
VDA: EU-Kommission hält Fahrplan nicht ein

Die EU-Kommission hat im Rahmen der General Safety Regulation (GSR) anspruchsvolle Ziele zur Verbesserung der Verkehrssicherheit vorgegeben, die auch von der Automobilindustrie geteilt werden. Ab Juli 2022 sollen nach dem Willen von Brüssel alle neuen Pkw-Typen serienmäßig mit einer Reihe von Assistenzsystemen ausgestattet sein, ab Juli 2024 gilt dies für alle Neuzulassungen in der EU. Allerdings komme die EU-Kommission mit den notwendigen Ausführungsbestimmungen zur Umsetzung nicht voran und gefährdet damit den notwendigen Entwicklungs- und Planungsvorlauf für die Unternehmen, kritisiert der Verband der Automobilindustrie (VDA).

Der Branchenverband hat das Bundesverkehrs- und Bundeswirtschaftsministerium über die Dringlichkeit informiert. Bereits am 5. April 2021 hätte zum Beispiel der finale Entwurf des intelligenten Geschwindigkeitsassistenten (ISA) im Amtsblatt veröffentlicht werden müssen – 15 Monate vor Inkrafttreten der neuen Regelung. „Dieser bereits unüblich kurze Zeitplan wird von der EU-Kommission nicht eingehalten“, stellt der VDA fest. Mit einer monatelangen Verzögerung müsse gerechnet werden. Allein die öffentliche Konsultation laufe bis 28. April. Weitere Systeme sind unter der Totwinkelassistent, Rückfahrhilfen, das automatische Notbremsystem, das Notbremslicht und die Schnittstelle für eine Alkoholsperre (Alcolock).

„Die deutsche Automobilindustrie unterstützt mit Nachdruck das Ziel, die Verkehrssicherheit zu erhöhen und hat bereits viele Innovationen eingeführt. Allerdings brauchen die Unternehmen verlässliche Vorgaben, sie benötigen Rechts- und Planungssicherheit, um die General Safety Regulation umzusetzen“, betont VDA-Geschäftsführer Dr. Joachim Damasky. Die EU-Kommission erfülle nicht die eigene Verordnung 2019/2144 zur General Safety Regulation, weil sie der Industrie den vorgesehenen Zeitraum von 15 Monaten nicht einräume. Planungssicherheit sei für Hersteller und Zulieferer aber wichtig, weil Assistenzsysteme solide in das gesamte Bedienkonzept integriert und ausreichend validiert werden müssen. Nur so erhielten die Einzelsysteme die notwendige Kundenakzeptanz und berücksichtigen andere Assistenzsysteme.

„Damit die Unternehmen alle Vorgaben erfüllen können, brauchen sie die Verordnung als Grundlage - und die entsprechende Zeit für Entwicklung und Einführung in die Serienproduktion“, unterstreicht Damasky und verweist darauf, dass es – abgesehen von der immer kürzer werdenden Frist – auch inhaltlich noch erheblichen Nachbesserungsbedarf gibt. So würden seitens der EU-Kommission immer noch neue Anforderungen in den Entwurf zum intelligenten Geschwindigkeitsassistenten eingearbeitet, ohne dass je eine Validierung der kompletten Anforderungen durchgeführt worden sei.

„Das ist nur eines von vielen Beispielen. Uns treibt die Sorge um, dass die geforderte Warnstrategie beim intelligenten Geschwindigkeitsassistenten zu einer hohen Abschaltrate des Systems führen könnte. Denn die EU-Kommission plant, die bisherige erfolgreiche optische Warnung um eine akustische (Piepston) zu erweitern. Das dürften viele Autofahrer als störend empfinden. Insgesamt gilt: Die Zeit drängt, die Hausaufgaben müssen gemacht werden, gerade auch von der EU-Kommission“, nennt der VDA-Geschäftsführer ein Beispiel. (ampnet/jri)

Bilder zum Artikel



Foto:
