

Bundesrat

Drucksache 716/92

14.10.92

EG - In - VP

Unterrichtung

durch die Bundesregierung

15 Seiten

Vorschlag für eine Richtlinie des Rates über die Sicherungseinrichtung gegen unbefugte Benutzung von zweirädrigen oder dreirädrigen Kraftfahrzeugen

KOM(92) 334 endg.; Ratsdok. 8970/92

716/92

Übermittelt vom Bundesminister für Wirtschaft am 14. Oktober 1992 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 30. September 1992 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 Festlegung eines gemeinsamen Standpunktes des Rates im Dezember 1992 an.

BEGRÜNDUNG

Der vorliegende Vorschlag betrifft die Sicherungseinrichtung gegen unbefugte Benutzung (Diebstahlsicherung) von zweirädrigen oder dreirädrigen Kraftfahrzeugen und steht im Zusammenhang mit dem Betriebserlaubnisverfahren für diese Fahrzeuge, das Gegenstand der Richtlinie 92/.../EWG des Rates (Rahmenrichtlinie) ist.

Es handelt sich um technische Vorschriften für diese Einrichtung, die, ebenso wie die für die sonstigen der für die in Anhang I der Rahmenrichtlinie vorgesehenen Teile und Merkmale geltenden Vorschriften eingehalten werden müssen, damit die Betriebserlaubnis für diese Fahrzeuge erteilt und sie in der Gemeinschaft in den Verkehr gebracht werden können.

Bei der Ausarbeitung dieses Vorschlags wurden von der Kommission weitgehend die Vorschriften der Regelung Nr. 62 der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UN-ECE) berücksichtigt.

Die in diesem Vorschlag enthaltenen Anforderungen betreffen die Bauvorschriften für diese Einrichtung sowie Vorschriften für ihren Betrieb nach dem Einbau in das Fahrzeug.

Die Vorschriften dieses Vorschlags sind einerseits zur Harmonisierung der in den Mitgliedstaaten geltenden sehr unterschiedlichen Rechtsvorschriften und andererseits aus Gründen der Sicherheit im Straßenverkehr erforderlich.

Durch die vorgeschlagenen Vorschriften sollen u.a. die Gefahren vermieden werden, die entstehen, wenn bei mit laufendem Motor fahrendem Fahrzeug unvorhergesehene Blockierungen der Einrichtung oder Beschädigungen der Lenk- oder Übertragungssysteme, auf die die Einrichtung einwirkt, auftreten, wodurch die Sicherheit beeinträchtigt werden kann.

VORSCHLAG FÜR
EINE RICHTLINIE DES RATES
ÜBER DIE SICHERUNGSEINRICHTUNG GEGEN UNBEFUGTE BENUTZUNG
VON ZWEIRÄDRIGEN ODER DREIRÄDRIGEN KRAFTFAHRZEUGEN

DER RAT DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN -

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen
Wirtschaftsgemeinschaft, insbesondere auf Artikel 100a,

auf Vorschlag der Kommission,

in Zusammenarbeit mit dem Europäischen Parlament⁽¹⁾,

nach Stellungnahme des Wirtschafts und Sozialausschusses⁽²⁾,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Es müssen Maßnahmen getroffen werden, damit der Binnenmarkt schrittweise bis
spätestens 31. Dezember 1992 verwirklicht wird. Der Binnenmarkt umfaßt einen
Raum ohne Binnengrenzen, in dem der freie Waren-, Personen-, Dienstleistungs-
und Kapitalverkehr gewährleistet ist.

In jedem Mitgliedstaat müssen zweirädrige und dreirädrige Fahrzeuge
hinsichtlich der Sicherungseinrichtung gegen unbefugte Benutzung bestimmte
technische Merkmale aufweisen, die in zwingenden Vorschriften festgelegt sind,
welche von Mitgliedstaat zu Mitgliedstaat verschieden sind. Dadurch wird der
Warenverkehr in der Europäischen Gemeinschaft behindert.

Diese Hemmnisse für die Schaffung und das Funktionieren des Binnenmarktes
lassen sich beseitigen, wenn alle Mitgliedstaaten anstelle ihrer nationalen
Rechtsvorschriften gleiche Vorschriften erlassen.

(1) ABI. Nr. C ...

(2) ABI. Nr. C ...

Die Einführung einheitlicher Vorschriften für diese Einrichtungen bei zweirädrigen oder dreirädrigen Fahrzeugen ist notwendig, damit auf alle diese Fahrzeugtypen die Betriebserlaubnis- und Bauartgenehmigungsverfahren gemäß der Richtlinie 92/.../EWG(3) angewendet werden können.

Angesichts der Dimensionen und Auswirkungen der in dem betreffenden Sektor vorgeschlagenen Aktion sind die in dieser Richtlinie vorgesehenen Gemeinschaftsmaßnahmen nicht nur notwendig, sondern unerlässlich, um das gesteckte Ziel, die EG-Betriebserlaubnis für den jeweiligen Fahrzeugtyp, zu erreichen. Die Mitgliedstaaten können diese Maßnahmen unabhängig voneinander nicht hinreichend durchführen.

Um den Marktzugang in Ländern außerhalb der Gemeinschaft zu erleichtern, erscheint es erforderlich, die Vorschriften dieser Richtlinie denen der UN-ECE-Regelung Nr. 62 anzugleichen.

Der technische Fortschritt macht eine rasche Anpassung der im Anhang dieser Richtlinie enthaltenen technischen Vorschriften erforderlich. Zur Vereinfachung und Beschleunigung des Verfahrens sollte die Kommission mit dieser Aufgabe betraut werden. Für alle Fälle, in denen der Rat der Kommission die Befugnis zur Anwendung der auf dem Gebiet der zwei- oder dreirädrigen Kraftfahrzeuge erstellten Regelungen erteilt, ist es zweckmäßig, ein Verfahren zur vorherigen Beratung zwischen der Kommission und den Mitgliedstaaten innerhalb eines Beratenden Ausschusses vorzusehen -

(3) A61 Nr. L ...

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

Diese Richtlinie und ihre Anhänge gelten für die Sicherungseinrichtung gegen die unbefugte Benutzung aller Fahrzeugtypen gemäß Artikel 1 der Richtlinie 92/.../EWG des Rates vom ... über die Betriebserlaubnis für zweirädrige oder dreirädrige Kraftfahrzeuge.

Artikel 2

Das Verfahren zur Erteilung der Bauartgenehmigung in bezug auf die Sicherungseinrichtung gegen die unbefugte Benutzung eines zweirädrigen oder dreirädrigen Kraftfahrzeugtyps, das Verfahren zur Anpassung an den technischen Fortschritt sowie die Bedingungen für den freien Warenverkehr dieser Fahrzeuge sind in der Richtlinie 92/.../EWG des Rates vom ... festgelegt, in den Kapiteln II beziehungsweise III.

Artikel 3

Gemäß den Bestimmungen aus Artikel 11 der Richtlinie 92/.../EWG vom ... wird anerkannt, daß die Vorschriften dieser Richtlinie und die der UN-ECE-Regelung Nr. 62 (Dokument E/ECE/TRANS/505-Add.61/Amend.1) gleichwertig sind.

Die Regierungen der Mitgliedstaaten, die eine Bauartgenehmigung erteilen, lassen anstelle von Bauartgenehmigungen, die nach den Vorschriften dieser Richtlinie ausgestellt wurden, auch entsprechende Bauartgenehmigungen, die nach den Vorschriften der obengenannten Regelung Nr. 62 ausgestellt wurden, sowie die dazugehörigen Bauartgenehmigungszeichen zu.

Artikel 4

Die zur Anpassung der Vorschriften der Anhänge dieser Richtlinie an den technischen Fortschritt erforderlichen Änderungen werden nach dem Verfahren des Artikels 5 dieser Richtlinie beschlossen.

Artikel 5

Wird auf das in diesem Artikel festgelegte Verfahren Bezug genommen, so gilt folgendes:

Der Vertreter der Kommission unterbreitet dem in Artikel 12 der Richtlinie 70/156/EWG⁽¹⁾ eingesetzten Ausschuß einen Entwurf der zu treffenden Maßnahmen. Der Ausschuß gibt seine Stellungnahme zu diesem Entwurf innerhalb einer Frist ab, die der Vorsitzende unter Berücksichtigung der Dringlichkeit der betreffenden Frage – gegebenenfalls durch eine Abstimmung – festsetzen kann.

Die Stellungnahme wird in das Protokoll aufgenommen; darüber hinaus hat jeder Mitgliedstaat das Recht zu verlangen, daß sein Standpunkt im Protokoll festgehalten wird.

Die Kommission berücksichtigt so weit wie möglich die Stellungnahme des Ausschusses. Sie unterrichtet den Ausschuß darüber, inwieweit sie seine Stellungnahme berücksichtigt hat.

Artikel 6

- 1 Die Mitgliedstaaten erlassen die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften, um dieser Richtlinie spätestens am 1.8.1994 nachzukommen. Sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.

Sie wenden diese Rechtsvorschriften ab dem 1.10.1994 an.

- 2 Wenn die Mitgliedstaaten Vorschriften nach Absatz 1 erlassen, nehmen sie in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten der Bezugnahme.

Artikel 7

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

(1) ABl. Nr. L42 vom 23.02.1970, S. 1, zuletzt geändert durch die Richtlinie 92/53/EWG (ABl. Nr. L... vom, S....)

ANHANG I

ANWENDUNGSBEREICH - BEGRIFFSBESTIMMUNGEN - ALLGEMEINE UND BESONDERE VORSCHRIFTEN

1. ANWENDUNGSBEREICH

- 1.1 Die vorliegende Richtlinie gilt für Sicherungseinrichtungen, die die unbefugte Benutzung zweirädriger Kraftfahrzeuge mit oder ohne Beiwagen und dreirädriger Kraftfahrzeuge verhindern sollen.

2. BEGRIFFSBESTIMMUNGEN

- 2.1 Im Sinne dieser Richtlinie bedeuten

2.2 **"Bauartgenehmigung"**

die Genehmigung des Typs eines Fahrzeugs hinsichtlich seiner Sicherung gegen unbefugte Benutzung;

2.3 **"Fahrzeugtyp"**

Kraftfahrzeuge, die hinsichtlich der nachstehenden Merkmale keine wesentlichen Unterschiede aufweisen:

- 2.3.1 Angaben des Herstellers zum Fahrzeugtyp,

- 2.3.2 Anordnung und Bauart des Fahrzeugteils oder der Fahrzeugteile, auf die die Sicherungseinrichtung wirkt,

- 2.3.3 Typ der Sicherungseinrichtung;

2.4 **"Sicherungseinrichtung"**

ein System, das die unbefugte Benutzung des Fahrzeugs verhindern soll, indem eine zwangsläufige Verriegelung der Lenkanlage oder der Kraftübertragung bewirkt wird; das System kann beim

- 2.4.1 Typ 1 allein und zwangsläufig nur auf die Lenkanlagen wirken;

- 2.4.2 Typ 2 zwangsläufig in Verbindung mit der Einrichtung zum Abschalten des Fahrzeugmotors auf die Lenkanlage wirken;

- 2.4.3 Typ 3 vorgespannt sein und in Verbindung mit der Einrichtung zum Abschalten des Fahrzeugmotors auf die Lenkanlage wirken;

- 2.4.4 Typ 4 zwangsläufig auf die Kraftübertragung wirken.

2.5 **"Lenkanlage"**

die Betätigungseinrichtung des Lenkers, den Lenkungskopf einschließlich zusätzlicher Verkleidungen und alle anderen Teile, die die Wirksamkeit der Sicherungseinrichtung unmittelbar beeinflussen.

2.6 "Schließmöglichkeit"
eine der eigens für diesen Zweck entwickelten und hergestellten Varianten eines Verriegelungssystems, durch die dieses System bei entsprechender Betätigung wirksam werden kann;

2.7 "Schlüssel"
Jede Einrichtung, die so beschaffen ist, daß nur mit dieser Einrichtung ein Verriegelungssystem betätigt werden kann.

3. ALLGEMEINE VORSCHRIFTEN

3.1 Zweirädrige und dreirädrige Kraftfahrzeuge mit Ausnahme von Kleinkrafträdern sind entsprechend den Bestimmungen dieser Richtlinie mit einer Sicherungseinrichtung gegen unbefugte Benutzung auszurüsten. Ist eine Sicherungseinrichtung gegen unbefugte Benutzung an einem Kleinkraftrad angebracht, muß sie den Bestimmungen dieser Richtlinie entsprechen.

3.2 Die Sicherungseinrichtung muß so beschaffen sein, daß

3.2.1 sie außer Betrieb gesetzt werden muß zum Lenken Führen oder Vorwärtsfahren des Fahrzeugs,

3.2.2 sie bei Sicherungseinrichtungen des Typs 4 außer Betrieb gesetzt werden muß, um die Kraftübertragung freizugeben. Wird diese Sicherungseinrichtung durch die Betätigungseinrichtung der Feststellbremsanlage in Funktion gesetzt, so muß die in Verbindung mit der Einrichtung wirken, die den Motor abstellt;

3.2.3 der Schlüssel nur dann abgezogen werden kann, wenn sich der Bolzen in der Verriegelungsstellung oder der Entriegelungsstellung befindet. Jede Zwischenstellung des Schlüssels, bei der die Gefahr besteht, daß der Bolzen auch bei steckendem Schlüssel der Sicherungseinrichtung später einrastet, muß ausgeschlossen sein.

3.3 Die Vorschriften unter 3.1 müssen bei einer einzigen Betätigung eines Schlüssels erfüllt werden.

3.4 Die Sicherungseinrichtung nach 3.1 und die Fahrzeugteile, auf die sie wirkt, müssen so beschaffen sein, daß man die Einrichtung nicht schnell und unauffällig öffnen, unwirksam machen oder zerstören kann, z.B. mit leicht erhältlichen, billigen und gut zu verbergenden Werkzeugen, Geräten oder Gegenständen.

3.5 Die Sicherungseinrichtung muß Teil der Grundausstattung des Fahrzeugs sein (d.h. der Fahrzeughersteller hat sie vor dem ersten Verkauf anzubringen). Das Schloß muß fest in die Sicherungseinrichtung eingebaut sein. (Kann das Schloß mit Hilfe des Schlüssels und nach Entfernen der Abdeckung oder einer anderen Haltereinrichtung abgezogen werden, so ist dies zulässig.)

- 3.6 Der Verriegelungsmechanismus muß mindestens 1000 verschiedene Schließmöglichkeiten oder eine Anzahl umfassen, die der Gesamtzahl der pro Jahr hergestellten Fahrzeuge entspricht, wenn diese weniger als 1000 beträgt. Für denselben Fahrzeugtyp muß die Verwendungshäufigkeit jeder Schließmöglichkeit ungefähr im Verhältnis 1 zu 1000 stehen.
- 3.7 Der Kode von Schlüssel und Schloß darf nicht sichtbar sein.
- 3.8 Das Schloß muß so beschaffen, hergestellt und eingebaut sein, daß ein Drehen des in der Verriegelungsstellung befindlichen Schließzylinders bei einem Drehmoment von weniger als 0,245 daNm nur mit dem passenden Schlüssel möglich ist und daß
- 3.8.1 bei Schließzylindern mit Stiftzuhaltungen nicht mehr als zwei gleiche in derselben Richtung wirkende Zuhaltungen nebeneinander liegen und nicht mehr als 60 % gleiche Zuhaltungen vorhanden sind,
- 3.8.2 bei Schließzylindern mit Blättchenzuhaltungen nicht mehr als zwei gleiche in derselben Richtung wirkende Zuhaltungen nebeneinander liegen und nicht mehr als 50 % gleiche Zuhaltungen vorhanden sind.
- 3.9 Die Sicherungseinrichtungen müssen so beschaffen sein, daß während der Fahrt mit laufendem Motor kein unbeabsichtigtes Blockieren auftreten kann, das insbesondere die Verkehrssicherheit gefährdet.
- 3.10 In der Verriegelungsstellung muß die Sicherungseinrichtung des Typs 1, 2 oder 3 einem in beiden Richtungen unter statischen Bedingungen auf die Achsen der Lenkwelle aufgebrachten Drehmoment von 20 daNm standhalten, ohne daß die Lenkanlage so beschädigt wird, daß die Verkehrssicherheit gefährdet ist.
- 3.11 Die Sicherungseinrichtung des Typs 1, 2 oder 3 muß so beschaffen sein, daß die Lenkanlage nur verriegelt werden kann, wenn der Einschlagwinkel nach rechts und/oder links mindestens 20° beträgt.
4. **BESONDERE VORSCHRIFTEN**
- 4.1 Neben den allgemeinen Vorschriften unter 3 muß die Sicherungseinrichtung den nachstehend genannten besonderen Vorschriften entsprechen:
- 4.1.1 bei Sicherungseinrichtungen des Typs 1 oder 2 darf das Schloß nur durch eine einzige Bewegung des Schlüssels verriegelt werden können, wobei sich der Lenker in der Stellung befinden muß, in der der Bolzen in den entsprechenden Schlitz einrasten kann.

- 4.1.2 Bei Sicherungseinrichtungen des Typs 3 darf der Bolzen nur durch einen vom Benutzer des Fahrzeugs ausgeführten besonderen Betätigungsvorgang, der in Verbindung mit der Drehung des Schlüssels oder zusätzlich erfolgt, vorgespannt werden können. Ist der Bolzen vorgespannt, so darf der Schlüssel nur unter den in 3.2.3 genannten Bedingungen abgezogen werden können.
- 4.2 Bei Sicherungseinrichtungen des Typs 2 und 3 darf der Bolzen nicht einrasten, wenn sich die Einrichtung in einer Stellung befindet, die das Anlassen des Fahrzeugmotors ermöglicht.
- 4.3 Sicherungseinrichtungen des Typs 3 dürfen nicht unwirksam gemacht werden können, wenn sie wirkungsbereit sind.
- 4.4 Nach 2500 Ver- und Entriegelungsvorgängen in jeder Richtung bei der Prüfung nach Anhang II muß eine Sicherungseinrichtung des Typs 3 noch einwandfrei funktionieren und insbesondere weiterhin den Vorschriften nach 3.8, 3.9, 3.10 und 4.3 entsprechen.

ANHANG II

VERSCHLEISSPRÜFUNG FÜR SICHERUNGSEINRICHTUNGEN DES TYP 3

1. PRÜFEINRICHTUNG

1.1 Zu der Prüfeinrichtung gehören:

- 1.1.1 eine Vorrichtung, die ein Muster einer vollständigen Lenkanlage einer Sicherungseinrichtung nach 2.4 des Anhangs I aufnehmen kann,
- 1.1.2 eine Einrichtung zum Ver- und Entriegeln der Sicherungseinrichtung mit Hilfe des Schlüssels,
- 1.1.3 eine Einrichtung, mit der die Lenkwelle gegenüber der Sicherungseinrichtung gedreht werden kann.

2. PRÜFVERFAHREN

- 2.1 Ein Muster der vollständigen Lenkanlage mit der Sicherungseinrichtung ist an der Vorrichtung nach 1.1.1 zu befestigen.

2.2 Ein Prüfzyklus umfaßt folgende Vorgänge:

2.2.1 Ausgangsstellung

Die Sicherungseinrichtung ist zu entriegeln und die Lenkwelle in eine Stellung zu drehen, in der ein Einrasten der Sicherungseinrichtung nicht möglich ist.

2.2.2 Wirkungsbereitschaft

Die Sicherungseinrichtung ist mit Hilfe des Schlüssels von der Entriegelungsstellung in die Verriegelungsstellung zu bringen.

2.2.3 Verriegelung

Die Lenkwelle ist so zu drehen, daß das aufgebrachte Drehmoment zum Zeitpunkt des Einrastens der Sicherungseinrichtung $5,88 \text{ Nm} \pm 0,25 \text{ Nm}$ beträgt.

2.2.4 Entriegelung

Die Sicherungseinrichtung ist auf normalem Wege zu entriegeln, wobei das Drehmoment zur Erleichterung des Entriegelungsvorgangs auf Null zu bringen ist.

2.2.5 Rückstellung

Die Lenkwelle ist in eine Stellung zu drehen, in der ein Einrasten der Sicherungseinrichtung nicht möglich ist.

2.2.6 Drehung in entgegengesetzter Richtung

Die in 2.2.2, 2.2.3, 2.2.4 und 2.2.5 beschriebenen Vorgänge sind zu wiederholen, jedoch in entgegengesetzter Drehrichtung der Lenkwelle.

- 2.2.7 Die Zeitdauer zwischen zwei aufeinanderfolgenden Einrastvorgängen der Einrichtung muß mindestens 10 Sekunden betragen.

- 2.3 Die Verschleißprüfung ist so oft zu wiederholen, wie es in 4.4 des Anhangs I angegeben ist.

ANHANG III

ANLAGE 1

**BESCHREIBUNGSBOGEN BETREFFEND DIE
SICHERUNGSEINRICHTUNG GEGEN UNBEFUGTE BENUTZUNG
VON ZWEIRÄDRIGEN ODER DREIRÄDRIGEN KRAFTFAHRZEUGEN**

(dem Antrag auf Bauartgenehmigung beizufügen, wenn dieser
unabhängig von dem Antrag auf Betriebserlaubnis
des Fahrzeugs eingereicht wird)

Laufende Nr. (vom Antragsteller zugeteilt):

Dem Antrag auf Bauartgenehmigung betreffend die Sicherungseinrichtung gegen unbefugte Benutzung von zweirädrigen oder dreirädrigen Kraftfahrzeugen sind die Angaben zu folgenden Nummern unter dem Buchstaben A des Anhangs II der Richtlinie 92/.../EWG des Rates vom ... beizufügen:

0.1

0.2

0.4 bis 0.6

9.4.1

9.4.2 und bei einer Einrichtung

- des Typs 1, 6.1 und 6.1.1;
- des Typs 2 oder 3, 3.2.5 bis 3.2.6.2, 6.1 und 6.1.1;
- des Typs 4, 4.1 bis 4.4.2.

716/92

ANLAGE 2

Name der Behörde

**BAUARTGENEHMIGUNGSBOGEN BETREFFEND DIE
SICHERUNGSEINRICHTUNG GEGEN UNBEFUGTE BENÜTZUNG
VON ZWEIRÄDRIGEN ODER DREIRÄDRIGEN KRAFTFAHRZEUGEN**

MUSTER

Protokoll Nr. des technischen Dienstes ... vom ...

Nr. der Bauartgenehmigung ... Nr. der Erweiterung ...

1. Fabrik- oder Handelsmarke des Fahrzeugs ...
2. Typ des Fahrzeugs ...
3. Name und Anschrift des Herstellers ...
4. ggf. Name und Anschrift des Beauftragten des Herstellers ...
5. Fahrzeug zur Prüfung vorgeführt am ...
6. Die Bauartgenehmigung wird erteilt/versagt(*)
7. Ort ...
8. Datum ...
9. Unterschrift ...

(*) Nichtzutreffendes streichen

Auswirkungen auf Wettbewerbsfähigkeit und Beschäftigung

**Vorschlag für eine Richtlinie (EWG) des Rates
über die Sicherungseinrichtung gegen unbefugte Benutzung
von zwei- und dreirädrigen Kraftfahrzeugen**

I. Hauptgründe für diese Verordnung:

- Einführung eines Bauartgenehmigungsverfahrens für die Sicherungseinrichtung gegen unbefugte Benutzung von zwei- und dreirädrigen Kraftfahrzeugen,
- Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten,
- Verbesserung der Sicherheit im Straßenverkehr,

II. Besondere Merkmale der betreffenden Unternehmen:

- Sind viele von ihnen KMU? Nein;
- Konzentrieren sie sich auf Regionen, für die
 - Regionalhilfen der Mitgliedstaaten gewährt werden? Nein;
 - Zuschüsse aus dem EFRE gewährt werden? Nein.

III. Verpflichtungen der Mitgliedstaaten:

Sie haben die Vorschriften der Richtlinie zu beachten und so den freien Marktzugang der Fahrzeuge im gesamten Gebiet der Gemeinschaft zu gestatten.

IV. Können die Gebietskörperschaften den Unternehmen mittelbar Verpflichtungen auferlegen?

Keine zusätzlichen Verpflichtungen.

V. Besondere Vorschriften für KMU: nein.

VI. Erwartete Auswirkungen auf

- die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen: keine;
- die Beschäftigung: keine.

VII. Sind die Sozialpartner gehört worden? Ja.

- Stellungnahme der Sozialpartner: positiv.