



Brüssel, den 26. November 2025
(OR. en)

15611/25

Interinstitutionelles Dossier:
2023/0265(COD)

TRANS 556
CLIMA 543
ENV 1239
COMPET 1183
CODEC 1850

VERMERK

Absender: Generalsekretariat des Rates

Empfänger: Rat

Betr.: 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
– Allgemeine Ausrichtung

I. EINLEITUNG

1. Die Kommission hat dem Europäischen Parlament und dem Rat den oben genannten Vorschlag am 11. Juli 2023 als Teil des Pakets „Ökologisierung des Verkehrs“ vorgelegt.
2. Mit dem Vorschlag 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 (im Folgenden „Richtlinie über Gewichte und Abmessungen für bestimmte Straßenfahrzeuge“) werden drei Ziele verfolgt. Sie soll a) den freien und effizienten Warenverkehr und einen fairen Wettbewerb besser gewährleisten, b) dem Sektor ausreichende Anreize bieten, um Investitionen in emissionsfreie Technologien zu fördern, und c) eine effizientere und kohärentere Durchsetzung der neuen und der bestehenden Vorschriften sicherstellen.

II. ARBEITEN IN DEN ANDEREN ORGANEN

3. Das Europäische Parlament hat den Ausschuss für Verkehr und Tourismus (TRAN) als federführenden Ausschuss für diesen Vorschlag und Frau Rosa Maria SERRANO SIERRA (S&D, ES) als Berichterstatterin benannt. Das Europäische Parlament hat seinen Standpunkt in erster Lesung auf seiner Plenartagung am 12. März 2024 festgelegt.
4. Der Europäische Wirtschafts- und Sozialausschuss hat auf seiner 578. Plenartagung vom 27. April 2023 seine Stellungnahme zu dem Vorschlag angenommen. Der Ausschuss der Regionen hat auf seiner 159. Plenartagung vom 31. Januar 2024 seine Stellungnahme angenommen.

III. ARBEITEN IM RAT UND IN SEINEN VORBEREITUNGSGREMIEN

5. Die Gruppe „Landverkehr“ hat ihre Arbeit am 24. Juli 2023 unter spanischem Vorsitz mit einer allgemeinen Vorstellung des Vorschlags und der Prüfung der Folgenabschätzung aufgenommen. Seit der Vorstellung des Vorschlags hat der Rat über drei Fortschrittsberichte beraten: den ersten unter spanischem Vorsitz am 4. Dezember 2023 (ST 15663/23), den zweiten unter belgischem Vorsitz am 18. Juni 2024 (ST 10214/24) und den dritten unter polnischem Vorsitz am 5. Juni 2025 (ST 9156/25).
6. Unter dänischem Vorsitz wurden die Arbeiten in den Sitzungen der Gruppe „Landverkehr“ vom 4. Juli 2025, 18. September, 15. und 31. Oktober sowie 13. November 2025 fortgesetzt.

IV. BERATUNGEN IM HINBLICK AUF EINEN KOMPROMISS

7. Der Vorsitz ist unter Berücksichtigung der Arbeit früherer Vorsitze zum Kommissionsvorschlag zurückgekehrt und hat auf dessen Basis gearbeitet. Im Mittelpunkt der Arbeit stand die Beibehaltung der Hauptziele mit dem übergeordneten Ziel, die Richtlinie zu vereinfachen und gleichzeitig die Einführung emissionsfreier Fahrzeuge zu unterstützen. Der Vorsitz legt Lösungen für die noch offenen Fragen vor.
8. Im Folgenden wird ein umfassender Überblick gegeben, in dem die Änderungen am Kommissionsvorschlag im Hinblick auf die Annahme einer allgemeinen Ausrichtung erläutert werden.

9. Artikel 1 Absatz 3 über die Verwendung von Gelenkbussen und bestimmten Fahrzeugkombinationen für die Personenbeförderung wird geändert, um den Mitgliedstaaten die weiter Verwendung bestimmter Kombinationen zu ermöglichen.
10. Die Möglichkeit, von den im Anhang festgelegten Gewichten und Abmessungen abzuweichen, ist für Fahrzeuge mit Sondergenehmigungen für die Beförderung unteilbarer Ladungen [Artikel 4 Absatz 3], für Fahrzeuge, die Beförderungen durchführen, die den internationalen Wettbewerb im Bereich des Verkehrs nicht maßgeblich beeinträchtigen [Artikel 4 Absatz 4], und für Europäische Modulare Systeme (EMS) [Artikel 4 Absatz 4a] gewährleistet. In Artikel 4b und im Einklang mit den Zielen der vorgeschlagenen Änderung, Anreize für emissionsfreie Fahrzeuge und intermodale Beförderungen zu schaffen, schlägt der Vorsitz vor, dass emissionsfreie Kraftfahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen, die an intermodalen Beförderungen beteiligt sind, auch dann die Grenzen überschreiten dürfen, wenn sie die im Anhang festgelegten höchstzulässigen Gewichte überschreiten, sofern das Gewicht das jeweilige zulässige Gewicht auf beiden Seiten der Grenze nicht übersteigt.
11. In Bezug auf die Beförderung unteilbarer Ladungen und die Sprachanforderung für den Fahrer [Artikel 4 Absatz 3] können die Mitgliedstaaten spezifische Maßnahmen vorschreiben, um eine wirksame Kommunikation mit dem Fahrer zu gewährleisten.
12. Es wurde die Möglichkeit eingeführt, dass die Mitgliedstaaten bei der Beförderung im Rahmen von speziellen Pendeldiensten bis zu 1,380 m auf die Länge des Anhängers aufschlagen können [Artikel 4 Absatz 4aa], zusammen mit einem neuen Erwägungsgrund [11c], in dem die Gründe für die zusätzliche Länge erläutert werden.
13. Die in Artikel 4 Absatz 5 festgelegte Höchstdauer für Versuche mit EMS wird auf sieben Jahre verlängert.
14. Den Mitgliedstaaten wird ausreichend Zeit für die Einrichtung der Funktionen einer zentralen Anlaufstelle gemäß Artikel 4a eingeräumt.
15. Mit Artikel 7 wird den Mitgliedstaaten die Möglichkeit eingeräumt, die Nutzung bestimmter Straßen oder Ingenierbauten aufgrund von Bedenken hinsichtlich der Straßenverkehrssicherheit oder der Eigenschaften der Infrastruktur zu begrenzen.

16. Aufgrund von Bedenken hinsichtlich der Auswirkungen des Mehrgewichts auf die Infrastruktur wurden Änderungen in Bezug auf die Durchsetzung in Artikel 10d eingeführt. In Absatz 1 wird klargestellt, dass die Mitgliedstaaten entweder automatische Systeme, die in die Straßeninfrastruktur des TEN-V-Netzes eingebettet sind, oder bordeigene Wiegesysteme verwenden können. Emissionsfreie Fahrzeuge sollten ab dem 1. Dezember 2029 in der Lage sein, zuverlässige Gewichtsdaten über fahrzeuginterne Massenüberwachungssysteme aus der Ferne zu übermitteln, wobei die Möglichkeit bestehen sollte, den intelligenten Fahrtenschreiber zu verwenden. Die Einzelheiten werden in einem Durchführungsrechtsakt festgelegt.
17. In Artikel 10k wird präzisiert, dass die Kommission in Krisenfällen, die mehrere Mitgliedstaaten betreffen, Durchführungsrechtsakte nur auf Antrag der betroffenen Mitgliedstaaten erlassen kann.
18. Der Vorsitz schlägt ferner Verwaltungsvereinfachungen vor, indem kein Überwachungssystem für Versuche mit EMS mehr vorgeschrieben wird [Artikel 4 Absätze 5 und 5a] und indem die Verwendung von elektronischen Frachtbeförderungsinformationen (eFTI) zum Nachweis, dass ein Beförderungsvorgang als intermodaler Beförderungsvorgang gilt, gestrichen wird [Artikel 6 Absatz 7]. Angesichts des begrenzten Mehrwerts intelligenter Zugangsregelungen wurde der vorgeschlagene Artikel 10da gestrichen.
19. Im Anhang wurden Änderungen vorgenommen, um der Unterstützung für die Einführung emissionsfreier Fahrzeuge Rechnung zu tragen und gleichzeitig den Bedenken der Mitgliedstaaten hinsichtlich der Abnutzung der Infrastruktur Rechnung zu tragen.
 - a. Für Gelenkfahrzeuge, die ein emissionsfreies Kraftfahrzeug umfassen, wurden zusätzliche 0,90 Meter an höchstzulässiger Länger eingefügt, um mehr Raum für die Installation der emissionsfreien Technologie zu schaffen (Unterabschnitt 1.1).
 - b. Die Zeile betreffend die zusätzliche Höhe beim Transport von Großvolumencontainern wurde gestrichen, da die meisten Mitgliedstaaten Probleme mit der Unterführung ihrer Brücken haben (Unterabschnitt 1.3).
 - c. Es wurde zwischen fünf- oder sechsachsigen Kraftfahrzeugen in Bezug auf den Nullemissionsbonus von 2 t bzw. 4 t (Unterabschnitt 2.2) differenziert.

- d. Das höchstzulässige Gewicht wurde auf 34 Tonnen in Abschnitt 2.3.6 für diesen speziellen Typ von kurzen und schweren Fahrzeugen unter Beibehaltung der zusätzlichen 2 t für emissionsfreie Fahrzeuge verringert. Es gibt eine zusätzliche Zeile, die es ermöglicht, das höchstzulässige Gewicht emissionsfreier zweiachsiger Kraftomnibusse um 0,50 t zu erhöhen (Unterabschnitt 2.3);
- e. Das zusätzliche Gewicht der Antriebsachse für emissionsfreie Fahrzeuge wurde gestrichen, da die meisten Mitgliedstaaten der Auffassung sind, dass eine überschwere Antriebsachse zu schädlich für die Infrastruktur ist (Unterabschnitt 3.4).
- f. Es wurde ein Unterabschnitt 3.6 für Dreifachachsen von Kraftfahrzeugen aufgenommen, da diese Art von Fahrzeugen besondere Merkmale aufweist.
- g. Da es Sonderfälle gibt, wurde eine Zeile für fünfachsige Kraftfahrzeuge und eine weitere Zeile mit einer Formel für Brücken hinzugefügt, die den Abstand zwischen den Achsen für Fahrzeugkombinationen von mehr als 42 t festlegt (Unterabschnitt 4.3).

V. FAZIT

- 20. Der Rat (Verkehr, Telekommunikation und Energie) wird daher ersucht, sich auf seiner Tagung am 4. Dezember 2025 auf eine allgemeine Ausrichtung zu dem Kompromisstext, der diesem Vermerk beigefügt ist, zu einigen.
-

ANLAGE

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 Sozialausschusses¹,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen²,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren,

in Erwägung nachstehender Gründe:

¹ ABl. C, C/2024/895, 6.2.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2024/895/oj>.

² ABl. C, C/2024/1982, 18.3.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2024/1982/oj>.

- (1) In der Richtlinie 96/53/EG des Rates³ 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 Kommission⁴ geht klar hervor, dass mit Blick auf das Ziel des europäischen Grünen Deals⁵, 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 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.

³ ABl. L 235 vom 17.9.1996, S. 59.

⁴ COM(2020) 789 final.

⁵ COM(2019) 640 final.

- (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) 2018/858⁶ und (EU) 2019/2144⁷ des Europäischen Parlaments und des Rates, 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 Rates⁸ 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 Wechselaufbauten befördern und im intermodalen Containerverkehr eingesetzt werden. Ein solcher Anreiz in Bezug auf das Gewicht dürfte dazu beitragen, dass Kraftverkehrsunternehmer auch im intermodalen Verkehr ohne Container tätig werden.

⁶ 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).

⁷ 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).

⁸ 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).

- (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 an die Fahrer zu stellen. Die Mitgliedstaaten sollten in Erwägung ziehen, von den Verkehrsunternehmern zu verlangen, andere Kommunikationsmittel, vor allem digitaler Art, zu nutzen, um eine wirksame Kommunikation zwischen dem Fahrer und den Kontrollorganen zu gewährleisten. Die Verkehrsunternehmer könnten beispielsweise verpflichtet werden, eine Servicenummer einzurichten, bei der der Fahrer Unterstützung erhalten kann, falls ihn Kontrollorgane anhalten, und sicherzustellen, dass diese Servicenummer für den Fahrer beim Fahren erreichbar ist, auch nachts und am Wochenende. 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, sofern sie in einem geeigneten physischen und betrieblichen Rahmen eingesetzt wurden. Angesichts der nationalen 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 Ermöglichung umfassender positiver sozioökonomischer und ökologischer 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 nationalen Bedingungen für EMS, die von den Mitgliedstaaten in ihrem jeweiligen Hoheitsgebiet festgelegt wurden, erfüllt werden. Damit soll sichergestellt werden, dass im grenzüberschreitenden Betrieb genutzte EMS die in den betreffenden Mitgliedstaaten für EMS geltenden gemeinsamen höchsten Grenzwerte für Gewichte und Abmessungen einhalten.
- (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.

- (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 Aspekte 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.
- (11a) Der grenzüberschreitende Verkehr zwischen Mitgliedstaaten, bei dem höhere Gewichte als die in Anhang I aufgeführten Gewichte zulässig sind, kann die Effizienz verbessern und die CO₂-Emissionen verringern, indem die Gesamtzahl der gefahrenen Kilometer verringert wird. Dieser Verkehr sollte weiterhin zulässig sein, solange die nationalen Bedingungen der Mitgliedstaaten für diese höheren Grenzwerte eingehalten werden und sie von emissionsfreien Kraftfahrzeugen oder Fahrzeugen, die an intermodalen Beförderungen beteiligt sind, durchgeführt werden. Dies sollte das Recht der Mitgliedstaaten unberührt lassen, gemäß Artikel 4 von den in Anhang I festgelegten Grenzwerten für Gewicht und Abmessungen abzuweichen.
- (11b) Den Mitgliedstaaten sollte es gestattet sein, spezialisierte Verkehrstätigkeiten unter Gegebenheiten zu genehmigen, für die normalerweise keine Fahrzeuge aus anderen Mitgliedstaaten eingesetzt werden, und bei solchen Tätigkeiten eine Abweichung von den Standardgewichten und -abmessungen der Fahrzeuge zuzulassen, da diese spezialisierten Beförderungen den internationalen Wettbewerb im Bereich des Verkehrs nicht maßgeblich beeinträchtigen. Es ist notwendig, das Konzept und die Nutzung von Spezialfahrzeugen zu präzisieren, insbesondere im Zusammenhang mit der Ausweitung solcher Beförderungen auf den grenzüberschreitenden Verkehr, um eine nahtlose Zusammenarbeit zwischen den einwilligenden Mitgliedstaaten zu ermöglichen. Klare Beispiele hierfür sind Beförderungen im Zusammenhang mit der Holzgewinnung und der Forstwirtschaft, Beförderungen mit Fahrzeugkombinationen mit mehr als sechs Achsen und der örtlichen Verkehr mit Kraftomnibussen.

- (11c) Um die Betriebseffizienz zu unterstützen und Lösungen zu fördern, die zur Begrenzung der Umweltauswirkungen des Straßenverkehrs beitragen, sollte es den Mitgliedstaaten gestattet sein, Gelenkfahrzeuge, die für Pendelfahrten eingesetzt werden, zusätzliche Längen zu gewähren, sofern die übrigen Parameter des Anhangs 1, insbesondere Unterabschnitt 1.5, erfüllt sind. Eine größere Länge von Gelenkfahrzeugen, die für regelmäßige Pendelfahrten auf einer festen Logistikroute eingesetzt werden, kann die Ladekapazität, insbesondere für palettisierte Güter, erheblich erhöhen und somit die Zahl der erforderlichen Fahrten verringern.
- (11d) Für den ökologischen Wandel im Straßenverkehrssektor ist es von entscheidender Bedeutung, dass Anreize für emissionsfreie Fahrzeuge bestehen. Die Mitgliedstaaten werden ermutigt, ihre nationalen Gewichtsgrenzen so zu harmonisieren, dass Anreize für emissionsfreie Fahrzeuge geschaffen werden, ohne den grenzüberschreitenden Verkehr zu behindern.
- (11e) Die Richtlinie lässt zwar Abweichungen von den höchstzulässigen Gewichten und Abmessungen zu, doch können die Mitgliedstaaten aus Gründen im Zusammenhang mit der Straßenverkehrssicherheit oder mit Merkmalen der Infrastruktur weiterhin den Verkehr bestimmter Fahrzeuge in spezifischen Teilen ihres Straßennetzes einschränken.

(12) *gestrichen*

(13) *gestrichen*

(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) Ebensowenig 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 besserer 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.

- (17a) Um eine wirksame, effiziente und kohärente Durchsetzung zu gewährleisten und die Einhaltung der Vorschriften durch Fahrzeuge, die aufgrund ihrer Ausstattung mit emissionsfreier Technologie ein höheres Gewicht haben, zu verbessern, sollten die Fahrzeuge Informationen über das aktuelle Gesamtgewicht der Fahrzeugkombination über fahrzeuginterne Technologien wie dem fahrzeuginternen Massenüberwachungssystem (OBMM) anhand dedizierter Nahbereichskommunikation (DSRC) übertragen. Die Informationen können von den Mitgliedstaaten verwendet werden, um Fahrzeuge zu identifizieren, die die Gewichtsgrenzen überschreiten könnten; diese Richtlinie verpflichtet die Mitgliedstaaten jedoch nicht, bei ihrer Durchsetzung DSRC zu verwenden. Dieses Instrument ergänzt andere Durchsetzungsinstrumente. Um sicherzustellen, dass diese Anforderungen erfüllt werden können, sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden, damit die Daten an die Durchsetzungsbehörden übermittelt werden können.
- (17b) Da die Einführung von Änderungen am Fahrtenschreiber komplex sein kann und es für die Unternehmer kostspielig sein kann, Fahrzeuge mit OBMM nachzurüsten, sollte diese Anforderung nur für Fahrzeuge gelten, die ab dem 1. Dezember 2029 mit OBMM ausgerüstet sind. Unbeschadet der Verordnung (EG) Nr. 595/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates oder des Vorrechts der Mitgliedstaaten, Gewichtsanforderungen für den innerstaatlichen Verkehr zu regeln, sieht diese Richtlinie keine Nachrüstung mit OBMM vor. Darüber hinaus sollte die Kommission den 1. Dezember 2029 um höchstens 18 Monate verschieben können, wenn dies erforderlich ist, um sicherzustellen, dass die Gewichtsdaten übermittelt werden können.
- (18) gestrichen
- (19) gestrichen
- (20) Das Europäische Parlament und der Rat sollten regelmäßig über die Ergebnisse der von den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten durchgeführten Kontrollen der Einhaltung 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, und zwar unbeschadet spezifischer Rechtsvorschriften, die im Zusammenhang mit Militärtransport und einer verstärkten Abschreckung und Reaktion gelten.

(22) *gestrichen*

- (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 Rates⁹ 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) *gestrichen*
- (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.

⁹ 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 Dokumenten¹⁰ 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 Kraftfahrzeughänger der Klasse O sowie der Kraftfahrzeuge der Klassen N₂ und N₃ und ihrer Kraftfahrzeughänger der Klassen O₃ und O₄ im Sinne des Artikels 4 der Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates*;“

¹⁰ ABl. C 369 vom 17.12.2011, S. 14.

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) 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).“

c) Absatz 3 erhält folgende Fassung:

„(3) Diese Richtlinie gilt nicht für Gelenkbusse, die aus mehr als einem Gelenkabschnitt bestehen, für Fahrzeugkombinationen, die aus einem Kraftfahrzeug mit einem zur Personenbeförderung bestimmten Anhänger bestehen, oder für Fahrzeugkombinationen, die aus einem Kraftfahrzeug mit einem zur Personenbeförderung bestimmten Sattelanhänger bestehen.“

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:
- „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).“
- 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 verpflichten den Fahrer nicht dazu, über Kenntnisse der Amtssprache(n) des Mitgliedstaats zu verfügen, in dem die Beförderung stattfindet. Die Mitgliedstaaten können jedoch andere Maßnahmen verlangen, um eine wirksame Kommunikation zwischen dem Fahrer und den Kontrollorganen zu gewährleisten, einschließlich digitaler Kommunikationsmittel.

(4) Die Mitgliedstaaten dürfen für bestimmte innerstaatliche und grenzüberschreitende Beförderungen, 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 Gewichte oder Abmessungen von den Werten des Anhangs I Abschnitten 1, 2 und 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.
- b) Der Mitgliedstaat, der in seinem Hoheitsgebiet Beförderungen durch Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen gestattet, die von den in Anhang I festgelegten Gewichten und/oder Abmessungen abweichen, gestattet auch den Verkehr von Europäischen Modularen Systemen gemäß Absatz 4a, damit zumindest die in diesem Mitgliedstaat erlaubte Ladelänge erreicht werden kann und für jeden Unternehmer gleiche Wettbewerbsbedingungen gegeben sind.“

c) Die folgenden Absätze 4aa und 4a werden eingefügt:

„(4aa) Die Mitgliedstaaten dürfen zulassen, dass Gelenkfahrzeuge, die für Pendelfahrten zur innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Beförderung genutzt werden und deren Abmessungen von den Werten des Anhangs I Unterabschnitt 1.1 abweichen, in ihrem Hoheitsgebiet im Verkehr eingesetzt werden, wenn die zusätzliche Länge 1,380 m nicht überschreitet.

(4a) Die Mitgliedstaaten dürfen zulassen, dass Europäische Modular 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 Modularen 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 Modular 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 Modularen Systemen zulassen, um den grenzüberschreitenden Verkehr zu ermöglichen.

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

Die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission, wenn sie den Verkehr von Europäischen Modularen 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 Modularen Systemen sind für eine Dauer von höchstens sieben Jahren zulässig. Die Anzahl der Versuche ist nicht begrenzt. Die Mitgliedstaaten unterrichten hiervon die Kommission.“

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;
- ba) gegebenenfalls einen einzigen nationalen Zugangspunkt zu den Informationen über die höchstzulässigen Gewichte und Abmessungen in einem Mitgliedstaat gemäß Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe a, Artikel 4 Absatz 4 und Artikel 4b;
- 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.

Die als zentrale Anlaufstelle fungierenden nationalen Eingabestellen und die nationalen Zugangspunkte können zu einer einzigen öffentlich zugänglichen Website zusammengelegt werden, die einen einheitlichen Zugangspunkt bietet und es den Nutzern ermöglicht, mit dem zuständigen nationalen oder regionalen Entscheidungsorgan zu interagieren, ohne dass mehrere Anwendungen erforderlich sind.

(2) Die Kommission kann Durchführungsrechtsakte zur Festlegung der Mindestelemente des Antragsformulars 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 Abschnitte 2, 3 oder Unterabschnitt 4.3 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 diese Fahrzeugkombinationen emissionsfreie Kraftfahrzeuge umfassen oder diese Fahrzeugkombinationen an intermodalen Beförderungen beteiligt sind.“

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 Fabrikschild‘, 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.“

(5a) Artikel 7 erhält folgende Fassung:

„Diese Richtlinie steht der Anwendung der einschlägigen einzelstaatlichen Bestimmungen für die Begrenzung des Gewichts und/oder der Abmessungen der Fahrzeuge auf bestimmten Straßen oder Ingenieurbauten aufgrund von Bedenken hinsichtlich der Straßenverkehrssicherheit und der Eigenschaften der Infrastruktur – unabhängig vom Land der Zulassung oder Inbetriebnahme derartiger Fahrzeuge – nicht entgegen.“

Dies bedeutet auch, dass lokale Beschränkungen erlassen werden können, was die höchstzulässigen Abmessungen und/oder Gewichte von Fahrzeugen betrifft, die in bestimmten Gebieten oder auf bestimmten Straßen mit für lange und schwere Fahrzeuge ungeeigneter Infrastruktur, wie etwa Stadtzentren, kleinen Dörfern oder unter dem Gesichtspunkt des Naturschutzes besonders wertvollen Gebieten, eingesetzt werden dürfen.“

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 Unterabschnitt 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 Unterabschnitt 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 Unterabschnitt 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 0,50 m hinausragen, sofern die erste Achse des beförderten Fahrzeugs auf dem Anhängeraufbau ruht. Die Ladung darf nach hinten bis zu 1,50 m hinausragen, sofern die letzte Achse des beförderten Fahrzeugs auf dem Anhängeraufbau ruht und die Hinterachse des beförderten Fahrzeugs nicht über die Ladestützen hinausragt.“

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 Unterabschnitt 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 Unterabschnitt 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 von Fahrzeugen mit alternativem Antrieb oder emissionsfreien Fahrzeugen entsprechen denen, die in Anhang I Unterabschnitten 2.2, 2.3 und 2.4 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 Unterabschnitt 1.1 für Gelenkfahrzeuge festgelegte höchstzulässige Länge, sofern diese emissionsfreie Kraftfahrzeuge umfassen, kann um die für den Anbau emissionsfreier Technologie erforderliche zusätzliche Länge, jedoch um höchstens 0,90 m überschritten werden. Solche emissionsfreien Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen müssen Anhang I Unterabschnitte 1.5 und 1.6 der vorliegenden Richtlinie genügen, wobei eine Überschreitung der höchstzulässigen Länge nicht zu einer größeren Ladelänge dieser Fahrzeugkombinationen führen darf, um die Kompatibilität von 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:

„Artikel 10c

Die in Anhang I Unterabschnitt 1.1 – gegebenenfalls vorbehaltlich der Artikel 9a Absatz 1 und 10b Absatz 2 – festgelegten höchstzulässigen Längen und der in Anhang I Unterabschnitt 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 0,150 m überschritten werden, sofern der auf der Straße erfolgende Transport des betreffenden Containers oder Wechselaufbaus Teil einer intermodalen Beförderung ist.“

11. 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 automatischer Systeme ergriffen werden, die in die Straßeninfrastruktur des transeuropäischen Straßenverkehrsnetzes gemäß der Verordnung (EU) 2024/1679* eingebettet sind.

Zusätzlich zum Einsatz von in die Straßeninfrastruktur eingebetteten automatischen Systemen können die Mitgliedstaaten in Betrieb befindliche Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen, die mutmaßlich das höchstzulässige Gewicht überschritten haben, mithilfe von bordeigenen Wiegesystemen, die in Einklang mit Absatz 4 in Fahrzeugen installiert sind, identifizieren.

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.

(1a) Um für das zusätzliche Gewicht in Betracht zu kommen, das emissionsfreien Fahrzeugen gemäß Anhang I Nummern 2.2.1 und 2.2.2 gewährt wird, müssen Fahrzeuge, die mit OBMM-Ausrüstung gemäß der Durchführungsverordnung (EU) 2025/2161 der Kommission ausgestattet sind und ab dem 1. Dezember 2029 erstmals zugelassen werden, in der Lage sein, den Durchsetzungsbehörden bei Straßenkontrollen zuverlässige Gewichtsdaten der in Betrieb befindlichen Fahrzeugkombinationen aus der Ferne zu übermitteln. Die übermittelten Informationen dürfen von den Mitgliedstaaten nur verwendet werden, um Fahrzeuge zu identifizieren, die möglicherweise die zulässigen Höchstgewichte überschreiten.

(1b) Ein intelligenter Fahrtenschreiber im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 kann für die Übermittlung der in Absatz 1a genannten Daten verwendet werden.

(1c) Die Kommission kann Durchführungsrechtsakte erlassen, wenn dies erforderlich ist, um die Übermittlung der in Absatz 1a genannten Daten an die Durchsetzungsbehörden zu ermöglichen. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem Prüfverfahren gemäß Artikel 10i Absatz 2 erlassen.

(1d) Die Kommission kann delegierte Rechtsakte gemäß Artikel 10h erlassen, um den in Absatz 1a genannten Zeitpunkt um 18 Monate zu verschieben, wenn dies erforderlich ist, um sicherzustellen, dass neu zugelassene Fahrzeuge in der Lage sind, Gewichtsdaten per Fernkommunikation zu übermitteln.

(2) Jeder Mitgliedstaat führt in seinem Hoheitsgebiet in jedem Kalenderjahr eine angemessene Anzahl von Kontrollen der Gewichte 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.

* Verordnung (EU) 2024/1679 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Juni 2024 über Leitlinien der Union für den Aufbau des Transeuropäischen Verkehrsnetzes, zur Änderung der Verordnungen (EU) 2021/1153 und (EU) Nr. 913/2010 und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 (ABl. L, 2024/1679, 28.6.2024).“

b) Absatz 5 Unterabsatz 1 erhält folgende Fassung:

„(5) Die Kommission kann Durchführungsrechtsakte erlassen, in denen die Einzelheiten zur Schaffung einheitlicher Bedingungen für die Durchführung der Interoperabilitäts- und Kompatibilitätsvorschriften gemäß Absatz 4 festgelegt werden.“

12. *gestrichen*

13. *gestrichen*

14. 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 der automatischen Systeme, die gemäß Artikel 10d Absatz 1 in die Straßeninfrastruktur eingebettet wurden, und die Angabe, ob sie ausschließlich Identifizierungszwecken dienen oder für die direkte Durchsetzung zertifiziert sind;

- d) gestrichen;
- e) die Anzahl der für Sondertransporte gemäß Artikel 4 Absatz 3 ausgestellten nationalen Genehmigungen und deren Geltungsdauer (einmalige oder langfristige Genehmigungen);

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.“ .”;

15. Artikel 10h Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„(2) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß 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.“

16. 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.“

17. Artikel 10j wird gestrichen.

18. 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, die nur dann verlängert werden können, wenn die Krise andauert.

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 auf Antrag der betroffenen Mitgliedstaaten 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.

Dieser Artikel gilt unbeschadet besonderer Rechtsvorschriften für Militärtransporte im Falle einer verstärkten Abschreckung und Abwehrbereitschaft.“

19. Anhang I erhält die Fassung des Anhangs der vorliegenden Richtlinie.
20. In Anhang III werden die Worte „Richtlinie 76/114/EWG“ durch die Worte „Anhang II der Durchführungsverordnung (EU) 2021/535 der Kommission“ ersetzt.

[...]

[...]

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 und Anwendung

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

Artikel 4a Absatz 1 gilt ab dem [Datum einfügen: 4 Jahre nach Ablauf der Umsetzungsfrist].

Artikel 5

Adressaten

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Straßburg am [...]

Im Namen des Europäischen Parlaments *Im Namen des Rates*

Der Präsident /// Die Präsidentin

Der Präsident /// Die Präsidentin

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 zwei Achsen	15,00 m
— Kraftomnibus + Anhänger	18,75 m

Bei Gelenkfahrzeugen, die emissionsfreie Kraftfahrzeuge umfassen, darf die in Unterabschnitt 1.1 vorgesehene höchstzulässige Länge um 0,90 m überschritten werden.

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
1.4 Die unter den Unterabschnitten 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 Unterabschnitt 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		
	Bei stehendem 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 Unterabschnitt 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 dreiachsrigem Anhänger oder dreiachsige Kraftfahrzeuge mit zweiachsigen Anhängern		40 t
	b) Dreiachsiges Kraftfahrzeug mit dreiachsrigem Anhänger		40 t
	a) Zweiachsiges Kraftfahrzeug mit dreiachsrigem Sattelanhänger oder dreiachsige Kraftfahrzeuge mit zweiachsigen Sattelanhängern		40 t
2.2.2	b) Dreiachsiges Kraftfahrzeug mit dreiachsrigem Sattelanhänger		40 t
	c) Zweiachsiges Kraftfahrzeug mit dreiachsrigem Sattelanhänger oder dreiachsige Kraftfahrzeuge mit zweiachsigen Sattelanhängern bei intermodalen Beförderungsvorgängen		42 t
	d) Dreiachsiges Kraftfahrzeug mit dreiachsrigem 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 1,80 m ($1,30 \leq d \leq 1,80$)	36 t
	2.2.4.2	von mehr als 1,80 m ($1,80 \text{ m} < d$)	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 Unterabschnitt 2.2 vorgesehenen höchstzulässigen Gewichte um das zusätzliche Gewicht der alternativen Kraftstofftechnologie, höchstens jedoch um 1 t.
		Bei Fahrzeugkombinationen, die emissionsfreie Kraftfahrzeuge umfassen, erhöhen sich die in den Punkten 2.2.1 Buchstabe b und 2.2.2 Buchstabe b von Unterabschnitt 2.2 vorgesehenen höchstzulässigen Gewichte um 4 t.
		Bei Fahrzeugkombinationen, die emissionsfreie Kraftfahrzeuge umfassen, erhöhen sich die in den Punkten 2.2.1 Buchstabe a, 2.2.2 Buchstaben a, c und d, 2.2.3 sowie 2.2.4 von Unterabschnitt 2.2 vorgesehenen höchstzulässigen Gewichte um 2 t.

2.3 Kraftfahrzeuge

2.3.1	Andere zweiachsige Kraftfahrzeuge als Kraftomnibusse	18 t
2.3.2	Zweiachsige Kraftomnibusse	19,50 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 9,50 t je Achse nicht überschritten wird.	26 t
2.3.5	Vierachsige Kraftfahrzeuge mit zwei Lenkachsen und 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 9,50 t je Achse nicht überschritten wird.	32 t

	2.3.6	Fünfachsige Kraftfahrzeuge mit mindestens zwei Lenkachsen und mindestens einer Antriebsachse mit Doppelbereifung und Luftfederung oder mit einer auf Unionsebene als gleichwertig anerkannten Federung gemäß Anhang II, oder wenn jede Antriebsachse mit Doppelbereifung ausgerüstet ist und die maximale Achslast von 9,50 t je Achse nicht überschritten wird.	34 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 Unterabschnitt 2.3 vorgesehenen höchstzulässigen Gewichte um das zusätzliche Gewicht der alternativen Kraftstofftechnologie, höchstens jedoch um 1 t.						
Bei emissionsfreien Fahrzeugen erhöhen sich die in den Punkten 2.3.1, 2.3.3, 2.3.4, 2.3.5 und 2.3.6 von Unterabschnitt 2.3 vorgesehenen höchstzulässigen Gewichte um 2 t.						
Bei emissionsfreien zweiachsigen Kraftomnibussen erhöhen sich die in Punkt 2.3.2 von Unterabschnitt 2.3 vorgesehenen höchstzulässigen Gewichte um 0,50 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 Unterabschnitt 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 Unterabschnitt 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 m ($d < 1$)	11 t				

	3.2.2	mindestens 1 m und weniger als 1,30 m ($1 \leq d < 1,30$)	16 t
	3.2.3	mindestens 1,30 m und weniger als 1,80 m ($1,30 \leq d < 1,80$)	18 t
	3.2.4	mindestens 1,80 m ($1,80 \leq d$)	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	weniger als 1,30 m ($d < 1,30$ m)	21 t
	3.3.2	mindestens 1,30 m und weniger als 1,40 m ($1,30 \leq d < 1,40$)	24 t

3.4 Antriebsachse

	3.4.1	Antriebsachse der Fahrzeuge der Unterabschnitte 2.2, 2.3 und 2.4	11,5 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 m ($d < 1$)	11,5 t
	3.5.2	mindestens 1 m und weniger als 1,30 m ($1 \leq d < 1,30$)	16 t
	3.5.3	mindestens 1,30 m und weniger als 1,80 m ($1,30 \leq d < 1,80$)	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 9,50 t je Achse nicht überschritten wird.		

3.6 Dreifachachsen von Kraftfahrzeugen

	Die Summe der Achslasten einer Dreifachachse darf bei den nachstehenden Achsabständen (= d) jeweils folgende Werte nicht übersteigen:		
3.6.1	weniger als 1,30 m ($d < 1,30$ m)		21 t
3.6.2	mindestens 1,30 m und weniger als 1,40 m ($1,30 \leq d < 1,40$)		24 t

4. Mit den Gewichten und Abmessungen zusammenhängende Merkmale der in Artikel 1 Absatz 1 Buchstabe b genannten Fahrzeuge

4.1 Alle Fahrzeuge

	Das Gewicht auf der oder den Antriebsachsen 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.
--	---

4.2 Lastzüge

	Der Abstand zwischen der letzten Achse eines Kraftfahrzeugs und der ersten Achse eines Anhängers beträgt mindestens 3,00 m.
--	---

4.3 Höchstzulässiges Gewicht je nach Radstand (Achsabstand)

	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.
	Das höchstzulässige Gewicht eines Kraftfahrzeugs mit fünf Achsen in Tonnen darf das Vierfache des Abstands in Metern zwischen der vordersten und der hintersten Achse des Fahrzeugs nicht überschreiten, wenn das Gewicht 32 t übersteigt.
	Übersteigt das höchstzulässige Gewicht einer Fahrzeugkombination gemäß Unterabschnitt 2.2 42 t, so darf es das nach folgender Formel berechnete Gewicht nicht überschreiten: Gewicht in Tonnen $\leq 2,7 \times A + 13,5$ dabei ist A der Abstand in Metern zwischen der vordersten und der hintersten Achse der Fahrzeugkombination.

4.4 Sattelanhänger

Die horizontal gemessene Entfernung zwischen der Achse des Sattelzapfens und irgendeinem Punkt des Kopfes des Sattelanhängers darf nicht mehr als 2,04 m betragen.
