



Rat der  
Europäischen Union

Brüssel, den 21. Oktober 2014  
(OR. en)

---

---

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

---

---

11296/2/14  
REV 2

TRANS 345  
CODEC 1531  
PARLNAT 271

## **GESETZGEBUNGSAKTE UND ANDERE RECHTSINSTRUMENTE**

---

Betr.: Standpunkt des Rates in erster Lesung im Hinblick auf den Erlass der  
RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES zur  
Änderung der Richtlinie 96/53/EG des Rates 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  
- Vom Rat am 17. Oktober 2014 angenommen

---

**RICHTLINIE .../.../EU  
DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES**

**vom ...**

**zur Änderung der Richtlinie 96/53/EG des Rates  
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)**

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION –

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 91,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses<sup>1</sup>,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen<sup>2</sup>,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren<sup>3</sup>,

---

<sup>1</sup> ABl. C 327 vom 12.11.2013, S. 133.

<sup>2</sup> ABl. C [...] vom [...], S. [...].

<sup>3</sup> Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 14. April 2014 [(ABl...)] [(noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht)] und Standpunkt des Rates in erster Lesung vom 17. Oktober 2014 [(ABl...)] [(noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht)]. Standpunkt des Europäischen Parlaments vom ... [(ABl...)] [(noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht)] [und Beschluss des Rates vom ...].

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Notwendigkeit, die Treibhausgasemissionen, insbesondere die Emissionen von Kohlendioxid (CO<sub>2</sub>), zu verringern, die Straßenverkehrssicherheit zu verbessern, die einschlägigen Rechtsvorschriften an die technische Entwicklung und die neuen Markterfordernisse anzupassen und den intermodale Beförderungsvorgänge zu erleichtern und gleichzeitig einen unverfälschten Wettbewerb zu gewährleisten sowie die Straßeninfrastruktur zu schützen ist zu betonen.
- (2) Technische Entwicklungen ermöglichen, einziehbare oder klappbare aerodynamische Luftleiteinrichtungen am hinteren Teil von Fahrzeugen anzubringen. Das Anbringen solcher Einrichtungen würde jedoch dazu führen, dass die Höchstlängen im Sinne der Richtlinie 96/53/EG<sup>1</sup> des Rates überschritten würden. Deshalb ist eine Ausnahmeregelung für die Höchstlängen erforderlich. Ziel dieser Richtlinie ist es, das Anbringen solcher Einrichtungen zu ermöglichen, sobald die notwendigen Änderungen an den technischen Anforderungen für die Typgenehmigung von aerodynamischen Luftleiteinrichtungen umgesetzt sind oder angewendet werden und sobald die Durchführungsrechtsakte, in denen die Betriebsvorschriften für die Verwendung solcher Einrichtungen festgelegt sind, von der Kommission erlassen wurden.
- (3) Die verbesserte Aerodynamik des Führerhauses von Kraftfahrzeugen könnte, gegebenenfalls in Kombination mit den einziehbaren oder klappbaren aerodynamischen Luftleiteinrichtungen, ebenfalls zu messbaren Vorteilen hinsichtlich der Energieeffizienz der Fahrzeuge führen. Diese Verbesserung ist jedoch nach den derzeitigen von der Richtlinie 96/53/EG vorgegebenen Höchstlängen nicht realisierbar, ohne das Ladevermögen der Fahrzeuge zu verringern und das wirtschaftliche Gleichgewicht des Straßenverkehrssektors zu gefährden. Auch deshalb ist eine Ausnahmeregelung für die Höchstlängen erforderlich.

---

<sup>1</sup> Richtlinie 96/53/EG des Rates vom 25. Juli 1996 zur Festlegung der höchstzulässigen Abmessungen für bestimmte Straßenfahrzeuge im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr in der Gemeinschaft sowie zur Festlegung der höchstzulässigen Gewichte im grenzüberschreitenden Verkehr (ABl. L 235 vom 17.9.1996, S. 59).

- (4) Aerodynamische Luftleiteinrichtungen, die eine Länge von 500 mm überschreiten, und Kraftfahrzeuge, die mit Führerhäusern ausgerüstet sind, die eine verbesserte Aerodynamik bieten, sofern diese Fahrzeuge die in Richtlinie 96/53/EG festgelegten Grenzwerte überschreiten, müssen gemäß der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>1</sup> typgenehmigt werden, bevor sie in Verkehr gebracht werden.
- (5) Dass Fahrzeuge mit einer neuen Form von Führerhäusern ausgerüstet sein können, würde ebenfalls dazu beitragen, die Straßenverkehrssicherheit zu verbessern, indem tote Winkel im Sichtfeld des Fahrers verkleinert werden, insbesondere unterhalb der Windschutzscheibe, und sollte helfen, das Leben zahlreicher schwächerer Straßenverkehrsteilnehmer, wie Fußgänger oder Fahrradfahrer, zu retten. Bei dieser neuen Form von Führerhäusern könnten auch Strukturen zur Aufnahme der Aufprallenergie vorgesehen werden. Darüber hinaus könnten durch das potenzielle zusätzliche Volumen des Führerhauses Sicherheit und Komfort des Fahrers erhöht werden.
- (6) Die Nutzung alternativer Antriebsstränge, die weniger Schadstoffe abgeben, für schwere Lastkraftwagen oder Kraftomnibusse führt zu einem Mehrgewicht. Dieses Mehrgewicht sollte nicht durch eine Verringerung der Nutzlast des Fahrzeugs ausgeglichen werden, wodurch der Straßenverkehrssektor in wirtschaftlicher Hinsicht benachteiligt würde. Solche alternativen Antriebsstränge, zu denen hybride Antriebsstränge gehören, sind solche, die zum Zwecke des mechanischen Antriebs aus einem Betriebskraftstoff und/oder einer Batterie oder einer anderen Speichereinrichtung für elektrische oder mechanische Leistung Energie beziehen.
- (7) Bei künftigen mit alternativen Kraftstoffen betriebenen Kraftfahrzeugen (mit daraus resultierenden schwereren Antriebssträngen als bei Fahrzeugen mit konventionellem Antrieb) könnte ebenfalls das Mehrgewicht zum Tragen kommen. Diese alternativen Kraftstoffe können daher in die in dieser Richtlinie vorgesehene Liste der alternativen Kraftstoffe aufgenommen werden, wenn ihre Verwendung den Rückgriff auf das Mehrgewicht erfordert.

---

<sup>1</sup> 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 Fahrzeuge (Rahmenrichtlinie) (ABl. L 263 vom 9.10.2007, S. 1)

- (8) Diese Richtlinie lässt zwar Abweichungen von den in der Richtlinie 96/53/EG vorgesehenen höchstzulässigen Gewichten und Abmessungen von Fahrzeugen und Fahrzeugkombinationen zu. Die Mitgliedstaaten sollten jedoch aus Gründen im Zusammenhang mit der Straßenverkehrssicherheit oder mit Merkmalen der Infrastruktur den Verkehr bestimmter Fahrzeuge in spezifischen Teilen ihres Straßennetzes einschränken können.
- (9) Im Bereich des Containertransports werden zunehmend Container mit einer Länge von 45 Fuß eingesetzt. Diese Container werden von sämtlichen Verkehrsträgern befördert. Die Straßenverkehrsabschnitte intermodaler Beförderungsvorgänge können jedoch derzeit 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 Anhebung der höchstzulässigen Länge der Fahrzeuge, die solche Container befördern, um 15 cm kann – ohne Gefährdung oder Schädigung der übrigen Verkehrsteilnehmer oder der Straßeninfrastruktur – den Verkehrsunternehmen diese Verwaltungsverfahren ersparen und intermodale Beförderungsvorgänge vereinfachen.
- (10) Um intermodale Beförderungsvorgänge weiterhin zu fördern und dem Leergewicht von Containern oder Wechselaufbauten mit einer Gesamtlänge von bis zu 45 Fuß Rechnung zu tragen, sollten dreiachsige Kraftfahrzeuge mit zwei- oder dreiachsigem Sattelanhängern mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht von 44 Tonnen für den Verkehr zugelassen werden. Zweiachsige Kraftfahrzeug mit dreiachsigen Sattelanhängern, die Container oder Wechselaufbauten mit einer maximalen Gesamtlänge von bis zu 45 Fuß befördern, sollten für intermodale Beförderungsvorgänge für ein höchstzulässiges Gesamtgewicht von 42 Tonnen zugelassen werden.

- (11) Seit Verabschiedung der Richtlinie 96/53/EG ist das Durchschnittsgewicht der Fahrgäste von Kraftomnibussen sowie ihres Gepäcks erheblich angestiegen. Angesichts der durch jene Richtlinie auferlegten Gewichtsobergrenzen, hat dies zu einer schrittweisen Verringerung der Zahl der beförderten Fahrgäste geführt. Zudem erhöht die Ausrüstung, die erforderlich ist, um die geltenden technischen Anforderungen, wie sie sich beispielsweise aus Euro VI ergeben, zu erfüllen, das Gewicht der Fahrzeuge, die diese transportieren, noch.. Da mit Blick auf eine bessere Energieeffizienz kollektive Verkehrsträger gegenüber dem Individualverkehr zu bevorzugen sind, sollte die vorherige Zahl der Fahrgäste pro Kraftomnibus wieder erreicht und dabei dem gestiegenen Gewicht der Fahrgäste und ihres Gepäcks Rechnung getragen werden. Dies kann über eine Erhöhung des zulässigen Gesamtgewichts für zweiachsige Kraftomnibusse erfolgen, wobei jedoch die Obergrenzen so ausgelegt sein sollten, dass die Straßeninfrastruktur nicht infolge einer rascheren Abnutzung geschädigt wird.
- (12) Um einen unverfälschten Wettbewerb aller Kraftverkehrsunternehmen sicherzustellen und die Aufdeckung von Verstößen zu erleichtern, sollten die Mitgliedstaaten bis zum ...<sup>+</sup> spezifische Maßnahmen ergreifen, um die in Betrieb befindlichen Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen zu bestimmen, die mutmaßlich das entsprechende höchstzulässige Gesamtgewicht überschritten haben und daher geprüft werden sollten. Solch eine Bestimmung dieser Fahrzeuge kann mithilfe von Wiegevorrichtungen, die in die Straßeninfrastruktur integriert sind, oder mithilfe von bordeigenen Messgeräten, die die Daten an die betreffenden Behörden weitermelden, erfolgen. Jeder Mitgliedstaat sollte jedes Jahr eine geeignete Anzahl von Gewichtskontrollen bei Fahrzeugen durchführen. Die Zahl dieser Kontrollen sollte in einem angemessenen Verhältnis zur Gesamtzahl der in dem betroffenen Mitgliedstaat jedes Jahr kontrollierten Fahrzeuge stehen.
- (13) Damit die Einhaltung dieser Richtlinie sichergestellt wird, sollten die Mitgliedstaaten Vorschriften über Sanktionen für Verstöße gegen diese Richtlinie festlegen und für die Anwendung dieser Vorschriften sorgen. Diese Sanktionen sollten wirksam, nichtdiskriminierend, verhältnismäßig und abschreckend sein.

---

<sup>+</sup> ABl.: Bitte das Datum eintragen: sechs Jahre ab Inkrafttreten dieser Änderungsrichtlinie.

- (14) Es ist wichtig, dass die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten Informationen austauschen, um auf internationaler Ebene die Kontrollen des Gewichts von Fahrzeugen oder Fahrzeugkombinationen wirksamer zu machen und um den reibungslosen Ablauf dieser Kontrollen zu erleichtern. Die gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>1</sup> benannte Kontaktstelle sollte als Relaisstation für einen solchen Informationsaustausch dienen.
- (15) Das Europäische Parlament und der Rat sollten regelmäßig über die von den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten durchgeführten Straßenverkehrskontrollen unterrichtet werden. Diese von den Mitgliedstaaten übermittelten Informationen werden es der Kommission ermöglichen, sich über die Einhaltung der vorliegenden Richtlinie durch die Verkehrsunternehmen Gewissheit verschaffen und bestimmen, ob zusätzliche Zwangsmittel entwickelt werden müssen.
- (16) Zur Gewährleistung einheitlicher Bedingungen für die Durchführung dieser Richtlinie sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden. Diese Befugnisse sollten im Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>2</sup> ausgeübt werden.

---

<sup>1</sup> Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 zur Festlegung gemeinsamer Regeln für die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers und zur Aufhebung der Richtlinie 96/26/EG des Rates (ABl. L 300 vom 14.11.2009, S. 51).

<sup>2</sup> Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 zur Festlegung der allgemeinen Regeln und Grundsätze, nach denen die Mitgliedstaaten die Wahrnehmung der Durchführungsbefugnisse durch die Kommission kontrollieren (ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13).

- (17) Die Kommission sollte keine Durchführungsrechtsakte hinsichtlich der Betriebsanforderungen für die Verwendung von aerodynamischen Luftleiteinrichtungen und keine detaillierten Spezifikationen für bordeigene Wiegesysteme erlassen, wenn der gemäß dieser Richtlinie eingesetzte Ausschuss keine Stellungnahme zu dem von der Kommission vorgelegten Entwurf des Durchführungsrechtsakts abgegeben hat.
- (18) Um die in dieser Richtlinie enthaltene Liste alternativer Kraftstoffe im Lichte der jüngsten technischen Entwicklungen zu aktualisieren, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union Rechtsakte zu erlassen. Es ist von besonderer Bedeutung, dass die Kommission im Zuge ihrer Vorbereitungsarbeit angemessene Konsultationen, einschließlich Konsultationen mit Sachverständigen der Mitgliedstaaten, durchführt, bevor sie die delegierten Rechtsakte erlässt. Bei der Vorbereitung und Ausarbeitung delegierter Rechtsakte sollte die Kommission gewährleisten, dass die einschlägigen Dokumente dem Europäischen Parlament und dem Rat gleichzeitig, rechtzeitig und auf angemessene Weise übermittelt werden.
- (19) Da die Ziele dieser Richtlinie von den Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden können, sondern vielmehr wegen ihres Umfangs und ihrer Auswirkungen auf Unionsebene besser zu verwirklichen sind, kann die Union im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags über die Europäische Union verankerten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Richtlinie nicht über das zur Erreichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus.
- (20) Die Richtlinie [96/53/EG](#) sollte daher entsprechend geändert werden –

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

## Artikel 1

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

1. In Artikel 1 Absatz 1 Buchstabe a wird die Bezugnahme "Richtlinie 70/156/EWG des Rates vom 6. Februar 1970 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Betriebserlaubnis für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger" durch die Bezugnahme "Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates\*" ersetzt.

---

\* 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 Fahrzeuge (Rahmenrichtlinie) (ABl. L 263 vom 9.10.2007, S. 1)."

2. Artikel 2 wird wie folgt geändert

a) in Absatz 1 werden die folgenden 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 CO<sub>2</sub>-Emissionen beitragen und die Umweltverträglichkeit des Verkehrssektors erhöhen kann. Dazu zählt Folgendes:
- Strom in allen Arten von Elektrofahrzeugen,
  - Wasserstoff,

- Erdgas, einschließlich Biomethan, gasförmig (komprimiertes Erdgas – CNG) und flüssig (Flüssigerdgas – LNG),
- Flüssiggas (LPG);
- mechanische Energie aus bordeigenen Speichern/bordeigenen Quellen;
- "Fahrzeug mit alternativem Antrieb" ein Kraftfahrzeug, das ganz oder teilweise mit einem alternativen Kraftstoff angetrieben wird und nach der Richtlinie 2007/46/EG genehmigt wurde;
- "intermodaler Beförderungsvorgang"...:
  - a) Beförderungsvorgänge des kombinierten Verkehrs im Sinne des Artikels 1 der Richtlinie 92/106/EWG des Rates\* oder
  - b) Beförderungsvorgänge mit Nutzung des Schiffsverkehrs, sofern die Länge des Vor- oder Nachlaufs auf der Straße nicht 150 km im Gebiet der Union überschreitet. Die vorstehend genannte Entfernung von 150 km kann überschritten werden, um das nächstgelegene Verkehrsterminal, das für den geplanten Dienst geeignet ist, zu erreichen, bei
    - i) Fahrzeugen, die Anhang I Nummer 2.2.2 Buchstabe a oder b entsprechen, oder
    - ii) anderen Fahrzeugen, sofern in dem betreffenden Mitgliedstaat gestattet.

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" ein eine rechtliche Einheit oder Person, die auf dem Frachtbrief oder einem gleichwertigen Beförderungspapier (etwa ein "durchgehendes" Frachtpapier) als Spediteur angegeben ist und/oder in deren Namen oder auf deren Rechnung ein Beförderungsvertrag geschlossen wurde.

---

\* Richtlinie 92/106/EWG des Rates vom 7. Dezember 1992 über die Festlegung gemeinsamer Regeln für bestimmte Beförderungen im kombinierten Güterverkehr zwischen Mitgliedstaaten (ABl. L 368 vom 17.12.1992, S. 38)."

- b) in Absatz 2 wird die Bezugnahme "Richtlinie 70/156/EWG" durch die Bezugnahme "Richtlinie 2007/46/EG" ersetzt.

3. Artikel 4 wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 4 werden Unterabsätze 3 und 4 gestrichen.
- b) Absatz 6 wird gestrichen.

4. Artikel 5 erhält folgende Fassung:

"Artikel 5

Für die Zwecke des Artikels 3 gelten Sattelkraftfahrzeuge, die vor dem 1. Januar 1991 in Betrieb genommen wurden und nicht mit den Bestimmungen des Anhangs I Nummern 1.6 und 4.4 in Einklang stehen, als mit diesen Bestimmungen vereinbar, wenn ihre Gesamtlänge nicht mehr als 15,50 m beträgt."

5. Die Artikel 8, 8a und 9 werden gestrichen.

6. Die folgenden Artikel werden eingefügt:

"Artikel 8b

(1) Zur Verbesserung ihrer Energieeffizienz können Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen, die mit aerodynamischen Luftleiteinrichtungen ausgerüstet sind, die die Anforderungen der Absätze 2 und 3 und 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 jegliche Überschreitung der höchstzulässigen Längen dürfen nicht zu einer größeren Ladelänge dieser Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen führen.

- (2) Bevor die in Absatz 1 genannten aerodynamischen Luftleiteinrichtungen, die eine Länge von 500 mm überschreiten, in Verkehr gebracht werden, müssen sie gemäß der Richtlinie 2007/46/EG typgenehmigt werden. Bis zum ...\* 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 Rechnung zu tragen, insbesondere:
- a) der sicheren Befestigung der Luftleiteinrichtungen zur Begrenzung der Gefahr des Ablösens mit der Zeit, auch während eines intermodalen Beförderungsvorgangs;
  - b) der Sicherheit anderer Straßennutzer, insbesondere schwächerer Straßenverkehrsteilnehmer, indem unter anderem sichergestellt wird, dass Konturmarkierungen sichtbar bleiben, wenn aerodynamische Luftleiteinrichtungen angebaut sind, durch Anpassung der Anforderungen an die indirekte Sicht, 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.

- (3) Die Kommission erlässt im Wege von Durchführungsrechtsakten detaillierte Betriebsanforderungen für die Verwendung der in Absatz 1 genannten Einrichtungen, in denen insbesondere Folgendes geregelt ist:
- a) die Umstände, unter denen der Fahrer diese Einrichtungen zusammenklappen, einziehen oder abnehmen muss;

---

\* ABl.: Bitte Datum einfügen: zwei Jahre nach dem Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Änderungsrichtlinie.

- b) ihre Nutzung auf städtischen und zwischenstädtischen Straßeninfrastrukturen;  
und
- c) ihre Kompatibilität mit intermodalen Beförderungsvorgängen.

Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 10i Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

- (4) Absatz 1 gilt ab dem Zeitpunkt der Umsetzung oder Anwendung der erforderlichen Änderungen der in Absatz 2 genannten Instrumente und nach Erlass der in Absatz 3 genannten Durchführungsrechtsakte, soweit zutreffend.

#### *Artikel 9a*

- (1) Zur Verbesserung der Energieeffizienz, insbesondere hinsichtlich der aerodynamischen Gestaltung von Führerhäusern, sowie der Straßenverkehrssicherheit dürfen Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen, die die Anforderungen gemäß Absatz 2 und 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 jegliche Überschreitungen der höchstzulässigen Längen dürfen nicht zu einem größeren Ladevermögen dieser Fahrzeuge führen.

- (2) Bevor die in Absatz 1 genannten Fahrzeuge in Verkehr gebracht werden, müssen sie gemäß der Richtlinie 2007/46/EG genehmigt werden. Bis zum ...\* prüft die Kommission, ob es erforderlich ist, technische Anforderungen für die Typgenehmigung von Fahrzeugen, die mit solchen Führerhäusern ausgestattet sind, wie in der genannten Richtlinie einschließlich ihrer Durchführungsrechtsakte vorgesehen, insbesondere im Hinblick auf
- a) die Verbesserung der Aerodynamik der Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen,
  - b) schwächere Straßenverkehrsteilnehmer und die Verbesserung ihrer Sichtbarkeit für Fahrer, insbesondere indem tote Winkel der Fahrer verringert werden,
  - c) die Verringerung von Schäden oder Verletzungen, die anderen Straßenverkehrsteilnehmer im Falle einer Kollision beigelegt werden,
  - d) die Sicherheit und den Komfort der Fahrer.

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

- (3) Absatz 1 gilt erst ab fünf Jahre nach dem Zeitpunkt der Umsetzung oder Anwendung der erforderlichen Änderungen der in Absatz 2 genannten Instrumente, soweit zutreffend."

7. Artikel 10a wird gestrichen.

---

\* ABl.: Bitte Datum einfügen: zwei Jahre nach dem Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Änderungsrichtlinie.

8. Die folgenden Artikel werden eingefügt:

*"Artikel 10b*

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 halten zudem die in Anhang I Nummer 3 angegebene höchstzulässige Achslast ein.

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

Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 10h 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."

*Artikel 10c*

Die in Anhang I Nummer 1.1 – sofern einschlägig vorbehaltlich des Artikels 9a Absatz 1 – festgelegte höchstzulässige Länge und der in Anhang I Nummer 1.6 festgelegte höchstzulässige Abstand 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 auf der Straße erfolgende Transport des Containers oder Wechselaufbaus Teil eines intermodalen Beförderungsvorgangs ist.

## Artikel 10d

- (1) Bis zum ...<sup>+</sup> ergreifen die Mitgliedstaaten spezifische Maßnahmen, um die in Betrieb befindlichen Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen zu bestimmen, die mutmaßlich das höchstzulässige Gewicht überschritten haben und die daher von den zuständigen Behörden geprüft werden sollten, um die Einhaltung der Anforderungen dieser Richtlinie sicherzustellen. Diese Maßnahmen können mit Hilfe von an den Straßeninfrastrukturen platzierten automatischen Systemen oder mithilfe von bordeigenen Wiegesystemen erfolgen, die in Einklang mit Absatz 4 in Fahrzeugen installiert sind.

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

Unbeschadet dem Unionsrecht und dem nationalen Recht müssen automatische Systeme, sofern sie zur Feststellung von Verstößen gegen diese Richtlinie und zur Verhängung von Sanktionen verwendet werden, zertifiziert sein. Werden automatische Systeme nur zu Identifizierungszwecken verwendet, ist eine Zertifizierung nicht erforderlich.

- (2) 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.
- (3) Die Mitgliedstaaten gewährleisten in Einklang mit Artikel 18 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>+</sup>, dass die zuständigen Behörden Informationen über Verstöße und Sanktionen im Zusammenhang mit diesem Artikel austauschen.

---

<sup>+</sup> ABl.: Bitte Datum einfügen: sechs Jahre nach dem Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Änderungsrichtlinie.

- (4) Die Kommission legt im Wege von Durchführungsrechtsakten detaillierte technische Spezifikationen fest, um sicherzustellen, dass die in Absatz 1 genannten bordeigenen Wiegesysteme genau und zuverlässig, uneingeschränkt interoperabel und mit allen Fahrzeugtypen kompatibel sind.

Um die Interoperabilität zu gewährleisten, 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.

Die in diesem Rechtsakt genannten Durchführungsrechtsakte werden bis zum ...<sup>+</sup> gemäß dem in Artikel 10i Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

---

\* Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 zur Festlegung gemeinsamer Regeln für die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers und zur Aufhebung der Richtlinie 96/26/EG des Rates (ABl. L 300 vom 14.11.2009, S. 51).

---

<sup>+</sup> ABl.: Bitte Datum einfügen: ein Jahr nach dem Geltungsbeginn dieser Änderungsrichtlinie.

### *Artikel 10e*

Die Mitgliedstaaten legen Vorschriften über Sanktionen für Verstöße gegen diese 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 Vorschriften mit.

### *Artikel 10f*

- (1) Die Mitgliedstaaten legen für die Beförderung von Containern und Wechsellaufbauten Vorschriften fest, nach denen Folgendes erforderlich ist:
  - a) Der Spediteur muss dem Transportunternehmen, dem er die Beförderung eines Containers oder eines Wechsellaufbaus anvertraut, eine Erklärung aushändigen, in der das Gewicht des transportierten Containers oder Wechsellaufbaus angegeben ist, und
  - b) das Transportunternehmen muss Zugang zu allen vom Spediteur bereitgestellten einschlägigen Dokumenten 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 Transportunternehmens fest.

### *Artikel 10g*

Alle zwei Jahre und spätestens bis zum 30. September des auf den betreffenden Zweijahreszeitraum folgenden Jahres legen die Mitgliedstaaten der Kommission die erforderlichen Informationen vor in Bezug auf

- a) die Anzahl der während der vorangehenden zwei Kalenderjahre durchgeführten Kontrollen und
- b) 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 des Europäischen Parlaments und des Rates\* übermittelten Informationen sein.

Die Kommission erstellt eine Analyse der gemäß diesem Artikel übermittelten Informationen und nimmt sie in den Bericht auf, der dem Europäischen Parlament und dem Rat gemäß der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 vorzulegen ist.

### *Artikel 10h*

- (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 10b wird der Kommission für einen Zeitraum von fünf Jahren ab dem ...<sup>+</sup> übertragen. 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 widersprechen einer solchen Verlängerung spätestens drei Monate vor Ablauf des jeweiligen Zeitraums.

---

<sup>+</sup> ABl.: Bitte das Datum des Inkrafttretens dieser Änderungsrichtlinie einfügen.

- (3) Die Befugnisübertragung gemäß Artikel 10b 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 10b 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 10i*

- (1) Die Kommission wird von dem Ausschuss für den Straßenverkehr, der durch Artikel 42 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates\*\* 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.

---

\* Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. März 2006 zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr und zur Änderung der Verordnungen (EWG) Nr. 3821/85 und (EG) Nr. 2135/98 des Rates sowie zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates (ABl. L 102 vom 11.4.2006, S. 1).

\*\* Verordnung (EU) Nr. 165/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Februar 2014 über Fahrtschreiber im Straßenverkehr, zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates über das Kontrollgerät im Straßenverkehr und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr Text von Bedeutung für den EWR (ABl. L 60 vom 28.2.2014, S. 1)."

9. Anhang I wird wie folgt geändert:

a) Nummer 1.2 Buchstabe a erhält folgende Fassung:

"a) alle Fahrzeuge mit Ausnahme der unter Nummer 1.2 Buchstabe b genannten Fahrzeuge: 2,55 m".

b) Nummer 1.2 Buchstabe b erhält folgende Fassung:

"b) Aufbauten von klimatisierten Fahrzeugen oder von Fahrzeugen beförderte klimatisierte Container oder Wechselaufbauten: 2,60 m".

c) Nummer 2.2.2 Buchstabe c erhält folgende Fassung:

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

d) In Nummer 2.2.2 wird der folgende Buchstabe angefügt:

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

e) Nummer 2.3.1 erhält folgende Fassung:

"2.3.1 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".

f) Nummer 2.3.2 erhält folgende Fassung:

"2.3.2 dreiachsige Kraftfahrzeuge: 25 t oder 26 t, wenn die Antriebsachse mit Doppelbereifung und Luftfederung oder mit einer auf Unionsebene 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 Unionsebene 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 setzen die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft, um dieser Richtlinie spätestens bis zum...<sup>+</sup> nachzukommen. Sie informieren die Kommission unverzüglich darüber.

---

<sup>+</sup> ABl.: Bitte Datum einfügen: 36 Monate nach Veröffentlichung dieser Änderungsrichtlinie.

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

- (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 ...

*Im Namen des Europäischen Parlaments*  
*Der Präsident*

*Im Namen des Rates*  
*Der Präsident*

---