



**RAT DER
EUROPÄISCHEN UNION**

**Brüssel, den 5. Mai 2014 (14.05)
(OR. en)**

8310/14

**Interinstitutionelles Dossier:
2013/0105 (COD)**

**CODEC 950
TRANS 186
PE 225**

INFORMATORISCHER VERMERK

des	Generalsekretariats
für den	Ausschuss der Ständigen Vertreter/Rat
Betr.:	Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 96/53/EG 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 – Ergebnis der ersten Lesung des Europäischen Parlaments (Straßburg, 14. bis 17. April 2014)

I. EINLEITUNG

Der Berichterstatter, Herr Jörg LEICHTFRIED (S&D – AT), hat im Namen des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr einen Bericht zu dem obengenannten Vorschlag vorgelegt. Der Bericht enthielt 69 Änderungsanträge (Änderungsanträge 1-69).

Außerdem waren seitens der Fraktionen (PPE und ECR) drei weitere Änderungsanträge (Änderungsanträge 70-72) eingereicht worden.

II. AUSSPRACHE

Die Aussprache über den Vorschlag fand am 14. April 2014 statt.

Der Berichterstatter, Herr Jörg LEICHTFRIED (S&D – AT), eröffnete die Aussprache und

- erklärte, dass ohne die Mitwirkung und Bemühungen des Parlaments in Bezug auf diese Richtlinie Riesenlastwagen auf den Straßen in ganz Europa erlaubt wären, dass es keine echte Verpflichtung zu neuen aerodynamischen Maßnahmen und keine verbindlichen Sicherheitsmaßnahmen für schwächere Verkehrsteilnehmer geben würde, dass in Zukunft nur sehr eingeschränkt alternative Antriebsmöglichkeiten für Lkw zur Verfügung stünden und es keine verpflichtenden Gewichtssensoren geben würde, mit deren Hilfe Überladungen festgestellt und Kontrollen durch die Behörden erleichtert werden könnten;
- gab hinsichtlich der die Aerodynamik betreffenden Maßnahmen und der Gewichtssensoren an, der Ausschuss für Verkehr habe die Anforderungen präzisieren und nicht zweierlei Recht in Europa schaffen wollen. Hinsichtlich der Gewichtssensoren bleibe es den Behörden unbenommen, zu entscheiden, wie die Kontrollen auszuführen seien; allerdings würde es ein System zur Unterstützung von Fahrern und Polizei geben;
- forderte im Namen einer breiten Mehrheit des Verkehrsausschusses die Kommission auf, die (ökologischen und wirtschaftlichen) Auswirkungen des grenzüberschreitenden Einsatzes von Riesenlastwagen (Gigalinern) zu überprüfen;
- kam zu dem Schluss, dass im Parlament ein gutes Ergebnis erzielt worden sei und in der kommenden Legislaturperiode in den Beratungen mit dem Rat und der Kommission zu prüfen wäre, wie der Vorschlag voranzubringen sei.

Kommissionsmitglied KALLAS

- bemerkte, dass der Vorschlag zahlreiche Vorzüge hätte. Er würde den Einsatz von CO₂-armen Antriebstechnologien und eine aerodynamischere Gestaltung von Lkw fördern. Er käme schwächeren Straßenverkehrsteilnehmern zu gute, da eine andere Kabinenkonstruktion das Sichtfeld des Fahrers verbessern und die europäischen Lkw-Hersteller auf dem globalen Markt stärken würde. Der Straßenverkehr würde dadurch "grüner" und sicherer;
- begrüßte viele der vom Verkehrsausschuss angenommenen Abänderungen, da sie den Vorschlag präzisierten oder verstärkten;
- äußerte Bedenken zu einer Reihe von Abänderungen in Bezug auf Folgendes:
 - Grenzwert von 50 cm, der für Einrichtungen am Fahrzeugheck vorgeschrieben sei. Eine Beibehaltung des Grenzwerts von 50 cm würde mit einem Verzicht auf bedeutende Vorteile im Hinblick auf niedrigere Emissionen und einen geringeren Kraftstoffverbrauch einhergehen;
 - verbindliche Vorschrift neuer Kabinenkonstruktionen nach sieben Jahren ab Inkrafttreten der Richtlinie. Dies widerspräche dem derzeitigen Ansatz, aerodynamischere Fahrzeuge ohne verbindliche Vorgabe einer bestimmten Konstruktion zu fördern;

- Verwendung des Begriffs "kombinierter Verkehr" anstelle von "intermodaler Verkehr", da dies nur für den Verkehr zwischen EU-Mitgliedstaaten gelte, wohingegen 45-Fuß-Container in zunehmendem Maße im Hochseeverkehr eingesetzt würden;
- im Fahrzeug integrierte Wiegesysteme sollten nicht verbindlich vorgeschrieben werden; Mitgliedstaaten, die in Infrastrukturen für das Wiegen fahrender Fahrzeuge investiert haben, sollten die Möglichkeit haben, diese weiterhin zu nutzen;
- nahm den erzielten Kompromiss zum grenzüberschreitenden Verkehr mit längeren Fahrzeugen zur Kenntnis. In diesem Zusammenhang stellte er klar, dass die Kommission nicht beabsichtige, längere Lkw in ganz Europa zur Regel zu machen oder auf deren Einsatz zu beharren, und dass sie den Willen und die Beschlussfassung der Mitgliedstaaten ausdrücklich achte. Es sollte den Mitgliedstaaten überlassen bleiben, diese Fahrzeuge zu erlauben bzw. nicht zu erlauben. Der Verkehrsausschuss habe diesen Sachverhalt selbst vorgebracht, und er bedauere, dass diese Angelegenheit die äußerst positiven Aspekte dieser Richtlinie überschattet habe;
- äußerte die Hoffnung, dass im Anschluss an die für Juni erwartete allgemeine Ausrichtung des Rates die neue Richtlinie bis zum Jahresende fertiggestellt werden kann.

Mathieu GROSCH (BE), der im Namen der PPE-Fraktion sprach,

- erklärte, dass es noch immer Meinungsverschiedenheiten über den Vorschlag gäbe und Kompromisse eingegangen worden seien, um den Vorschlag voranzubringen;
- verwies in diesem Zusammenhang noch einmal darauf, dass der Vorschlag in Bezug auf Maße und Gewichte vorrangig darauf abziele, Sicherheit und Aerodynamik zu verbessern, um damit positive Wirkungen für Verbraucher und Umwelt zu erzielen. Angesichts der bevorstehenden Europawahlen wäre es verständlich, dass der grenzüberschreitende Verkehr mit großen Lkw in den Mittelpunkt gerückt werde, es aber schade wäre, positive Entwicklungen zu verpassen. Dennoch bedaure er, dass man in einigen Bereichen keine guten Kompromisse gefunden hätte;
- legte zu möglichen Auswirkungen auf das Verhältnis Schienen-/Straßenverkehr dar, dass eine Beschränkung des Straßenverkehrs nicht der richtige Weg wäre, den Schienenverkehr effizienter zu gestalten.

Saïd El Khadraoui (S&D – BE), der sich im Namen der S&D-Fraktion äußerte, erklärte Folgendes:

- er teile die Auffassung des Berichterstatters, dass das Parlament Klarheit schaffen müsse, um Fehlinterpretationen der Rechtsvorschriften durch die Kommission zu vermeiden;

- seine Fraktion würde einen zunehmenden Einsatz von Gigalinern nicht befürworten. Er sei der Ansicht, dass dies nicht mit den im Verkehrsweißbuch dargelegten Absichten der Kommission – wie z.B. Belegung nachhaltiger Verkehrsträger im Fernverkehr – im Einklang stehe. Seine Fraktion sei bereit, diese Angelegenheit auf der Grundlage von noch durchzuführenden Folgenabschätzungen zu erörtern;
- er begrüße den Vorschlag zur Anpassung der Gewichte und Maße an technologische Entwicklungen, um dadurch den Kraftstoffverbrauch und die CO₂-Emissionen zu senken, die Sicherheit zu erhöhen, schwächere Straßenverkehrsteilnehmer zu schützen und den Komfort der Fahrer zu erhöhen. Dies sei ein klarer Schritt nach vorn zur Belegung der Branche; die Vorschläge seien insgesamt gut und würden die uneingeschränkte Unterstützung seiner Fraktion finden.

Phil BENNION (UK), der im Namen der ALDE-Fraktion sprach,

- vertrat die Ansicht, dass die Abstimmung über den vorgelegten Vorschlag eine einmalige Gelegenheit wäre, die Lastkraftwagen der Zukunft sicherer und umweltfreundlicher zu gestalten;
- erklärte hinsichtlich der Wiederaufnahme der strittigen Frage des grenzüberschreitenden Einsatzes von Gigalinern, dass er mit Nachdruck dagegen wäre, diese in Europa zur Norm zu machen, er aber den Kompromiss und damit den gesamten Vorschlag nicht untergraben wolle. Er äußerte die Hoffnung, dass die britischen Konservativen, die sich auf Ausschussebene bei der Abstimmung über dieses Dossier der Stimme enthalten hätten, ihre Haltung überdenken und den Vorschlägen bei der Abstimmung im Plenum zustimmen würden.

Eva LICHTENBERGER (Verts/ALE – AT) äußerte sich im Namen ihrer Fraktion wie folgt:

- sie vertrat die Ansicht, dass das einzig Positive an dem gesamten Vorschlag der Kommission die zusätzlichen neuen Vorkehrungen zur Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit und der Aerodynamik seien. Es sei nur schade, dass das Ganze nicht verbindlich sei.
- Ihres Erachtens seien diese Verbesserungen nur ein Feigenblatt für das eigentliche Ziel des Vorschlags, nämlich den grenzüberschreitenden und europaweiten Einsatz von Gigalinern voranzutreiben. Zunächst hätten sie nur zwischen zwei benachbarten Staaten verkehren sollen, aber man würde darauf vertrauen, dass der Druck auf die anderen Staaten dann so groß werden würde, dass letzten Endes die Gigaliner überall fahren könnten. Allerdings würden die Gigaliner schwerste Sicherheitsbedenken auf, und machten kostspielige Anpassungen der Infrastruktur erforderlich, die aus öffentlichen Mitteln bezahlt werden müssten. Sie sei froh darüber, dass es dem Ausschuss gelungen sei, diesbezüglich eine Verbesserung des Vorschlags zu erreichen.

Peter van DALEN (NL) äußerte sich im Namen der ECR-Fraktion und

- erklärte, dass das Parlament die einmalige Gelegenheit hätte, die Umweltverträglichkeit des Straßenverkehrs zu verbessern, indem die Abänderung 72 befürwortet werde, die einen grenzüberschreitenden Einsatz von Lang-Lkw ("Ökoliner") ermögliche. Angesichts der hervorragenden Erfahrungen in seinem eigenen Land müsste die Abänderung angenommen werden, da sich Ökoliner günstig auf die Umwelt auswirkten und weniger Staus verursachen würden und es keine negativen Auswirkungen auf die Sicherheit und keine Erhöhung der Infrastrukturkosten gebe;
- bedauerte, dass sich leider viele Kollegen mit Blick auf die bevorstehenden Wahlen von manipulierten Fotos hätten leiten lassen. Für den Fall, dass seine Abänderung nicht angenommen werde, möchte er die Kommission ersuchen, klarzustellen, dass die Annahme des Vorschlags des Berichterstatters die Beibehaltung der aktuellen Regelung in diesen Bereich bedeuten würde.

Unter den übrigen Rednern sind die Folgenden zu erwähnen:

Dieter-Lebrecht KOCH (PPE – DE) begrüßte die Streichung des Aspekts der Lang-Lkw oder "Ökoliner" aus dem Vorschlag, da die Erkenntnisse diesbezüglich derzeit weit auseinander gingen. Er erwarte von der Kommission eine wissenschaftlich fundierte Folgenabschätzung sowie eine Kosten-Nutzen-Analyse für den Einsatz solcher Fahrzeugtypen unter streng reglementierten Bedingungen.

Jacqueline FOSTER (ECR – UK) präziserte, dass sich die Bedenken der britischen Konservativen auf die möglichen Einschränkungen gründeten, die sich für britische und irische Lkw hinsichtlich der Fahrzeughöhe ergeben könnten. Darüber hinaus war sie der Ansicht, dass eine Überprüfung der Frage des grenzüberschreitenden Einsatzes von längeren Lkw im Jahre 2016 zu voreilig wäre, und berief sich dabei auf das Subsidiaritätsprinzip.

Bendt BENDTSEN (PPE – DK) hätte einen umfangreicheren Einsatz von "Ökolinern" begrüßt. In den nordischen Ländern seien diese Lkw seit einigen Jahren mit guten Erfahrungen im Einsatz – geringere CO₂-Emissionen, weniger Lkw und geringere Frachtkosten. Allerdings könne er verstehen, dass einige Kollegen seiner eigenen politischen Fraktion diese Auffassung nicht teilen würden, und er könne damit leben, dass entsprechend dem Vorschlag längere Lkw weiterhin in den Ländern eingesetzt werden könnten, die sich dafür entschieden hätten, diese zu erlauben.

III. ABSTIMMUNG

Die Abstimmung über den Vorschlag fand am 15. April 2014 statt. Das Europäische Parlament hat 70 Abänderungen an dem Vorschlag angenommen.

Alle Änderungsanträge des Ausschusses wurden angenommen. Darüber hinaus wurde der von der PPE-Fraktion eingereichte Änderungsantrag 70 angenommen.

Die angenommenen Abänderungen und die legislative Entschließung sind in der Anlage wiedergegeben.

Abmessungen und Gewichte für Straßenfahrzeuge im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr in der Gemeinschaft *I**

Legislative Entschließung des Europäischen Parlaments vom 15. April 2014 zu dem Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 96/53/EG 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 (COM(2013)0195 – C7-0102/2013 – 2013/0105(COD))

(Ordentliches Gesetzgebungsverfahren: erste Lesung)

Das Europäische Parlament,

- in Kenntnis des Vorschlags der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat (COM(2013)0195),
 - gestützt auf Artikel 294 Absatz 2 und Artikel 91 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union, auf deren Grundlage ihm der Vorschlag der Kommission unterbreitet wurde (C7-0102/2013),
 - gestützt auf Artikel 294 Absatz 3 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union,
 - in Kenntnis der Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses vom 11. Juli 2013¹,
 - nach Anhörung des Ausschusses der Regionen,
 - gestützt auf Artikel 55 seiner Geschäftsordnung,
 - in Kenntnis des Berichts des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr (A7-0256/2014),
1. legt den folgenden Standpunkt in erster Lesung fest;
 2. fordert die Kommission auf, es erneut zu befassen, falls sie beabsichtigt, ihren Vorschlag entscheidend zu ändern oder durch einen anderen Text zu ersetzen;
 3. beauftragt seinen Präsidenten, den Standpunkt des Parlaments dem Rat und der Kommission sowie den nationalen Parlamenten zu übermitteln.

Abänderung 1

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 1

¹ ABl. C 327 vom 12.11.2013, S. 133.

Vorschlag der Kommission

(1) Das 20116 veröffentlichte Weißbuch: „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem“ legt den Schwerpunkt auf die Notwendigkeit, die Treibhausgasemissionen, insbesondere die Emissionen von Kohlendioxid (CO₂), bis 2050 gegenüber dem Stand von 1990 um 60 % zu verringern.

⁶ COM(2011) 144.

Geänderter Text

(1) Das 20116 veröffentlichte Weißbuch: „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem“ legt den Schwerpunkt auf die Notwendigkeit, die Treibhausgasemissionen, insbesondere die Emissionen von Kohlendioxid (CO₂), bis 2050 gegenüber dem Stand von 1990 um 60 % **sowie bis 2020 um 20 %** zu verringern.

⁶ COM(2011)0144.

Abänderung 2

**Vorschlag für eine Richtlinie
Erwägung 1 a (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(1a) Da es derzeit im Hinblick auf die steigenden CO₂-Emissionen von Lkw keine Bewältigungsstrategien gibt, sollte die Kommission die Einführung von Energieeffizienznormen für Lkw prüfen und ihren gesetzgeberischen Ansatz in Bezug auf Pkw und Vans erweitern.

Abänderung 3

**Vorschlag für eine Richtlinie
Erwägung 3**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(3) Zu den technologischen Entwicklungen gehören einziehbare oder klappbare aerodynamische Luftleiteinrichtungen, die am hinteren Teil der Fahrzeuge,

(3) Zu den technologischen Entwicklungen gehören einziehbare oder klappbare aerodynamische Luftleiteinrichtungen, die am hinteren Teil der Fahrzeuge,

hauptsächlich bei Sattelanhängern oder sonstigen Anhängern, angebracht werden können, wodurch jedoch die höchstzulässigen Längen im Sinne der Richtlinie 96/53/EG überschritten werden. Diese Luftleiteinrichtungen können unmittelbar nach Inkrafttreten der vorliegenden Richtlinie angebracht werden, da die Produkte auf dem Markt erhältlich sind und bereits auf anderen Kontinenten verwendet werden.

hauptsächlich bei Sattelanhängern oder sonstigen Anhängern, angebracht werden können, wodurch jedoch die höchstzulässigen Längen im Sinne der Richtlinie 96/53/EG überschritten werden. Diese Luftleiteinrichtungen können unmittelbar nach Inkrafttreten der vorliegenden Richtlinie angebracht werden, da die Produkte auf dem Markt erhältlich sind und bereits auf anderen Kontinenten verwendet werden. ***Gleiches gilt für energieabsorbierende aerodynamische Luftleit- und Unterfahrschutzeinrichtungen, die im Bereich der Räder seitlich und im Heckbereich unter den Sattelanhängern, sonstigen Anhängern und Fahrzeugen angebracht werden. Mit diesen kann nicht nur die Energieeffizienz des Fahrzeugs verbessert, sondern auch die Verletzungsgefahr für andere Verkehrsteilnehmer erheblich verringert werden. Mit dieser Richtlinie sollten auch Innovationen bei der Konstruktion von Pkw und Beförderungseinheiten gefördert und erleichtert werden.***

Abänderung 4

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 3 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(3a) Die Kommission sollte einen Ansatz zur Senkung der Leerfahrten im Straßengüterverkehr im Rahmen der Maßnahmen in Hinblick auf „Gewichte und Abmessungen“ sowie Mindestharmonisierungsregeln für Kabotage im Straßenverkehr zur Verhinderung von Dumpingpraktiken entwickeln. Zudem sollte die Überprüfung der Richtlinie 1999/62/EG des Europäischen Parlaments und des Rates^{1a} („Eurovignetten-Richtlinie“) auch dazu genutzt werden, die Fortschritte bei der

Abschätzung der externen Kosten widerzuspiegeln und die Internalisierung der externen Kosten für schwere Lastkraftwagen anzuordnen. Die Kommission sollte bis zum 1. Januar 2015 einen Vorschlag zur Änderung der Eurovignetten-Richtlinie vorlegen.

^{1a} Richtlinie 1999/62/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 1999 über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge (ABl. L 187 vom 20.7.1999, S. 42).

Abänderung 5

Vorschlag für eine Richtlinie

Erwägung 4

Vorschlag der Kommission

(4) Die Verbesserung der Aerodynamik des Führerhauses von Kraftfahrzeugen könnte in Kombination mit den in Erwägungsgrund 3 genannten Luftleiteinrichtungen ***ebenfalls*** zu messbaren Vorteilen hinsichtlich der Energieeffizienz der Fahrzeuge führen. Diese Verbesserung ist jedoch bei den derzeitigen von der Richtlinie 96/53/EG vorgegebenen Grenzwerten für die Länge nicht realisierbar, ohne das Ladevermögen der Fahrzeuge zu verringern, wodurch das wirtschaftliche Gleichgewicht des Sektors gefährdet würde. Deshalb besteht Anlass, eine Ausnahmeregelung für diese Höchstlänge vorzusehen.

Geänderter Text

(4) ***Schwere Lastkraftwagen verursachen etwa 26 % der CO₂-Emissionen im Straßenverkehr in Europa, während sich ihre Energieeffizienz in den vergangenen 20 Jahren kaum verbessert hat.*** Die Verbesserung der Aerodynamik des Führerhauses von Kraftfahrzeugen könnte in Kombination mit den in Erwägungsgrund 3 genannten Luftleiteinrichtungen zu messbaren Vorteilen hinsichtlich der Energieeffizienz der Fahrzeuge führen ***und ist dringend erforderlich, um die Fahrzeugemissionen im Straßengüterverkehr erheblich zu senken.*** Diese Verbesserung ist jedoch bei den derzeitigen von der Richtlinie 96/53/EG vorgegebenen Grenzwerten für die Länge nicht realisierbar, ohne das Ladevermögen der Fahrzeuge zu verringern, wodurch das wirtschaftliche Gleichgewicht des Sektors gefährdet würde. Deshalb besteht Anlass, eine Ausnahmeregelung für diese Höchstlänge

vorzusehen. *Solche Ausnahmeregelungen sollten in keinem Fall dazu benutzt werden, die Nutzlast des Fahrzeugs zu erhöhen.*

Abänderung 6

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 5

Vorschlag der Kommission

(5) Die Kommission sieht in ihren Leitlinien für die Politik im Bereich der Straßenverkehrssicherheit 2011–2020⁷ Maßnahmen vor, um Fahrzeuge sicherer zu machen und den Schutz schwächerer Verkehrsteilnehmer zu verbessern. Wie wichtig die Sicht von Fahrzeugführern ist, wurde auch in dem Bericht der Kommission für das Europäische Parlament und den Rat über die Umsetzung der Richtlinie 2007/38/EG über die Nachrüstung von in der Gemeinschaft zugelassenen schweren Lastkraftwagen mit Spiegeln⁸ herausgestellt. Eine neue Form der Führerhäuser trägt ebenfalls dazu bei, die Straßenverkehrssicherheit zu verbessern, indem der tote Winkel im Sichtfeld der Fahrer verkleinert wird, insbesondere unterhalb der Windschutzscheibe, wodurch die Gefahr für das Leben zahlreicher schwächerer Straßenverkehrsteilnehmer, wie Fußgänger oder Fahrradfahrer, verringert werden kann. Bei dieser neuen Form **können** auch Strukturen zur Aufnahme der Aufprallenergie vorgesehen werden. Durch das potenzielle zusätzliche Volumen des Führerhauses lassen sich zudem Komfort und Sicherheit des Fahrers erhöhen.

Geänderter Text

(5) Die Kommission sieht in ihren Leitlinien für die Politik im Bereich der Straßenverkehrssicherheit 2011–2020⁷ Maßnahmen vor, um Fahrzeuge sicherer zu machen und den Schutz schwächerer Verkehrsteilnehmer zu verbessern. Wie wichtig die Sicht von Fahrzeugführern ist, wurde auch in dem Bericht der Kommission für das Europäische Parlament und den Rat über die Umsetzung der Richtlinie 2007/38/EG über die Nachrüstung von in der Gemeinschaft zugelassenen schweren Lastkraftwagen mit Spiegeln⁸ herausgestellt. Eine neue Form der Führerhäuser trägt ebenfalls dazu bei, die Straßenverkehrssicherheit zu verbessern, indem der tote Winkel im Sichtfeld der Fahrer verkleinert wird, insbesondere unterhalb der Windschutzscheibe **und an der Seite des Fahrzeugs**, wodurch die Gefahr für das Leben zahlreicher schwächerer Straßenverkehrsteilnehmer, wie Fußgänger oder Fahrradfahrer, verringert werden kann. **Die neue Form der Führerhäuser sollte deshalb nach einer angemessenen Übergangszeit verbindlich werden.** Bei dieser neuen Form **sollten** auch Strukturen zur Aufnahme der Aufprallenergie vorgesehen werden. Durch das potenzielle zusätzliche Volumen des Führerhauses lassen sich zudem Komfort und Sicherheit des Fahrers erhöhen.

⁷ COM(2010)0389.

⁸ COM (2012)0258.

⁷ COM(2010)0389.

⁸ COM(2012)0258.

Abänderung 7

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 6

Vorschlag der Kommission

(6) Die aerodynamischen Luftleiteinrichtungen und deren Anbringung an den Fahrzeugen sollten vor ihrem Inverkehrbringen getestet werden. Zu diesem Zweck sollten die Mitgliedstaaten Bescheinigungen ausstellen, die von den anderen Mitgliedstaaten anzuerkennen sind.

Geänderter Text

(6) Die aerodynamischen Luftleiteinrichtungen und deren Anbringung an den Fahrzeugen sollten ***gemäß dem Prüfverfahren für die Messung der aerodynamischen Eigenschaften, das derzeit von der Kommission ausgearbeitet wird***, vor ihrem Inverkehrbringen getestet werden. Zu diesem Zweck sollten die Mitgliedstaaten Bescheinigungen ausstellen, die von den anderen Mitgliedstaaten anzuerkennen sind. ***Die Kommission sollte detaillierte technische Leitlinien für die Beantragung von Bescheinigungen und die entsprechenden Anforderungen ausarbeiten.***

Abänderung 8

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 6 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(6a) In dem Weißbuch aus dem Jahr 2011 wurde festgelegt, dass 30 % des Straßengüterverkehrs über 300 km bis 2030 auf andere Verkehrsträger wie Eisenbahn- oder Schiffsverkehr verlagert werden sollten und mehr als 50 % bis 2050, was durch effiziente und umweltfreundliche Güterverkehrskorridore erleichtert wird. Um dieses Ziel zu erreichen, gilt es eine angemessene Infrastruktur zu entwickeln.

Das Europäische Parlament billigte dieses Ziel in seiner Entschließung vom 15. Dezember 2011 zu dem Thema „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Wege zu einem wettbewerbsbestimmten und ressourcenschonenden Verkehrssystem“^{1a}.

^{1a} ABl. C 168 E vom 14.6.2013, S. 72.

Abänderung 9

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 6 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(6b) Im Hinblick auf die Erreichung der Ziele des Weißbuchs zum Thema Verkehr aus dem Jahr 2011 bietet die Überarbeitung der Richtlinie 96/53/EG eine Gelegenheit, die Sicherheit und den Komfort der Fahrer unter Berücksichtigung der in der Richtlinie 89/391/EWG^{1a} (Rahmenrichtlinie über Sicherheit und Gesundheitsschutz am Arbeitsplatz) festgelegten Anforderungen zu verbessern.

^{1a} Richtlinie 89/391/EWG des Rates vom 12. Juni 1989 über die Durchführung von Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit und des Gesundheitsschutzes der Arbeitnehmer bei der Arbeit (ABl. L 183 vom 26.9.1989, S. 1).

Abänderung 10

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 7

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(7) Längere Fahrzeuge können im grenzüberschreitenden Verkehr eingesetzt werden, wenn die beiden betroffenen Mitgliedstaaten dies bereits gestatten und wenn die Voraussetzungen für eine Abweichung aufgrund des Artikels 4 Absätze 3, 4 oder 5 der Richtlinie erfüllt sind. Die Europäische Kommission hat bereits Leitlinien zur Anwendung des Artikels 4 der Richtlinie abgefasst. Verkehrstätigkeiten im Sinne von Artikel 4 Absatz 4 beeinträchtigen den internationalen Wettbewerb nicht maßgeblich, wenn der grenzüberschreitende Einsatz auf zwei Mitgliedstaaten beschränkt bleibt, in denen die vorhandene Infrastruktur und die Anforderungen der Straßenverkehrssicherheit dies zulassen. Auf diese Weise wird ein Gleichgewicht hergestellt zwischen – auf der einen Seite – dem Recht der Mitgliedstaaten, aufgrund des Subsidiaritätsprinzips Beförderungslösungen zu beschließen, die ihren besonderen Gegebenheiten entsprechen, und – auf der anderen Seite – der Notwendigkeit, dass eine solche Vorgehensweise dem Binnenmarkt nicht zuwiderläuft. Die Bestimmungen des Artikels 4 Absatz 4 werden in diesem Sinne klarer gefasst.

entfällt

Abänderung 11

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 8

Vorschlag der Kommission

(8) Die Nutzung alternativer Antriebssysteme, die nicht mehr ausschließlich fossile Energieträger einsetzen und damit keine oder weniger Schadstoffe abgeben, wie Elektro- oder Hybridmotoren für schwere Lastkraftwagen oder Kraftomnibusse (vor allem in Stadtgebieten oder deren Umkreis), führt zu einem Mehrgewicht, das nicht durch eine Verringerung der Nutzlast des Fahrzeugs ausgeglichen werden sollte, damit der Straßenverkehrssektor in wirtschaftlicher Hinsicht nicht benachteiligt wird.

Geänderter Text

(8) Die Nutzung alternativer Antriebssysteme, die nicht mehr ausschließlich fossile Energieträger einsetzen und damit keine oder weniger Schadstoffe abgeben, wie Elektro- oder Hybridmotoren für schwere Lastkraftwagen oder Kraftomnibusse (vor allem in Stadtgebieten oder deren Umkreis), führt zu einem Mehrgewicht, das nicht durch eine Verringerung der Nutzlast des Fahrzeugs ausgeglichen werden sollte, damit der Straßenverkehrssektor in wirtschaftlicher Hinsicht nicht benachteiligt wird. ***Es sollte erlaubt sein, dass Fahrzeuge, die mit Technologien ausgestattet sind, die geringe CO₂-Emissionen verursachen, das maximal zulässige Gewicht in Abhängigkeit von dem für die jeweilige Technologie erforderlichen Gewicht um bis zu 1 Tonne überschreiten dürfen. Mit dem Mehrgewicht sollte sich jedoch das Ladevermögen des Fahrzeugs nicht erhöhen. Der Grundsatz der Technologieneutralität sollte gewahrt bleiben.***

Abänderung 12

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 9

Vorschlag der Kommission

(9) Im Verkehrsweißbuch wird darüber hinaus betont, dass die Entwicklungen des intermodalen Verkehrs verfolgt werden müssen, insbesondere im Bereich des Containertransports, bei dem zunehmend 45-Fuß-Container eingesetzt werden. Sie werden auf der Schiene oder auf Wasserstraßen befördert. Die Beförderung auf den Straßenverkehrsabschnitten in der intermodalen Transportkette kann jedoch

Geänderter Text

(9) Im Verkehrsweißbuch wird darüber hinaus betont, dass die Entwicklungen des intermodalen Verkehrs verfolgt werden müssen, insbesondere im Bereich des Containertransports, bei dem zunehmend 45-Fuß-Container eingesetzt werden. Sie werden auf der Schiene oder auf Wasserstraßen befördert. Die Beförderung auf den Straßenverkehrsabschnitten in der intermodalen Transportkette kann jedoch

heute nur mit sowohl für die Mitgliedstaaten als auch für die Verkehrsunternehmen aufwändigen Verwaltungsverfahren erfolgen oder wenn diese Container patentierte abgeschrägte Ecken haben, was übermäßige Kosten verursacht. Eine Verlängerung der Fahrzeuge, die solche Container befördern, um 15 cm kann – ohne Gefährdung oder Schädigung der übrigen Verkehrsteilnehmer oder der Infrastruktur – den Verkehrsunternehmen diese Verwaltungsverfahren ersparen und den intermodalen Verkehr vereinfachen. Denn die geringe Verlängerung, die diese 15 cm im Verhältnis zur Länge eines schweren Sattelkraftfahrzeugs (16,50 m) bedeuten, stellt keine zusätzliche Gefahr für die Straßenverkehrssicherheit dar. ***In der politischen Richtungsvorgabe des Verkehrsweißbuchs wird diese Verlängerung allerdings nur für den intermodalen Verkehr gestattet, bei dem der Teil eines teilweise mit Eisenbahn oder Schiff durchgeführten Transports, der auf der Straße erfolgt, höchstens 300 km ausmacht. Diese Entfernung erscheint ausreichend, um eine Industrie- oder Gewerbestätte mit einem Güterbahnhof oder einem Binnenhafen zu verbinden. Um einen Seehafen anzubinden und die Entwicklung der Meeresautobahnen zu fördern, ist eine größere Entfernung für eine Beförderung im Rahmen des innereuropäischen Kurzstreckenseeverkehrs möglich.***

heute nur mit sowohl für die Mitgliedstaaten als auch für die Verkehrsunternehmen aufwändigen Verwaltungsverfahren erfolgen oder wenn diese Container patentierte abgeschrägte Ecken haben, was übermäßige Kosten verursacht. Eine Verlängerung der Fahrzeuge, die solche Container befördern, um 15 cm kann – ohne Gefährdung oder Schädigung der übrigen Verkehrsteilnehmer oder der Infrastruktur – den Verkehrsunternehmen diese Verwaltungsverfahren ersparen und den intermodalen Verkehr vereinfachen. Denn die geringe Verlängerung, die diese 15 cm im Verhältnis zur Länge eines schweren Sattelkraftfahrzeugs (16,50 m) bedeuten, stellt keine zusätzliche Gefahr für die Straßenverkehrssicherheit dar.

Abänderung 13

Vorschlag für eine Richtlinie

Erwägung 12

Vorschlag der Kommission

(12) Die für die Einhaltung der Vorschriften des Straßenverkehrs zuständigen Behörden stellen eine hohe

Geänderter Text

(12) Die für die Einhaltung der Vorschriften des Straßenverkehrs zuständigen Behörden stellen eine hohe

Zahl von – teilweise schweren – Verstößen fest, insbesondere hinsichtlich des Gewichts von Kraftfahrzeugen. Diese Situation ist darauf zurückzuführen, dass die Anzahl der Kontrollen, die aufgrund der Richtlinie 96/53/EG durchgeführt werden, nicht ausreicht oder sie nicht sehr effektiv sind. Darüber hinaus sind die Kontrollverfahren und –regeln von Mitgliedstaat zu Mitgliedstaat unterschiedlich, was für Fahrzeugführer, die in mehreren Mitgliedstaaten der Union unterwegs sind, eine unsichere Rechtslage zur Folge hat. Darüber hinaus profitieren die Verkehrsunternehmen, die die einschlägigen Regeln nicht einhalten, von einem erheblichen Wettbewerbsvorteil gegenüber ihren Konkurrenten, die sich an die Vorschriften halten, und gegenüber anderen Verkehrsträgern. Dieser Zustand stellt ein Hindernis für das reibungslose Funktionieren des Binnenmarkts dar. Daher ist es wichtig, dass die Mitgliedstaaten ihre Kontrollen intensivieren, und zwar sowohl die manuellen Kontrollen als auch die Vorauswahl im Hinblick auf eine solche Kontrolle.

Zahl von – teilweise schweren – Verstößen fest, insbesondere hinsichtlich des Gewichts von Kraftfahrzeugen. Diese Situation ist darauf zurückzuführen, dass die Anzahl der Kontrollen, die aufgrund der Richtlinie 96/53/EG durchgeführt werden, nicht ausreicht oder sie nicht sehr effektiv sind. Darüber hinaus sind die Kontrollverfahren und –regeln von Mitgliedstaat zu Mitgliedstaat unterschiedlich, was für Fahrzeugführer, die in mehreren Mitgliedstaaten der Union unterwegs sind, eine unsichere Rechtslage zur Folge hat. Darüber hinaus profitieren die Verkehrsunternehmen, die die einschlägigen Regeln nicht einhalten, von einem erheblichen Wettbewerbsvorteil gegenüber ihren Konkurrenten, die sich an die Vorschriften halten, und gegenüber anderen Verkehrsträgern. Dieser Zustand stellt ein Hindernis für das reibungslose Funktionieren des Binnenmarkts dar **und gefährdet die Sicherheit im Straßenverkehr**. Daher ist es wichtig, dass die Mitgliedstaaten ihre Kontrollen **anhand eines Risikoeinstufungssystems** intensivieren **und effizienter gestalten**, und zwar sowohl die manuellen Kontrollen als auch die Vorauswahl im Hinblick auf eine solche Kontrolle.

Abänderung 14

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 14

Vorschlag der Kommission

(14) Dass eine hohe Zahl von Verstößen gegen die Richtlinie 96/53/EG festgestellt wird, liegt zu einem großen Teil an der nicht abschreckenden Höhe der Sanktionen, die in den Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten für Verstöße gegen solche Regeln vorgesehen sind, beziehungsweise daran, dass es solche Sanktionen gar nicht gibt. Diese

Geänderter Text

(14) Dass eine hohe Zahl von Verstößen gegen die Richtlinie 96/53/EG festgestellt wird, liegt zu einem großen Teil an der nicht abschreckenden Höhe der Sanktionen, die in den Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten für Verstöße gegen solche Regeln vorgesehen sind, beziehungsweise daran, dass es solche Sanktionen gar nicht gibt. Diese

Problematik wird noch dadurch verschärft, dass die in den einzelnen Mitgliedstaaten anwendbaren Verwaltungssanktionen sehr unterschiedlich bemessen sind. Um diese Schwachstellen abzubauen, ist es sinnvoll, eine unionsweite Angleichung des Maßes und der Kategorien der Verwaltungssanktionen für Verstöße gegen die Richtlinie 96/53/EG vorzunehmen. Diese Verwaltungssanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig **und** abschreckend sein.

Problematik wird noch dadurch verschärft, dass die in den einzelnen Mitgliedstaaten anwendbaren Verwaltungssanktionen sehr unterschiedlich bemessen sind. Um diese Schwachstellen abzubauen, ist es sinnvoll, eine unionsweite Angleichung des Maßes und der Kategorien der Verwaltungssanktionen für Verstöße gegen die Richtlinie 96/53/EG vorzunehmen. Diese Verwaltungssanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig, abschreckend **und nicht diskriminierend** sein.

Abänderung 15

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 16

Vorschlag der Kommission

(16) Es ist wichtig, dass das Europäische Parlament und der Rat regelmäßig über die in den Mitgliedstaaten durchgeführten Straßenverkehrskontrollen unterrichtet werden. Dank diesen von den Mitgliedstaaten gelieferten Informationen kann die Kommission sich über die Einhaltung der vorliegenden Richtlinie durch die Verkehrsunternehmen *Vergewissheit* verschaffen und bestimmen, ob zusätzliche Zwangsmittel entwickelt werden müssen.

Geänderter Text

(16) Es ist wichtig, dass das Europäische Parlament und der Rat regelmäßig über die in den Mitgliedstaaten durchgeführten Straßenverkehrskontrollen unterrichtet werden. Dank diesen von den Mitgliedstaaten **über ihre Kontaktstellen** gelieferten Informationen kann die Kommission sich über die Einhaltung der vorliegenden Richtlinie durch die Verkehrsunternehmen *Gewissheit* verschaffen und bestimmen, ob zusätzliche Zwangsmittel entwickelt werden müssen.

Abänderung 16

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 16 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(16a) Die Kommission sollte Anhang I der Richtlinie 96/53/EG überprüfen und über dessen Umsetzung berichten, wobei unter anderem die Auswirkungen auf den

internationalen Wettbewerb, die Anteile der Verkehrsträger, die Kosten für die Anpassung der Infrastruktur und die Ziele in den Bereichen Umwelt und Sicherheit der Europäischen Union gemäß dem Weißbuch zum Thema Verkehr aus dem Jahr 2011 berücksichtigt werden sollten.

Abänderung 17

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 17

Vorschlag der Kommission

(17) Der Kommission sollte die Befugnis übertragen werden, delegierte Rechtsakte nach Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union zu erlassen, um die Anforderungen an neue am hinteren Teil der Fahrzeuge angebrachte aerodynamische Luftleiteinrichtungen oder an die Konzeption neuer Kraftfahrzeuge sowie die technischen Spezifikationen im Hinblick auf die vollständige Interoperabilität integrierter Wiegesysteme und die Leitlinien zu den Verfahren zur Kontrolle des Gewichts von Fahrzeugen während der Fahrt festzulegen. Es ist besonders wichtig, dass die Kommission im gesamten Verlauf ihrer Vorbereitungsarbeiten angemessene Konsultationen, auch auf Expertenebene, durchführt. ***Bei der Vorbereitung und Ausarbeitung delegierter Rechtsakte sollte die Kommission dafür sorgen, dass die einschlägigen Unterlagen dem Europäischen Parlament und dem Rat gleichzeitig, rechtzeitig und in geeigneter Weise übermittelt werden.***

Geänderter Text

(17) Der Kommission sollte die Befugnis übertragen werden, delegierte Rechtsakte nach Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union zu erlassen, um ***mit Blick auf die Überarbeitung der gemeinschaftlichen Typpengehmigungsverfahren gemäß Richtlinie 2007/46/EG im Rahmen der UN/ECE-Regelungen*** die Anforderungen an neue ***seitlich und*** am hinteren Teil der Fahrzeuge angebrachte aerodynamische Luftleiteinrichtungen ***und Unterfahrschutzeinrichtungen*** oder an die Konzeption neuer Kraftfahrzeuge sowie die technischen Spezifikationen im Hinblick auf die vollständige Interoperabilität integrierter Wiegesysteme und die Leitlinien zu den Verfahren zur Kontrolle des Gewichts von Fahrzeugen während der Fahrt festzulegen. Es ist besonders wichtig, dass die Kommission im gesamten Verlauf ihrer Vorbereitungsarbeiten angemessene Konsultationen, auch auf Expertenebene, durchführt. ***In die Konsultationen sollten die interessierten Kreise wie etwa Hersteller, Fahrer, im Bereich der Verkehrssicherheit tätige Organisationen, Verkehrsbehörden und Schulungszentren einbezogen werden. Die Kommission sollte einen Bericht über die Ergebnisse der Konsultationen veröffentlichen. Den interessierten Kreisen sollte genügend***

*Zeit gewährt werden, um diesen
Anforderungen entsprechen zu können.*

Abänderung 18

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Nummer 1

Richtlinie 96/53/EG

Artikel 2 – Unterabsatz 1 – Spiegelstrich 15

Vorschlag der Kommission

„– „Fahrzeug mit Hybridantrieb“ ein Fahrzeug im Sinne der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. September 2007 zur Schaffung eines Rahmens für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge¹⁰, das mit einem oder mehreren elektrischen Fahrmotor(en), der/die nicht ständig an das Elektrizitätsnetz angeschlossen ist/sind, und mit einem oder mehreren Verbrennungsfahrmotor(en) ausgestattet ist;

Geänderter Text

– „Technologie, die geringe CO₂-Emissionen verursacht“ eine Technologie, die nicht vollständig auf Erdöl als Energieträger für den Verkehr beruht und wesentlich zur Reduzierung der verkehrsbedingten CO₂-Emissionen beiträgt. Dazu gehören:

- Elektrizität,*
- Wasserstoff,*
- synthetische Kraftstoffe,*
- fortschrittliche Biokraftstoffe,*
- Erdgas, einschließlich Biomethan, gasförmig (komprimiertes Erdgas – CNG) und flüssig (Flüssigerdgas – LNG), und*
- Abwärme.*

¹⁰ ABl. L 263 vom 9.10.2007, S. 1.

Abänderung 19

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Nummer 1

Richtlinie 96/53/EG

Artikel 2 – Absatz 1 – Spiegelstrich 14

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

– „**Elektrofahrzeug**“ ein Fahrzeug im Sinne der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. September 2007 zur Schaffung eines Rahmens für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge¹¹, das mit einem oder mehreren elektrischen Fahrmotor(en), der/die nicht ständig an das Elektrizitätsnetz angeschlossen ist/sind, ausgestattet ist;

entfällt

¹¹ ABl. L 263 vom 9.10.2007, S. 1.

Abänderung 20

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Nummer 1

Richtlinie 96/53/EG

Artikel 2 – Unterabsatz 1 – Spiegelstrich 16

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

– „intermodale **Beförderungseinheit**“ eine Einheit, die unter folgende Kategorien eingeordnet werden kann: Container, Wechselaufbau, Sattelanhänger;“

„intermodale **Ladeeinheit**“ eine Einheit, die unter folgende Kategorien eingeordnet werden kann: Container, Wechselaufbau, Sattelanhänger;“

(Dieser Änderungsantrag gilt für den gesamten Text. Seine Annahme erfordert entsprechende Anpassungen im gesamten Text.)

Abänderung 21

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Nummer 2 – Buchstabe a

Richtlinie 96/53/EG

Artikel 4 – Absatz 1 – Buchstaben a und b

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(a) In Absatz 1 Buchstaben a und b wird das Wort „innerstaatliche“ gestrichen. **entfällt**

Abänderung 22

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Nummer 2 – Buchstabe b

Richtlinie 96/53/EG

Artikel 4 – Absatz 4 – Unterabsatz 2 – erster Satz

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(b) Artikel 4 Absatz 4 Unterabsatz 2 erster Satz erhält folgende Fassung: **entfällt**

„Es wird davon ausgegangen, dass Verkehrstätigkeiten den internationalen Wettbewerb im Bereich des Verkehrs dann nicht maßgeblich beeinträchtigen, wenn sie im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats oder bei einer grenzüberschreitenden Tätigkeit lediglich zwischen zwei aneinandergrenzenden Mitgliedstaaten erfolgen, die jeweils Maßnahmen aufgrund dieses Absatzes beschlossen haben, und wenn zumindest eine der unter den Buchstaben a und b aufgeführten Bedingungen erfüllt ist.“

Abänderung 23

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Nummer 6

Richtlinie 96/53/EG

Artikel 8 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

1. Zur Verbesserung der Aerodynamik von Fahrzeugen oder Fahrzeugkombinationen dürfen die in Anhang I Nummer 1.1 festgelegten höchstzulässigen Längen bei Fahrzeugen oder Fahrzeugkombinationen, die mit Luftleiteinrichtungen ausgerüstet sind, die den unten aufgeführten Anforderungen entsprechen, überschritten werden. Diese Überschreitungen dienen ausschließlich dem Zweck, am hinteren Teil der Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen Luftleiteinrichtungen anbringen zu können, die ihre aerodynamischen Eigenschaften verbessern.

Geänderter Text

1. Zur Verbesserung der Aerodynamik von Fahrzeugen oder Fahrzeugkombinationen dürfen die in Anhang I Nummer 1.1 festgelegten höchstzulässigen Längen bei Fahrzeugen oder Fahrzeugkombinationen, die mit Luftleiteinrichtungen ausgerüstet sind, die den unten aufgeführten Anforderungen entsprechen, **um bis zu 500 mm** überschritten werden. Diese Überschreitungen dienen ausschließlich dem Zweck, am hinteren Teil der Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen Luftleiteinrichtungen anbringen zu können, die ihre aerodynamischen Eigenschaften verbessern.

Abänderung 24

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Nummer 6

Richtlinie 96/53/EG

Artikel 8 – Absatz 2 – Unterabsatz 1 – Spiegelstrich 2 – Ziffer i

Vorschlag der Kommission

(i) beständige Befestigung der Luftleiteinrichtungen zur **Begrenzung** der Gefahr des Ablösens;

Geänderter Text

(i) beständige Befestigung der Luftleiteinrichtungen zur **Verhinderung** der Gefahr des Ablösens;

Abänderung 25

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Nummer 6

Richtlinie 96/53/EG

Artikel 8 – Absatz 2 – Unterabsatz 1 – Spiegelstrich 2 – Ziffer ii

Vorschlag der Kommission

(ii) eine Tages- und Nachtkennzeichnung, die auch bei schlechten Witterungsverhältnissen wirksam ist und andere Straßenverkehrsteilnehmer die Außenkonturen erkennen lässt;

Geänderter Text

(ii) eine Tages- und Nachtkennzeichnung ***entsprechend den Vorschriften der Typgenehmigung über den Anbau der Beleuchtungs- und Lichtsignaleinrichtungen***, die auch bei schlechten Witterungsverhältnissen wirksam ist und andere Straßenverkehrsteilnehmer die Außenkonturen erkennen lässt;

Abänderung 26

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Nummer 6

Richtlinie 96/53/EG

Artikel 8 – Absatz 2 – Unterabsatz 1 – Spiegelstrich 2 – Ziffer iv a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(iva) eine Auslegung, die die Sicht des Fahrzeugführers auf den hinteren Teil des Fahrzeugs nicht einschränkt,

Abänderung 27

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Nummer 6

Richtlinie 96/53/EG

Artikel 8 – Absatz 2 – Unterabsatz 1 – Spiegelstrich 3 – Ziffer iii

Vorschlag der Kommission

(iii) diese Luftleiteinrichtungen sind ohne weiteres klapp- oder einziehbar oder **vom Fahrer** abnehmbar.

Geänderter Text

(iii) diese Luftleiteinrichtungen sind ohne weiteres klapp- oder einziehbar oder abnehmbar.

Abänderung 28

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Nummer 6

Richtlinie 96/53/EG

Artikel 8 – Absatz 2 – Unterabsatz 2

Vorschlag der Kommission

Durch die Überschreitung der Höchstlänge wird das Ladevermögen der Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen nicht erhöht.

Geänderter Text

(Betrifft nicht die deutsche Fassung.)

Abänderung 29

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Nummer 6

Richtlinie 96/53/EG

Artikel 8 – Absatz 3

Vorschlag der Kommission

3. Vor ihrem Inverkehrbringen werden die aerodynamischen Zusatzeinrichtungen und deren Anbringung an den Fahrzeugen von den Mitgliedstaaten zugelassen; **diese** stellen eine entsprechende Bescheinigung aus. Darin wird bescheinigt, dass die in Absatz 2 aufgeführten Anforderungen eingehalten werden und die Vorrichtung signifikativ zur Verbesserung der Aerodynamik beiträgt. Die in einem Mitgliedstaat ausgestellten Zulassungsbescheinigungen werden von den anderen Mitgliedstaaten anerkannt.

Geänderter Text

3. Vor ihrem Inverkehrbringen werden die aerodynamischen Zusatzeinrichtungen und deren Anbringung an den Fahrzeugen von den Mitgliedstaaten **gemäß der Richtlinie 2007/46/EG** zugelassen; **die Mitgliedstaaten** stellen eine entsprechende Bescheinigung aus. Darin wird bescheinigt, dass die in Absatz 2 aufgeführten Anforderungen eingehalten werden und die Vorrichtung signifikativ zur Verbesserung der Aerodynamik beiträgt. Die in einem Mitgliedstaat ausgestellten Zulassungsbescheinigungen werden von den anderen Mitgliedstaaten anerkannt.

Abänderung 30

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Nummer 6

Richtlinie 96/53/EG

Artikel 8 – Absatz 4

Vorschlag der Kommission

4. Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 16 delegierte Rechtsakte zu erlassen, um die in Absatz 2 genannten Anforderungen zu ergänzen. Darin werden technische Merkmale, Mindestleistungsniveaus, Auslegungsvorgaben und Verfahren zur Ausstellung der in Absatz 3 genannten Prüfbescheinigung festgelegt.

Geänderter Text

4. Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 16 delegierte Rechtsakte zu erlassen, um die in Absatz 2 genannten Anforderungen zu ergänzen. Darin werden technische Merkmale, Mindestleistungsniveaus, Auslegungsvorgaben und Verfahren zur Ausstellung der in Absatz 3 genannten Prüfbescheinigung festgelegt. ***Die delegierten Rechtsakte werden erstmals spätestens 2 Jahre nach der Veröffentlichung dieser Richtlinie erlassen.***

Abänderung 31

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Nummer 6

Richtlinie 96/53/EG

Artikel 8 – Absatz 4 – Unterabsatz 2

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Bei der Ausübung dieser Befugnis stellt die Kommission Kohärenz in Bezug auf die Rechtsakte der Union über die Typgenehmigung sicher.

Abänderung 32

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Nummer 6

Richtlinie 96/53/EG

Artikel 8 – Absatz 5

5. Bis zur Verabschiedung der delegierten Rechtsakte dürfen Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen, die am hinteren Teil mit aerodynamischen Luftleiteinrichtungen ausgerüstet sind, die den in Absatz 2 aufgeführten Anforderungen entsprechen und gemäß Absatz 3 geprüft worden sind, verkehren, wenn ihre Länge die in Anhang I Nummer 1.1 festgelegte Länge um höchstens zwei Meter überschreitet. Diese Übergangsmaßnahme gilt ab dem Tag des Inkrafttretens dieser Richtlinie.“

entfällt

Abänderung 33

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Nummer 7

Richtlinie 96/53/EG

Artikel 9 – Absatz 1

1. Zur Verbesserung der Aerodynamik und der Straßenverkehrssicherheit von Fahrzeugen oder Fahrzeugkombinationen dürfen die in Anhang I Nummer 1.1 festgelegten höchstzulässigen Längen bei Fahrzeugen oder Fahrzeugkombinationen, die den in Absatz 2 aufgeführten Anforderungen entsprechen, überschritten werden. Diese Überschreitungen dienen hauptsächlich dem Zweck, den Bau von Zugmaschinen-Führerhäusern zu ermöglichen, die die aerodynamischen Eigenschaften der Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen verbessern und die Straßenverkehrssicherheit erhöhen.

1. Zur Verbesserung der Aerodynamik und der Straßenverkehrssicherheit von Fahrzeugen oder Fahrzeugkombinationen dürfen die in Anhang I Nummer 1.1 festgelegten höchstzulässigen Längen bei Fahrzeugen oder Fahrzeugkombinationen, die den in Absatz 2 aufgeführten Anforderungen entsprechen, überschritten werden. Diese Überschreitungen dienen hauptsächlich dem Zweck, den Bau von Zugmaschinen-Führerhäusern zu ermöglichen, die die aerodynamischen Eigenschaften der Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen verbessern und die Straßenverkehrssicherheit **sowohl für schwache Verkehrsteilnehmer als auch für Fahrzeuge bei Auffahrunfällen** erhöhen.

Abänderung 34

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Nummer 7

Richtlinie 96/53/EG

Artikel 9 – Absatz 2 – Unterabsatz 1 – Spiegelstrich 2 – Ziffer i

Vorschlag der Kommission

(i) für den Fahrer die Sichtbarkeit schwächerer Straßenverkehrsteilnehmer verbessert, insbesondere durch Verkleinerung *des* toten *Winkels* im Sichtfeld unterhalb der Windschutzscheibe,

Geänderter Text

(i) für den Fahrer die ***direkte Sicht und somit die*** Sichtbarkeit schwächerer Straßenverkehrsteilnehmer verbessert, insbesondere durch Verkleinerung ***der*** toten ***Winkel*** im Sichtfeld unterhalb der Windschutzscheibe ***und in Bezug auf das ganze Führerhaus, und gegebenenfalls, indem zusätzliche Ausrüstung angebracht wird, beispielsweise Spiegel und Kamerasysteme,***

Abänderung 35

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Nummer 7

Richtlinie 96/53/EG

Artikel 9 – Absatz 2 – Unterabsatz 1 – Spiegelstrich 2 – Ziffer ii

Vorschlag der Kommission

(ii) die Schäden bei einem ***Aufprall*** verringert,

Geänderter Text

(ii) die Schäden bei einem ***Zusammenstoß mit anderen Fahrzeugen*** verringert ***und die Energieaufnahmekapazität durch die Ausstattung mit einem Crashmanagement-System zur Aufnahme der Aufprallenergie verbessert;***

Abänderung 36

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Nummer 7

Richtlinie 96/53/EG

Artikel 9 – Absatz 2 – Unterabsatz 1 – Spiegelstrich 2 – Ziffer ii a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(ii) den Fußgängerschutz verbessert, indem die vordere Auslegung angepasst wird, um das Risiko des Überfahrens im Falle eines Aufpralls mit schwächeren Straßenverkehrsteilnehmern zu minimieren, indem das Abgleiten schwächerer Straßenverkehrsteilnehmer zur Seite begünstigt wird;

Abänderung 37

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Nummer 7

Richtlinie 96/53/EG

Artikel 9 – Absatz 2 – Unterabsatz 1 – Spiegelstrich 4

Vorschlag der Kommission

– Komfort und Sicherheit der Fahrer.

Geänderter Text

– Komfort und Sicherheit der Fahrer *im Hinblick auf die Verbesserung der Arbeitsplatzqualität.*

Abänderung 38

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Nummer 7

Richtlinie 96/53/EG

Artikel 9 – Absatz 2 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

2a. Um Sicherheit und Komfort des Fahrers zu erhöhen und somit letztendlich die Straßenverkehrssicherheit der Fahrzeuge zu verbessern, die in den Anwendungsbereich dieser Richtlinie fallen, müssen die in Artikel 9 Absatz 2 genannten Sicherheits- und Komfortanforderungen in Bezug auf die Führerhäuser wie folgt eingehalten werden:

- Übereinstimmung mit den Anforderungen, die in der Rahmenrichtlinie Nr. 89/391/EWG über Sicherheit und Gesundheitsschutz am Arbeitsplatz mit ihrer Hierarchie an Präventionsmaßnahmen zur Beseitigung der Ursachen für Ganzkörper-Vibrationen und Erkrankungen des Bewegungsapparats enthalten sind;***
- Ausstattung des Führerhauses mit***

Sicherheitsvorrichtungen, angefangen bei einem sicheren Notausstieg des Führerhauses im Brandfall;

– Vergrößerung der Führerhäuser, um diese an die Komfort- und Sicherheitsanforderungen für Fahrersitze und Liegeplätze anzupassen, wobei Notfallsituationen Rechnung getragen wird.

Abänderung 39

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Nummer 7

Richtlinie 96/53/EG

Artikel 9 – Absatz 3

Vorschlag der Kommission

3. Vor ihrem Inverkehrbringen werden die aerodynamischen Eigenschaften neuer Kraftfahrzeugauslegungen von den Mitgliedstaaten geprüft, die hierzu eine Bescheinigung ausstellen. Mit dieser Bescheinigung wird die Einhaltung der Anforderungen des Absatzes 2 bestätigt. Die in einem Mitgliedstaat ausgestellten Prüfbescheinigungen werden von den anderen Mitgliedstaaten anerkannt.

Geänderter Text

3. Vor ihrem Inverkehrbringen werden die aerodynamischen Eigenschaften **und die Sicherheit** neuer Kraftfahrzeugauslegungen von den Mitgliedstaaten **gemäß der Richtlinie 2007/46/EG** geprüft, die hierzu eine Bescheinigung ausstellen. Mit dieser Bescheinigung wird die Einhaltung der Anforderungen des Absatzes 2 bestätigt. **Die Prüfung der aerodynamischen Eigenschaften dieser Fahrzeuge sollte den von der Kommission ausgearbeiteten einschlägigen Vorschriften für die Messung der aerodynamischen Eigenschaften entsprechen.** Die in einem Mitgliedstaat ausgestellten Prüfbescheinigungen werden von den anderen Mitgliedstaaten anerkannt.

Abänderung 40

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Nummer 7

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

3a. Bei neuen Fahrzeugen und Fahrzeugkombinationen der Klassen N2 und N3 sind ab [sieben Jahre nach dem Inkrafttreten der Richtlinie] Führerhäuser einzusetzen, die die in Artikel 9 Absatz 2 genannten Sicherheitsanforderungen erfüllen.

Abänderung 41

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Nummer 7

Richtlinie 96/53/EG

Artikel 9 – Absatz 4

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

4. Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 16 delegierte Rechtsakte zur Ergänzung der in Absatz 2 genannten Anforderungen zu erlassen, denen die neuen Führerhäuser von Zugmaschinen genügen müssen. Darin werden technische Merkmale, Mindestleistungsniveaus, Auslegungsvorgaben und Verfahren zur Ausstellung der in Absatz 3 genannten Prüfbescheinigung festgelegt.

4. Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 16 ***und im Einklang mit den geltenden UN/ECE-Regelungen*** delegierte Rechtsakte zur Ergänzung der in Absatz 2 genannten Anforderungen zu erlassen, denen die neuen Führerhäuser von Zugmaschinen genügen müssen. Darin werden technische Merkmale, Mindestleistungsniveaus ***in Bezug auf die Sicherheit und die aerodynamischen Eigenschaften***, Auslegungsvorgaben und Verfahren zur Ausstellung der in Absatz 3 genannten Prüfbescheinigung festgelegt. ***Die delegierten Rechtsakte werden erstmals spätestens 2 Jahre nach der Veröffentlichung dieser Richtlinie erlassen.***

Abänderung 42

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Nummer 9

Richtlinie 96/53/EG

Artikel 10a – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

Die höchstzulässigen Gewichte von Fahrzeugen mit **Hybridantrieb oder vollelektrischem Antrieb** entsprechen den in Anhang I **Nummer 2.3.1** angegebenen Höchstwerten.

Geänderter Text

Die höchstzulässigen Gewichte von Fahrzeugen, **die mit Technologien ausgestattet sind, die geringe CO₂-Emissionen verursachen**, entsprechen den in Anhang I **Nummer 2.3.4** angegebenen Höchstwerten.

Abänderung 43

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Nummer 9

Richtlinie 96/53/EG

Artikel 10a – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

Fahrzeuge mit **Hybrid- oder Elektroantrieb** müssen die in Anhang I Nummer 3 angegebenen Höchstwerte (höchstzulässige Achslast) einhalten.“

Geänderter Text

Fahrzeuge, **die mit Technologien ausgestattet sind, die geringe CO₂-Emissionen verursachen**, müssen die in Anhang I Nummer 3 angegebenen Höchstwerte (höchstzulässige Achslast) einhalten.“

Abänderung 44

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Nummer 10

Richtlinie 96/53/EG

Artikel 11 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

Die in Anhang I Nummern 1.1 und 1.6 festgelegten höchstzulässigen Abmessungen können für Fahrzeuge oder

Geänderter Text

Die in Anhang I Nummern 1.1 und 1.6 festgelegten höchstzulässigen Abmessungen können für Fahrzeuge oder

Fahrzeugkombinationen, die Container oder Wechselaufbauten von 45 Fuß Länge befördern, um 15 cm überschritten werden, falls der über die Straße erfolgende Transport des Containers oder Wechselaufbaus Teil eines *intermodalen* Beförderungsvorgangs ist.

Fahrzeugkombinationen, die Container oder Wechselaufbauten von 45 Fuß Länge befördern, um 15 cm überschritten werden, falls der über die Straße erfolgende Transport des Containers oder Wechselaufbaus Teil eines *kombinierten* Beförderungsvorgangs ist.

Abänderung 45

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Nummer 10

Richtlinie 96/53/EG

Artikel 11 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

Für die Zwecke dieses Artikels und des Anhangs I Nummer 2.2.2 Buchstabe c werden bei Beförderungen im intermodalen Verkehr zumindest die Eisenbahn, die Binnenschifffahrt oder der Seeverkehr genutzt. Vor- oder Nachlauf erfolgen auf der Straße. Jede dieser Straßenverkehrskomponenten umfasst eine Strecke von weniger als 300 km auf dem Gebiet der Europäischen Union, oder bis zu den am nächsten gelegenen Terminals, zwischen denen ein regelmäßiger Verkehrsdienst besteht. Ein Beförderungsvorgang gilt auch als intermodaler Verkehr, wenn er, unabhängig von der Länge der Vor- und der Nachlaufstrecke, eine Beförderung im Rahmen des innereuropäischen Kurzstreckenseeverkehrs einschließt. Der Straßenvor- und -nachlauf bei einem Beförderungsvorgang, bei dem der innereuropäische Kurzstreckenseeverkehr genutzt wird, umfasst – für den Vorlauf – die Strecke von der Beladestelle der Güter bis zum nächstgelegenen geeigneten Seehafen und/oder – für den Nachlauf – gegebenenfalls die Strecke zwischen dem nächstgelegenen geeigneten Seehafen und der Entladestelle der Güter.“

Geänderter Text

Die Kommission legt gegebenenfalls bis 2017 einen Legislativvorschlag zur Änderung der Richtlinie 92/106/EWG vor und insbesondere zur Änderung der Definition des Begriffs „kombinierter Verkehr“, um dem Ausbau der Containerisierung Rechnung zu tragen und den Ausbau eines effizienten intermodalen Verkehrs zu fördern.

Abänderung 46

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Nummer 11

Richtlinie 96/53/EG

Artikel 12 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

1. Die Mitgliedstaaten richten ein System der Vorauswahl und **gezielten Kontrolle** der in Betrieb befindlichen Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen ein, um die Einhaltung der Verpflichtungen dieser Richtlinie zu gewährleisten.

Geänderter Text

1. Die Mitgliedstaaten richten ein System der Vorauswahl und **Durchführung gezielter Kontrollen** der in Betrieb befindlichen Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen ein, um die Einhaltung der Verpflichtungen dieser Richtlinie zu gewährleisten.

Abänderung 47

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Nummer 11

Richtlinie 96/53/EG

Artikel 12 – Absatz 1 – Unterabsatz 2 (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die Angaben zur Anzahl und zur Schwere der von den einzelnen Unternehmen begangenen Verstöße gegen diese Richtlinie in das Risikoeinstufungssystem gemäß Artikel 9 der Richtlinie 2006/22/EG aufgenommen werden.

Abänderung 48

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Nummer 11

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Bei der Ermittlung von Fahrzeugen, die einer Kontrolle unterzogen werden, wählen die Mitgliedstaaten vorrangig Fahrzeuge aus, die von Unternehmen betrieben werden, die gemäß Richtlinie 2006/22/EG ein hohes Risikoprofil aufweisen. Fahrzeuge können auch nach dem Zufallsprinzip für Kontrollen ausgewählt werden.

Abänderung 49

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Nummer 11

Richtlinie 96/53/EG

Artikel 12 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

2. Nach Ablauf einer Frist von zwei Jahren nach Inkrafttreten dieser Richtlinie führen die Mitgliedstaaten Gewichtsmessungen der in Betrieb befindlichen Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen durch. Durch diese Vorauswahlmessungen sollen die Fahrzeuge bestimmt werden, die mutmaßlich einen Verstoß begangen haben und manuell kontrolliert werden müssen. Sie können mit Hilfe von an den Infrastrukturen platzierten automatischen Systemen oder mit in den Fahrzeugen integrierten Systemen im Sinne von Absatz 6 erfolgen. Die automatischen Systeme müssen die Identifizierung der Fahrzeuge ermöglichen, bei denen der Verdacht besteht, dass sie die höchstzulässigen Gewichte überschreiten. Da diese automatischen Systeme nur für eine Vorauswahl verwendet werden und nicht zur genauen Feststellung eines

2. Nach Ablauf einer Frist von zwei Jahren nach Inkrafttreten dieser Richtlinie führen die Mitgliedstaaten Gewichtsmessungen der in Betrieb befindlichen Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen durch. Durch diese Vorauswahlmessungen ***soll die Wirksamkeit der Kontrollen erhöht bzw.*** sollen die Fahrzeuge bestimmt werden, die mutmaßlich einen Verstoß begangen haben und manuell kontrolliert werden müssen. Sie können mit Hilfe von an den Infrastrukturen platzierten automatischen Systemen oder mit in den Fahrzeugen integrierten Systemen im Sinne von Absatz 6 erfolgen. Die automatischen Systeme müssen die Identifizierung der Fahrzeuge ermöglichen, bei denen der Verdacht besteht, dass sie die höchstzulässigen Gewichte überschreiten. Da diese automatischen Systeme nur für eine Vorauswahl verwendet werden und

Verstoßes, ist deren Zertifizierung durch die Mitgliedstaaten nicht vorgeschrieben.

nicht zur genauen Feststellung eines Verstoßes, ist deren Zertifizierung durch die Mitgliedstaaten nicht vorgeschrieben. **Die integrierten Systeme können mit den digitalen Fahrtenschreibern zusammenschaltet werden, die gemäß der Verordnung EU 2014/... (Verordnung über das Kontrollgerät im Straßenverkehr) in die Fahrzeuge eingebaut werden.**

Abänderung 50

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Nummer 11

Richtlinie 96/53/EG

Artikel 12 – Absatz 6

Vorschlag der Kommission

6. Gemäß Absatz 1 **fördern die Mitgliedstaaten die Ausrüstung von Fahrzeugen** und Fahrzeugkombinationen mit integrierten Wiegesystemen (Gesamtgewicht und Achslast), mit denen jederzeit die Wägungsdaten von einem in Fahrt befindlichen Fahrzeug an eine Stelle weitergegeben werden können, die am Straßenrand Kontrollen durchführt oder für die Vorschriften zur Güterbeförderung zuständig ist. Die Übermittlung erfolgt über die von den CEN DSRC¹³-Normen EN 12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 sowie ISO 14906 definierte Schnittstelle.

¹³ DSRC: Dedicated Short Range Communications

Geänderter Text

6. Gemäß Absatz 1 **sind neue Fahrzeuge** und Fahrzeugkombinationen **der Klassen N2 und N3 ab [fünf Jahre ab dem Inkrafttreten dieser Richtlinie]** mit integrierten Wiegesystemen (Gesamtgewicht und Achslast) **auszurüsten**, mit denen jederzeit die Wägungsdaten von einem in Fahrt befindlichen Fahrzeug an eine Stelle weitergegeben werden können, die am Straßenrand Kontrollen durchführt oder für die Vorschriften zur Güterbeförderung zuständig ist. Die Übermittlung erfolgt über die von den CEN DSRC²³-Normen EN 12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 sowie ISO 14906 definierte Schnittstelle. **Die Informationen müssen auch dem Fahrer zugänglich sein.**

¹³ DSRC: Dedicated Short Range Communications

¹ DSRC: Dedicated Short Range Communications

² DSRC: Dedicated Short Range Communications

Abänderung 51

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Nummer 11

Richtlinie 96/53/EG

Artikel 12 – Absatz 7 – Spiegelstrich 2 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

– die gemeinsamen Verfahren und Spezifikationen zur Erreichung eines ausreichenden Maßes an Zuverlässigkeit, damit die integrierten Systeme für die Durchsetzung der Bestimmungen dieser Richtlinie, insbesondere von Artikel 13, genutzt werden können.

Abänderung 52

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Nummer 11

Richtlinie 96/53/EG

Artikel 12 – Absatz 7 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

7a. Die Kommission bewertet, ob die integrierten Systeme bei der Durchsetzung anderer gesetzlicher Bestimmungen für den Straßengüterverkehr von Nutzen sein können, wenn sie mit dem digitalen Fahrtenschreiber zusammengeschaltet werden. Die Kommission legt gegebenenfalls Legislativvorschläge vor.

Abänderung 53

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Nummer 12

Richtlinie 96/53/EG

Artikel 13 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

2. Eine Überladung um weniger als 5 % des höchstzulässigen Gewichts gemäß Anhang I Nummern 2, 3, 4.1 und 4.3 hat eine schriftliche Verwarnung des Verkehrsunternehmens zur Folge, die zu einer Sanktion führen kann, wenn die einzelstaatlichen Rechtsvorschriften eine solche Art von Sanktion vorsehen.

Geänderter Text

2. Eine Überladung um weniger als 2 % des höchstzulässigen Gewichts gemäß Anhang I Nummern 2, 3, 4.1 und 4.3 hat eine schriftliche Verwarnung des Verkehrsunternehmens zur Folge, die zu einer Sanktion führen kann, wenn die einzelstaatlichen Rechtsvorschriften eine solche Art von Sanktion vorsehen.

Abänderung 54

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Nummer 12

Richtlinie 96/53/EG

Artikel 13 – Absatz 3

Vorschlag der Kommission

3. Eine Überladung zwischen 5 und 10 % des höchstzulässigen Gewichts gemäß Anhang I Nummern 2, 3, 4.1 und 4.3 gilt als geringfügiger Verstoß im Sinne dieser Richtlinie und führt zu einer **Geldstrafe**. Die Kontrollbehörden können das Fahrzeug auch zwecks Entladung stilllegen, bis das höchstzulässige Gewicht erreicht ist.

Geänderter Text

3. Eine Überladung zwischen 2 % und 10 % des höchstzulässigen Gewichts gemäß Anhang I Nummern 2, 3, 4.1 und 4.3 gilt als geringfügiger Verstoß im Sinne dieser Richtlinie und führt zu einer **Sanktion**. Die Kontrollbehörden können das Fahrzeug auch zwecks Entladung stilllegen, bis das höchstzulässige Gewicht erreicht ist.

Abänderung 55

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Nummer 12

Richtlinie 96/53/EG

Artikel 13 – Absatz 4

Vorschlag der Kommission

4. Eine Überladung zwischen 10 und **20 %** des höchstzulässigen Gewichts gemäß Anhang I Nummern 2, 3, 4.1 und 4.3 gilt als schwerer Verstoß im Sinne dieser Richtlinie. Sie führt zu einer **Geldstrafe** und zur unmittelbaren Stilllegung des Fahrzeugs zwecks Entladung, bis das höchstzulässige Gewicht erreicht ist.

Geänderter Text

4. Eine Überladung zwischen 10 und **15 %** des höchstzulässigen Gewichts gemäß Anhang I Nummern 2, 3, 4.1 und 4.3 gilt als schwerer Verstoß im Sinne dieser Richtlinie. Sie führt zu einer **Sanktion** und zur unmittelbaren Stilllegung des Fahrzeugs zwecks Entladung, bis das höchstzulässige Gewicht erreicht ist.

Abänderung 56

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Nummer 12

Richtlinie 96/53/EG

Artikel 13 – Absatz 5

Vorschlag der Kommission

5. Eine Überladung um mehr als **20 %** des höchstzulässigen Gewichts gemäß Anhang I Nummern 2, 3, 4.1 und 4.3 gilt wegen der erhöhten Risiken für die übrigen Verkehrsteilnehmer als sehr schwerer Verstoß im Sinne dieser Richtlinie. Sie führt zur unmittelbaren Stilllegung des Fahrzeugs zwecks Entladung, bis das höchstzulässige Gewicht erreicht ist, und zu einer **Geldstrafe**. **Es wird ein Verfahren zur Aberkennung der Zuverlässigkeit des Verkehrsunternehmens gemäß Artikel 6 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009¹⁴ durchgeführt.**

Geänderter Text

5. Eine Überladung um mehr als **15 %** des höchstzulässigen Gewichts gemäß Anhang I Nummern 2, 3, 4.1 und 4.3 gilt wegen der erhöhten Risiken für die übrigen Verkehrsteilnehmer als sehr schwerer Verstoß im Sinne dieser Richtlinie. Sie führt zur unmittelbaren Stilllegung des Fahrzeugs zwecks Entladung, bis das höchstzulässige Gewicht erreicht ist, und zu einer **Sanktion**.

¹⁴ *ABl. L 300 vom 14.11.2009, S. 51.*

Abänderung 57

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Nummer 12

Richtlinie 96/53/EG

Artikel 13 – Absatz 6

Vorschlag der Kommission

6. Eine Überlänge oder eine Überbreite von weniger als **2 %** gegenüber den in Anhang I Nummer 1 angegebenen höchstzulässigen Abmessungen hat eine schriftliche Verwarnung des Verkehrsunternehmens zur Folge, was zu einer Sanktion führen kann, wenn die einzelstaatlichen Rechtsvorschriften eine solche Art von Sanktion vorsehen.

Geänderter Text

6. Eine Überlänge, **eine Überhöhe** oder eine Überbreite von weniger als **1 %** gegenüber den in Anhang I Nummer 1 angegebenen höchstzulässigen Abmessungen hat eine schriftliche Verwarnung des Verkehrsunternehmens zur Folge, was zu einer Sanktion führen kann, wenn die einzelstaatlichen Rechtsvorschriften eine solche Art von Sanktion vorsehen.

Abänderung 58

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Nummer 12

Richtlinie 96/53/EG

Artikel 13 – Absatz 7

Vorschlag der Kommission

7. Eine Überlänge oder eine Überbreite zwischen **2 und 20 %** gegenüber den in Anhang I Nummer 1 angegebenen höchstzulässigen Abmessungen, unabhängig davon, ob es sich um die Ladung oder das Fahrzeug selbst handelt, führt zu einer **Geldstrafe**. Die Kontrollbehörden legen das Fahrzeug bis zur Entladung – wenn die Überlänge oder Überbreite durch die Ladung verursacht wird – oder bis zur Einholung einer Sondergenehmigung durch das Verkehrsunternehmen gemäß Artikel 4

Geänderter Text

7. Eine Überlänge, **eine Überhöhe** oder eine Überbreite zwischen **1 und 10 %** gegenüber den in Anhang I Nummer 1 angegebenen höchstzulässigen Abmessungen, unabhängig davon, ob es sich um die Ladung oder das Fahrzeug selbst handelt, führt zu einer **Sanktion für das Verkehrsunternehmen**. Die Kontrollbehörden legen das Fahrzeug bis zur Entladung – wenn die Überlänge oder Überbreite durch die Ladung verursacht wird – oder bis zur Einholung einer Sondergenehmigung durch das

Absatz 3 still.

Verkehrsunternehmen gemäß Artikel 4
Absatz 3 still.

Abänderung 59

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Nummer 12

Richtlinie 96/53/EG

Artikel 13 – Absatz 8

Vorschlag der Kommission

8. Eine Überlänge oder Überbreite der Ladung oder des Fahrzeugs von mehr als **20 %** gegenüber den in Anhang I Nummer 1 angegebenen höchstzulässigen Abmessungen gilt wegen der erhöhten Risiken für die übrigen Verkehrsteilnehmer als sehr schwerer Verstoß im Sinne dieser Richtlinie. Sie führt zu einer **Geldstrafe** und zur unmittelbaren Stilllegung des Fahrzeugs durch die Kontrollbehörden bis zur Entladung oder bis zur Einholung einer Sondergenehmigung durch das Verkehrsunternehmen gemäß Artikel 4 Absatz 3, wenn die Überlänge oder Überbreite durch die Ladung verursacht wird. ***Es wird ein Verfahren zur Aberkennung der Zuverlässigkeit des Verkehrsunternehmens gemäß Artikel 6 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 durchgeführt.***

Geänderter Text

8. Eine Überlänge, ***eine Überhöhe*** oder ***eine*** Überbreite der Ladung oder des Fahrzeugs von mehr als **10 %** gegenüber den in Anhang I Nummer 1 angegebenen höchstzulässigen Abmessungen gilt wegen der erhöhten Risiken für die übrigen Verkehrsteilnehmer als sehr schwerer Verstoß im Sinne dieser Richtlinie. Sie führt zu einer ***Sanktion für das Verkehrsunternehmen*** und zur unmittelbaren Stilllegung des Fahrzeugs durch die Kontrollbehörden bis zur Entladung oder bis zur Einholung einer Sondergenehmigung durch das Verkehrsunternehmen gemäß Artikel 4 Absatz 3, wenn die Überlänge oder Überbreite durch die Ladung verursacht wird.

Abänderung 60

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Nummer 13

Richtlinie 96/53/EG

Artikel 14 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

Bei der Beförderung von Containern händigt der Spediteur dem Kraftverkehrsunternehmen, dem er die Beförderung eines Containers anvertraut, eine Erklärung aus, in der das ***Gewicht*** des

Geänderter Text

Bei der Beförderung von Containern händigt der Spediteur dem Kraftverkehrsunternehmen, dem er die Beförderung eines Containers anvertraut, ***vor dem Beladen eine schriftliche***

transportierten Containers angegeben ist. Falls **diese** Angabe fehlt oder falsch ist, haftet der Spediteur im Fall einer Überladung des Fahrzeugs in gleicher Weise wie das Verkehrsunternehmen.“

Erklärung aus, in der das **Bruttogewicht** des transportierten Containers angegeben ist. **Die Erklärung kann auch elektronisch eingereicht werden. Die Erklärung über das Bruttogewicht des Containers muss, unabhängig von ihrer Form, von einer durch den Spediteur ordnungsgemäß bevollmächtigten Person unterzeichnet werden.** Falls **die** Angabe über das **Bruttogewicht des Containers** fehlt oder falsch ist, haftet der Spediteur im Fall einer Überladung des Fahrzeugs in gleicher Weise wie das Verkehrsunternehmen.

Abänderung 61

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Nummer 13

Richtlinie 96/53/EG

Artikel 14 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Bei kombinierten Verkehrstätigkeiten sind die Angaben zum Bruttogewicht eines beladenen Containers an die Partei, die den Container als nächstes in ihre Obhut nimmt, weiterzugeben.

Abänderung 62

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Nummer 15

Richtlinie 96/53/EG

Artikel 16 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

2. Die in Artikel 8 Absatz 4, Artikel 9 Absatz 5 und Artikel 12 Absatz 7 genannte Übertragung der Befugnis an die Kommission gilt ab dem [Datum des Inkrafttretens dieser Richtlinie] **auf**

2. Die in Artikel 8 Absatz 4, Artikel 9 Absatz 5 und Artikel 12 Absatz 7 genannte Übertragung der Befugnis an die Kommission gilt ab dem [Datum des Inkrafttretens dieser Richtlinie] **für einen**

unbestimmte Zeit.

Zeitraum von fünf Jahren. Die Kommission erstellt spätestens neun Monate vor Ablauf des Zeitraums von fünf Jahren einen Bericht über die Befugnisübertragung. Die Befugnisübertragung verlängert sich stillschweigend um Zeiträume gleicher Länge, es sei denn, das Europäische Parlament oder der Rat widerspricht einer solchen Verlängerung spätestens drei Monate vor Ablauf des jeweiligen Zeitraums.

Abänderung 63

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Nummer 15 a (neu)
Richtlinie 96/53/EG

Artikel 16 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

15a) Folgender Artikel wird angefügt:

Artikel 16a

Berichterstattung

Die Kommission überprüft Anhang I der Richtlinie 96/53/EG bis zum Jahr 2016 und legt dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht über dessen Umsetzung vor. Die Kommission legt auf der Grundlage dieses Berichts gegebenenfalls einen Legislativvorschlag vor, der ordnungsgemäß von einer Folgenabschätzung begleitet wird. Der Bericht wird mindestens 6 Monate vor der Vorlage eines Legislativvorschlags vorgelegt.

Abänderung 64

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Nummer 15 b (neu)

Richtlinie 96/53/EG

Artikel 16 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

15b) Folgender Artikel wird angefügt:

Artikel 16b

Die Kommission schließt bis 1.1.2016 eine Überprüfung dieser Richtlinie ab und übermittelt dem Europäischen Parlament und dem Rat gegebenenfalls auf der Grundlage einer solchen Überprüfung und einer entsprechenden Folgenabschätzung bis 1.1.2017 einen Vorschlag über die Festlegung der in Artikel 9 Absatz 2 für alle neuen Fahrzeuge der Klassen M2 und M3 geforderten Sicherheitsanforderungen.

Abänderung 65

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Nummer 16 – Buchstabe -a (neu)

Richtlinie 96/53/EG

Anhang I – Nummer 1.1 – Spiegelstrich 8 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

-a) Nummer 1.1 wird folgender Spiegelstrich angefügt:

– „beladene Fahrzeugtransporter: 20,75 m“

Abänderung 66

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Nummer 16 – Buchstabe a a (neu)

Richtlinie 96/53/EG

Anhang I – Nummer 1.4

Derzeitiger Wortlaut

1.4 Die unter den Nummern 1.1, 1.2, 1.3, 1.6, 1.7. 1.8 und 4.4 genannten Werte umfassen auch die Wechselaufbauten und genormte Frachtstücke wie z. B. Container.

Geänderter Text

aa) Nummer 1.4. erhält folgende Fassung:

1.4 Die unter den Nummern 1.1, 1.2, 1.3, 1.6, 1.7. 1.8 und 4.4 genannten Werte umfassen auch die Wechselaufbauten und genormte Frachtstücke wie z. B. Container.
Aufgrund der Unteilbarkeit fertiger Fahrzeuge wie auf spezialisierte Transportfahrzeuge geladener neuer Autos können beladene Transportfahrzeuge die unter Nummer 1.1 angegebenen Abmessungen überschreiten, und zwar in dem durch die einzelstaatlichen Vorschriften und Infrastrukturbedingungen zugelassenen Maße, solange diese Fahrzeugtransporter in leerem Zustand den obengenannten Punkten vollständig entsprechen.

Abänderung 70

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Nummer 16 – Buchstabe b

Richtlinie [96/53/EG](#)

Anhang 1 – Nummer 2.2.2 – Buchstabe c

Vorschlag der Kommission

„dreiachsiges Kraftfahrzeug mit zwei- oder dreiachsigem Sattelanhänger, das im intermodalen Verkehr eine oder mehrere intermodale Beförderungseinheit(en) mit einer maximalen Gesamtlänge von **40 oder** 45 Fuß befördert: 44 Tonnen“

Geänderter Text

„**zwei- oder** dreiachsiges Kraftfahrzeug mit zwei- oder dreiachsigem Sattelanhänger, das im intermodalen Verkehr eine oder mehrere intermodale Beförderungseinheit(en) mit einer maximalen Gesamtlänge von 45 Fuß befördert: 44 Tonnen“

Abänderung 67

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Nummer 16 – Buchstabe c

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

**„andere zweiachsige Kraftfahrzeuge mit
Hybrid- oder Elektroantrieb als
Kraftomnibusse: 19 Tonnen“**

entfällt

Abänderung 68

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 16 – Buchstabe c

Richtlinie 96/53/EG

Anhang I – Nummer 2.3.1 – Spiegelstrich 2

Vorschlag der Kommission

zweiachsige Kraftomnibusse: **19** Tonnen“

Geänderter Text

zweiachsige Kraftomnibusse:
19,5 Tonnen“

Abänderung 69

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Nummer 16 – Buchstabe c a (neu)

Richtlinie 96/53/EG

Anhang I – Nummer 2.3.4 (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

ca) Folgende Nummer wird angefügt:

„2.3.4 Fahrzeuge, die mit Technologien ausgestattet sind, die geringe CO₂-Emissionen verursachen:

Das höchstzulässige Gewicht entspricht den in den Nummern 2.3.1, 2.3.2, 2.3.3 oder 2.4 gemachten Angaben, zuzüglich des zusätzlichen Gewichts, das für die Technologie erforderlich ist, die geringe CO₂-Emissionen verursacht, von höchstens einer Tonne. Das zusätzliche Gewicht ist in den amtlichen Zulassungspapieren des Fahrzeugs des Mitgliedstaates, in dem das Fahrzeug zugelassen ist, anzugeben. Fehlen diese Angaben, finden die in den Nummern 2.3.1, 2.3.2, 2.3.3 oder 2.4 gemachten Angaben Anwendung.“