813 EUR (von 364 440 000 EUR bis 996 565 000 EUR)		
Durchschnittliche Investitionskosten ⁴ für die EU-27		32 980.000 EUR* (von 3 860 000 EUR bis 62 100 000 EUR)		
Kostenvorteile				
Geschätzte Einsparungen von Kosten aufgrund von Unglücksfällen		50 750 409 EUR		
Geschätzte durchschnittliche Kostenvorteile insgesamt (Kosten beinhalten einen Zuschlag von 2 % pro Jahr und einen Abzinsfaktor von 3,5 %)		Jahr 1: - 629 552 403 EUR		
		Jahr 5: - 3 057 835 295 EUR		
		Jahr 10: - 5 900 418 586 EUR		
Kostenvorteile durch Normierung (Käuferersparnis)		Klasse T4.2: Kostenvorteil von 22 500 000 EUR (Durchschnitt)		
		bei 9 000 angemeldeten Fahrzeugen pro Jahr		
		Klasse R: Kostenvorteil von 68 750 000 EUR (Durchschnitt)		

		bei 125 000 angemeldeten Fahrzeugen pro Jahr Klasse S: Kostenvorteil von 812 500 000 EUR (Durchschnitt) bei 500 000 angemeldeten Fahrzeugen pro Jahr
--	--	--