

|  |  |
| --- | --- |
| Department for Infrastructure | Ministerium für Infrastruktur |

|  |
| --- |
| **Beschränkung der Verwendung von Reifen, die 10 Jahre oder älter sind, bei schweren Fahrzeugen** |

**Gesetzesfolgenabschätzung**

**November 2020**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Titel:**  Beschränkung der Verwendung von Reifen an den Vorderachsen schwerer Fahrzeuge   |  | | --- | |  | | **Gesetzesfolgenabschätzung (GFA)** |
| **Datum:** September 2022 |
| **Art der Maßnahme:**Unterständige Gesetzgebung |
| **Leitendes Ministerium bzw. leitende Behörde:**  Ministerium für Infrastruktur | **Stufe:** Konsultation |
| **Interventionsquelle:** Inland |
| **Sonstige Ministerien oder Behörden:**  Fahrer- & Fahrzeugagentur (DVA)  Fahrer- und Fahrzeuglizenzagentur (DVLA) | **Kontaktdaten:** Dorcas Cutrona  **Telefon:** 028 90 541074 |

**Zusammenfassung Interventionen und Optionen**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Welches Problem wird behandelt? Warum ist ein Eingreifen der Regierung notwendig?**  Nach zwei Kollisionen, resultierend in acht Todesopfern in den letzten zehn Jahren, bei denen Gerichtsmediziner zu dem Schluss kam, dass alte Reifen an den Vorderachsen schwerer Fahrzeuge mitwirken, gibt es Sicherheitsbedenken, die sich aus der Verwendung alter Reifen an den Vorderachsen schwerer Fahrzeuge ergeben.  Eigentümer/Betreiber von Lastkraftwagen (LKW), Bussen, Reisebussen und Kleinbussen sind sich der privaten Kosten bewusst, die mit dem Austausch von Reifen einhergehen, erkennen aber möglicherweise nicht die Gefahren, die mit dem Gebrauch älterer Reifen verbunden sind, bzw. die größeren sozialen Vorteile (durch Verkehrssicherheit), die sich aus dem Austausch älterer Reifen, die an den Vorderachsen von LKW, Bussen und Reisebussen sowie an allen Achsen in Einzelkonfiguration an Kleinbussen montiert sind, ergeben können.  Daten deuten darauf hin, dass eine Minderheit dieser LKW-Eigentümer/Betreiber weiterhin Reifen, die 10 Jahre oder älter sind, an Vorderachsen verwendet, obwohl die Driver Vehicle and Standards Agency (DVSA) Leitlinien für die technische Überwachung und Brancheninformationen, die von ihrer Verwendung abraten, veröffentlicht hat. Staatliche Interventionen sind der beste Weg, um diese Informationslücke und negative externe Effekte zu beseitigen.   |  | | --- | |  | | |
| **Welche Ziele werden mit der politischen Maßnahme verfolgt und was sind die gewünschten Auswirkungen?**  Die politische Maßnahme soll sicherstellen, dass Reifen, die 10 Jahre oder älter sind, nicht an den Vorderachsen von LKW, Bussen und Reisebussen auf der Straße und keiner der Achsen in Einzelkonfiguration an Kleinbussen montiert werden, indem die bestehende Verordnung über Straßenfahrzeuge (Bau und Nutzung) erweitert wird, um ein maximales Reifenalter festzulegen.  Die beabsichtigte Wirkung dieser politischen Maßnahme besteht darin, die Verkehrssicherheit zu verbessern, indem die Möglichkeit verringert wird, dass es zu Kollisionen mit LKW, Bussen und Reisebussen aufgrund des Versagens alter Reifen an den Vorderachsen oder bei Kleinbussen aufgrund des Versagens alter Reifen in Einzelkonfiguration an allen Achsen kommt.   |  | | --- | |  | | |
| **Welche politischen Optionen wurden berücksichtigt, einschließlich Alternativen zur Verordnung? Bitte bevorzugte Option begründen (weitere Einzelheiten im Abschnitt „Beleglage“)**   * **Option 0:** Do Minimum * **Option 1 (Bevorzugte Option)**: Ein Verbot von Reifen, die 10 Jahre oder älter sind, für die **Vorderachsen** von LKW, Bussen und Reisebussen sowie für alle Reifen in **Einzelkonfiguration** an Kleinbussen. Dieses Verbot gilt gleichermaßen für Erstreifen und runderneuerte Reifen. Bei runderneuerten Reifen wird ihr Alter ab dem Datum der Runderneuerung berechnet. Wir haben festgestellt, dass es keine Beweise dafür gibt, (a) die Ausweitung eines Verbots auf andere Achsen als die Vorderachse von unter den Geltungsbereich fallenden Fahrzeugen auszudehnen und (b) die runderneuerten Reifen unterschiedlich zu behandeln als Neureifen. Diese Option bietet zusätzliche Schutzmaßnahmen für Kleinbusfahrer, Fahrgäste und andere Verkehrsteilnehmer. | |
| **Wird die Maßnahme überprüft:** Ja | **Gegebenenfalls Angabe des Überprüfungstermins:**  Fünf Jahre nach Inkrafttreten der Gesetzgebung (2025) |
| |  |  | | --- | --- | | Geht die Umsetzung über die EU-Mindestanforderungen hinaus? | n. z. | | | |
| |  |  | | --- | --- | | Wird sich diese Maßnahme voraussichtlich auf Handel und Investitionen auswirken? | Nein | | Sind einige dieser Organisationen betroffen? | |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | | **Kleinstunternehmen**  Ja | **Kleinunternehmen**  Ja | **Mittelständische Unternehmen**  Ja | **Großunternehmen**  Ja | | |  | | |  | | --- | | Um welchen Betrag verändert sich das CO2-Äquivalent der Treibhausgasemissionen? (Millionen Tonnen CO2-Äquivalent) | | **Gehandelt:** 0 **Nicht gehandelt:** 0   |  | | --- | |  | | | | |

***Ich habe die Folgenabschätzung gelesen und bin aufgrund der vorliegenden Erkenntnisse davon überzeugt, dass sie einer angemessenen Darstellung der Kosten, des Nutzens und der Folgen der bevorzugten Optionen entspricht.***

|  |  |
| --- | --- |
| Unterzeichnet durch den zuständigen ZEICHNUNGSBERECHTIGTEN: \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ | Datum: \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ |

**Zusammenfassung: Analyse und Nachweise politische Option 1**

Beschreibung: Änderung der Verordnung über Straßenfahrzeuge (Bau und Nutzung), um **Reifen, die 10 Jahre oder älter sind, an den** gelenkten Vorderachsen **von LKW, Bussen und Reisebussen sowie für alle Reifen in** Einzelkonfiguration **an Kleinbussen** zu verbieten.Dieses Verbot gilt gleichermaßen für Erstreifen und runderneuerte Reifen, für runderneuerte Reifen wird ihr Alter ab dem Datum der Runderneuerung berechnet**.**

**Wirtschaftliche Folgenabschätzung (Option 1)**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Preisbasis Jahr** | **GW-Basis Jahr** | **Zeitraum** | **Nettonutzen** |
| 2019 | 2019 | 10 Jahre | -2,0 m |

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Kosten (Mio. £)** | **Übergangsphase insgesamt (Politik)** | | **Jahresdurchschnitt (wiederkehrend)** | **Gesamtkosten** |
|  | (Konstanter Preis) | Jahre | (ohne Übergangsregelung) (Konstanter Preis) | (Gegenwartswert) |
| **Beste Schätzung** | **0,7** | **1** | **0,16** | **2,0** |
| **Beschreibung und Größenordnung der monetarisierten Hauptkosten nach „betroffenen Hauptgruppen“** höchstens 5 Zeilen  Die Kosten für den Austausch von Reifen, die 10 Jahre oder älter sind, betreffen schätzungsweise 0,16 % der in dieser Option berücksichtigten LKW, Busse, Reisebusse und Kleinbusse. Diese Fahrzeuge befinden sich in erster Linie im Besitz von Unternehmen, wobei sich einige in privatem Eigentum und einige im Eigentum von Drittparteien befinden. Bei den Kosten handelt es sich um die Kosten für die Entsorgung der verwendeten Reifen und die Vorverlegung des Kaufs neuer Reifen. Kostenschätzungen umfassen auch Einarbeitungs- und Durchsetzungskosten, | | | | |
| **Sonstige nicht monetarisierte Hauptkosten nach „betroffenen Hauptgruppen“** höchstens 5 Zeilen  Die Nachfrage nach runderneuerten Reifen und Reifen, die 10 Jahre oder älter sind, wird sinken, und Unternehmen oder Privatpersonen, die diese Reifen verkaufen, werden weniger Einheiten verkaufen. Entgangene Einnahmen können durch die Weitergabe von Kosten an die Verbraucher ausgeglichen werden, und andere Unternehmen können durch den Verkauf neuerer Reifen profitieren. | | | | |
| **Gewinne (Mio. £)** | **Übergangsphase insgesamt (Politik)** | | **Jahresdurchschnitt (wiederkehrend)** | **Gesamtnutzen** |
|  | (Konstanter Preis) | Jahre | (ohne Übergangsregelung) (Konstanter Preis) | (Gegenwartswert) |
| **Beste Schätzung** | **0 (alle wiederkehrend)** |  | **0,52** | **4,49** |
| **Beschreibung und Größenordnung der monetarisierten Hauptvorteile nach „betroffenen Hauptgruppen“** höchstens 5 Zeilen  Keine | | | | |
| **Sonstiger nicht monetarisierter Nutzen nach „betroffenen Hauptgruppen“** höchstens 5 Zeilen  Der Nutzen der vermiedenen Todesfälle könnte monetarisiert werden. Die Unsicherheit in Bezug auf die Ausgangssituation und die Anzahl der Todesopfer, die bei den kontrafaktischen Szenarien wahrscheinlich auftreten würden, ist jedoch sehr hoch. Die Vermeidung von 0,9 Todesopfern in den nächsten zehn Jahren würde diese politische Maßnahme kostenneutral machen. Diese Maßnahme dürfte auch zu einer Verringerung kleinerer Kollisionen führen, was sich positiv auf die Sicherheit auswirken wird. | | | | |
| **Schlüsselannahmen, Unsicherheiten, Risiken**  Die TÜV-Testgebühren bleiben unverändert. Schätzungsweise 2 520 Fahrzeuge in NI werden 2018 von den Tests ausgenommen, wobei diese Zahl aufgrund des fortlaufenden jährlichen Mechanismus im Laufe der Zeit zunimmt. | | | | |

**UNTERNEHMENSBEWERTUNG (Option 1)**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Direkte geschäftliche Auswirkungen (auf das Jahr umgerechnet), Mio. £** | | |  |  |
| **Kosten: 0,2 £** | **Nutzen: 0,0 £** | **Netto: -0,2 £** |  | |

**Beleglage**

1. **Zu berücksichtigendes Problem**

Diese Gesetzesfolgenabschätzung (GFA) erwägt eine Änderung der nordirischen Rechtsvorschriften, um Fahrzeuge von historischem Interesse, die in den Geltungsbereich fallen, von der jährlichen technischen Überwachung auszunehmen.

Im September 2012 führte ein Totalversagen eines 19 Jahre alten Reifens, der an der gelenkten Achse eines großen Reisebusses montiert war, zum Tod von drei Menschen. Der Gerichtsmediziner kam zu dem Schluss, dass der Reifenschaden auf das Alter des Reifens zurückzuführen war.

Im September 2017 erlitt ein auf der M5 (England) fahrender Lastkraftwagen (LKW) eine Reifenpanne an der Lenkachse, was zu einem Verlust von fünf Menschenleben führte. Der Gerichtsmediziner kam zu dem Schluss, dass dieser Unfall auf einen Reifenschaden zurückzuführen war, und stellte fest, dass es bei einem 18 Jahre alten Reifen an der Lenkachse aufgrund seines Alters zu einer strukturellen Verschlechterung gekommen war.

Die Driver and Vehicle Standard Agency (DVSA) veröffentlichte einen Leitfaden zur Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit von Nutzfahrzeugen zur Beförderung von gewerblichen Gütern und Personen auf britischen Straßen. Dies wurde 2013 aktualisiert, um Busunternehmen davon abzuraten, Reifen die älter als 10 Jahre sind an die Lenkachsen ihrer Fahrzeuge zu montieren. Im November 2018 wurden diese Leitlinien auf LKW ausgedehnt, und es wurde empfohlen, Reifen, die älter als zehn Jahre sind, nicht für LKW zu verwenden, ausgenommen an der Hinterachse als Teil einer Zwillingsradanordnung. <https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/785463/guide-to-maintaining-roadworthiness-commercial-goods-and-passenger-carrying-vehicles.pdf>

Das Verkehrsministerium (DFT) gab 2018 Studien in Auftrag, um festzustellen, welche Auswirkungen das Alter auf die Qualität von Straßenfahrzeugreifen hat. Im Rahmen dieser Studien arbeitete das britische Unternehmen TRL Ltd mit einem führenden Labor in den USA zusammen, um Tests und Analysen durchzuführen. <https://www.gov.uk/government/publications/tyre-ageing-its-effect-on-material-properties-and-structural-integrity>

Obwohl die Studien statistisch nicht schlüssig sind, legen die Ergebnisse nahe, dass Korrosion eher bei älteren Reifen zu finden ist, und unterstreichen, dass Feuchtigkeit durch Schnitte im Laufflächenbereich in die Struktur des Reifens eindringen kann. Die Studien implizieren auch eine Änderung des Härtegrads des Gummis sowohl im Profilbereich als auch in der Seitenwand bei älteren Reifen. Dieser Härtegrad kann die Flexibilität der Lauffläche verringern und die Beanspruchung der Bindungen erhöhen, die die strukturelle Integrität des Reifens bilden.

Gemeinsam liefern diese Forschungen, die Aussagen von Experten und die Schlussfolgerungen aus den Untersuchungen der Gerichtsmediziner Beweise dafür, dass das Alter die Reifenleistung beeinflusst. DVSA-Daten über Straßenkontrollen zeigen, dass es trotz der Einführung der Leitlinien für die technische Überwachung des DVSA eine geringe Anzahl (0,16 %) von LKW, Bussen, Reisebussen und Kleinbussen gibt, die über 10 Jahre alte Reifen verwenden.

Um diese Gefahr für die Verkehrssicherheit zu beseitigen, wird ein Gesetzesvorschlag eingebracht, der vorsorglich ein Verbot von Reifen, die 10 Jahre oder älter sind, an Lenkachsen von schweren Fahrzeugen (und an allen Achsen in Einzelkonfiguration bei Kleinbussen) vorsieht. In einer im Juni 2019 veröffentlichten gesetzlichen Konsultation wurden verschiedene politische Optionen aufgenommen. In diese Analyse werden Busse, Reisebusse, Lastkraftwagen und Kleinbusse einbezogen. <https://www.gov.uk/government/consultations/banning-tyres-aged-10-years-and-older>

**2) Begründung für das Eingreifen**

In diesem Abschnitt werden die Marktdefizite im Zusammenhang mit der Nutzung älterer Reifen vorgestellt. Es werden Gründe erörtert, warum der Markt in Ermangelung staatlicher Eingriffe kein höheres Sicherheitsniveau bietet und warum die vorgeschlagene Intervention gerechtfertigt ist.

**Es gibt asymmetrische Informationen, die die Entscheidungen der LKW-Eigentümer/Betreiber in Bezug auf den Austausch von Reifen beeinflussen.** Einige Eigentümer/Betreiber von LKW, Bussen, Reisebussen oder Kleinbussen glauben möglicherweise nicht, dass ihre älteren Reifen im Vergleich zu neueren Reifen eine zusätzliche Gefahr (in Bezug auf die Verkehrssicherheit) darstellen. Das Potenzial für diese Informationslücke ist für Fahrzeuge, die nicht kommerziell betrieben werden und nicht der Lizenzierung des Betreibers unterliegen, am größten. Diese Betreiber sind nicht verpflichtet, DVSA-Wartungspläne einzuhalten und sind möglicherweise nicht mit den Leitlinien für die technischen Überwachung vertraut.

**Moralische Risiken sind eine Form asymmetrischer Informationen, die zu Marktdefiziten führen.** Fahrzeugeigentümer/-betreiber sind gesetzlich gegen Drittschäden versichert. Sie können auch für Schäden an ihren eigenen Fahrzeugen versichert sein, einschließlich der Auswirkungen des Arbeitszeitausfalls, die ein Zusammenstoß auf ihren Fuhrpark hätte. Dies bedeutet, dass, sobald Eigentümer/Betreiber ihre jährlichen Versicherungsprämien gezahlt haben, Schäden an anderen Verkehrsteilnehmern und der Straßen selbst keine zusätzlichen Kosten verursachen (über einen vernachlässigbaren Versicherungsüberschuss hinaus). Da es derzeit keine gesetzlichen Anforderungen für das Alter von Reifen gibt, erwarten die Versicherer nicht, dass die Eigentümer/Betreiber das Alter der Reifen erfassen, sodass sie abhängig vom Risikoprofil, das sich aus dem Alter der verwendeten Reifen ergibt, keine unterschiedlichen Beträge berechnen können. Somit tragen Fahrzeugeigentümer/-betreiber keine der Kosten einer Kollision (aufgrund der Pflichtversicherung) und keine zusätzlichen Versicherungskosten, wenn sie alte Reifen verwendet haben, jedoch alle Kosten für den Reifenaustausch. Ohne Intervention werden mehr alte Reifen in Gebrauch sein als die gesellschaftlich optimale Menge.

**Mit der Verwendung alter Reifen an schweren Fahrzeugen ist mit negativen externen Effekten verbunden.** Ein Fahrzeugeigentümer/-betreiber berücksichtigt nur die privaten Kosten für den Austausch eines älteren Reifens. Sie berücksichtigen nicht die größeren sozialen Kosten7, die mit dem erhöhten Risiko von Zusammenstößen auf der Straße durch die Verwendung des alten Reifens verbunden sind. In einem freien Marktumfeld werden diese Reifen daher seltener als dem sozial optimalen Niveau entsprechend ausgetauscht.

A **Verbot der Verwendung älterer Reifen an der Vorderachse von schweren Fahrzeugen (und an allen Achsen für Kleinbusse) ist die bevorzugte Option, um diese Fehler zu beheben.** Die Sicherheitsprobleme, die sich aus der Verwendung älterer Reifen an den Vorderachsen ergeben, deuten darauf hin, dass diese nicht mehr bei schweren Fahrzeugen montiert werden dürfen. Aufgrund der oben genannten asymmetrischen Informationen und Bedenken der negativen externen Effekte werden diese Reifen seltener ersetzt als das sozial optimale Niveau. Öffentlich zugängliche Informationen haben die Austauschraten nicht auf dieses optimale Niveau gebracht (in den untersuchten Optionen im Detail berücksichtigt). Daher wird die Intervention der Regierung, die ein Verbot dieser Reifen fordert, diese Fehler am besten beheben. Die Berücksichtigung anderer Methoden (z. B. einer Steuer auf ältere Reifen) kann nicht zu den gleichen Ergebnissen führen. Solche Methoden sind kostspielig in der Umsetzung und Durchsetzung und stellen einen Weg dar, wie potenziell gefährliche Reifen auf dem Markt bleiben können. Angesichts der relativ geringen Anzahl älterer Reifen auf dem Markt ist es verhältnismäßiger, ältere Reifen vorsorglich zu verbieten.

**Anwendung des Vorsorgeprinzips**

Es ist angemessen, auf der Grundlage des Vorsorgeprinzips ein Verbot von Reifen, die 10 Jahre oder älter sind, an den Vorderachsen von LKW, Bussen und Reisebussen sowie an allen Achsen von Kleinbussen vorzuschlagen. <https://www.gov.uk/government/publications/rpc-guidance-using-the-precautionary-principle-january-2020>

Bei der Entscheidung wurde der Leitfaden des Ausschusses für Regulierungspolitik (Regulatory Policy Committee) geprüft, und die Begründung wird nachstehend dargelegt. Dies basiert auf Leitlinien der britischen Interdepartmental Liaison Group on Risk Assessment (UK-ILGRA), die vom Chief Scientist des GB Health and Safety Executive geleitet wird. <https://webarchive.nationalarchives.gov.uk/20190701152341/https://www.hse.gov.uk/aboutus/meetings/committees/ilgra/pppa.htm>

*Stufe 1 – Nachweis schädlicher Folgen*

Bei einigen Fahrzeugen werden noch Reifen verwendet, die älter als 10 Jahre sind. Es liegen Nachweise aus DVSA-Daten vor, dass es seit der Veröffentlichung der Leitlinien im Jahr 2013 immer noch einige Busse und Reisebusse mit Reifen, die älter als 10 Jahre sind, betrieben werden, sodass die aktuellen Leitlinien nicht vollständig wirksam sind. Es ist begründet, anzunehmen, dass dies auch für LKWs gilt, die durch die Aktualisierung der Leitlinien 2018 in den Geltungsbereich aufgenommen wurden, und dass ohne eine Verordnung möglicherweise nicht alle Betreiber bei ihren Fahrzeugen Reifen, die 10 Jahre oder älter sind, entfernen würden. Es gibt auch einen Anteil, der von DVSA auf 25 % der LKW und 30 % der Busse, Reisebusse und Kleinbusse geschätzt wird, die privat betrieben werden und nicht der Lizenzierung des Betreibers und den dazugehörigen Wartungsplänen unterliegen. Bei dem Fahrzeug, das in den zweiten tödlichen Unfall verwickelt war, handelte es sich um ein Privatfahrzeug, das in diese Untergruppe fällt.

**Ältere Reifen können mehr Unfälle, Verletzungen und Todesfälle verursachen, als bekannt ist.** Uns sind nur zwei Vorfälle bekannt, bei denen Gerichtsmediziner zu dem Schluss kam, dass Reifenversagen aufgrund des Alters ein Beitragsfaktor war. Es ist jedoch möglich, dass es mehr Vorfälle gab, die zu Sachschäden, Verletzungen und zum Tod führten, bei denen das Reifenalter nicht berücksichtigt wurde, da derzeit keine gesetzlichen Anforderungen für das Reifenalter bestehen. Es gibt eine unvollständige Beweisbasis, die die Auswirkungen älterer Reifen auf die Straßenverkehrssicherheit aufzeigt, da das Reifenalter nicht routinemäßig in Daten zur Kollisionsuntersuchung erfasst wird.

**Grund zu der Annahme, dass die Verwendung älterer Reifen negative Auswirkungen auf die Sicherheit hat***.* Auch wenn es immer noch eine gewisse Unsicherheit gibt, deuten die Studien des Ministeriums, die Nachweise aus den untersuchten Reifen des LKW-Unfalls aus dem Jahr 2017 und das Sachverständigengutachten, das den Gerichtsmedizinern für beide Vorfälle vorgelegt wurde, allesamt darauf hin, dass ältere Reifen negative Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit haben.

*Stufe 2 und 3 – Irreversible schädigende Wirkungen und Grad der wissenschaftlichen Ungewissheit*

Angesichts unserer vorstehenden Einschätzung und der Schwere der beiden tödlichen Kollisionen, bei denen ein defekter Reifen, der an der gelenkten Achse des Fahrzeugs angebracht ist, als Beitragsfaktor angeführt wurde, halten wir es für sinnvoll, anzunehmen, dass in Ermangelung von Rechtsvorschriften Reifen, die zehn Jahre oder älter sind, die an den Vorderachsen von Fahrzeugen montiert sind, das Potenzial haben, weitere Todesfälle zu verursachen.

Die Schwere des strukturellen Versagens der Reifen bei den beiden tödlichen Unfällen und die Auswirkung dieses Versagens auf die Richtungskontrolle der Fahrzeuge ist eindeutig, jedoch können diese Beispiele allein keine wissenschaftlich belastbaren Nachweise liefern. Die Studien des Verkehrsministeriums liefern zusammen mit Informationen von Sachverständigen Hinweise auf signifikante Änderungen der Materialeigenschaften innerhalb der Struktur eines Reifens, die mit dem bei den beiden tödlichen Unfällen beobachteten Versagensmechanismus in Zusammenhang stehen könnten. Diese Nachweise sind begrenzt und reichen nicht aus, um eine solide Einschätzung der Risiken und der Wahrscheinlichkeit von Schäden mit zunehmendem Alter der Reifen zu stützen, weswegen ein vorsorglicher Ansatz angemessen ist.

*Stufe 4 Überprüfung*

Das DVSA wird im Rahmen des jährlichen Prüfprogramms weiterhin die Daten zum Alter der Reifen von in den Anwendungsbereich fallenden Fahrzeugen aufzeichnen. Dieser Datensatz wird jährlich überprüft, um die Einhaltung dieser Rechtsvorschriften zu überwachen und die Nachweisbasis in diesem Bereich zu verbessern. Es sind Einzelheiten zu einer fünfjährigen Überprüfung dieser Richtlinie nach ihrer Umsetzung angegeben, da dieser Zeitrahmen die Erstellung eines gültigen, statistisch signifikanten Datensatzes ermöglicht.

Durch die Schaffung einer gesetzlichen Anforderung ist zu erwarten, dass das Reifenalter bei Verkehrsunfällen erfasst wird, was auch die Nachweisbasis für diese politische Maßnahme aufbauen kann.

**3) Zielsetzung der politischen Maßnahme**

Das Ziel der politischen Maßnahme besteht darin, die Anzahl der Verkehrsunfälle, deren Ursache alte Reifen sind, zu verringern.

Weniger Kollisionen würden zu Folgendem führen:

A. Reduzierte Kosten für die Instandsetzung der Straßeninfrastruktur (und damit verbundene Zeitkosten für die Verkehrsteilnehmer, während diese Reparaturen stattfinden),

B. Weniger Beschwerden über die körperliche und geistige Gesundheit von Personen, die an Kollisionen beteiligt sind (was auch zu einer Verringerung der Gesundheitsausgaben führt);

C. Weniger unproduktive Zeit für diejenigen, die bei Kollisionen verletzt werden;

D. Reduzierter Sachschaden von Personen, die an Kollisionen beteiligt sind;

E. Erhöhung der Flottenkapazität der Unternehmen durch weniger notwendige Reparaturen;

F. Weniger Notdienstkräfte;

G. Weniger rechtliche und sonstige Verwaltungskosten.

**4) Beschreibung der in Betracht gezogenen Optionen (einschließlich Do Minimum)**

**Basislinie (Do Minimum)**

**Option 0 (**Do Minimum**):** Dies ist das kontrafaktische Szenario, in dem Verordnungen, die sich auf die Verwendung älterer Reifen konzentrieren, nicht eingeführt werden. Aufgrund der Seltenheit der Unfälle war es nicht möglich, die Anzahl der Unfälle vorherzusagen, die sich ohne Intervention ereignen werden. Stattdessen berücksichtigt jede politische Option für indikative Zwecke den „Kipppunkt“ oder die Anzahl der Kollisionen, die verhindert werden müssten, damit die Politik kostenneutral ist.

**Gesetzgebungsoptionen**

**Option 1** (bevorzugt): Änderung der Verordnung über Straßenfahrzeuge (Bau und Nutzung) im Sinne eines **Verbots** der Verwendung von Reifen, die 10 Jahre oder älter sind, an den **Lenkachsen** bei allen LKW, Bussen und Reisebussen und an **allen Achsen nur bei Kleinbussen** (sofern der Reifen in Einzelkonfiguration montiert ist). Nach Ansicht der DfT-Ingenieure ist das Risiko eines Verlusts der Kontrolle über das Fahrzeug infolge eines Ausfalls eines Hinterreifens in Einzelkonfiguration höher als bei Verwendung in Doppelkonfiguration, sodass es angebracht ist, alle Reifen in Einzelkonfiguration an Kleinbussen in die Rechtsvorschriften aufzunehmen, um den Nutzen für die Verkehrssicherheit zu maximieren. Diese Option bietet zusätzliche Sicherheitsvorkehrungen für Kleinbusfahrer, Fahrgäste und andere Verkehrsteilnehmer, ohne dass die Kosten erheblich gestiegen sind, da die Kosten für den Austausch nicht konformer Reifen an Kleinbussen relativ gering sind. Das ist die **bevorzugte Option**, da es logisch ist, die verschiedenen Gruppen zu erfassen, die Kleinbusse benutzen, von denen 90 % derzeit nicht im Rahmen einer Betreiberlizenz eingesetzt werden und daher weder den Wartungsplänen des DVSA noch den Leitlinien für die technischen Überwachung unterliegen. Dieses Verbot gilt gleichermaßen für Erstreifen und für runderneuerte Reifen, bei runderneuerten Reifen wird ihr Alter ab dem Datum der Runderneuerung berechnet. Indem wir runderneuerte Reifen genauso behandeln wie die Erstreifen, verringern wir das Risiko für die britische Runderneuerungsindustrie. Diese Option ermöglicht es den Betreibern auch, qualitativ hochwertige Reifen zu geringeren Kosten als Erstreifen zu beschaffen, sie verringert die Umweltauswirkungen und trägt zur Recycling- und Abfallstrategie von Defra bei.

**Betrachtete Alternativen zur Verordnung**

**Die Beratung durch Industrie und Regierung funktioniert nicht im gewünschten Maße.** Aufgrund der oben genannten Marktversagen erwarten wir, dass ältere Reifen bei schweren Fahrzeugen auf einem höheren Niveau montiert werden, als sozial optimal ist.

Einige Reifenhersteller empfehlen den Anwendern, Reifen zu ersetzen, sobald die 10-Jahres-Grenze erreicht ist. Nach dem Unfall im Jahr 2012 wurden 2013 durch das DVSA die Leitlinien für die technischen Überwachung eingeführt, die Bus- und Reisebusunternehmen empfahlen, von der Verwendung von Reifen, die älter als 10 Jahre sind, an den Vorderachsen abzusehen. Diese wurden 2018 aktualisiert, um die gleichen Regeln auf LKW anzuwenden. Der Verband der Reifenindustrie (Tyre Industry Federation) hat in Zusammenarbeit mit der Freight Transport Association (FTA) und der Road Haulage Association (RHA) 2015 einen Leitfaden zum Reifenmanagement für Reifen an schweren Fahrzeugen in Großbritannien (Lastkraftwagen, Anhänger, Busse und Reisebusse) veröffentlicht, in dem diese Empfehlung erneut ausgesprochen wurde.

<https://itma-europe.com/wp-content/uploads/CV-Tyre-Management.pdf>

Man hoffte, dass nach dem Unfall keines dieser Fahrzeuge mit älteren Reifen an den Vorderachsen ausgestattet werden würde.

**Die Analyse der jährlichen Prüfungen und Straßenkontrollen des DVSA** (wird im Abschnitt Kosten dieser Folgenabschätzung näher erläutert) **zeigt, dass ein geringer Teil dieser Fahrzeuge** (geschätzt auf etwa 0,16 %) **an ihrer Vorderachse immer noch mit Reifen ausgestattet sind, die 10 Jahre oder älter sind,** (6 Jahre nach Einführung der Leitlinien von 2013). Aufgrund fehlender Nachweise war es nicht möglich zu analysieren, wie sich Montagezahlen älterer Reifen an den Vorderachsen aufgrund der Aktualisierung der Leitlinien im Jahr 2013 verändert haben. Mit den aktuellen Daten kann nicht analysiert werden, wie erfolgreich die Aktualisierung der Leitlinien für LKW im Jahr 2018 war.

**Angesichts des beratenden Charakters der veröffentlichten Leitlinien und Informationen sind diese nicht durchsetzbar**. Das DVSA schätzt, dass etwa 75 % der LKW und 70 % der Busse, Reisebusse und Kleinbusse kommerziell unter Betreiberlizenzen betrieben werden und den Wartungsplänen folgen, die die Leitlinien für die technischen Überwachung des DVSA widerspiegeln, die für die Lizenzierung erforderlich sind. Dies lässt 25-30 % der Fahrzeuge, die in den Geltungsbereich fallen, zurück, die nicht verpflichtet sind, DVSA-Wartungsregelungen zu befolgen und die Leitlinien für die technischen Überwachung möglicherweise nicht kennen (DVSA schätzt, dass dies bis zu 90 % aller Kleinbusse ist). Beispielsweise befand sich das an dem zweiten tödlichen Unfall (2017) beteiligte Fahrzeug in Privatbesitz und unterlag keiner Lizenzierung des Betreibers.

**Es wird berücksichtigt, dass vorsorglich weitere Interventionen erforderlich sind, da immer noch eine Minderheit der Fahrzeuge an der Vorderachse mit Reifen ausgestattet sind, die 10 Jahre oder älter sind.** Das DfT und seine Behörden arbeiten eng zusammen, um sicherzustellen, dass die Fahrzeugführer verstehen, wie sie die Sicherheit und Verkehrssicherheit ihrer Fahrzeuge, einschließlich ihrer Reifen, gewährleisten und etwaige Nichteinhaltung ahnden können.

**Spezifikationen der politischen Maßnahme und Ausnahmen**

**Eine Altersgrenze von 10 Jahren ist angemessen.** Vor der Aktualisierung der Leitlinien für die technischen Überwachung der DVSA im Jahr 2013 und angesichts des Mangels an verfügbaren wissenschaftlichen Erkenntnissen zur Festlegung einer optimalen Altersgrenze wurde die Zahl von 10 Jahren vorsorglich vom Staatssekretär für Verkehr in Zusammenarbeit mit den Interessenträgern der Industrie ausgewählt. Mindestens zwei große Reifenhersteller empfehlen auch, Reifen, die 10 Jahre oder älter sind, zu ersetzen (Michelin und Continental).

Das Ministerium konnte den 19 Jahre alten Reifen, der an dem Busunfall 2012 beteiligt war, nicht untersuchen. Die 18 Jahre alten Reifen, die an dem Vorfall von 2017 beteiligt waren, wurden jedoch untersucht und wiesen eine erhebliche Korrosion im Stahlcord auf. Dies war der Grund für die Entscheidung, die Leitlinien für die technischen Überwachung der DVSA im November 2018 zu aktualisieren, um den Rat der Abteilung gegen die Verwendung von Reifen an Vorderachsen, die älter als 10 Jahre sind, auf LKW auszuweiten. Das in Auftrag gegebene DfT-Forschungsprojekt17 sah das Materialveränderungen in der Struktur von Reifen im Alter von etwa 8-9 Jahren auftraten, obwohl dies aufgrund der begrenzten Stichprobengrößen statistisch nicht schlüssig war. Seit 2013 unterstützt die Industrie die Altersgrenze von 10 Jahren und bei der Konsultation gingen keine Nachweise ein, die für eine andere Altersgrenze sprechen würden.

Angesichts des Mangels an wissenschaftlichen Erkenntnissen zur Festlegung einer bestimmten Altersgrenze hat sich das Ministerium daher dafür entschieden, die Obergrenze auf 10 Jahre festzusetzen, und zwar im Einklang mit den aktuellen Leitlinien für die technische Überwachung der DVSA, der Branchenberatung und ihrer Erinnerungswürdigkeit.

**Es werden Ausnahmen für bestimmte Fahrzeuge angeboten**, die auf der Bewertung der Standpunkte aus der Konsultation basieren. Dazu gehören landwirtschaftliche Zugmaschinen und Fahrzeuge von historischem Interesse, sofern sie nicht kommerziell betrieben werden.

**Konsultation und andere unberücksichtigte politische Optionen**

Im Jahr 2019 beriet die Regierung über Optionen, ältere Reifen an schweren Fahrzeugen zu verbieten, einschließlich Rechtsvorschriften, die es verbieten, an Bussen, Reisebussen, Lastkraftwagen und Kleinbussen, Reifen zu montieren, die 10 Jahre und älter sind. Die Konsultation endete am 1. September 2019 und erhielt mehr als 1 100 Antworten.

Es wurde sorgfältig geprüft, wie bei einem Verbot runderneuerte Reifen berücksichtigt werden sollen. Runderneuerte Reifen sind ein Schlüsselelement des Marktes für Schwerlastreifen (rund 30 %), die den Betreibern ein kostengünstiges Produkt, eine ökologisch nachhaltige Lösung für das Recycling von Altreifen und die Beschäftigung an britischen Produktionsstandorten bieten. Es gibt verschiedene Verfahren zur Runderneuerung, bei denen jedoch tatsächlich das Profil abgenutzter Reifen ersetzt wird, indem ein Teil der vorhandenen Reifengummimischung entfernt, die Reifenkarkasse inspiziert und dann eine neue Gummi- und Laufflächenschicht hinzugefügt wird. Alle in Großbritannien gelieferten runderneuerten Reifen müssen den spezifischen, internationalen Verordnungen der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UNECE) entsprechen und nach den gleichen Last- und Geschwindigkeitskriterien geprüft werden, wie sie für neue Reifen angewandt werden. Während des Prozesses der Runderneuerung wird ein neues Datum auf den Reifen aufgedruckt, welches das Datum der Runderneuerung angibt, jedoch ist es gemäß den geltenden Verordnungen nicht vorgeschrieben, das ursprüngliche Herstellungsdatum der Reifenkarkasse beizubehalten oder aufzuzeichnen.

**Der DFT lehnt den Vorschlag ab, die Verwendung von Reifen, die 10 Jahre oder älter sind, und von runderneuerten Reifen jeden Alters an allen Achsen** von LKW, schweren Anhängern, Bussen, Reisebussen und Kleinbussen zu verbieten. Bei dieser Option ist das Verbot der Verwendung von runderneuerten Reifen jeden Alters die einzige Möglichkeit, um nach den geltenden Verordnungen zu gewährleisten, dass jedes Element eines runderneuerten Reifens jünger als 10 Jahre ist. Dies ist nicht das erwünschte Ergebnis dieser politischen Maßnahme, da alle in Großbritannien gelieferten runderneuerten Reifen den UNECE-Verordnungen entsprechen müssen, indem sie unabhängig vom Alter nach den gleichen Last- und Geschwindigkeitskriterien wie Neureifen getestet werden. Wir haben diese Option im Vorfeld der Konsultation abgelehnt. Die Kosten für diese Option wurden auf 479 Mio. £ geschätzt, wie in Option 1 in der Konsultationsstufe IA dargelegt.

Wie unser Konsultationsvorschlag, aber mit der Einschränkung, dass **Reifen, die 10 Jahre oder älter sind, auf schweren Anhängern erlaubt sind**. Diese Option (Option 3 in der Konsultationsstufe IA) würde ältere Reifen an Anhängern, aber nicht an anderen Stellen zulassen und auch runderneuerte Reifen jeden Alters von den Vorderachsen verbieten. Wir haben diese Option nach Analyse der Konsultationsantworten abgelehnt, wobei wir die gleiche Begründung angestellt haben, wie bei der Ablehnung der Option

Das Ministerium ist nicht in der Lage, statistische Informationen zu erstellen, um einen Bericht über die Verkehrsunfälle mit Fahrzeugen von historischem Interesse zu erstellen. In GB wurde jedoch festgestellt, dass es 2015 bei Unfällen mit Personenschaden 215 Opfer gab, an denen Fahrzeuge von 1961-1977 beteiligt waren, verglichen mit 455 Opfern mit Fahrzeugen der Jahrgänge 1978-1987.

**5) Annahmen/Erklärung von Kosten und Nutzen**

Die GFA in GB[[1]](#footnote-1) führte eine umfassende wirtschaftliche Bewertung durch, um die Kosten und den Nutzen der zu prüfenden Optionen zu quantifizieren; angesichts des relativ geringeren Umfangs der Auswirkungen auf NI und der Nichtverfügbarkeit einiger Daten wurde beschlossen, die Kosten und Nutzen von GB als Nährwert zu verwenden, um die Auswirkungen in NI abzuschätzen bzw. zu quantifizieren. Es wurde eine Zahl von 3 % angenommen, die auf der Grundlage der Anzahl der durchgeführten TÜVs (NI hatte 2,8 % der Anzahl der in GB durchgeführten TÜVs im Jahr 2016) und der Bevölkerung (die Bevölkerung von NI beträgt 2,9 % der GB-Bevölkerung) basiert – 3 % scheint eine vernünftige Annahme, und es ist eine Zahl, die zuvor in anderen GFA verwendet wurde, wenn NI mit GB verglichen wurde.

Da die GFA von GB das Basisjahr 2015 hatte, wurden HMT-Deflatoren[[2]](#footnote-2) verwendet, um die Preise auf Werte von 2018/19 zu erhöhen. Im Folgenden finden Sie eine kurze Erläuterung der Kosten und Vorteile, die in der GB-Bewertung enthalten sind. Weitere Informationen finden Sie in der GFA von GB.

Kosten

*Verlust von Gebühreneinnahmen & Einnahmen*

Eine Ausnahme von der TÜV-Prüfung für Fahrzeuge von historischem Interesse würde zu einem Verlust von Gebühreneinnahmen für die DVA führen. Es sei jedoch darauf hingewiesen, dass die Gebühren auf der Annahme einer vollständigen Kostendeckung für die DVA beruhen. Daher sollte jede Reduzierung der Fahrzeuge theoretisch mit einer Kostensenkung für die DVA gleichgesetzt werden.

Wenn weniger Fahrzeuge getestet werden müssen, bedeutet dies wahrscheinlich eine Verringerung des Einkommens für Werkstätten, die andernfalls Reparaturen vorgenommen oder Fahrzeuge für den TÜV vorbereitet haben. Beachten Sie, dass Fahrzeugeigentümer profitieren, da es keine Verpflichtung gäbe, die Kosten im Zusammenhang mit Reparaturen zu tragen, sodass diese Kosten durch die Vorteile für Fahrzeugeigentümer annulliert werden.

Unter Verwendung der von der DVA vorgelegten Zahlen wurden im Jahr 2016 140 Fahrzeuge von vor 1960 getestet, obwohl sie ausgenommen waren. Dies zeigt, dass ein Teil der Fahrzeugeigentümer ihre Fahrzeuge freiwillig für Geschäfts- und Versicherungszwecke testen kann und daher einige ausgenommene Fahrzeuge tatsächlich geprüft werden.

*Kosten für die Straßenverkehrssicherheit*

Angesichts des Zusammenhangs zwischen Unfällen und einem niedrigeren Testniveau sind die Kosten für die Straßenverkehrssicherheit zu berücksichtigen. Dies wurde in der GFA von GB quantifiziert und erklärt, wobei im Wesentlichen Unfallstatistiken verwendet werden und diesen ein Wert zugeordnet wird, um die Auswirkungen abzuschätzen.

*Einarbeitungskosten*

Es gibt auch Einarbeitungskosten für alle Fahrzeugeigentümer von VHI, die die Richtlinien lesen und sich damit vertraut machen.

*Übergangskosten*

Es gibt einen einmaligen Preis für die DVA für die Aktualisierung des Systems und des Materials. Die DVA hat bestätigt, dass die geschätzten Kosten für Änderungen des Buchungssystems von der DVA zur Umsetzung der Ausnahmebestimmungen für VHI auf rund 5 000 £ geschätzt werden.

*Selbstzertifizierung*

Es gibt einen Admin-Kosten für VHI-Eigentümer, da sie jetzt bestätigen müssen, dass ihr Fahrzeug nicht wesentlich verändert wurde. Um als VHI betrachtet zu werden, muss eine Reihe von Komponenten des Fahrzeugs so beschaffen sein, dass sie zum Zeitpunkt seiner Herstellung in dieses Fahrzeug eingebaut worden wären. Zum Beispiel muss das Fahrzeug das unveränderte Original-Fahrwerk, die Federung und die Lenkung haben. Der Fahrzeughalter muss die 8-Punkte-Regel einsehen und überprüfen, ob sein Fahrzeug diese Bedingungen erfüllt. Sie müssen die DVA dann darüber informieren, dass sie von der Prüfung ausgenommen sind. Die genauen Details dieses Prozesses sind noch nicht festgelegt. Die GFA von GB legt einen Wert auf die Zeit, die für den Abschluss des Prozesses benötigt wird, und legt nahe, dass die Zeitspanne des Selbstzertifizierungsprozesses ungewiss ist und je nach Person variieren wird. Es wurde konservativ angenommen, dass der Prozess etwa 60 Minuten dauern wird. Aufgrund der Unsicherheit wird ein Bereich um diesen Wert genommen, von 45 bis 75 Minuten. Dies wird wahrscheinlich überschätzt, aber der konservative Ansatz, keine Kosten zu unterschätzen, wurde aufgrund fehlender Details über den Selbstzertifizierungsprozess zum Zeitpunkt dieser Analyse verfolgt.

Im Jahr 2016 wurden in Nordirland 3 811 Autos von vor 1979 zugelassen. Es gab 2 520 dieser Autos, die erstmals nach 1960, aber vor 1979 zugelassen wurden.

Vorteile

Das Ministerium setzt sich dafür ein, dass alle Fahrzeuge in Nordirland straßentauglich und sicher auf unseren Straßen eingesetzt werden können. Die nordirischen Rechtsvorschriften müssen aktualisiert werden, damit eine Option umgesetzt werden kann. Da es derzeit keinen Minister gibt, schlägt das Ministerium keine bevorzugte Option vor. Die Entscheidungen über die nächsten Schritte werden auf Grundlage der Antworten auf die öffentliche Konsultation getroffen. In dieser Stufe ist vorgesehen, dass diese Entscheidungen am besten von den Ministern getroffen werden, aber die Notwendigkeit und der Zeitrahmen für Entscheidungen werden von den Beamten unter Berücksichtigung des breiteren öffentlichen Interesses überprüft.

Die Umsetzung dieser überarbeiteten Rechtsvorschriften hat Vorteile für den Fahrer. Fahrer von VHI, die in den Geltungsbereich fallen, sind von der technischen Überwachung ausgenommen und müssen daher nicht für eine TÜV-Prüfung bezahlen, wodurch die derzeit 30,50 £ teure Testgebühr eingespart wird. Es gäbe auch potenzielle Einsparungen, sowohl finanziell als auch zeitlich, da die Fahrer nicht zu DVA-Testzentren reisen müssen und so Kraftstoffkosten und ihre eigene Zeit einsparen, die wertvoll sein kann.

Wie oben erwähnt, können VHI-Eigentümer bei Bedarf freiwillig einen TÜV-Test beantragen.

Die DVA hätte einen geringfügigen Vorteil, da die Ausnahme historischer Fahrzeuge von der regelmäßigen Prüfung die Zeit für die Durchführung von Prüfungen für andere Fahrzeuge freigeben würde, was zu einer Verringerung der Wartezeiten für Testtermine führen könnte.

Anekdotische Beweise deuten darauf hin, dass die meisten privaten Eigentümer von VHI ihre Fahrzeuge in gutem Zustand hielten und sie für kurze Fahrten wie Messen und Ausstellungen nutzten. Daher gab es weniger Bedarf an jährlichen Tests. Wie oben erwähnt, können VHI-Eigentümer, falls erforderlich, freiwillig einen TÜV-Test beantragen, aber die Umsetzung dieser überarbeiteten Rechtsvorschriften dürfte die Zahl der TÜVs verringern.

Ausmaß der Auswirkung

**Option 2: 30 Jahre alte Fahrzeuge, die in den Geltungsbereich fallen, von der jährlichen Prüfung auszunehmen (auf fortlaufender Basis)**

Zwischen dem 1. Januar und dem 31. Dezember 2016 wurden insgesamt 6329 Fahrzeuge, die über 30 Jahre alt waren, zur TÜV-Prüfung eingereicht. Wären diese Fahrzeuge von regelmäßigen Prüfungen ausgenommen gewesen, wäre der Einkommensverlust für die DVA fast 179 000 £auf einer jährlichen Basis gewesen. Wie bereits erwähnt, sollte eine Verringerung der Anzahl der geprüften Fahrzeuge aufgrund des Grundsatzes der vollständigen Kostendeckung theoretisch einer angemessenen Kostensenkung entsprechen.

**Option 3: 40 Jahre alte Fahrzeuge, die in den Geltungsbereich fallen, von der jährlichen Prüfung auszunehmen (auf fortlaufender Basis)**

Zwischen dem 1. Januar und dem 31. Dezember 2016 wurden insgesamt 3218 Fahrzeuge, die über 40 Jahre alt waren, zur TÜV-Prüfung eingereicht. Wären diese Fahrzeuge von regelmäßigen Prüfungen ausgenommen gewesen, hätte der Einkommensverlust für die DVA jährlich fast 93 000 £ betragen. Wie bereits erwähnt, sollte eine Verringerung der Anzahl der geprüften Fahrzeuge aufgrund des Grundsatzes der vollständigen Kostendeckung theoretisch einer angemessenen Kostensenkung entsprechen.

**6. Quantifizierung der Kosten und Vorteile**

Wie oben erläutert, wurden mit Ausnahme der Übergangskosten die GB-Zahlen verwendet, um die Auswirkungen in NI zu schätzen, indem 3 % der in der GFA für GB aufgeführten Kosten verwendet wurden. Die Ergebnisse sind in der nachstehenden Tabelle zusammengefasst.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | **Option 2** | **Option 3** |
| Kosten | | |
| Umstellungskosten für die DVA | 0,05 | 0,05 |
| Kosten für die Einarbeitungszeit | 0,03 | 0,06 |
| Zeitkosten für die Selbstzertifizierung | 0,76 | 1,27 |
| Sicherheitskosten für zusätzliche Ausnahmen | 0,11 | 0,61 |
| Umsatzverlust für Garagen | 4,10 | 7,52 |
| Vorteile | | |
| TÜV- und Garagengebührenersparnis | 4,10 | 7,52 |
| Zeit- und Kraftstoffeinsparung | 0,39 | 0,62 |
| Netto-Gegenwartskosten (Kosten – Bens) | 0,56 | 1,37 |

**7. Weiterreichende Auswirkungen**

*Einschätzung der Wettbewerbssituation*

Angesichts der Deregulierung der bevorzugten Option, die keine Kosten mit sich bringt, wird davon ausgegangen, dass es keine Auswirkungen auf den Wettbewerb gibt.

*Bewertung für Klein- und Kleinstunternehmen*

Dazu gehören auch gewerbliche Nutzer von VHI. Die Abteilung ist der Auffassung, dass all diese Unternehmen verpflichtet wären, ihre Fahrzeuge nach den Rechtsvorschriften für die gewerbliche Nutzung zu prüfen, und dies würde weder einen Vorteil noch eine Belastung für diese Unternehmen darstellen. Die Unternehmen, die davon profitieren, sind z. B. Fernseh- und Filmarbeit und mobile Gastronomie, die historische Leichttransporter verwenden. Es wird angenommen, dass dies nur ein kleiner Prozentsatz des VHI-Marktes wäre, und es ist schwierig, eine genaue Zahl davon zu erhalten, wie viele dieser Fahrzeuge in NI eingesetzt werden. Angesichts des wahrscheinlich geringen Anteils wäre es unverhältnismäßig, diesen Effekt zu monetarisieren. Da diese Politik einen kleinen Teil aller Fahrzeuge auf der Straße betrifft, wäre es auch unverhältnismäßig, diesen Effekt zu monetarisieren.

*Bewertung hinsichtlich der Gleichbehandlung*

Es wird die Auffassung vertreten, dass die bevorzugte Option keine Auswirkungen auf die Gleichstellung in Bezug auf Rasse, Geschlecht oder Behinderung hat.

*Überprüfung der Politik*

Das Ministerium setzt sich dafür ein, dass alle Fahrzeuge in Nordirland straßentauglich und sicher auf unseren Straßen eingesetzt werden können. Diese Maßnahme kann nach einem bestimmten Zeitraum überprüft werden, wenn seitens der Fahrzeugeigentümer Anlass zur Besorgnis besteht.

**8. Zusammenfassung**

Das Ministerium setzt sich dafür ein, dass alle Fahrzeuge in Nordirland straßentauglich und sicher auf unseren Straßen eingesetzt werden können. Es wird vorgeschlagen, die nordirischen Rechtsvorschriften zu aktualisieren, damit eine Option umgesetzt werden kann. Da es derzeit keinen Minister gibt, schlägt das Ministerium keine bevorzugte Option vor. Die Entscheidungen über die nächsten Schritte werden auf Grundlage der Antworten auf die öffentliche Konsultation getroffen. In dieser Stufe ist vorgesehen, dass diese Entscheidungen am besten von den Ministern getroffen werden, aber die Notwendigkeit und der Zeitrahmen für Entscheidungen werden von den Beamten unter Berücksichtigung des breiteren öffentlichen Interesses überprüft.

Die Umsetzung dieser überarbeiteten Rechtsvorschriften hat Vorteile für den Fahrer. Fahrer von Fahrzeugen von historischem Interesse, die in den Geltungsbereich fallen, sind von der technischen Überwachung ausgenommen und müssen daher nicht für eine TÜV-Prüfung bezahlen (diese Fahrzeuge müssen jedoch weiterhin in einem straßentauglichen Zustand gehalten werden). Fahrzeuge, die unabhängig von ihrem Alter erheblich verändert wurden, sind nicht von der technischen Überwachung ausgenommen. Die Umsetzung dieser Rechtsvorschriften würde die Einführung einer Zertifizierung beinhalten. Der Zertifizierungsprozess ist erforderlich, um sicherzustellen, dass ein Fahrzeug nicht wesentlich verändert wurde. Die Prüfung, ob ein Fahrzeug wesentlich verändert wurde, wird dem Eigentümer zur Beurteilung überlassen.

1. <https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/644732/impact-assessment-review-of-vehicles-of-historical-interest-road-worthiness-testing.pdf> [↑](#footnote-ref-1)
2. <https://www.gov.uk/government/collections/gdp-deflators-at-market-prices-and-money-gdp> [↑](#footnote-ref-2)