

**Stellungnahme zu:**

- dem Vorschlag für eine Richtlinie des Rates über Geschwindigkeitsbegrenzungseinrichtungen bestimmter Fahrzeugklassen<sup>(1)</sup>, und
- dem Vorschlag für eine Richtlinie des Rates über Einbau und Benutzung von Geschwindigkeitsbegrenzern für bestimmte Kraftfahrzeugklassen in der Gemeinschaft

(92/C 40/17)

Der Rat beschloß am 14. August 1991, den Wirtschafts- und Sozialausschuß (WSA) gemäß Artikel 75 und 100 a des EWG-Vertrags um Stellungnahme zu den vorgenannten Vorlagen zu ersuchen.

Die mit der Vorbereitung der Arbeiten beauftragte Fachgruppe Verkehr und Kommunikationsmittel nahm ihre Stellungnahme am 13. November 1991 an. Berichterstatter war Herr Bleser.

Der Ausschuß verabschiedete auf seiner 291. Plenartagung (Sitzung vom 27. November 1991) mehrheitlich bei 8 Nein-Stimmen und 11 Stimmenthaltungen folgende Stellungnahme.

**1. Einleitung**

1.1. Hintergrund der beiden Vorschläge der Kommission sind zwei Entschlüsse des Europäischen Parlaments aus den Jahren 1984 bzw. 1986, in denen der Rat aufgefordert wurde, die erforderlichen Maßnahmen zur Förderung der Straßenverkehrssicherheit zu ergreifen.

1.2. Zwei Mitgliedstaaten haben den Geschwindigkeitsbegrenzer bereits eingeführt. Aufgrund der bisherigen Erfahrungen dieser beiden Länder hält die Kommission es für sinnvoll, um nicht zu sagen unabdingbar, die Verwendung solcher Geräte gemeinschaftsweit zur Auflage zu machen.

1.3. Nach Einschätzung der Kommission würde die vorgeschriebene Ausrüstung von Fahrzeugen der Klassen M3 und N3 mit einer zugelassenen Geschwindigkeitsbegrenzungseinrichtung folgende drei Nutzefekte zeitigen:

- a) Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit;
- b) Verringerung der Luftverschmutzung, somit Verbesserung der Umwelt;
- c) Senkung des Kraftstoffverbrauchs.

**2. Allgemeine Bemerkungen**

2.1. Der WSA befürwortet eine Maßnahme, deren Vorteil in ihrer EG-weiten Einheitlichkeit liegt, nachdem die Anstrengungen zur Einführung EG-weit einheitlicher Tempolimits gescheitert sind.

2.2. Ebenso begrüßt er die Maßnahmen zur Verringerung der Umweltbelastung und des Kraftstoffverbrauchs.

2.3. Der Ausschuß unterstützt eine Maßnahme, die sich auf die Verwendung eines nicht manipulierbaren (mechanischen oder elektronischen) Geräts stützt und somit eine Verschärfung der Geschwindigkeitskontrollen vermeidbar macht.

2.4. Der Ausschuß fragt sich indes, ob es angebracht ist, die Anwendung dieses Gerätes lediglich für Fahrzeuge der Klasse N3 (Fahrzeuge mit mehr als 12 t zulässigem Gesamtgewicht) vorzusehen, während andere Straßenverkehrsrichtlinien auf Tonnage-Grenzwerte unterschiedlicher Höhe abstellen. Nach Ansicht des Ausschusses sollte auch hier eine Angleichung vorgenommen werden.

2.5. Bezüglich des in der Kommissionsvorlage KOM(91) 240 endg. beschriebenen Geräts möchte der Ausschuß ausdrücklich betonen, daß die Punkte 7.1.2, 7.1.4 und 7.1.5 des Anhangs I auf keinen Fall geändert werden sollten, da sie in ihrem Zusammenwirken der Sicherheit des Fahrers am Steuer dienen, die durch den Geschwindigkeitsbegrenzer erhöht und nicht verringert werden soll.

2.6. Der Ausschuß nimmt zur Kenntnis, daß der Preis für dieses Gerät so liegen soll, daß die Einführung des Geschwindigkeitsbegrenzers den normalen Betrieb der Verkehrsunternehmen nicht belastet, sondern daß im Gegenteil die Kostenamortisierung durch Kraftstoffeinsparung eine rasche generelle Einführung ermöglicht, so daß die älteren und die neuen Fahrzeuge in gleicher Weise eingesetzt werden können.

**3. Schlußfolgerung**

3.1. Aus der Konzeption und Argumentation der beiden Kommissionsvorlagen ergibt sich, daß die Verwen-

<sup>(1)</sup> ABl. Nr. C 229 vom 4. 9. 1991, S. 5.

derung des Geschwindigkeitsbegrenzers, falls der Rat ihr zustimmt, die Sicherheit der Straßenverkehrsteilnehmer erheblich verbessern und diesbezüglich eine Premiere im Bereich der Harmonisierung der Fahrgeschwindigkeiten von Kraftfahrzeugen in der Gemeinschaft darstellen wird; sie wird des weiteren zu einer Senkung der dieselmotorkraftstoffbedingten Luftbelastung führen und dazu beitragen, daß die Versorgungskosten auf diesem Gebiet nicht in die Höhe gehen.

3.2. Aus den vorstehend beschriebenen Gründen befürwortet der Ausschuß die beiden Richtlinienvorschläge [Dok. KOM(91) 240 endg. und Dok. KOM(91) 291 endg.] und fordert die Kommission auf, noch einen Schritt weiter zu gehen und eine ganze Reihe von Einrichtungen vorzusehen, die gemeinsam eine Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit und der Umwelt bewirken.

Geschehen zu Brüssel am 27. November 1991.

*Der Präsident  
des Wirtschafts- und Sozialausschusses*

François STAEDELIN

---

#### ANHANG

##### zur Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses

##### Abgelehnter Änderungsantrag

Der folgende nach Maßgabe der Geschäftsordnung eingebrachte Änderungsantrag wurde vom Ausschuß im Verlauf der Beratungen abgelehnt:

Die Ziffern 2.4, 2.6 und 3.2 sollten durch eine neue Ziffer 2.4 nachstehenden Wortlauts ersetzt werden:

„Die Fachgruppe plädiert allerdings dafür, die Installierungspflicht lediglich für Fahrzeuge vorzusehen, die nach dem 1. Januar 1990 erstmals zugelassen wurden.

Die von der Kommission vorgeschlagene Einführung des Geschwindigkeitsbegrenzers rückwirkend zum 1. Januar 1985 würde bei Fahrzeugen, die zum Zeitpunkt des Inkrafttretens der Richtlinie bereits drei Jahre oder älter sind, zu hohe Anschaffungs- und Installierungskosten verursachen.

Des weiteren fordert die Fachgruppe, den Geschwindigkeitsbegrenzer im Falle von Fahrzeugen der Klasse N3 auf 90 km/h und bei Fahrzeugen der Klasse M3 auf 110 km/h Höchstgeschwindigkeit einzustellen.

Die von der Kommission vorgeschlagenen Einstellungswerte (80 bzw. 100 km/h) brächten überwiegend negative Folgen für die Sicherheit und den Verkehrsfluß auf Autobahnen sowie für die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen der Erbringung von Transportleistungen mit sich.“

##### Ergebnis der Abstimmung

Ja-Stimmen: 33, Nein-Stimmen: 81, Stimmenthaltungen: 10.

---