



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

Interinstitutionelles Dossier:
2013/0105 (COD)

11296/2/14
REV 2 ADD 1

TRANS 345
CODEC 1531
PARLNAT 271

BEGRÜNDUNG DES RATES

Betr.: Standpunkt des Rates in erster Lesung im Hinblick auf den Erlass einer
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
= Begründung des Rates
– Vom Rat am 17. Oktober 2014 angenommen

I. EINLEITUNG

Am 15. April 2013 hat die Kommission dem Rat ihren 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 vorgelegt.

Am 15. April 2014 hat das Europäische Parlament seinen Standpunkt in erster Lesung festgelegt.

Am 5. Juni 2014 hat der Rat eine politische Einigung über den Richtlinienentwurf erzielt. Nach der Überarbeitung durch die Rechts- und Sprachsachverständigen hat der Rat am 17. Oktober 2014 nach dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren gemäß Artikel 294 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union seinen Standpunkt in erster Lesung festgelegt.

II. ANALYSE DES STANDPUNKTS IN ERSTER LESUNG

1. Allgemeines

Die Gesetzgebungsinitiative hat zum Ziel, die Aerodynamik der Fahrzeuge sowie ihre Energieeffizienz zu verbessern und gleichzeitig die Straßenverkehrssicherheit zu erhöhen, wobei den durch die Straßenverkehrsinfrastruktur vorgegebenen Beschränkungen Rechnung getragen werden soll.

Ferner soll die Nutzung von Fahrzeugen mit alternativem Antrieb gefördert und der Ausbau des intermodalen Verkehrs erleichtert werden; auch soll bestätigt werden, dass der grenzüberschreitende Einsatz längerer Fahrzeuge für Strecken, bei denen nur eine Grenze überschritten wird, zulässig ist, und den Kontrollbehörden soll ermöglicht werden, Verstöße leichter aufzudecken.

Der Rat hat mehrere Änderungen am ursprünglichen Vorschlag vorgenommen. Dabei hat er die wichtigsten Bestimmungen der Richtlinie erheblich geändert. Er hat somit in seinem Standpunkt in erster Lesung den ursprünglichen Kommissionsvorschlag umformuliert und verschiedene Bestimmungen hinzugefügt bzw. gestrichen. Das bedeutet, dass der Rat die Abänderungen, die das Europäische Parlament seinerseits in erster Lesung an diesen Bestimmungen vorgenommen hat, nicht akzeptieren kann.

2. Zentrale politische Fragen

i) Klarstellung betreffend den grenzüberschreitenden Verkehr mit längeren Fahrzeugen (Artikel 1 Nummer 2 Buchstaben a und b – Artikel 4 Absätze 1 und 4)

Die Kommission schlägt vor, durch entsprechende Änderung der Richtlinie 96/53/EG zu bestätigen, dass der grenzüberschreitende Einsatz längerer Fahrzeuge für Strecken, bei denen nur eine Grenze überschritten wird, zulässig ist, wenn die beiden betroffenen Mitgliedstaaten dies bereits gestatten und wenn die Bedingungen für eine Ausnahmeregelung aufgrund der Richtlinie erfüllt sind.

Der Rat ist der Auffassung, dass die Richtlinie 96/53/EG das Recht der Mitgliedstaaten, für ihre lokalen Gegebenheiten angemessene Beförderungslösungen zu erkunden und festzulegen, und die Notwendigkeit, Verzerrungen des Binnenmarkts und eine erhebliche Beeinträchtigung des internationalen Wettbewerbs zu vermeiden, in ausgewogener Weise berücksichtigt. Rat und Parlament vertreten diesbezüglich ähnliche Standpunkte.

Die Abänderungen 21 und 22 wurden übernommen. Dagegen hat der Rat Abänderung 63 verworfen.

ii) Alternative Kraftstoffe (Artikel 1 Nummer 2 Buchstabe a; Artikel 1 Nummer 8; Artikel 10b; Artikel 1 Nummer 9 Buchstaben e und f)

Im Sinne des Kommissionsvorschlags hat sich der Rat für ein Konzept entschieden, das die Förderung von Fahrzeugen mit alternativem Antrieb vorsieht. So wurde eine Definition für den Begriff "alternativer Kraftstoff" in den Text aufgenommen. Die Liste der alternativen Kraftstoffe, die ein Mehrgewicht (höchstens 1 t) erfordern, kann von der Kommission entsprechend dem technologischen Fortschritt aktualisiert werden.

Für Kontrollzwecke wird das für die alternative Antriebstechnik erforderliche Mehrgewicht anhand der vom Hersteller vorgelegten Dokumentation bestimmt. Im Text wird klargestellt, dass dieses Mehrgewicht nicht durch eine Verringerung der Nutzlast des Fahrzeugs ausgeglichen werden muss.

Was die Technologien mit niedrigem CO₂-Ausstoß anbelangt, so verfolgt das Europäische Parlament einen ähnlichen Ansatz wie der Rat. Die Abänderungen 18, 19, 42, 43 und 69 wurden teilweise oder sinngemäß übernommen.

iii) Kombiniertes vs. intermodaler Verkehr (Artikel 1 Nummer 1 – Artikel 2 Unterabsatz 1 Gedankenstrich 16 sowie Artikel 1 Nummer 10 – Artikel 11)

Der Rat teilt die Ansicht, dass die Nutzung des intermodalen Verkehrs, wie im Zusammenhang mit der Überarbeitung der Richtlinie 96/53/EG vorgeschlagen, den Kurzstreckenseeverkehr, den Verkehr über Binnenwasserstraßen und den Schienenverkehr gegenüber dem kombinierten Verkehr im Sinne der Richtlinie 92/106/EG begünstigen wird. Die Nutzung des kombinierten Verkehrs bringt nämlich gewisse Einschränkungen für die Verkehrsketten mit sich, wohingegen die Nutzung des intermodalen Verkehrs potenzielle komparative Vorteile bietet.

Deshalb hat der Rat eine Definition des Begriffs "intermodaler Beförderungsvorgang" für die Zwecke dieser Richtlinie aufgenommen. Überdies hat er in Artikel 11 am Konzept der Kommission festgehalten, wonach bei Sattelanhängern für Fahrzeuge, die im Rahmen intermodaler Beförderungsvorgänge Container von 45 Fuß Länge befördern, die höchstzulässige Länge und der höchstzulässige Abstand zwischen der Achse des fünften Rads und der hinteren Begrenzung um 15 cm überschritten werden darf.

Das Europäische Parlament hat beschlossen, am Begriff "kombinierter Verkehr" im ganzen Text festzuhalten, und die Kommission aufgefordert, einen Gesetzgebungsvorschlag zur Änderung der Richtlinie 92/106/EG vorzulegen. In Anbetracht der unterschiedlichen Konzepte hat der Rat die Abänderungen 20, 44 und 45 verworfen.

iv) Aerodynamische Luftleiteinrichtungen am hinteren Teil des Fahrzeugs und neue Führerhauskonstruktion (Artikel 1 Nummern 6 und 7 – Artikel 8b und 9a)

Aus Sicht des Rates sind die Artikel 8b und 9b die Hauptbestandteile des Kommissionsvorschlags, die die Energieeffizienz der Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen steigern sollen. Er hat die Struktur dieser Artikel gründlich überarbeitet.

Sein Standpunkt sieht vor, dass zur Verbesserung der Aerodynamik und damit zur Einsparung von Kraftstoff die in Anhang I Nummer 1.1 festgelegten höchstzulässigen Längen für Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen überschritten werden dürfen, wenn

- das Fahrzeug oder die Fahrzeugkombination am hinteren Teil mit aerodynamischen Luftleiteinrichtungen ausgestattet ist (Artikel 1 Nummer 6 – Artikel 8b) und/oder wenn
- das Fahrzeug oder die Fahrzeugkombination mit einem Führerhaus ausgestattet ist, dass verbesserte Aerodynamik und Energieeffizienz und mehr Sicherheit bietet (Artikel 1 Nummer 7 – Artikel 9a).

In Artikel 8b hat der Rat präzisiert, dass die aerodynamischen Luftleiteinrichtungen zur Gewährleistung der Straßenverkehrssicherheit im Allgemeinen und der Sicherheit intermodaler Beförderungsvorgänge im Besonderen bestimmte, in Absatz 3 genannte Anforderungen erfüllen müssen.

Überdies müssen bei der Verwendung dieser Einrichtungen bestimmte Betriebsanforderungen beachtet werden, die von der Kommission zu erlassen sind (Durchführungsrechtsakte nach Artikel 8b Absatz 4); zudem müssen die Bestimmungen der Typgenehmigungsrichtlinie (Richtlinie 2007/46/EG) eingehalten werden. Ferner hat der Rat in seinem Standpunkt klargestellt, dass Luftleiteinrichtungen, die eine Länge von 50 cm überschreiten, gemäß der Richtlinie 2007/46/EG, an der zuvor die erforderlichen Änderungen vorzunehmen sind, typgenehmigt werden müssen, bevor sie in Verkehr gebracht werden.

In Artikel 9a ist der Rat derselben Logik gefolgt. Allerdings hat er beschlossen, die Kommission aufzufordern, die notwendigen technischen Anforderungen für die Typgenehmigung von mit neuen Führerhäusern ausgestatteten Fahrzeugen gemäß der Typgenehmigungsrichtlinie (Richtlinie 2007/46/EG) zu entwickeln. Vor dem Inverkehrbringen müssen die Fahrzeuge nach dieser Richtlinie genehmigt werden. Im Standpunkt des Rates wird die Kommission zudem aufgefordert, erforderlichenfalls einen Gesetzgebungsvorschlag zur Änderung der Richtlinie 2007/46/EG vorzulegen (ordentliches Gesetzgebungsverfahren).

Die Ausstattung der Fahrzeuge mit neuen Führerhäusern wäre nicht verbindlich vorgeschrieben. Das Europäische Parlament will dagegen, dass sie sieben Jahre nach Inkrafttreten der Richtlinie obligatorisch wird. Daher sind die Abänderungen 38 und 40 nicht akzeptabel.

Nach dem Konzept des Rates gilt die Ausnahmeregelung für Fahrzeuge, die am hinteren Teil mit aerodynamischen Luftleiteinrichtungen ausgestattet sind, je nach Gegebenheit

- ab dem Zeitpunkt der Umsetzung des Rechtsakts zur Änderung der Typgenehmigungsrichtlinie (Richtlinie 2007/46/EG) oder
- ab dem Zeitpunkt der Anwendung der erforderlichen Änderungen der technischen Anforderungen gemäß Richtlinie 2007/46/EG

- und nach Erlass der Durchführungsrechtsakte mit den detaillierten Betriebsanforderungen für die Verwendung dieser Einrichtungen.

Die Anwendung der Ausnahmeregelung für Fahrzeuge, die mit neuen Führerhäusern ausgestattet sind, beginnt je nach Gegebenheit fünf Jahre

- nach dem Zeitpunkt der Umsetzung des Rechtsakts zur Änderung der Typgenehmigungsrichtlinie (Richtlinie 2007/46/EG) oder
- nach dem Zeitpunkt der Anwendung der Durchführungsrechtsakte gemäß Richtlinie 2007/46/EG.

Sowohl in Artikel 8b als auch in Artikel 9a ist festgelegt, dass Fahrzeuge, die mit aerodynamischen Luftleiteinrichtungen oder mit neuen Führerhäusern ausgestattet sind, in einer Kreisringfläche mit einem Außenradius von 12,50 m und einem Innenradius von 5,30 m bewegen können müssen (Anhang I Nummer 1.5). Darüber hinaus darf die Überschreitung der höchstzulässigen Länge nicht zu einem größeren Ladevermögen dieser Fahrzeuge führen. Abänderung 28 wurde sinngemäß übernommen.

Das Europäische Parlament hält an der Übertragung von Befugnissen auf die Kommission, wie im Kommissionsvorschlag vorgesehen, fest. Der Rat hat einen anderen Ansatz gewählt und die Abänderungen 30, 31 und 41 daher verworfen.

v) Durchsetzung (Artikel 1 Nummern 11 und 12 – Artikel 12 und 13)

Nach dem Standpunkt des Rates bezüglich der Durchsetzung müssen die Mitgliedstaaten sechs Jahre nach Inkrafttreten der Richtlinie besondere Maßnahmen ergreifen, um Fahrzeuge, die das zulässige Höchstgewicht überschreiten, zu bestimmen. Überdies enthält der Ratstext eine Vorschrift, wonach eine nicht näher bestimmte Anzahl von Gewichtskontrollen durchgeführt werden muss. Ferner wird präzisiert, dass die Gewichtskontrollen mit Hilfe von an den Straßeninfrastrukturen platzierten automatischen Systemen oder mithilfe von bordeigenen Wiegesystemen erfolgen können; der Rat gibt also keiner Technologie den Vorzug.

Des Weiteren ist im Standpunkt des Rates eindeutig festgelegt, dass die Mitgliedstaaten nicht vorschreiben dürfen, dass in Fahrzeugen, die in einem anderen Mitgliedstaat zugelassen sind, bordeigene Wiegesysteme eingebaut werden müssen. Der Ratstext sieht vor, dass im Wege von Durchführungsrechtsakten detaillierte technische Spezifikationen festgelegt werden, um sicherzustellen, dass die bordeigenen Wiegesysteme genau, zuverlässig und uneingeschränkt interoperabel sind. Der Rat hat die von der Kommission vorgeschlagene Liste der Maßnahmen für das höchstzulässige Gewicht überschreitende Fahrzeuge zwar nicht übernommen, doch an der Bestimmung, wonach die zuständigen Behörden Informationen über Verstöße und Sanktionen austauschen müssen, festgehalten.

Was die Kategorisierung der Verstöße (Artikel 13) anbelangt, so konnte der Rat sich dem Kommissionskonzept nicht anschließen. Stattdessen hat er eine Bestimmung aufgenommen, wonach die Mitgliedstaaten Vorschriften über Sanktionen für Verstöße gegen diese Richtlinie festlegen.

Der Rat konnte die Abänderung 50, nach der alle neuen Fahrzeuge der Klassen N2 und N3 fünf Jahre ab dem Inkrafttreten dieser Richtlinie mit integrierten Wiegesystemen auszurüsten wären, nicht akzeptieren. Auch die Abänderungen 46, 49, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58 und 59 wurden von ihm verworfen.

vi) Berichtspflichten (Artikel 1 Nummer 14 – Artikel 15)

Der Rat schlägt vor, die von der Kommission ursprünglich vorgeschlagenen Berichtspflichten (Artikel 15) zu straffen. Danach sind die Mitgliedstaaten gehalten, der Kommission Informationen über die Anzahl der während der vorangehenden zwei Kalenderjahre durchgeführten Kontrollen und die Anzahl der festgestellten Fälle von Überladung bei Fahrzeugen zu übermitteln. Diese Informationen können zusammen mit den Informationen vorgelegt werden, die nach der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 zu übermitteln sind.

vii) Zeitpunkt der Umsetzung (Artikel 2)

Der Rat sieht einen Übergangszeitraum von 36 Monaten vor; die Kommission hatte ursprünglich 18 Monate vorgeschlagen. Überdies sollen für die Anwendung des Artikels 8b Absatz 1 und des Artikels 9a Absatz 1 besondere Voraussetzungen gelten (siehe Ziffer ii "Aerodynamische Luftleiteinrichtungen am hinteren Teil des Fahrzeugs und neue Führerhauskonstruktion").

viii) Struktur des Gesetzgebungsakts (delegierte Rechtsakte/Durchführungsrechtsakte)

Der Rat ist der Ansicht, dass die Kommission ermächtigt werden sollte, delegierte Rechtsakte zu erlassen, um die in der Richtlinie enthaltene Liste alternativer Kraftstoffe entsprechend den Innovationen auf dem Gebiet der Kraftstofftechnologie zu aktualisieren.

Allerdings hat er beschlossen, die Übertragung von Befugnissen auf die Kommission in Bezug auf hintere Luftleiteinrichtungen, neue Führerhauskonstruktionen und die Festlegung technischer Spezifikationen für die Interoperabilität zu ändern (und die delegierten Rechtsakte durch Durchführungsrechtsakte zu ersetzen). Da der Rat eine unterschiedliche Struktur für die Artikel 8b und 9a vorschlägt, wurde die Befugnisübertragung geändert (siehe Ziffer iv).

III. FAZIT

Bei der Festlegung seines Standpunkts in erster Lesung hat der Rat dem Kommissionsvorschlag und dem Standpunkt des Europäischen Parlaments in erster Lesung umfassend Rechnung getragen. Was die vom Europäischen Parlament vorgeschlagenen Abänderungen betrifft, so hat er einige davon – sinngemäß, teilweise oder ganz – bereits in seinen Standpunkt in erster Lesung übernommen.