



Brüssel, den 17.5.2018
SWD(2018) 191 final

ARBEITSUNTERLAGE DER KOMMISSIONSDIENSTSTELLEN

ZUSAMMENFASSUNG DER FOLGENABSCHÄTZUNG

Begleitunterlage zum

**Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die
Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von
Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge im
Hinblick auf ihre allgemeine Sicherheit und den Schutz der Fahrzeuginsassen und von
ungeschützten Verkehrsteilnehmern, zur Änderung der Verordnung (EU) 2018/... und
zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 78/2009, (EG) Nr. 79/2009 und (EG)
Nr. 661/2009**

{COM(2018) 286 final} - {SEC(2018) 270 final} - {SWD(2018) 190 final}

Zusammenfassung

Folgenabschätzung der *Änderung der die allgemeine Sicherheit betreffenden Verordnung (EG) Nr. 661/2009 und der den Fußgängerschutz betreffenden Verordnung (EG) Nr. 78/2009*

HINWEIS: Bitte beachten Sie, dass die Gesamtlänge der Zusammenfassung zwei Seiten (von ungefähr 1500 Zeichen/Seite) nicht übertreffen darf.

A. Handlungsbedarf

Warum? Um welche Problematik geht es? Maximal 11 Zeilen

Die EU verfolgt bei der Straßenverkehrssicherheit ein integriertes Konzept (z. B. Durchsetzung, Fahrausbildung, Infrastruktur und Fahrzeugsicherheit). Seit 2001 hat sich die Zahl der Straßenverkehrsunfälle bedeutsam reduziert. In jüngerer Zeit ist jedoch eine Stagnation festzustellen. Einige Mitgliedstaaten melden gar eine über mehrere aufeinanderfolgende Jahre verlaufende Zunahme. Es ist zu erwarten, dass die Wirkungen des gegenwärtigen Vorgehens ohne neue Initiativen zur allgemeinen Straßenverkehrssicherheit mit dem steigenden Verkehrsaufkommen nicht Schritt halten können. Mit weiterhin über 26 000 jährlichen Verkehrstoten und nahezu 250 000 ernsthaft Verletzten müssen in diesem Bereich neue Maßnahmen in Betracht gezogen werden. Was die Straßenverkehrsteilnehmer betrifft, so sind insbesondere die Schwächeren unter ihnen, wie Fußgänger, Fahrradfahrer, kleine und ältere Menschen, besser zu schützen. Weitere Aufmerksamkeit verdienende Themen sind beispielsweise Ausnahmen bei den Crashtests von großen Sportnutzfahrzeugen (SUVs) und die erwartete Elektrifizierung der Fahrzeugflotte und damit verbundene Sicherheitsrisiken. Allgemein können solche Ziele durch Verbesserungen in mehreren Maßnahmenbereichen (z. B. Infrastruktur, Ausbildung) und für die hier genannte spezielle Initiative durch bessere, die Fahrzeugsicherheit unterstützende Eigenschaften erreicht werden, unter der Voraussetzung, dass hierbei für alle einschlägigen Fahrzeugklassen in konsistenter Weise vorgegangen wird.

Was soll mit dieser Initiative erreicht werden? Maximal 8 Zeilen

Allgemeine Zielsetzung: Entweder soll auf vollständige Vermeidung von Unfällen abgezielt und somit ihre Gesamtzahl vermindert werden, oder die Unfallschwere nicht vermiedener Unfälle ist zu senken, so dass die Zahl von Unfalltoten und Schwerverletzten auf jeden Fall reduziert wird.

Einzelziel 1: Durchführung solcher Maßnahmen für Unfälle zwischen Fahrzeugen oder zwischen Fahrzeugen und anderen Hindernissen.

Einzelziel 2: Durchführung solcher Maßnahmen für Unfälle zwischen Fahrzeugen und Fußgängern/Radfahrern.

Worin besteht der Mehrwert des Tätigwerdens auf EU-Ebene? Maximal 7 Zeilen

Würden die Maßnahmen zur Lösung von Problemen der Sicherheit im Straßenverkehr von den Mitgliedstaaten einzeln auf nationaler Ebene durch Einführung spezieller, nicht harmonisierter zusätzlicher Vorschriften für die Sicherheit von Kraftfahrzeugen vorgenommen, ergäbe sich die Gefahr, dass in der Union Hindernisse für den freien Verkehr mit Kraftfahrzeugen entstehen, was sich sowohl für Bürger als auch Wirtschaftsbeteiligte nachteilig auswirken sollte. Zudem ermöglicht ein Handeln im Rahmen des dritten Mobilitätspakets auf EU-Ebene gemeinsam mit anderen Maßnahmen der EU zur Straßenverkehrssicherheit ein wirksameres integriertes Konzept.

B. Lösungen

Welche gesetzgeberischen und sonstigen Optionen wurden erwogen? Wird eine Option bevorzugt?

Warum? Maximal 14 Zeilen

Es wurden drei, ihrer Art nach kumulative gesetzgeberische Optionen betrachtet, wohingegen ein Selbstregulierungsansatz bereits in einem frühen Stadium verworfen worden war. Andere als gesetzgeberische Optionen wurden nicht erwogen. Die betrachteten Optionen sind:

- 1) Verallgemeinerung ausgereifter und weit verbreiteter Sicherheitsvorrichtungen
- 2) Einführung weit verbreiteter und allgemein weniger verfügbarer Sicherheitsvorrichtungen als Standardausrüstung
- 3) Einführung eines kompletten, Innovationen fördernden Satzes von Sicherheitsvorrichtungen

Alle Optionen betreffen verschiedene Punkte der Gesetzgebung zur Fahrzeugsicherheit, die jeweils ein besonderes Sicherheitsproblem behandeln, wobei Option 1 am wenigsten und Option 3 am meisten Sicherheitsthemen anspricht. Allgemein betrifft die erste Option wirksame Maßnahmen und Technologien, die an

einer Reihe gängiger Fahrzeuge bereits weitgehend verfügbar sind. In der zweiten Option werden zudem mögliche Technologien betrachtet, bei deren Anwendung die Fahrzeughersteller über das derzeit auf dem Markt für Fahrzeuge oberhalb der untersten Preisklasse verfügbare leicht hinausgehen müssen. Vorzugswahl für alle Fahrzeugklassen ist Option 3. Von dieser Option wird erwartet, dass sie die Anzahl von Todesopfern und Schwerverletzten unter Fahrzeuginsassen, Fußgängern und Radfahrern am stärksten reduziert, und dies bei insgesamt annehmbaren Gesamtkosten. Sie sichert zudem ein einheitliches, nicht diskriminierendes Vorgehen gegenüber allen Fahrzeugklassen.

Wer unterstützt welche Option? Maximal 7 Zeilen

Die Kraftfahrzeughersteller bevorzugen klar die Option 1, welche sich auf neue Fahrzeugmodelle am wenigsten auswirken würde, jedoch insbesondere für leichte Fahrzeuge annehmbare Vorteile für die Sicherheit mit sich brächte. Sie könnten auch Option 2 befürworten, einige Maßnahmen ausgenommen, deren Wirksamkeit ihnen fraglich erscheint. Option 3 wird vom Europäischen Parlament, den Mitgliedstaaten, Interessengruppen für Verkehrssicherheit, den Zulieferern und, wie es aussieht, auch der breiten Öffentlichkeit unterstützt.

C. Auswirkungen der bevorzugten Option

Worin bestehen die Vorteile der bevorzugten Option bzw. der wesentlichen Optionen? Maximal 12 Zeilen

Für den Bewertungszeitraum (2021–2037) werden bei Befolgung der bevorzugten Option 3 gegenüber den Auswirkungen eines Szenarios ohne jegliche gesetzgeberische Maßnahmen zur Erhöhung der an die Sicherheit der Fahrzeuge gestellten Anforderungen folgende Auswirkungen erwartet:

Vermiedene Verkehrstote: 24 794, darunter 16,0 % weniger Fahrzeuginsassen (durch Frontal-, Seiten- und Heckaufprall) und 14,4 % weniger Fußgänger und Radfahrer (nach Stoß gegen Frontseite, Seite oder Rückseite eines Fahrzeugs).

Vermiedene Schwerverletzte: 140 740

Barwertvorteil: 72,8 Mrd. EUR

Die Auswirkungen der bevorzugten Option auf Fahrzeugbenutzer, Fußgänger, Radfahrer, Ausrüstungshersteller und Mitgliedstaat werden in allen Fällen als stark positiv bewertet.

Im Vergleich zu den anderen Optionen sind die Auswirkungen auf die Sicherheit der Fahrzeuginsassen und den Schutz von Fußgängern und Radfahrern bedeutsam stärker. Der Zulieferindustrie entstehen aus dem verbesserten Sicherheitssystem und dem Verkauf von Komponenten Vorteile und es wird zu Innovation, Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten angeregt. Verbraucher könnten von niedrigeren Versicherungsprämien profitieren. Mitgliedstaaten könnten weniger Notfalldienste benötigen und eine Reduzierung von Verkehrsstaus erfahren.

Welche Kosten entstehen bei der bevorzugten Option bzw. den wesentlichen Optionen? Maximal 12 Zeilen

Für den Bewertungszeitraum (2021 – 2037) werden bei Befolgung der bevorzugten Option 3 folgende Auswirkungen erwartet:

Barwert der Kosten: 57,4 Mrd. EUR

Die Auswirkungen der bevorzugten Option auf die Fahrzeughersteller wird wegen den an diese zur Verbesserung der Sicherheit der Fahrzeuge gestellten Anforderungen und damit verbundenen Kosten als stark negativ beurteilt.

Die den Fahrzeugherstellern anfänglich entstehende, sich dann mit der Zeit verringernde Kostensteigerung wird pro Personenkraftwagen auf 516, pro leichtem Nutzfahrzeug auf 521, pro Omnibus auf 970 und pro Lastkraftwagen auf 1013 EUR geschätzt. Nach aus der Vergangenheit vorliegenden Daten ist es unwahrscheinlich, dass diese Kosten in voller Höhe an den Endverbraucher weitergegeben werden können. Jedoch können den Fahrzeugbenutzern höhere Reparaturkosten entstehen.

Worin bestehen die Auswirkungen auf Unternehmen, KMUs und Kleinstunternehmen? Maximal 8 Zeilen

Für KMUs werden keine wesentlichen Auswirkungen erwartet, obwohl einige, der Wertschöpfungskette der Zuliefererindustrie angehörige Unternehmen von einer erhöhten Nachfrage profitieren könnten. Fahrzeuge erwerbenden KMUs könnten höhere Anschaffungskosten entstehen, was jedoch nicht erwartet wird (siehe oben). KMUs, welche in leichten Nutzfahrzeugen Personal, Werkzeuge, Packungen usw. transportieren, werden von den geforderten Leistungen zur Fahrzeugsicherheit auf einheitlichem Niveau profitieren.

Hat die Initiative nennenswerte Auswirkungen auf die nationalen Haushalte und Behörden? Maximal 4 Zeilen

Nennenswerte Auswirkungen auf die nationalen Haushalte und Behörden werden nicht erwartet.

Wird es andere nennenswerte Auswirkungen geben? Maximal 6 Zeilen

Nein. Zwar werden von der Initiative einige Umweltauswirkungen erwartet, welche jedoch nicht bedeutsam sein sollten.

D. Folgemaßnahmen

Wann wird die Maßnahme überprüft? Maximal 4 Zeilen

Um die neue Regelung zukunftsfähig zu machen, scheint es angebrachter, jegliche Überprüfung dieser Vorschriften zur Fahrzeugsicherheit auf dynamischere Weise anzugehen, das heißt, in Verbindung mit den technischen Fortschritten insgesamt und dem Eintreten neuer Sicherheitsanforderungen. In diesem Zusammenhang tragen die durch die UNECE erfolgenden Entwicklungen internationaler Regulierungsverfahren und die häufig benötigten Anpassungen dieser Regelungen dazu bei diesen Überprüfungsprozess automatisch anzustoßen.