



Rat der
Europäischen Union

022347/EU XXVI. GP
Eingelangt am 23/05/18

Brüssel, den 23. Mai 2018
(OR. en)

9144/18

Interinstitutionelles Dossier:
2018/0130 (COD)

TRANS 217
CODEC 810

VORSCHLAG

Absender:	Herr Jordi AYET PUIGARNAU, Direktor, im Auftrag des Generalsekretärs der Europäischen Kommission
Eingangsdatum:	17. Mai 2018
Empfänger:	Herr Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Generalsekretär des Rates der Europäischen Union
Nr. Komm.dok.:	COM(2018) 275 final
Betr.:	Vorschlag für einen BESCHLUSS DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES zur Änderung der Richtlinie 96/53/EG des Rates hinsichtlich der Frist für die Anwendung der besonderen Vorschriften über die höchstzulässige Länge von Führerhäusern, die eine verbesserte Aerodynamik und Energieeffizienz sowie eine bessere Sicherheit bieten

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument COM(2018) 275 final.

Anl.: COM(2018) 275 final

9144/18

/tt

DGE 2A

DE



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 17.5.2018
COM(2018) 275 final

2018/0130 (COD)

Vorschlag für einen

BESCHLUSS DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

zur Änderung der Richtlinie 96/53/EG des Rates hinsichtlich der Frist für die Anwendung der besonderen Vorschriften über die höchstzulässige Länge von Führerhäusern, die eine verbesserte Aerodynamik und Energieeffizienz sowie eine bessere Sicherheit bieten

DE

DE

BEGRÜNDUNG

1. KONTEXT DES VORSCHLAGS

• Gründe und Ziele des Vorschlags

Die 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 Verkehr¹ wurde zuletzt durch die Richtlinie (EU) 2015/719 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2015 zur Festlegung der höchstzulässigen Abmessungen für bestimmte Straßenfahrzeuge im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr in der Gemeinschaft sowie zur Festlegung der höchstzulässigen Gewichte im grenzüberschreitenden Verkehr² geändert.

Eines der Ziele der Richtlinie (EU) 2015/719 bestand darin, die Aerodynamik der unter die Richtlinie fallenden Kraftfahrzeuge zu verbessern, indem unter bestimmten Voraussetzungen Abweichungen von den höchstzulässigen Längen dieser Fahrzeuge gestattet wurden. Ferner wurde das Ziel verfolgt, die Rechtsvorschriften an die technische Entwicklung und die sich ändernden Markterfordernisse anzupassen und intermodale Beförderungsvorgänge zu erleichtern.

Überschreitungen der höchstzulässigen Längen wurden für den hinteren Fahrzeugteil zur Anbringung aerodynamischer Luftleiteinrichtungen³ sowie für die Frontpartie von Fahrzeugen⁴ gestattet, um eine stärker gerundete und aerodynamische Form der Führerhäuser von Lastkraftwagen zu ermöglichen.

Der vorliegende Beschluss betrifft den vorderen Teil der Fahrzeuge, d. h. die Führerhäuser gemäß Artikel 9a der Richtlinie 96/53/EG in der durch die Richtlinie (EU) 2015/719 geänderten Fassung. Die Bestimmung enthält eine Reihe von Bedingungen, darunter auch die Einhaltung der Anforderungen bezüglich des Wendekreises in Anhang I Nummer 1.5.

In ihrer Folgenabschätzung⁵ zu dem Vorschlag zur Änderung der Richtlinie 96/53/EG⁶ stellte die Kommission fest, dass sich aus den Ausnahmeregelungen hinsichtlich der Fahrzeuglänge, wie sie die Änderungsrichtlinie (EU) 2015/719 vorsieht, erhebliche Vorteile ergeben. Abgesehen von den erheblichen aerodynamischen Verbesserungen, die sich sowohl durch entsprechende Luftleiteinrichtungen am hinteren Fahrzeugteil als auch durch die länglich gestalteten Führerhäuser ergeben, wären solche Führerhäuser auch insofern vorteilhaft, als sie den Fahrern bessere Sichtverhältnisse sowie mehr Sicherheit und Komfort bieten und andere Verkehrsteilnehmer besser geschützt werden.

Wenngleich nach der Folgenabschätzung der Kommission eine aufschiebende Frist für die Einführung länglicher Führerhäuser nicht notwendig erschien, sah der endgültige Kompromiss zwischen den Gesetzgebern, wie er in Artikel 9a Absatz 3 der Richtlinie (EU) 2015/719 beschlossen wurde, ein dreijähriges Moratorium vor.

Angesichts der derzeitigen Lage sowie der Tatsache, dass die kraftverkehrsbedingten CO₂-Emissionen ein Viertel aller CO₂-Emissionen in der EU ausmachen und erwartet wird, dass die Emissionen aus dem Straßenverkehr im Zeitraum 2015-2030 um 6 % zunehmen werden, ist die Kommission der Auffassung, dass die Vorteile länglich gestalteter Führerhäuser so

¹ ABI. L 235 vom 17.9.1996, S. 59.

² ABI. L 115 vom 6.5.2015, S. 1.

³ Artikel 8b.

⁴ Artikel 9a.

⁵ SWD(2013) 108 final.

⁶ COM(2013) 195 final.

schnell wie möglich zum Tragen kommen sollten. Der Stellenwert dieses Themas wird auch durch den Vorschlag über CO₂-Emissionsnormen für schwere Nutzfahrzeuge bestätigt, den die Kommission als Teil des Mobilitätspakets III vorgelegt hat und in dem die Bedeutung aerodynamischer Führerhäuser ausdrücklich betont wird⁷. Die Erfüllung der künftigen CO₂-Abgasnormen für Lkw wird in der Tat die Anwendung verschiedener Technologien zur Verbesserung der Energieeffizienz erfordern, von denen aerodynamisch gestaltete Führerhäuser die wirksamste Maßnahme zur Verringerung des Luftwiderstands darstellen.

Das in den geltenden Rechtsvorschriften enthaltene Moratorium hält die Hersteller allerdings davon ab, die Aerodynamik von Führerhäusern so zu verbessern, dass die künftigen CO₂-Emissionsnormen für schwere Nutzfahrzeuge eingehalten werden. Zudem widerspricht das Moratorium dem Innovationsprinzip und den Grundsätzen einer besseren Rechtsetzung, da es der Entwicklung neuer Technologien und Konzepte im Wege steht.

Der Vorschlag der Kommission sieht daher vor, die Frist für die Umsetzung des Artikels 9a Absatz 1 der Richtlinie 95/53/EG zu verkürzen. Der vorgeschlagene neue Wortlaut von Artikel 9a Absatz 3 würde den Mitgliedstaaten noch genügend Zeit lassen, die erforderlichen Maßnahmen zu ergreifen.

Dabei wurde auch die Zeit berücksichtigt, die für die Annahme des vorliegenden Beschlusses erforderlich ist.

Zunächst ist festzuhalten, dass – wie eine genauere Prüfung der Frage ergibt – die in Artikel 9a Absatz 2 vorgesehene Änderung des Rahmens für die Typgenehmigung durch eine Änderung der Verordnung (EU) Nr. 1230/2012 der Kommission⁸ herbeigeführt werden kann. Die Änderung der Verordnung (EU) Nr. 1230/2012, die voraussichtlich bis Ende 2018 abgeschlossen sein wird, erfolgt durch eine Durchführungsmaßnahme im Rahmen der Verordnung über die allgemeine Fahrzeugsicherheit⁹. Die in diesem Vorschlag vorgesehene neue Frist trägt diesem Umstand Rechnung und dürfte sicherstellen, dass die Maßnahmen der Mitgliedstaaten zur Umsetzung des Artikels 9a Absatz 1 der Richtlinie 95/53/EG zu demselben Zeitpunkt Anwendung finden wie die Änderung der Verordnung (EU) Nr. 1230/2012 der Kommission.

Zweitens ist es nicht erforderlich, dass die Änderungen in exakt derselben Abfolge stattfinden wie derzeit in Artikel 9a Absatz 3 der Richtlinie 95/53/EG vorgesehen. Der Verkehr der betroffenen Fahrzeuge auf den Straßen macht sowohl eine Änderung des Rahmens für die Typgenehmigung als auch die in Artikel 9a Absatz 1 der Richtlinie 95/53/EG beschriebene Änderung erforderlich, wobei die Umsetzung der letztgenannten Änderung als solche keine vorherige Änderung des Typgenehmigungsrahmens erfordert. Es genügt, wenn die nationalen Vorschriften eine Typgenehmigung nach Maßgabe von Artikel 9a Absatz 1 der Richtlinie 95/53/EG als Bedingung vorsehen.

Die vorgeschlagene Änderung steht mit der von der Kommission bereits durchgeföhrten Folgenabschätzung¹⁰ voll im Einklang, die – wie zuvor erwähnt – anders als der Beschluss der beiden Gesetzgeber kein Moratorium vorsah. Aus demselben Grund ist für den vorliegenden Vorschlag auch keine Folgenabschätzung erforderlich.

⁷ COM(2018)284

⁸ Verordnung (EU) Nr. 1230/2012 der Kommission vom 12. Dezember 2012 zur Durchführung der Verordnung (EG) Nr. 661/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der Anforderungen an die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern bezüglich ihrer Massen und Abmessungen und zur Änderung der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 353 vom 21.12.2012, S. 31).

⁹ Verordnung (EU) Nr. 661/2009.

¹⁰ SWD(2013) 108 final.

- **Kohärenz mit den bestehenden Vorschriften in diesem Bereich**

Dieser Vorschlag deckt sich mit der derzeitigen Politik in Bezug auf CO₂-Emissionsnormen für schwere Nutzfahrzeuge und unterstützt diese. Er steht auch mit der bestehenden Politik zur Verringerung der Zahl der Unfälle und Todesopfer im Straßenverkehr im Einklang.

Mit diesem Vorschlag wird lediglich das Datum vorgezogen, ab dem Führerhäuser mit besserer Aerodynamik und/oder erhöhter Sicherheit, wie sie die Richtlinie 2015/719 bereits vorsieht, eingesetzt werden dürfen. Auswirkungen auf intermodale Beförderungen und das allgemeine Ziel der Förderung von Alternativen zum Kraftverkehr ergeben sich somit keine.

- **Kohärenz mit der Politik der Union in anderen Bereichen**

Der Vorschlag leistet einen unmittelbaren Beitrag zur ersten politischen Priorität der Kommission Juncker „Neue Impulse für Arbeitsplätze, Wachstum und Investitionen“, indem die Hersteller von schweren Nutzfahrzeugen und die Ausrüstungsindustrie die Möglichkeit bekommen, Innovationen zu schaffen und neue Lkw-Modelle zu produzieren. Durch eine Senkung der Emissionen von schweren Nutzfahrzeugen soll dieser Vorschlag auch zu den Prioritäten Energieunion und Klimaschutz beitragen.

2. RECHTSGRUNDLAGE, SUBSIDIARITÄT UND VERHÄLTNISMÄSSIGKEIT

- **Rechtsgrundlage**

Rechtsgrundlage der vorgeschlagenen Änderung ist Artikel 91 Absatz 1 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV).

- **Subsidiarität**

Der Vorschlag beschränkt sich auf die Anpassung der nach Artikel 9a Absatz 3 der Richtlinie 96/53/EG vorgesehenen Frist. Eine solche Anpassung kann nur durch die Union selbst herbeigeführt werden.

Zudem lassen sich Verzerrungen im Binnenmarkt nur durch ein einheitliches Anwendungsdatum für die neuen Vorschriften vermeiden.

- **Verhältnismäßigkeit**

Der Vorschlag steht in angemessenem Verhältnis zu den festgestellten Problemen und geht nicht über das zur Lösung dieser Probleme erforderliche Maß hinaus. Konkret beschränkt sich die Maßnahme auf die Anpassung der Frist zur Umsetzung von Artikel 9a Absatz 1 der Richtlinie 96/53/EG und lässt den Mitgliedstaaten auch genügend Zeit, die erforderlichen Maßnahmen zu ergreifen.

- **Wahl des Instruments**

Änderungen von Richtlinien sollten in der Regel in derselben Form, d. h. durch Änderungsrichtlinien, erfolgen.

In diesem besonderen Fall wird jedoch nur eine den Mitgliedstaaten auferlegte Frist geändert. Diese Änderung kann nicht von den Mitgliedstaaten umgesetzt werden und sollte daher in Form eines Beschlusses erfolgen.

3. ERGEBNISSE DER EX-POST-BEWERTUNG, DER KONSULTATION DER INTERESSENTRÄGER UND DER FOLGENABSCHÄTZUNG

Da für diesen Vorschlag keine zusätzliche Folgenabschätzung erforderlich ist, wird auf die von der Kommission bereits durchgeführte Folgenabschätzung verwiesen:
SWD(2013) 108 final.

4. AUSWIRKUNGEN AUF DEN HAUSHALT

Die vorgeschlagene Änderung hat keine Auswirkungen auf den EU-Haushalt.

5. WEITERE ANGABEN

- **Ausführliche Erläuterung einzelner Bestimmungen des Vorschlags**

Der Vorschlag sieht im Wesentlichen Folgendes vor:

Richtlinie 96/53/EG

Artikel 9a

Der derzeitige Artikel 9a Absatz 3 sieht ein dreijähriges Moratorium für die Einführung von aerodynamischen Führerhäusern vor, beginnend ab dem Zeitpunkt der Umsetzung oder der Anwendung der erforderlichen Änderungen bezüglich der technischen Anforderungen für die Typgenehmigung.

Es wird eine Anpassung des Artikels 9a Absatz 3 vorgeschlagen, indem das Moratorium von drei Jahren gestrichen und eine kürzere, aber angemessene Frist festgelegt wird.

Vorschlag für einen

BESCHLUSS DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

zur Änderung der Richtlinie 96/53/EG des Rates hinsichtlich der Frist für die Anwendung der besonderen Vorschriften über die höchstzulässige Länge von Führerhäusern, die eine verbesserte Aerodynamik und Energieeffizienz sowie eine bessere Sicherheit bieten

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —
gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 91 Absatz 1,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses¹¹,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen¹²,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die 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 Verkehr¹³ wurde durch die Richtlinie (EU) 2015/719 des Europäischen Parlaments und des Rates¹⁴ geändert, um den Energieverbrauch und die Treibhausgasemissionen zu verringern und die Rechtsvorschriften an die technische Entwicklung und die sich ändernden Markterfordernisse anzupassen und intermodale Beförderungsvorgänge zu erleichtern.
- (2) Die Energieeffizienz von Kraftfahrzeugen ließe sich durch aerodynamische Verbesserungen der Führerhäuser deutlich steigern. Diese Verbesserungen waren jedoch unter Beachtung der durch die Richtlinie 96/53/EG vorgegebenen Höchstlängen nicht realisierbar, ohne das Ladevermögen der Fahrzeuge zu verringern. Deshalb wurde mit der Richtlinie (EU) 2015/719 eine Ausnahmeregelung eingeführt, nach der von diesen Höchstlängen abgewichen werden kann.
- (3) Darüber hinaus sieht die Richtlinie (EU) 2015/719 ein dreijähriges Moratorium für die Einführung von aerodynamischen Führerhäusern vor, beginnend ab dem Zeitpunkt der

¹¹ ABl. C [...] vom [...], S. [...].

¹² ABl. C [...] vom [...], S. [...].

¹³ ABl. L 235 vom 17.9.1996, S. 59.

¹⁴ Richtlinie (EU) 2015/719 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2015 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 (ABl. L 115 vom 6.5.2015, S. 1).

Umsetzung oder der Anwendung der erforderlichen Änderungen bezüglich der technischen Anforderungen für die Typgenehmigung.

- (4) Damit die Vorteile aerodynamischer Führerhäuser im Hinblick auf die Energieeffizienz schwerer Nutzfahrzeuge, aber auch die besseren Sichtverhältnisse für die Fahrer, die Sicherheit anderer Verkehrsteilnehmer sowie die Sicherheit und den Komfort für die Fahrer so bald wie möglich zum Tragen kommen, muss sichergestellt werden, dass solche aerodynamischen Führerhäuser ohne unnötige Verzögerung eingeführt werden können, sobald die erforderlichen Anforderungen für die Typgenehmigung bestehen.
- (5) Die Richtlinie 96/53/EG des Rates sollte daher entsprechend geändert werden —

HABEN FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Artikel 9a Absatz 3 der Richtlinie 96/53/EG des Rates erhält folgende Fassung:

„(3) Absatz 1 gilt ab dem [XXX] [OP please insert date: 4 months from the entry into force of the present decision].“

Artikel 2

Dieser Beschluss tritt am zwanzigsten Tag nach seiner Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Geschehen zu Brüssel am [...]

Im Namen des Europäischen Parlaments
Der Präsident

Im Namen des Rates
Der Präsident