



**RAT DER
EUROPÄISCHEN UNION**

**Brüssel, den 10. Juni 2014
(OR. en)**

10761/14

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

**TRANS 310
CODEC 1462**

BERATUNGSERGEBNISSE

| | |
|----------------|--|
| Absender: | Generalsekretariat des Rates |
| Empfänger: | Delegationen |
| Nr. Vordok.: | 10204/14 TRANS 284 CODEC 1360 |
| Nr. Komm.dok.: | 8953/1/13 TRANS 284 CODEC 933 REV 1 |
| 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 – Politische Einigung |

Der Rat (Verkehr, Telekommunikation und Energie) hat auf seiner Tagung vom 5. Juni 2014 eine politische Einigung über den obengenannten Vorschlag (siehe Anlage) erzielt. Die Erwägungsgründe des Vorschlags werden zu einem späteren Zeitpunkt auf der Grundlage der Einigung über den verfügbaren Teil geprüft.

2013/0105 (COD)

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

(Text von Bedeutung für den EWR)

Artikel 1

Die Richtlinie 96/53/EG wird wie folgt geändert:

1. In Artikel 2 Absatz 1 werden folgende Begriffsbestimmungen angefügt:

- [...]
- [...]
- **"alternativer Kraftstoff" ein Kraftstoff oder eine Kraftquelle, der/die zumindest teilweise als Ersatz für Erdöl als Energieträger für den Verkehrssektor dient und zur Reduzierung der CO₂-Emissionen beitragen und die Umweltverträglichkeit des Verkehrssektors erhöhen kann. Im Sinne dieser Richtlinie zählt dazu Folgendes:**¹

¹ Neuer Erwägungsgrund: "Bei künftigen alternativen Kraftstoffen (und daraus resultierenden schwereren Antriebssträngen als bei Fahrzeugen mit konventionellem Antrieb) kann ebenfalls das Mehrgewicht (gemäß Anhang 1 Nummern 2.3.1 und 2.3.2) zum Tragen kommen; diese alternativen Kraftstoffe können in die Liste in Artikel 2 aufgenommen werden, wenn ihre Verwendung den Rückgriff auf das Mehrgewicht erfordert."

- Strom in allen Arten von Elektrofahrzeugen.²
- Wasserstoff,
- Erdgas, einschließlich Biomethan, gasförmig (komprimiertes Erdgas – CNG) und flüssig (Flüssigerdgas – LNG),
- Flüssiggas (LPG);
- mechanische Energie aus einem bordeigenen Speicher/einer bordeigenen Quelle;
- "Fahrzeug mit alternativem Antrieb" ein Kraftfahrzeug, das ganz oder teilweise mit einem alternativen Kraftstoff angetrieben wird und über eine Genehmigung nach der Richtlinie 2007/46/EG verfügt;
- [...]
- "intermodaler Beförderungsvorgang"
 - a) eine Reihe von Beförderungsvorgängen des kombinierten Verkehrs im Sinne des Artikels 1 der Richtlinie 92/106/EWG des Rates oder
 - b) eine Reihe von Beförderungsvorgängen unter Einbeziehung des Schiffsverkehrs, sofern die Länge des anfänglichen oder des abschließenden Beförderungsabschnitts auf der Straße bis zu 150 km im Gebiet der Europäischen Union beträgt. Die vorstehend genannte Entfernung kann überschritten werden, um das nächstgelegene Verkehrsterminal, das für den geplanten Dienst geeignet ist, zu erreichen, bei
 - i) Fahrzeugen, die den Bestimmungen des Anhangs I Nummer 2.2.2 Buchstabe a oder b entsprechen, oder
 - ii) anderen Fahrzeugen, sofern der betreffende Mitgliedstaat es gestattet.

² Erwägungsgrund 8 des Kommissionsvorschlags wird wie folgt geändert: "Die Nutzung alternativer Antriebssysteme, die nicht mehr ausschließlich fossile Energieträger einsetzen und damit keine oder weniger Schadstoffe abgeben, wie Elektro- oder Hybridmotoren, nämlich jene, die zum Zwecke des mechanischen Antriebs aus einem Betriebskraftstoff oder/und einer Batterie oder einer anderen Speichereinrichtung für elektrische Energie/Leistung Energie beziehen, 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."

Im Hinblick auf intermodale Beförderungsvorgänge kann das nächstgelegene geeignete Verkehrsterminal, das einen Dienst anbietet, in einem anderen Mitgliedstaat gelegen sein als dem, in dem das Be- oder Entladen erfolgte;

- **"Spediteur" eine juristische Person, die auf dem Frachtbrief oder einem gleichwertigen Beförderungspapier (z. B. durchgehendes Frachtpapier) als Spediteur angegeben ist und/oder die einen Beförderungsvertrag mit dem Beförderungsunternehmen geschlossen hat bzw. in deren Namen oder auf deren Rechnung ein solcher Vertrag geschlossen wurde.**

2. Artikel 4 wird wie folgt geändert:

- a) [...]
- b) [...]

2a. Die zwei letzten Unterabsätze des Artikels 4 Absatz 4 werden gestrichen.

3. Artikel 4 Absatz 6, Artikel 5 Buchstabe b und Artikel 8a werden gestrichen.

4. Artikel 5 wird wie folgt geändert: Die Worte "Unbeschadet des Artikels 4 Absatz 6 gilt Folgendes:" werden gestrichen.

5. Bezugnahmen auf die Richtlinie 70/156/EWG des Rates werden durch Bezugnahmen auf die Richtlinie 2007/46/EG³ ersetzt.

³ Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates zur Schaffung eines Rahmens für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge.

6. Artikel 8 erhält folgende Fassung:

- (1) Zur Verbesserung [...] **ihrer Energieeffizienz** [...] können Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen, die mit **aerodynamischen** Luftleiteinrichtungen ausgerüstet sind, die die **Anforderungen der Absätze 3 und 4 und die Bestimmungen der Richtlinie 2007/46/EG** erfüllen, die in Anhang I Nummer 1.1 festgelegten höchstzulässigen Längen überschreiten, um den Anbau **solcher Einrichtungen** am hinteren Teil der Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen zu ermöglichen [...]. **Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen, die mit diesen Einrichtungen ausgerüstet sind, müssen Anhang I Nummer 1.5 entsprechen, und die Überschreitungen der höchstzulässigen Längen dürfen nicht zu einer größeren Ladelänge dieser Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen führen.** ⁴
- (2) [...]
- (3) Bevor die **in Absatz 1 genannten** aerodynamischen Luftleiteinrichtungen, **die 500 mm überschreiten**, in Verkehr gebracht werden, [...] müssen sie **gemäß der Richtlinie 2007/46/EG typgenehmigt** werden. **Binnen zwei Jahren nach dem Inkrafttreten der Richtlinie prüft die Kommission, ob es erforderlich ist, die technischen Anforderungen für die Typgenehmigung von aerodynamischen Luftleiteinrichtungen in der genannten Richtlinie und in den zugehörigen Durchführungsmaßnahmen zu ändern, um der Notwendigkeit der Gewährleistung der Straßenverkehrssicherheit und der Sicherheit intermodaler Beförderungsvorgänge insbesondere im Hinblick auf folgende Aspekte Rechnung zu tragen:**

⁴ Neuer Erwägungsgrund: "5a. Die Richtlinie lässt zwar Abweichungen von den höchstzulässigen Gewichten und Abmessungen zu, doch können die Mitgliedstaaten aus Gründen im Zusammenhang mit der Straßenverkehrssicherheit oder mit Merkmalen der Infrastruktur den Verkehr bestimmter Fahrzeuge in spezifischen Teilen ihres Straßennetzes einschränken."

- (i) beständige Befestigung der Luftleiteinrichtungen zur Begrenzung der Gefahr des Ablösens mit der Zeit, auch bei einem intermodalen Beförderungsvorgang;
- (ii) Sicherheit anderer Straßennutzer, insbesondere schwächerer Straßenverkehrsteilnehmer, indem – durch Anpassung der Anforderungen an die indirekte Sicht – unter anderem sichergestellt wird, dass Konturmarkierungen sichtbar bleiben, wenn aerodynamische Luftleiteinrichtungen angebaut sind, und indem im Hinblick auf das Auffahren auf das Heck eines Fahrzeugs oder einer Fahrzeugkombination der hintere Unterfahrschutz nicht beeinträchtigt wird.

Die Kommission legt zu diesem Zweck gegebenenfalls einen Gesetzgebungsvorschlag zur Änderung der Richtlinie 2007/46/EG vor.

- (4) Die Kommission [...] erlässt im Wege von Durchführungsrechtsakten detaillierte Betriebsanforderungen für die Verwendung der in Absatz 1 genannten Einrichtungen, in denen insbesondere Folgendes geregelt ist:

- die Umstände, unter denen der Fahrer diese Einrichtungen zusammenklappen, einziehen oder abnehmen muss;
- ihre Nutzung auf inner- und außerörtlichen Straßeninfrastrukturen; [...]
- ihre Kompatibilität mit intermodalen Beförderungsvorgängen.

Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 16a genannten Prüfverfahren erlassen.

- (5) [...]

7. Artikel 9 erhält folgende Fassung:

Artikel 9

- (1) Zur Verbesserung der [...] **Energieeffizienz, insbesondere durch eine** aerodynamische Gestaltung von Führerhäusern, **sowie** der Straßenverkehrssicherheit [...] dürfen Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen, **die den Anforderungen gemäß Absatz 3 entsprechen und die Bestimmungen der Richtlinie 2007/46/EG erfüllen,** die in Anhang I Nummer 1.1 festgelegten höchstzulässigen Längen überschreiten, **sofern ihr Führerhaus eine verbesserte Aerodynamik und Energieeffizienz sowie eine bessere Sicherheit bietet.** [...] **Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen, die mit solchen Führerhäusern ausgestattet sind, müssen Anhang I Nummer 1.5 entsprechen, und die Überschreitungen der höchstzulässigen Längen dürfen nicht zu einem größeren Ladevermögen dieser Fahrzeuge führen.**
- (2) [...]
- (3) Bevor die **in Absatz 1 genannten Fahrzeuge** in Verkehr gebracht werden, [...] **müssen sie gemäß der Richtlinie 2007/46/EG genehmigt werden. Binnen zwei Jahren nach dem Inkrafttreten der Richtlinie prüft die Kommission, ob es erforderlich ist, technische Anforderungen für die Typgenehmigung von Fahrzeugen, die mit solchen Führerhäusern ausgestattet sind, in der genannten Richtlinie und in den zugehörigen Durchführungsmaßnahmen vorzusehen, insbesondere im Hinblick auf**
- a) **die Verbesserung der Aerodynamik der Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen,**
 - b) **schwächere Straßenverkehrsteilnehmer und auf ihre bessere Sichtbarkeit für den Fahrer, insbesondere indem die toten Winkel verringert werden,**
 - c) **die Verringerung von Schäden oder Verletzungen anderer Straßenverkehrsteilnehmer bei einem Aufprall,**
 - d) **den Komfort und die Sicherheit der Fahrer.**

Die Kommission legt zu diesem Zweck gegebenenfalls einen Gesetzgebungsvorschlag zur Änderung der Richtlinie 2007/46/EG vor.

(4) [...]

9. Artikel 10a erhält folgende Fassung:

Artikel 10a

Das höchstzulässige Gewicht von Fahrzeugen **mit alternativem Antrieb** [...] entspricht den in Anhang I **Nummern 2.3.1 und 2.3.2** angegebenen Höchstwerten.

Fahrzeuge mit **alternativem Antrieb** [...] müssen die in Anhang I Nummer 3 angegebenen Höchstwerte (höchstzulässige Achslast) einhalten.

Das Mehrgewicht, das für Fahrzeuge mit alternativem Antrieb erforderlich ist, wird anhand der vom Hersteller im Rahmen der Genehmigung des Fahrzeugs vorgelegten Dokumentation bestimmt. Das Mehrgewicht ist in dem gemäß Artikel 6 dieser Richtlinie geforderten amtlichen Nachweis anzugeben.

Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 16 delegierte Rechtsakte zu erlassen, um für die Zwecke dieser Richtlinie die Liste alternativer Kraftstoffe in Artikel 2, die ein Mehrgewicht erfordern, zu aktualisieren. Es ist von besonderer Bedeutung, dass die Kommission ihrer üblichen Praxis folgt und vor dem Erlass dieser delegierten Rechtsakte Konsultationen mit Sachverständigen, auch mit Sachverständigen der Mitgliedstaaten, durchführt.

10. Artikel 11 erhält folgende Fassung:

Artikel 11

Die in Anhang I Nummer 1.1 – **gegebenenfalls vorbehaltlich des Artikels 9 Absatz 1** – und Nummer 1.6 festgelegten höchstzulässigen Abmessungen können bei Fahrzeugen oder Fahrzeugkombinationen, die Container **von 45 Fuß Länge** oder Wechselaufbauten von 45 Fuß Länge – **leer oder beladen** – befördern, um 15 cm überschritten werden, falls der über die Straße erfolgende Transport des Containers oder Wechselaufbaus Teil eines intermodalen Beförderungsvorgangs ist.

[...]

11. Artikel 12 erhält folgende Fassung:

Artikel 12

(1) [...]

(2) Nach Ablauf einer Frist von [...] **sechs** Jahren nach Inkrafttreten dieser Richtlinie **ergreifen** die Mitgliedstaaten **spezifische Maßnahmen**, um die in Betrieb befindlichen Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen **zu bestimmen, die mutmaßlich das zulässige Höchstgewicht überschritten haben und die daher von den zuständigen Behörden geprüft werden sollten, um die Einhaltung der Anforderungen dieser Richtlinie sicherzustellen**. Die entsprechenden Messungen können mit Hilfe von an den Infrastrukturen platzierten automatischen Systemen oder **mithilfe von** bordeigenen **Wiegesystemen** [...] erfolgen, die in Einklang mit Absatz **7** in Fahrzeugen installiert sind.

Die Mitgliedstaaten schreiben nicht vor, dass in Fahrzeugen oder Fahrzeugkombinationen, die in einem anderen Mitgliedstaat zugelassen sind, bordeigene Wiegesysteme eingebaut werden müssen.

[...] Unbeschadet einzelstaatlicher und europäischer Rechtsvorschriften müssen automatische Systeme, wenn sie zur Feststellung von Verstößen und zur Verhängung von Sanktionen verwendet werden, zertifiziert sein. Werden sie nur zu Identifizierungszwecken verwendet, ist keine Zertifizierung erforderlich.

- (3) Jeder Mitgliedstaat führt in jedem Kalenderjahr eine geeignete Anzahl von Gewichtskontrollen bei in Betrieb befindlichen Fahrzeugen oder Fahrzeugkombinationen durch, die in einem angemessenen Verhältnis zur Gesamtzahl der in seinem Hoheitsgebiet jedes Jahr kontrollierten Fahrzeuge steht.
- (4) Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die zuständigen Behörden in Einklang mit Artikel 18 [...] der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 Informationen über Verstöße und Sanktionen im Zusammenhang mit diesem Artikel austauschen [...].
- (5) [...]
- (6) [...]
- (7) Die Kommission legt im Wege von Durchführungsrechtsakten detaillierte technische Spezifikationen fest, um sicherzustellen, dass die in Absatz 2 genannten bordeigenen Wiegesysteme genau und zuverlässig, uneingeschränkt interoperabel und mit allen Fahrzeugtypen kompatibel sind. [...]

Zur Gewährleistung der Interoperabilität ist in den detaillierten technischen Spezifikationen insbesondere vorzusehen, dass Gewichtsdaten zu jedem Zeitpunkt von einem fahrenden Fahrzeug an die zuständigen Behörden übermittelt werden können. Diese Übermittlung erfolgt über die Schnittstelle, die durch die CEN DSRC-Normen EN 12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 sowie durch ISO 14906 definiert ist; hinzu kommt eine zusätzliche Norm, mit der sichergestellt wird, dass die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten mit Fahrzeugen und Fahrzeugkombinationen, die in einem beliebigen Mitgliedstaat zugelassen sind und ein bordeigenes Wiegesystem verwenden, in der gleichen Weise kommunizieren und Informationen austauschen können.

Diese Durchführungsrechtsakte werden bis zum ...⁵ gemäß dem in Artikel 16a genannten Prüfverfahren erlassen.

⁵ Datum einfügen: ein Jahr nach Beginn der Anwendung dieser Richtlinie.

12. Artikel 13 erhält folgende Fassung:

Artikel 13

Die Mitgliedstaaten legen Vorschriften über [...] Sanktionen für Verstöße gegen die Vorschriften dieser Richtlinie fest und treffen alle zu ihrer Anwendung erforderlichen Maßnahmen. Diese Sanktionen müssen wirksam, nichtdiskriminierend, verhältnismäßig und abschreckend sein. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission diese Bestimmungen mit.

[...]

Artikel 14

(1) **Die Mitgliedstaaten legen** für die Beförderung [...] von Containern **und Wechselaufbauten** **Vorschriften fest, nach denen Folgendes erforderlich ist:**

- a) Der Spediteur **muss** dem Kraftverkehrsunternehmen, dem er die Beförderung eines Containers **oder eines Wechselaufbaus** [...] anvertraut, eine Erklärung aushändigen, in der das Gewicht des transportierten **Containers oder Wechselaufbaus** [...] angegeben ist, **und**
- b) **das Kraftverkehrsunternehmen muss Zugang zu allen einschlägigen Dokumenten des Spediteurs gewähren.**

(2) **Die Mitgliedstaaten legen für Fälle, in denen** die in Absatz 1 genannten Informationen fehlen oder falsch sind **und das Fahrzeug oder die Fahrzeugkombination überladen ist, angemessene Vorschriften für die Haftung sowohl des Spediteurs als auch des Kraftverkehrsunternehmens fest.**

14. Folgender Artikel 15 wird angefügt:

Artikel 15

Alle zwei Jahre legen die Mitgliedstaaten [...] der Kommission **spätestens am 30. September des auf den betreffenden Zweijahreszeitraum folgenden Jahres die erforderlichen Informationen vor in Bezug auf**

- die **Anzahl der** während der vorangehenden zwei Kalenderjahre durchgeführten Kontrollen **und**
- **die Anzahl der festgestellten Fälle von Überladung bei Fahrzeugen und Fahrzeugkombinationen.**

[...]

Diese Informationen können Teil der nach Artikel 17 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 übermittelten Informationen sein. Die Kommission erstellt eine Analyse der **übermittelten Informationen** [...] und **nimmt sie in den Bericht auf,** der dem Europäischen Parlament und dem Rat **im Rahmen der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 vorzulegen ist.** [...]

15. Folgender Artikel 16 wird angefügt:

Artikel 16

- (1) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte wird der Kommission unter den in diesem Artikel festgelegten Bedingungen übertragen.
- (2) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel **10a** [...] wird der Kommission [...] **für einen Zeitraum von fünf Jahren** ab dem [Datum des Inkrafttretens dieser Richtlinie] übertragen. **Die Befugnisübertragung verlängert sich stillschweigend um Zeiträume gleicher Länge, es sei denn, das Europäische Parlament oder der Rat widersprechen einer solchen Verlängerung spätestens drei Monate vor Ablauf des jeweiligen Zeitraums.**

- (3) Die Befugnisübertragung gemäß Artikel **10a** [...] kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat jederzeit widerrufen werden. Der Beschluss über den Widerruf beendet die Übertragung der in diesem Beschluss angegebenen Befugnis. Er wird am Tag nach seiner Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* oder zu einem im Beschluss über den Widerruf angegebenen späteren Zeitpunkt wirksam. Die Gültigkeit von delegierten Rechtsakten, die bereits in Kraft sind, wird von dem Beschluss über den Widerruf nicht berührt.
- (4) Sobald die Kommission einen delegierten Rechtsakt erlässt, übermittelt sie ihn gleichzeitig dem Europäischen Parlament und dem Rat.
- (5) Ein delegierter Rechtsakt, der gemäß Artikel **10a** [...] erlassen wurde, tritt nur in Kraft, wenn weder das Europäische Parlament noch der Rat innerhalb einer Frist von zwei Monaten nach Übermittlung dieses Rechtsakts an das Europäische Parlament und den Rat Einwände erhoben haben oder wenn vor Ablauf dieser Frist das Europäische Parlament und der Rat beide der Kommission mitgeteilt haben, dass sie keine Einwände erheben werden. Auf Initiative des Europäischen Parlaments oder des Rates wird diese Frist um zwei Monate verlängert.

Artikel 16a

- (1) Die Kommission wird von dem Ausschuss für den Straßenverkehr, der durch Artikel 42 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 eingesetzt wurde, unterstützt. Dieser Ausschuss ist ein Ausschuss im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.**
- (2) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gilt Artikel 5 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.**
- (3) Gibt der Ausschuss keine Stellungnahme ab, so erlässt die Kommission den Durchführungsrechtsakt nicht und Artikel 5 Absatz 4 Unterabsatz 3 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 findet Anwendung.**

16. Anhang I wird wie folgt geändert:

a) **Nummer 1.2 Buchstabe a erhält folgende Fassung:**

"alle Fahrzeuge **mit Ausnahme der unter Nummer 1.2 Buchstabe b genannten Fahrzeuge**".

aa) Nummer 1.2 Buchstabe b erhält folgende Fassung:

"Aufbauten von klimatisierten Fahrzeugen [...] **oder von Fahrzeugen beförderte klimatisierte [...] Container oder Wechelaufbauten: 2,60 m**".

b) Nummer 2.2.2 Buchstabe c erhält folgende Fassung:

"zweiachsiges Kraftfahrzeug mit dreiachsigem Sattelanhänger, das im Rahmen intermodaler Beförderungsvorgänge einen oder mehrere Container oder Wechelaufbauten mit einer maximalen Gesamtlänge von bis zu 45 Fuß befördert: 42 t".

bb) In Nummer 2.2.2 wird ein neuer Buchstabe d eingefügt:

"dreiachsiges Kraftfahrzeug mit zwei- oder dreiachsigem Sattelanhänger, das im Rahmen intermodaler Beförderungsvorgänge einen oder mehrere Container oder Wechelaufbauten mit einer maximalen Gesamtlänge von bis zu 45 Fuß befördert: 44 t".

c) Nummer 2.3.1 erhält folgende Fassung:

"andere zweiachsige Kraftfahrzeuge als Kraftomnibusse 18 t";

"zweiachsige Kraftfahrzeuge **mit alternativem Antrieb**, bei denen es sich nicht um Kraftomnibusse handelt [...]: **das höchstzulässige Gewicht von 18 t wird um das zusätzliche, für die alternative Antriebstechnik erforderliche Gewicht – höchstens jedoch 1 t – angehoben.**

"zweiachsige Kraftomnibusse 19,5 t".

d) Nummer 2.3.2 erhält folgende Fassung:

"dreiachsige Kraftfahrzeuge: 25 t oder 26 t, wenn die Antriebsachse mit Doppelbereifung und Luftfederung oder mit einer auf Gemeinschaftsebene als gleichwertig anerkannten Federung gemäß Anhang II ausgerüstet ist oder wenn jede Antriebsachse mit Doppelbereifung ausgerüstet ist und die maximale Achslast von 9,5 t je Achse nicht überschritten wird.

dreiachsige Kraftfahrzeuge mit alternativem Antrieb: das höchstzulässige Gewicht von 25 t oder 26 t (wenn die Antriebsachse mit Doppelbereifung und Luftfederung oder mit einer auf Gemeinschaftsebene als gleichwertig anerkannten Federung gemäß Anhang II ausgerüstet ist oder wenn jede Antriebsachse mit Doppelbereifung ausgerüstet ist und die maximale Achslast von 9,5 t je Achse nicht überschritten wird) wird um das zusätzliche, für die alternative Antriebstechnik erforderliche Gewicht – höchstens jedoch 1 t – angehoben."

Artikel 2

- (1) Die Mitgliedstaaten erlassen die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften, um dieser Richtlinie spätestens **36** [...] Monate nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* nachzukommen. Sie teilen der Kommission unverzüglich den Wortlaut dieser Rechtsvorschriften mit.

Die Anwendung des Artikels 8 Absatz 1 beginnt jedoch erst nach dem Zeitpunkt der Umsetzung oder Anwendung der erforderlichen Änderungen der in Artikel 8 Absatz 3 genannten Instrumente und nach Erlass der in Artikel 8 Absatz 4 genannten Durchführungsrechtsakte, soweit zutreffend; die Anwendung des Artikels 9 Absatz 1 beginnt erst fünf Jahre nach dem Zeitpunkt der Umsetzung oder Anwendung der erforderlichen Änderungen der in Artikel 9 Absatz 3 genannten Instrumente, soweit zutreffend.

Wenn die Mitgliedstaaten diese Vorschriften erlassen, nehmen sie in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten der Bezugnahme.

- (2) Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission den Wortlaut der wichtigsten nationalen Rechtsvorschriften mit, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen.

Artikel 3

Diese Richtlinie tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Artikel 4

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am [...]

Im Namen des Europäischen Parlaments

Im Namen des Rates

Der Präsident

Der Präsident