

Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses zu dem „Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates — Verordnung (EU) Nr. .../2010 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Genehmigung von zweirädrigen, dreirädrigen und vierrädrigen Fahrzeugen sowie über die entsprechende Marktüberwachung“

KOM(2010) 542 endg. — 2010/0271 (COD)

(2011/C 84/06)

Berichterstatter: **Virgilio RANOCCHIARI**

Der Rat und das Europäische Parlament beschlossen am 5. November bzw. 19. Oktober 2010, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss gemäß Artikel 114 AEUV um Stellungnahme zu folgender Vorlage zu ersuchen:

„Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates — Verordnung (EU) Nr. .../2010 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Genehmigung von zweirädrigen, dreirädrigen und vierrädrigen Fahrzeugen sowie über die entsprechende Marktüberwachung“

KOM(2010) 542 endg. — 2010/0271 (COD).

Die mit den Vorarbeiten beauftragte Fachgruppe Binnenmarkt, Produktion und Verbrauch nahm ihre Stellungnahme am 17. Dezember 2010 an.

Der Ausschuss verabschiedete auf seiner 468. Plenartagung am 19./20. Januar 2011 (Sitzung vom 19. Januar) einstimmig folgende Stellungnahme:

1. Schlussfolgerungen und Empfehlungen

1.1 Die Wirtschafts- und Finanzkrise, die Europa 2008 getroffen hat, hat auch den Kraftradsektor nicht verschont. Vom letzten Quartal 2008 bis zum letzten Quartal 2010 schrumpfte der EU-Markt um 33 % – mit entsprechenden negativen Auswirkungen auf die Beschäftigungslage.

1.2 Ungeachtet der gegenwärtigen Lage begrüßt der Europäische Wirtschafts- und Sozialausschuss den Verordnungsvorschlag der Europäischen Kommission, in der u.a. zwei sensible Aspekte, und zwar Straßenverkehrssicherheit und Umwelt, angegangen werden, zu denen eine Legislativinitiative schon lange aussteht.

1.3 Fahrzeuge der Klasse L⁽¹⁾ sind auch in sozialer Hinsicht von Bedeutung, da sie Mobilität ermöglichen, zur Verringerung der Verkehrsüberlastung in Städten beitragen und eine Alternative im ländlichen Raum bieten, in dem das Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln sehr gering ist.

1.4 Daher empfiehlt der Ausschuss, den durch die vorgeschlagenen Änderungen bedingten Anstieg der Gesamtkosten für die Verbraucher zu begrenzen, insbesondere für kleinere, mobilitätsfördernde Krafträder, um weitere negative Auswirkungen auf den Markt zu verhindern. Entsprechend sollten in der Verordnung angemessene Vorlaufzeiten für die Durchführung der vorgeschlagenen Maßnahmen in Verbindung mit einer fle-

xibleren Handhabung in Bezug auf die technischen Lösungen für kleinere Krafträder vorgesehen werden, damit die Verbraucher sich diese nach wie vor zu erschwinglichen Preisen leisten können.

2. Einleitung

2.1 Der Europäische Wirtschafts- und Sozialausschuss begrüßt den Vorschlag der Europäischen Kommission, mit dem gewisse Aspekte in Bezug auf die Typgenehmigung und die Marktüberwachung im Kraftradsektor angegangen werden sollen. Dieser seit langem ausstehende Vorschlag bietet dem Kraftradsektor die erforderliche Vorhersehbarkeit in Bezug auf künftige Anforderungen betreffend die Herstellung von zwei-, drei- und vierrädrigen Fahrzeugen (so genannten „Fahrzeugen der Klasse L“).

2.2 Die geltenden Umweltnormen für Fahrzeuge der Klasse L stammen aus 2006⁽²⁾, und die Europäische Kommission schlägt eine schrittweise Einführung neuer Euro-Normen über die kommenden zehn Jahren vor. Der Vorschlag enthält außerdem Bestimmungen zur Fahrzeugsicherheit, da die verbesserte Straßenverkehrssicherheit von Motorradfahrern zu den strategischen Zielen der EU für den Zeitraum 2011-2020 zählt⁽³⁾.

2.3 Wie bereits in einer früheren Ausschusssternungnahme⁽⁴⁾ betont, spielt der Sektor der motorisierten Zweiräder wirtschaftlich wie auch beschäftigungspolitisch gesehen eine wichtige Rolle in der EU. 90 % der europäischen Produktion entfallen auf etwa Hundert mittelgroße und kleinere Hersteller, die in

⁽¹⁾ Fahrzeuge der Klasse L umfassen leichte zweirädrige Kraftfahrzeuge der Klasse L1e, dreirädrige Kleinkrafträder der Klasse L2e, zweirädrige Krafträder der Klasse L3e, zweirädrige Krafträder mit Beiwagen der Klasse L4, dreirädrige Kraftfahrzeuge der Klasse L5, leichte vierrädrige Kraftfahrzeuge der Klasse L6 und schwere vierrädrige Kraftfahrzeuge der Klasse L7.

⁽²⁾ Mit Richtlinie 2002/51/EG wurden die Normen Euro 2 (2003) und Euro 3 (2006) eingeführt.

⁽³⁾ „Leitlinien für die Politik im Bereich der Straßenverkehrssicherheit 2011-2020“, Europäische Kommission, 2010.

⁽⁴⁾ ABl. C 354 vom 28.12.2010, S. 30.

verschiedenen Mitgliedstaaten der EU tätig sind (insbesondere in Italien, im Vereinigten Königreich, in Deutschland, Frankreich, Spanien und Österreich, aber auch in der Tschechischen Republik, den Niederlanden, Portugal, Slowenien und Schweden) sowie in Norwegen und in der Schweiz. Die übrigen 10 % der europäischen Produktion teilen sich zahlreiche Klein- und Kleinsthersteller. Der durchschnittliche Umsatz von 8 Mio. EUR deutet auf die große Anzahl von KMU hin. Im Jahr 2007 waren im Herstellungssektor 25 000 Arbeitnehmer beschäftigt; die Zahl der Arbeitnehmer im Kraftradsektor insgesamt (einschl. Zulieferindustrie, Vertrieb und Kundendienst) wurde auf ca. 150 000 geschätzt.

2.4 Die Situation der Hersteller ist sehr unterschiedlich: Einige sind weltweit in sämtlichen Segmenten (Motorräder für unterschiedliche Nutzungszwecke und mit unterschiedlichem Hubraum, Motorroller mit unterschiedlichem Hubraum, Mopeds, vier- und dreirädrige Krafträder) oder in sehr spezialisierten Segmenten tätig, andere operieren auf nationaler oder gar lokaler Ebene und sind in Bezug auf Größe und Produktionsverfahren mitunter an Handwerksbetriebe grenzen.

2.5 Die negativen Auswirkungen des durch die Krise im letzten Quartal 2008 ausgelösten Nachfragerückgangs waren im gesamten Sektor spürbar, was gravierende Folgen für die Struktur und die Beschäftigung hatte (die Nachfrage sank um 31 %, was einen Rückgang des Umsatzes und des Auftragsvolumens um 35 % nach sich zog und sich negativ auf die Beschäftigung auswirkte). Vom letzten Quartal 2008 bis zum letzten Quartal 2010 schrumpfte der EU-Markt um 33 %. Diese Marktschrumpfung hatte auch einen Rückgang des Umsatzes und des Auftragsvolumens zur Folge und wirkte sich negativ auf die Beschäftigung aus, und zwar sowohl in der Herstellung (vor allem durch den Rückgang der Saisonarbeit, Arbeitszeitkürzungen und Entlassungsentschädigungen) als auch für vorgeschaltete Zulieferer, den nachgeschalteten Verkauf sowie Wartung und Reparatur (2010 gingen gegenüber 2007 schätzungsweise 25 % der Arbeitsplätze verloren) ⁽⁵⁾.

Vor diesem Hintergrund wurde denn auch der Kommissionsvorschlag KOM(2010) 542 endg. angenommen, ein Sachverhalt, dem der EWSA in seiner Stellungnahme Rechnung tragen möchte.

3. Der Kommissionsvorschlag

3.1 Die Europäische Kommission nahm am 4. Oktober 2010 ihren Vorschlag für eine Verordnung über die Genehmigung von zweirädrigen, dreirädrigen und vierrädrigen Fahrzeugen sowie über die entsprechende Marktüberwachung an. Dieser Vorschlag folgt dem „Mehrstufen-Konzept“: die Rahmenverordnung, zu der der Ausschuss in diesem Dokument Stellung nimmt, durchläuft gegenwärtig das Mitentscheidungsverfahren, weitere

vier Verordnungsvorschläge (delegierte Rechtsakte) sollen 2012 im Komitologieverfahren angenommen werden und Folgendes zum Gegenstand haben

1. Leistungsanforderungen für Umweltverträglichkeit und Antriebsleistung;
2. Anforderungen für die funktionale Sicherheit von Fahrzeugen und verwandte Fragen;
3. Anforderungen für die Bauweise von Fahrzeugen;
4. Durchführungsrechtsakt zu Verwaltungsvorschriften.

Die Europäische Kommission plant das Inkrafttreten des Gesamtpakets zum 1. Januar 2013.

3.2 Der Ausschuss begrüßt diesen Legislativansatz zur schrittweisen Verbesserung der Umweltleistung und der Sicherheitsmerkmale von Fahrzeugen sowie zur Vereinfachung der Typgenehmigungsvorschriften für Fahrzeuge der so genannten Klasse L, für die neue Unterklassen eingeführt werden. Diese Vereinfachung bedeutet die Aufhebung von 13 Richtlinien sowie nach Möglichkeit die Anwendung der UN/ECE-Regelungen ⁽⁶⁾. Der Ausschuss befürwortet außerdem, dass die Marktüberwachung erneut im Mittelpunkt steht; sie ist für die Gewährleistung von Bedingungs-gleichheit für alle Akteure und den Schutz der Verbraucher vor nichtkonformen Fahrzeugen, überwiegend aus Südostasien, unerlässlich.

4. Allgemeine Bemerkungen

4.1 Der Ausschuss bewertet den Kommissionsvorschlag insgesamt positiv, insbesondere die Staffelung der Anwendungsfristen, doch müssen einige Aspekte vom Europäischen Parlament und vom Rat noch behandelt werden, um zu einer ausgewogenen Regelung mit kostenwirksamen Maßnahmen zu gelangen, insbesondere angesichts der besonderen Merkmale dieses Sektors und der aktuellen Wirtschafts- und Finanzkrise.

4.2 Nach Meinung des Ausschusses zählt zu diesen Aspekten zunächst der Zeitplan für die Einführung der neuen Fahrzeugmerkmale, der den Herstellern über eine genügend lange Vorlaufzeit für die Umsetzung der verschiedenen Bestimmungen lassen, sobald die Verordnung in ihrem vollen Umfang und die delegierten Rechtsakte angenommen worden sind. Da die Vorlage der delegierten Rechtsakte frühestens für Ende 2012 erwartet wird, sollte nach Ansicht des Ausschusses das gesamte Paket erst am 1. Januar 2014 in Kraft treten, um die erforderliche Vorlaufzeit für Hersteller und Zulieferer zu gewährleisten. Die Hersteller benötigen diese Vorlaufzeit, um die Auswirkungen der neuen Anforderungen absehen zu können und gemeinsam mit den Zulieferern geeignete Lösungen zu finden, um den vorgeschlagenen Bestimmungen nachzukommen.

⁽⁵⁾ Daten für Italien, Nationaler Verband der Hersteller von Krafträdern und Zubehör ANCM (Associazione Nazionale Ciclo Motociclo e Accessori).

⁽⁶⁾ UNICE: Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen.

4.3 Diese neuen Anforderungen müssen anschließend bei der Herstellung berücksichtigt werden, allerdings zu erschwierlichen Preisen für die Verbraucher. Dies ist im derzeitigen wirtschaftlichen Kontext besonders wichtig. Schätzungen zufolge⁽⁷⁾ werden die Kosten für die Verbraucher aufgrund der Anwendung der verschiedenen in der Verordnung vorgeschlagenen Umwelt- und Sicherheitsbestimmungen um weitere 5 bis 10 % für die oberen Marktsegmente (Motorräder über 750cc) und bis zu 30 % für die unteren Marktsegmente (Motorräder unter 300cc) steigen. Diese Verteuerung um 30 % erscheint überzogen und birgt die Gefahr, dass die Verbraucher nur begrenzte Kaufbereitschaft zeigen. Dies führt zur Überalterung der Fahrzeugflotte insgesamt, was wiederum negative Auswirkungen auf die Umwelt und die Sicherheit sowie die Industrie, die Beschäftigung und die Gesellschaft nach sich zieht. In Bezug auf den Hubraum machen Krafträder mit kleinem und mittlerem Hubraum mehr als 80 % der Zulassungen in der EU aus. Zwei Drittel aller EU-Zulassungen betreffen Fahrzeuge unter 300 cm³, die meisten werden von Pendlern für die Mobilität in ihrem Sozial- und Berufsleben genutzt.

4.4 Aus ökologischer Sicht ist die von der Europäischen Kommission vorgeschlagene Frist für das Inkrafttreten neuer Euro-Umweltnormen zwar zu befürworten, doch verweist der Ausschuss darauf, dass die Hybridtechnologie offenbar in gewissem Maße bestraft wird, da die gleichen Grenzwerte wie für Dieselmotoren gelten, obwohl bei diesen Fahrzeugen Benzin als Kraftstoff verwendet wird.

4.5 In Bezug auf die Sicherheit begrüßt der Ausschuss den Legislativvorschlag für verbesserte Bremssysteme für Krafträder, bekräftigt jedoch seine Forderung⁽⁸⁾ nach einer korrekten Kosten-Wirksamkeits-Analyse für die verschiedenen Systeme, je nach Produkt und Nutzungsweise. Er plädiert für einen technologieneutralen Ansatz für verbesserte Bremssysteme, um den Herstellern den notwendigen Handlungsspielraum zu lassen und im Interesse der Verbraucher Innovationen zu fördern.

4.6 Der Ausschuss befürwortet zwar die vorgeschlagenen Fristen für die Anwendung der verschiedenen Bestimmungen für neue Typgenehmigungen, aber für Fahrzeuge, die gemäß einer bestehenden Typgenehmigung zugelassen wurden, erscheint aufgrund der zusätzlichen Schwierigkeiten und Kosten in Verbindung mit ihrer Anpassung eine längere Frist angezeigt.

4.7 Der Ausschuss begrüßt außerdem, dass Maßnahmen gegen unbefugte Eingriffe bei Fahrzeugen, deren Leistung gesetzlich beschränkt ist, und Bestimmungen zur Marktüberwachung,

um Fahrzeuge, die den Anforderungen für die Typgenehmigung in der EU nicht entsprechen, nicht auf dem Binnenmarkt zuzulassen, mehr Gewicht beigemessen wird. In diesem Bereich wird den Mitgliedstaaten in Form regelmäßiger Kontrollen der Fahrzeugflotte und in den Vertriebsstellen eine wichtige Rolle zukommen.

5. Besondere Bemerkungen

5.1 In Artikel 2 Absatz 2 Buchstabe g) werden „Fahrzeuge, die in erster Linie für die Benutzung im Gelände bestimmt und für das Befahren unbefestigter Flächen konstruiert sind“ vom Anwendungsbereich des Vorschlags ausgenommen. Dies ist in Bezug auf die bestehende Herstellung von Trial- und Enduro-Krafträdern problematisch, da diese bislang von den Rechtsvorschriften für die Typgenehmigung erfasst wurden. Darüber hinaus wird aufgrund der subjektiven Auslegung dieser Ausnahmeregelung für weitere Grenzfälle Unsicherheit geschaffen. Der Ausschuss spricht sich für die weitere Anwendung der Rechtsvorschriften für die Typgenehmigung auf Trial- und Enduro-Krafträder⁽⁹⁾ aus, um u.a. negativen Umweltauswirkungen vorzubeugen, sowie für die Festlegung klarer Anforderungen, um die aufgrund ihrer spezifischen Nutzungsbedingungen erforderlichen Ausnahmeregelungen vom Einbau verbesserter Bremssysteme in das Regelwerk einzugliedern.

5.2 Der Ausschuss befürwortet ferner die Aufhebung der optionalen Nutzleistungsgrenze von 74 kW, die derzeit nur in einem Mitgliedstaat gilt. Damit werden die Ziele der Errichtung des EU-Binnenmarktes gefördert.

5.3 Der Ausschuss stellt die Verhältnismäßigkeit der Bestimmung über die verpflichtende Ausrüstung von Krafträdern der Klassen L1 und L2 mit einem On-Board-Diagnosesystems in Frage, da die technischen Auswirkungen in Verbindung mit einer derartigen Maßnahme unverhältnismäßig hohe Kosten im Vergleich gemessen am niedrigen Anschaffungspreis dieser Fahrzeuge (von rund 1 000 EUR) nach sich ziehen. Der Ausschuss verweist auf die soziale Rolle, die Mopeds für die Mobilität und den Zugang zu Bildung und Beschäftigung für junge Menschen und Bevölkerungsgruppen spielen, für die diese Fahrzeuge die einzige erschwingliche Form der privaten Mobilität sind, und zwar im städtischen und erst recht im ländlichen Raum, wo das Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln sehr dürftig ist.

5.4 Der Ausschuss stellt fest, dass die höchstzulässigen Stückzahlen für Kleinserien von derzeit 200 auf 100 (L4e, L5Be, L6Be, L7Be), 50 (L5Ae) und sogar 20 (L1Ae, L1Be, L2e, L6Ae, L7Ae) gesenkt wurden. Seiner Meinung nach sind diese Stückzahlen viel zu niedrig angesetzt und für zahlreiche in diesem Sektor tätige KMU nicht praktikabel. Er schlägt daher die Beibehaltung der bislang geltenden höchstzulässigen Stückzahl von 200 vor, damit diesen KMU gewisse begrenzte Freistellungen von den für sie finanziell nicht erfüllbaren Anforderungen für die Typgenehmigung eingeräumt werden können.

⁽⁷⁾ Quelle: ACEM. Siehe http://circa.europa.eu/Public/irc/enterprise/automotive/library?l=/mcwg_motorcycle/meeting_june_2009&vm=detailed&sb=Title (nur auf EN verfügbar).

⁽⁸⁾ Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses zum Thema „Hin zu einem europäischen Raum der Straßenverkehrssicherheit: Strategische Leitlinien für die Straßenverkehrssicherheit bis 2020“, CESE 1187/2010, September 2010.

⁽⁹⁾ Siehe Begriffbestimmung in Richtlinie 2002/51/EG, Artikel 2 Absatz 4.

5.5 Nach Ansicht des Ausschusses ist die Festsetzung der in Anhang I vorgeschlagenen Höchstmasse für vierrädrige Fahrzeuge der Klasse L6e und L7e übereilt. Die zulässige Höchstmasse selbst bleibt offenbar unverändert, doch ist nun von „Masse in fahrbereitem Zustand“ die Rede. Das ist nicht nur an sich eine strengere Regelung, sondern lässt auch das mit den in Anhang II vorgeschlagenen neuen Anforderungen einher-

gehende Mehrgewicht der Fahrzeuge außer Acht, insbesondere, aber nicht nur bezüglich der „vorderen und hinteren Schutzvorrichtungen“. Da die technischen Eigenschaften dieser neuen Anforderungen in den delegierten Rechtsakten verankert werden müssen, sollte die Festsetzung der Höchstmasse nach Meinung des Ausschusses erst nach Festlegung der technischen Anforderungen erfolgen.

Brüssel, den 19. Januar 2011

Der Präsident
des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses
Staffan NILSSON
