

Unterrichtung

durch die Bundesregierung

Bericht der Kommission der Europäischen Gemeinschaften an das Europäische Parlament und den Rat über die Umsetzung der Richtlinie 92/6/EWG des Rates vom 10. Februar 1992 über Einbau und Benutzung von Geschwindigkeitsbegrenzern für bestimmte Kraftfahrzeugklassen in der Gemeinschaft

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 92/6/EWG des Rates über Einbau und Benutzung von Geschwindigkeitsbegrenzern für bestimmte Kraftfahrzeugklassen in der Gemeinschaft

KOM(2001) 318 endg.; Ratsdok. 10546/01

Übermittelt vom Bundesministerium der Finanzen am 13. Juli 2001 gemäß § 2 des Gesetzes über die Zusammenarbeit von Bund und Ländern in Angelegenheiten der Europäischen Union (BGBl. I 1993 S. 313 ff.).

Die Vorlage ist von der Kommission der Europäischen Gemeinschaften am 18. Juni 2001 dem Generalsekretär/Hohen Vertreter des Rates der Europäischen Union übermittelt worden.

Der Wirtschafts- und Sozialausschuss und der Ausschuss der Regionen werden an den Beratungen beteiligt.

Hinweis: vgl. Drucksache 553/91 = AE-Nr. 912271

**BERICHT DER KOMMISSION
AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DEN RAT**

**ÜBER DIE UMSETZUNG DER RICHTLINIE 92/6/EWG DES RATES VOM 10.
FEBRUAR 1992 ÜBER EINBAU UND BENUTZUNG VON
GESCHWINDIGKEITSBEGRENZERN FÜR BESTIMMTE
KRAFTFAHRZEUGKLASSEN IN DER GEMEINSCHAFT**

1. EINFÜHRUNG

1.1. BEGRÜNDUNG DES BERICHTS

Die Richtlinie 92/6/EWG des Rates über Einbau und Benutzung von Geschwindigkeitsbegrenzern für bestimmte Kraftfahrzeugklassen in der Gemeinschaft¹ wurde am 10. Februar 1992 angenommen. In dieser Richtlinie werden Regeln für den Einbau von Geschwindigkeitsbegrenzern in Fahrzeuge der Klasse M3 mit einem Höchstgewicht von über 10 Tonnen und Fahrzeuge der Klasse N3 festgelegt; die Klassen M3 und N3² werden im Anhang II der Richtlinie 70/156/EWG³ definiert. In den Erwägungsgründen der Richtlinie 92/6/EWG heißt es, dass die Vorschriften zunächst nur für schwere Kraftfahrzeuge gelten, die vor allem im grenzüberschreitenden Verkehr eingesetzt werden. Anschließend könnten sie, je nach den technischen Möglichkeiten und Erfahrungen in den Mitgliedstaaten, auf leichtere Kraftfahrzeugklassen ausgedehnt werden.

Auf dieser Grundlage hat die Kommission diesen Bericht über die Umsetzung der Richtlinie 92/6/EWG des Rates erstellt.

Außerdem werden in dem Bericht einige Bestimmungen der Richtlinie 96/96/EC⁴ des Rates über die Überprüfung von Geschwindigkeitsbegrenzern im Rahmen der technischen Überwachung von Kraftfahrzeugen sowie der Richtlinie 92/24/EWG⁵ des Rates über die Typgenehmigung von Geschwindigkeitsbegrenzungseinrichtungen behandelt.

1.2. RECHTSLAGE

Die Einführung von Geschwindigkeitsbegrenzern wurde mit Sicherheits- und Umweltschutzgründen gerechtfertigt, wobei die folgenden grundlegenden Argumente angeführt wurden.

¹ ABl. L 057 vom 2.3.1992, S. 27.

² Die Begriffsbestimmungen für die Klassen sowie einige praktische Definitionen (Personenkraftwagen, Kraftomnibus, Lieferwagen, leichter Lastkraftwagen, schweres Nutzfahrzeug) sind dem Anhang zu entnehmen.

³ Richtlinie 70/156/EWG des Rates vom 6. Februar 1970 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Betriebserlaubnis für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger (ABl. L 42, vom 23. 2. 1970, S. 1) geänderte Fassung.

⁴ Richtlinie 96/96/EG des Rates vom 20. Dezember 1996 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die technische Überwachung der Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger (ABl. L 046 vom 17.2.1997, S. 1).

⁵ Richtlinie 92/24/EWG des Rates vom 31. März 1992 über Geschwindigkeitsbegrenzungseinrichtungen und vergleichbare Geschwindigkeitsbegrenzungssysteme für bestimmte Kraftfahrzeugklassen (ABl. L 129 vom 14.5.1992, S. 154).

Erstens müssen schwere Nutzfahrzeuge und Kraftomnibusse leistungsstarke Motoren haben, um in beladenem Zustand Steigungen überwinden zu können. Die Folge ist, dass diese Fahrzeuge auf ebener Strecke, bei der Bergabfahrt oder in unbeladenem Zustand über eine Motorleistung verfügen, die nicht nur die für den sicheren Betrieb notwendige Leistung übersteigt, sondern, wenn sie nicht begrenzt wird, ein überhöhtes Risiko für andere Bauteile, beispielsweise die Leistungsfähigkeit der Bremsen und Reifen, darstellen kann.

Zweitens kommt es bei niedrigerer Geschwindigkeit seltener zu Verkehrsunfällen und Unfallopfern.

Drittens sind bei niedrigeren Geschwindigkeiten der Kraftstoffverbrauch und die Fahrzeugemissionen geringer.

Viertens treten bei niedrigeren Geschwindigkeiten weniger Verschleiß von Motor, Bremsen und Reifen auf, so dass sie indirekt zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und der Emissionsleistung eines Fahrzeugs aufgrund seines besseren technischen Zustands beitragen.

Aus diesen Gründen wurde die verbindliche Benutzung von Geschwindigkeitsbegrenzern zunächst für Fahrzeuge der Klasse M3 (Kraftomnibusse) mit einem Höchstgewicht von über 10 Tonnen und für Fahrzeuge der Klasse N3 (Lastkraftwagen) vorgesehen. Der Grund für die ursprüngliche Beschränkung auf diese Fahrzeugklassen ist zum einen in der Tatsache zu suchen, dass die genannten Fahrzeuge die leistungsstärksten Motoren haben, was, verglichen mit den anderen Leistungsmerkmalen des Fahrzeugs, bedenklich ist, und zum anderen hatten einige Mitgliedstaaten bereits Vorschriften für den Einbau von Geschwindigkeitsbegrenzern in Fahrzeuge dieser Klassen erlassen.

Als Ergebnis der Richtlinie wurden der Einbau und die Benutzung von Geschwindigkeitsbegrenzern unionsweit in drei Phasen verbindlich vorgeschrieben:

- Ab dem 1. Januar 1994 für Neufahrzeuge,
- ab dem 1. Januar 1995 für zwischen dem 1. Januar 1988 und dem 1. Januar 1994 zugelassene Fahrzeuge im grenzüberschreitenden Verkehr und
- ab dem 1. Januar 1996 für alle Fahrzeuge, die am 1. Januar 1988 oder danach zugelassen wurden.

Artikel 2 der Richtlinie sieht den Einbau von Geschwindigkeitsbegrenzern vor, die die Höchstgeschwindigkeit von Fahrzeugen der Klasse M3 auf 100 km/h begrenzen, und Artikel 3 sieht den Einbau von Geschwindigkeitsbegrenzern in Fahrzeuge der Klasse N3 vor, die so eingestellt sind, dass die Höchstgeschwindigkeit von 90 km/h nicht überschritten werden kann.

In Artikel 6 der Richtlinie sind Ausnahmen vorgesehen. Dort heißt es, dass die Bestimmungen der Artikel 2 und 3 nicht für Kraftfahrzeuge der Streitkräfte, des Katastrophenschutzes, der Feuerwehr und sonstiger Notfalldienste sowie der Ordnungskräfte gelten. Dasselbe gilt für Kraftfahrzeuge,

- die bauartbedingt keine höheren als die in den Artikeln 2 und 3 festgelegten Geschwindigkeiten fahren können,
- die für wissenschaftliche Versuchszwecke auf der Straße eingesetzt werden,

- die eine öffentliche Dienstleistung ausschließlich in geschlossenen Ortschaften erbringen.

Die technischen Vorschriften für die Typgenehmigung von Geschwindigkeitsbegrenzern wurden in der Richtlinie 92/24/EWG des Rates vom 31. März 1992 über Geschwindigkeitsbegrenzungseinrichtungen und vergleichbare Geschwindigkeitsbegrenzungssysteme für bestimmte Kraftfahrzeugklassen festgelegt

2. AUSWIRKUNGEN VON GESCHWINDIGKEITSBEGRENZERN

Es gibt einige Studien über die Auswirkungen der Benutzung von Geschwindigkeitsbegrenzern auf Fahrzeuge im Vergleich zu Fahrzeugen, die nicht mit solchen ausgerüstet sind.

Die Studien weichen hinsichtlich ihrer Ergebnisse zwar leicht voneinander ab, es wird jedoch auf die folgenden insgesamt positiven Auswirkungen hingewiesen: Geringerer Kraftstoffverbrauch (zwischen 3 und 11 %), niedrigere Wartungskosten (Reifen, Bremsen, Motor), größere Verkehrssicherheit (weniger Unfallopfer), entspannteres Fahren und niedrigere Versicherungsprämien aufgrund geringerer Unfallhäufigkeit. Als negative Aspekte werden genannt: Geringere Verkehrssicherheit bei einem Überholmanöver, da das Überholen eines anderen Fahrzeugs länger dauert, und längere Lieferzeiten, da die Fahrten mehr Zeit in Anspruch nehmen.

In diesen Studien zwar nicht erwähnt, aber einleuchtend ist ferner ein weiterer positiver Aspekt, der darin besteht, dass die Fahrzeugemissionen (CO₂ und NO_x) mit niedrigerer Geschwindigkeit abnehmen, da diese direkt vom Kraftstoffverbrauch abhängen.

Eine indirekte Auswirkung besteht darin, dass lange Überholmanöver von Fahrzeugen mit Geschwindigkeitsbegrenzer zur Folge haben, dass auch die Durchschnittsgeschwindigkeit anderer Straßenbenutzer verringert wird.

Zusammenfassend kann gesagt werden, dass die bisher bekannten Auswirkungen von Geschwindigkeitsbegrenzern im allgemeinen sowohl für die Fahrer als auch für die Unternehmen, die Gesellschaft und die Umwelt sehr positiv sind. Die negativen Aspekte sind gering und vermeidbar: Würden alle Geschwindigkeitsbegrenzer genau auf die gleiche Geschwindigkeit eingestellt, wären weniger Überholmanöver erforderlich, und im Zuge der Akzeptanz der Benutzung der Geschwindigkeitsbegrenzer werden den Fahrern auch realistischere Zeitpläne gegeben im Vergleich zu früher, als die Zeitpläne der Fahrer so unrealistisch waren, dass sie nur durch erhöhte Geschwindigkeit eingehalten werden konnten.

3. DIE DERZEITIGE LAGE: DAS FUNKTIONIEREN DER GESCHWINDIGKEITSBEGRENZER UND DAMIT VERBUNDENE PROBLEME

3.1 VERSCHIEDENE TYPEN VON GESCHWINDIGKEITSBEGRENZERN UND DEREN MERKMALE

Geschwindigkeitsbegrenzer lassen sich in zwei Gruppen unterteilen, elektromechanische und elektronische Einrichtungen. Ihre Arbeitsweise ist im Wesentlichen die gleiche: Sobald die tatsächliche Geschwindigkeit die eingestellte Geschwindigkeit übersteigt, wirken sie auf die Kraftstoffeinspritzpumpe ein, so dass die Geschwindigkeit verringert wird. Das System kann einen Tempostat umfassen, mit dem die Geschwindigkeit auf eine beliebige Begrenzung bis zur gesetzlich vorgeschriebenen Höchstgeschwindigkeit des Geschwindigkeitsbegrenzers eingestellt werden kann.

Das elektromechanische System wird normalerweise bei der Nachrüstung von Geschwindigkeitsbegrenzern in bereits in Betrieb befindliche Fahrzeuge verwendet. Hierbei wird entweder vom Tachographen oder vom Geschwindigkeitsmesser ein Signal abgegeben. Aufgrund des nachträglichen Einbaus besteht bei elektromechanischen Systemen ein größeres Risiko missbräuchlicher Eingriffe, z.B. Unterbrechung der Kabel oder Änderung der eingestellten Geschwindigkeit. Dem wird dadurch entgegengewirkt, dass alle Teile des Systems verplombt werden, wodurch Anzeichen eines missbräuchlichen Eingriffs leichter erkennbar sind.

Das elektronische System ist in die On-Board-Elektronik des Fahrzeugs selbst integriert. Einbau und Feinabstimmung erfolgen beim Bau des Fahrzeugs in der Fabrik. Es ist nicht so leicht zugänglich und die Gefahr missbräuchlicher Eingriffe somit wesentlich geringer.

3.2 REGELMÄSSIGE ÜBERPRÜFUNG VON GESCHWINDIGKEITS-BEGRENZERN

In der Richtlinie 92/6/EWG des Rates über Einbau und Benutzung von Geschwindigkeitsbegrenzern für bestimmte Kraftfahrzeugklassen in der Gemeinschaft wird in den Artikeln 2 und 3 der Einbau von Geschwindigkeitsbegrenzungseinrichtungen vorgeschrieben, die auf eine bestimmte Geschwindigkeit eingestellt sind, und Artikel 5 verlangt, dass dieser Einbau durch von den Mitgliedstaaten zugelassene Werkstätten oder Einrichtungen vorzunehmen ist.

Wie andere Geräte kann auch ein Geschwindigkeitsbegrenzer versagen. Unter diesen Umständen ist es Sache des Fahrers oder des Unternehmens, die Einrichtung reparieren zu lassen, da derzeit keine regelmäßigen Überprüfungen des Funktionierens sondern nur des ordnungsgemäßen Einbaus vorgeschrieben sind.

Im Anhang II der Richtlinie 96/96/EG des Rates zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die technische Überwachung der Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger ist unter Punkt 7.10 für die obligatorische Prüfung Folgendes vorgeschrieben:

"- wenn möglich, ist zu überprüfen, ob der Geschwindigkeitsbegrenzer gemäß der Richtlinie 92/6/EWG eingebaut ist

- Überprüfung der Gültigkeit des Einbauschildes des Geschwindigkeitsbegrenzers

- falls durchführbar, ist zu überprüfen, ob die Verplombung des Geschwindigkeitsbegrenzers und ggf. sonstige Sicherheitseinrichtungen der Anschlüsse gegen unbefugte Eingriffe unversehrt sind."

3.3 STUDIEN ÜBER DAS FUNKTIONIEREN VON GESCHWINDIGKEITS-BEGRENZERN

Unseres Wissens wurden zwei Studien über das Funktionieren von Geschwindigkeitsbegrenzern in Betrieb befindlicher Fahrzeuge durchgeführt.

Im Rahmen einer Studie im Vereinigten Königreich wurden 156 Fahrzeuge geprüft; nur in einem Drittel der Fahrzeuge arbeitete der Geschwindigkeitsbegrenzer ordnungsgemäß. In 25 % der Fahrzeuge funktionierte der Geschwindigkeitsbegrenzer überhaupt nicht, und in 35 % der Fahrzeuge war er falsch kalibriert. In den übrigen Fahrzeugen war entweder kein Geschwindigkeitsbegrenzer eingebaut oder das Datenschild war fehlerhaft.

Im Rahmen einer Studie in Deutschland wurden 5281 Fahrzeuge geprüft. Bei 12,8 % der Fahrzeuge war die Geschwindigkeit zu hoch eingestellt, bei 4,6 % fehlte der Geschwindigkeitsbegrenzer ganz oder war nicht funktionsfähig und bei 5,1 % fehlte das Datenschild. Bei insgesamt 20,7 % der Fahrzeuge funktionierte der Geschwindigkeitsbegrenzer nicht ordnungsgemäß.

Beide Studien kamen zu dem Ergebnis, dass die Prüfung des Funktionierens von Geschwindigkeitsbegrenzern ohne großen Zeit- und Kostenaufwand durchgeführt werden kann.

3.4 MÖGLICHKEITEN FÜR EINE ÜBERPRÜFUNG DES FUNKTIONIERENS VON GESCHWINDIGKEITSBEGRENZERN IM BETRIEB

Angesichts der Ergebnisse der Studien in Deutschland und im Vereinigten Königreich sowie der Tatsache, dass das einwandfreie Funktionieren eines Geschwindigkeitsbegrenzers sowohl für die Verkehrssicherheit als auch für die Umwelt, aber auch für den fairen Wettbewerb zwischen den Unternehmen von großer Bedeutung ist, sollte das Funktionieren von Geschwindigkeitsbegrenzern im Betrieb regelmäßig geprüft werden. Die Studien zeigen, dass dies schnell und billig bewerkstelligt werden kann.

Diese regelmäßige Überprüfung ließe sich an Fahrzeugen, die nach der Verordnung (EG) Nr. 2135/98 des Rates vom 24. September 1998 zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 über das Kontrollgerät im Straßenverkehr und der Richtlinie 88/599/EWG über die Anwendung der Verordnungen (EWG) Nr. 3820/85 und (EWG) Nr. 3821/85⁶ mit dem neuen Kontrollgerät ausgerüstet sind (elektronischer Tachograph), noch einfacher durchführen. Ab dem Jahr 2003 sind Neufahrzeuge mit einem solchen Gerät auszurüsten.

Dieses Gerät zeichnet die tatsächliche Geschwindigkeit des Fahrzeugs in jeder Sekunde der letzten 24 Betriebsstunden aber auch Daten über zu schnelles Fahren auf. Immer wenn die Geschwindigkeit des Fahrzeugs die vorgeschriebene Geschwindigkeit, d.h. 90 km/h bei Fahrzeugen der Klasse N3 und 105 km/h bei Fahrzeugen der Klasse M3 mit einer Masse von mehr als 10 Tonnen, um mehr als 1 km/h überschreitet, werden Daten aufgezeichnet. Für jedes zu schnelle Fahren zeichnet der elektronische Tachograph Datum und Uhrzeit (Beginn und Ende der zu schnellen Fahrt), die Höchstgeschwindigkeit sowie die Durchschnittsgeschwindigkeit während dieser Fahrt und die Fahrerdaten auf. Die Zahl solcher Vorfälle wird für jeden Kalendertag aufgezeichnet.

Für jeden der letzten 10 zutreffenden Tage werden die gravierendsten Vorfälle, d.h., die mit der höchsten Durchschnittsgeschwindigkeit, aufgezeichnet und außerdem die gravierendsten Vorfälle der letzten 365 Tage, sowie der erste Vorfall nach der letzten Kalibrierung des Kontrollgeräts. Das bedeutet, dass bereits bei einer einfachen Überprüfung der aufgezeichneten Daten erkennbar ist, ob der Geschwindigkeitsbegrenzer einwandfrei funktioniert.

Ferner hatten der Rat und die Kommission bei der Verabschiedung der Verordnung (EG) 2135/98 des Rates in einer gemeinsamen Erklärung darauf hingewiesen, dass das elektronische Kontrollgerät die Möglichkeit bietet, den in das Fahrzeug eingebauten Geschwindigkeitsbegrenzer zu überprüfen.

⁶ ABl. L 274 vom 9.10.1998, S. 1.

Demzufolge könnte die regelmäßige Überprüfung anlässlich der technischen Überwachung des Fahrzeugs erfolgen, entweder durch die Prüfung des Geschwindigkeitsbegrenzers selbst oder durch Überprüfung der Datenaufzeichnungen in dem Speicher des elektronischen Kontrollgeräts. Daher hat die Kommission die Absicht, einen Vorschlag zur Änderung des Punkts 7.10 des Anhangs II der Richtlinie 96/96/EG vorzulegen, der folgenden Wortlaut erhalten würde:

"- wenn möglich, ist zu überprüfen, ob der Geschwindigkeitsbegrenzer gemäß der Richtlinie 92/6/EWG eingebaut ist

- Überprüfung der Gültigkeit des Einbauschildes des Geschwindigkeitsbegrenzers

- es ist zu überprüfen, ob die Verplombung des Geschwindigkeitsbegrenzers und ggf. sonstige Sicherungseinrichtungen der Anschlüsse gegen unbefugte Eingriffe unversehrt sind

- es ist zu überprüfen, ob die Geschwindigkeit des Geschwindigkeitsbegrenzers so eingestellt ist, dass die in den Artikeln 2 und 3 der Richtlinie 92/6/EWG vorgeschriebenen Grenzwerte nicht überschritten werden, oder, falls das Fahrzeug mit einem Kontrollgerät gemäß Anhang I b) der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates über das Kontrollgerät im Straßenverkehr und der Richtlinie 88/599/EWG über die Anwendung der Verordnungen (EWG) Nr. 3820/85 und (EWG) Nr. 3821/85⁷ ausgerüstet ist, ist in den entsprechenden Datenaufzeichnungen des Kontrollgeräts zu überprüfen, ob die Geschwindigkeitsbegrenzungen gemäß den Artikeln 2 und 3 der Richtlinie 92/6/EWG überschritten wurden."

3.5 BEMERKUNGEN DER MITGLIEDSTAATEN

Die Kommission hatte die Mitgliedstaaten aufgefordert, zu den von ihren Behörden sowie allen von diesen Fragen betroffenen Unternehmen und Organisationen gemachten Erfahrungen Stellung zu nehmen. Eine Antwort ist nur von Dänemark, Spanien, Luxemburg und dem Vereinigten Königreich eingegangen.

Die dänischen Behörden verwiesen auf die positiven Auswirkungen von Geschwindigkeitsbegrenzern auf die Verkehrssicherheit und den Umweltschutz. Da die Höhe der Geschwindigkeit bei einem Unfall das Ausmaß der Personen- und Sachschäden beeinflusst, wurde angeregt, dass die Geschwindigkeit sogar auf einen noch niedrigeren Wert eingestellt werden könnte als dies heute der Fall ist, um die Verkehrssicherheit noch weiter zu verbessern. Ferner wurde erwähnt, dass aus Wettbewerbsgründen zwischen den Unternehmen missbräuchliche Eingriffe vorkommen. Nach Ansicht der dänischen Behörden ließe sich das auf dreierlei Weise abstellen. Erstens sollte der Geschwindigkeitsbegrenzer so eingebaut werden, dass missbräuchliche Eingriffe erschwert werden. Zweitens sollte der Geschwindigkeitsbegrenzer regelmäßig überprüft werden. Drittens sollten für missbräuchliche Eingriffe hohe Strafen verhängt werden, z.B. Verlust des Führerscheins oder der Lizenz des Güterverkehrsunternehmens.

Die spanischen Behörden übermittelten die Ergebnisse von etwa 80 000 durchgeführten Überprüfungen, aus denen hervorging, dass etwa 6 % der Fahrzeuge gegen die Bestimmungen der Richtlinie verstießen. Davon betraf etwa die Hälfte (54 %) fehlerhaftes Funktionieren der Einrichtung, nahezu ein Fünftel (17 %) der Verstöße betrafen Geschwindigkeitsüberschreitungen. Weitere der hauptsächlichen Gründe für die Verstöße

⁷ ABl. L 274 vom 9.10.1998, S. 1.

bezogen sich auf nicht eingebaute Einrichtungen (6 %), missbräuchliche Eingriffe in die Einrichtungen (6 %) sowie das Fehlen einer Typgenehmigung (4 %).

Die Antwort der Luxemburger Behörden konzentrierte sich auf einen Punkt der Anwendung der Richtlinie. Darin wird vorgeschrieben, dass für schwere Nutzfahrzeuge (N3) der Geschwindigkeitsbegrenzer so eingebaut werden muss, dass eine Höchstgeschwindigkeit von 90 km/h nicht überschritten werden kann, in dem Text wird aber auch "angesichts der beim gegenwärtigen Stand der Technologie zulässigen technischen Toleranz" der Wert von 85 km/h als eingestellte Höchstgeschwindigkeit angegeben, was in einigen Mitgliedstaaten dazu geführt hat, dass gegen Fahrer, deren Ursprungs-Mitgliedstaat bei technisch anspruchsvollerer Ausrüstung eine höhere Geschwindigkeitseinstellung zulässt, ein Verfahren eingeleitet wurde.

Die Behörden des Vereinigten Königreichs erklärten, dass es zwar einige Probleme mit missbräuchlichen Eingriffen in die Geschwindigkeitsbegrenzer gebe und mehr Kontrollen erforderlich seien, die Ergebnisse der Benutzung von Geschwindigkeitsbegrenzern jedoch insgesamt positiv seien, besonders aufgrund der Herabsetzung der Durchschnittsgeschwindigkeit von Bussen und deren Unfallquoten.

In diesen Beiträgen von vier Mitgliedstaaten wird die Auffassung geteilt, dass das derzeitige System bisher zwar sehr positive Auswirkungen sowohl auf die Verkehrssicherheit als auch auf den Umweltschutz gebracht habe, einige Probleme jedoch noch zu lösen sind. Daher sind mehr Kontrollen erforderlich, zumindest in Form einer regelmäßigen Überprüfung des Geschwindigkeitsbegrenzers.

3.6 SONSTIGE PROBLEMBEREICHE

Nach einigen Jahren Erfahrung wurden die folgenden zusätzlichen Probleme ermittelt.

Das erste Problem besteht darin, dass der Einbau von Geschwindigkeitsbegrenzern für vor dem 1. Januar 1988 zugelassene Fahrzeuge nicht vorgeschrieben ist. Angesichts der Tatsache, dass diese Fahrzeuge in einem schlechteren technischen Zustand sind als moderne Fahrzeuge, war daran gedacht worden, den Geltungsbereich der Richtlinie 92/6/EWG auf alle Fahrzeuge, ungeachtet des Datums der Erstzulassung auszudehnen. Da dies jedoch zu politischen Schwierigkeiten geführt hätte, und es sich um eine begrenzte Zahl von Fahrzeugen handelte, wurde bereits 1991 beschlossen, diese Verzerrung zu akzeptieren. Die Zahl der betroffenen Fahrzeuge ist in der Tat sehr begrenzt und sinkt ständig.

Ein zweites Problem besteht darin, dass außerhalb des EWR zugelassene Fahrzeuge vom obligatorischen Einbau von Geschwindigkeitsbegrenzern befreit sind. Dafür gibt es keine einfache Lösung, es sei denn die Benutzung von Geschwindigkeitsbegrenzern wird in künftigen Verkehrsabkommen mit Nicht-EWR-Ländern zur Bedingung gemacht.

4. KOSTENWIRKSAMKEIT

4.1 UNTERSUCHUNG DER KOSTENWIRKSAMKEIT EINER AUSDEHNUNG DES GELTUNGSBEREICHS DER RICHTLINIE AUF FAHRZEUGE DER KLASSEN N1 UND N2 (ALLE NUTZFAHRZEUGE)

Da in der Richtlinie 92/6/EWG Geschwindigkeitsbegrenzer zunächst nur für die schwersten Kraftfahrzeugklassen vorgeschrieben wurden, wurde die Frage untersucht, welche Auswirkungen die Einführung von Geschwindigkeitsbegrenzern für leichtere Fahrzeugklassen hätte.

Eine in den Niederlanden durchgeführte Studie kam zu dem Schluss, dass sich der Einbau von Geschwindigkeitsbegrenzern in leichtere Fahrzeuge sowohl auf den Verkehrssektor als auch auf die Gesellschaft positiv auswirken würde. Daneben wurden die folgenden Berechnungen angestellt:

4.1.1. Kostenwirksamkeit für den Verkehrssektor

Für den Verkehrssektor wurden die folgenden Auswirkungen berücksichtigt:

- geringere Kraftstoffkosten,
- geringerer Reifenverschleiß,
- niedrigere Versicherungsprämien, da weniger Unfälle,
- Einbaukosten von Geschwindigkeitsbegrenzern und
- Kosten für längere Fahrzeiten, in der Annahme, dass Geschwindigkeitsbegrenzungen vorher eingehalten wurden.

Faktoren wie der geringere Verschleiß von Motor und Getriebe, längere Lebensdauer des Fahrzeugs und weniger Geldstrafen wegen zu schnellen Fahrens wurden nicht berücksichtigt.

Würde der Geschwindigkeitsbegrenzer auf eine Höchstgeschwindigkeit von 90 km/h eingestellt, wie das derzeit bei schweren Nutzfahrzeugen der Fall ist, ergäben sich Einsparungen in Höhe von € 26 pro Lieferwagen (ein Fahrzeug der Klasse N1) und € 450 pro leichtem Lastkraftwagen (ein Fahrzeug der Klasse N2), d.h. von insgesamt 40 Millionen Euro in den Niederlanden.

4.1.2 Kostenwirksamkeit für die Gesellschaft

Auf gesamtwirtschaftlicher Ebene wurden die folgenden Auswirkungen berücksichtigt:

- verminderte CO₂- und NO_x-Emissionen,
- verminderte Lärmbelastung,
- geringere Kraftstoffkosten,
- geringerer Reifenverschleiß,
- Einsparungen durch weniger und weniger schwere Unfälle,
- Einbaukosten von Geschwindigkeitsbegrenzern.

Zu den nicht berücksichtigten Faktoren gehören:

- Geringerer Verschleiß z.B. des Motors und des Getriebes,
- längere Lebensdauer des Fahrzeugs
- weniger Geschwindigkeitskontrollen aber mehr Überprüfungen von Fahrzeugen auf Einhaltung der Vorschriften für Geschwindigkeitsbegrenzer

- gleiche Wettbewerbsbedingungen.

Würde der Geschwindigkeitsbegrenzer auf eine Höchstgeschwindigkeit von 90 km/h eingestellt, ergäben sich nach dieser Berechnung Einsparungen in Höhe von € 89 pro Lieferwagen und € 410 pro leichtem Lastkraftwagen, d.h. von insgesamt 89 Millionen Euro in den Niederlanden.

Aus der Tatsache, dass die Einsparungen bei Lieferwagen weitaus niedriger sind als bei leichten Lastkraftwagen, und da Lieferwagen meistens in geschlossenen Ortschaften benutzt werden, in denen Geschwindigkeitsbegrenzer wirkungslos sind, kann der Schluss gezogen werden, dass die Erweiterung des Geltungsbereichs der Richtlinie auf Fahrzeuge der Klasse N1 nicht gerechtfertigt ist.

4.1.3 Kostenwirksamkeit für die Europäische Union

Angesichts der Tatsache, dass der innerstaatliche Verkehr in den Niederlanden lediglich 3 % des gesamten Straßenverkehrs in der EU ausmacht, und bei einer entsprechenden Extrapolation der Ergebnisse könnten durch die Einführung von Geschwindigkeitsbegrenzern für leichte Lastkraftwagen (Klasse N2), die auf eine Höchstgeschwindigkeit von 90 km/h eingestellt werden, in der EU schätzungsweise insgesamt etwa 3 Mrd. Euro eingespart werden.

Was die Wettbewerbsbedingungen angeht, ist darauf hinzuweisen, dass Unternehmen, die kleinere Lastkraftwagen einsetzen, Wettbewerbsverzerrungen gegenüber größeren Lastkraftwagen verursachen, da in Fahrzeugen der Klasse N2 keine Geschwindigkeitsbegrenzer einzubauen sind und zudem weniger strenge Qualifikationen für den Führerschein verlangt werden (der Führerschein der Unterklasse C1 ist zum Führen von Nutzfahrzeugen bis zu 7,5 Tonnen ausreichend). Dennoch sind größere Lastkraftwagen sauberer und sicherer: Ein voll beladenes Fahrzeug mit 38 Tonnen verursacht weniger Emissionen, weniger Abnutzung des Straßenbelags und weniger Verkehrsüberlastung und ist daher umweltschonender als wenn die gleiche Last mit 5 Fahrzeugen von 7,5 Tonnen befördert wird. Dagegen sind Fahrzeuge der Klasse N1 eher vergleichbar mit Personenkraftwagen (der Führerschein der Klasse B ist zum Führen von Nutzfahrzeugen bis zu 3,5 Tonnen, d.h. der Klasse N1 ausreichend), und sie werden hauptsächlich zu Auslieferungszwecken im Ortsverkehr oder für private, nicht kommerzielle Zwecke benutzt.

4.2 ERWEITERUNG DES GELTUNGSBEREICHS DER RICHTLINIE AUF ALLE FAHRZEUGE DER KLASSEN M2 UND M3 (ALLE KRAFTOMNIBUSSE)

Weitere Einsparungen könnten durch den Einbau von Geschwindigkeitsbegrenzern in alle Kraftomnibusse erzielt werden, d.h. durch die Erweiterung des Geltungsbereichs der Richtlinie auf alle Fahrzeuge der Klassen M2 und M3 zur Personenbeförderung mit mehr als acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz. In diesem Fall sollte die eingestellte Geschwindigkeit die gleiche sein wie diejenige, die für die Klasse M3 mit einem Höchstgewicht von über 10 Tonnen bereits vorgeschrieben wurde, d.h. 100 km/h.

4.3 ERWEITERUNG DES GELTUNGSBEREICHS DER RICHTLINIE AUF FAHRZEUGE DER KLASSEN M1 (PERSONENKRAFTWAGEN) UND N1 (LIEFERWAGEN)

Busse und Lastkraftwagen sind natürlich nicht die einzigen für Emissionen und Verkehrsunfälle verantwortlichen Fahrzeuge - sie sind nicht einmal die Hauptverursacher. Die

Argumentation über den Zusammenhang zwischen der Geschwindigkeit und der Verkehrssicherheit sowie Umweltaspekten kann in ähnlicher Weise auch für Lieferwagen und Personenkraftwagen angeführt werden. Es muss jedoch eingeräumt werden, dass die Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit von Personenkraftwagen ein äußerst kontroverses und politisches Thema wäre. Die mögliche Einführung von wie auch immer gestalteten Systemen zur Geschwindigkeitsüberwachung auch für Fahrzeuge der Klassen M1 und N1, d.h. Personenkraftwagen und Lieferwagen, bedarf noch weiterer Diskussionen auf politischer Ebene. In einigen außereuropäischen Ländern wird erfolgreich ein System angewandt, bei dem ein akustisches Alarmzeichen abgegeben wird, wenn der Pkw die zulässige Höchstgeschwindigkeit überschreitet. Die derzeit laufenden Arbeiten an intelligenten Geschwindigkeitsüberwachungssystemen mit einer intelligenten Geschwindigkeitsanpassung (ISA - intelligent speed adaptation), die auf Lösungen für geschwindigkeitsbezogene Probleme abzielen, könnten wegweisend für künftige Möglichkeiten sein. Im folgenden Kapitel werden ISA-Systeme und ihr möglicher Einsatz bei anderen Fahrzeugklassen erklärt.

4.4. GESCHWINDIGKEITSÜBERWACHUNG MIT DER INTELLIGENTEN GESCHWINDIGKEITSANPASSUNG (ISA) BEI ANDEREN KRAFTFAHRZEUGKLASSEN

Die intelligente Geschwindigkeitsanpassung (ISA) ist eine Möglichkeit, geschwindigkeitsbezogene Probleme auf unterschiedliche Weise zu lösen. Mit ISA kann die Geschwindigkeit des Fahrzeugs an die zulässige Höchstgeschwindigkeit einer Straße angepasst werden. ISA erfordert einen regelmäßigen Informationsaustausch zwischen der Infrastruktur und dem Fahrzeug. Es lassen sich verschiedene Formen von ISA-Systemen vorsehen. Das System kann rein informativ sein und dem Fahrer lediglich ein Signal geben, wenn die Geschwindigkeitsgrenze überschritten ist. Es kann aber auch unterstützend wirken, so dass ein besonderes Eingreifen des Fahrers notwendig ist, um die Geschwindigkeitsgrenze zu überschreiten. Das könnte beispielsweise bedeuten, dass beim Erreichen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit das Gaspedal blockiert wird, und ein stärkerer Druck auf das Pedal erforderlich ist, um die Geschwindigkeitsgrenze zu überschreiten. Das System könnte so ausgelegt werden, dass Fahrzeuge die Geschwindigkeitsgrenze nicht überschreiten können, oder es kann Übertretungen in dem System speichern, die dann für die Strafverfolgung gegen den Fahrer verwendet werden könnten. Dies könnte bei spezifischen Beförderungsdiensten, z.B. in Schultaxis zur Anwendung kommen. Die anderen Systeme könnten in Kombination mit dem Geschwindigkeitsbegrenzer in allen übrigen Fahrzeugklassen eingesetzt werden.

5. SCHLUSSFOLGERUNGEN UND ZU ERGREIFENDE MASSNAHMEN

5.1 SCHLUSSFOLGERUNGEN

Geschwindigkeitsbegrenzer sind nachweislich ein zweckmäßiges Instrument sowohl zur Verbesserung der Verkehrssicherheit als auch zur Förderung einer schadstofffreieren Umwelt. Weitere positive Auswirkungen können durch eine Erweiterung des Geltungsbereichs der Richtlinie 92/6/EWG auf noch nicht erfasste Fahrzeugklassen und durch die Änderung der Richtlinie 96/96/EG erzielt werden, um die regelmäßige betriebliche Überprüfung des Geschwindigkeitsbegrenzers darin aufzunehmen.

5.2 ZU ERGREIFENDE MASSNAHMEN

Auf der Basis dieses Berichts können die folgenden Maßnahmen zusammengefasst werden. Die zu ergreifenden Maßnahmen stehen im Einklang mit der Mitteilung über die Sicherheit des Straßenverkehrs⁸, der Entschließung des Rates vom 26. Juni 2000 zur Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit⁹ und der Entschließung vom 18. Januar 2001 des Europäischen Parlaments zu der Mitteilung über die Sicherheit des Straßenverkehr¹⁰.

5.2.1 Änderung der Richtlinie 92/6/EWG zur Erweiterung des Geltungsbereichs auf leichte Nutzfahrzeuge und alle Kraftomnibusse.

Angesichts der positiven Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit und die Umwelt, der Notwendigkeit gleicher Wettbewerbsbedingungen für alle Betreiber sowie der geschätzten finanziellen Vorteile legt die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat den nachstehenden Vorschlag zur Änderung der Richtlinie 92/6/EWG des Rates vom 10. Februar 1992 über Einbau und Benutzung von Geschwindigkeitsbegrenzern für bestimmte Kraftfahrzeugklassen in der Gemeinschaft vor. In diesem Vorschlag wird die Richtlinie 92/6/EWG insofern geändert, als alle Fahrzeuge der Klasse N2 mit einer eingestellten Höchstgeschwindigkeit von 90 km/h und alle Fahrzeuge der Klassen M2 und M3 mit einer eingestellten Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h einbezogen werden sollen. Diese Änderungen sollten zunächst für Neufahrzeuge und nach einer Übergangsperiode für alle Fahrzeuge dieser Klassen, die nach dem 1.1.2001 zugelassen wurden, gelten. Dabei gelten die derzeit in Artikel 6 aufgeführten Ausnahmen.

5.2.2 Änderung der Richtlinie 92/24/EWG entsprechend der geänderten Richtlinie 92/6/EWG

Die Richtlinie 92/24/EWG sollte ebenfalls geändert werden, um darin auch die Vorschriften für die Typgenehmigung von Geschwindigkeitsbegrenzungseinrichtungen für alle Fahrzeuge der Klassen N2, N3, M2 und M3 aufzunehmen.

5.2.3 Änderung der Richtlinie 96/96/EG, in die die betriebliche Überprüfung der Geschwindigkeitsbegrenzer aufgenommen werden soll

Um das einwandfreie Funktionieren des Geschwindigkeitsbegrenzers zu gewährleisten und angesichts der Tatsache, dass die betriebliche Überprüfung eines Geschwindigkeitsbegrenzers schnell und billig durchgeführt werden kann, plant die Kommission, eine Richtlinie zur Änderung der Richtlinie 96/96/EG anzunehmen, in der eine betriebliche Überprüfung des Geschwindigkeitsbegrenzers im Rahmen der regelmäßigen technischen Überwachung vorgesehen wird.

⁸ Mitteilung der Kommission an den Rat, das Europäische Parlament, den Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen - Prioritäten für die Sicherheit des Straßenverkehrs in der EU - Fortschrittsbericht und Einstufung der Maßnahmen, KOM(2000) 125 endg. vom 17.3.2000, noch nicht veröffentlicht.

⁹ ABl. C 218 vom 31.7.2000, S.1.

¹⁰ ABl. C [...] vom [...], S. [...].

ANHANG

A. BEGRIFFSBESTIMMUNGEN FÜR FAHRZEUGKLASSEN

Die Fahrzeugklassen werden nach der folgenden internationalen Klassifizierung¹¹ definiert:

1. Klasse M: Kraftfahrzeuge zur Personenbeförderung mit mindestens vier Rädern.

Klasse M1: Fahrzeuge zur Personenbeförderung mit höchstens acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz.

Klasse M2: Fahrzeuge zur Personenbeförderung mit mehr als acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz und einer zulässigen Gesamtmasse bis zu 5 Tonnen.

Klasse M3: Fahrzeuge zur Personenbeförderung mit mehr als acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz und einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 5 Tonnen.

2. Klasse N: Kraftfahrzeuge zur Güterbeförderung mit mindestens vier Rädern.

Klasse N1: Fahrzeuge zur Güterbeförderung mit einer zulässigen Gesamtmasse bis zu 3,5 Tonnen.

Klasse N2: Fahrzeuge zur Güterbeförderung mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3,5 Tonnen bis zu 12 Tonnen.

Klasse N3: Fahrzeuge zur Güterbeförderung mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 12 Tonnen.

B. PRAKTISCHE BEGRIFFSBESTIMMUNGEN

In diesem Bericht werden die folgenden Definitionen verwendet:

Personenkraftwagen, Pkw: Kraftfahrzeug der Klasse M1.

Kraftomnibus: Kraftfahrzeug der Klasse M2 oder M3.

Lieferwagen: Kraftfahrzeug der Klasse N1.

Leichter Lastkraftwagen: Kraftfahrzeug der Klasse N2.

Schweres Nutzfahrzeug, Lastkraftwagen: Kraftfahrzeug der Klasse N3.

¹¹ Entsprechend der Richtlinie 92/53/EWG des Rates vom 18. Juni 1992 zur Änderung der Richtlinie 70/156/EWG zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Betriebserlaubnis für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger (ABl. L 225 vom 10.8.1992, S. 1).

Vorschlag für eine

RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

**zur Änderung der Richtlinie 92/6/EWG des Rates über Einbau und Benutzung von
Geschwindigkeitsbegrenzern für bestimmte Kraftfahrzeugklassen in der Gemeinschaft**

(Vorlage der Kommission)

BEGRÜNDUNG

A. Allgemeines

Derzeitige Lage

Die Richtlinie 92/6/EWG des Rates über Einbau und Nutzung von Geschwindigkeitsbegrenzern für bestimmte Kraftfahrzeugklassen in der Gemeinschaft¹ wurde am 10. Februar 1992 verabschiedet. Darin ist vorgeschrieben, dass Fahrzeuge der Klasse M3 mit einem Höchstgewicht von über 10 Tonnen und Fahrzeuge der Klasse N3 (Fahrzeugklassen gemäß der Begriffsbestimmung in Anhang II der Richtlinie 70/156/EWG²) mit Geschwindigkeitsbegrenzern ausgerüstet sein müssen. In den Erwägungsgründen der Richtlinie 92/6/EWG heißt es, dass die Vorschriften zunächst nur für schwere Kraftfahrzeuge gelten, die vor allem im grenzüberschreitenden Verkehr eingesetzt werden. Anschließend könnten sie, je nach den technischen Möglichkeiten und Erfahrungen in den Mitgliedstaaten, auf leichtere Kraftfahrzeugklassen ausgedehnt werden.

Als Ergebnis der Richtlinie wurden der Einbau und die Benutzung von Geschwindigkeitsbegrenzern unionsweit in drei Phasen verbindlich vorgeschrieben:

- Ab dem 1. Januar 1994 für Neufahrzeuge,
- ab dem 1. Januar 1995 für zwischen dem 1. Januar 1988 und dem 1. Januar 1994 zugelassene Fahrzeuge im grenzüberschreitenden Verkehr und
- ab dem 1. Januar 1996 für alle Fahrzeuge, die am 1. Januar 1988 oder danach zugelassen wurden.

Artikel 2 der Richtlinie sieht den Einbau von Geschwindigkeitsbegrenzern vor, die die Höchstgeschwindigkeit von Fahrzeugen der Klasse M3 auf 100 km/h begrenzen, und Artikel 3 sieht den Einbau von Geschwindigkeitsbegrenzern in Fahrzeuge der Klasse N3 vor, die so eingestellt sind, dass die Höchstgeschwindigkeit von 90 km/h nicht überschritten werden kann.

In Artikel 6 der Richtlinie sind Ausnahmen vorgesehen. Dort heißt es, dass die Bestimmungen der Artikel 2 und 3 nicht für Kraftfahrzeuge der Streitkräfte, des Katastrophenschutzes, der Feuerwehr und sonstiger Notfalldienste sowie der Ordnungskräfte gelten. Dasselbe gilt für Kraftfahrzeuge,

- die bauartbedingt keine höheren als die in den Artikeln 2 und 3 festgelegten Geschwindigkeiten fahren können,
- die für wissenschaftliche Versuchszwecke auf der Straße eingesetzt werden,
- die eine öffentliche Dienstleistung ausschließlich in geschlossenen Ortschaften erbringen.

Die technischen Vorschriften für die Typgenehmigung von Geschwindigkeitsbegrenzern wurden in der Richtlinie 92/24/EWG des Rates vom 31. März 1992 über

¹ ABl. L 057 vom 2.3.1992, S. 27;

² Richtlinie 70/156/EWG des Rates vom 6. Februar 1970 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Betriebserlaubnis für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger (ABl. L 42 vom 23.2.1970, S. 1) in der geänderten Fassung.

Geschwindigkeitsbegrenzungseinrichtungen und vergleichbare Geschwindigkeitsbegrenzungssysteme für bestimmte Kraftfahrzeugklassen festgelegt³..

Die Kommission hat dem Europäischen Parlament und dem Rat über die Umsetzung der Richtlinie 92/6/EWG Bericht erstattet. Dieser Bericht basiert auf den Untersuchungen und Erfahrungen der Mitgliedstaaten.

In dem Bericht werden verschiedene Themen in Zusammenhang mit Geschwindigkeitsbegrenzern geprüft. Eines davon ist die Erweiterung des Geltungsbereichs der Richtlinie 92/6/EWG auf leichtere Fahrzeugklassen.

B. Begründung für eine Maßnahme der Gemeinschaft

I. Subsidiarität

(a) Welche Ziele werden vor dem Hintergrund der Verpflichtungen der Gemeinschaft mit der geplanten Maßnahme verfolgt?

Ziel dieser Änderung der Richtlinie 92/6/EWG ist die Erweiterung ihres Geltungsbereichs durch die Einführung von Geschwindigkeitsbegrenzern für Fahrzeuge der Klassen M2 und M3 mit einem Höchstgewicht von weniger als 10 Tonnen (Kraftomnibusse) und der Klasse N2 (Lastkraftwagen mit einem Höchstgewicht von über 3,5 Tonnen).

(b) Ist die Gemeinschaft für die geplante Maßnahme ausschließlich zuständig oder gemeinsam mit den Mitgliedstaaten?

Gemeinsame Zuständigkeit: Artikel 71 Absatz 1 Buchstabe c.

(c) Inwieweit ist die Gemeinschaft von diesem Problem betroffen (z.B. wieviele Mitgliedstaaten sind betroffen und welche Lösungsvorschläge wurden bislang unterbreitet)?

Die Richtlinie 92/6/EWG ist an alle Mitgliedstaaten gerichtet.

(d) Welche Lösung ist am wirksamsten, wenn man die Maßnahmen der Gemeinschaft mit denen der Mitgliedstaaten vergleicht?

Es bestehen bereits gemeinschaftliche Rechtsvorschriften. Die Änderung gemeinschaftlicher Rechtsvorschriften ist daher die wirksamste Vorgehensweise.

(e) Welchen besonderen Nutzen hat die geplante Gemeinschaftsmaßnahme und was wäre der Preis eines Nichttätigwerdens?

Die Einführung von Geschwindigkeitsbegrenzern würde sowohl der Verkehrssicherheit als auch dem Umweltschutz nützen. Dieser Nutzen wird nicht auf harmonisierte Weise erzielt, wenn man die Einführung den Mitgliedstaaten überlässt.

Ein Nichttätigwerden würde zum Verlust dieses Nutzens und zu ungleichem Wettbewerb zwischen Unternehmen aus verschiedenen Mitgliedstaaten führen.

(f) Welche Handlungsmöglichkeiten hat die Gemeinschaft (Empfehlungen, finanzielle Unterstützung, Rechtsvorschriften, gegenseitige Anerkennung)?

³ ABl. 129 vom 14.05.1992, S. 154.

Die Änderung der Richtlinie ist die einzige Möglichkeit zur Erweiterung des Geltungsbereichs einer geltenden Richtlinie.

(g) Ist eine einheitliche Regelung erforderlich, oder genügt eine Richtlinie mit allgemeinen Zielen, die von den Mitgliedstaaten umzusetzen ist?

Die Änderung einer bestehenden Richtlinie reicht zur Erweiterung des Geltungsbereichs einer Richtlinie aus.

II. Vereinheitlichung der Bedingungen

Durch die Änderung der Richtlinie 92/6/EWG wird das Niveau der gemeinschaftlichen Harmonisierung bezüglich Gefahrguttransporten auf der Straße nicht geändert.

III. Kohärenz mit anderen politischen Massnahmen der Gemeinschaft

Die Änderung der Richtlinie 92/6/EWG hat keine Auswirkungen auf andere politische Maßnahmen der Gemeinschaft.

C. Ziel des Vorschlags

Ziel dieser Änderung der Richtlinie 92/6/EWG ist die Einführung von Geschwindigkeitsbegrenzern für Fahrzeuge der Klassen M2 und M3 mit einem Höchstgewicht von weniger als 10 Tonnen (Kraftomnibusse) und der Klasse N2 (Lastkraftwagen mit einem Höchstgewicht von über 3,5 Tonnen).

Der Vorschlag zielt ferner auf die Förderung der Verkehrssicherheit und des Umweltschutzes ab und steht in Einklang mit dem Bericht der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat über die Umsetzung der Richtlinie 92/6/EWG sowie mit der Mitteilung der Kommission zur Sicherheit des Straßenverkehrs⁴, der Entschließung des Rates vom 26. Juni 2000 zur Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit⁵ und der Entschließung des Europäischen Parlaments vom 18. Januar 2001 zur Mitteilung zur Sicherheit des Straßenverkehrs⁶.

D. Inhalt des Vorschlags

In Artikel 1 werden die vorgeschlagenen Änderungen der Richtlinie 92/6/EWG ausgeführt.

In Absatz 1 wird der Geltungsbereich auf alle Fahrzeuge der Klassen M2, M3, N2 und N3 erweitert

In Absatz 2 werden alle Fahrzeuge der Klassen M2 und M3 mit einer eingestellten Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h aufgenommen.

In Absatz 3 werden alle Fahrzeuge der Klasse N2 mit einer Höchstgeschwindigkeit von 90 km/h aufgenommen.

⁴ Mitteilung der Kommission an den Rat, das Europäische Parlament, den Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen - Prioritäten für die Sicherheit des Straßenverkehrs in der EU - Fortschrittsbericht und Einstufung der Maßnahmen, KOM(2000) 125 endg. vom 17.3.2000, noch nicht veröffentlicht.

⁵ ABl. Nr. C 218 vom 31.7.2000, S.1.

⁶ ABl. C [...] vom [...], S. [...]

In Absatz 4 wird die schrittweise Einführung von Geschwindigkeitsbegrenzern für neue Fahrzeugklassen ab 1.1.2004 und der nachträgliche Einbau der Einrichtungen in nach dem 1.1.2001 zugelassenen Fahrzeugen ab 1.1.2006 festgelegt.

Die Artikel 2, 3 und 4 enthalten Bestimmungen, die die Umsetzung dieses Rechtsakts zur Änderung der Richtlinie 92/6/EWG durch die Mitgliedstaaten sowie sein Inkrafttreten betreffen.

2001/aaaa (COD)

Vorschlag für eine

RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

zur Änderung der Richtlinie 92/6/EWG des Rates über Einbau und Benutzung von Geschwindigkeitsbegrenzern für bestimmte Kraftfahrzeugklassen in der Gemeinschaft

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION -

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 71,

auf Vorschlag der Kommission⁷

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses⁸

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen⁹

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 EG-Vertrag¹⁰,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Verkehrssicherheit und verkehrsbezogene Umweltfragen sind für die Gewährleistung einer umweltverträglichen Mobilität von entscheidender Bedeutung.
- (2) Geschwindigkeitsbegrenzer haben bei schweren Kraftfahrzeugklassen nachweislich positive Auswirkungen sowohl auf die Verkehrssicherheit als auch auf den Umweltschutz gezeigt.
- (3) Aus Forschungsergebnissen geht hervor, dass sich auf diesem Gebiet weitere Verbesserungen erreichen lassen, wenn der Einbau und die Benutzung von Geschwindigkeitsbegrenzern auch für leichtere Kraftfahrzeugklassen verbindlich vorgeschrieben werden.
- (4) In der Richtlinie 92/6/EWG war vorgesehen, dass je nach den technischen Möglichkeiten und Erfahrungen in den Mitgliedstaaten die Vorschriften über den Einbau und die Benutzung von Geschwindigkeitsbegrenzern auch auf leichtere Nutzfahrzeugklassen ausgedehnt werden könnten.
- (5) In der Mitteilung der Kommission an den Rat, das Europäische Parlament, den Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen über Prioritäten für

⁷ ABl. C., S. .

⁸ ABl. C., S. .

⁹ ABl. C., S. .

¹⁰ ABl. C., S. .

die Sicherheit des Straßenverkehrs¹¹ in der EU wurde die Erweiterung der Richtlinie 92/6/EWG auf leichtere Kraftfahrzeugklassen als eine der Prioritäten genannt.

- (6) Der derzeitige Stand der Technik erlaubt für Geschwindigkeitsbegrenzer eine technische Toleranz von weniger als 5 km/h. Bei der Einstellung der Geschwindigkeitsbegrenzer sollten ein gewisser Spielraum für die technische Genauigkeit eingeräumt und Messfehler bis zu einem gewissen Grad zugelassen werden.
- (7) Unter dem Gesichtspunkt der in Artikel 5 EG-Vertrag dargelegten Grundsätze der Subsidiarität und der Verhältnismäßigkeit können die Ziele dieser Richtlinie, insbesondere die Einführung von Änderungen der gemeinschaftsweiten Bestimmungen für den Einbau und die Benutzung von Geschwindigkeitsbegrenzern in bestimmte Klassen schwerer Fahrzeugklassen von den einzelnen Mitgliedstaaten allein nicht ausreichend verwirklicht werden und lassen sich aufgrund des Umfangs der Maßnahmen besser von der Gemeinschaft erreichen. Die Richtlinie beschränkt sich auf die zur Erreichung der Ziele erforderlichen Mindestanforderungen und geht nicht über das zu diesem Zweck erforderliche Maß hinaus.
- (8) Die Richtlinie 92/6/EWG sollte daher entsprechend geändert werden -

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

Die Richtlinie 92/6/EWG wird wie folgt geändert:

1. Artikel 1 erhält folgende Fassung:

"Artikel 1

Im Sinne dieser Richtlinie gelten als "Kraftfahrzeuge" alle zur Benutzung im Straßenverkehr bestimmten motorgetriebenen Fahrzeuge mit mindestens vier Rädern und einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 25 km/h, die zu den Klassen M2, M3, N2 oder N3 gehören.

Die Klassen M2, M3, N2 und N3 entsprechen den im Anhang II der Richtlinie 70/156/EWG¹² des Rates festgelegten Begriffsbestimmungen."

2. In Artikel 2 werden die Worte "Klasse M3" ersetzt durch "Klassen M2 und M3".

3. Absatz 1 des Artikels 3 erhält folgende Fassung:

"1. Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, damit Kraftfahrzeuge der Klassen N2 und N3 nur dann im Straßenverkehr eingesetzt werden dürfen, wenn ein Geschwindigkeitsbegrenzer eingebaut ist, der die Höchstgeschwindigkeit auf 90 km/h begrenzt. Die Höchstgeschwindigkeit an dieser Einrichtung wird auf 85 km/h eingestellt, wenn der zulässige Wert der technischen Toleranz 5 km/h beträgt; liegt die technische

¹¹ KOM(2000) 125 endg. vom 17.3.2000, noch nicht veröffentlicht.

¹² ABl. L 42 vom 23.2.1970, S. 1, Anhang II wie in der Richtlinie 92/53/EWG des Rates festgelegt, ABl. L 225 vom 10.8.1992, S. 1.

Toleranz unter 5 km/h, ist die Höchstgeschwindigkeit der Einrichtung auf einen Wert einzustellen, der gewährleistet, dass die tatsächliche Geschwindigkeit 90 km/h nicht übersteigt."

4. Artikel 4 erhält folgende Fassung:

"Artikel 4

1. Die Artikel 2 und 3 gelten für Kraftfahrzeuge der Klasse M3 mit einem Höchstgewicht von über 10 Tonnen sowie für Kraftfahrzeuge der Klasse N3, die ab dem 1. Januar 1994 zugelassen wurden.

2. Für die übrigen Kraftfahrzeuge gelten die Artikel 2 und 3 ab dem Zulassungsdatum 1. Januar 2004.

3. Für Kraftfahrzeuge der Klasse M3 mit einem Höchstgewicht von mehr als 10 Tonnen und für Kraftfahrzeuge der Klasse N3, die zwischen dem 1. Januar 1988 und dem 1. Januar 1994 zugelassen wurden, gelten die Artikel 2 und 3 spätestens ab dem 1. Januar 1995.

4. Für die übrigen Kraftfahrzeuge, die zwischen dem 1. Januar 2001 und dem 1. Januar 2004 zugelassen wurden, gelten die Artikel 2 und 3 spätestens ab dem 1. Januar 2005.

5. Werden die Fahrzeuge ausschließlich im innerstaatlichen Verkehr eingesetzt, können die Artikel 2 und 3 für Kraftfahrzeuge der Klasse M3 mit einem Höchstgewicht von mehr als 10 Tonnen und für Kraftfahrzeuge der Klasse N3 spätestens ab dem 1. Januar 1996 und für die übrigen Kraftfahrzeuge ab dem 1. Januar 2006 angewandt werden."

Artikel 2

Die Mitgliedstaaten erlassen die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften, um dieser Richtlinie bis spätestens 1. Januar 2003 nachzukommen. Sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.

Wenn die Mitgliedstaaten derartige Vorschriften 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 3

Diese Richtlinie tritt zwanzigsten am Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* in Kraft.

Artikel 4

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Brüssel, den

Im Namen des Europäischen Parlaments
Die Präsidentin

Im Namen des Rates
Der Präsident

27.09.01**Beschluss**
des Bundesrates

Bericht der Kommission der Europäischen Gemeinschaften an das Europäische Parlament und den Rat über die Umsetzung der Richtlinie 92/6/EWG des Rates vom 10. Februar 1992 über Einbau und Benutzung von Geschwindigkeitsbegrenzern für bestimmte Kraftfahrzeugklassen in der Gemeinschaft

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 92/6/EWG des Rates über Einbau und Benutzung von Geschwindigkeitsbegrenzern für bestimmte Kraftfahrzeugklassen in der Gemeinschaft

KOM(2001) 318 endg.; Ratsdok. 10546/01

Der Bundesrat hat in seiner 767. Sitzung am 27. September 2001 gemäß §§ 3 und 5 EUZBLG die folgende Stellungnahme beschlossen:

Der Bundesrat wendet sich gegen Überlegungen der Kommission, Geschwindigkeitsbegrenzer auch für Pkw der Klasse M 1 verbindlich vorzuschreiben. Angesichts der sehr unterschiedlichen Regelungen zur Höchstgeschwindigkeit zwischen den Mitgliedstaaten, aber auch zwischen verschiedenen Straßenkategorien innerhalb eines Mitgliedstaates ist nicht ersichtlich, inwieweit in Bezug auf eine mögliche Verpflichtung zum Einbau und Betrieb von Geschwindigkeitsbegrenzern eine europäische Regelung erforderlich sein sollte.