



Brüssel, den 13. April 2015  
(OR. en)

7513/15  
ADD 1

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

**CODEC 414**  
**TRANS 109**

## I/A-PUNKT-VERMERK

Absender: Generalsekretariat des Rates

Empfänger: 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 (**zweite Lesung**)  
– Billigung der Abänderungen des Europäischen Parlaments (**GA + E**)

## Erklärungen der Kommission

1. "Die Europäische Kommission hat bereits Leitlinien zur Anwendung des Artikels 4 der Richtlinie abgefasst; Verkehrstätigkeiten 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."
2. "Die Ausnahmeregelung betreffend die höchstzulässige Länge aerodynamischer Führerhäuser von Lastkraftwagen und aerodynamischer Luftleiteinrichtungen am hinteren Teil von Lastkraftwagen gemäß der neuen Richtlinie über die höchstzulässigen Gewichte und Abmessungen von Lastkraftwagen (Änderung der Richtlinie 96/53/EG) macht eine Änderung des Rahmens für die Typgenehmigung (namentlich der Verordnung (EG) Nr. 661/2009 und der Verordnung (EU) Nr. 1230/2012) erforderlich.

Die Kommission überarbeitet derzeit die Verordnung (EG) Nr. 661/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates, um die allgemeine Sicherheit von Fahrzeugen zu verbessern. Gemäß Artikel 17 der Verordnung (EG) Nr. 661/2009 legt die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat 2015 einen Bericht vor, in dessen Rahmen sie gegebenenfalls auch Vorschläge für die Änderung dieser Verordnung oder anderer einschlägiger Rechtsvorschriften der Union, die die Einbeziehung weiterer neuer Sicherheitsvorrichtungen insbesondere für Lastkraftwagen betreffen, vorlegen wird. Die Kommission beabsichtigt, die Vorschläge für die erforderlichen Änderungen nach einer Konsultation der Interessenträger und gegebenenfalls der Ausarbeitung einer Folgenabschätzung bis spätestens 2016 vorzulegen."

3. Die Kommission unterstreicht, dass eine systematische Berufung auf Artikel 5 Absatz 4 Unterabsatz 2 Buchstabe b gegen Geist und Buchstabe der Verordnung Nr. 182/2011 (ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13) verstößen würde. Um diese Bestimmung geltend machen zu können, muss eine spezifische Notwendigkeit gegeben sein, von der Grundsatzregelung abzuweichen, der zufolge die Kommission den 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; vielmehr ist die Bestimmung restriktiv auszulegen und ihre Anwendung zu begründen.

Die Kommission nimmt die über die Berufung auf diese Bestimmung erzielte Einigung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Kenntnis, bedauert jedoch, dass diese Begründung nicht Gegenstand eines Erwägungsgrunds ist."

### **GEMEINSAME ERKLÄRUNG SCHWEDENS UND FINNLANDS**

"Gemäß der Richtlinie 96/53/EG dürfen die Mitgliedstaaten Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen mit Gewichten und/oder Abmessungen zulassen, die von den in Anhang I der Richtlinie angegebenen abweichen. Die betreffenden Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen sollten auch im grenzüberschreitenden Verkehr zwischen den Mitgliedstaaten eingesetzt werden dürfen. Aus den Zielen in Bezug auf die Wirtschaft und den Binnenmarkt ergibt sich, dass eine solche grenzüberschreitende Beförderung zwischen zwei Mitgliedstaaten nicht untersagt sein sollte, wenn beide sie zulassen.

Die derzeitige Situation sollte, was die grenzüberschreitende Beförderung betrifft, auch künftig beibehalten bleiben. Ohne Rechtssicherheit in dieser Frage könnten in Bezug auf Fahrzeuge, die zwischen den Mitgliedstaaten verkehren, unverhältnismäßige Binnenmarkthindernisse entstehen."