

Folgenabschätzung von Änderungen der Vorschriften für den Transport langer oder breiter, unteilbarer Lasten

Vorschlag der schwedischen Verkehrsagentur zur:

Zu den geltenden Vorschriften über die Anforderungen an Fahrzeugzeichen, die zur Kennzeichnung breiter oder langer, unteilbarer Lasten verwendet werden können, werden Ergänzungen vorgenommen. Wir fügen hinzu, dass rückstrahlende Materialien, die gemäß ECE-Regelung 150 gekennzeichnet sind, zulässig sind. Darüber hinaus können alle Klassen der ECE-Regelung 104 auch auf rückstrahlende Materialien der Fahrzeugzeichen angewendet werden.

Die Folgenabschätzung wurde nach der Befassung überarbeitet. Die Revisionen sind mit Zeilen am linken Rand des Textes gekennzeichnet.

A. Allgemeines

1. Was ist die Problematik oder der Anlass für die Verordnung?

Im Zusammenhang mit dem Inkrafttreten der Verordnungen der schwedischen Verkehrsagentur und der allgemeinen Beratung zum Transport von breiten, unteilbaren Lasten (TSFS 2023:36) und der Verordnung und allgemeinen Beratung der Agentur (TSFS 2023:37) zum Transport langer, unteilbarer Lasten wurde ein Problem hervorgehoben. Das Problem ist, dass wir rückstrahlende Materialien für bestimmte Fahrzeugzeichen in den Vorschriften zur E-Kennzeichnung nach ECE-Regelung 104 Klasse C benötigen. Materialien der Klasse C sind nicht dazu bestimmt, für ganze Fahrzeugzeichen verwendet zu werden, sondern in erster Linie, um die Außenkonturen von Lastkraftwagen und LKW-Anhängern mit rückstrahlenden Streifen zu markieren.

In der Praxis ist es möglich, Fahrzeugschilder mit Streifen nach ECE-Verordnung 104 Klasse C herzustellen, dies erfordert jedoch umfangreiche manuelle Arbeiten für den Zeichenhersteller. Es gibt auch zusätzliche Klassen nach der Verordnung, die für ganze Fahrzeugzeichen bestimmt sind.

Die ECE-Regelung 104 wurde bis zu einem gewissen Grad durch die ECE-Regelung 150 ersetzt, die letztendlich die Regelung 104 vollständig ersetzen wird. Heute ist es nicht möglich, neue rückstrahlende Materialien nach Regel 104 typgenehmigt zu bekommen. Langfristig kann dies bedeuten, dass es aufgrund der Anforderungen an die Kennzeichnung nach ECE-Regelung 104 Klasse C nicht möglich ist, Zeichen herzustellen, die den Anforderungen von TSFS 2023:36 und TSFS 2023:37 entsprechen.

2. Was soll erreicht werden?

Die Änderung der Rechtsvorschriften zielt darauf ab, die Hersteller von Fahrzeugzeichen zu erleichtern und zu einem aktualisierten Rechtsrahmen beizutragen. Der Änderungsantrag soll auch dazu beitragen, dass Unternehmen, die lange, unteilbare Lasten befördern, langfristig Fahrzeugschilder zur Verfügung stehen.

3. Was sind die alternativen Lösungen?

3.1 Auswirkungen ohne die Maßnahmen?

Wenn es keine regulatorischen Änderungen gibt, werden schließlich keine Fahrzeugschilder zur Verfügung stehen, da Unternehmen keine rückstrahlenden Materialien mehr haben, die gemäß ECE-Regelung 104 gekennzeichnet sind.

Angesichts der Existenz der ECE-Regelung 150 für Fahrzeugzeichen und der Tatsache, dass wir uns nicht auf die Verordnung beziehen, sondern andere Anforderungen in unseren Vorschriften auferlegen, können unsere Vorschriften ein Handelshemmnis darstellen.

3.2 Alternativen, die keine Regelung erfordern

Die heutigen Anforderungen haben die Form staatlicher Vorschriften und können daher nur durch regulatorische Änderungen geändert werden. Wir finden keine Alternative, die keine regulatorische Änderung beinhaltet.

3.3 Regelungsalternativen

Wir schlagen vor, die heutige Anforderung, dass das rückstrahlende Material von Zeichen gemäß ECE-Regelung 104 Klasse C zu kennzeichnen ist, zu ändern und zu ergänzen. Die Anforderung für die Klasse C wird aufgehoben, was die Tür für alle Klassen innerhalb der Verordnung öffnet, die verwendet werden sollen. Darüber hinaus ergänzen wir die Bestimmungen, indem wir die E-Kennzeichnung von Materialien entweder nach ECE-Regelung 150 oder ECE-Regelung 104 zulassen.

Wir schlagen keine neuen Übergangsbestimmungen vor, vielmehr sollten die Regulierungsänderungen so bald wie möglich in Kraft treten.

Eine Möglichkeit besteht darin, Übergangsbestimmungen für das Inkrafttreten vorzuschlagen.

4. Wer ist betroffen?

Hersteller von Fahrzeugschildern zur Kennzeichnung von breiten oder langen Fahrzeugen oder zur Kennzeichnung langer oder breiter, unteilbarer Lasten sind am stärksten von dem Verordnungsvorschlag betroffen, und dies sind relativ wenige. Sie können kleine, mittlere oder große Unternehmen sein.

Indirekt kann der Vorschlag den Unternehmen, welche die Zeichen benutzen, den Betrieb erleichtern, vor allem Transportunternehmen, die lange oder breite, unteilbare Fracht befördern. Es ist schwierig, die Anzahl der beteiligten Unternehmen zu identifizieren oder abzuschätzen, aber es kann sich um kleine, mittlere oder große Unternehmen handeln.

5. Welche Auswirkungen hat die Regelung?

5.1 Unternehmen

Es wird nicht davon ausgegangen, dass die Vorschrift wesentliche Auswirkungen auf die Arbeitsbedingungen, die Wettbewerbsfähigkeit oder andere Bedingungen von Unternehmen hat. Alle Konsequenzen für Unternehmen werden daher unter 5.1 beschrieben.

Es wird davon ausgegangen, dass die Vorschrift wesentliche Auswirkungen auf die Arbeitsbedingungen, Wettbewerbsfähigkeit oder andere Bedingungen von Unternehmen hat. Die Folgenabschätzung enthält daher keine Beschreibung unter 5.1, aber alle Folgen für die Unternehmen werden in Abschnitt C beschrieben.

Unternehmen, die Schilder herstellen, die darauf ausgelegt sind, lange oder breite, unteilbare Lasten zu markieren, werden über einen einfacheren und schnelleren Herstellungsprozess verfügen, um konforme Zeichen zu produzieren. Sie müssen keine unnötigen manuellen Arbeiten durchführen und können mehr rückstrahlende Materialien verwenden. Der Vorschlag wird somit die Herstellung erleichtern und den Kosten- und Verwaltungsaufwand für solche Unternehmen verringern.

Ein vereinfachter Herstellungsprozess bedeutet, dass die Unternehmen, die diese Zeichen verwenden, sowohl ein erhöhtes Angebot als auch günstigere Zeichen haben werden.

5.2 Bürger

Bürger gelten von dem Vorschlag als unberührt.

5.3 Der Staat, die regionalen Behörden oder die Gemeinden

Der Staat, die Regionen und Gemeinden gelten von dem Vorschlag als unberührt.

5.4 Umwelt

Der Vorschlag hat nur geringe Auswirkungen auf die Umwelt, kann aber zu einer Verringerung der

5.5 Externe Effekte

Es wird davon ausgegangen, dass der Vorschlag keine externen Effekte aufweist.

6. Welche Auswirkungen haben die in Betracht gezogenen Regulierungsalternativen und warum wird Regulierung als die beste Option angesehen?

Der Vorschlag wird Unternehmen, welche Fahrzeugschilder herstellen, mehr Alternativen zu rückstrahlenden Materialien geben, um Fahrzeugschilder herzustellen, die den Anforderungen unserer Vorschriften entsprechen.

Der Vorschlag wird voraussichtlich zu aktuellen Vorschriften beitragen, die auch zukunftssicherer sind, da die ECE-Regelung 150 weiterentwickelt und die ECE-Regelung 104 ersetzt wird. Heute enthalten beide Verordnungen entsprechende Anforderungen an die rückstrahlenden Materialien, was keine Erhöhung der technischen Anforderungen an rückstrahlende Materialien mit sich bringt. Langfristig wird nur die Regelung 150 gelten, da es derzeit nicht möglich ist, neue rückstrahlende Werkstoffe nach Regel 104 typgenehmigt zu bekommen.

Wenn wir die Bestimmungen nicht ändern, besteht die Gefahr, dass Schweden vor den Europäischen Gerichtshof gestellt wird, da die heutigen Bestimmungen als Handelshemmnis angesehen werden können, da wir nur eine von zwei geltenden Verordnungen benötigen.

Die Tatsache, dass wir keine Übergangsbestimmungen vorschlagen, liegt daran, dass wir die Tür zu mehr rückstrahlenden Materialien öffnen, die für die Herstellung von Fahrzeugschildern verwendet werden können. Da die ECE-Regelung 150 dieselben technischen Anforderungen wie die ECE-Regelung 104 enthält, gibt es keine Änderungen an den technischen Anforderungen, wie der Reflektivität oder dem Farbspektrum von Materialien. Daher führen wir keine strengeren Regeln ein, sondern wir halten das Niveau der technischen Anforderungen ein, erlauben jedoch mehrere verschiedene Materialien.

Im Zusammenhang mit den oben dargestellten Änderungen schlagen wir auch sprachliche Änderungen vor. Das Akronym der UNECE in Bezug auf eine UNECE-Regelung wird in ECE geändert, da diese im Einklang mit der Bezugnahme der Agentur auf die internationalen Rechtsvorschriften steht. Diese Änderungen werden nicht als Konsequenzen angesehen, sondern sollten dazu beitragen, die Dinge für die Leser einfacher zu machen.

Wir nehmen auch allgemeine sprachliche Änderungen vor, die den Text in den Verordnungen vereinfachen, um das Verständnis der Absätze zu erleichtern.

Im Zusammenhang mit der Befassung wurden auch geringfügige sprachliche und grammatikalische Fehler in den Verordnungen und Übergangsbestimmungen festgestellt, die vor dem Erlass der Änderungsverordnungen korrigiert wurden.

7. Auf welche Ermächtigung stützt sich das Recht der Behörde, Entscheidungen zu treffen?

Die Genehmigung der schwedischen Verkehrsagentur zur Regelung von Fahrzeugzeichen für den Transport von breiten oder langen unteilbaren Lasten fällt unter das Mandat der Agentur gemäß Kapitel 4 Abschnitte 15 und 17b der Straßenverkehrsverordnung (1998:1276).

8. Entspricht die Gesetzgebung den Verpflichtungen oder geht sie über die Verpflichtungen hinaus, die sich aus den EU-Rechtsvorschriften oder anderen internationalen Vorschriften ergeben?

Die Genehmigung der Regierung und die von uns vorgeschlagenen Verordnungen gehen nicht über die Verpflichtungen aus der Richtlinie 96/53/EG des Rates vom 25. Juli 1996 zur Festlegung der höchstzulässigen Abmessungen im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr und der höchstzulässigen Gewichte im grenzüberschreitenden Verkehr in der Gemeinschaft, hinaus. Es gibt keine anderen internationalen Regeln, die dies betreffen.

Da die Vorschläge technische Anforderungen an Fahrzeugzeilen enthalten, werden sie der Kommission^{4 (7)} gemäß der Richtlinie (EU) 2015/1535 mitgeteilt¹. Schweden hat diese Richtlinie durch die Verordnung (1994:2029) über technische Vorschriften umgesetzt.

Die Vorschläge enthalten keine Bestimmungen über Dienstleistungen im Binnenmarkt gemäß der Dienstleistungsrichtlinie². Die Verordnungen müssen daher nicht gemäß der Richtlinie notifiziert werden.

Die Vorschläge enthalten keine Bestimmungen über das Datenflussmanagement im Rahmen der Datenflussverordnung³. Der Vorschlag muss daher der Kommission im Rahmen der Verordnung nicht mitgeteilt werden.

1 Siehe die Richtlinie (EU) 2015/1535 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. September 2015 über ein Informationsverfahren auf dem Gebiet der technischen Vorschriften und der Vorschriften für die Dienste der Informationsgesellschaft.

2 Richtlinie 2006/123/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 12. Dezember 2006 über Dienstleistungen im Binnenmarkt.

3 Verordnung (EU) 2018/1807 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. November 2018 über einen Rahmen für den freien Verkehr nicht-personenbezogener Daten in der Europäischen Union

9. Ist eine besondere Berücksichtigung des Datums des Inkrafttretens notwendig, und gibt es einen Bedarf an besonderen Informationsaktivitäten?

Wir sind der Ansicht, dass der Vorschlag so bald wie möglich in treten sollte.

B. Wirksamkeit der Verkehrspolitik

Das übergeordnete Ziel der schwedischen Verkehrspolitik besteht darin, ein sozioökonomisch effizientes und langfristig nachhaltiges Verkehrsangebot für Bürger und Unternehmen im ganzen Land zu gewährleisten. Im Rahmen des übergeordneten Ziels gibt es funktionale Ziele und Ziele in den Bereichen Gesundheit, Umwelt und Sicherheit (HES) mit einer Reihe vorrangiger Bereiche.

Das funktionale Ziel besteht darin, eine Zugänglichkeit für Personen und Waren zu schaffen. Entwurf, Funktionsweise und Nutzung des Verkehrssystems sollen helfen, eine grundlegende Zugänglichkeit für alle mit guter Qualität und Nutzerfreundlichkeit zu gewährleisten und zur Entwicklung des gesamten Landes beizutragen. Gleichzeitig muss das Verkehrssystem den Wert der Gleichheit wahren, d. h., es muss den Transportbedürfnissen von Männern und Frauen gerecht werden.

Das HES-Ziel betrifft Gesundheit, Umwelt und Sicherheit. Entwurf, Funktionsweise und Nutzung des Verkehrssystems müssen so angepasst werden, dass niemand getötet oder schwer verletzt wird. Ferner muss es zum übergeordneten Generationsziel für die Umwelt und zur Erreichung der Umweltqualitätsziele sowie zu einer besseren Gesundheit beitragen.

10. Wie wirkt sich die Regelung auf das funktionale Ziel aus?

Der Vorschlag wird sich leicht positiv auf die Fähigkeit der Unternehmen auswirken, breite oder lange unteilbare Lasten zu transportieren.

11. Wie wirkt sich die Regelung auf das HES-Ziel aus?

Der Vorschlag wird das HES-Ziel nicht berühren.

C. Unternehmen

Es wird davon ausgegangen, dass die Verordnung keine wesentlichen Auswirkungen auf die Arbeitsbedingungen, die Wettbewerbsfähigkeit oder andere Bedingungen der Unternehmen hat. Alle Konsequenzen für die Unternehmen sind daher unter Nummer 5.1 beschrieben.

D. Zusammenfassung der Folgen

Betroffene Partei	Nicht quantifizierbare Auswirkungen		Quantifizierte Auswirkungen + / -	Besondere Hinweise
	Vorteile	Nachteile		
Unternehmen	Erleichtert die Entwicklung von Fahrzeugschildern. Günstigere Fahrzeugschilder. Langfristig ist die Lieferung von Fahrzeugschildern gewährleistet.			
Bürger	-	-		
Der Staat usw.	-	-		
Externe Effekte	Weniger Verschwendung	-		
Gesamt				

E. Konsultation

Während der Entwicklung der aktuellen Vorschriften wurde die Dokumentation an Unternehmen verschickt, die Fahrzeugschilder herstellen. Bei dieser Gelegenheit gingen keine Stellungnahmen ein. Wir haben auch keine Anmerkungen im Zusammenhang mit der Bekanntgabe des Vorschlags erhalten. Als die Verordnungen in Kraft traten, wurden wir von einem Unternehmen kontaktiert, das das in dieser Folgenabschätzung dargestellte Problem meldete.

Wenn Sie Fragen oder Anmerkungen zu dieser Folgenabschätzung haben, kontaktieren Sie uns bitte:

Kristofer Elo, Ermittler
kristofer.elo@transportstyrelsen.se