

19.09.91

EG - In - U - VP

Unterrichtung

durch die Bundesregierung

Vorschlag für eine Richtlinie des Rates über Einbau und
Benutzung von Geschwindigkeitsbegrenzern für bestimmte Kraft-
fahrzeugklassen in der Gemeinschaft

KOM(91) 291 endg.; Ratsdok. 8046/91

553/91

KEP-AE-Nr.: 912271

Übermittelt vom Bundesminister für Wirtschaft am 19. September 1991 gemäß Artikel 2 des Gesetzes zur Einheitlichen Europäischen Akte (BGBl. II 1986 S. 1102 f.).

Die Vorlage ist vom Herrn Präsidenten der Kommission der Europäischen Gemeinschaften am 31. Juli 1991 dem Herrn Präsidenten des Rates der Europäischen Gemeinschaften übermittelt worden.

Das Europäische Parlament und der Wirtschafts- und Sozialausschuß werden an den Beratungen beteiligt.

Die Kommission strebt die Beschlußfassung durch den Rat im Dezember 1991 an.

BEGRÜNDUNG

Einleitung

1. Dieser Vorschlag für eine Richtlinie des Rates betrifft die einheitliche Verwendung von Geschwindigkeitsbegrenzern für schwere Lastfahrzeuge und Kraftomnibusse, die auf den Straßen der Gemeinschaft eingesetzt werden.
2. In einigen Mitgliedstaaten (F und UK) sind Geschwindigkeitsbegrenzer bereits für bestimmte Fahrzeugklassen vorgeschrieben, während andere Mitgliedstaaten (z.B. NL oder UK) erwägen, eine solche Verpflichtung einzuführen bzw. auszuweiten.

Diese nationalen Rechtsvorschriften werden mit den positiven Auswirkungen von Geschwindigkeitsbegrenzern auf die Sicherheit im Straßenverkehr, den Kraftstoffverbrauch und die Umwelt begründet. Da für diese Vorrichtungen zur Zeit jedoch unterschiedliche Geschwindigkeiten zugrunde gelegt werden und Geschwindigkeitsbegrenzer nur für einen Teil der in der Gemeinschaft gefahrenen Fahrzeuge derselben Fahrzeugklasse vorgeschrieben sind, werden die positiven Auswirkungen verringert und wird der Wettbewerb zwischen Unternehmen im Güter- und Personenkraftverkehr, die Lastkraftwagen und Kraftomnibusse mit oder ohne Geschwindigkeitsbegrenzer einsetzen, verzerrt.

Daher sind gemeinschaftliche Rechtsvorschriften zum harmonisierten Einsatz von Geschwindigkeitsbegrenzern für die meist im internationalen Verkehr verwendeten Fahrzeuge gerechtfertigt.

Unter Berücksichtigung der Rentabilität, der Verfügbarkeit von Geschwindigkeitsbegrenzern und der eingangs genannten Wettbewerbsverzerrung im Langstreckenverkehr ist der Vorschlag auf folgende in Anhang I der Richtlinie 70/156/EWG⁽¹⁾ definierte Kraftfahrzeugklassen beschränkt:

- Klasse M₃: Fahrzeuge für Personenbeförderung mit mehr als acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz und einem Höchstgewicht von über 5 Tonnen;
- Klasse N₃: Fahrzeuge für Güterbeförderung mit einem Höchstgewicht von über 12 Tonnen.

Eine weitere Ausdehnung des Vorschlags auf leichtere Nutzfahrzeugklassen kann auf der Grundlage künftiger Erfahrungen in Erwägung gezogen werden.

(1) ABI. Nr. L 42 vom 23.2.1970, S. 1.

Sonstige Kommissionsvorschläge auf diesem Gebiet

3. Die Kommission hat am 16. Januar 1989 einen Vorschlag für eine Richtlinie des Rates über harmonisierte Geschwindigkeitsbegrenzungen für alle Klassen von Straßenfahrzeugen, mit Ausnahme von Personenkraftwagen (KOM(88) 706), angenommen. In diesem Vorschlag werden für die verschiedenen Kraftfahrzeugklassen und Straßen (Innerhalb und außerhalb geschlossener Ortschaften, Autobahnen) abgestufte Geschwindigkeiten vorgeschrieben.

Da seitens einiger Mitgliedstaaten rechtliche Bedenken gegen gemeinschaftliche Rechtsvorschriften zu Sicherheitsaspekten des Verhaltens im Straßenverkehr vorgebracht wurden, wurde dieser Vorschlag vom Rat bislang nicht angenommen. Die hierin vorgeschlagenen Geschwindigkeitsbegrenzungen bilden jedoch jetzt die Grundlage für die vorgeschlagenen harmonisierten Werte für Geschwindigkeitsbegrenzer.

4. Die Kommission hat am 19. Juli 1991 einen Vorschlag angenommen, in dem die technischen Vorschriften für die EWG-Bauartgenehmigung von Geschwindigkeitsbegrenzern und für bestimmte Kraftfahrzeugklassen, die mit diesen Vorrichtungen ausgestattet sind, festgelegt werden (KOM(91) 240).

Nach Annahme dieses Vorschlags und nachdem die völlige Harmonisierung der Bauartgenehmigung in der Gemeinschaft wirksam wird, würden diese Geschwindigkeitsbegrenzer im Rahmen der laufenden Erneuerung des Fuhrparks schrittweise für Fahrzeuge der betreffenden Klassen in der Gemeinschaft eingeführt.

Dies würde jedoch immer noch bedeuten, daß für lange Zeit nur ein Teil der Fahrzeuge ein und derselben Klasse mit Geschwindigkeitsbegrenzern ausgestattet wäre.

Es ist offensichtlich, daß insbesondere im grenzüberschreitenden Güter- und Personenverkehr nur der allgemeine Einsatz von Geschwindigkeitsbegrenzern mit einheitlich festgelegten Geschwindigkeiten für alle Benutzer und Vollzugsbehörden annehmbar ist. Unterschiede bei der Höchstgeschwindigkeit, die im internationalen Verkehr eingesetzte Kraftfahrzeuge erzielen können, könnten den Wettbewerb verzerren und zu Frustration sowie Manipulationen an den eingebauten Geschwindigkeitsbegrenzern Vorschub leisten.

In technischer Hinsicht bezieht sich dieser Vorschlag völlig auf die technischen Vorschriften des Vorschlags für die Bauartgenehmigung, die wiederum auf internationalen Vorschriften und Gepflogenheiten beruhen.

Einfluß auf die Sicherheit im Straßenverkehr, den Kraftstoffverbrauch, die Umwelt und die Wirtschaftlichkeit der Beförderung

5. Die Geschwindigkeit, insbesondere in bezug auf die Verkehrs- und Wetterverhältnisse, wirkt sich wesentlich auf die Unfälle und ihre Folgen aus. Im allgemeinen nimmt die Schwere der Unfälle aus folgenden Gründen mit hohen Geschwindigkeiten zu:

- Je höher die Geschwindigkeit, desto kürzer die Reaktionszeit zur Unfallvermeidung;
- Je höher die Geschwindigkeit, desto länger der Bremsweg;
- Je höher die Geschwindigkeit oder je größer der Geschwindigkeitsunterschied zwischen an einem Unfall beteiligten Fahrzeugen, desto stärker der Aufprall;
- Je höher die Geschwindigkeit, desto mehr Wasser wird auf regennasser Straße aufgewirbelt und desto stärker ist die Sichtbehinderung.

Wegen des bislang begrenzten Einsatzes ist es schwierig, repräsentative Zahlen über den Zusammenhang zwischen der Verwendung von Geschwindigkeitsbegrenzern und der Sicherheit im Straßenverkehr zu nennen. Es ist jedoch offensichtlich, daß bei schweren Lastfahrzeugen und Kraftomnibussen die Verringerung weit überhöhter Geschwindigkeiten und unverhältnismäßig großer Geschwindigkeitsunterschiede auf Autobahnen den Verkehrsfluß verbessern, die Zahl potentiell gefährlicher Situationen vermindern und die Folgen von Unfällen abmildern. In diesem Zusammenhang wird erneut deutlich, daß der allgemeine Einsatz von Geschwindigkeitsbegrenzern bei diesen Fahrzeugen angestrebt werden sollte.

6. Die Kraftstoffeinsparung beim Einsatz von Geschwindigkeitsbegrenzern wird für die von diesem Vorschlag betroffenen Fahrzeugklassen (M₃ und N₃) auf zwischen 5 und 15 % (abhängig vom gegenwärtigen Geschwindigkeitsverhalten) geschätzt. Diese Schätzungen beruhen auf den Erfahrungen von Verkehrsunternehmern, die in ihrem Fuhrpark freiwillig Geschwindigkeitsbegrenzer eingeführt haben.

Diese Energieeinsparungen wirken sich auf die Umwelt und die Wirtschaftlichkeit der Beförderung positiv aus.

7. Da der CO₂-Ausstoß direkt mit dem Kraftstoffverbrauch steigt, werden diese Emissionen proportional verringert. CO₂ gehört zu den Substanzen, die für den Treibhauseffekt verantwortlich sind. Niedrigere Geschwindigkeiten außerhalb geschlossener Ortschaften vermindern ebenfalls die Stickoxidemission (NO_x). Stickoxid gehört zu jenen Substanzen, die den sauren Regen und das Sterben der Wälder in weiten Bereichen Europas verursachen.
8. Auf der Grundlage von Untersuchungen in den Niederlanden wurden die Auswirkungen auf die Wirtschaftlichkeit der Beförderung wie folgt berechnet:
 - Ein Geschwindigkeitsbegrenzer kostet ungefähr 1.000 ECU, wenn er nachträglich in ein schweres Lastfahrzeug oder einen Kraftomnibus eingebaut wird.
 - Die Energieeinsparungen lassen sich auf etwa 1.500 ECU pro Jahr veranschlagen.
 - Wegen gleichmäßigerer Geschwindigkeiten beim Fahren verringert sich die Reifenabnutzung um rund 30 %, was einer Einsparung von etwa 500 ECU pro Jahr entspricht.
 - Im allgemeinen wurden bei den Fahrtzeiten zwischen Fahrzeugen oder ohne Geschwindigkeitsbegrenzer keine wirklichen Unterschiede festgestellt.

Die genannten Zahlen zeigen, daß sich innerhalb eines Jahres die Kosten für einen Geschwindigkeitsbegrenzer amortisieren, weshalb eine Nachrüstung der meisten schweren Lastfahrzeuge und Kraftomnibusse zu rechtfertigen ist.

Damit Kosten und Nutzen zueinander in einem ausgewogenen Verhältnis stehen, wird vorgeschlagen, für Kraftfahrzeuge der Klassen M₃ und N₃, die nach dem 1. Januar 1985 zugelassen wurden, Geschwindigkeitsbegrenzer vorzuschreiben.

9. Inhalt des Vorschlags

- | | |
|-----------------|--|
| Artikel 1 | definiert die Kraftfahrzeugklassen, für die der Vorschlag gilt. |
| Artikel 2 und 3 | schreiben für den Einsatz dieser Kraftfahrzeuge Geschwindigkeitsbegrenzer mit einer harmonisierten Geschwindigkeitsbegrenzungswerten vor (100 km/h und 80 km/h). |
| Artikel 4 | bezieht sich auf den Vorschlag für eine Richtlinie des Rates über die EWG-Bauartgenehmigung für Geschwindigkeitsbegrenzer. |
| Artikel 5 | regelt die möglichen Ausnahmen von der vorgeschlagenen Richtlinie. |
| Artikel 6 | legt fest, daß die vorgeschlagene Richtlinie am 1. Oktober 1992 in Kraft tritt. |

Vorschlag für eine Richtlinie des Rates über Einbau und Benutzung von Geschwindigkeitsbegrenzern für bestimmte Kraftfahrzeugklassen in der Gemeinschaft

DER RAT DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, insbesondere auf Artikel 75,

auf Vorschlag der Kommission,

nach Stellungnahme des Europäischen Parlaments,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Ziel der gemeinsamen Verkehrspolitik ist unter anderem, einheitliche Regeln für den grenzüberschreitenden Verkehr in der Gemeinschaft festzulegen und die Abwicklung des Verkehrs zu erleichtern.

Die Zunahme des Straßenverkehrs und die damit verbundenen erhöhten Gefahren und schädlichen Auswirkungen stellen alle Mitgliedstaaten vor ernste Probleme der Verkehrssicherheit und des Umweltschutzes.

Aufgrund ihrer starken Motorleistung, die sie zur Überwindung von Steigungen benötigen, können schwere Lastfahrzeuge und Kraftomnibusse auf ebenen Straßen mit weit überhöhten Geschwindigkeiten fahren, für die andere Bauteile dieser Fahrzeuge, wie Bremsen und Reifen, nicht ausgelegt sind. Deshalb und aus Gründen des Umweltschutzes haben eine Reihe von Mitgliedstaaten für bestimmte Kraftfahrzeugklassen Geschwindigkeitsbegrenzer vorgeschrieben.

In der Richtlinie ... des Rates [Vorschlag der Kommission (KOM(91) 240)] wird daher für die EWG-Bauartgenehmigung bestimmter Klassen neuer Kraftfahrzeuge der Einbau von Geschwindigkeitsbegrenzern vorgeschrieben und technische Vorschriften für die EWG-Bauartgenehmigung solcher Vorrichtungen festgelegt.

Die günstigen Auswirkungen von Geschwindigkeitsbegrenzern auf die Umwelt, den Kraftstoffverbrauch und die Sicherheit im Straßenverkehr sollten durch einen verstärkten Einsatz dieser Vorrichtungen erhöht werden.

Um gleiche Wettbewerbsbedingungen zu gewährleisten, sollten die Vorschriften für die EWG-Bauartgenehmigung für neue Kraftfahrzeuge durch Bestimmungen ergänzt werden, die den Einbau und die Benutzung von Geschwindigkeitsbegrenzern mit einheitlichen Begrenzungswerten für alle ab einem bestimmten Zeitpunkt zugelassenen Kraftfahrzeuge bestimmter Klassen vorsehen.

Diese Vorschriften sollten zunächst nur für besonderes schwere Kraftfahrzeuge gelten, die meist im grenzüberschreitenden Verkehr eingesetzt werden, und anschließend, je nach den technischen Möglichkeiten und Erfahrungen in den Mitgliedstaaten, auf leichtere Kraftfahrzeuge ausgedehnt werden —

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

Im Sinne dieser Richtlinie gelten als „Kraftfahrzeuge“ alle selbstfahrenden Fahrzeuge mit mindestens vier Rädern und einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 25 km/h, die zu einer der folgenden in Anhang I der Richtlinie 70/156/EWG⁽¹⁾ definierten Klassen gehören und zur Teilnahme am Straßenverkehr bestimmt sind:

- Klasse M₃: Fahrzeuge für Personenbeförderung mit mehr als acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz und einem Höchstgewicht von über 5 Tonnen;
- Klasse N₃: Fahrzeuge für Güterbeförderung mit einem Höchstgewicht über 12 Tonnen.

Artikel 2

Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, daß Kraftfahrzeuge der Klasse M₃, die in einem Mitgliedstaat ab dem 1. Januar 1985 zugelassen wurden, nur dann im Straßenverkehr eingesetzt werden, wenn ein Geschwindigkeitsbegrenzer eingebaut ist, der die Höchstgeschwindigkeit auf 100 km/h begrenzt.

Artikel 3

Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, daß Kraftfahrzeuge der Klasse N₃, die in einem Mitgliedstaat ab dem 1. Januar 1985 zugelassen wurden, nur dann im Straßenverkehr eingesetzt werden, wenn ein Geschwindigkeitsbegrenzer eingebaut ist, der die Höchstgeschwindigkeit auf 80 km/h begrenzt.

⁽¹⁾ ABl. Nr. L 42 vom 23. 2. 1970, S. 1.

Artikel 4

Geschwindigkeitsbegrenzer gemäß den Artikeln 2 oder 3 müssen den technischen Vorschriften der [auf der Grundlage des Kommissionsvorschlags (KOM(91) 240) zu erlassenden] Richtlinie ... entsprechen.

Artikel 5

(1) Die Artikel 2 und 3 gelten nicht für

- Kraftfahrzeuge der Streitkräfte, des Zivilschutzes, der Feuerwehr und der Ordnungskräfte;
- Kraftfahrzeuge, die bauartbedingt nicht schneller als 80 km/h (Klasse N₃) oder 100 km/h (Klasse M₃) fahren können;
- Kraftfahrzeuge, die ausschließlich für Leistungen des öffentlichen Dienstes in Stadtgebieten eingesetzt werden.

(2) Die Mitgliedstaaten können nach vorheriger Genehmigung durch die Kommission weitere Fahrzeugklassen von den Artikeln 2 und 3 ausnehmen.

Artikel 6

(1) Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, um dieser Richtlinie bis zum 1. Oktober 1992 nachzukommen. Sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.

Wenn die Mitgliedstaaten diese Vorschriften erlassen, nehmen sie in diesen Vorschriften selbst oder bei deren amtlicher Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Sie regeln die Einzelheiten dieser Bezugnahme.

(2) Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission den Wortlaut der innerstaatlichen Rechtsvorschriften mit, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen.

Artikel 7

Diese Richtlinie ist an alle Mitgliedstaaten gerichtet.

Auswirkungen auf die Wettbewerbsfähigkeit und die Beschäftigung

I. Welches ist der Hauptgrund für die Einleitung dieser Maßnahme?

Mit diesem Vorschlag werden der Einbau und die Benutzung von Geschwindigkeitsbegrenzern vorgeschrieben, die bei schweren Lastfahrzeugen von über 12 Tonnen und bei Kraftomnibussen von über 5 Tonnen, die nach dem 1. Januar 1985 zugelassen wurden, die Geschwindigkeit auf harmonisierte Werte begrenzen.

Da diese Geschwindigkeitsbegrenzer in einigen Mitgliedstaaten vorgeschrieben sind und andere Mitgliedstaaten die Einführung aus Gründen der Sicherheit im Straßenverkehr, des Umweltschutzes und der Verringerung des Kraftstoffverbrauchs in Erwägung ziehen, ist eine Harmonisierung in diesem Bereich erforderlich, um die positiven Auswirkungen zu verstärken und mögliche Wettbewerbsverzerrungen zu beseitigen.

II. Merkmale der betroffenen Unternehmen

Alle Unternehmen, die diese Fahrzeuge einsetzen.

III. Welche direkten Verpflichtungen bringt die Maßnahme für die Unternehmen mit sich?

Schwere Lastfahrzeuge und Kraftomnibusse dürfen nur eingesetzt werden, wenn Geschwindigkeitsbegrenzer eingebaut sind. Dies bedeutet, daß neue Kraftfahrzeuge dieser Klassen bereits ab Werk mit Geschwindigkeitsbegrenzern ausgerüstet und nach 1985 zugelassene Fahrzeuge nachgerüstet werden müssen. Kostenberechnungen, die auf den Erfahrungen von Verkehrsunternehmen basieren, zeigen, daß sich die Kosten für die Nachrüstung mit Geschwindigkeitsbegrenzern wegen des reduzierten Kraftstoffverbrauchs und der geringeren Reifenabnutzung binnen eines Jahres amortisieren.

IV. Welche indirekten Verpflichtungen werden die nationalen, regionalen oder örtlichen Behörden den Unternehmen voraussichtlich auferlegen?

Die auferlegten Verpflichtungen können III entnommen werden.

V. Gibt es besondere Maßnahmen für die KMU?

Keine.

VI. Was sind die voraussichtlichen Auswirkungen

a) auf die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen?

Die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen, die Geschwindigkeitsbegrenzer einsetzen, wird dadurch gewährleistet, daß diese Vorrichtungen für alle entsprechenden Kraftfahrzeuge vorgeschrieben werden.

b) auf die Beschäftigung?

Keine.

VII. Wurden die Sozialpartner angehört?

Die Güterkraftverkehrsverbände sind wegen vermeintlicher Wettbewerbsverzerrungen gegen nationale Maßnahmen. Sie wenden sich dagegen, daß Geschwindigkeitsbeschränkungen mit Hilfe von Geschwindigkeitsbegrenzern durchgesetzt werden. Darüber hinaus fordern sie eine Toleranz von 10 km zwischen der vorgeschriebenen Höchstgeschwindigkeit und den Begrenzungswerten der Geräte. Die Gewerkschaften sprechen sich dagegen aus, die Berufskraftfahrer als Raser anzuprangern. Dennoch wird eine internationale Regelung stärker akzeptiert werden.

29.11.91

Beschluß
des Bundesrates

zum

Vorschlag für eine Richtlinie des Rates über Einbau und
Benutzung von Geschwindigkeitsbegrenzern für bestimmte
Kraftfahrzeugklassen in der Gemeinschaft

KOM(91) 291 endg.; Ratsdok. 8046/91

Der Bundesrat hat in seiner 637. Sitzung am
29. November 1991 zu der Vorlage wie folgt Stellung
genommen:

Der Bundesrat nimmt den Richtlinienvorschlag zur Kenntnis.
Er bittet die Bundesregierung, bei der weiteren Beratung der
Vorlage auf eine Berücksichtigung des folgenden Anliegens
hinzuwirken:

Die Ausnahme von Kraftfahrzeugen, die ausschließlich für
Leistungen des öffentlichen Dienstes in Stadtgebieten
eingesetzt werden, ist zu eng, um den berechtigten
Interessen von Kommunen gerecht zu werden. So ist es sogar
möglich, daß Kommunalfahrzeuge auch in das angrenzende
Bundesland einfahren und dort Leistungen des öffentlichen
Dienstes erbringen. Sie wären aufgrund der Richtlinie mit

...

Geschwindigkeitsbegrenzern auszurüsten. Da die Einsatzpläne von Kommunalbetrieben es erforderlich machen, einen ständigen Wechsel der Fahrzeuge im Einsatz zu gewährleisten, würde dies bedeuten, daß der gesamte Fuhrpark bestimmter Betriebe erhebliche Kosten aufwenden müßte, um dieser Forderung nachzukommen. Die Beschränkung auf den Einsatz in Stadtgebieten sollte daher entfallen.