



Folgenabschätzung für Änderungen der Vorschriften für Fahrten mit langen oder breiten unteilbaren Lasten

Vorschlag des schwedischen Verkehrsbüros:

Die geltenden Vorschriften zur Festlegung der Anforderungen an Fahrzeugkennzeichen, die zur Kennzeichnung breiter oder langer, unteilbarer Lasten verwendet werden können, werden ergänzt. Wir fügen hinzu, dass retroreflektierende Materialien, die gemäß der ECE-Regelung 150 gekennzeichnet sind, zulässig sind. Darüber hinaus können alle Klassen nach der ECE-Regelung 104 auch auf retroreflektierende Materialien für die Fahrzeugkennzeichen angewendet werden.

Die Folgenabschätzung wurde nach der Konsultationsphase geändert; die Änderungen sind mit Zeilen am linken Rand des Textes markiert.

A. Allgemeines

1. Was ist das Problem oder der Grund für die Verordnung?

Ein Problem wurde sichtbar, als die Verordnungen und allgemeinen Ratschläge des schwedischen Verkehrsbüros für Fahrten mit breiten unteilbaren Lasten (TSFS 2023:36) und die Verordnungen und allgemeinen Empfehlungen des Büros (TSFS 2023:37) für Fahrten mit langen unteilbaren Lasten in Kraft traten, nämlich wir legten fest, dass retroreflektierende Materialien für bestimmte Fahrzeugkennzeichen in den Vorschriften gemäß ECE-Regelung 104 Klasse C gekennzeichnet werden müssen. Die Materialien der Klasse C sind nicht vorgesehen für die Verwendung in den ganzen Fahrzeugkennzeichen, sondern hauptsächlich zur Markierung der Außenkonturen von schweren Nutzfahrzeugen und LKW-Anhänger mithilfe von retroreflektiven Streifen.

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

Die ECE-Regelung 104 wurde bis zu einem gewissen Grad durch die ECE-Regelung 150 ersetzt, die schließlich die Regelung 104 vollständig ersetzen



wird. Heute ist es nicht möglich, eine Typgenehmigung für neue retroreflektierende Materialien nach der Regelung 104 zu erhalten. Langfristig kann dies bedeuten, dass es nicht möglich ist, Kennzeichen herzustellen, die den Anforderungen von TSFS 2023:36 und TSFS 2023:37 entsprechen, insbesondere den Kennzeichnungsanforderungen nach ECE-Regelung 104 Klasse C.

2. Was soll erreicht werden?

Die Änderung zielt darauf ab, den Herstellern von Fahrzeugkennzeichen die Situation zu erleichtern und zu einem aktualisierten Regelwerk beizutragen. Die Änderung soll auch dazu beitragen, dass den Unternehmen, die lange, unteilbare Lasten tragen, langfristig Fahrzeugkennzeichen zur Verfügung stehen.

3. Was sind die alternativen Lösungen?

3.1 Auswirkungen ohne die Maßnahmen?

Wenn die Regeln nicht geändert werden, werden langfristig keine Fahrzeugkennzeichen zur Verfügung stehen, da Unternehmen keine retroreflektierenden Materialien mehr haben, die gemäß der ECE-Regelung 104 gekennzeichnet sind.

Da die ECE-Regelung 150 für Fahrzeugkennzeichen vorhanden ist und wir uns nicht auf die Regelung beziehen, sondern andere Anforderungen in unseren Verordnungen auferlegen, könnten unsere Vorschriften ein Handelshemmnis darstellen.

3.2 Alternativen, die die Regelung nicht betreffen

Die aktuellen Anforderungen nehmen die Form der Verordnungen einer Regierungsbehörde an und können daher nur durch regulatorische Veränderungen angepasst werden. Es gibt keine Optionen, die keine Änderung der Verordnung mit sich bringen.

3.3 Regelungsalternativen

An den aktuellen Anforderungen werden Änderungen und Ergänzungen vorgenommen, die vorschreiben, dass das in Kennzeichen verwendete retroreflektierende Material gemäß der ECE-Regelung 104 Klasse C E-gekennzeichnet sein muss. Die Anforderung der Klasse C wird aufgehoben, was den Weg für die Verwendung aller Klassen innerhalb der Verordnung öffnet. Es werden auch Ergänzungen zu den Bestimmungen vorgenommen, so dass Materialien entweder nach ECE-Regelung 150 oder ECE-Regelung 104 mit E-Kennzeichnung versehen werden können. Es werden keine neuen Übergangsbestimmungen vorgeschlagen, sondern die Änderungen der Verordnungen sollten so bald wie möglich in Kraft treten.



Eine Alternative wäre, Übergangsbestimmungen für das Inkrafttreten vorzuschlagen.

4. Wer wird betroffen sein?

Betroffen sind vor allem Hersteller von Fahrzeugkennzeichen zur Kennzeichnung von breiten oder langen Fahrzeugen oder zur Kennzeichnung langer oder breiter unteilbarer Lasten. Es gibt relativ wenige Unternehmen, die in diesem Sektor tätig sind, und sie könnten klein, mittel und groß sein.

Indirekt kann der Verordnungsentwurf es den Unternehmen erleichtern, die die Kennzeichen benutzen, vor allem den Transportunternehmen, die lange oder breite unteilbare Lasten tragen. Es ist schwierig, die Zahl der betroffenen Unternehmen zu ermitteln oder abzuschätzen, aber es könnte sich um kleine, mittlere und große Unternehmen handeln.

5. Welche Auswirkungen hat die Regelung?

5.1 Unternehmen

(X) Es wird nicht davon ausgegangen, dass die Regelung wesentliche Auswirkungen auf die Arbeitsbedingungen, die Wettbewerbsfähigkeit oder andere Bedingungen von Unternehmen hat. Alle Folgen für Unternehmen werden daher unter 5.1 beschrieben.

() Es wird davon ausgegangen, dass die Regelung wesentliche Auswirkungen auf die Arbeitsbedingungen, die 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 Kennzeichen herstellen, die dazu bestimmt sind, lange oder breite unteilbare Lasten zu markieren, werden über einen einfacheren und schnelleren Herstellungsprozess verfügen, um konforme Kennzeichen herzustellen. Sie werden keinen unnötigen manuellen Arbeiten unterliegen und können mehr retroreflektierende Materialien verwenden. Der Vorschlag wird somit die Herstellung erleichtern und den finanziellen und den Verwaltungsaufwand für die Unternehmen verringern.

Ein vereinfachter Herstellungsprozess bedeutet, dass Unternehmen, die diese Kennzeichen verwenden, wahrscheinlich einen verbesserten Zugang dazu sowie kostengünstigere Kennzeichen haben.

5.2 Bürger

Die Bürger sind von dem Vorschlag nicht betroffen.



5.3 Der Staat, die Gebietskörperschaften oder die Kommunen

Der Staat, die Gebietskörperschaften oder die Kommunen werden nicht als von dem Vorschlag betroffen angesehen.

5.4 Umwelt

Der Vorschlag wird als einer mit geringfügigen Auswirkungen auf die Umwelt angesehen, kann aber bei der Herstellung von Fahrzeugkennzeichen zu einer Verringerung des Abfalls von retroreflektierenden Materialien beitragen.

5.5 Externe Effekte

Der Vorschlag wird nicht als einer mit externen Effekten betrachtet.

6. **Welche Folgen haben die in Betracht gezogenen Regelungsalternativen und warum werden die Verordnungen als beste Option angesehen?**

Der Vorschlag wird den Unternehmen, die Fahrzeugkennzeichen herstellen, mehr Alternativen für retroreflektierende Materialien geben, um Fahrzeugkennzeichen herzustellen, die den in unseren Verordnungen festgelegten Anforderungen entsprechen.

Der Vorschlag wird voraussichtlich zu aktuellen Verordnungen beitragen, die auch zukunftssicherer sind, da die ECE-Regelung 150 weiterentwickelt und die ECE-Regelung 104 ersetzt werden soll. Heute enthalten beide Regelungen entsprechende Anforderungen an die retroreflektierenden Materialien, ohne dass die technischen Anforderungen an retroreflektierende Materialien erhöht werden. Langfristig wird nur die Regelung 150 angewandt, da es heute nicht möglich ist, für neue retroreflektierende Werkstoffe nach Regelung 104 eine Typgenehmigung zu bekommen.

Wenn wir die Bestimmungen nicht ändern, besteht die Gefahr, dass Schweden vor den Gerichtshof der Europäischen Union gebracht wird, da die derzeitigen Bestimmungen als Handelshemmnis angesehen werden können, da wir nur eine von zwei geltenden Regelungen benötigen.

Wir schlagen keine Übergangsbestimmungen vor, da wir die Anzahl der retroreflektierenden Materialien erhöhen, die für die Herstellung von Fahrzeugkennzeichen verwendet werden können. Da die ECE-Regelung 150 dieselben technischen Anforderungen abdeckt wie die ECE-Regelung 104, gibt es keine Änderungen an den technischen Anforderungen, beispielsweise an der Reflektivität oder dem Farbspektrum von Materialien. Aus diesem Grund führen wir keine strengeren Regeln ein, sondern halten das Niveau der technischen Anforderungen ein und erlauben es, mehr verschiedene Materialien zuzulassen.



Zusätzlich zu den oben dargelegten Änderungen werden auch sprachliche Änderungen vorgenommen. Der Wortlaut bezüglich einer UNECE-Regelung wird in der ECE-Regelung geändert, da dies mit der Art und Weise übereinstimmt, wie das Büro auf diese internationalen Rechtsvorschriften verweist. Diese Änderungen gelten nicht als solche, die Auswirkungen haben, sondern sie sollten helfen, es für den Leser einfacher zu machen.

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

Einige geringfügige sprachliche und grammatikalische Fehler in den Verordnungen und Übergangsbestimmungen zeigten sich auch in der Konsultationsphase, die für den Erlass der geänderten Verordnungen korrigiert wurden.

7. Auf welche Ermächtigung stützt sich die Entscheidungsbefugnis der Behörde?

Die Genehmigung des schwedischen Verkehrsbüros, Vorschriften über Fahrzeugkennzeichen für Fahrten mit breiten oder langen unteilbaren Lasten zu erlassen, ergibt sich aus dem Mandat des Büros nach Kapitel 4 Abschnitte 15 und 17b Straßenverkehrsverordnung (1998:1276).

8. Ist die Verordnung mit den Verpflichtungen aus dem Unionsrecht oder anderen internationalen Vorschriften vereinbar oder geht sie darüber hinaus?

Die Ermächtigung 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 für bestimmte Straßenfahrzeuge im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr in der Gemeinschaft sowie zur Festlegung der höchstzulässigen Gewichte im grenzüberschreitenden Verkehr in der Gemeinschaft hinaus. Es gibt keine anderen internationalen Regeln, die dies betreffen.

Da der Verordnungsentwurf technische Anforderungen an Fahrzeugkennzeichen enthält, werden sie der Kommission gemäß der Richtlinie (EU) 2015/1535 mitgeteilt¹. Schweden hat diese Richtlinie durch die Verordnung (1994:2029) über technische Vorschriften umgesetzt.

¹ 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.



Der Vorschlag enthält keine Bestimmungen über Dienstleistungen im Binnenmarkt im Rahmen der Dienstleistungsrichtlinie². Der Vorschlag muss daher nicht im Rahmen dieser Richtlinie notifiziert werden.

Der Vorschlag enthält keine Bestimmungen über das Datenflussmanagement im Rahmen der Datenflussverordnung³. Daher muss der Vorschlag der Kommission im Rahmen dieser Verordnung nicht mitgeteilt werden.

9. Ist der Zeitpunkt des Inkrafttretens besonders zu berücksichtigen und besteht ein Bedarf an speziellen Informationsmaßnahmen?

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

B. Verkehrspolitische Wirksamkeit

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.

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.



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 betreffen.

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 (Tausende SEK)	Besondere Hinweise
	Vorteile	Nachteile		
Unternehmen	Erleichtert die Herstellung von Fahrzeugkennzeichen. Preisgünstigere Fahrzeugkennzeichen. Die Verfügbarkeit von Fahrzeugkennzeichen ist langfristig gewährleistet.		+ / -	
Bürger	-	-		
Der Staat usw.	-	-		
Externe Effekte	Reduzierter Abfall bei der Herstellung von Kennzeichen.	-		
Summe				

E. Konsultation

Während der Ausarbeitung der aktuellen Vorschriften wurden die grundlegenden Informationen zur Konsultation an Unternehmen übermittelt, die Fahrzeugkennzeichen herstellen. Zum jetzigen Zeitpunkt sind keine Stellungnahmen eingegangen. Bei der Bekanntgabe dieses Vorschlags sind auch keine Stellungnahmen eingegangen. Als die Verordnungen in Kraft



traten, wurden wir von einem Unternehmen kontaktiert, das das in dieser Folgenabschätzung skizzierte Problem hervorhob.

Sollten Sie Fragen oder Meinungen zu dieser Folgenabschätzung haben, kontaktieren Sie uns bitte:

Kristofer Elo, Prüfer
kristofer.elo@transportstyrelsen.se