



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Straßburg, den 11.7.2023
COM(2023) 445 final

2023/0265 (COD)

Vorschlag für eine

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**

{SEC(2023) 445 final} - {SWD(2023) 445 final} - {SWD(2023) 446 final} -
{SWD(2023) 447 final}

BEGRÜNDUNG

1. KONTEXT DES VORSCHLAGS

Diese Begründung ist dem Vorschlag für eine Richtlinie zur Änderung der 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 (im Folgenden „Richtlinie über Gewichte und Abmessungen“) beigelegt.

• Gründe und Ziele des Vorschlags

Der Straßenverkehrssektor ist ein zentrales Element zur Erleichterung von Handel und Mobilität, die Vernetzung von Unternehmen und Kunden in der gesamten EU und die Förderung von Wirtschaftswachstum und Beschäftigung. Viele Wirtschaftszweige, darunter das verarbeitende Gewerbe, das Baugewerbe und der Einzelhandel, werden von ihm durch die Bereitstellung der Mittel für den Warentransport unterstützt. Er ist auch für Notfalleinsätze von entscheidender Bedeutung. Der Sektor hat seine bedeutende Stellung bei der Sicherung der Verteilung wesentlicher Güter und der Bereitstellung humanitärer Hilfe sowie bei der Gewährleistung der persönlichen Mobilität in Notsituationen wie der COVID-19-Pandemie und dem russischen Angriffskrieg gegen die Ukraine unter Beweis gestellt.

Der Straßenverkehr spielt eine Schlüsselrolle im Güterverkehrssystem, da mehr als drei Viertel (77,4 %) der Güter innerhalb der EU auf dem Landweg befördert werden². Er ist jedoch verantwortlich für einige sozioökonomische und ökologische Auswirkungen, darunter Treibhausgasemissionen, Luftverschmutzung, Lärmbelastung, Staus, Risiken für die Straßenverkehrssicherheit und Verschleiß der Straßeninfrastruktur. Schwere Nutzfahrzeuge wie Lastkraftwagen und Busse sind für 28 % der Treibhausgasemissionen im Straßenverkehr verantwortlich (6 % der Gesamtemissionen der EU) und tragen erheblich zu den Stickoxidemissionen bei (34 % der Stickoxidmissionen aus dem Straßenverkehr im Jahr 2020). Sie sind auch eine Quelle für andere Luftschadstoffe wie z. B. Feinstaub³.

In der Richtlinie 96/53/EG sind die höchstzulässigen Gewichte und Abmessungen für schwere Nutzfahrzeuge, die auf EU-Straßen verkehren und Güter oder Personen befördern, festgelegt. Ursprünglich war sie darauf ausgelegt, den freien Warenverkehr und einen fairen Wettbewerb im Binnenmarkt zu gewährleisten, die Straßenverkehrssicherheit zu verbessern und Schäden an der Straßeninfrastruktur zu verhindern. Diese ursprünglichen Ziele sollten dadurch erreicht werden, dass zur Vermeidung einer Gefährdung der Straßenverkehrssicherheit oder der Straßeninfrastruktur schwere Nutzfahrzeuge Grenzwerte einhalten müssen, dass konforme schwere Nutzfahrzeuge innerhalb der EU frei verkehren können und dass Kraftverkehrsunternehmen bezüglich der Ladekapazität ihrer Fahrzeuge in der Lage sind, auf gleicher Basis miteinander zu konkurrieren. Mit den letzten, 2015 und 2019 angenommenen Änderungen⁴ der Richtlinie wurden Umweltaspekte in die Richtlinie aufgenommen, um den

¹ ABl. L 235 vom 17.9.1996, S. 59.

² [Statistisches Taschenbuch 2022 \(europa.eu\)](#)

³ [National air pollutant emissions data viewer 2005-2020 \(Nationales Datenschaubild für Luftschadstoffemissionen 2005-2020\)](#).

⁴ 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

Energieverbrauch und die Treibhausgasemissionen zu verringern und den intermodalen Verkehr zu fördern, bei dem Güter in standardisierten Ladeinheiten (wie z. B. Containern) von verschiedenen Verkehrsträgern befördert werden. Dies geschah durch die Einführung von Vorschriften, die höhere Gewichte und/oder Abmessungen für energieeffiziente und umweltfreundlichere Fahrzeuge erlauben, um die Einführung von mit alternativen Kraftstoffen betriebenen (einschließlich emissionsfreien) Antriebssträngen zu fördern, die Aerodynamik der Fahrzeuge zu verbessern und die Interoperabilität mit anderen Verkehrsträgern sicherzustellen.

Aus der im Jahr 2022 durchgeführten Bewertung der Richtlinie ergab sich, dass die Richtlinie zwar wirksam zur Förderung der Straßenverkehrssicherheit, zum Schutz der Straßenverkehrsinfrastruktur und zur Erleichterung der Nutzung von Straßenfahrzeugen im intermodalen Containerverkehr beiträgt, sie jedoch bei der Schaffung gleicher Wettbewerbsbedingungen und bei Aspekten der Dekarbonisierung nicht ausreicht.

Probleme wie die Marktfragmentierung bei längeren und schwereren Fahrzeugen sowie die ineffektive und uneinheitliche Durchsetzung sind weitgehend auf Mängel in der Richtlinie zurückzuführen. Unklare und fehlende Vorschriften in der Richtlinie haben zu einem Flickenteppich nationaler Vorschriften und Anforderungen sowie zu unterschiedlichen Auslegungen und Kontrollpraktiken geführt. Diese behindern den freien Verkehr schwerer Nutzfahrzeuge innerhalb der EU, verzerren den Wettbewerb und führen zu geringerer Betriebs- und Energieeffizienz. Sie sind die Hauptursachen dafür, dass die Richtlinie im Hinblick auf ihre Ziele, den freien und effizienten Warenverkehr und einen fairen Wettbewerb zu gewährleisten, nicht zufriedenstellend ist.

Was die Aspekte der Dekarbonisierung anbelangt, so läuft die Aufnahme emissionsfreier Fahrzeuge in den Bestand schwerer Nutzfahrzeuge derzeit nur sehr schleppend. Der Bestand an Lastkraftwagen in der EU (über 3,5 t) wird nach wie vor weitgehend von mit fossilen Brennstoffen betriebenen Motoren dominiert, wobei 96,3 % aller Lastkraftwagen in der EU mit Diesel und nur 0,7 % aller Lastkraftwagen mit Verbrennungsmotoren mit alternativem Kraftstoff (Erd- und Flüssiggas) betrieben werden. Der Anteil der elektrisch aufladbaren Lastkraftwagen, einschließlich Elektro- und Plug-in-Hybridfahrzeuge, liegt nur bei 0,2 %. Die jährliche Zulassungsanteil emissionsfreier Lastkraftwagen stieg von 0,6 % im Jahr 2016 auf 7 % im Jahr 2020. Der Trend geht in die richtige Richtung, jedoch nicht schnell genug, um einen spürbaren Beitrag zur Verwirklichung des Ziels des europäischen Grünen Deals⁵ zu leisten, die verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen bis 2050 um 90 % zu senken.

Die europäischen Rahmenprogramme für Forschung und Innovation unterstützen emissionsarme und emissionsfreie schwere Nutzfahrzeuge, aerodynamische Merkmale und Herausforderungen im Bereich der Energieeffizienz durch spezifische Partnerschaften seit 2007 mit der Europäischen Initiative für umweltgerechte Kraftfahrzeuge im Rahmen des RP7,

Gemeinschaft sowie zur Festlegung der höchstzulässigen Gewichte im grenzüberschreitenden Verkehr (ABl. L 115 vom 6.5.2015, S. 1), Beschluss (EU) 2019/894 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. Juni 2019 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 (ABl. L 164 vom 20.6.2019, S. 30) und Verordnung (EU) 2019/1242 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2019 zur Festlegung von CO₂-Emissionsnormen für neue schwere Nutzfahrzeuge und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 595/2009 und (EU) 2018/956 des Europäischen Parlaments und des Rates sowie der Richtlinie 96/53/EG des Rates (ABl. L 198 vom 25.7.2019, S. 202).

⁵ COM(2019) 640 final.

der europäischen Initiative für umweltfreundliche Kraftfahrzeuge im Rahmen von Horizont 2020 und derzeit mit der europäischen Partnerschaft zur Förderung eines emissionsfreien Straßenverkehrs im Rahmen von Horizont Europa. Spezifische Projekte brachten einige der Innovationen mit sich, wie z. B. mit Strom betriebene emissionsfreie Kraftfahrzeuganhänger und verbesserte Aerodynamik⁶.

Die geringe Verbreitung emissionsfreier schwerer Nutzfahrzeuge und energiesparender Lösungen hat vielfältige Ursachen, die Mängel in der Richtlinie spielen nur begrenzt eine Rolle. Die Richtlinie bietet dem Sektor keine ausreichenden Anreize, um Investitionen in emissionsfreie Technologien zu fördern, wie z. B. eine notwendige Toleranz für Gewichte oder Abmessungen, um das Gewicht und/oder die Größe der betreffenden Technologie auszugleichen und zumindest die gleiche Ladekapazität wie für konventionelle schwere Nutzfahrzeuge, die mit fossilen Brennstoffen betrieben werden, sicherzustellen.

Mit diesem Vorschlag sollen folgende drei identifizierten Probleme angegangen werden: i) geringe Verbreitung emissionsfreier schwerer Nutzfahrzeuge; ii) Fragmentierung des Marktes für längere und schwerere Fahrzeuge; und iii) unwirksame und uneinheitliche Durchsetzung. Die Hauptziele bestehen darin, Hindernisse zu beseitigen und stärkere Anreize für die Einführung emissionsfreier Technologien und energiesparender Vorrichtungen im Sektor der schweren Nutzfahrzeuge zu schaffen, intermodale Beförderungen weiter zu erleichtern, die Vorschriften für die Verwendung längerer und/oder schwererer Fahrzeuge im grenzüberschreitenden Betrieb zu präzisieren und die Durchsetzung wirksam und effizient zu gestalten.

In der Mitteilung der Kommission „Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität: Den Verkehr in Europa auf Zukunftskurs bringen“⁷ wurde die Überarbeitung der Richtlinie über Gewichte und Abmessungen als eine der wichtigsten Maßnahmen genannt, um die Nachfrage nach emissionsfreien Fahrzeugen wirksam anzukurbeln und das Zusammenwirken verschiedener Verkehrsträger zu fördern. Dies kann zu einer Beschleunigung beim Übergang zum Null-Schadstoff-Ziel im Verkehrssystem der EU beitragen und Innovationen in diesem Sektor vorantreiben.

Dieser Vorschlag ist ein wichtiger Bestandteil einer Reihe von Maßnahmen, die für eine Ökologisierung des Straßenverkehrs erforderlich sind. Damit die Verbreitung emissionsfreier schwerer Nutzfahrzeuge wirksam gefördert werden kann, muss der Vorschlag allerdings mit dem Ausbau der Lade- und Betankungsinfrastruktur⁸, strengeren CO₂-Emissionsnormen für schwere Nutzfahrzeuge⁹, der Einführung von Mautsystemen auf der Grundlage der CO₂-Emissionen schwerer Nutzfahrzeuge und der Einbeziehung des Straßenverkehrs in Emissionshandelssysteme Hand in Hand gehen. Die Wirksamkeit der Richtlinie bei der Förderung des intermodalen Güterverkehrs hängt weitgehend von der Verfügbarkeit und den Kapazitäten anderer Verkehrsträger ab. Diese Richtlinie muss daher durch andere Gesetzgebungsinitiativen aus verschiedenen Bereichen ergänzt werden, die im Rahmen des Pakets zur Ökologisierung des Güterverkehrs gemeinsam angenommen werden, insbesondere durch die Maßnahmen zur besseren Steuerung und Koordinierung des grenzüberschreitenden Schienenverkehrs und die Initiative für eine einheitliche Methode für Unternehmen zur

⁶ AEROFLEX (<https://cordis.europa.eu/project/id/769658/de>) und TRANSFORMERS (<https://cordis.europa.eu/project/id/605170/de>).

⁷ COM(2020) 789 final.

⁸ COM(2021) 559 final.

⁹ COM(2023) 88 final.

Berechnung ihrer Treibhausgasemissionen. So wird auch die geplante Überarbeitung der Richtlinie 92/106/EWG¹⁰ des Rates (im Folgenden „Richtlinie über den kombinierten Güterverkehr“) die Auswirkungen dieses Vorschlags auf die Förderung des Wachstums des intermodalen Verkehrs verstärken.

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

Die Überarbeitung der Richtlinie über Gewichte und Abmessungen steht im Einklang mit anderen Gesetzgebungsinitiativen, die auf die Verringerung der verkehrsbedingten Emissionen, die Verbesserung der Energie- und Betriebseffizienz des grenzüberschreitenden Betriebs und die Förderung der intermodalen Zusammenarbeit abzielen. Insbesondere ergeben sich daraus Synergien mit drei weiteren Initiativen der Kommission:

- a) dem Vorschlag für eine Überarbeitung der Richtlinie 92/106/EWG des Rates¹¹ (im Folgenden „Richtlinie über den kombinierten Verkehr“) mit dem Ziel, Anreize für die Verbreitung des intermodalen Verkehrs zu schaffen;
- b) dem Vorschlag für eine Verordnung über einen harmonisierten Rahmen für Treibhausgasemissionen aus Güter- und Personenverkehrsdiensten (die sogenannte „CountEmissions EU“-Initiative), die eine harmonisierte Methode zur Messung der Treibhausgasemissionen von Tür zu Tür im Zusammenhang mit Beförderungsvorgängen zum Ziel hat, und die von Kraftverkehrsunternehmen genutzt werden könnte, um ihre Verkehrsleistungen zu überwachen und zu vergleichen;
- c) dem Vorschlag für eine Verordnung über die Planung und das Management von Kapazitäten im Schienenverkehr, der darauf abzielte, die Zuverlässigkeit, Pünktlichkeit und Verfügbarkeit von Schienenverkehrsdiensten durch die Optimierung der Nutzung der Eisenbahninfrastruktur und die Verbesserung ihrer multimodalen Integration zu verbessern.

Obwohl diese Initiativen Aspekte aus verschiedenen Bereichen des Rechtsrahmens für den Landverkehr abdecken, ergänzen sie einander bei der Schaffung eines effizienteren und nachhaltigeren Landverkehrssystems.

Darüber hinaus wird die Richtlinie 1999/62/EG (Eurovignetten-Richtlinie)¹², indem sie der Notwendigkeit Rechnung trägt, die externen Kosten des Straßenverkehrs zu internalisieren und das Verursacherprinzip und das Nutzerprinzip anzuwenden, die mit der Richtlinie über Gewichte und Abmessungen gebotenen Anreize für die verstärkte Verbreitung emissionsfreier schwerer Nutzfahrzeuge und die Verwendung energieeffizienter Anhänger und Sattelanhänger sowie durch die Einbeziehung des Straßenverkehrs in den Emissionshandel weiter stärken¹³.

¹⁰ 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).

¹¹ 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).

¹² Richtlinie 1999/62/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 1999 über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge (ABl. L 187 vom 20.7.1999, S. 42),

¹³ COM(2021) 551 final.

Dieser Vorschlag steht auch in Einklang mit dem Vorschlag für die Änderung der Verordnung über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes, zur Änderung der Verordnung (EU) 2021/1153 und der Verordnung (EU) Nr. 913/2010 und zur Aufhebung der Verordnung (EU) 1315/2013¹⁴. Ziel ist unter anderem die Modernisierung des Straßennetzes durch Verbesserung der Qualitätsstandards, einschließlich der Einführung von in die Straßeninfrastruktur eingebauten Wiegemechanismen. Diese sind erforderlich, um die Einhaltung der in der Richtlinie über Gewichte und Abmessungen festgelegten höchstzulässigen Gewichte besser kontrollieren zu können.

Bei der Anpassung der Merkmale schwerer Nutzfahrzeuge im Straßengüterverkehr an den Zustand und die Leistungsfähigkeit der Straßeninfrastruktur sind die Bestimmungen des Vorschlags für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 2010/40/EU zum Rahmen für die Einführung intelligenter Verkehrssysteme im Straßenverkehr und für deren Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern¹⁵ in Bezug auf das Format von und den Zugriff auf Daten über Gewicht, Länge, Breite und Höhe ebenfalls für diese Initiative relevant und mit ihr kohärent.

Darüber hinaus zielt die Richtlinie (EU) 2015/413 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. März 2015 zur Erleichterung des grenzüberschreitenden Austauschs von Informationen über die Straßenverkehrssicherheit gefährdende Verkehrsdelikte (Richtlinie über die grenzüberschreitende Durchsetzung von Verkehrsvorschriften)¹⁶ darauf ab, die Straßenverkehrssicherheit zu verbessern und die Gleichbehandlung von Fahrern, und zwar von gebietsansässigen und nicht gebietsansässigen Zuwiderhandelnden, zu gewährleisten. Im März 2023 nahm die Kommission einen Gesetzgebungsvorschlag¹⁷ zur Änderung der Richtlinie über die grenzüberschreitende Durchsetzung von Verkehrsvorschriften an, wodurch ihr Anwendungsbereich auf andere die Straßenverkehrssicherheit gefährdende Verkehrsdelikte ausgeweitet wurde. Eines davon ist das „Fahren mit einem überladenen Fahrzeug“. Der in der Richtlinie vorgesehene Mechanismus könnte daher genutzt werden, um Zuwiderhandelnde zu identifizieren und ihre Verfolgung wegen Verstößen gegen die Vorschriften der Richtlinie über Gewichte und Abmessungen zu erleichtern.

• Kohärenz mit der Politik der Union in anderen Bereichen

Im weiteren Sinne steht dieser Vorschlag im Einklang mit den übergeordneten Zielen des ökologischen und digitalen Wandels der EU-Wirtschaft, insbesondere mit dem Null-Schadstoff-Aktionsplan, da durch den Vorschlag die Verbreitung emissionsfreier schwerer Nutzfahrzeuge erleichtert wird¹⁸. Er ist kohärent und trägt zum langfristigen Ziel bei, bis 2050 Klimaneutralität zu erreichen, wie es in der Mitteilung über den europäischen Grünen Deal¹⁹ festgelegt ist, sowie zu der im Europäischen Klimagesetz²⁰ verankerten Verpflichtung der EU, die Netto-Treibhausgasemissionen bis 2030 um 55 % gegenüber 1990 zu senken. Somit steht die geplante Überarbeitung zudem im Einklang mit dem Paket „Fit für 55“²¹, das Anstrengungen zur Verringerung der Abhängigkeit von fossilen Brennstoffen und zur Steigerung des Aufbaus der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe umfasst. In Bezug auf die

¹⁴ COM(2021) 812 final.

¹⁵ COM(2021) 813 final.

¹⁶ ABl. L 68, 13.3.2015, S. 9.

¹⁷ COM(2023) 126.

¹⁸ COM(2021) 400 final.

¹⁹ COM(2019) 640 final.

²⁰ COM(2020) 80 final.

²¹ COM(2021) 550 final.

Energieeffizienz entspricht der Vorschlag dem REPowerEU-Plan 2022²², dessen Hauptziel darin besteht, infolge des russischen Angriffskriegs gegen die Ukraine die Abhängigkeit von fossilen Brennstoffen aus Russland zu verringern und den ökologischen Wandel zu beschleunigen, auch hin zu emissionsfreien Fahrzeugen, wie im Vorschlag dargelegt.

Es bestehen auch eindeutige Synergien zwischen dieser Initiative und der Verordnung (EU) 2019/1242, in der CO₂-Emissionsnormen für schwere Nutzfahrzeuge festgelegt sind²³ und die Anforderungen an die Fahrzeughersteller in Bezug auf kraftstoffeffizientere und emissionsfreie schwere Nutzfahrzeuge enthält. Mit dem Vorschlag für eine Überarbeitung der Verordnung, den die Kommission am 14. Februar 2023 angenommen hat²⁴, wird der Anwendungsbereich auf fast alle neu zugelassenen schweren Nutzfahrzeuge mit zertifizierten CO₂-Emissionen ausgeweitet und werden neue CO₂-Emissionsziele ab 2030 festgelegt. Um die Zielvorgaben tatsächlich einzuhalten und die Ökologisierungsziele so rasch wie möglich zu erreichen, müssen die CO₂-Normen für schwere Nutzfahrzeuge durch auf die Nachfrageseite ausgerichtete Maßnahmen ergänzt werden, insbesondere durch die Überarbeitung der Richtlinie über Gewichte und Abmessungen. Dadurch werden für Kraftverkehrsunternehmen die richtigen Anreize geschaffen, in sauberere schwere Nutzfahrzeuge zu investieren.

2. RECHTSGRUNDLAGE, SUBSIDIARITÄT UND VERHÄLTNISMÄßIGKEIT

• Rechtsgrundlage

Rechtsgrundlage für die vorgeschlagene Änderungsrichtlinie ist Artikel 91 Absatz 1 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union. Wesentliche Ziele der gemeinsamen Verkehrspolitik sind die Verbesserung der Effizienz und der Umweltverträglichkeit des Straßenverkehrs bei gleichzeitiger Gewährleistung der Straßenverkehrssicherheit.

Gemäß Artikel 91 Absatz 1 ist die EU befugt, gemeinsame Regeln für den internationalen Verkehr zwischen den Mitgliedstaaten oder für den Durchgangsverkehr durch das Hoheitsgebiet eines oder mehrerer Mitgliedstaaten festzulegen.

• Subsidiarität (bei nicht ausschließlicher Zuständigkeit)

Aufgrund der Annahme der Richtlinie über Gewichte und Abmessungen ist die EU bereits für die Festlegung von Grenzwerten für Abmessungen und Gewichte schwerer Nutzfahrzeuge, die im grenzüberschreitenden Betrieb eingesetzt werden, zuständig. Gleichzeitig gestattet die Richtlinie den Mitgliedstaaten, abhängig von deren besonderen Anforderungen und Gegebenheiten, größere und/oder schwerere Fahrzeuge in ihrem eigenen Hoheitsgebiet zuzulassen.

Trotz der Bemühungen, auf der Grundlage der Richtlinie technische Normen zu harmonisieren, bestehen Mängel, die zu unterschiedlichen Auslegungen und einer uneinheitlichen Durchsetzung durch die Mitgliedstaaten führen. Dies führt zu einem Flickenteppich nationaler Anforderungen, was das Ziel der Schaffung eines einheitlichen

²² COM(2022) 230 final.

²³ Verordnung (EU) 2019/1242 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2019 zur Festlegung von CO₂-Emissionsnormen für neue schwere Nutzfahrzeuge und zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 595/2009 und (EU) 2018/956 des Europäischen Parlaments und des Rates sowie der Richtlinie 96/53/EG des Rates (ABl. L 198 vom 25.7.2019, S. 202).

²⁴ COM(2023) 88 final.

europäischen Verkehrsraums behindert. Die EU muss tätig werden, um diese Hindernisse zu beseitigen und einen effizienten, fairen und nachhaltigen Verkehr im Binnenmarkt zu gewährleisten.

Darüber hinaus hat die Richtlinie die Einführung alternativer Kraftstoffe, energiesparender Technologien und des intermodalen Verkehrs nicht wirksam gefördert. Angesichts der Notwendigkeit der Dekarbonisierung und aufkommender technologischer Entwicklungen sind weitere EU-Maßnahmen erforderlich, um Anreize für die Einführung emissionsfreier schwerer Nutzfahrzeuge zu schaffen und diese zu beschleunigen, Innovationen zu fördern, die Kompatibilität mit anderen Verkehrsträgern zu verbessern und zu den Ökologisierungsziele beizutragen.

Die Überarbeitung der Richtlinie schränkt die Möglichkeiten der Mitgliedstaaten, auf lokale Gegebenheiten und den nationalen Verkehr einzugehen, nicht ein. Eine öffentliche Konsultation hat gezeigt, dass EU-Maßnahmen zur Förderung der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit, zur Gewährleistung eines reibungslosen Funktionierens des Binnenmarkts und zur Verbesserung der Umweltbilanz des Verkehrssektors breite Unterstützung finden.

Die Bewertung der Richtlinie bestätigt deren Mehrwert bei der Festlegung von EU-Normen für Gewichte und Abmessungen schwerer Nutzfahrzeuge im grenzüberschreitenden Betrieb. Sie stellt jedoch auch Mängel wie Gesetzeslücken und veraltete Standards fest, die den technischen Fortschritt und die Bemühungen zur Dekarbonisierung behindern. Ohne ein koordiniertes Vorgehen der EU müssten die Mitgliedstaaten einzeln handeln, was zu Marktfragmentierung, Wettbewerbsverzerrungen und diskriminierenden Praktiken führen würde. Darüber hinaus reichen nationale Initiativen allein nicht aus, um EU-weite Probleme anzugehen und die Dekarbonisierungsziele zu erreichen.

Ein Tätigwerden der EU ist daher von entscheidender Bedeutung, um diese Probleme wirksam anzugehen, einen harmonisierten und funktionierenden Binnenmarkt sicherzustellen, die Umweltbilanz zu verbessern und Stabilität für die langfristige Planung von Kraftverkehrsunternehmen und Herstellern schwerer Nutzfahrzeuge zu schaffen.

- **Verhältnismäßigkeit**

Der Vorschlag sorgt auf wirksame Weise für ein ausgewogenes Verhältnis zwischen der Verwirklichung der angestrebten Ziele der Harmonisierung, Dekarbonisierung und Durchsetzung und stellt sicher, dass die vorgeschlagenen Maßnahmen nicht über das hinausgehen, was zur Lösung der festgestellten Probleme oder zur Erreichung des politischen Ziels erforderlich ist.

Der Vorschlag trägt dazu bei, die Energie- und Betriebseffizienz des grenzüberschreitenden Verkehrs zu verbessern und die Durchsetzung wirksam zu stärken. Er verursacht keine erheblichen Kosten für die Unternehmen und bedeutet für die Mitgliedstaaten lediglich einige anfängliche Investitionskosten. Dieser schrittweise und effiziente Weg zur Erreichung der Ziele wird einen reibungslosen „grünen“ Übergang für Behörden und Unternehmen ermöglichen.

Er sorgt für ein ausgewogenes Verhältnis zwischen der Festlegung von Mindeststandards für die Dekarbonisierung und die Durchsetzung der geltenden Vorschriften auf EU-Ebene und der Schaffung von Flexibilität für die Mitgliedstaaten bei der Festlegung ehrgeizigerer Lösungen, insbesondere in Bezug auf Durchsetzungsinstrumente.

Die Verhältnismäßigkeit des Vorschlags beruht auf einer sorgfältigen Bewertung aller politischen Optionen, die im Rahmen der diesem Vorschlag beigefügten Folgenabschätzung analysiert wurden (weitere Einzelheiten siehe Abschnitte 7.4 und 8.1 des Folgenabschätzungsberichts)²⁵.

- **Wahl des Instruments**

Da der Vorschlag aus mehreren Änderungen der Richtlinie über Gewichte und Abmessungen besteht, sollte das künftige Rechtsinstrument daher eine Richtlinie sein. Dies ermöglicht eine gezielte Harmonisierung sowie ein gewisses Maß an Flexibilität für die Mitgliedstaaten, um den spezifischen nationalen Besonderheiten Rechnung zu tragen.

Da die Struktur der derzeitigen Richtlinie in der geänderten Richtlinie beibehalten bleibt und ihr Inhalt nicht berührt wird, ist keine Neufassung erforderlich.

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

- **Ex-post-Bewertung/Eignungsprüfungen bestehender Rechtsvorschriften**

Im Jahr 2022 leitete die Kommission eine Ex-post-Bewertung ein, um die Leistung der Richtlinie über Gewichte und Abmessungen auf der Grundlage ihrer Wirksamkeit, Effizienz, Relevanz, Kohärenz und ihres EU-Mehrwerts zu evaluieren. Die Bewertung wurde gleichzeitig zur Folgenabschätzung für die Überarbeitung der Richtlinie durchgeführt. Sie folgte den Grundsätzen der Kommission für eine bessere Rechtsetzung²⁶.

Bei der Bewertung wurden die Auswirkungen der Richtlinie auf die Gewährleistung des freien Warenverkehrs, die Verbesserung der Energieeffizienz, die Reduktion der Treibhausgasemissionen und die Verringerung von Risiken für die Straßenverkehrssicherheit untersucht. Es wurde auch bewertet, welche Vorschriften gut funktionierten und welche nicht, und warum dies der Fall war. Die Bewertung betraf den Zeitraum von September 1997 bis zum 31. Dezember 2021.

Die wichtigsten Ergebnisse der Bewertung waren:

1. Derzeit gibt es einen Flickenteppich nationaler und bilateraler Ausnahmeregelungen sowie administrativer, technischer und sicherheitstechnischer Anforderungen für den Betrieb schwererer und/oder längerer Fahrzeuge, obwohl die Richtlinie ein höheres Maß an Harmonisierung der Rechtsvorschriften zum Ziel hatte.
2. Der Einsatz von mit alternativen Kraftstoffen betriebenen schweren Nutzfahrzeugen und verbesserter Aerodynamik zur Steigerung der Energieeffizienz des Straßenverkehrs und zur Verringerung der Treibhausgasemissionen hat bis jetzt noch keine bedeutenden Ergebnisse erbracht.
3. Bei der Durchsetzung der Vorschriften gibt es zwischen den einzelnen Mitgliedstaaten große Unterschiede, was die Anzahl der Kontrollen, die Wirksamkeit

²⁵ Folgenabschätzung als Begleitunterlage zum Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der 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, SWD(2023) 445 final.

²⁶ SWD(2021) 305 final Bessere Rechtsetzung (europa.eu).

bei der Aufdeckung von Verstößen sowie Kontrollinstrumente und -praktiken betrifft.

4. Als Hauptursache von Betriebs- und Energieineffizienzen wurden Beschränkungen des grenzüberschreitenden Transports mit schwereren und/oder längeren Fahrzeugen ausgemacht, die den Verwaltungsaufwand und die Kosten für Kraftverkehrsunternehmen unnötigerweise erhöhen.
5. Die Vorschriften der Richtlinie über Gewichte und Abmessungen weisen gewisse interne Unstimmigkeiten auf, die vor allem darauf zurückzuführen sind, dass mit der Richtlinie versucht wird, verschiedene Ziele miteinander in Einklang zu bringen und gleichzeitig die Unterschiede zwischen den Mitgliedstaaten in Bezug auf Infrastrukturstandards und Betriebsbedingungen anzuerkennen.
6. Der EU-Mehrwert wurde bei der Annahme der Richtlinie anerkannt, und die Begründungen für diesen Mehrwert sind nach wie vor überzeugend, da die Richtlinie den Kraftverkehrsunternehmen gleiche Wettbewerbsbedingungen ermöglicht hat.
7. Die Ziele der Richtlinie sind nach wie vor relevant. Ihre Ziele, die Energie- und Betriebseffizienz des Verkehrs zu verbessern, den intermodalen Verkehr zu erleichtern und einen fairen Wettbewerb bei gleichzeitiger Wahrung der Straßenverkehrssicherheit und des Infrastrukturschutzes zu gewährleisten, spiegeln nach wie vor den derzeitigen und künftigen Bedarf wider und fügen sich gut in das politische Ziel der Entwicklung eines gerechten, sicheren, nachhaltigen und widerstandsfähigen Verkehrssystems in der EU.

Die wichtigste Schlussfolgerung der Bewertung ist, dass die Ziele der Richtlinie – Stärkung des Binnenmarkts, Verbesserung der Energie- und Betriebseffizienz des Straßenverkehrs sowie ein Beitrag zur Straßenverkehrssicherheit und zum Schutz der Straßeninfrastruktur – nur teilweise erreicht wurden. Einerseits haben die gemeinsamen technischen Normen für schwere Nutzfahrzeuge einen wirksameren, sichereren und faireren grenzüberschreitenden Betrieb im EU-Binnenmarkt ermöglicht. Andererseits hat die hohe Zahl nationaler Ausnahmen und Anforderungen, die von den Mitgliedstaaten im Einklang mit der Richtlinie festgelegt wurden, zu einer Fragmentierung bestimmter Marktsegmente und zu betrieblichen Ineffizienzen geführt. Während die Richtlinie dazu beigetragen hat, den Anteil des intermodalen Containerverkehrs zu erhöhen und die Energie- und Betriebsleistung beim Betrieb in jenen Mitgliedstaaten zu verbessern, die längere und schwerere Fahrzeuge zulassen, bleibt ihr Gesamtbeitrag zur Energieeffizienz des Güterverkehrs in der EU, inklusive der Einführung aerodynamischer Vorrichtungen und mit alternativen Kraftstoffen betriebener Antriebsstränge (einschließlich der emissionsfreien), sehr begrenzt. Die Richtlinie gilt als wirksam zur Förderung der Straßenverkehrssicherheit und zur Verringerung der Abnutzung der Infrastruktur.

• **Konsultation der Interessenträger**

In den Jahren 2022 und 2023 wurden im Rahmen der Ex-post-Bewertung und der Folgenabschätzung im Einklang mit den Grundsätzen der besseren Rechtsetzung Konsultationen der Interessenträger durchgeführt. Es wurden Methoden für die offene und gezielte Konsultation und verschiedene Konsultationsinstrumente eingesetzt.

Ziel dieser Aktivitäten war es,

1. Informationen und Meinungen der Interessenträger zu den wichtigsten Fragen im Zusammenhang mit der Umsetzung der Richtlinie, zu den wichtigsten Problemen

- und deren Ursachen sowie zu den gewünschten Änderungen des Rechtsrahmens einzuholen;
2. spezialisierte Rückmeldungen (Daten und Informationen, Expertenmeinungen) zu spezifischen Aspekten des Rechtsrahmens einzuholen;
 3. Informationen und Meinungen zu den potenziellen Auswirkungen verschiedener politischer Maßnahmen einzuholen.

2022 fanden folgende Konsultationstätigkeiten statt:

- eine Konsultation zur Aufforderung zur Stellungnahme – von Januar bis Februar 2022;
- eine öffentliche Konsultation von April bis Juli 2022;
- eine Umfrage, die sich an verschiedene Interessengruppen richtete – von September bis Oktober 2022;
- zwei Workshops – einer für Interessenträger aus der Industrie, ein weiterer für die Mitgliedstaaten im Dezember 2022.

Darüber hinaus fand eine Reihe bilateraler und multilateraler Treffen mit verschiedenen Interessenträgern (aus dem Straßen-, Schienen- und kombinierten Verkehr, Lkw-Herstellern, Wirtschaftsverbänden, Straßeninfrastrukturbehörden und nationalen Behörden) statt, wobei im Laufe des Jahres 2022 und im ersten Quartal 2023 mehrere Positionspapiere eingingen und analysiert wurden.

Zu den konsultierten Interessenträgern gehörten: Straßeninfrastrukturbehörden, Kraftverkehrsunternehmen, Wirtschaftsverbände, Verlader, Spediteure, nationale Behörden der Mitgliedstaaten, Hersteller schwerer Nutzfahrzeuge und Erstausrüster, andere relevante Interessenträger (aus der Zivilgesellschaft, Nichtregierungsorganisationen und Hochschulen) und die Öffentlichkeit.

Die wichtigsten Themen der ersten drei Konsultationsaktivitäten mit den Interessenträgern drehten sich weitgehend um die verschiedenen Elemente der Bewertungsmatrix, nämlich Wirksamkeit bei der Erreichung der Ziele, Effizienz, Relevanz, Kohärenz und EU-Mehrwert.

Ein gemeinsames Thema bei den Rückmeldungen zur Aufforderung zur Stellungnahme war das Fehlen einheitlicher EU-Vorschriften für den grenzüberschreitenden Verkehr zwischen den Mitgliedstaaten, die den Einsatz längerer und schwererer Fahrzeuge im Rahmen der geltenden Richtlinie über Gewichte und Abmessungen ermöglichen. In der öffentlichen Konsultation wiesen die Befragten auch darauf hin, dass mit der Richtlinie nicht wirksam auf die Energieeffizienz des Straßenverkehrs eingegangen wird. Insgesamt bestätigten die Interessenträger die ursprünglich ermittelten Probleme und ihre europäische Dimension und signalisierten breite Zustimmung zu den in der Überarbeitung genannten Zielen zu Dekarbonisierung, Harmonisierung und Durchsetzung. Im Rahmen der Konsultationen der Interessenträger wurden auch mögliche Lösungen für die festgestellten Probleme vorgeschlagen.

Die Maßnahmen zur Verringerung der CO₂-Emissionen, wie die Anhebung der höchstzulässigen Gewichte und Abmessungen schwerer Nutzfahrzeuge, um die Größe und das Gewicht emissionsfreier Technologien auszugleichen, sowie die Ermöglichung des grenzüberschreitenden Verkehrs mit schwereren und/oder längeren Fahrzeugen zwischen benachbarten Mitgliedstaaten, die dieselben Werte für Gewichte oder Abmessungen in ihrem Hoheitsgebiet zulassen, wurden von den Interessenträgern weitgehend unterstützt.

Gleichzeitig äußerten einige Mitgliedstaaten und Interessenträger des Schienenverkehrs/intermodalen Verkehrs aufgrund von Bedenken hinsichtlich der Auswirkungen auf die Straßeninfrastruktur und einer möglichen Rückverlagerung von der Schiene auf die Straße Vorbehalte gegen die Genehmigung grenzüberschreitender Fernverkehrsdienste mit schwereren und/oder längeren Fahrzeugen. Die zusätzlichen Anreize zur Ökologisierung, wie die Anhebung des höchstzulässigen Gewichts für emissionsfreie schwere Nutzfahrzeuge unabhängig vom Gewicht der emissionsfreien Technologie und unter Berücksichtigung von Kraftfahrzeuganhängern und Sattelanhängern als intermodale Transporteinheiten, wurden von allen Interessengruppen positiv aufgenommen.

Die Behörden und die Industrie forderten ferner eine Harmonisierung der Länge von beladenen Fahrzeugtransportern und ein Mindestmaß an Kontrollen von schweren Nutzfahrzeugen zur Identifizierung einer möglichen Überladung. Die Interessenträger signalisierten auch breite Unterstützung für die Harmonisierung und Vereinfachung der Verwaltungsverfahren im Zusammenhang mit Genehmigungen für die Beförderung unteilbarer Ladungen.

- **Einholung und Nutzung von Expertenwissen**

Die Arbeit der Kommission zur Ex-post-Bewertung und Folgenabschätzung wurde durch zwei externe Studien unterstützt, die von einem unabhängigen Konsortium unter Leitung von Transport & Mobility Leuven und Ramboll Management Consulting durchgeführt wurden. Es bestand auch aus Panteia, LNEC, Apollo Vehicle Safety und einzelnen Sachverständigen als Unterauftragnehmer.

Wichtige Daten und Informationen wurden in dem von der Kommission mit technischer Unterstützung des externen Vertragspartners COWI erstellten Umsetzungsbericht²⁷ gesammelt.

Im Rahmen der Ex-post-Bewertung und der Folgenabschätzung wurde die dienststellenübergreifende Lenkungsgruppe der Kommission, bestehend aus Sachverständigen aus einschlägigen EU-Politikbereichen (Umwelt, Klima, Energie, Binnenmarkt, Beschäftigung), regelmäßig konsultiert.

Darüber hinaus wurden Interessenträger aus der Industrie, darunter Entwickler umweltfreundlicher Technologien, Fahrzeughersteller, Branchenverbände (Straße und Schiene), Straßenbehörden und viele andere konsultiert.

- **Folgenabschätzung**

Diesem Vorschlag zur Änderung der Richtlinie über Gewichte und Abmessungen ist ein Bericht über die Folgenabschätzung beigelegt. Der Berichtsentwurf wurde dem Ausschuss für Regulierungskontrolle am 26. April 2023 vorgelegt, wobei der Ausschuss am 26. Mai 2023 seine befürwortende Stellungnahme mit Vorbehalten abgab²⁸. Der Bericht wurde entsprechend angepasst, um den Vorbehalten und ausführlicheren Bemerkungen des Ausschusses Rechnung zu tragen. Die Folgenabschätzung enthält eine ausführliche

²⁷ ARBEITSUNTERLAGE DER KOMMISSIONSDIENSTSTELLEN über die Umsetzung der mit der Richtlinie (EU) 719/2015 eingeführten Änderungen der Richtlinie 96/53/EG, SWD(2023) 70.

²⁸ Stellungnahme des Ausschusses für Regulierungskontrolle. Richtlinie über Gewichte und Abmessungen, SEK(2023) 445.

Erläuterung der in Abschnitt 5 enthaltenen politischen Optionen, während Abschnitt 6 eine umfassende Analyse der Auswirkungen aller Optionen enthält.

Drei politische Optionen wurden konzipiert, um die festgestellten Probleme und deren Ursachen anzugehen, wobei der Schwerpunkt auf den Zielen Dekarbonisierung, Harmonisierung und Durchsetzung lag. Alle Optionen tragen dazu bei, die Ziele der Initiative zu erreichen, wenn auch mit unterschiedlicher Wirksamkeit und Effizienz.

Die politische Option A (PO-A) besteht aus sieben politischen Maßnahmen, die allen drei Optionen gemeinsam sind. Der Schwerpunkt liegt auf der Beseitigung von Hindernissen für die Einführung emissionsfreier Fahrzeuge und energiesparender Lösungen durch die Anhebung der höchstzulässigen Gewichte und Längen als Ausgleich für das Gewicht und/oder die Größe solcher Technologien. Sie beinhaltet die Harmonisierung der Länge von beladenen Fahrzeugtransportern und präzisiert die Vorschriften für die Verwendung schwererer und/oder längerer Fahrzeuge (d. h. 44 Tonnen schwere Nutzfahrzeuge und Europäische Modulare Systeme) im grenzüberschreitenden Verkehr und unterstützt alle Arten von Beförderungen, einschließlich des intermodalen Verkehrs ohne Container. PO-A schafft weitere Anreize für den intermodalen Containerverkehr, indem für die Beförderung von Großvolumencontainern auf Teilstrecken intermodaler Beförderungen, die auf der Straße erfolgen, eine zusätzliche Höhe zugelassen wird. Sie stärkt auch die Durchsetzung durch die Festlegung eines Mindestniveaus an Kontrollen, die von den Mitgliedstaaten durchzuführen sind, und legt Mindestanforderungen für jene Mitgliedstaaten fest, die bereit sind, intelligente Zugangsregelungen einzuführen, um die Harmonisierung und Interoperabilität dieser Systeme in der gesamten EU zu gewährleisten.

Die politische Option B (PO-B) hat einen breiteren Anwendungsbereich als PO-A. Sie umfasst die sieben gemeinsamen politischen Maßnahmen sowie zusätzliche Maßnahmen, die stärkere Anreize für die Einführung emissionsfreier Fahrzeuge bieten, indem das höchstzulässige Gewicht für emissionsfreie schwere Nutzfahrzeuge von derzeit höchstens 42 Tonnen (was als unzureichend angesehen wird, um das Gewicht einiger der derzeitigen emissionsfreien Technologie auszugleichen) auf 44 Tonnen angehoben wird, unabhängig vom Gewicht der emissionsfreien Technologie. Diese Maßnahme ermöglicht es den Unternehmen, die Ladekapazitäten in dem Maße zu erweitern, in dem die emissionsfreien Technologien leichter und kleiner werden. PO-B erleichtert den intermodalen Verkehr weiter, indem Lastkraftwagen, Kraftfahrzeuganhänger und Sattelanhänger als intermodale Beförderungseinheiten eingestuft werden, für die die gleiche erhöhte Gewichtstoleranz von 4 Tonnen wie für Straßenfahrzeuge gilt, die Container oder Wechselaufbauten befördern. PO-B sieht auch eine stärkere Harmonisierung der Verwaltungsvorschriften beim Erteilen von Genehmigungen für die Beförderung unteilbarer Ladungen mit Fahrzeugen vor, die die in der Richtlinie festgelegten höchstzulässigen Gewichte und Abmessungen überschreiten. Außerdem werden Maßnahmen eingeführt, die die Durchsetzung durch den Einsatz von in die Straßeninfrastruktur eingebauten Wiegemechanismen gezielter und effizienter gestalten. Um den Übergang zu emissionsfreien Beförderungen zu unterstützen, legt PO-B ein Zieldatum fest, ab dem schwerere schwere Nutzfahrzeuge (44 Tonnen), die bei der PO-A zur Verwendung im grenzüberschreitenden Verkehr zugelassen sind, emissionsfrei oder für intermodale Beförderungen vorgesehen sein müssen. PO-B bietet den Unternehmen Vorteile, erfordert jedoch einige Ausgaben und regulatorische Änderungen seitens der Mitgliedstaaten.

Die politische Option C (PO-C) umfasst ebenfalls die sieben gemeinsamen politischen Maßnahmen und darüber hinaus Maßnahmen zur Harmonisierung, Dekarbonisierung und Durchsetzung. Sie erweitert den operativen Bereich der Europäischen Modulen Systeme

(EMS) auf das gesamte EU-Gebiet (keine Beschränkung auf die Mitgliedstaaten, die EMS im innerstaatlichen Verkehr zulassen, so wie in PO-B), führt höhere Sicherheitsstandards und Qualifikationsanforderungen für den Verkehr von EMS ein, schafft Korridore für den Transport unteilbarer Ladungen und erlegt den Mitgliedstaaten weitere Durchsetzungspflichten auf. Durch die PO-C werden die operative Effizienz, die Vorteile für die Umwelt und die Durchsetzung der Vorschriften erhöht, sie bringt jedoch auch stärkere Eingriffe und höhere Kosten für die Mitgliedstaaten mit sich. Diese hängen mit der Instandhaltung und dem Ausbau der Straßeninfrastruktur sowie mit zusätzlichen Befolgungskosten für die Betreiber zusammen.

Alle politischen Optionen befassen sich mit den festgestellten Problemen und deren Ursachen und tragen zur Verwirklichung spezifischer und wesentlicher Ziele bei, wenn auch mit einem unterschiedlichen Maß an Wirksamkeit und Effizienz.

Die Analyse der Effizienz der politischen Optionen zeigt, dass der Gesamtnutzen, der bei den einzelnen Optionen von 20 Mrd. EUR (PO-A), über 80,2 Mrd. EUR (PO-B) bis 97 Mrd. EUR (PO-C) reicht, die Gesamtkosten von 1,9 Mrd. EUR (PO-A), 6,5 Mrd. EUR (PO-B) bzw. 15,1 Mrd. EUR (PO-C) überwiegt. PO-B weist das höchste Nutzen-Kosten-Verhältnis (12,3) auf, gefolgt von PO-A (10,7) und PO-C (6,4).

Basierend auf dem Vergleich der drei politischen Optionen in Bezug auf Wirksamkeit, Effizienz, Kohärenz, Subsidiarität und Verhältnismäßigkeit kommt die Folgenabschätzung zu dem Schluss, dass PO-B die am besten geeignete ist. Sie ist bei der Verwirklichung aller spezifischen Ziele wirksamer als die PO-A, wobei die Behörden der Mitgliedstaaten kurzfristig nur geringfügig höhere Kosten zu tragen haben. PO-B ist etwas weniger wirksam als PO-C, insbesondere im Hinblick auf die Durchsetzung und Anreize für die Ökologisierung längerer und/oder schwererer Fahrzeuge. PO-B scheint jedoch in Bezug auf die Betriebsbedingungen für den Verkehr längerer und/oder schwererer Fahrzeuge (einschließlich Sondertransporte) und für Kontrollmaßnahmen leichter durchführbar und umsetzbar als PO-C. PO-B gewährleistet ein ausgewogenes Verhältnis zwischen den zu erreichenden Zielen, den Kosten und der Verhältnismäßigkeit der Eingriffe sowie einer einfachen Umsetzung.

Die Richtlinie trägt unmittelbar zum Ziel 13 der UN-Ziele für nachhaltige Entwicklung („Umgehend Maßnahmen zur Bekämpfung des Klimawandels und seiner Auswirkungen ergreifen“)²⁹ bei, indem 1 592 700 Tonnen CO₂-Emissionen im Jahr 2030 und 54 600 Tonnen CO₂-Emissionen im Jahr 2050 eingespart werden. In Summe würde der Vorschlag im Zeitraum von 2025–2050 zu einer Verringerung der CO₂-Emissionen um 27,8 Mio. Tonnen führen (1,2 % der CO₂-Emissionen aus dem Güterverkehr). Die externen Kosten der CO₂-Emissionen, ausgedrückt als tatsächlicher Wert von 2025–2050 im Vergleich zum Ausgangswert, werden Schätzungen zufolge um 3,5 Mrd. EUR sinken. Diese Verringerung der CO₂-Emissionen ist auf den verstärkten Einsatz emissionsfreier schwerer Nutzfahrzeuge, die Verlagerung hin zum intermodalen Verkehr und die geringere Anzahl der Fahrten (aufgrund der gestiegenen Nutzlast) zurückzuführen. Die Richtlinie trägt auch zum Ziel 3 der UN-Ziele für nachhaltige Entwicklung („Ein gesundes Leben für alle Menschen jeden Alters gewährleisten und ihr Wohlergehen fördern“)³⁰ bei, indem Einsparungen von 5100 Tonnen NO_x-Emissionen im Jahr 2030 und 700 Tonnen NO_x-Emissionen im Jahr 2050, 1000 Tonnen Partikelemissionen im Jahr 2030 und 400 Tonnen Partikelemissionen im Jahr 2050 erzielt

²⁹ <https://sdgs.un.org/goals/goal13>

³⁰ <https://sdgs.un.org/goals/goal3>

werden. Hinzu kommen eine Verringerung der externen Kosten der Lärmemissionen um 0,7 Mrd. EUR (ausgedrückt als aktueller Wert im Zeitraum 2025-2050 im Vergleich zum Ausgangswert) und 411 gerettete Leben, kumulativ im Zeitraum 2025-2050, im Vergleich zum Basisszenario. Die Verlagerung hin zum intermodalen Verkehr und die geringere Anzahl der Fahrten (aufgrund der gestiegenen Nutzlast) bewirken eine höhere Zahl an geretteten Menschenleben (d. h. eine geringere Zahl an Unfalltoten).

- **Effizienz der Rechtsetzung und Vereinfachung**

Dieser Vorschlag ist Teil des Arbeitsprogramms der Kommission für 2022 gemäß Anhang II (REFIT-Initiative) unter der Überschrift „Neuer Schwung für die Demokratie in Europa“³¹. Er hat eine wichtige REFIT-Dimension im Hinblick auf die Vereinfachung und Angleichung der technischen Anforderungen und Verwaltungsverfahren, die die Mitgliedstaaten für längere und/oder schwerere Fahrzeuge, die in ihrem Hoheitsgebiet und im grenzüberschreitenden Betrieb verkehren, anwenden. Die Initiative wird den Verwaltungsaufwand für die Unternehmen, der sich aus unterschiedlichen und kostspieligen Anforderungen an Genehmigungen für Sondertransporte oder Transporte von unteilbaren Ladungen ergibt, verringern.

Eine aus der geltenden Richtlinie über Gewichte und Abmessungen resultierende erhebliche Kostenbelastung besteht in den Auswirkungen auf die Unternehmen, die keinen grenzüberschreitenden Betrieb mit längeren und/oder schwereren Fahrzeugen, die in zwei (oder mehr) benachbarten Mitgliedstaaten zugelassen sind, durchführen können. Mangelnde Klarheit in den Vorschriften der Richtlinie führt zu unterschiedlichen nationalen Auslegungen in Bezug auf den grenzüberschreitenden Betrieb dieser Fahrzeuge und führt zu einem Flickenteppich an verschiedenen Praktiken. In einigen Fällen sind die Betreiber verpflichtet, das Fahrzeug vor dem Grenzübertritt teilweise zu entladen, während sie in anderen Fällen die Grenze problemlos passieren können, da bilaterale Vereinbarungen zwischen den beiden Mitgliedstaaten bestehen. Die Initiative wird die Rechtsunsicherheit in Bezug auf den grenzüberschreitenden Betrieb von längeren und/oder schwereren Fahrzeugen (z. B. Autotransporter, EMS, schwere Nutzfahrzeuge mit 44 Tonnen) und den damit verbundenen Verwaltungsaufwand beseitigen. Darüber hinaus wird durch die Festlegung gemeinsamer Standards für die Durchsetzung grenzüberschreitender Vorschriften mehr Rechtssicherheit für Unternehmen, Hersteller und Behörden geschaffen.

Durch die Einführung harmonisierter Vorschriften und Bedingungen für den grenzüberschreitenden Betrieb von Fahrzeugen, die bestimmte Gewichte und Abmessungen überschreiten, wird die Initiative die Rechtsvorschriften insgesamt vereinfachen und effizienter gestalten. Sie wird den Regelungsaufwand für die Unternehmen verringern und zu einem reibungslosen, fairen und sicheren Funktionieren des Straßenverkehrsbinnenmarkts beitragen.

- **Anwendung des „One-in-one-out“-Grundsatzes**

Dieser Grundsatz besteht darin, „neue Belastungen für Bürger und Unternehmen, die sich aus den Vorschlägen der Kommission ergeben, durch die Streichung entsprechender Belastungen im selben Politikbereich auszugleichen“.

PO-B wird voraussichtlich zu Einsparungen bei den Verwaltungskosten für Kraftverkehrsunternehmen führen, da weniger Zeit für die Vorbereitung und Einreichung von

³¹ COM(2021) 645 final, EUR-Lex – 52021DC0645 – DE – EUR-Lex (europa.eu).

Anträgen auf Erteilung von Sondergenehmigungen für den Transport unteilbarer Ladungen nötig ist (1,2 Mrd. EUR, ausgedrückt als tatsächlicher Wert von 2025–2050 im Vergleich zum Ausgangswert), was durch die Harmonisierung der Antragsformulare und -verfahren ermöglicht wird. Aus dem „One-in-one-out“-Grundsatz ergeben sich geschätzte jährliche Einsparungen bei den Verwaltungskosten von 71,8 Mio. EUR pro Jahr, da weniger Zeit für die Vorbereitung und Einreichung von Anträgen auf Erteilung von Sondergenehmigungen für den Transport unteilbarer Ladungen nötig ist.

Grundrechte

Der Vorschlag steht im Einklang mit den Grundrechten und Grundsätzen, die insbesondere mit der Charta der Grundrechte der Europäischen Union³² anerkannt wurden. Nach dem Grundsatz einer nachhaltigen Entwicklung gemäß Artikel 37 der Charta trägt er zum Ziel eines hohen Umweltschutzniveaus bei.

4. AUSWIRKUNGEN AUF DEN HAUSHALT

Der Vorschlag wird voraussichtlich zu Anpassungskosten für die Kommission führen. Diese werden durch die Festlegung technischer und operativer Standards für den Informationsaustausch über den Transport unteilbarer Ladungen und die Entwicklung von Standards für intelligente Zugangsregelungen (Intelligent Access Policy – IAP) verursacht.

Die Festlegung technischer und operativer Standards für den Informationsaustausch über den Transport unteilbarer Ladungen erfolgt in zwei Schritten. Zunächst wird eine Studie durchgeführt, um die erforderlichen Elemente zusammenzustellen und mehrere Optionen für die Festlegung der Standards vorzuschlagen. In einer zweiten Phase werden die Ergebnisse der Studie herangezogen, um die Standards mit Unterstützung einer Expertengruppe auszuarbeiten. Die Kosten für die anfängliche Studie werden auf 400 000 EUR geschätzt. Es sind zwei Präsenzworkshops erforderlich. Die durchschnittlichen Kosten für einen zweitägigen Workshop der Kommission werden auf 30 000 EUR geschätzt. Die einmaligen Anpassungskosten werden daher auf 460 000 EUR geschätzt.

Die Entwicklung der IAP-Standards wird ebenfalls in zwei Schritten erfolgen. Zunächst wird eine Studie durchgeführt, gefolgt von zwei Workshops und der Ausarbeitung der Standards mit Unterstützung einer Expertengruppe. Die Kosten für die Studie werden auf 400 000 EUR geschätzt. Die durchschnittlichen Kosten für einen zweitägigen Workshop der Kommission werden auf 30 000 EUR geschätzt. Zwei solcher Präsenzworkshops sind erforderlich. Die Entschädigung für die bei den Sitzungen anwesenden Sachverständigen werden auf 5 000 EUR pro Sitzung geschätzt. Daher werden die einmaligen Anpassungskosten für die Einführung intelligenter Zugangsregelungen (PMc7) auf 470 000 EUR geschätzt.

5. WEITERE ANGABEN

- **Durchführungspläne sowie Monitoring-, Bewertungs- und Berichterstattungsmodalitäten**

Die Kommission wird die tatsächlichen Auswirkungen der Rechtsvorschriften durch verschiedene Maßnahmen und eine Reihe von Indikatoren überwachen und bewerten, um die Fortschritte bei der Erreichung spezifischer und operativer Ziele messen zu können. Die Überwachungsmaßnahmen umfassen die regelmäßige (alle zwei Jahre) Berichterstattung der

³² ABl. C 326 vom 26.10.2012, S. 391.

Mitgliedstaaten über Anzahl und Art (zufällige, gezielte und automatisierte) der durchgeführten Kontrollen zur Einhaltung sowie die Anzahl und Kategorie der festgestellten Verstöße. Auf der Grundlage dieser nationalen Beiträge wird die Kommission alle zwei Jahre Berichte für das Europäische Parlament und den Rat über die Umsetzung der Vorschriften über Gewichte und Abmessungen schwerer Nutzfahrzeuge durch die Mitgliedstaaten erstellen. Sie wird Schlussfolgerungen darüber ziehen, ob die Mitgliedstaaten ihren Durchsetzungspflichten nachkommen und ob die Unternehmen die Vorschriften über die Gewichte schwerer Nutzfahrzeuge einhalten. Eine regelmäßige Berichterstattung wird auch dazu beitragen, Trends bei der Einhaltung der Vorschriften und bei der Wirksamkeit der Durchsetzungsmaßnahmen und -instrumente zu beobachten. Die Kommission wird weiterhin mit der Expertengruppe für Gewichte und Abmessungen zusammenarbeiten, die ihr dabei helfen wird, Fälle unterschiedlicher Auslegungen der EU-Vorschriften über Gewicht und Abmessungen sowie unterschiedliche nationale Anforderungen und Durchsetzungspraktiken aufzudecken und zu erörtern. Das Ziel ist es, gemeinsame Ansätze festzulegen und erforderlichenfalls Leitlinien herauszugeben. Darüber hinaus werden die von den Mitgliedstaaten einzurichtenden Überwachungs- und Informationssysteme dazu beitragen, die Entwicklungen bei der Nutzung von EMS und deren Einsatzbereichen, den Umfang des Transports unteilbarer Ladungen und die nationalen Betriebsbedingungen zu bewerten.

- **Ausführliche Erläuterung einzelner Bestimmungen des Vorschlags**

Artikel 1 ändert die Richtlinie 96/53/EG. Die wichtigsten Vorschriften, mit denen die Richtlinie wesentlich geändert wird oder neue Elemente eingefügt werden, sind die folgenden:

Artikel 1 Absatz 1

Artikel 1 wird geändert, um die Verweise auf die einschlägigen Rechtsvorschriften über die Typgenehmigung und Marktüberwachung von Fahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge zu aktualisieren.

Artikel 1 Absatz 2

Artikel 2 wird geändert, um die Begriffsbestimmungen für „Kraftfahrzeuganhänger“ und „Sattelanhänger“ sowie die Verfahren zur Messung der höchstzulässigen Abmessungen an die der Rechtsvorschriften für die Typgenehmigung von Fahrzeugen anzugleichen, indem die wichtigen Begriffsbestimmungen für „Europäisches Modulares System“ und „Fahrzeugtransporter“ sowie die Begriffsbestimmung für „eFTI-Plattform“ gemäß der Verordnung (EU) 1056/2020³³ hinzugefügt werden.

Die Begriffsbestimmung von intermodalen Beförderungsvorgängen und die erforderlichen Verweise auf diese Verkehrsarten in der überarbeiteten Fassung von Anhang I werden ebenfalls geändert, damit für in intermodalen Beförderungen eingesetzte Lastkraftwagen, Anhänger und Sattelanhänger die gleichen erhöhten Gewichtstoleranzen gelten wie bei Straßenfahrzeugen, die Container oder Wechsellaufbauten befördern und im intermodalen Containerverkehr eingesetzt werden. Dies wird für die Kraftverkehrsunternehmen auch Anreize setzen, im intermodalen Verkehr ohne Containerverkehr tätig zu sein.

³³ Verordnung (EU) 1056/2020 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Juli 2020 über elektronische Frachtbeförderungsinformationen (ABl. L 249 vom 31.7.2020, S. 33).

Artikel 1 Absatz 3

Artikel 4 wird wie folgt geändert:

- Um Rechtsklarheit über den **Verkehr** von schweren Nutzfahrzeugen zu schaffen, die die in der Richtlinie festgelegten Gewichte und Abmessungen überschreiten, wird in Absatz 1 Buchstabe c bestätigt, dass, wenn Mitgliedstaaten von den gemäß Absatz 2 zulässigen nationalen Ausnahmen Gebrauch machen, dies nicht automatisch das Recht auf grenzüberschreitenden Betrieb mit schwereren und/oder längeren Fahrzeuge begründet.
- Absatz 3 geht auf die die Überschreitung der höchstzulässigen Gewichte und Abmessungen bei der Beförderung unteilbarer Ladungen ein. Darüber hinaus verpflichtet er die Mitgliedstaaten, die Verfahren für die Erteilung nationaler Genehmigungen oder die Vereinbarung vergleichbarer Bedingungen für die Beförderung unteilbarer Ladungen zu vereinfachen und zu straffen, um den Verwaltungsaufwand für die Unternehmen zu minimieren und Verzögerungen zu vermeiden. Außerdem führt er die Verpflichtung zur Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten in Bezug auf die Anforderungen an die Fahrzeugsignalisierung oder Kennzeichnung ein und verhindert unverhältnismäßige Hindernisse in Form von Anforderungen bezüglich der Kenntnis der Landessprache.
- In einem neuen Absatz 4a werden die Bedingungen für den **Verkehr** Europäischer Modularer Systeme (EMS) festgelegt, die außerhalb der in Absatz 5 genannten Versuchszeiträume verwendet werden können, ohne dass diese auf ihre Rolle beschränkt werden, einen fairen Wettbewerb gemäß Artikel 4 Absatz 4 Buchstabe b zu gewährleisten. Um faire Wettbewerbsbedingungen und Nichtdiskriminierung zu gewährleisten, können die Mitgliedstaaten auf der Grundlage dieses neuen Absatzes EMS im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden **Verkehr** genehmigen, sofern bestimmte Bedingungen erfüllt werden, einschließlich der einschlägigen Informationen, die den Straßenverkehrsunternehmen in klarer, zugänglicher und transparenter Weise zur Verfügung gestellt werden, und zwar über ein zentrales nationales Informations- und Kommunikationssystem, das von diesen Mitgliedstaaten festgelegt wird.
- Die Änderung von Absatz 5 ermöglicht die Ausweitung des geografischen Anwendungsbereichs jener Versuche, die auf die Erprobung, Bewertung und schrittweise Einführung neuer Technologien und Systeme, einschließlich der Europäischen Modulare Systeme, abzielen und auch grenzüberschreitend durchgeführt werden könnten. Gleichzeitig wird deren vorübergehender Charakter gestärkt und ein Zeitraum von höchstens fünf Jahren für derartige Versuche mit EMS festgelegt. Der neue Unterabsatz sieht vor, dass die Mitgliedstaaten ein Überwachungssystem einrichten müssen, damit sie auf EU-Ebene die aus den Versuchen gewonnenen Erkenntnisse über die betreffende Technologie nutzen können und die Vergleichbarkeit der gesammelten Informationen, einschließlich der Auswirkungen der EMS, gewährleistet ist.
- Mit einem neuen Absatz 5a wird der Kommission die Befugnis übertragen, Mindestdatensätze und Leistungsindikatoren festzulegen, die von den nationalen Systemen für die Überwachung der Verwendung von EMS und von Versuchen bereitgestellt werden müssen.

Artikel 1 Absatz 4

Es wird ein neuer Artikel 4a eingefügt, demzufolge die Mitgliedstaaten ein nationales elektronisches Informations- und Kommunikationssystem einrichten und verwalten müssen, das den Unternehmen eine zentrale Anlaufstelle bietet, um alle für die Beförderung unteilbarer Ladungen erforderlichen Informationen zu erhalten, EMS in jenen Mitgliedstaaten zu nutzen, die dies genehmigen, und Anträge auf Erteilung von Genehmigungen für den Transport unteilbarer Ladungen zu stellen. Um die Verwaltungsverfahren weiter zu vereinfachen, sieht diese Vorschrift auch vor, dass die Kommission ein gemeinsames Standardantragsformular für Betreiber unteilbarer Ladungen erstellen und die Vorschriften und Verfahren für die Erteilung von Genehmigungen weiter harmonisieren kann.

Artikel 1 Absatz 5

Mit einem neuen Artikel 4b werden künstliche Hindernisse für den grenzüberschreitenden Verkehr schwererer Lastkraftwagen beseitigt, die verhindern, dass der Straßenverkehr seine Betriebs-, Energie- und Umwelteffizienz beim Übergang zu einem emissionsfreien Betrieb verbessert. Er gestattet vorübergehend den Betrieb von mit fossilen Brennstoffen betriebenen 44 Tonnen schweren Nutzfahrzeugen im grenzüberschreitenden Straßenverkehr zwischen jenen Mitgliedstaaten, die solche schwereren Fahrzeuge im nationalen Betrieb zulassen. Außerdem wird ihre Verwendung im intermodalen Verkehr vorübergehend gestattet, wobei das zusätzliche Gewicht zulässig ist. Der Übergangszeitraum gewährleistet die ausreichende Verfügbarkeit emissionsfreier schwerer Nutzfahrzeuge auf dem Markt und gibt den Unternehmen die nötige Zeit, ihre derzeitigen Flotten zu erneuern. Der Zeitpunkt, zu dem diese befristete Maßnahme ausläuft, hängt mit dem erwarteten Anstieg der Zahl emissionsfreier Fahrzeuge zusammen, die laut der Analyse in der Folgenabschätzung zum Vorschlag der Kommission zur Änderung der Verordnung (EU) 2019/1242 (SWD(2023) 88 final) voraussichtlich etwa 50 % der Neuzulassungen ausmachen werden.

Artikel 1 Absatz 6

In einem geänderten Artikel 6 Absatz 1 werden die Verweise auf die geltenden EU-Vorschriften aktualisiert, während mit dem geänderten Absatz 5 der Verweis auf die Angaben, die im Nachweis der Einhaltung der in Anhang I festgelegten höchstzulässigen Gewichte enthalten sein müssen, angeglichen wird.

Ein neuer Absatz 7 in Artikel 6 sieht vor, dass der Organisator des intermodalen Beförderungsvorgangs die einschlägigen Daten über die Beförderung von Gütern über eine elektronische Plattform für Frachtbeförderungsinformationen (eFTI) gemäß der Verordnung (EU) 2020/1056 zur Verfügung stellt und dass diese Informationen den zuständigen Behörden zugänglich sein müssen.

Artikel 1 Absatz 7

In einem geänderten Artikel 8b werden die Verweise auf die geltenden EU-Vorschriften über die Gesetzgebung für die Typgenehmigung aktualisiert.

Artikel 1 Absatz 8

Fahrzeugtransporter mit offener Karosserie dürfen in den meisten Mitgliedstaaten derzeit die höchstzulässige Länge für überhängende Ladungen überschreiten und damit ihre Ladekapazität erheblich erhöhen, auch wenn das Potenzial zur Verbesserung ihrer Energieeffizienz gering ist. Mit einem neuen Artikel 8c werden die Vorschriften für überhängende Ladungen für diese Fahrzeuge harmonisiert und die Rechtmäßigkeit ihrer Verwendung im grenzüberschreitenden Verkehr bestätigt.

Artikel 1 Absatz 9

In einem geänderten Artikel 9a Absatz 1 wird klargestellt, dass bei einer Überschreitung der höchstzulässigen Längen für verlängerte Führerhäuser auch emissionsfreie Technologien wie Batterien und Wasserstofftanks in Fahrzeugen mit verlängerten Führerhäusern berücksichtigt werden können. Ferner wird der Verweis auf die geltenden EU-Vorschriften über die Gesetzgebung für die Typgenehmigung in Absatz 2 aktualisiert.

Artikel 1 Absatz 10

Durch die Ersetzung von Artikel 10b und die Aufnahme der erforderlichen Änderungen in die überarbeitete Fassung von Anhang I werden mit dem Vorschlag zur Kompensation des durch emissionsfreie Antriebssysteme und zugehöriger Ausrüstung bedingten Gewichts und Platzbedarfs für emissionsfreie schwere Nutzfahrzeuge Ausnahmen von den höchstzulässigen Gewichten und Abmessungen festgelegt. Darüber hinaus wird mit den Änderungen in Anhang I die Bedingung gestrichen, dass das höchstzulässige Mehrgewicht emissionsfreier schwerer Nutzfahrzeuge auf das Gewicht der emissionsfreien Technologie beschränkt ist.

Artikel 1 Absatz 11

Artikel 10c wird infolge der Hinzufügung eines neuen Absatzes in Artikel 10b geändert, um klarzustellen, dass die Möglichkeit, die in dieser Bestimmung genannten höchstzulässigen Längen zu überschreiten, gegebenenfalls auch von Artikel 10b Absatz 2 abhängt.

Artikel 1 Absatz 12

Artikel 10d berücksichtigt die im Vorschlag der Kommission für eine Verordnung über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes vorgesehenen Mindestausbauziele von Systemen zum Wiegen während der Fahrt („Weigh-in-motion“-Systeme) im transeuropäischen Straßenverkehrsnetz. Dies gewährleistet die externe Kohärenz zwischen den beiden Rechtsinstrumenten und unterstützt die in diesem Artikel festgelegten Durchsetzungsanforderungen. In Artikel 10d Absatz 2 ist auch eine Mindestanzahl der von den Mitgliedstaaten durchzuführenden Kontrollen zur Einhaltung festgelegt, einschließlich der Kontrollen bei Nacht.

Artikel 1 Absatz 13

Ein neuer Artikel 10da enthält gemeinsame Mindestbedingungen für die freiwillige Einführung von intelligenten Zugangsregelungen durch die Mitgliedstaaten und stellt sicher, dass sie an den Rechtsrahmen der Richtlinie 2010/40/EU angepasst werden, insbesondere was den Austausch relevanter Daten in Echtzeit betrifft. Es wird außerdem klargestellt, dass diese

Regelungen als Instrument zur besseren Durchsetzung der Verkehrsvorschriften konzipiert sind und nicht zu diskriminierenden oder unverhältnismäßigen Beschränkungen des freien Waren- und Dienstleistungsverkehrs führen sollten, die das reibungslose Funktionieren des Binnenmarkts behindern.

Artikel 1 Absatz 14

Durch die Änderung von Artikel 10f und die Aufnahme der erforderlichen Änderungen in Anhang I wird die höchstzulässige Höhe von Fahrzeugen oder Fahrzeugkombinationen, die Container mit einer Standardaußenhöhe von 9‘6“ (Großvolumencontainer) befördern, erhöht, um die Entwicklung des intermodalen Verkehrs weiter zu erleichtern.

Artikel 1 Absatz 15

In Artikel 10g sind die Informationen aufgeführt, die erforderlich sind, um die Leistung der Richtlinie angemessen und regelmäßig zu bewerten, ihre Auswirkungen auf das Verkehrssystem insgesamt zu beurteilen und die in den Mitgliedstaaten durchgeführten Versuche und Systeme zu überwachen, um sicherzustellen, dass sie der EU zugutekommen, ohne dass den Mitgliedstaaten eine unnötige oder ungerechtfertigte Belastung auferlegt wird. Die Kommission wird ein elektronisches Standardformular für die Berichterstattung einführen, um die Berichterstattungspflichten der Mitgliedstaaten zu erleichtern und die Vergleichbarkeit der bereitgestellten Informationen zu gewährleisten.

Artikel 1 Absatz 16

In Artikel 10h Absatz 2 wird klargestellt, dass die der Kommission gemäß dieser Bestimmung übertragene Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte auch die in Artikel 4 Absatz 5a genannten delegierten Rechtsakte umfasst.

Artikel 1 Absatz 17

Ein neuer Absatz 4 in Artikel 10i enthält einen Verweis auf das Verfahren, das die Kommission befolgen sollte, um Durchführungsrechtsakte mit sofortiger Wirkung zu erlassen, die für Notfallbestimmungen angemessen sind.

Artikel 1 Absatz 18

Artikel 10j wird gestrichen, da die Kommission ihrer Verpflichtung aus diesem Artikel durch die Veröffentlichung des betreffenden Berichts bereits nachgekommen ist.

Artikel 1 Absatz 19

Mit Artikel 10k wird eine Notfallvorschrift eingeführt, um den Mitgliedstaaten die nötige Flexibilität bei der Bewältigung von Krisensituationen, auch wenn diese außerhalb der EU auftreten, zu bieten. Die Notfallbestimmung kann zur Gewährung von Ausnahmen von den in der Richtlinie festgelegten Vorschriften vorübergehend entweder von einzelnen Mitgliedstaaten oder, wenn mehr als ein Mitgliedstaat betroffen ist, von der Kommission durch den Einsatz von Durchführungsrechtsakten mit sofortiger Wirkung genutzt werden.

Artikel 1 Absatz 20

Anhang I wird ersetzt, um die erforderlichen Änderungen in Bezug auf bestimmte Werte bestimmter Typen schwerer Nutzfahrzeuge, einschließlich der oben genannten und derjenigen, die Artikel 2, 10b und Artikel 10f Absatz 1 betreffen, vorzunehmen und die im Anhang festgelegten Werte klarer zu fassen. Die Änderungen der Werte betreffen die zusätzliche Höhe für Fahrzeuge mit hohen Großvolumencontainern, das Höchstgewicht von 5-achsigen Kraftfahrzeugen und die feste Höhe des Mehrgewichts und der zusätzlichen Achslast bei emissionsfreien Fahrzeugen.

Artikel 1 Absatz 21

Anhang III wird geändert, um den Verweis auf die geltenden EU-Vorschriften zu aktualisieren.

Artikel 2

In Artikel 2 Absatz 1 Buchstabe a der Verordnung (EU) 2020/1056 wird ein neuer Gedankenstrich vi eingefügt, um die vorliegende Verordnung auf die in Artikel 6 Absatz 6 der Richtlinie 96/53/EG des Rates festgelegten Informationsanforderungen anzuwenden.

Artikel 3

Artikel 3 legt die Frist für die Umsetzung der geänderten Richtlinie durch die Mitgliedstaaten fest.

Artikel 4

Gemäß Artikel 4 tritt die geänderte Richtlinie am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Artikel 5

In Artikel 5 wird festgelegt, dass die geänderte Richtlinie an die Mitgliedstaaten gerichtet ist.

Vorschlag für eine

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

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 Sozialausschusses³⁴,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen³⁵,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) In der Richtlinie 96/53/EG des Rates³⁶ sind die höchstzulässigen Gewichte und Abmessungen schwerer Nutzfahrzeuge, die auf den Straßen der Union verkehren dürfen, festgelegt, um die Straßenverkehrssicherheit und das reibungslose Funktionieren des Binnenmarkts zu gewährleisten, die Energie- und Betriebseffizienz der Verkehrstätigkeiten zu fördern und die Treibhausgasemissionen aus diesen Tätigkeiten zu verringern. Die Bewertung der Richtlinie 96/53/EG hat gezeigt, dass ihre Ziele im Bereich der Straßenverkehrssicherheit, des Binnenmarkts und des Umweltschutzes nur teilweise erreicht wurden und dass ihre Bestimmungen angepasst werden müssen, um den technologischen Entwicklungen Rechnung zu tragen und Innovationen zu fördern, den sich wandelnden Herausforderungen auf dem Verkehrsmarkt zu begegnen und zu den politischen Prioritäten der Union im Bereich der Dekarbonisierung des Verkehrs beizutragen.
- (2) Aus der Mitteilung „Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität: Den Verkehr in Europa auf Zukunftskurs bringen“ der Kommission³⁷ geht klar hervor, dass mit Blick auf das Ziel des europäischen Grünen Deals³⁸, die Treibhausgasemissionen aus dem Verkehr bis 2050 um 90 % zu verringern, alle Verkehrsträger einen Beitrag leisten müssen, indem sie nachhaltiger werden, nachhaltige Alternativen in einem multimodalen Verkehrssystem allgemein verfügbar sind und die richtigen Anreize

³⁴ ABl. C ... vom ..., S.

³⁵ ABl. C ... vom ..., S.

³⁶ ABl. L 235 vom 17.9.1996, S. 59.

³⁷ COM(2020) 789 final.

³⁸ COM(2019) 640 final.

geschaffen werden, um den Übergang zu einem Null-Schadstoff-Verkehrssystem in der Union zu beschleunigen.

- (3) Durch die Straffung und Präzisierung der Vorschriften über Gewichte und Abmessungen von schweren Nutzfahrzeugen im Straßenverkehr ist es erforderlich, die energie- und betriebsbedingten Ineffizienzen des grenzüberschreitenden Verkehrs anzugehen, den Unternehmen starke Anreize für die Einführung emissionsfreier Technologien zu bieten und gleichzeitig die Nutzung der bestehenden energiesparenden Lösungen zu erleichtern und den intermodalen Güterverkehr weiter zu unterstützen. Um den Verwaltungsaufwand so gering wie möglich zu halten, Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden und die Risiken für die Straßenverkehrssicherheit und Schäden an der Straßeninfrastruktur zu verringern, sollten bestimmte Anforderungen in Bezug auf den Einsatz schwererer und längerer Fahrzeuge harmonisiert und die Durchsetzung der geltenden Vorschriften gestärkt werden.
- (4) Um diese Ziele zu erreichen, sollte ein ausgewogenes Verhältnis zwischen wirtschaftlicher Effizienz, ökologischer Nachhaltigkeit, Schutz der Straßenverkehrsinfrastruktur und Aspekten der Straßenverkehrssicherheit gefunden werden.
- (5) Die Typen schwerer Nutzfahrzeuge sowie die Gewichtswerte dieser Fahrzeuge wurden unter Bezugnahme auf die Rechtsvorschriften der Union über die Typgenehmigung und Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge, insbesondere auf die Verordnungen (EU) 2018/858³⁹ und (EU) 2019/2144⁴⁰ des Europäischen Parlaments und des Rates,

³⁹ Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Mai 2018 über die Genehmigung und die Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge, zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 715/2007 und (EG) Nr. 595/2009 und zur Aufhebung der Richtlinie 2007/46/EG (ABl. L 151 vom 14.6.2018, S. 1) und Verordnung (EU) 2019/2144 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. November 2019 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge im Hinblick auf ihre allgemeine Sicherheit und den Schutz der Fahrzeuginsassen und von ungeschützten Verkehrsteilnehmern, zur Änderung der Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 78/2009, (EG) Nr. 79/2009 und (EG) Nr. 661/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates sowie der Verordnungen (EG) Nr. 631/2009, (EU) Nr. 406/2010, (EU) Nr. 672/2010, (EU) Nr. 1003/2010, (EU) Nr. 1005/2010, (EU) Nr. 1008/2010, (EU) Nr. 1009/2010, (EU) Nr. 19/2011, (EU) Nr. 109/2011, (EU) Nr. 458/2011, (EU) Nr. 65/2012, (EU) Nr. 130/2012, (EU) Nr. 347/2012, (EU) Nr. 351/2012, (EU) Nr. 1230/2012 und (EU) 2015/166 der Kommission (ABl. L 325 vom 16.12.2019, S. 1).

⁴⁰ Verordnung (EU) 2019/2144 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. November 2019 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge im Hinblick auf ihre allgemeine Sicherheit und den Schutz der Fahrzeuginsassen und von ungeschützten Verkehrsteilnehmern, zur Änderung der Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 78/2009, (EG) Nr. 79/2009 und (EG) Nr. 661/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates sowie der Verordnungen (EG) Nr. 631/2009, (EU) Nr. 406/2010, (EU) Nr. 672/2010, (EU) Nr. 1003/2010, (EU) Nr. 1005/2010, (EU) Nr. 1008/2010, (EU) Nr. 1009/2010, (EU) Nr. 19/2011, (EU) Nr. 109/2011, (EU) Nr. 458/2011, (EU) Nr. 65/2012, (EU) Nr. 130/2012, (EU) Nr. 347/2012, (EU) Nr. 351/2012, (EU) Nr. 1230/2012 und (EU) 2015/166 der Kommission (ABl. L 325 vom 16.12.2019, S. 1).

festgelegt. Daher ist es wünschenswert, die Verweise auf diese einschlägigen Rechtsakte zu aktualisieren, um den geltenden Rechtsrahmen zu präzisieren.

- (6) Die Bestimmungen der Richtlinie 96/53/EG ergänzen die Richtlinie 92/106/EWG des Rates⁴¹ hinsichtlich der Förderung und Unterstützung des Wachstums des intermodalen Verkehrs. Die Begriffsbestimmung des intermodalen Beförderungsvorgangs sollte daher an die in der Richtlinie 92/106/EWG verwendete Terminologie angeglichen werden, damit für in intermodalen Beförderungen eingesetzte Lastkraftwagen, Anhänger und Sattelanhänger dieselben erhöhten Gewichtstoleranzen gelten wie bei Straßenfahrzeugen, die Container oder Wechsellaufbauten befördern und im intermodalen Containerverkehr eingesetzt werden. Ein solcher Anreiz in Bezug auf das Gewicht dürfte dazu beitragen, dass Kraftverkehrsunternehmen auch im intermodalen Verkehr ohne Container tätig werden.
- (7) Um ein gemeinsames Verständnis und eine einheitliche Umsetzung der Bestimmungen dieser Richtlinie im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr zu gewährleisten, muss klargestellt werden, dass die nationalen Ausnahmen von bestimmten höchstzulässigen Gewichten und Abmessungen für bestimmte Arten von Fahrzeugen im innerstaatlichen Verkehr nicht automatisch für im grenzüberschreitenden Verkehr eingesetzte Fahrzeuge gelten.
- (8) Die Beförderung unteilbarer Ladungen ist ein wichtiges Marktsegment, das mit den strategischen Bereichen erneuerbare Energien, Ingenieurbauten und Infrastruktur, Erdöl und Erdgas, Schwerindustrie und Stromerzeugung verbunden ist. Auch wenn der Wert der bestehenden europäischen Leitlinien für vorbildliche Verfahren für Sondertransporte, die von den Mitgliedstaaten benannte Sachverständige angenommen hatten, anerkannt wird, wurden bei der Vereinfachung und Harmonisierung der Vorschriften und Verfahren zur Erlangung von Genehmigungen für die Beförderung unteilbarer Ladungen nur sehr geringe Fortschritte erzielt. Unbeschadet des Rechts der Mitgliedstaaten, die notwendigen Bedingungen für die sichere Beförderung unteilbarer Ladungen in ihrem Hoheitsgebiet festzulegen, sollten die Mitgliedstaaten zusammenarbeiten, um diese Anforderungen so weit wie möglich zu harmonisieren, damit eine Vielzahl unterschiedlicher Bedingungen, die demselben Zweck dienen, vermieden wird. Die Mitgliedstaaten sollten auch dafür sorgen, dass die nationalen Anforderungen verhältnismäßig und nichtdiskriminierend sind, wobei sie davon absehen sollten, ungerechtfertigte Anforderungen wie die Beherrschung der Landessprache des betreffenden Mitgliedstaats zu stellen. Um den Verwaltungsaufwand für die Unternehmen zu verringern und einen effizienten, fairen und sicheren Betrieb zu gewährleisten, ist es von entscheidender Bedeutung, ein transparentes, harmonisiertes und benutzerfreundliches System für die Erteilung von Genehmigungen einzurichten.
- (9) Als interessante Lösung haben sich Europäische Modulare Systeme (EMS) erwiesen, die umfassend genutzt und erprobt wurden und die Wirtschaftlichkeit und Energieeffizienz des Verkehrs verbessert und gleichzeitig die Straßenverkehrssicherheit und den Schutz der Infrastruktur gewährleistet haben, da sie auf geeignete Teile des Straßennetzes beschränkt sind. Angesichts der nationalen

⁴¹ 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).

Besonderheiten, der unterschiedlichen wirtschaftlichen Interessen, des unterschiedlichen Beförderungsbedarfs und der unterschiedlichen Verkehrsinfrastrukturkapazitäten sind die Mitgliedstaaten am besten in der Lage, den Einsatz von EMS in ihrem Hoheitsgebiet zu bewerten und zu genehmigen. Gleichzeitig ist es zur Ausweitung der positiven sozioökonomischen und ökologischen Auswirkungen der Nutzung von EMS von entscheidender Bedeutung, dass unnötige Hindernisse für deren Einsatz im grenzüberschreitenden Verkehr zwischen benachbarten Mitgliedstaaten, die den Betrieb solcher Fahrzeugkombinationen in ihrem Hoheitsgebiet zulassen, beseitigt werden, ohne die Anzahl der überquerten Grenzen zu beschränken, sofern die höchstzulässigen Gewichte und Abmessungen für EMS, die von den Mitgliedstaaten in ihrem jeweiligen Hoheitsgebiet festgelegt wurden, eingehalten werden. Damit soll sichergestellt werden, dass im grenzüberschreitenden Betrieb genutzte EMS die in den betreffenden Mitgliedstaaten für EMS geltenden gemeinsamen niedrigsten Grenzwerte für Gewichte und Abmessungen einhalten. Im Interesse von Betriebssicherheit, Transparenz und Rechtsklarheit sollten gemeinsame Bedingungen für den Verkehr von EMS im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr, einschließlich klarer Angaben zu den Gewichten und Abmessungen von EMS und den Teilen des Straßennetzes, die mit den Spezifikationen für solche Fahrzeuge kompatibel sind, sowie für die Überwachung der Auswirkungen der Nutzung von EMS auf die Straßenverkehrssicherheit, die Straßeninfrastruktur und das Zusammenwirken der Verkehrsträger hat, sowie der Umweltauswirkungen der Europäischen Modulare Systeme auf das Verkehrssystem, einschließlich der Auswirkungen auf die Aufteilung der jeweiligen Verkehrsträger festgelegt werden.

- (10) Den Mitgliedstaaten sollte es weiterhin gestattet sein, zeitlich befristete Versuche durchzuführen. Neue Technologien, die das Aufladen von Batterien während der Fahrt beispielsweise durch den Einsatz von Solarpaneelen, Stromabnehmern und elektrischen Straßensystemen ermöglichen, oder die schrittweise Einführung von EMS in den Mitgliedstaaten können eine Überschreitung der höchstzulässigen Gewichte und Abmessungen in einer Testumgebung, auch in grenzüberschreitenden Abschnitten des Straßennetzes, erfordern. Daher sollte es den Mitgliedstaaten weiterhin gestattet sein, solche Versuche durchzuführen und die Kompatibilität neuer Technologien und Konzepte grenzüberschreitend zu testen. Der vorübergehende und innovative Charakter von Versuchen muss durch die Festlegung einer Höchstdauer für deren Durchführung klargestellt werden. Gleichzeitig sollte die Anzahl der Versuche mit neuen Technologien und innovativen Konzepten nicht begrenzt werden, damit Innovationen nicht behindert werden. Die Mitgliedstaaten sollten die Leistung und die Auswirkungen der Versuche mit neuen Technologien und Konzepten auf die Straßenverkehrssicherheit, die Straßeninfrastruktur und das Zusammenwirken der einzelnen Verkehrsträger sowie die Umweltauswirkungen auf das Verkehrssystem, einschließlich der Auswirkungen auf die jeweiligen Anteile der Verkehrsträger, regelmäßig überwachen und bewerten.
- (11) Die Beförderung unteilbarer Ladungen mit Fahrzeugen oder Fahrzeugkombinationen, die die höchstzulässigen Gewichte oder Abmessungen überschreiten, und die Verwendung von EMS erfordern angesichts der hierfür notwendigen zusätzlichen Sicherheitsmerkmale und geeigneten Infrastruktur, dass Aspekten wie Transparenz der relevanten Informationen, Rechtssicherheit und Harmonisierung der Genehmigungsverfahren besondere Aufmerksamkeit gewidmet wird. Es ist daher erforderlich, dass die Mitgliedstaaten ein zentrales elektronisches Informations- und Kommunikationssystem einrichten, das alle relevanten Informationen über die

betriebs- und verwaltungsbezogenen Bedingungen für die Beförderung unteilbarer Ladungen und die Verwendung von EMS in klarer und leicht zugänglicher Weise enthält. Zudem sollten die Unternehmen für die Beförderung unteilbarer Ladungen in dem betreffenden Mitgliedstaat über dieses nationale System Informationen abrufen und die Erteilung von Sondergenehmigungen in einem standardisierten Format elektronisch beantragen können.

- (12) Die künstlichen Hindernisse für die grenzüberschreitende Beförderung mit schwereren Lastkraftwagen, die in erster Linie im Fernverkehr eingesetzt werden (z. B. Fahrzeugkombinationen mit 5 und 6 Achsen), sollten auf harmonisierte Weise beseitigt werden, damit die Betriebs-, Energie- und Umwelteffizienz im Zusammenhang mit der von den Mitgliedstaaten gewährten höheren Ladekapazität, auch für den intermodalen Verkehr, schon kurzfristig genutzt werden kann. Um den Übergang zu emissionsfreier Mobilität wirksam voranzutreiben, muss die Nutzung solcher schwereren Lastkraftwagen, die mit fossilen Brennstoffen betrieben werden, ab 2035 schrittweise eingestellt werden, wenn die prognostizierte Marktdurchdringung emissionsfreier schwerer Nutzfahrzeuge deutlich auf rund 50 % der Neuzulassungen schwerer Nutzfahrzeuge angestiegen ist. Nach dem schrittweisen Ausstieg sollten schwerere Lastkraftwagen im innerstaatlichen Verkehr weiterhin zugelassen werden, während sie im grenzüberschreitenden Verkehr die in Anhang I der Richtlinie 96/53/EG festgelegten höchstzulässigen Gewichte einhalten sollten, sodass die Zulässigkeit von Mehrgewicht auf emissionsfreie Fahrzeuge und im intermodalen Verkehr eingesetzte Fahrzeuge beschränkt wird.
- (13) Der Nachweis der Übereinstimmung von Fahrzeugen mit den in der Richtlinie 96/53/EG festgelegten Werten sollte umfassende Angaben gemäß den aktualisierten Unionsvorschriften über einheitliche Verfahren und technische Spezifikationen für die Typgenehmigung von Fahrzeugen enthalten. Die Bezugnahmen auf die geltenden Unionsvorschriften sollten daher dahin gehend aktualisiert werden, dass ein spezifischer Verweis auf die Durchführungsverordnung (EU) 2021/535 der Kommission⁴² aufgenommen wird. Die Angaben, die im Nachweis der Übereinstimmung enthalten sein sollten, sollten weiter an die gemäß der Richtlinie 96/53/EG zulässigen Höchstgewichte angeglichen werden. Die Kontrolle des intermodalen Charakters einer Beförderung im Sinne des Artikels 2 kann im Verkehr ohne Container eine besondere Herausforderung darstellen. Um sicherzustellen, dass die Bestimmungen über die Zulässigkeit von Mehrgewicht für schwere Nutzfahrzeuge im intermodalen Verkehr ordnungsgemäß eingehalten werden, ist es erforderlich, dass die Unternehmen einen Nachweis für den intermodalen Charakter der Beförderung erbringen. Hierfür bieten die gemäß der Verordnung (EU) 2020/1056 des Europäischen Parlaments und des Rates⁴³ eingerichteten Plattformen für digitale Verkehrsdaten (im Folgenden „eFTI-Plattformen“) ein geeignetes Instrument, da sie darauf ausgelegt sind, die in den Artikeln 3 und 7 der Richtlinie 92/106/EWG festgelegten gesetzlichen Informationsanforderungen

⁴² Durchführungsverordnung (EU) 2021/535 der Kommission vom 31. März 2021 mit Durchführungsbestimmungen zur Verordnung (EU) 2019/2144 des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich einheitlicher Verfahren und technischer Spezifikationen für die Typgenehmigung von Fahrzeugen sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge im Hinblick auf ihre allgemeinen Baumerkmale und ihre Sicherheit (ABl. L 117 vom 6.4.2021, S. 1).

⁴³ Verordnung (EU) 2020/1056 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Juli 2020 über elektronische Frachtbeförderungsinformationen (ABl. L 249 vom 31.7.2020, S. 33).

aufzunehmen. Daher sollte für die Bereitstellung relevanter Beförderungsinformationen über die für die Frachtbeförderung verwendeten Verkehrsträger die Nutzung einer eFTI-Plattform verbindlich vorgeschrieben werden.

- (14) Fahrzeugtransporter mit offenem Aufbau haben nur ein sehr begrenztes Potenzial, ihren Energieverbrauch durch verbesserte Aerodynamik zu senken. Unterschiedliche nationale Vorschriften über den Ladungsüberhang auf Fahrzeugtransportern führen zu Wettbewerbsverzerrungen und schränken deren Potenzial zur Erhöhung der betrieblichen Effizienz und der Energieeffizienz im grenzüberschreitenden Verkehr erheblich ein. Um dieses Potenzial tatsächlich ausschöpfen zu können, ist es notwendig, die Vorschriften für den Ladungsüberhang auf Fahrzeugtransportern mit offenem Aufbau zu harmonisieren.
- (15) Nach und nach kommen immer mehr schwere Nutzfahrzeuge mit verlängerten Führerhäusern und emissionsfreien Antriebssystemen auf den Markt. Der Einsatz emissionsfreier Antriebssysteme erfordert je nach Technologie zusätzlichen Platz, der nicht auf Kosten der tatsächlichen Ladung des Fahrzeugs gehen sollte, damit der emissionsfreie Straßenverkehrssektor wirtschaftlich nicht benachteiligt wird. Daher sollte klargestellt werden, dass die für verlängerte Führerhäuser vorgesehenen Höchstlängen so weit überschritten werden können, dass sie den für emissionsfreie Technologien wie Batterien und Wasserstofftanks benötigten Platz bieten, sofern Sicherheit, Effizienz und Komfort von aerodynamischen Führerhäusern nicht gefährdet werden.
- (16) Ebenso wenig wie in Bezug auf den Bedarf an zusätzlichem Platz sind die derzeitigen Normen geeignet, das Mehrgewicht emissionsfreier schwerer Nutzfahrzeuge, insbesondere im Fernverkehr, zu berücksichtigen. Zusätzliches Gewicht und zusätzliche Achslast müssen sowohl für emissionsfreie Fahrzeugkombinationen als auch für die in der Union am stärksten verbreiteten Personenkraftwagen berücksichtigt werden. Leichtere Technologien und bessere Aerodynamik werden den Einsatz emissionsfreier Antriebssysteme durch einen geringeren Energieverbrauch effizienter machen (z. B. um eine größere Reichweite und eine längere Lebensdauer der Batterien zu ermöglichen). Um zusätzliche Anreize für den Einsatz emissionsfreier schwerer Nutzfahrzeuge zu schaffen und die technologische Entwicklung sowie die Ausrüstung von Fahrzeugen mit verbesserter Aerodynamik zu fördern, sollte die Zulässigkeit von Mehrgewicht daher vom Gewicht der emissionsfreien Technologie abgekoppelt werden.
- (17) Eine wirksame, effiziente und kohärente Durchsetzung der Vorschriften ist von größter Bedeutung, um einen unverfälschten Wettbewerb zwischen den Unternehmen zu gewährleisten und Risiken für die Straßenverkehrssicherheit und die Straßeninfrastruktur auszuräumen, die von Fahrzeugen ausgehen, die rechtswidrig die geltenden Gewichte oder Abmessungen überschreiten. Die Mitgliedstaaten sollten für gezieltere straßenseitige Gewichtskontrollen von Fahrzeugen, gegebenenfalls durch den Einsatz von in die Straßeninfrastruktur integrierten automatischen Systemen, die Einführung solcher Systeme zumindest im transeuropäischen Straßenverkehrsnetz sicherstellen. Darüber hinaus sollte im Interesse der zuverlässigen und kohärenten Durchsetzung in der gesamten Union das verbindliche Mindestniveau der von den Mitgliedstaaten durchzuführenden Kontrollen im Verhältnis zum Verkehrsaufkommen der unter diese Richtlinie fallenden Fahrzeuge in ihrem Hoheitsgebiet festgelegt werden, einschließlich einer angemessenen Anzahl von Kontrollen in den Nachtstunden.

- (18) Um die Durchsetzung und Überwachung des Verkehrs von schweren Nutzfahrzeugen auf den Straßen der Union weiter zu verstärken, Staus zu verringern, die Straßenverkehrssicherheit zu erhöhen, das Risiko von Infrastrukturschäden zu senken und einen nachhaltigen Verkehr zu fördern, sollten die Mitgliedstaaten ermutigt werden, intelligente Zugangsregelungen einzuführen, die die Einhaltung der Vorschriften über die höchstzulässigen Gewichte und Abmessungen gewährleisten. Bei der Einführung solcher Regelungen sollten die Mitgliedstaaten gemeinsame Mindestanforderungen anwenden, um die Harmonisierung und Interoperabilität in der gesamten EU zu gewährleisten, insbesondere in Bezug auf die Zugänglichkeit und das Format der auszutauschenden relevanten Daten. Die Regelungen sollten dazu beitragen, dass das richtige Fahrzeug mit der richtigen Ladung auf der richtigen Straße und zur richtigen Zeit betrieben wird, um die Auswirkungen auf die Umwelt, die Infrastruktur, die menschliche Gesundheit, die Sicherheit und die Gesellschaft möglichst gering zu halten. Dabei sollten fortschrittliche intelligente Verkehrssysteme wie die Kommunikation zwischen Fahrzeug und Infrastruktur, die Kommunikation zwischen Fahrzeugen und Netzen, die gemeinsame Nutzung von Echtzeitdaten und die Fernüberwachung genutzt werden, um einen sicheren und reibungslosen Verkehr schwerer Nutzfahrzeuge zu gewährleisten, ohne dass dies zu unverhältnismäßigen oder diskriminierenden Verkehrsbeschränkungen zu führt.
- (19) Um das Wachstum des multimodalen Verkehrssystems zu fördern, sollte der Containerverkehr weiter erleichtert werden, indem Straßenfahrzeugen für die Beförderung von Großvolumencontainern zusätzliche Höhe erlaubt wird.
- (20) Das Europäische Parlament und der Rat sollten regelmäßig über die Ergebnisse der von den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten durchgeführten Kontrollen der Einhaltung sowie über die Einführung und Nutzung von Durchsetzungsinstrumenten und Überwachungssystemen, insbesondere im Zusammenhang mit der Bewertung der Auswirkungen des Einsatzes schwererer und/oder längerer Fahrzeuge, einschließlich modularer Fahrzeugkombinationen, auf den Betrieb, die Sicherheit und die Umwelt, unterrichtet werden. Diese von den Mitgliedstaaten bereitgestellten Informationen sollten es der Kommission ermöglichen, die Marktentwicklungen und die Einhaltung der Richtlinie 96/53/EG zu überwachen. Um den Mitgliedstaaten die Übermittlung der erforderlichen Informationen an die Kommission zu erleichtern und die Einheitlichkeit und Vergleichbarkeit der Daten zu gewährleisten sowie die Einhaltung zu überwachen und die Gesamtleistung der Richtlinie 96/53/EG bewerten zu können, ist es wünschenswert, dass die Kommission ein einheitliches benutzerfreundliches Berichtsformat festlegt.
- (21) Um eine rasche Reaktion des Straßenverkehrssektors auf Krisen wie Naturkatastrophen, Pandemien, militärische Konflikte oder Infrastrukturausfälle zu ermöglichen, muss zur Gewährleistung einer kontinuierlichen Versorgung mit den erforderlichen Gütern und Dienstleistungen in die Richtlinie 96/53/EG eine Notfallklausel aufgenommen werden, die den Verkehr schwerer Nutzfahrzeuge, die die höchstzulässigen Gewichte und/oder Abmessungen überschreiten, vorübergehend ermöglicht. Eine solche Ausnahmeklausel sollte nur angewandt werden, wenn dies im öffentlichen Interesse erforderlich ist und die Straßenverkehrssicherheit dadurch nicht gefährdet wird.
- (22) Um sicherzustellen, dass die von den Mitgliedstaaten einzurichtenden Überwachungssysteme für die Bewertung der Auswirkungen von EMS und Versuchen den harmonisierten Mindestanforderungen entsprechen, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise

der Europäischen Union Rechtsakte zur Ergänzung der Richtlinie 96/53/EG im Hinblick auf die Festlegung der von diesen Überwachungssystemen bereitzustellenden Mindestdatensätze und/oder Leistungsindikatoren zu erlassen. Es ist von besonderer Bedeutung, dass die Kommission im Zuge ihrer Vorbereitungsarbeit angemessene Konsultationen, auch auf Sachverständigenebene, durchführt, die mit den in der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 13. April 2016 über bessere Rechtsetzung⁴⁴ niedergelegten Grundsätzen in Einklang stehen. Um insbesondere für eine gleichberechtigte Beteiligung an der Vorbereitung delegierter Rechtsakte zu sorgen, erhalten das Europäische Parlament und der Rat alle Dokumente zur gleichen Zeit wie die Sachverständigen der Mitgliedstaaten, und ihre Sachverständigen haben systematisch Zugang zu den Sitzungen der Sachverständigengruppen der Kommission, die mit der Vorbereitung der delegierten Rechtsakte befasst sind.

- (23) Im Sinne einheitlicher Bedingungen für die Durchführung dieser Richtlinie sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse für die Festlegung eines gemeinsamen Standardantragsformulars und die Harmonisierung von Vorschriften und Verfahren für die Erteilung nationaler Genehmigungen oder die Vereinbarung vergleichbarer Bedingungen für Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen, die die höchstzulässigen Gewichte und/oder Abmessungen überschreiten und für die Beförderung unteilbarer Ladungen bestimmt sind, sowie für die Festlegung eines einheitlichen Meldeformats, für die Meldepflichten der Mitgliedstaaten und die Gewährung vorübergehender Ausnahmen von der Anwendung der im grenzüberschreitenden Verkehr zwischen Mitgliedstaaten, die von einer Krise betroffen sind, verwendeten Gewichts- und Abmessungsgrenzen übertragen werden. Diese Befugnisse sollten im Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates⁴⁵ ausgeübt werden.
- (24) Angesichts der zahlreichen Änderungen des Anhangs I der Richtlinie 96/53/EG in Bezug auf die Notwendigkeit, zusätzliche Anreize für die Einführung emissionsfreier schwerer Nutzfahrzeuge zu schaffen, das Höchstgewicht von Kraftfahrzeugen mit fünf Achsen zu harmonisieren und den intermodalen Verkehr zu fördern, ist es aus Gründen der Klarheit angezeigt, diesen zu ersetzen.
- (25) Um die gemäß der Richtlinie 96/53/EG angeforderten Informationen in den Anwendungsbereich der Verordnung (EU) 2020/1056 aufzunehmen, muss die genannte Verordnung geändert werden.
- (26) Da die Ziele dieser Richtlinie, nämlich die Gewährleistung der Straßenverkehrssicherheit, die Förderung eines nachhaltigen und effizienten Verkehrs und die Förderung des Funktionierens des Binnenmarkts, von den Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden können, sondern vielmehr wegen des grenzüberschreitenden Charakters des Straßenverkehrs und der Probleme, die mit dieser Richtlinie angegangen werden sollen, auf Unionsebene besser zu verwirklichen sind, kann die Union im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags über die Europäische Union niedergelegten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Richtlinie nicht über das für die Verwirklichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus.

⁴⁴ ABl. L 123 vom 12.5.2016, S. 1.

⁴⁵ 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).

- (27) Gemäß der Gemeinsamen Politischen Erklärung vom 28. September 2011 der Mitgliedstaaten und der Kommission zu erläuternden Dokumenten⁴⁶ haben sich die Mitgliedstaaten verpflichtet, in begründeten Fällen zusätzlich zur Mitteilung ihrer Umsetzungsmaßnahmen ein oder mehrere Dokumente zu übermitteln, in denen der Zusammenhang zwischen den Bestandteilen einer Richtlinie und den entsprechenden Teilen nationaler Umsetzungsinstrumente erläutert wird. Bei dieser Richtlinie hält der Gesetzgeber die Übermittlung derartiger Dokumente für gerechtfertigt.
- (28) Die Richtlinie 96/53/EG sollte daher entsprechend geändert werden —
HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

Änderung der Richtlinie 96/53/EG

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

1. Artikel 1 wird wie folgt geändert:
 - a) Absatz 1 Buchstabe a erhält folgende Fassung:

„a) die Abmessungen der Kraftfahrzeuge der Klassen M₂ und M₃ und ihrer Kraftfahrzeuganhänger der Klasse O sowie der Kraftfahrzeuge der Klassen N₂ und N₃ und ihrer Kraftfahrzeuganhänger der Klassen O₃ und O₄ im Sinne des Artikels 4 der Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates*“
 - b) Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„(2) Alle in Anhang I angegebenen Werte für die Gewichte gelten als Verkehrsnormen und betreffen daher die Beladungsbedingungen und nicht die Produktionsnormen, die in der Verordnung (EU) 2019/2144 des Europäischen Parlaments und des Rates** festgelegt sind.

* Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Mai 2018 über die Genehmigung und die Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge, zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 715/2007 und (EG) Nr. 595/2009 und zur Aufhebung der Richtlinie 2007/46/EG (ABl. L 151 vom 14.6.2018, S. 1).

** Verordnung (EU) 2019/2144 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. November 2019 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge im Hinblick auf ihre allgemeine Sicherheit und den Schutz der Fahrzeuginsassen und von ungeschützten Verkehrsteilnehmern, zur Änderung der Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 78/2009, (EG) Nr. 79/2009 und (EG) Nr. 661/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates sowie der Verordnungen (EG) Nr. 631/2009, (EU) Nr. 406/2010, (EU) Nr. 672/2010, (EU) Nr. 1003/2010, (EU) Nr. 1005/2010, (EU) Nr. 1008/2010, (EU) Nr. 1009/2010, (EU) Nr. 19/2011, (EU) Nr. 109/2011, (EU)

⁴⁶

ABl. C 369 vom 17.12.2011, S. 14.

Nr. 458/2011, (EU) Nr. 65/2012, (EU) Nr. 130/2012, (EU) Nr. 347/2012, (EU) Nr. 351/2012, (EU) Nr. 1230/2012 und (EU) 2015/166 der Kommission (ABl. L 325 vom 16.12.2019, S. 1).“

2. Artikel 2 wird wie folgt geändert:

a) im zweiten Gedankenstrich erhält die Begriffsbestimmung für „Anhänger“ folgende Fassung:

„— ‚Anhänger‘ ein Fahrzeug gemäß der Begriffsbestimmung in Artikel 3 Nummer 17 der Verordnung (EU) 2018/858.“

b) im dritten Gedankenstrich erhält die Begriffsbestimmung für „Sattelanhänger“ folgende Fassung:

„— ‚Sattelanhänger‘ ein Fahrzeug gemäß der Begriffsbestimmung in Artikel 3 Nummer 33 der Verordnung (EU) 2018/858.“

c) nach der Begriffsbestimmung für „Fahrzeugkombination“ wird folgende Begriffsbestimmung eingefügt:

„— ‚Europäisches Modulares System‘ ein(e) mit einem oder mehreren Anhängern oder Sattelanhängern verbundene(s) Kraftfahrzeug oder Fahrzeugkombination, bei dem/der die Gesamtkombination die höchstzulässige Länge überschreitet und die in Anhang I festgelegten höchstzulässigen Gewichte überschreiten kann und das Kraftfahrzeug, der/die Anhänger und der/die Sattelanhänger die in Anhang I festgelegten Gewichte oder Abmessungen einzeln jeweils nicht überschreiten;“

d) nach der Begriffsbestimmung für „klimatisiertes Fahrzeug“ wird folgende Begriffsbestimmung eingefügt:

„— ‚Fahrzeugtransporter‘ eine Fahrzeugkombination, die für die Beförderung anderer Fahrzeuge konstruiert oder dauerhaft angepasst ist;“

e) im vierzehnten Gedankenstrich erhält die Begriffsbestimmung für „Fahrzeug mit alternativem Antrieb“ folgende Fassung:

„— ‚Fahrzeug mit alternativem Antrieb‘ ein Kraftfahrzeug, das ganz mit einem alternativen Kraftstoff angetrieben wird und nach dem Rahmen der Verordnung (EU) 2018/858 genehmigt wurde;“

f) im fünfzehnten Gedankenstrich erhält die Begriffsbestimmung für „intermodaler Beförderungsvorgang“ unter Buchstabe a folgende Fassung:

„a) Beförderungsvorgänge des kombinierten Verkehrs im Sinne des Artikels 1 der Richtlinie 92/106/EWG des Rates* oder

* 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).“

g) nach der Begriffsbestimmung für „Spediteur“ wird folgende Begriffsbestimmung eingefügt:

„— ‚eFTI-Plattform‘ eine gemäß der Verordnung (EU) 2020/1056 des Europäischen Parlaments und des Rates* eingerichtete Plattform für Frachtbeförderungsinformationen;

* Verordnung (EU) 2020/1056 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Juli 2020 über elektronische Frachtbeförderungsinformationen (ABl. L 249 vom 31.7.2020, S. 33).“

h) Unterabsatz 2 erhält folgende Fassung:

„Alle in Anhang I aufgeführten höchstzulässigen Abmessungen werden mit den entsprechenden für das betreffende Fahrzeug angegebenen Werten in dem gemäß Anhang I der Durchführungsverordnung (EU) 2020/683 der Kommission* erstellten Beschreibungsbogen zur EU-Gesamtfahrzeug-Typgenehmigung abgeglichen, wobei keine Toleranz nach oben gestattet ist.

* Durchführungsverordnung (EU) 2020/683 der Kommission vom 15. April 2020 zur Durchführung der Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der administrativen Anforderungen für die Genehmigung und Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge (ABl. L 163 vom 26.5.2020, S. 1).“

3. Artikel 4 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 wird folgender Buchstabe c angefügt:

„c) den normalen Verkehr von Fahrzeugen oder Fahrzeugkombinationen für die grenzüberschreitende Güter- oder Personenbeförderung, die den Merkmalen des Anhangs I nicht entsprechen.“

b) Die Absätze 3 und 4 erhalten folgende Fassung:

„(3) Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen dürfen nur dann die Höchstgewichte und/oder -abmessungen überschreiten und für den Verkehr zugelassen werden, wenn sie unteilbare Ladungen befördern oder für deren Beförderung bestimmt sind und sofern von den zuständigen Behörden eine Sondergenehmigung erteilt wurde oder mit diesen Behörden im Einzelfall vergleichbare Bedingungen vereinbart wurden.

Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass das Verfahren zur Erlangung von Genehmigungen oder für die Vereinbarung vergleichbarer Bedingungen für die Beförderung unteilbarer Ladungen reibungslos, effizient und diskriminierungsfrei ist, indem der Verwaltungsaufwand möglichst gering gehalten wird und unnötige Verzögerungen vermieden werden.

Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass Genehmigungen oder vergleichbare Bedingungen für die Beförderung unteilbarer Ladungen unter verhältnismäßigen und diskriminierungsfreien Bedingungen erteilt bzw. vereinbart werden. Die Mitgliedstaaten arbeiten insbesondere bei der Vermeidung unterschiedlichster Fahrzeugkennzeichnungen und -signalisierungen und bei der Bevorzugung von Piktogrammen anstelle von Text zusammen. Die Mitgliedstaaten dürfen in Bezug auf die Beförderung unteilbarer Ladungen keine Sprachanforderungen auferlegen.

(4) Die Mitgliedstaaten dürfen für bestimmte Beförderungen im innerstaatlichen Verkehr, die den internationalen Wettbewerb im Bereich des Verkehrs nicht maßgeblich beeinträchtigen, Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen für den Verkehr in ihrem Hoheitsgebiet auch dann zulassen, wenn deren Abmessungen von den Werten des Anhangs I Nummern 1.1, 1.2, 1.4 bis 1.8, 4.2 und 4.4 abweichen.

Es wird davon ausgegangen, dass Verkehrstätigkeiten den internationalen Wettbewerb im Bereich des Verkehrs nicht maßgeblich beeinträchtigen, wenn eine der folgenden Bedingungen erfüllt ist:

- a) Die Verkehrstätigkeiten werden im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats mit Spezialfahrzeugen oder -fahrzeugkombinationen unter Gegebenheiten durchgeführt, für die normalerweise keine Fahrzeuge aus anderen Mitgliedstaaten eingesetzt werden, z. B. Tätigkeiten in der Holzgewinnung und Forstwirtschaft.
- b) Der Mitgliedstaat, der in seinem Hoheitsgebiet Beförderungen durch Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen gestattet, die von den in Anhang I festgelegten Abmessungen abweichen, gestattet auch den Verkehr von Europäischen Modulen Systemen gemäß Absatz 4a, damit zumindest die in diesem Mitgliedstaat erlaubte Ladelänge erreicht werden kann und für jeden Unternehmer gleiche Wettbewerbsbedingungen gegeben sind.“

c) Folgender Absatz 4a wird eingefügt:

„(4a) Die Mitgliedstaaten dürfen zulassen, dass Europäische Modulare Systeme im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr in ihrem Hoheitsgebiet unter Einhaltung aller folgenden Bedingungen verkehren:

- a) Die Mitgliedstaaten machen die Informationen über die höchstzulässigen Gewichte und Abmessungen, die für den Verkehr von Europäischen Modulen Systemen in ihrem Hoheitsgebiet gelten, in zugänglicher und transparenter Weise öffentlich verfügbar.
- b) Die Mitgliedstaaten machen die Informationen über den Teil ihres Straßennetzes, in dem Europäische Modulare Systeme verkehren können, in zugänglicher und transparenter Weise öffentlich verfügbar.
- c) Die Mitgliedstaaten gewährleisten die Anbindung des Teils des Netzes, in dem Europäische Modulare Systeme verkehren können, an das Straßennetz benachbarter Mitgliedstaaten, die ebenfalls den Verkehr von Europäischen Modulen Systemen zulassen, um den grenzüberschreitenden Verkehr zu ermöglichen.
- d) Die Mitgliedstaaten richten ein Überwachungssystem ein und bewerten die Auswirkungen der Europäischen Modulen Systeme auf die Straßenverkehrssicherheit, die Straßeninfrastruktur und das Zusammenwirken der einzelnen Verkehrsträger sowie die Umweltauswirkungen der Europäischen Modulen Systeme auf das Verkehrssystem, einschließlich der Auswirkungen auf die Aufteilung auf die jeweiligen Verkehrsträger.

Lässt ein Mitgliedstaat es gemäß diesem Absatz zu, dass Europäische Modulare Systeme im innerstaatlichen Verkehr eingesetzt werden, so darf er den Einsatz Europäischer Moduler Systeme im grenzüberschreitenden Verkehr in seinem Hoheitsgebiet weder verweigern noch verbieten, sofern diese Systeme die für Europäische Modulare Systeme im innerstaatlichen Verkehr festgelegten höchstzulässigen Gewichte und Abmessungen nicht überschreiten.

Die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission, wenn sie den Verkehr von Europäischen Modulen Systemen in ihrem Hoheitsgebiet zulassen.“

d) Absatz 5 erhält folgende Fassung:

„(5) Die Mitgliedstaaten dürfen für einen begrenzten Zeitraum Versuche mit Fahrzeugen oder Fahrzeugkombinationen zulassen, die auf neuen Technologien oder neuen Konzepten beruhen und die Anforderungen dieser Richtlinie nicht einhalten können. Diese Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen dürfen während des Versuchszeitraums für bestimmte innerstaatliche oder grenzüberschreitende Beförderungen eingesetzt werden. Versuche mit Europäischen Modulen Systemen sind für eine Dauer von höchstens fünf Jahre zulässig. Die Anzahl der Versuche ist nicht begrenzt. Die Mitgliedstaaten unterrichten hiervon die Kommission.

Die Mitgliedstaaten richten ein Überwachungssystem ein und bewerten die Auswirkungen der Versuche nach Unterabsatz 1 auf die Straßenverkehrssicherheit, die Straßeninfrastruktur und das Zusammenwirken der Verkehrsträger sowie die Umweltauswirkungen für das Verkehrssystem, einschließlich der Auswirkungen auf die Aufteilung auf die jeweiligen Verkehrsträger.“

e) Folgender Absatz 5a wird eingefügt:

„(5a) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 10h delegierte Rechtsakte zur Ergänzung dieser Richtlinie zu erlassen und darin die Mindestdatensätze und Leistungsindikatoren festzulegen, die von den Mitgliedstaaten gemäß Absatz 4a Buchstabe d und Absatz 5 eingerichteten Überwachungssystemen bereitzustellen sind.“

f) Absatz 7 wird gestrichen.

4. Die folgenden Artikel 4a und 4b werden eingefügt:

„Artikel 4a

(1) Die Mitgliedstaaten richten ein elektronisches Informations- und Kommunikationssystem mit mindestens den folgenden Funktionen einer zentralen Anlaufstelle ein und verwalten dieses:

- a) eine einzige nationale Eingabestelle, über die die Antragsteller ihren Antrag auf eine Sondergenehmigung oder eine vergleichbare Bedingung gemäß Artikel 4 Absatz 3 in einem standardisierten Format stellen;
- b) eine einzige nationale Zugangsstelle, über die die Antragsteller in klarer, zugänglicher und transparenter Weise Informationen zu den Anforderungen für die Beantragung von Sondergenehmigungen oder vergleichbaren Bedingungen gemäß Artikel 4 Absatz 3 sowie über die Angaben erhalten, die sie für die Planung ihrer Strecke benötigen;
- c) gegebenenfalls einen einzigen nationalen Zugangspunkt für die Betreiber Europäischer Modularer Systeme zu den in Artikel 4 Absatz 4a Buchstaben a und b genannten Informationen.

(2) Die Kommission kann Durchführungsrechtsakte zur Festlegung eines gemeinsamen Standardantragsformulars und zur Harmonisierung der Vorschriften und Verfahren für die Ausstellung nationaler Genehmigungen oder Vereinbarung vergleichbarer Bedingungen gemäß Absatz 1 dieses Artikels und Artikel 4 Absatz 3 erlassen. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem Prüfverfahren gemäß Artikel 10i Absatz 2 erlassen.

Artikel 4b

(1) Lässt ein Mitgliedstaat gemäß Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe a den Verkehr von Fahrzeugkombinationen mit einem Höchstgewicht, das die in Anhang I Nummern 2.2.1 oder 2.2.2 festgelegten Grenzwerte überschreitet, in seinem Hoheitsgebiet zu, so darf er den Einsatz dieser Fahrzeugkombinationen, die den für den innerstaatlichen Güterverkehr festgelegten Gewichtswerten entsprechen, im grenzüberschreitenden Verkehr in seinem Hoheitsgebiet weder verweigern noch verbieten, sofern das zulässige Höchstgewicht dieser Fahrzeugkombinationen 44 Tonnen nicht übersteigt.

(2) Abweichend von Absatz 1 kann die in Absatz 1 festgelegte Obergrenze von 44 Tonnen Gewicht überschritten werden, wenn der Mitgliedstaat höhere Gewichtswerte für diese Fahrzeugkombinationen zulässt, wenn sie an einer intermodalen Beförderung beteiligt sind.

(3) Angesichts des erwarteten Anstiegs der Verbreitung emissionsfreier Fahrzeuge gilt dieser Artikel bis zum 31. Dezember 2034.“

5. Artikel 6 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass die in Artikel 1 genannten Fahrzeuge, die mit dieser Richtlinie übereinstimmen, mit einem der nachfolgend genannten Nachweise versehen sind:

a) einer Kombination aus den folgenden beiden Schildern:

- i) dem ‚gesetzlich vorgeschriebenen Fabrik Schild‘, das gemäß Anhang II der Durchführungsverordnung (EU) 2021/535 der Kommission* erstellt und angebracht wird,
- ii) dem dem Anhang III der vorliegenden Richtlinie entsprechenden und gemäß Anhang II der Durchführungsverordnung (EU) 2021/535 erstellten und angebrachten Abmessungsschild;

b) einem einzigen, gemäß Anhang II der Durchführungsverordnung (EU) 2021/535 erstellten und angebrachten Schild, das die Angaben der beiden unter Buchstabe a genannten Schilder enthält;

c) einem einzigen Dokument, das von der zuständigen Behörde des Mitgliedstaats ausgestellt wird, in dem das Fahrzeug zugelassen oder in Betrieb genommen wurde. Dieses Dokument muss die gleichen Rubriken und die gleichen Angaben wie die unter Buchstabe a genannten Schilder aufweisen. Es muss an einer für die Kontrolle leicht zugänglichen und gut geschützten Stelle mitgeführt werden.

* Durchführungsverordnung (EU) 2021/535 der Kommission vom 31. März 2021 mit Durchführungsbestimmungen zur Verordnung (EU) 2019/2144 des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich einheitlicher Verfahren und technischer Spezifikationen für die Typgenehmigung von Fahrzeugen sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge im Hinblick auf ihre allgemeinen Baumerkmale und ihre Sicherheit (ABl. L 117 vom 6.4.2021, S. 1).“

b) Absatz 5 erhält folgende Fassung:

„(5) In der mittleren Spalte des Nachweises über die Konformität der Gewichte werden gegebenenfalls die für das betreffende Fahrzeug geltenden Gewichtsstandards der Union aufgeführt.“

c) Folgender Absatz 7 wird angefügt:

„(7) Damit ein Beförderungsvorgang als intermodaler Beförderungsvorgang im Sinne dieser Richtlinie gilt, stellt der Spediteur oder, falls es sich nicht um den Spediteur handelt, das Unternehmen, das den intermodalen Beförderungsvorgang organisiert, sicher, dass die in den Artikeln 3 und 7 der Richtlinie 92/106/EWG genannten Dokumente gemäß der Verordnung (EU) 2020/1056 erfasst und auf einer eFTI-Plattform bereitgestellt werden. Diese Angaben müssen den zuständigen Behörden auf derselben eFTI-Plattform zur Verfügung gestellt werden, auf der die Verkehrsinformationen gemäß der Verordnung (EU) 2020/1056 erfasst wurden.“

6. Artikel 8b wird wie folgt geändert:

a) Die Absätze 1 und 2 erhalten folgende Fassung:

„(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 Verordnung (EU) 2018/858 erfüllen, die in Anhang I Nummer 1.1 der vorliegenden Richtlinie 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 der vorliegenden Richtlinie genügen, wobei eine Überschreitung der höchstzulässigen Längen nicht zu einer größeren Ladelänge dieser Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen führen darf.

(2) Bevor die in Absatz 1 genannten aerodynamischen Luftleiteinrichtungen in Verkehr gebracht werden, müssen sie gemäß den Vorschriften der Typgenehmigung im Rahmen der Verordnung (EU) 2018/858 und der Durchführungsverordnung (EU) 2021/535 typgenehmigt werden.“

b) Absatz 5 wird gestrichen.

7. Folgender Artikel 8c wird eingefügt:

„Artikel 8c

Fahrzeugtransporter mit offenem Aufbau dürfen in beladenem Zustand unter Verwendung zugelassener Ladestützen die in Anhang I Nummer 1.1 festgelegten höchstzulässigen Längen bis zu einer Gesamtlänge von 20,75 m überschreiten.

Überhang oder Ladestützen von Fahrzeugtransportern dürfen nicht über die Ladung hinausragen. Die Ladung darf nach vorn über das Zugfahrzeug bis zu 0,5 m hinausragen, sofern die erste Achse des beförderten Fahrzeugs auf dem Anhängeraufbau ruht. Die Ladung darf nach hinten bis zu 1,5 m hinausragen, sofern die letzte Achse des beförderten Fahrzeugs auf dem Anhängeraufbau ruht.“

8. Artikel 9a wird wie folgt geändert:

a) Die Absätze 1 und 2 erhalten folgende Fassung:

„(1) Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen, die der Verordnung (EU) 2018/858 entsprechen, dürfen die in Anhang I Nummer 1.1 der vorliegenden Richtlinie festgelegten höchstzulässigen Längen überschreiten, sofern ihr Führerhaus eine verbesserte Aerodynamik und Energieeffizienz sowie größere Sicherheit bietet. Jede nach diesem Artikel zulässige Überschreitung der höchstzulässigen Länge kann auch dem Einbau emissionsfreier Technologien dienen. Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen, die mit solchen Führerhäusern ausgestattet sind, müssen Anhang I Nummer 1.5 der vorliegenden Richtlinie genügen, wobei Überschreitungen der höchstzulässigen Längen nicht zu einem größeren Ladevermögen dieser Fahrzeuge führen dürfen.

(2) Bevor die in Absatz 1 genannten Fahrzeuge in Verkehr gebracht werden, müssen sie gemäß den Vorschriften der Typgenehmigung im Rahmen der Verordnung (EU) 2018/858 und der Durchführungsverordnung (EU) 2021/535 typgenehmigt werden.“

b) Absatz 3 wird gestrichen;

9. Artikel 10b erhält folgende Fassung:

„Artikel 10b

(1) Die höchstzulässigen Gewichte und Achslasten von Fahrzeugen mit alternativem Antrieb oder emissionsfreien Fahrzeugen entsprechen denen, die in Anhang I Nummern 2.2, 2.3, 2.4, 3.4.2, und 3.4.3 festgelegt sind.

Das durch den alternativen Antrieb von Fahrzeugen, bei denen es sich nicht um emissionsfreie Fahrzeuge handelt, bedingte Mehrgewicht ist der vom Hersteller im Rahmen der Genehmigung des fraglichen Fahrzeugs vorgelegten Dokumentation zu entnehmen. Dieses 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 die vorliegende Richtlinie durch eine Aktualisierung der Liste der in Artikel 2 genannten alternativen Kraftstoffe zu ergänzen, die ein Mehrgewicht bedingen. Es ist besonders wichtig, dass die Kommission ihrer üblichen Praxis folgt und vor dem Erlass dieser delegierten Rechtsakte Konsultationen mit Sachverständigen, auch mit Sachverständigen der Mitgliedstaaten, durchführt.“

(2) Die in Anhang I Nummer 1.1 für emissionsfreie Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen, die emissionsfreie Fahrzeuge umfassen, festgelegten höchstzulässigen Längen können um die für den Anbau emissionsfreier Technologie erforderliche zusätzliche Länge, jedoch um höchstens 90 cm überschritten werden. Solche emissionsfreien Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen müssen Anhang I Nummern 1.5 und 1.5a der vorliegenden Richtlinie genügen, wobei eine Überschreitung der höchstzulässigen Längen nicht zu einer größeren Ladelänge dieser Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen führen darf, um die Kompatibilität von Anhängern und Sattelanhängern mit den Anforderungen für intermodale Beförderungen zu gewährleisten.

Die zusätzliche Länge, die für emissionsfreie Fahrzeuge erforderlich ist, ist der vom Hersteller im Rahmen der Genehmigung des betreffenden Fahrzeugs vorgelegten Dokumentation zu entnehmen. Diese zusätzliche Länge ist in dem gemäß Artikel 6 geforderten amtlichen Nachweis anzugeben.“

10. Artikel 10c erhält folgende Fassung:

11. „Artikel 10c

12. Die in Anhang I Nummer 1.1 — gegebenenfalls vorbehaltlich des Artikels 9a Absatz 1 und des Artikels 10b Absatz 2 — festgelegten höchstzulässigen Längen 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, sofern der auf der Straße erfolgende Transport des betreffenden Containers oder Wechselaufbaus Teil einer intermodalen Beförderung ist.“

13. Artikel 10d wird wie folgt geändert:

a) Die Absätze 1 und 2 erhalten folgende Fassung:

„(1) Die Mitgliedstaaten ergreifen spezifische Maßnahmen, um die in Betrieb befindlichen Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen zu identifizieren, die mutmaßlich das höchstzulässige Gewicht überschritten haben und die daher von den zuständigen Behörden überprüft werden sollten, damit die Einhaltung der Anforderungen dieser Richtlinie sichergestellt ist. Diese Maßnahmen können mithilfe von in die Straßeninfrastrukturen integrierten automatischen Systemen oder mithilfe von bordeigenen Wiegesystemen erfolgen, die in Einklang mit Absatz 4 in Fahrzeugen installiert sind.

Entscheidet sich ein Mitgliedstaat für die Einrichtung von in die Straßeninfrastruktur integrierten automatischen Systemen, stellt er sicher, dass solche Systeme zumindest im transeuropäischen Straßenverkehrsnetz gemäß der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013* eingeführt werden.

Ein Mitgliedstaat darf bei in einem anderen Mitgliedstaat zugelassenen Fahrzeugen oder Fahrzeugkombinationen den Einbau von bordeigenen Wiegesystemen nicht vorschreiben.

Unbeschadet des Unionsrechts und des nationalen Rechts 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, müssen sie nicht zertifiziert sein.

(2) Jeder Mitgliedstaat führt in seinem Hoheitsgebiet in jedem Kalenderjahr mindestens sechs Kontrollen je eine Million Fahrzeugkilometer durch, die von Fahrzeugen oder Fahrzeugkombinationen, die für die Güterbeförderung verwendet werden und in den Anwendungsbereich der vorliegenden Richtlinie fallen, zurückgelegt werden, unabhängig davon, in welchem Land diese Fahrzeuge zugelassen sind oder in welchem Land diese Fahrzeuge in Betrieb genommen wurden. Die Konformitätskontrollen umfassen eine geeignete Anzahl von nachts durchgeführten Kontrollen.

* Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2013 über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes und zur Aufhebung des Beschlusses Nr. 661/2010/EU (ABl. L 348 vom 20.12.2013, S. 1).“

- b) Absatz 5 Unterabsatz 1 erhält folgende Fassung:
 - c) „(5) Die Kommission erlässt Durchführungsrechtsakte, in denen die Einzelheiten zur Schaffung einheitlicher Bedingungen für die Durchführung der Interoperabilitäts- und Kompatibilitätsvorschriften gemäß Absatz 4 festgelegt werden.“
14. Folgender Artikel 10da wird eingefügt:

„Artikel 10da

(1) Die Mitgliedstaaten können in ihrem Hoheitsgebiet intelligente Zugangsregelungen (Intelligent Access Policy – IAP) einführen, um den Zugang schwerer Nutzfahrzeuge zu bestimmten Straßen oder Gebieten zu regulieren, zu überwachen und zu erleichtern.

Für die Zwecke dieses Artikels bezeichnet der Ausdruck „intelligente Zugangsregelungen“ einen technischen und funktionalen Rahmen für die Verwaltung des Zugangs schwerer Nutzfahrzeuge zum Straßennetz mittels Telematik, um die Einhaltung der geltenden Vorschriften über Gewichte und Abmessungen zu gewährleisten.

(2) Setzt ein Mitgliedstaat intelligente Zugangsregelungen nach Absatz 1 um, stellt er sicher, dass diese mit der Richtlinie 2010/40/EU des Europäischen Parlaments und des Rates* im Einklang stehen. Die Mitgliedstaaten stellen insbesondere sicher, dass Daten im Zusammenhang mit den intelligenten Zugangsregelungen, die in den Anwendungsbereich der Richtlinie 2010/40/EU fallen, einschließlich Beschränkungen in Bezug auf Gewicht, Länge, Breite oder Höhe, in digitaler maschinenlesbarer Form zur Verfügung stehen und über die mit der Delegierten Verordnung (EU) 2022/670** eingerichteten nationalen Zugangspunkte zugänglich gemacht werden.

(3) Setzt ein Mitgliedstaat intelligente Zugangsregelungen nach Absatz 1 um, muss er

- a) die Kriterien für die Gewährung des Zugangs für schwere Nutzfahrzeuge festlegen, einschließlich, aber nicht beschränkt auf Fahrzeuggewicht, Länge, technische Spezifikationen und Einhaltung spezifischer Sicherheitsnormen;
- b) den Einsatz fortschrittlicher intelligenter Verkehrssysteme fördern, um die Sicherheit und Effizienz zu erhöhen und die Verkehrsüberlastung bei den von den intelligenten Zugangsregelungen betroffenen Beförderungen im Straßenverkehr zu verringern;
- c) ein umfassendes Informations- und Kommunikationssystem einrichten, um die Betreiber schwerer Nutzfahrzeuge über die Anforderungen der intelligenten Zugangsregelungen, die Antragsverfahren und etwaige Aktualisierungen oder Änderungen der Regelungen zu informieren.

(4) Die Einführung intelligenter Zugangsregelungen durch einen Mitgliedstaat darf nicht zu diskriminierenden oder unverhältnismäßigen Beschränkungen des freien Waren- und Dienstleistungsverkehrs führen und darf das reibungslose Funktionieren des Binnenmarkts nicht übermäßig beeinträchtigen.

* Richtlinie 2010/40/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. Juli 2010 zum Rahmen für die Einführung intelligenter Verkehrssysteme im Straßenverkehr und für deren Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern (ABl. L 207 vom 6.8.2010, S. 1).

** Delegierte Verordnung (EU) 2022/670 der Kommission vom 2. Februar 2022 zur Ergänzung der Richtlinie 2010/40/EU des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der Bereitstellung EU-weiter Echtzeit-Verkehrsinformationsdienste (ABl. L 122 vom 25.4.2022, S. 1).“

15. In Artikel 10f Absatz 1 erhält Buchstabe a folgende Fassung:

„a) Der Spediteur händigt dem Transportunternehmen, dem er die Beförderung eines Containers oder eines Wechselaufbaus anvertraut, eine Erklärung aus, in der das Gewicht und die Höhe des beförderten Containers oder Wechselaufbaus angegeben ist, und“

16. Artikel 10g erhält folgende Fassung:

„Artikel 10g

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

- a) die Anzahl der während der vorangegangenen zwei Kalenderjahre durchgeführten Kontrollen,
- b) die Anzahl der festgestellten Fälle von Überladung bei Fahrzeugen und Fahrzeugkombinationen.
- c) die Anzahl und den Standort der automatischen Systeme, die gemäß Artikel 10d Absatz 1 in die Straßeninfrastruktur integriert wurden, und die Angabe, ob sie ausschließlich Identifizierungszwecken dienen oder für die direkte Durchsetzung zertifiziert sind;
- d) die Umsetzung und Wirksamkeit der gemäß Artikel 10da eingerichteten intelligenten Zugangsregelungen;
- e) die Anzahl der für Sondertransporte gemäß Artikel 4 Absatz 3 ausgestellten nationalen Genehmigungen und deren Geltungsdauer (einmalige oder langfristige Genehmigungen);
- f) die Ergebnisse der gemäß Artikel 4 Absatz 4a Buchstabe d und Artikel 4 Absatz 5 durchgeführten Bewertungen.

Diese Informationen werden nach Jahren aufgeschlüsselt.

(2) Die Kommission analysiert die gemäß Absatz 1 erhaltenen Informationen und legt dem Europäischen Parlament und dem Rat auf dieser Grundlage spätestens 13 Monate nach Erhalt der Informationen aus allen Mitgliedstaaten einen Bericht über die Durchführung dieser Richtlinie vor. Dieser Bericht umfasst Informationen über relevante Entwicklungen in den betreffenden Bereichen.

(3) Die Kommission legt im Wege von Durchführungsrechtsakten ein Standardformular für die Meldung in elektronischem Format fest, das von den Mitgliedstaaten für die Übermittlung der in Absatz 1 genannten Informationen an die Kommission zu verwenden ist. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem Prüfverfahren gemäß Artikel 10i Absatz 2 erlassen.“

17. Artikel 10h Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„(2) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 4 Absatz 5a und Artikel 10b Absatz 1 wird der Kommission für einen Zeitraum von fünf Jahren ab dem [Amt für Veröffentlichungen: bitte Datum des Inkrafttretens dieser Richtlinie einfügen] 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 widerspricht einer solchen Verlängerung spätestens drei Monate vor Ablauf des jeweiligen Zeitraums.“

18. In Artikel 10i wird folgender Absatz 4 eingefügt:

„(4) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gilt Artikel 8 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.“

19. Artikel 10j wird gestrichen.

20. Folgender Artikel 10k wird eingefügt:

„Artikel 10k

Im Krisenfall, wenn das öffentliche Interesse dies erfordert und sofern die Straßenverkehrssicherheit dadurch nicht gefährdet wird, können die Mitgliedstaaten vorübergehende Ausnahmen von der Anwendung der in Anhang I festgelegten Grenzwerte für Gewichte und Abmessungen für Fahrzeuge im innerstaatlichen Verkehr für einen Zeitraum von höchstens zwei Monaten gewähren.

Eine solche Ausnahme ist ordnungsgemäß zu begründen und der Kommission unverzüglich mitzuteilen. Die Kommission veröffentlicht die Informationen über die gewährte Ausnahme unverzüglich auf ihrer offiziellen Website.

Betrifft eine Krise mehrere Mitgliedstaaten, kann die Kommission Durchführungsrechtsakte erlassen, um vorübergehende Ausnahmen von der Anwendung der in Anhang I festgelegten Grenzwerte für Gewichte und Abmessungen für Fahrzeuge festzulegen, die im grenzüberschreitenden Verkehr zwischen betroffenen Mitgliedstaaten eingesetzt werden. Die Geltungsdauer dieser Ausnahme darf sechs Monate nicht überschreiten und kann nur verlängert werden, wenn die Krise andauert. Solche Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 10i Absatz 4 genannten Verfahren erlassen.

Für die Zwecke des vorliegenden Artikels bezeichnet der Ausdruck „Krise“ ein außergewöhnliches, unerwartetes, plötzliches, natürliches oder vom Menschen verursachtes Ereignis von außergewöhnlicher Art und Tragweite innerhalb oder außerhalb der Union, das erhebliche direkte oder indirekte Auswirkungen auf den Bereich des Straßenverkehrs oder die Wirtschaft oder das Wohlergehen der Unionsbürger hat, bei dem das normale Funktionieren der Gesellschaft erheblich gestört wird und bei dem das öffentliche Interesse dringende Maßnahmen erfordert.“

21. Anhang I erhält die Fassung des Anhangs der vorliegenden Richtlinie.

22. In Anhang III werden die Worte „Richtlinie 76/114/EWG“ durch die Worte „Anhang II der Durchführungsverordnung (EU) 2021/535 der Kommission“ ersetzt.

Artikel 2
Änderungen der Verordnung (EU) 2020/1056

In Artikel 2 Absatz 1 Buchstabe a der Verordnung (EU) 2020/1056 wird folgende Ziffer vi eingefügt:

„vi) Artikel 6 Absatz 7 der Richtlinie 96/53/EG des Rates*.

* 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).“

Artikel 3
Umsetzung

(1) Die Mitgliedstaaten erlassen und veröffentlichen spätestens am [Datum der Annahme + 2 Jahre] die Rechts- und Verwaltungsvorschriften, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie nachzukommen. Sie teilen der Kommission unverzüglich den Wortlaut dieser Vorschriften mit. Bei Erlass dieser Vorschriften nehmen die Mitgliedstaaten in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf die vorliegende Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten dieser Bezugnahme.

(2) Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission den Wortlaut der wichtigsten nationalen Rechtsvorschriften mit, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen.

Artikel 4
Inkrafttreten

Diese Richtlinie tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Artikel 5
Adressaten

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Straßburg am [...]

Im Namen des Europäischen Parlaments
Die Präsidentin

Im Namen des Rates
Der Präsident /// Die Präsidentin

FINANZBOGEN ZU RECHTSAKTEN

1. RAHMEN DES VORSCHLAGS/DER INITIATIVE

1.1. Bezeichnung des Vorschlags/der Initiative

1.2. Politikbereich(e)

1.3. Der Vorschlag/Die Initiative betrifft

1.4. Ziel(e)

1.4.1. Allgemeine(s) Ziel(e)

1.4.2. Einzelziel(e)

1.4.3. Erwartete Ergebnisse und Auswirkungen

1.4.4. Leistungsindikatoren

1.5. Begründung des Vorschlags/der Initiative

1.5.1. Kurz- oder langfristig zu deckender Bedarf, einschließlich einer detaillierten Zeitleiste für die Durchführung der Initiative

1.5.2. Mehrwert aufgrund des Tätigwerdens der Union (kann sich aus unterschiedlichen Faktoren ergeben, z. B. Vorteile durch Koordinierung, Rechtssicherheit, größerer Wirksamkeit oder Komplementarität). Für die Zwecke dieser Nummer bezeichnet der Ausdruck „Mehrwert aufgrund des Tätigwerdens der Union“ den Wert, der sich aus der Intervention der Union ergibt und den Wert ergänzt, der andernfalls von den Mitgliedstaaten allein geschaffen worden wäre.

1.5.3. Aus früheren ähnlichen Maßnahmen gewonnene Erkenntnisse

1.5.4. Vereinbarkeit mit dem Mehrjährigen Finanzrahmen sowie mögliche Synergieeffekte mit anderen geeigneten Instrumenten

1.5.5. Bewertung der verschiedenen verfügbaren Finanzierungsoptionen, einschließlich der Möglichkeiten für eine Umschichtung

1.6. Laufzeit und finanzielle Auswirkungen des Vorschlags/der Initiative

1.7. Vorgeschlagene Haushaltsvollzugsart(en)

2. VERWALTUNGSMABNAHMEN

2.1. Überwachung und Berichterstattung

2.2. Verwaltungs- und Kontrollsystem(e)

2.2.1. Begründung der Methode(n) der Mittelverwaltung, des Durchführungsmechanismus/der Durchführungsmechanismen für die Finanzierung, der Zahlungsmodalitäten und der Kontrollstrategie, wie vorgeschlagen

2.2.2. Angaben zu den ermittelten Risiken und dem/den zu deren Eindämmung eingerichteten System(en) der internen Kontrolle

2.2.3. Schätzung und Begründung der Kosteneffizienz der Kontrollen (Verhältnis zwischen den Kontrollkosten und dem Wert der betreffenden verwalteten Mittel) sowie Bewertung des erwarteten Ausmaßes des Fehlerrisikos (bei Zahlung und beim Abschluss)

2.3. Prävention von Betrug und Unregelmäßigkeiten

3. GESCHÄTZTE FINANZIELLE AUSWIRKUNGEN DES VORSCHLAGS/DER INITIATIVE

3.1. Betroffene Rubrik(en) des Mehrjährigen Finanzrahmens und Ausgabenlinie(n) im Haushaltsplan

3.2. Geschätzte finanzielle Auswirkungen des Vorschlags auf die Mittel

3.2.1. Übersicht über die geschätzten Auswirkungen auf die operativen Mittel

3.2.2. Geschätzte Ergebnisse, die mit operativen Mitteln finanziert werden

3.2.3. Übersicht über die geschätzten Auswirkungen auf die Verwaltungsmittel

3.2.3.1. Geschätzter Personalbedarf

3.2.4. Vereinbarkeit mit dem Mehrjährigen Finanzrahmen

3.2.5. Finanzierungsbeteiligung Dritter

3.3. Geschätzte Auswirkungen auf die Einnahmen

1. RAHMEN DES VORSCHLAGS/DER INITIATIVE

1.1. Bezeichnung des Vorschlags/der Initiative

Vorschlag für eine 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.

1.2. Politikbereich(e)

Mobilität und Verkehr

1.3. Der Vorschlag/Die Initiative betrifft

- ☒ eine neue Maßnahme
- ☐ im Anschluss an ein Pilotprojekt/eine vorbereitende Maßnahme⁴⁷
- ☐ die Verlängerung einer bestehenden Maßnahme
- ☐ die Zusammenführung mehrerer Maßnahmen oder die Neuausrichtung mindestens einer Maßnahme

1.4. Ziel(e)

1.4.1. Allgemeine(s) Ziel(e)

Die allgemeinen Ziele dieser Initiative bestehen darin, die Energie- und Betriebseffizienz der Beförderungen im Straßenverkehr im breiteren Kontext der ehrgeizigeren Umwelt- und Klimaziele der EU bis 2030 und der bis 2050 angestrebten Klimaneutralität der EU zu verbessern und den freien Warenverkehr sowie einen fairen Wettbewerb im Kraftverkehrsbinnenmarkt zu gewährleisten.

1.4.2. Einzelziel(e)

Einzelziel

Mit dieser Initiative werden drei Einzelziele verfolgt:

1. Beseitigung von Hindernissen für die Einführung emissionsfreier schwerer Nutzfahrzeuge und energiesparender Einrichtungen sowie Schaffung von Anreizen für den intermodalen Verkehr.
2. Harmonisierung der Vorschriften über die höchstzulässigen Gewichte und Abmessungen schwerer Nutzfahrzeuge im grenzüberschreitenden Verkehr.
3. Verbesserung der Durchsetzung grenzübergreifender Vorschriften, auch aus Gründen der Straßenverkehrssicherheit.

Diese Ziele müssen unter Wahrung des Gleichgewichts zwischen den Erfordernissen der Instandhaltung der Infrastruktur, der Straßenverkehrssicherheit und der Verringerung der Treibhausgas- und Schadstoffemissionen des Verkehrssystems erreicht werden.

⁴⁷

Im Sinne des Artikels 58 Absatz 2 Buchstabe a oder b der Haushaltsordnung.

1.4.3. Erwartete Ergebnisse und Auswirkungen

Bitte geben Sie an, wie sich der Vorschlag/die Initiative auf die Begünstigten/Zielgruppe auswirken dürfte.

Durch die Schaffung starker Anreize für Kraftverkehrsunternehmer in Bezug auf zusätzliche Ladekapazitäten für emissionsfreie schwere Nutzfahrzeuge und für alle Arten von Fahrzeugen, die an intermodalen Beförderungen beteiligt sind, wird der Vorschlag die Einführung emissionsfreier schwerer Nutzfahrzeuge beschleunigen und das Wachstum des intermodalen Verkehrs fördern. Der Anteil emissionsfreier Fahrzeuge an der gesamten Flotte schwerer Nutzfahrzeuge und die gesamte Beförderungstätigkeit von emissionsfreien schweren Nutzfahrzeugen wird zunehmen und bis 2050 bei rund 90 % der gesamten von emissionsfreien schweren Nutzfahrzeugen zurückgelegten Tonnenkilometer liegen. Der Vorschlag wird auch die Verlagerung vom reinen Straßenverkehr auf den intermodalen Verkehr bewirken, im Vergleich zum Ausgangswert geschätzt rund 21 Mrd. Tonnenkilometer im Jahr 2030 und 26 Mrd. Tonnenkilometer im Jahr 2050.

Durch die Harmonisierung der Vorschriften für die Verwendung längerer/schwererer Fahrzeuge im grenzüberschreitenden Verkehr und die Straffung der Verfahren für die Beantragung gegebenenfalls erforderlicher Genehmigungen wird der Vorschlag den Verwaltungsaufwand für die Unternehmer verringern und die Energie- und Betriebseffizienz dieser Fahrzeuge verbessern. Die Nettokosteneinsparungen für die Unternehmer werden auf 45 Mrd. EUR im Vergleich zum Ausgangswert geschätzt (in Gegenwartswerten im Zeitraum 2025-2050).

Die vorgeschlagenen Verbesserungen bei Überwachung und Durchsetzung werden dazu führen, dass überladene und andere nicht den Vorschriften entsprechende schwere Nutzfahrzeuge nicht am Straßenverkehr in der EU teilnehmen, wodurch die von solchen Fahrzeugen ausgehenden Risiken für die Straßenverkehrssicherheit und Wettbewerbsverzerrungen beseitigt werden.

Im Zeitraum 2025-2050 werden durch den Vorschlag die CO₂-Emissionen um 27,8 Mio. Tonnen (1,2 % der CO₂-Emissionen des Güterverkehrs) verringert. Die externen Kosten der CO₂-Emissionen (in Gegenwartswerten im Zeitraum 2025-2050) werden im Vergleich zum Ausgangswert, um schätzungsweise 3,5 Mrd. EUR sinken.

Der Vorschlag dürfte zu einer Verringerung der durch tödliche Unfälle entstehenden externen Kosten um rund 0,9 Mrd. EUR führen, da im Zeitraum 2025-2050 im Vergleich zum Ausgangswert insgesamt 411 Menschenleben gerettet werden können.

1.4.4. Leistungsindikatoren

Bitte geben Sie an, anhand welcher Indikatoren sich die Fortschritte und Ergebnisse verfolgen lassen.

Die Kommission wird die tatsächlichen Auswirkungen der Richtlinie durch verschiedene Maßnahmen und eine Reihe von Indikatoren überwachen und bewerten, anhand deren die Fortschritte bei der Erreichung spezifischer und operativer Ziele gemessen werden können.

Die Fortschritte bei der Beseitigung von Hindernissen für den Binnenmarkt werden an der Zahl der beseitigten nationalen Anforderungen und anhand der Verringerung der Verwaltungs- und Betriebskosten im Zusammenhang mit gestrafften Genehmigungsverfahren und erleichterten grenzüberschreitenden Beförderungen

gemessen. Die einschlägigen Informationen werden bei den wichtigsten Interessenträgern, einschließlich Verkehrsunternehmervverbänden, bei Organisationen für die Durchführung von Sondertransporten und aus Statistiken der zuständigen nationalen Behörden erhoben.

Der Erfolg bei der Förderung der Verbreitung emissionsfreier schwerer Nutzfahrzeuge und energiesparender Einrichtungen wird auf der Grundlage der gestiegenen Anzahl der registrierten emissionsfreien schweren Nutzfahrzeuge, der Verkaufsmengen und ihres Anteils an der gesamten Flotte schwerer Nutzfahrzeuge sowie der gestiegenen Anzahl schwerer Nutzfahrzeuge, die mit energiesparenden Einrichtungen verkauft werden, bewertet. Die einschlägigen Informationen werden aus Statistiken der Mitgliedstaaten, der Automobilhersteller und der Verkehrsunternehmervverbände gewonnen.

Die Fortschritte bei der Förderung intermodaler Beförderungen werden überwacht, indem die Zunahme des Umfangs intermodaler Beförderungen, die Zunahme der Anzahl der an intermodalen Beförderungen beteiligten Güterkraftverkehrsunternehmen und die Zunahme des Transportvolumens von Großvolumencontainern analysiert werden. Die Informationen werden von den Branchenverbänden eingeholt und amtlichen Statistiken über das Verkehrsaufkommen nach Verkehrsträgern und Änderungen der Verkehrsträgeranteile in der Frachtbeförderung entnommen. Die einschlägigen Daten können auch von eFTI-Plattformen erhoben werden, die Informationen über den Frachtverkehr enthalten.

Schließlich werden die Verbesserungen der Effizienz der Durchsetzung anhand einer Bewertung der Durchsetzungsmaßnahmen bewertet. Daten über die Anzahl der Inspektionen, die festgestellten Verstöße, die Aufdeckungsquote, die verhängten Sanktionen und die Einhaltungquoten sowie Anzahl und Art der eingebauten WIM-Systeme würden bei den nationalen Behörden, insbesondere den Durchsetzungsbehörden, erhoben. Auch die Interessenträger können Einblicke in die Kohärenz und Wirksamkeit der Durchsetzungsverfahren geben.

1.5. Begründung des Vorschlags/der Initiative

1.5.1. Kurz- oder langfristig zu deckender Bedarf, einschließlich einer detaillierten Zeitleiste für die Durchführung der Initiative

Die vorgeschlagene Richtlinie soll 2025 in Kraft treten.

Als Harmonisierungs- und Überwachungsmaßnahmen sieht sie Folgendes vor: i) Festlegung von Mindestanforderungen in Bezug auf Verwaltung und Sicherheit für die Beförderung unteilbarer Ladungen und ii) Festlegung gemeinsamer Grundsätze für die freiwillige Umsetzung von Konzepten für den intelligenten Zugang. Diese beiden Maßnahmen werden vorbereitende Maßnahmen umfassen, die im Zeitraum 2025-2027 durchgeführt werden. Jede Maßnahme umfasst die Vergabe einer externen Studie und die Organisation von Workshops mit einschlägigen Sachverständigen. Für den Zeitraum 2025-2027 werden Mittel für die beiden Studien und vier Workshops mit Sachverständigen benötigt.

- 1.5.2. *Mehrwert aufgrund des Tätigwerdens der Union (kann sich aus unterschiedlichen Faktoren ergeben, z. B. Vorteile durch Koordinierung, Rechtssicherheit, größerer Wirksamkeit oder Komplementarität). Für die Zwecke dieser Nummer bezeichnet der Ausdruck „Mehrwert aufgrund des Tätigwerdens der Union“ den Wert, der sich aus der Intervention der Union ergibt und den Wert ergänzt, der andernfalls von den Mitgliedstaaten allein geschaffen worden wäre.*

Die Ex-post-Bewertung der Richtlinie bestätigte den Mehrwert von EU-Maßnahmen bei der Festlegung gemeinsamer Standards für schwere Nutzfahrzeuge, die auf den Straßen der EU verkehren. Allerdings behindern Mängel der Richtlinie, einschließlich rechtlicher Schlupflöcher und veralteter Normen, die breite Einführung von Dekarbonisierungstechnologien und Verbesserungen bei der Betriebseffizienz im grenzüberschreitenden Verkehr. Ein nicht koordiniertes Vorgehen der EU würde zu einer weiteren Marktfragmentierung, Wettbewerbsverzerrungen und diskriminierenden Kontrollpraktiken führen. Durch all dies würden die Anreize für den Einsatz emissionsfreier Fahrzeuge und energieeffizienter Technologien geschwächt. Initiativen auf nationaler, lokaler und sektoraler Ebene werden nicht ausreichen, um EU-weite Probleme und deren zugrunde liegende Triebkräfte anzugehen oder einen sinnvollen Beitrag zur Verwirklichung der Dekarbonisierungsziele zu leisten. Ein Tätigwerden der EU ist daher erforderlich, um Rechtsklarheit in Bezug auf die Vorschriften für grenzüberschreitende Beförderungen mit längeren/schwereren Fahrzeugen herzustellen, stärkere Anreize für die Einführung emissionsfreier schwerer Nutzfahrzeuge und das Wachstum des intermodalen Verkehrs zu schaffen und eine effizientere und kohärentere grenzüberschreitende Durchsetzung der geltenden Vorschriften zu gewährleisten.

- 1.5.3. *Aus früheren ähnlichen Maßnahmen gewonnene Erkenntnisse*

Die ursprünglich 1996 verabschiedete Richtlinie wurde 2002 durch die Richtlinie 2002/7/EG und 2015 durch die Richtlinie (EU) 2015/719 geändert. Bei der Überarbeitung im Jahr 2002 wurden die höchstzulässigen Abmessungen von Kraftomnibussen im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr harmonisiert, um einen nahtlosen Personenkraftverkehr in der EU zu ermöglichen. Die Überarbeitung von 2015 sah bestimmte Ausnahmen von den höchstzulässigen Gewichten und Abmessungen von Fahrzeugen und Fahrzeugkombinationen vor, um die Einführung von Antriebssystemen mit alternativem Antrieb zu fördern, die Aerodynamik der Fahrzeuge zu verbessern und die Interoperabilität mit anderen Verkehrsträgern sicherzustellen. Hauptsächlich wurde mit diesen Ausnahmen das Ziel verfolgt, die Treibhausgasemissionen zu verringern sowie die Straßenverkehrssicherheit und den Komfort der Fahrer im gewerblichen Verkehr (Güterverkehr) zu erhöhen.

Eine Evaluierung der geltenden Richtlinie aus dem Jahr 2022 ergab jedoch, dass sie zwar einen wirksamen Beitrag zur Förderung der Straßenverkehrssicherheit, zum Schutz der Straßeninfrastruktur und zur Erleichterung der Nutzung von Straßenfahrzeugen im intermodalen Containerverkehr leistet, aber nicht ausreicht, um einen fairen Wettbewerb zu gewährleisten und den Einsatz emissionsfreier und energiesparender Technologien und Einrichtungen zu fördern.

Die Evaluierung kam zu dem Schluss, dass die Anreize zur Verbesserung der Energieeffizienz des Straßenverkehrs und zur Verringerung der Treibhausgasemissionen unzureichend waren und die praktischen Auswirkungen des

Einsatzes neuer emissionsfreier Technologien, die unter Umständen schwerer sind und mehr Raum als Verbrennungsmotoren erfordern, nicht widerspiegeln. Die nationalen Ausnahmeregelungen, die den Einsatz längerer und/oder schwererer Fahrzeuge ermöglichen, haben darüber hinaus zu einem Flickenteppich unterschiedlicher Vorschriften geführt, der den reibungslosen grenzüberschreitenden Verkehr schwerer Nutzfahrzeuge in der EU behindert und zu einem Verlust an Betriebs- und Energieeffizienz geführt hat. Diese Mischung aus EU- und nationalen Anforderungen sowie bilateralen Vereinbarungen hat in Verbindung mit Rechtsunsicherheiten auch zu einer ineffizienten und uneinheitlichen Durchsetzung geführt, insbesondere im grenzüberschreitenden Verkehr.

Diese Ergebnisse bestätigten, dass regulatorische und technische Hindernisse beseitigt und stärkere Anreize für die Einführung emissionsfreier Technologien und energiesparender Einrichtungen im Bereich der schweren Nutzfahrzeuge geschaffen werden, der intermodale Verkehr weiter erleichtert, die Vorschriften für die Verwendung schwererer und/oder längerer schwerer Nutzfahrzeuge im grenzüberschreitenden Betrieb harmonisiert und präzisiert sowie die Durchsetzung in der gesamten EU wirksam, effizient und einheitlich gestaltet werden müssen.

1.5.4. Vereinbarkeit mit dem Mehrjährigen Finanzrahmen sowie mögliche Synergieeffekte mit anderen geeigneten Instrumenten

Der Vorschlag ist mit dem mehrjährigen Finanzrahmen vereinbar. Die EU-Mittel werden benötigt, um operative Ausgaben im Zusammenhang mit der Unterstützung von Tätigkeiten zu decken, die die Entwicklung gemeinsamer Normen für die Genehmigung von Sondertransporten und deren harmonisierte Umsetzung im Wege der intelligenten Zugangsregelungen in der gesamten EU fördern.

1.5.5. Bewertung der verschiedenen verfügbaren Finanzierungsoptionen, einschließlich der Möglichkeiten für eine Umschichtung

Die Auswirkungen des Vorschlags auf den Haushalt sind sehr begrenzt. Sie umfassen die Finanzierung von Standard-Analysen im Rahmen der externen Unterstützung und Konsultationen mit Sachverständigen, die erforderlich sind, um gemeinsame technische Anforderungen festzulegen, die eine einheitliche Anwendung der für den Sektor schwerer Nutzfahrzeuge in der EU geltenden Vorschriften gewährleisten.

1.6. Laufzeit und finanzielle Auswirkungen des Vorschlags/der Initiative

☐ befristete Laufzeit

☐ Laufzeit: [TT.MM.]JJJJ bis [TT.MM.]JJJJ

☐ Finanzielle Auswirkungen auf die Mittel für Verpflichtungen von JJJJ bis JJJJ und auf die Mittel für Zahlungen von JJJJ bis JJJJ.

☒ unbefristete Laufzeit

Anlaufphase von JJJJ bis JJJJ,

anschließend reguläre Umsetzung.

1.7. Vorgeschlagene Haushaltsvollzugsart(en)⁴⁸

☒ **Direkte Mittelverwaltung** durch die Kommission

☒ durch ihre Dienststellen, einschließlich ihres Personals in den Delegationen der Union

☐ durch die Exekutivagenturen

☐ **Geteilte Mittelverwaltung** mit Mitgliedstaaten

☐ **Indirekte Mittelverwaltung** durch Übertragung von Haushaltsvollzugsaufgaben an:

☐ Drittländer oder von diesen benannte Einrichtungen

☐ internationale Einrichtungen und deren Agenturen (bitte angeben)

☐ die EIB und den Europäischen Investitionsfonds

☐ Einrichtungen im Sinne der Artikel 70 und 71 der Haushaltsordnung

☐ öffentlich-rechtliche Körperschaften

☐ privatrechtliche Einrichtungen, die im öffentlichen Auftrag tätig werden, sofern ihnen ausreichende finanzielle Garantien bereitgestellt werden

☐ privatrechtliche Einrichtungen eines Mitgliedstaats, die mit der Einrichtung einer öffentlich-privaten Partnerschaft betraut werden und denen ausreichende finanzielle Garantien bereitgestellt werden

☐ Einrichtungen oder Personen, die mit der Durchführung bestimmter Maßnahmen im Bereich der GASP im Rahmen des Titels V EUV betraut und in dem maßgeblichen Basisrechtsakt benannt sind.

Falls mehrere Methoden der Mittelverwaltung angegeben werden, ist dies unter „Bemerkungen“ näher zu erläutern.

Bemerkungen

⁴⁸

Erläuterungen zu den Haushaltsvollzugsarten und Verweise auf die Haushaltsordnung finden sich auf der Website BUDGpedia (in englischer Sprache):
<https://myintracomm.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budget-implementation/Pages/implementation-methods.aspx>

2. VERWALTUNGSMABNAHMEN

2.1. Überwachung und Berichterstattung

Bitte geben Sie an, wie oft und unter welchen Bedingungen diese Tätigkeiten erfolgen.

Die Aufgaben, einschließlich der Berichterstattung über die Ergebnisse im Rahmen des jährlichen Tätigkeitsberichts der GD MOVE, werden direkt von der GD MOVE nach dem jährlichen Planungs- und Überwachungszyklus durchgeführt.

2.2. Verwaltungs- und Kontrollsystem(e)

2.2.1. Begründung der Methode(n) der Mittelverwaltung, des Durchführungsmechanismus/der Durchführungsmechanismen für die Finanzierung, der Zahlungsmodalitäten und der Kontrollstrategie, wie vorgeschlagen

Das für Straßenverkehr zuständige Referat der GD MOVE wird die Umsetzung und Durchführung der Richtlinie überwachen. Die Ausgaben werden nach dem Prinzip der direkten Mittelverwaltung unter vollständiger Anwendung der Bestimmungen der Haushaltsordnung und des Beschlusses K(2007) 5858 der Kommission vom 5. Dezember 2007 über die Entschädigung von Personen, die als externe Sachverständige einberufen werden, sowie etwaiger Änderungen dieser Regelung ausgeführt. Die Mittel werden im Wege der Auftragsvergabe und in Form der Kostenerstattung für Sachverständige vergeben. Die Kontrollstrategie für Aufträge und Finanzhilfen in der GD MOVE umfasst spezifische rechtliche, operative und finanzielle Ex-ante-Kontrollen der Verfahren sowie der Unterzeichnung von Verträgen und Vereinbarungen. Darüber hinaus unterliegen Ausgaben für die Beschaffung von Waren und Dienstleistungen erforderlichenfalls auch Ex-post-Finanzkontrollen.

2.2.2. Angaben zu den ermittelten Risiken und dem/den zu deren Eindämmung eingerichteten System(en) der internen Kontrolle

Potenzielle Diensteanbieter im Rahmen von Rahmenverträgen gelten als Auftragnehmer mit geringem Risiko. Potenzielle Risiken würden daher durch die bestehenden Mechanismen der Haushaltsordnung abgedeckt und durch die internen Kontrollen der GD MOVE (systematische rechtliche und finanzielle Ex-ante-Kontrollen, Ex-post-Prüfungen von Ausgaben gemäß den jährlichen Prüfplänen) gemindert. Was die Erstattung von Kosten der Sachverständigen betrifft, so wird für die Schlüsselkontrollen, mit denen die inhärenten Risiken in Bezug auf die Genauigkeit und Gültigkeit der Forderungen gemindert werden, ein Online-Instrument für die Planung, Organisation und Abwicklung der Erstattung von Kosten für Sitzungen unter Beteiligung externer Sachverständiger (AGM) genutzt. Ferner werden geeignete Kontrollen eingeführt, um das potenzielle Risiko von Interessenkonflikten zu mindern.

2.2.3. Schätzung und Begründung der Kosteneffizienz der Kontrollen (Verhältnis zwischen den Kontrollkosten und dem Wert der betreffenden verwalteten Mittel) sowie Bewertung des erwarteten Ausmaßes des Fehlerrisikos (bei Zahlung und beim Abschluss)

Angesichts des begrenzten Umfangs und der begrenzten Höhe der bereitzustellenden EU-Mittel und der Tatsache, dass die Empfänger von EU-Mitteln als risikoarm eingestuft werden, wird davon ausgegangen, dass diese Initiative nicht dazu führen

wird, dass die Kontrollkosten über die bestehenden Kontrollkosten der GD MOVE hinausgehen. Das Fehlerrisiko bei Zahlung und Abschluss dürfte unter 2 % bleiben.

2.3. Prävention von Betrug und Unregelmäßigkeiten

Bitte geben Sie an, welche Präventions- und Schutzmaßnahmen, z. B. im Rahmen der Betrugsbekämpfungsstrategie, bereits bestehen oder angedacht sind.

Es gelten die üblichen Präventions- und Schutzmaßnahmen der Kommission, insbesondere:

- Zahlungen für Dienstleistungen werden von den Kommissionsbediensteten vor der Zahlung unter Berücksichtigung etwaiger vertraglicher Verpflichtungen, wirtschaftlicher Grundsätze und einer guten Finanz- oder Verwaltungspraxis überprüft. In alle Finanzhilfvereinbarungen und Verträge zwischen der Kommission und den Zahlungsempfängern werden Bestimmungen zur Betrugsbekämpfung (Überwachung, Verpflichtung zur Berichterstattung usw.) aufgenommen.

- Zur Bekämpfung von Betrug, Korruption und sonstigen rechtswidrigen Handlungen finden die Bestimmungen der Verordnung (EU, Euratom) Nr. 883/2013 über die Untersuchungen des Europäischen Amtes für Betrugsbekämpfung (OLAF) und der mit der Verordnung (EU) 2017/1939 des Rates errichteten Europäischen Staatsanwaltschaft (EUSTA) uneingeschränkt Anwendung.

Des Weiteren hält die Kommission eine solide Betrugsbekämpfungsstrategie aufrecht, die derzeit überarbeitet wird.

Die GD MOVE nahm im Jahr 2020 eine überarbeitete Betrugsbekämpfungsstrategie an. Die Betrugsbekämpfungsstrategie der GD MOVE beruht auf der Betrugsbekämpfungsstrategie der Kommission und einer besonderen Risikobewertung, die intern durchgeführt wird, um die für Betrug anfälligsten Bereiche, die bereits bestehenden Kontrollen und die Maßnahmen, die erforderlich sind, um die Kapazitäten der GD MOVE für die Verhinderung, Aufdeckung und Behebung von Betrug zu verbessern, zu ermitteln.

Die für die Vergabe öffentlicher Aufträge geltenden vertraglichen Bestimmungen gewährleisten, dass die Dienststellen der Kommission (einschließlich OLAF) Prüfungen und Vor-Ort-Kontrollen nach den vom OLAF empfohlenen Standardbestimmungen vornehmen können.

3. GESCHÄTZTE FINANZIELLE AUSWIRKUNGEN DES VORSCHLAGS/DER INITIATIVE

3.1. Betroffene Rubrik(en) des Mehrjährigen Finanzrahmens und Ausgabenlinie(n) im Haushaltsplan

Bestehende Haushaltslinien

In der Reihenfolge der Rubriken des Mehrjährigen Finanzrahmens und der Haushaltslinien.

Rubrik des Mehrjährigen Finanzrahmens	Haushaltslinie	Art der Ausgaben	Finanzierungsbeiträge			
	Nummer	GM/NGM ⁴⁹	von EFTA-Ländern ⁵⁰	von Kandidatenländern und potenziellen Kandidaten ⁵¹	von anderen Drittländern	andere zweckgebundene Einnahmen
1	02 20 04 01	GM	NEIN	NEIN	NEIN	NEIN
7	20 02 06 02	GM	NEIN	NEIN	NEIN	NEIN

⁴⁹ GM = Getrennte Mittel/NGM = Nichtgetrennte Mittel.

⁵⁰ EFTA: Europäische Freihandelsassoziation.

⁵¹ Kandidatenländer und gegebenenfalls potenzielle Kandidaten des Westbalkans.

3.2. Geschätzte finanzielle Auswirkungen des Vorschlags auf die Mittel

3.2.1. Übersicht über die geschätzten Auswirkungen auf die operativen Mittel

☐ Für den Vorschlag/die Initiative werden keine operativen Mittel benötigt.

☒ Für den Vorschlag/die Initiative werden die folgenden operativen Mittel benötigt:

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

Rubrik des Mehrjährigen Finanzrahmens	1	Binnenmarkt, Innovation und Digitales
--	---	---------------------------------------

GD MOVE			2025	2026	2027	INSGESAMT
• Operative Mittel						
Haushaltslinie ⁵² 02 20 04 01	Verpflichtungen	(1a)	0,400	0,400		0,800
	Zahlungen	(2a)	0,200	0,400	0,200	0,800
Aus der Dotation bestimmter spezifischer Programme finanzierte Verwaltungsausgaben ⁵³						
Haushaltslinie		(3)				
Mittel INSGESAMT für die GD MOVE	Verpflichtungen	= 1a + 1b + 3	0,400	0,400		0,800
	Zahlungen	= 2a + 2b + 3	0,200	0,400	0,200	0,800

⁵² Gemäß dem offiziellen Eingliederungsplan.

⁵³ Technische und/oder administrative Hilfe und Ausgaben zur Unterstützung der Durchführung von Programmen bzw. Maßnahmen der EU (ehemalige BA-Linien), indirekte Forschung, direkte Forschung.

• Operative Mittel INSGESAMT	Verpflichtungen	(4)	0,400	0,400		0,800
	Zahlungen	(5)	0,200	0,400	0,200	0,800
• Aus der Dotation bestimmter operativer Programme finanzierte Verwaltungsausgaben INSGESAMT		(6)				
Mittel INSGESAMT unter RUBRIK 1 des Mehrjährigen Finanzrahmens	Verpflichtungen	= 4 + 6	0,400	0,400		0,800
	Zahlungen	= 5 + 6	0,200	0,400	0,200	0,800

Rubrik des Mehrjährigen Finanzrahmens	7	„Verwaltungsausgaben“
--	----------	-----------------------

Zum Ausfüllen dieses Teils ist die „Tabelle für Verwaltungsausgaben“ zu verwenden, die zuerst in den [Anhang des Finanzbogens zu Rechtsakten](#) (Anhang 5 des Beschlusses der Kommission über die internen Vorschriften für die Ausführung des Einzelplans Kommission des Gesamthaushaltsplans der Europäischen Union), der für die dienststellenübergreifende Konsultation in DECIDE hochgeladen wird, aufgenommen wird.

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

		2025	2026	2027		Bei länger andauernden Auswirkungen (siehe 1.6.) bitte weitere Spalten einfügen.	INSGESAMT
GD: MOVE							
• Personal							
• Sonstige Verwaltungsausgaben			0,060	0,070			0,130
GD MOVE INSGESAMT	Mittel		0,060	0,070			0,130

Mittel INSGESAMT unter RUBRIK 7 des Mehrjährigen Finanzrahmens	(Verpflichtungen insges. = Zahlungen insges.)		0,060	0,070					0,130
---	--	--	-------	-------	--	--	--	--	--------------

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

		2025	2026	2027	INSGESAMT
Mittel INSGESAMT unter RUBRIKEN 1 bis 7 des Mehrjährigen Finanzrahmens	Verpflichtungen	0,400	0,460	0,070	0,930
	Zahlungen	0,200	0,460	0,270	0,930

3.2.2. Geschätzte Ergebnisse, die mit operativen Mitteln finanziert werden

Mittel für Verpflichtungen, in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

Ziele und Ergebnisse angeben			2025		2026		2027		INSGESAMT	
	↓	Typ ⁵⁴	Durchschnitts kosten	Zahl	Kosten	Zahl	Kosten	Zahl	Kosten	Gesamt- zahl
EINZELZIEL ⁵⁵ - Harmonisierung der Vorschriften über die höchstzulässigen Gewichte und Abmessungen schwerer Nutzfahrzeuge im grenzüberschreitenden Verkehr.										
- Ergebnis	Abschlussbericht einer Studie	0,400	1	0,400	1	0,400			2	0,800
- Ergebnis	Zahl der Workshops und Sitzungen mit	0,0325			2	0,060	2	0,070	4	0,130
Zwischensumme für Einzelziel Nr. 1		0,4325			3	0,460	3	0,470	6	0,930
INSGESAMT					3	0,460	3	0,470	6	0,930

⁵⁴ Ergebnisse sind Produkte, die geliefert, und Dienstleistungen, die erbracht werden (z. B.: Zahl der Austauschstudenten, gebaute Straßenkilometer usw.).

⁵⁵ Wie unter Nummer 1.4.2. „Einzelziel(e)...“ beschrieben.

3.2.3. Übersicht über die geschätzten Auswirkungen auf die Verwaltungsmittel

☐ Für den Vorschlag/die Initiative werden keine Verwaltungsmittel benötigt.

☒ Für den Vorschlag/die Initiative werden die folgenden Verwaltungsmittel benötigt:

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

	2025	2026	2027		Bei länger andauernden Auswirkungen (siehe 1.6.) bitte weitere Spalten einfügen.	INSGESAMT
--	------	------	------	--	---	-----------

RUBRIK 7 des Mehrjährigen Finanzrahmens								
Personal								
Sonstige Verwaltungsausgaben		0,060	0,070					0,130
Zwischensumme RUBRIK 7 des Mehrjährigen Finanzrahmens		0,060	0,070					0,130

Außerhalb der RUBRIK 7⁵⁶ des Mehrjährigen Finanzrahmens								
Personal								
Sonstige Verwaltungsausgaben								
Zwischensumme außerhalb der RUBRIK 7 des Mehrjährigen Finanzrahmens								

INSGESAMT		0,060	0,070					0,130
------------------	--	-------	-------	--	--	--	--	--------------

Der Mittelbedarf für Personal- und sonstige Verwaltungsausgaben wird durch der Verwaltung der Maßnahme zugeordnete Mittel der GD oder GD-interne Personalumschichtung gedeckt. Hinzu kommen etwaige zusätzliche Mittel, die der für die Verwaltung der Maßnahme zuständigen GD nach Maßgabe der verfügbaren Mittel im Rahmen der jährlichen Mittelzuweisung zugeteilt werden.

⁵⁶ Technische und/oder administrative Hilfe und Ausgaben zur Unterstützung der Durchführung von Programmen bzw. Maßnahmen der EU (ehemalige BA-Linien), indirekte Forschung, direkte Forschung.

3.2.3.1. Geschätzter Personalbedarf

☒ Für den Vorschlag/die Initiative wird kein Personal benötigt.

☐ Für den Vorschlag/die Initiative wird folgendes Personal benötigt:

Schätzung in Vollzeitäquivalenten

	Jahr N	Jahr N + 1	Jahr N + 2	Jahr N + 3	Bei länger andauernden Auswirkungen (siehe 1.6.) bitte weitere Spalten einfügen.		
• Im Stellenplan vorgesehene Planstellen (Beamte und Bedienstete auf Zeit)							
20 01 02 01 (in den zentralen Dienststellen und in den Vertretungen der Kommission)							
20 01 02 03 (Delegationen)							
01 01 01 01 (Indirekte Forschung)							
01 01 01 11 (Direkte Forschung)							
Sonstige Haushaltslinien (bitte angeben)							
• Externes Personal (in Vollzeitäquivalenten: VZÄ) ⁵⁷							
20 02 01 (VB, ANS und LAK der Globaldotation)							
20 02 03 (VB, ÖB, ANS, LAK und JFD in den Delegationen)							
XX 01 xx yy zz ⁵⁸	- in den zentralen Dienststellen						
	- in den Delegationen						
01 01 01 02 (VB, ANS und LAK der indirekten Forschung)							
01 01 01 12 (VB, ANS und LAK der direkten Forschung)							
Sonstige Haushaltslinien (bitte angeben)							
INSGESAMT							

XX steht für den jeweiligen Politikbereich bzw. Haushaltstitel.

Der Personalbedarf wird durch der Verwaltung der Maßnahme zugeordnetes Personal der GD oder GD-interne Personalumschichtung gedeckt. Hinzu kommen etwaige zusätzliche Mittel, die der für die Verwaltung der Maßnahme zuständigen GD nach Maßgabe der verfügbaren Mittel im Rahmen der jährlichen Mittelzuweisung zugeteilt werden.

Beschreibung der auszuführenden Aufgaben:

Beamte und Bedienstete auf Zeit	
Externes Personal	

⁵⁷ VB = Vertragsbedienstete, ÖB = örtliche Bedienstete, ANS = abgeordnete nationale Sachverständige, LAK = Leiharbeitskräfte, JFD = Juniorfachkräfte in Delegationen.

⁵⁸ Teilobergrenze für aus operativen Mitteln finanziertes externes Personal (vormalige BA-Linien).

3.2.4. Vereinbarkeit mit dem Mehrjährigen Finanzrahmen

Der Vorschlag/Die Initiative

- ☒ kann durch Umschichtungen innerhalb der entsprechenden Rubrik des Mehrjährigen Finanzrahmens (MFR) in voller Höhe finanziert werden.

Die Initiative erfordert keine größere Neuprogrammierung. Die Initiative wird aus der Haushaltslinie für die Unterstützung der Verkehrspolitik (02 20 04 01) und der Haushaltslinie für Verwaltungsausgaben (20 02 06 02) finanziert.

- ☐ erfordert die Inanspruchnahme des verbleibenden Spielraums unter der einschlägigen Rubrik des MFR und/oder den Einsatz der besonderen Instrumente im Sinne der MFR-Verordnung.

Bitte erläutern Sie den Bedarf unter Angabe der betreffenden Rubriken und Haushaltslinien, der entsprechenden Beträge und der vorgeschlagenen einzusetzenden Instrumente.

- ☐ erfordert eine Revision des MFR.

Bitte erläutern Sie den Bedarf unter Angabe der betreffenden Rubriken und Haushaltslinien sowie der entsprechenden Beträge.

3.2.5. Finanzierungsbeteiligung Dritter

Der Vorschlag/Die Initiative

- ☒ sieht keine Kofinanzierung durch Dritte vor
- ☐ sieht folgende Kofinanzierung durch Dritte vor:

Mittel in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

	Jahr N ⁵⁹	Jahr N + 1	Jahr N + 2	Jahr N + 3	Bei länger andauernden Auswirkungen (siehe 1.6.) bitte weitere Spalten einfügen.			Insgesamt
Bitte geben Sie die kofinanzierende Einrichtung an.								
Kofinanzierung INSGESAMT								

⁵⁹ Das Jahr N ist das Jahr, in dem mit der Umsetzung des Vorschlags/der Initiative begonnen wird. Bitte ersetzen Sie „N“ durch das voraussichtlich erste Jahr der Umsetzung (z. B. 2021). Dasselbe gilt für die folgenden Jahre.

3.3. Geschätzte Auswirkungen auf die Einnahmen

☒ Der Vorschlag/Die Initiative wirkt sich nicht auf die Einnahmen aus.

☐ Der Vorschlag/Die Initiative wirkt sich auf die Einnahmen aus, und zwar

☐ auf die Eigenmittel

☐ auf die übrigen Einnahmen

bitte geben Sie an, ob die Einnahmen bestimmten Ausgabenlinien zugewiesen sind. ☐

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

Einnahmenlinie:	Für das laufende Haushaltsjahr zur Verfügung stehende Mittel	Auswirkungen des Vorschlags/der Initiative ⁶⁰						
		Jahr N	Jahr N + 1	Jahr N + 2	Jahr N + 3	Bei länger andauernden Auswirkungen (siehe 1.6.) bitte weitere Spalten einfügen.		
Artikel ...								

Bitte geben Sie für die zweckgebundenen Einnahmen die betreffende(n) Ausgabenlinie(n) im Haushaltsplan an.

--

Sonstige Anmerkungen (bei der Ermittlung der Auswirkungen auf die Einnahmen verwendete Methode/Formel oder weitere Informationen).

--

⁶⁰ Bei den traditionellen Eigenmitteln (Zölle, Zuckerabgaben) sind die Beträge netto, d. h. abzüglich 20 % für Erhebungskosten, anzugeben.



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Straßburg, den 11.7.2023
COM(2023) 445 final

ANNEX

ANHANG

des Vorschlags für eine

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**

{SEC(2023) 445 final} - {SWD(2023) 445 final} - {SWD(2023) 446 final} -
{SWD(2023) 447 final}

ANHANG

HÖCHSTGRENZEN FÜR GEWICHTE UND ABMESSUNGEN SOWIE DAMIT ZUSAMMENHÄNGENDE MERKMALE DER FAHRZEUGE

1. Höchstzulässige Abmessungen für die in Artikel 1 Absatz 1 Buchstabe a genannten Fahrzeuge

1.1 Höchstlänge

	— Kraftfahrzeug (ausgenommen Kraftomnibusse)	12,00 m
	— Anhänger	12,00 m
	— Gelenkfahrzeug	16,50 m
	— Lastzug	18,75 m
	— Gelenkbus	18,75 m
	— zweiachsiger Kraftomnibus	13,50 m
	— Kraftomnibus mit mehr als 2 Achsen	15,00 m
	— Kraftomnibus + Anhänger	18,75 m

1.2 Höchstbreite

	a) alle Fahrzeuge mit Ausnahme der unter Buchstabe b genannten Fahrzeuge	2,55 m
	b) Aufbauten von klimatisierten Fahrzeugen oder von Fahrzeugen beförderte klimatisierte Container oder Wechselaufbauten	2,60 m

1.3 Maximale Höhe

	— alle Fahrzeuge	4,00 m
	— Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen, die im intermodalen Verkehr einen oder mehrere Container mit einer Standardaußenhöhe von 9' 6" (Großvolumencontainer) befördern	4,30 m

1.4 Die unter den Nummern 1.1, 1.2, 1.3, 1.6, 1.7, 1.8 und 4.4 genannten Werte umfassen auch die Wechselaufbauten und genormte Frachtstücke, wie z. B. Container.

1.4a Wenn abnehmbare Zubehörteile wie Skiboxen an einem Kraftomnibus angebracht sind, darf die Höchstlänge des Fahrzeugs einschließlich des Zubehörteils die zulässige Höchstlänge gemäß Nummer 1.1 nicht überschreiten.			
1.5 Jedes Kraftfahrzeug und jede Fahrzeugkombination im Fahrzustand muss sich in einer Kreisringfläche mit einem Außenradius von 12,50 m und einem Innenradius von 5,30 m bewegen können.			
1.5a Zusätzliche Anforderungen für Kraftomnibusse			
	Beistehendem Fahrzeug ist auf dem Boden eine Linie entlang der senkrechten Ebene zu ziehen, die die zur Außenseite des Kreises gerichtete Fahrzeugseite tangiert. Bei Gelenkfahrzeugen müssen die zwei starren Teile parallel zu dieser Ebene ausgerichtet sein.		
	Fährt das Fahrzeug aus einer Geradeausbewegung in die unter Nummer 1.5 beschriebene Kreisringfläche ein, so darf kein Teil mehr als 0,60 m über die senkrechte Ebene hinausragen.		
1.6 Höchstabstand zwischen der Achse des Sattelzapfens und der hinteren Begrenzung des Sattelanhängers.			12,00 m
1.7 Parallel zur Längsachse des Lastzugs gemessener Höchstabstand zwischen dem vordersten äußeren Punkt der Ladefläche hinter dem Führerhaus und dem hintersten äußeren Punkt des Anhängers der Fahrzeugkombination, abzüglich des Abstands zwischen der hinteren Begrenzung des Kraftfahrzeugs und der vorderen Begrenzung des Anhängers.			15,65 m
1.8 Parallel zur Längsachse des Lastzugs gemessener Höchstabstand zwischen dem vordersten äußeren Punkt der Ladefläche hinter dem Führerhaus und dem hintersten äußeren Punkt des Anhängers der Fahrzeugkombination.			16,40 m
2. Höchstzulässiges Gewicht der Fahrzeuge			
2.1 Zu einer Kombination gehörende Fahrzeuge			
	2.1.1	Zweiachsige Anhänger	18 t
	2.1.2	Dreiachsige Anhänger	24 t
2.2 Fahrzeugkombinationen			
	2.2.1	Fünf- oder sechsachsige Lastzüge	
		a) Zweiachsiges Kraftfahrzeug mit dreiachsigem Anhänger	40 t
		b) Dreiachsiges Kraftfahrzeug mit zwei- oder dreiachsigem Anhänger	40 t

	2.2.2	Fünf- oder sechssachsige Gelenkfahrzeuge		
		a)	Zweiachsiges Kraftfahrzeug mit dreiachsigem Sattelanhänger	40 t
		b)	Dreiachsiges Kraftfahrzeug mit zwei- oder dreiachsigem Sattelanhänger	40 t
		c)	Zweiachsiges Kraftfahrzeug mit dreiachsigem Sattelanhänger bei intermodalen Beförderungsvorgängen	42 t
		d)	Dreiachsiges Kraftfahrzeug mit zwei- oder dreiachsigem Sattelanhänger bei intermodalen Beförderungsvorgängen	44 t
	2.2.3	Vierachsige Lastzüge, bestehend aus einem zweiachsigen Kraftfahrzeug und einem zweiachsigen Anhänger		36 t
	2.2.4	Vierachsige Gelenkfahrzeuge, bestehend aus einem zweiachsigen Kraftfahrzeug und einem zweiachsigen Sattelanhänger bei einem Radstand (Achsabstand) des Sattelanhängers:		
		2.2.4.1	von 1,3 m bis höchstens 1,8 m	36 t
		2.2.4.2	von mehr als 1,8 m	36 t
			Falls das höchstzulässige Gewicht des Kraftfahrzeugs (18 t) und die höchstzulässige Achslast der Doppelachse des Sattelanhängers (20 t) eingehalten werden und die Antriebsachse mit Doppelbereifung und Luftfederung oder mit einer auf Unionsebene als gleichwertig anerkannten Federung gemäß Anhang II ausgerüstet ist, ist das in Nummer 2.2.4.2 vorgesehene höchstzulässige Gewicht um 2 t zu erhöhen.	
	Bei Fahrzeugkombinationen, die Fahrzeuge mit alternativem Antrieb, aber keine emissionsfreien Fahrzeuge umfassen, erhöhen sich die in Nummer 2.2 vorgesehenen höchstzulässigen Gewichte um das zusätzliche Gewicht der alternativen Kraftstofftechnologie, höchstens jedoch um 1 t.			
	Bei Fahrzeugkombinationen, die emissionsfreie Fahrzeuge umfassen, erhöhen sich die in den Nummern 2.2.1 und 2.2.2 vorgesehenen höchstzulässigen Gewichte um 4 t.			
Bei Fahrzeugkombinationen, die emissionsfreie Fahrzeuge umfassen, erhöhen sich die in den Nummern 2.2.3 und 2.2.4 vorgesehenen höchstzulässigen Gewichte um 2 t.				
2.3 Kraftfahrzeuge				
	2.3.1	Andere zweiachsige Kraftfahrzeuge als Kraftomnibusse	18 t	

	2.3.2	Zweiachsige Kraftomnibusse	19,5 t
	2.3.3	Dreiachsige Kraftfahrzeuge	25 t
	2.3.4	Dreiachsige Kraftfahrzeuge, 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.	26 t
	2.3.5	Vierachsige Kraftfahrzeuge mit zwei Lenkachsen, 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.	32 t
	2.3.6	Fünfachsiges Kraftfahrzeuge mit zwei Lenkachsen, 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.	40 t
Bei Fahrzeugen mit alternativem Antrieb, bei denen es sich nicht um emissionsfreie Fahrzeuge handelt, erhöhen sich die in den Punkten 2.3.1, 2.3.3 und 2.3.4 von Nummer 2.3 vorgesehenen höchstzulässigen Gewichte um das zusätzliche Gewicht der alternativen Kraftstofftechnologie, höchstens jedoch um 1 t.			
Bei emissionsfreien Fahrzeugen erhöhen sich die in Nummer 2.3 vorgesehenen höchstzulässigen Gewichte um 2 t.			
2.4 Dreiachsige Gelenkbusse			28 t
	Bei Fahrzeugen mit alternativem Antrieb, bei denen es sich nicht um emissionsfreie Fahrzeuge handelt, erhöht sich das in Nummer 2.4 vorgesehene höchstzulässige Gewicht von 28 t um das zusätzliche Gewicht der alternativen Kraftstofftechnologie, höchstens jedoch um 1 t.		
	Bei emissionsfreien Fahrzeugen erhöht sich das in Nummer 2.4 vorgesehene höchstzulässige Gewicht von 28 t um 2 t.		
3. Höchstzulässige Achslast für die in Artikel 1 Absatz 1 Buchstabe b genannten Fahrzeuge			
3.1 Einzelachsen			
	Einzelachse ohne Antrieb		10 t

3.2 Doppelachsen von Anhängern und Sattelanhängern

	Die Summe der Achslasten einer Doppelachse darf bei den nachstehenden Achsabständen (= d) jeweils folgende Werte nicht übersteigen:		
	3.2.1	weniger als 1,0 m ($d < 1,0$)	11 t
	3.2.2	1,0 m bis weniger als 1,3 m ($1,0 \leq d < 1,3$)	16 t
	3.2.3	1,3 m bis weniger als 1,8 m ($1,3 \leq d < 1,8$)	18 t
	3.2.4	1,8 m oder mehr ($1,8 \leq d$)	20 t

3.3 Dreifachachsen von Anhängern und Sattelanhängern

	Die Summe der Achslasten einer Dreifachachse darf bei den nachstehenden Achsabständen (= d) jeweils folgende Werte nicht übersteigen:		
	3.3.1	1,3 m oder weniger ($d \leq 1,3$)	21 t
	3.3.2	über 1,3 m und bis zu 1,4 m ($1,3 < d \leq 1,4$)	24 t

3.4 Antriebsachse

	3.4.1	Antriebsachse der Fahrzeuge nach Nummern 2.2, 2.3 und 2.4, bei denen es sich nicht um emissionsfreie Fahrzeuge handelt	11,5 t
	3.4.2	Antriebsachse der emissionsfreien Fahrzeuge nach Nummern 2.2.1 und 2.2.2	12,5 t
	3.4.3	Emissionsfreie zweiachsige Kraftomnibusse	12,5 t

3.5 Doppelachsen von Kraftfahrzeugen

	Die Summe der Achslasten einer Doppelachse darf bei den nachstehenden Achsabständen (= d) jeweils folgende Werte nicht übersteigen:		
	3.5.1	weniger als 1,0 m ($d < 1,0$)	11,5 t
	3.5.2	1,0 m bis weniger als 1,3 m ($1,0 \leq d < 1,3$)	16 t
	3.5.3	1,3 m bis weniger als 1,8 m ($1,3 \leq d < 1,8$)	18 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.	19 t

4. Mit den Gewichten und Abmessungen zusammenhängende Merkmale der in Artikel 1

<i>Absatz 1 Buchstabe b genannten Fahrzeuge</i>	
<i>4.1 Alle Fahrzeuge</i>	
	Das Gewicht auf der oder den Antriebsachse(n) eines Fahrzeugs oder einer Fahrzeugkombination darf nicht weniger als 25 % des zulässigen Gesamtgewichts des Fahrzeugs oder der Fahrzeugkombination betragen, wenn es im grenzüberschreitenden Verkehr eingesetzt wird.
<i>4.2 Lastzüge</i>	
	Der Abstand zwischen der letzten Achse eines Kraftfahrzeugs und der ersten Achse eines Anhängers beträgt mindestens 3,00 m.
<i>4.3 Höchstzulässiges Gewicht je nach Radstand (Achsabstand)</i>	
	Das höchstzulässige Gewicht eines vierachsigen Kraftfahrzeugs in Tonnen darf das Fünffache des Abstands in Metern zwischen der vordersten und der hintersten Achse des Fahrzeugs nicht überschreiten.
<i>4.4 Sattelanhänger</i>	
	Die horizontal gemessene Entfernung zwischen der Achse des Sattelzapfens und irgendeinem Punkt des Kopfes des Sattelanhängers darf nicht mehr als 2,04 m betragen.