

Geänderter 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 ⁽¹⁾

(2002/C 227 E/32)

(Text von Bedeutung für den EWR)

KOM(2002) 351 endg. — 2001/0135(COD)

(Gemäß Artikel 250 Absatz 2 des EG-Vertrags von der Kommission vorgelegt am 26. Juni 2002)

1. Hintergrund

Übermittlung des Vorschlags an das Europäische Parlament und den Rat (KOM(2001) 318 — 2001/0135(COD)) gemäß Artikel 71 EG-Vertrag

14. Juni 2001

Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses

28. November 2001

Stellungnahme des Europäischen Parlaments — erste Lesung

7. Februar 2002

2. Ziel des Vorschlags

Im Anschluss an ihre Mitteilung über die Sicherheit des Straßenverkehrs vom März 2000 (KOM(2000) 125 endg.), die vom Europäischen Parlament und vom Rat in ihren jeweiligen Entschlüssen sehr positiv aufgenommen wurde — insbesondere bezeichneten sie darin Geschwindigkeitsbegrenzer als eine der kostengünstigsten Maßnahmen zur Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit — schlägt die Kommission vor, den Geltungsbereich der Richtlinie 92/6/EWG zu erweitern und den Einbau von Geschwindigkeitsbegrenzern, die die Höchstgeschwindigkeit auf 90 km/h begrenzen, für kleinere Nutzfahrzeuge zwischen 3,5 und 12 Tonnen (Klasse N2) und Einrichtungen zur Begrenzung der Geschwindigkeit auf 100 km/h für Kleinbusse mit mehr als acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz und einer zulässigen Gesamtmasse bis zu 10 Tonnen (Klasse M2 und teilweise Klasse M3) vorzuschreiben. Fahrzeuge zur Güterbeförderung mit über 12 Tonnen (Klasse N3) und Fahrzeuge zur Personenbeförderung mit über 10 Tonnen (die übrigen Fahrzeuge der Klasse M3) fallen bereits unter die Richtlinie 92/6/EWG.

Die Kommission schlägt ferner den nachträglichen Einbau dieser Einrichtungen vor, um die Auswirkungen des Vorschlags zu erweitern und Marktverzerrungen zu vermeiden.

3. Stellungnahme der Kommission zu den vom Europäischen Parlament angenommenen Abänderungen

Von den zehn vom Parlament angenommenen Abänderungen, akzeptiert die Kommission zwei (Abänderungen 4 und 6), erforderlichenfalls mit einigen formalen oder redaktionellen Änderungen; drei Abänderungen (5, 7 und 10) akzeptiert sie grundsätzlich, eine Abänderung (9) teilweise und vier Abänderungen (1, 2, 3, 8) lehnt sie ab.

3.1 Von der Kommission akzeptierte Abänderungen

Mit der Abänderung 4 sollen die Mitgliedstaaten ermächtigt werden können, zu verlangen, dass der Geschwindigkeitsbegrenzer von Fahrzeugen für den Gefahrguttransport auf eine niedrigere Geschwindigkeit eingestellt wird.

Die Abänderung 6 bietet die Möglichkeit einer flexiblen Umsetzung in Bezug auf die leichtesten Fahrzeugklassen (M2, N2 mit bis zu 7,5 Tonnen). Die Kommission akzeptiert dies als Artikel 4 Absatz 3 der geänderten Richtlinie 92/6/EWG mit der folgenden redaktionellen Änderung, die die betroffenen Klassen und die Begrenzung auf nationales Hoheitsgebiet deutlicher macht:

„Während eines Zeitraums von fünf Jahren ab dem Datum des Inkrafttretens der Richtlinie können die Mitgliedstaaten Fahrzeuge der Klasse M2 und der Klasse N2 mit einer Gesamtmasse über 3,5 Tonnen und bis zu 7,5 Tonnen, die in ihrem Hoheitsgebiet zugelassen sind und nicht in dem Hoheitsgebiet eines anderen Mitgliedstaats verkehren, von der Anwendung der Artikel 2 und 3 befreien.“

⁽¹⁾ ABl. C 270 E vom 25.9.2001, S. 77.

3.2 Abänderungen, die von der Kommission grundsätzlich oder teilweise akzeptiert werden

In der Abänderung 5 wird unterschieden zwischen Fahrzeugen, die bereits unter Artikel 4 Absatz 1 der geänderten Richtlinie 92/6/EWG fallen, und Fahrzeugen, die von der Erweiterung des Geltungsbereichs gemäß Artikel 4 Absatz 2 betroffen sind. Die Kommission akzeptiert dies mit den folgenden Änderungen in Artikel 4 Absatz 2, in denen die Termine an die akzeptierte Abänderung 6 angepasst werden und die Absicht klarer zum Ausdruck kommt, die Nachrüstung auf Fahrzeuge zu beschränken, die die Euro-3-Emissionsstandards erfüllen:

„Bei Kraftfahrzeugen der Klasse M2, Fahrzeugen der Klasse M3 mit einer zulässigen Gesamtmasse von über 5 Tonnen, jedoch höchstens 10 Tonnen und Fahrzeugen der Klasse N2 gelten die Artikel 2 und 3 für:

Fahrzeuge, die ab dem [der erste Tag des Monats nach dem Ende des zweiten Jahres nach Inkrafttreten dieser Richtlinie] zugelassen wurden,

— ab dem [der erste Tag des Monats nach dem Ende des zweiten Jahres nach Inkrafttreten dieser Richtlinie],

Fahrzeuge, die die Grenzwerte der Richtlinie 88/77/EWG des Rates, geänderte Fassung ⁽¹⁾ erfüllen und zwischen dem 1. Oktober 2001 und [der erste Tag des Monats nach dem Ende des zweiten Jahres nach Inkrafttreten dieser Richtlinie] zugelassen wurden,

— spätestens ab dem [der erste Tag des Monats nach dem Ende des dritten Jahres nach Inkrafttreten dieser Richtlinie] im Fall von Fahrzeugen, die sowohl im innerstaatlichen als auch im grenzüberschreitenden Verkehr eingesetzt werden,

— spätestens ab dem [der erste Tag des Monats nach dem Ende des vierten Jahres nach Inkrafttreten dieser Richtlinie] im Fall von Fahrzeugen, die ausschließlich im innerstaatlichen Verkehr eingesetzt werden.“

Abänderung 7 eröffnet die Möglichkeit, bis zum Inkrafttreten der Richtlinie bei der Typgenehmigung der Geschwindigkeitsbegrenzer weiterhin die nationalen Vorschriften anzuwenden. Die Kommission akzeptiert diese Abänderung mit einer Änderung des Termins, der an andere Termine angepasst werden muss:

„Die in den Artikeln 2 und 3 genannten Geschwindigkeitsbegrenzer müssen die technischen Anforderungen des Anhangs der Richtlinie 92/24/EWG des Rates ⁽²⁾ erfüllen. Alle der vorstehenden Richtlinie unterliegenden Fahrzeuge, die vor dem [der erste Tag des Monats nach dem Ende des zweiten Jahres nach Inkrafttreten dieser Richtlinie] zugelassen wurden, können jedoch weiterhin mit Geschwindigkeitsbegrenzern ausgerüstet sein, die den von den zuständigen nationalen Behörden festgelegten technischen Vorschriften entsprechen.“

⁽¹⁾ Richtlinie 88/77/EWG des Rates vom 3. Dezember 1987 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen gegen die Emission gasförmiger Schadstoffe und luftverunreinigender Partikel aus Selbstzündungsmotoren zum Antrieb von Fahrzeugen und die Emission gasförmiger Schadstoffe aus mit Erdgas oder Flüssiggas betriebenen Fremdzündungsmotoren zum Antrieb von Fahrzeugen an den technischen Fortschritt (ABl. L 36 vom 9.2.1988, S. 33), zuletzt geändert durch die Richtlinie 2001/27/EG der Kommission vom 10. April 2001 zur Anpassung der Richtlinie 88/77/EWG des Rates zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen gegen die Emission gasförmiger Schadstoffe und luftverunreinigender Partikel aus Selbstzündungsmotoren zum Antrieb von Fahrzeugen und die Emission gasförmiger Schadstoffe aus mit Erdgas oder Flüssiggas betriebenen Fremdzündungsmotoren zum Antrieb von Fahrzeugen an den technischen Fortschritt (Text von Bedeutung für den EWR) (ABl. L 107 vom 18.4.2001, S. 10).

⁽²⁾ 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).

Abänderung 10 betrifft das Datum der Umsetzung der Richtlinie durch die Mitgliedstaaten. Die Kommission akzeptiert dies, wobei dieses Datums jedoch an die anderen Daten angepasst werden muss:

„Die Mitgliedstaaten erlassen die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften, um dieser Richtlinie bis spätestens [der erste Tag des Monats nach dem Ende des zweiten Jahres nach Inkrafttreten dieser Richtlinie] nachzukommen. Sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.“

Die Abänderung 9 betrifft einen Bericht über die Möglichkeiten der Einführung der intelligenten Geschwindigkeitsanpassung „Intelligent speed adaptation (ISA)“ und Geschwindigkeitsbegrenzer, den die Kommission in 18 Monaten vorlegen soll. Die Kommission wäre bereit, eine Studie im Rahmen der Verkehrssicherheit bis 2010 aber nicht einen unabhängigen Bericht vorzulegen; allerdings sind 18 Monate ohnehin ein zu kurzer Zeitraum für eine aussagekräftige Bewertung. Daher akzeptiert die Kommission einen neuen Artikel 6 mit folgender Fassung:

„Als Teil des Aktionsprogramms Sicherheit des Straßenverkehrs für den Zeitraum 2002—2010 bewertet die Kommission, wie sich die Anpassung der Geschwindigkeitsbegrenzer, die in Fahrzeugen der Klasse M2 und der Klasse N2 mit einer Gesamtmasse von bis zu 7,5 Tonnen zum Einsatz kommen, an die in dieser Richtlinie festgelegten Geschwindigkeitseinstellungen auf die Sicherheit des Straßenverkehrs und den Straßenverkehr auswirkt.

Erforderlichenfalls legt die Kommission entsprechende Vorschläge vor.“

3.3 Abänderungen, die die Kommission ablehnt

Die Abänderungen 1, 2 und 3 kann die Kommission nicht akzeptieren, da sie nicht zu mehr Klarheit des Textes beitragen.

Die Abänderung 8 über die Möglichkeit, die in dem Geschwindigkeitsbegrenzer eingestellte Höchstgeschwindigkeit während einer begrenzten Zeit zu überschreiten, kann von der Kommission nicht akzeptiert werden. Die Kommission ist der Ansicht, dass es für eine zeitlich begrenzte höhere Geschwindigkeit keine technische Lösung gibt und die Durchsetzung dadurch erschwert würde.

4. Geänderter Vorschlag

Gestützt auf Artikel 250 Absatz 2 EG-Vertrag ändert die Kommission ihren Vorschlag wie oben ausgeführt.
