052387/EU XXV.GP
Eingelangt am 12/01/15

EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 12.1.2015
COM(2015) 7 final

2013/0105 (COD)

MITTEILUNG DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT

gemäß Artikel 294 Absatz 6 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union

betreffend den

Standpunkt des Rates im Hinblick auf den Erlass einer 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)

2013/0105 (COD)

MITTEILUNG DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT

gemäß Artikel 294 Absatz 6 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union

betreffend den

Standpunkt des Rates im Hinblick auf den Erlass einer 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)

1. HINTERGRUND

Datum der Übermittlung des Vorschlags an das Europäische Parlament und den Rat (Dokument COM(2013) 195 final – 2013/0105(COD):	16. April 2013
Datum der Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses:	11. Juli 2013
Datum der Stellungnahme des Europäischen Parlaments in erster Lesung:	15. April 2014
Übermittlung des geänderten Vorschlags:	nicht zutreffend
Datum der politischen Einigung im Rat:	5. Juni 2014

2. ZIELE DES VORSCHLAGS DER KOMMISSION

In der Richtlinie 96/53/EG werden höchstzulässige Abmessungen für schwere Lastkraftwagen (LKW) und Kraftomnibusse und ihre höchstzulässigen Gewichte im grenzüberschreitenden Verkehr festgelegt (die Mitgliedstaaten können diese höchstzulässigen Abmessungen oder Gewichte unter bestimmten Voraussetzungen überschreiten).

Das Hauptziel dieser Änderung der Richtlinie ist die Steigerung der Umweltfreundlichkeit und Sicherheit von LKW und Kraftomnibussen, indem in bestimmten Fällen und unter bestimmten Voraussetzungen Abweichungen von den geltenden Gewichten und Abmessungen gestattet werden, wenn Verbesserungen derzeit aufgrund der Beschränkungen der Richtlinie nicht möglich sind. Von umweltfreundlichen Lastkraftwagen werden Verbesserungen der Kraftstoffeffizienz von etwa 7-10 % und eine entsprechende Verringerung der CO_2- und Treibhausgasemissionen erwartet. Durch mehr Sicherheit bei schweren Lastkraftwagen könnte die Zahl der tödlichen Unfälle pro Jahr um bis zu 500 gesenkt werden, insbesondere bei besonders gefährdeten Gruppen wie Fußgängern und Radfahrern in Stadtgebieten.

Im Einzelnen verfolgt der Kommissionsvorschlag folgende Ziele:

– *Erleichterung der aerodynamischen Optimierung der Fahrzeuge*, indem das Anbringen von Anbauten zur Verbesserung der Aerodynamik der Führerhäuser erlaubt wird. Diese intelligenten Führerhäuser würden dem Fahrer auch eine bessere Sicht bieten und eine bessere Aufnahme der Aufprallenergie bei Unfällen ermöglichen. Der Vorschlag gestattet auch das Anbringen aerodynamischer Elemente am Heck der Anhänger, Sattelanhänger oder LKW. Diese Elemente sind bereits marktreif und werden immer häufiger verwendet, z. B. in den Vereinigten Staaten. In dem Richtlinienvorschlag ist keine Erhöhung des Ladevermögens vorgesehen.

– *Gestattung einer Gewichtserhöhung für Hybrid- oder Elektroantriebe* von bis zu 1 Tonne.

– *Einführung von Durchsetzungsbestimmungen* aufgrund beunruhigend hoher Gewichtsüberschreitungen. Die neuen Bestimmungen empfehlen den Einsatz von Gewichtssensoren an Bord von LKW und die Einrichtung von WIM-Stationen an den Straßen zum Wiegen während der Fahrt, während die Mitgliedstaaten gleichzeitig verpflichtet werden sollen, eine bestimmte Zahl von Kontrollen proportional zum Verkehrsaufkommen durchzuführen.

– *Einführung einer gemeinsamen Haftung von Spediteur und Kraftverkehrsunternehmen bei Gewichtsüberschreitungen während des Straßentransports (wenn die Informationen des Spediteurs fehlen oder irreführend sind).*

– *Erleichterung der intermodalen Beförderung von Containern durch eine Ausnahmeregelung bis 44 Tonnen und 15 zusätzliche Längenzentimeter bei Beförderung von 45-Fuss-Containern und Wechselaufbauten im intermodalen Verkehr.*

– *Gestattung einer zusätzlichen Tonne Gewicht für Busse, um das Mehrgewicht von Fahrgästen und ihrem Gepäck zu berücksichtigen.*

Zusätzlich zu den oben dargelegten Hauptzielen der Änderung enthielt der Vorschlag der Kommission auch die Klarstellung, die die Kommission dem Europäischen Parlament[1] zur Frage des *grenzüberschreitenden Einsatzes längerer Fahrzeuge* geliefert hatte (d.h. die bestehenden Vorschriften gestatten das Überschreiten einer Grenze zwischen zwei benachbarten Mitgliedstaaten, die den Einsatz längerer Fahrzeuge in ihrem jeweiligen Hoheitsgebiet zulassen).

3. BEMERKUNGEN ZUR POSITION DES RATES

Die auf der Ratstagung Verkehr vom 5. Juni 2014 erzielte politische Einigung unterstützt die Hauptziele des Kommissionsvorschlags, d. h. die Ermöglichung der Entwicklung umweltfreundlicherer und sicherer LKW, weicht jedoch in einigen Aspekten von diesem Vorschlag ab:

- Es werden sehr lange Fristen vorgeschlagen sowohl für die Umsetzung der neuen Richtlinie (3 Jahre) als auch für die Anwendung der Bestimmungen ihres Artikels 9 über die Konstruktion der neuen Führerhäuser (5 Jahre nach der erforderlichen Änderung der Richtlinie 2007/46, einschließlich ihrer Durchführungsrechtsakte), um den Investitionskapazitäten einiger Fahrzeughersteller Rechnung zu tragen. Im

[1] Schreiben von Vizepräsident Kallas an Brian Simpson, den Vorsitzenden des TRAN-Ausschusses des EP vom 13. Juni 2012.

Vorschlag der Kommission war für die Umsetzung ein Zeitraum von 18 Monaten vorgesehen. Die Kommission erinnert daran, dass ihr Vorschlag Möglichkeiten eröffnen soll, d. h. die Hersteller würden nicht verpflichtet, derartige Führerhäuser herzustellen, wenn sie nicht davon überzeugt sind, dass ein Markt für dieses Produkt besteht. Die Kommission betrachtet die vorgeschlagenen langen Fristen als nicht gerechtfertigt, da die erforderlichen Technologien bereits vorhanden sind und die Vorteile umweltfreundlicherer und sicherer LKW den Bürgern der Union so bald wie möglich zugutekommen sollten.

- Die von der Kommission vorgeschlagene Durchsetzungskomponente zur Sanktionierung von gewichtsbezogenen Verstößen (Artikel 12 und 13) wurde vom Rat weitgehend abgelehnt; Artikel 13 über die Kategorisierung der Verstöße wurde gestrichen und Artikel 12 über die Durchsetzung abgeschwächt. Zum Beispiel ersetzte der Rat den von der Kommission vorgeschlagenen numerischen Indikator der Vorauswahlmessungen (den einige Mitgliedstaaten bereits anwenden) durch eine „geeignete Anzahl" von Gewichtskontrollen. In der Praxis würde auf diese Weise keine nennenswerte Veränderung der derzeitigen unbefriedigenden Situation erreicht. Abgesehen von der stärkeren Straßenabnutzung und den damit höheren Instandhaltungskosten ist die Kommission der Auffassung, dass Gewichtsüberschreitungen bei den Fahrzeugen die Sicherheit auf der Straße gefährden und Wettbewerbsverzerrungen verursachen zwischen Unternehmen, die die Vorschriften einhalten und Unternehmen, die dagegen verstoßen. Durch den Mangel an Harmonisierung bei den Durchsetzungsverfahren und den Sanktionen zwischen den Mitgliedstaaten werden verwirrende Signale an die Verkehrsunternehmen gesandt und die Effektivität der Durchsetzung beeinträchtigt. Der Rat stimmte jedoch zu, dass die Mitgliedstaten der Kommission über die Zahl der Kontrollen und Verstöße berichten müssen.

- Der Rat beruft sich in Artikel 10h(5) seines Standpunkts in erster Lesung auf Artikel 5 Absatz 4 Unterabsatz 2 Buchstabe b der Verordnung 182/2011 („Klausel über die Nichtabgabe einer Stellungnahme"). In einer Erklärung wies die Kommission darauf hin, dass diese Bestimmung nicht systematisch geltend gemacht werden kann, sondern dass eine spezifische Notwendigkeit vorliegen muss, um von der Grundsatzregelung abzuweichen, der zufolge die Kommission einen im Entwurf vorliegenden Durchführungsrechtsakt erlassen darf, wenn keine Stellungnahme vorliegt. Da Unterabsatz 2 Buchstabe b ein Abweichen von der in Artikel 5 Absatz 4 aufgestellten allgemeinen Regel beschreibt, kann die Anwendung dieser Bestimmung nicht ohne Weiteres in das Ermessen des Gesetzgebers gestellt werden, sondern sie ist restriktiv auszulegen und daher zu begründen.

Andererseits begrüßt die Kommission Folgendes:

- In den Artikeln 8 und 9 über aerodynamische Einrichtungen wurde der von der Kommission vorgeschlagene Wortlaut in Bezug auf Zielsetzung und Inhalt beibehalten. Dem Ansatz des Rates, die vorgeschlagenen delegierten Rechtsakte durch Durchführungsrechtsakte zu ersetzen und sie auf Artikel 8 zu begrenzen, kann die Kommission in Anbetracht der Tatsache zustimmen, dass sie eine Expertengruppe eingerichtet hat, die den technischen Inhalt dieser Rechtsakte im Detail festlegen und definieren soll. Der Inhalt der in Artikel 9 vorgesehenen delegierten Rechtsakte könnte in eine Aktualisierung der Vorschriften über die Typgenehmigung von Fahrzeugen im Rahmen der Richtlinie 2007/46/EG aufgenommen werden. In den Artikeln 8 und 9 hat der Rat die Rolle der

Rechtsvorschriften über die Typgenehmigung (Richtlinie 2007/46/EG, Verordnungen 661/2009 und 1230/2012) klarer gefasst.

- Die Einführung einer gemeinsamen Haftung von Spediteur und Kraftverkehrsunternehmen beim Transport von Containern.
- Die Ausdehnung des Geltungsbereichs der vorgeschlagenen Mehrgewichtsregelung für Elektro- / Hybridfahrzeuge auf mit alternativen Kraftstoffen betriebene Fahrzeuge, um dem zusätzlichen Gewicht dieser alternativen Technologien Rechnung zu tragen.
- Der Rat hat eine neue Begriffsbestimmung für den „intermodalen Beförderungsvorgang" angenommen, die der Besonderheit des Schiffsverkehrs angemessen Rechnung trägt. Diese neue Begriffsbestimmung soll auf die Ausnahmeregelung von 15 zusätzlichen Zentimetern und 44 Tonnen für 45-Fuß-Container und Wechselaufbauten Anwendung finden.
- Der Rat hat das zulässige Gewicht für zweiachsige Kraftomnibusse auf 19,5 Tonnen erhöht (also 500 kg mehr als von der Kommission in ihrem Vorschlag vorgesehen), um dem Mehrgewicht aufgrund verbindlich vorgeschriebener Bordsysteme (Euro-Klasse VI, Sicherheitsausrüstung) Rechnung zu tragen.

In Bezug auf den grenzüberschreitenden Einsatz längerer Fahrzeuge nimmt die Kommission zur Kenntnis, dass die Mitgliedstaaten auseinander gehende Standpunkte vertreten und dass der Rat beschlossen hat, den derzeitigen Wortlaut der Richtlinie nicht zu ändern. Die Kommission kann den Kompromiss akzeptieren, die Bestimmungen in dem betreffenden Artikel zu streichen und so den Status quo der aktuellen Fassung der Richtlinie beizubehalten. Die Kommission bestätigte in einer Erklärung ihre Auslegung in Bezug auf den grenzüberschreitenden Einsatz längerer Fahrzeuge, die sie bereits in dem oben genannten Schreiben von Vizepräsident Kallas an Herrn Simpson dargelegt hatte.

4. SCHLUSSFOLGERUNG

Die Kommission ist der Auffassung, dass eine Aktualisierung der Rechtsvorschriften über die Gewichte und Abmessungen von schweren Lastkraftwagen und Kraftomnibussen für das Erreichen der Ziele der Verringerung von Treibhausgasemissionen von entscheidender Bedeutung ist. Die neuen Führerhäuser werden nicht nur aerodynamischer sein, sondern vergrößerte Führerhäuser werden künftig auch die Ausstattung der Fahrzeuge mit neuen Ausrüstungen zur Verbesserung der Kraftstoffeffizienz ermöglichen. Die Kommission ist auch überzeugt, dass die Neugestaltungen die Einführung von Lastkraftwagen mit besseren Sicherheitsmerkmalen ermöglichen werden, was dazu beitragen wird, dass in Stadtgebieten bei Unfällen mit geringer Geschwindigkeit mit schweren Lastkraftwagen weniger Todesopfer zu beklagen sind. Aus diesen Gründen läuft es nach Auffassung der Kommission den Interessen der Bürger der Union zuwider, wenn noch einige Jahre verstreichen, bis die Hersteller die neuen Auslegungen einführen, die weitgehend schon einsatzreif sind. Die Kommission ist der Auffassung, dass diese Aspekte bei den Verhandlungen zwischen den gesetzgebenden Organen behandelt werden sollten.