EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 15.4.2013
COM(2013) 195 final

2013/0105 (COD)

Vorschlag für eine

RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

zur Änderung der Richtlinie 96/53/EG vom 25. Juli 1996 zur Festlegung der höchstzulässigen Abmessungen für bestimmte Straßenfahrzeuge im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr in der Gemeinschaft sowie zur Festlegung der höchstzulässigen Gewichte im grenzüberschreitenden Verkehr

(Text von Bedeutung für den EWR)

{SWD(2013) 108 final}
{SWD(2013) 109 final}

BEGRÜNDUNG

1. KONTEXT DES VORSCHLAGS

Die Richtlinie 96/53/EG des Rates vom 25. Juli 1996 zur Festlegung der höchstzulässigen Abmessungen für bestimmte Straßenfahrzeuge im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr in der Gemeinschaft sowie zur Festlegung der höchstzulässigen Gewichte im grenzüberschreitenden Verkehr[1] hat über viele Jahre hinweg zum reibungslosen Funktionieren des Binnenmarkts im Straßenverkehr beigetragen, da in ihr die Abmessungs- und Gewichtsobergrenzen für Fahrzeuge festgelegt sind, die im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Güter- und Personenverkehr eingesetzt werden. Sie regelt ferner, unter welchen Bedingungen Ausnahmen für den Einsatz von Fahrzeugen, die diese höchstzulässigen Abmessungen überschreiten, gewährt werden können.

Angesichts der Entwicklung des Marktes und der mittlerweile verfügbaren Technologien stellt sich die Frage, ob die bei der Verabschiedung der Richtlinie im Jahr 1996 getroffenen Entscheidungen auch noch heute der Sachlage entsprechen. Insbesondere ist die Notwendigkeit, die Treibhausgasemissionen und den Verbrauch von Erdölprodukten zu senken, zu einem entscheidenden Faktor im Verkehrsbereich geworden – vor allem im Straßenverkehr, auf den 82 % des Energieverbrauchs im Verkehrssektor entfallen. Ständig steigende Kraftstoffpreise treiben die Energierechnung Europas unaufhörlich in die Höhe und drängen uns, nach Lösungen zu suchen, die den Kraftstoffverbrauch der Fahrzeuge drosseln. Im 2011 veröffentlichten Weißbuch über die Verkehrspolitik[2] wurde das Ziel gesetzt, bis 2050 die Treibhausgasemissionen gegenüber dem Stand von 1990 um 60 % zu senken.

Vor diesem Hintergrund wurde im Weißbuch die Überarbeitung der Richtlinie über die höchstzulässigen Gewichte und Abmessungen der Fahrzeuge im Straßenverkehr angekündigt, damit aerodynamischere Fahrzeuge mit verbesserter Energieeffizienz auf den Markt gebracht werden können. Die Verbesserung der Aerodynamik der Fahrzeuge wie auch die Ausstattung mit alternativen – hybriden oder elektrischen – Antriebssystemen kann nämlich bei den Abmessungen und Gewichten, wie sie aufgrund der derzeitigen Richtlinie zulässig sind, nur auf Kosten des Ladevermögens der Fahrzeuge erfolgen. Ein Hybrid-Motor oder Batterien stellen ein erhebliches zusätzliches Gewicht dar. Führerhäuser, die aus Gründen der Aerodynamik vorne stärker abgerundet sind, sind zwangsläufig länger. Das Anbringen von Luftleiteinrichtungen am hinteren Teil des Fahrzeugs trägt auch dazu bei, dass dieses länger wird. Durch diese Verringerung des Ladevermögens werden Spediteure, Beförderungsunternehmer und Hersteller davon abgeschreckt, Fahrzeuge mit besserer Energieeffizienz einzusetzen bzw. zu bauen.

Die Überarbeitung der Richtlinie bietet auch die Gelegenheit, die Straßenverkehrssicherheit zu erhöhen, indem die Form des Führerhauses verbessert wird, so dass die toten Winkel im Sichtfeld des Fahrers verringert werden, eine Struktur zur Aufnahme der Aufprallenergie ergänzt wird sowie die Sicherheit und der Komfort des Fahrers erhöht werden. Dadurch kann vor allem die Gefahr für das Leben zahlreicher schwächerer Straßenverkehrsteilnehmer, wie Fußgänger oder Fahrradfahrer, die der Fahrer bei seinen Manövern nicht immer sehen kann, verringert werden.

Daher ist es notwendig, die Richtlinie 96/53/EG zu ändern. Ziel dabei ist, die Aerodynamik der Fahrzeuge sowie ihre Energieeffizienz zu verbessern und gleichzeitig die

[1] ABl. L 235 vom 17.9.1996, S. 59.

[2] Verkehrsweißbuch: „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem“, KOM(2011) 144.

Straßenverkehrssicherheit zu erhöhen, wobei den durch die Straßenverkehrsinfrastruktur vorgegebenen Beschränkungen Rechnung getragen wird.

Beispielsweise können manchen Studien zufolge[3] durch das Anbringen von 1 bis 2 m langen Luftleiteinrichtungen am hinteren Teil des Fahrzeugs auf der Autobahn bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 80 / 90 km/h zwischen 5 und 10 % des Kraftstoffverbrauchs eingespart werden.

Seit der Verabschiedung der Richtlinie 96/53/EG ist zudem das Durchschnittsgewicht eines Busfahrgasts gestiegen. Darüber hinaus sind aufgrund von Rechtsvorschriften der Europäischen Union Sicherheitsvorrichtungen an Bord vorgeschrieben, durch deren Gewicht sich die Nutzlast des Fahrzeugs und damit die Zahl der Fahrgäste, die befördert werden können, reduziert. Dies läuft sowohl dem Bestreben zuwider, den Kraftstoffverbrauch pro beförderter Person zu senken, als auch dem Ziel, den Verkehr vom Pkw auf kollektive Verkehrsträger, die deutlich umweltfreundlicher sind, zu verlagern.

Die Kraftstoffeinsparungen und die Verringerung der Schadstoffemissionen sind nicht die einzigen Gründe für den Vorschlag zur Überarbeitung der Richtlinie 96/53/EG.

In der Richtlinie 96/53/EG sind die jüngsten Entwicklungen auf dem Gebiet der Containerisierung und des intermodalen Verkehrs nicht berücksichtigt. So können bestimmte Container, die im Eisenbahnverkehr, in der Binnenschifffahrt, im interkontinentalen Seeverkehr und bei der Seekabotage verwendet werden, derzeit nur mit Sondergenehmigungen auf der Straße weiterbefördert werden, was den Verwaltungsaufwand für Spediteure und Behörden erhöht. Für die am häufigsten eingesetzten Container, die eine Länge von 45 Fuß (13,72 m), haben, müsste die Länge der Lkw nur um 15 cm erhöht werden, damit keine Sondergenehmigungen erforderlich sind. Dies wäre weder hinsichtlich der Straßenverkehrssicherheit noch in Bezug auf die Straßenverkehrsinfrastruktur ein Problem.

Da es in der derzeitigen Richtlinie keine Bestimmungen über Fahrzeugkontrollen und anwendbare Sanktionen gibt, bleiben zahlreiche Verstöße ungestraft, wodurch die Anforderungen der Richtlinie ihres eigentlichen Sinns beraubt werden. Der häufigste Verstoß ist die Überladung des Fahrzeugs. Im Durchschnitt ist von drei kontrollierten Fahrzeugen eines überladen. Dabei wird das maximal zulässige Gewicht häufig um 10 oder sogar 20 % überschritten. Diese Situation führt zu einer vorzeitigen Abnutzung des Asphalts und erhöht das Unfallrisiko auf der Straße. Sie hat auch eine Verzerrung des Wettbewerbs zwischen Verkehrsunternehmen zur Folge, da Betrüger sich illegal unberechtigte Wettbewerbsvorteile verschaffen können. Doch es gibt inzwischen technische Lösungen, die ein Filtern und damit zahlreichere, zügigere und wirksamere Kontrollen ermöglichen, ohne dass alle Fahrzeuge, die man kontrollieren möchte, angehalten werden müssen. Es gibt auch im Fahrzeug integrierte Wiegesysteme, mit denen der Fahrer selbst die Einhaltung der vorgeschriebenen Normen kontrollieren kann. Es ist daher notwendig, in die Richtlinie 96/53/EG Bestimmungen über Kontrollen und Sanktionen aufzunehmen, um dafür zu sorgen, dass die Verkehrsunternehmen die Wettbewerbsregeln wieder einhalten, und um ein hohes Sicherheitsniveau im Straßenverkehr und die Langlebigkeit der Infrastruktur zu erreichen.

Einige Interessenträger haben Fragen zur Auslegung des Artikels 4 der Richtlinie 96/53/EG gestellt. Angesichts dieser Fragen hat Vizepräsident Kallas am 13. Juni 2012 ein Schreiben an den Vorsitzenden des Verkehrsausschusses des Europäischen Parlaments gesandt. In diesem Schreiben, das Leitlinien zu diesem Thema enthält, wird darauf hingewiesen, dass der grenzüberschreitende Einsatz längerer Fahrzeuge für Strecken, bei denen nur eine Grenze

[3] Studie der TU DELFT über die Aerodynamik von schweren Lastkraftwagen (2011).

überschritten wird, zulässig ist, wenn die beiden betroffenen Mitgliedstaaten dies bereits gestatten und wenn die Voraussetzungen für eine Ausnahmeregelung aufgrund des Artikels 4 Absätze 3, 4 oder 5 der Richtlinie 96/53/EG erfüllt sind. Der Einsatz dieser Fahrzeuge darf den internationalen Wettbewerb nicht maßgeblich beeinträchtigen. Um die Leitlinien dieses Schreibens aufzugreifen, enthält diese Überarbeitung im Wortlaut der Richtlinie entsprechend geänderte Bestimmungen für Artikel 4 Absatz 4.

2. ERGEBNISSE DER KONSULTATIONEN INTERESSIERTER KREISE UND DER FOLGENABSCHÄTZUNGEN

2011 und 2012 wurden unter Federführung der Kommission öffentliche und branchenspezifische Konsultationen durchgeführt.

Bei der von Dezember 2011 bis Februar 2012 durchgeführten öffentlichen Konsultation wurden mehr als eintausend Beiträge von Bürgern, Mitgliedstaaten sowie diversen Berufsverbänden und Nichtregierungsorganisationen gesammelt. Dabei zeichneten sich folgende Meinungen ab:

(i) Die Verbesserung der Aerodynamik von schweren Lastkraftwagen wird einhellig als Fortschritt angesehen; die Mehrzahl der Befragten hält eine Änderung der Richtlinie 96/53/EG für notwendig, um diese Verbesserung zu erreichen.

(ii) Die Idee, die Einführung von Hybrid- bzw. Elektrofahrzeugen zu erleichtern, sowie der Ausbau der Containerisierung und des intermodalen Verkehrs durch Änderung der Richtlinie 96/53/EG werden von breiten Kreisen befürwortet.

(iii) Die Einführung von Maßnahmen zur Kontrolle von Überladungen wird von den einschlägigen Berufskreisen positiv aufgenommen, da dadurch wieder ein fairer Wettbewerb zwischen den Verkehrsunternehmen möglich wird; dabei ist es jedoch unerlässlich, den Mitgliedstaaten die Mittel an die Hand zu geben, um diese Kontrollen durchführen zu können, ohne deren finanzielle Belastung zu erhöhen und ohne Störungen des Verkehrs oder Verspätungen zu verursachen.

Auf der Grundlage der Ergebnisse dieser öffentlichen Konsultation wurden Arbeitsseminare abgehalten, bei denen Fahrzeughersteller, Spediteure und Beförderungsunternehmer, Akteure des kombinierten Verkehrs, für Straßenverkehrskontrollen zuständige Stellen und Verantwortliche für die Straßenverkehrssicherheit mit Kommissionsvertretern zusammenkamen. Diese Konsultationen lassen einen Konsens über das Streben nach Verringerung der Umweltverschmutzung und des Kraftstoffverbrauchs sowie nach Verbesserung der Straßenverkehrsicherheit sowie Einvernehmen über die Erschließung neuer Möglichkeiten für den intermodalen Verkehr erkennen. Auch zeichnete sich ein Konsens über die Notwendigkeit ab, die Kontrollen zu verschärfen, insbesondere im Hinblick auf eine eventuelle Überladung der Fahrzeuge. Auf dem Gebiet der Aerodynamik werden stärker profilierte Führerhäuser und das Anbringen von Vorrichtungen, die den Zugeffekt verringern, am hinteren Teil der Fahrzeuge begrüßt. Eine begrenzte Anpassung der höchstzulässigen Gewichte und Abmessungen, die mit angemessenen Signaleinrichtungen für die Abmessungen einhergeht, scheint kein Risiko für die Straßenverkehrssicherheit darzustellen.

Die in dieser Überarbeitung enthaltenen Maßnahmen sind das Ergebnis dieser Konzertationen.

Sie wurden im Rahmen einer Folgenabschätzung untersucht, anhand deren die – hinsichtlich der ökonomischen wie auch der ökologischen Effizienz – besten Optionen ausgewählt werden konnten. Bei dem gewählten Szenario, das in Absatz 4 beschrieben wird, werden technische Harmonisierungsarbeiten, die mit einer Sachverständigengruppe im Hinblick auf die

Verabschiedung delegierter Rechtsakte durchgeführt werden, und ein moderater Regulierungsansatz miteinander kombiniert, um keine unverhältnismäßigen bzw. nicht anwendbaren Auflagen einzuführen, die insbesondere kleine und mittlere Unternehmen treffen würden.

Die Konsultation betraf auch Artikel 4 der Richtlinie 96/53/EG, in dem die Bedingungen festgelegt sind, die eingehalten werden müssen, um Ausnahmeregelungen hinsichtlich der in der Richtlinie vorgegebenen Grenzen in Anspruch nehmen zu können, die die Mitgliedstaaten in bestimmten genau dargelegten Fällen treffen dürfen. In Bezug auf den Einsatz von Fahrzeugen im grenzüberschreitenden Verkehr, die die von der Richtlinie vorgegebenen Abmessungen überschreiten, sind Meinungsverschiedenheiten aufgetreten. Die Kommission hat daher beschlossen, ihre eigenen Leitlinien zur derzeitigen Richtlinie zu veröffentlichen (Schreiben vom 13. Juni 2012 an den Vorsitzenden des Verkehrsausschusses des Europäischen Parlaments). Die Leitlinien zu Artikel 4 Absatz 4 schlagen sich in Artikel 1 Absatz 2 des vorliegenden Vorschlags nieder.

3. RECHTLICHE ASPEKTE

Der Änderungsvorschlag für die Richtlinie 96/53/EG stützt sich auf Artikel 91 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV). Die Verbesserung der Effizienz und der Umweltfreundlichkeit des Straßenverkehrs ist ein wesentliches Ziel der gemeinsamen Verkehrspolitik. Zudem wird von Seiten der betreffenden Berufsverbände stets die europaweite Angleichung der Vorschriften gefordert.

Dieser Vorschlag entspricht dem Subsidiaritätsprinzip und dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit. Angesichts der Bedeutung des Verkehrssektors für das Funktionieren des Binnenmarkts, seiner zunehmenden grenzüberschreitenden Dimension und dem Anstieg der Kraftstoffkosten wie auch der Treibhausgasemissionen sind Vorschriften unverzichtbar, um die Energieeffizienz des Straßenverkehrs zu erhöhen, die von ihm ausgehende Umweltbelastung zu verringern und die Einhaltung der Regeln zu gewährleisten.

Der Vorschlag stellt es den Mitgliedstaaten frei, Ausnahmeregelungen in Bezug auf die Regeln zu beschließen, die er für den innerstaatlichen Verkehr enthält. Mit ihm wird ein Ausschuss eingerichtet, der die Kommission bei der Ausarbeitung der Anforderungen in Bezug auf die Aerodynamik, der Leitlinien zu den Kontrollverfahren und der den Verstößen angemessenen Sanktionen unterstützt. Der Vorschlag geht daher nicht über das zum Erreichen seiner Ziele erforderliche Maß hinaus.

Es wird die Änderung einer bestehenden Richtlinie und damit ebenfalls eine Richtlinie vorgeschlagen. Der Vorschlag betrifft eine Frage, die für den Europäischen Wirtschaftsraum von Bedeutung ist, und sollte sich daher auf diesen erstrecken.

Dieser Vorschlag hat keinerlei Auswirkungen auf den Haushalt der Union.

4. EINZELERLÄUTERUNG ZUM VORSCHLAG

Der Kommissionsvorschlag sieht zunächst vor, Abweichungen von den Obergrenzen der Fahrzeugabmessungen zuzulassen, damit aerodynamische Luftleiteinrichtungen am hinteren Teil der Fahrzeuge angebracht werden können oder um die Gestaltung der Führerhäuser zu verändern. Diese Ausnahmeregelungen eröffnen neue Perspektiven für die Hersteller von Zugmaschinen, Lastkraftwagen und Anhängern; es müssen jedoch bestimmte Anforderungen eingehalten werden, z. B. darf das Ladevermögen der Fahrzeuge nicht erhöht werden. Diese Anforderungen werden zu einem späteren Zeitpunkt von der Kommission präzisiert, die dabei von einem Ausschuss unterstützt wird. Mit ihnen wird auch dafür gesorgt, dass die

Straßenverkehrssicherheitsregeln eingehalten und die durch die Infrastruktur vorgegebenen Beschränkungen berücksichtigt werden sowie der Verkehrsfluss aufrechterhalten wird. Über die Verringerung des Kraftstoffverbrauchs und der Treibhausgasemissionen hinaus lässt sich durch die Form der Führerhäuser auch das Sichtfeld der Fahrer verbessern, so dass es pro Jahr in Europa etwa 400 Verkehrstote weniger geben könnte. Zudem werden der Komfort und die Sicherheit der Fahrer erhöht.

Die Kommission wird ihre Verordnung (EU) Nr. 1230/2012 vom 12. Dezember 2012 zur Durchführung der Verordnung (EG) Nr. 661/2009 hinsichtlich der Anforderungen an die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen ändern, damit sie mit dem vorliegenden Richtlinienvorschlag vereinbar ist.

Im Richtlinienvorschlag ist die Erhöhung des zulässigen Gewichts von Fahrzeugen mit Elektro- oder Hybridantrieb um eine Tonne vorgesehen, um dem Gewicht der elektrischen Batterien bzw. des doppelten Motors Rechnung zu tragen, ohne dass das Ladevermögen des Fahrzeugs beeinträchtigt wird. Darüber hinaus wird das Höchstgewicht von Kraftomnibussen um eine Tonne heraufgesetzt, um verschiedenen Entwicklungen Rechnung zu tragen, etwa des gestiegenen Durchschnittsgewichts der Passagiere und ihres Gepäcks, der neuen durch die Sicherheitsvorschriften vorgeschriebenen Ausstattung oder der neuen Euro-Klasse VI.

Mit der Änderung der Richtlinie 96/53/EG wird der Ausbau des intermodalen Verkehrs erleichtert, indem eine Abweichung von 15 cm bei der Länge von Lkw zugelassen wird, wenn sie 45-Fuß-Container befördern, welche im interkontinentalen und europäischen Verkehr immer häufiger eingesetzt werden.

Mit dem Vorschlag wird außerdem bestätigt, dass der grenzüberschreitende Einsatz längerer Fahrzeuge für Strecken, bei denen nur eine Grenze überschritten wird, zulässig ist, wenn die beiden betroffenen Mitgliedstaaten dies bereits gestatten und wenn die Voraussetzungen für eine Ausnahmeregelung aufgrund des Artikels 4 Absätze 3, 4 oder 5 der Richtlinie 96/53/EG erfüllt sind. In Bezug auf Artikel 4 Absatz 4 beeinträchtigen diese Verkehrstätigkeiten den internationalen Wettbewerb nicht maßgeblich, wenn der grenzüberschreitende Einsatz auf zwei Mitgliedstaaten beschränkt bleibt und die vorhandene Infrastruktur und die Bedingungen der Straßenverkehrssicherheit dies zulassen. Artikel 4 Absatz 4 wird daher geändert.

Neue Bestimmungen werden der Richtlinie 96/53/EG angefügt, um es den Kontrollbehörden zu ermöglichen, Verstöße aufzudecken und die entsprechenden Verwaltungssanktionen anzugleichen. Die Kommission wird Leitlinien zu den Kontrollverfahren veröffentlichen, damit eine Harmonisierung der Kontrollmethoden zwischen den Mitgliedstaaten gewährleistet ist. Die Mitgliedstaaten müssen eine Mindestanzahl an Gewichtsmessungen von Fahrzeugen durchführen. Diese Messungen müssen entweder mit in der Straße eingebauten Systemen, die die Fahrzeuge während der Fahrt wiegen, oder mit einem im Fahrzeug installierten Messgerät, das die Daten an die Kontrolleure am Straßenrand weitergibt, erfolgen. Mit Hilfe solcher Messungen können die Kontrollbehörden die Fahrzeuge so filtern, dass nur die Fahrzeuge angehalten und manuell kontrolliert werden, bei denen ein tatsächlicher Verdacht auf einen Verstoß vorliegt. Die Kommission wird technische Normen für integrierte Wiegesysteme, die Daten an die Behörden melden können, festlegen, insbesondere Normen für die elektromagnetische Kommunikationsschnittstelle. Dies fördert die Verbreitung solcher Einrichtungen. Sie haben außerdem den Vorteil, dass die Fahrer das Gewicht ihrer Fahrzeuge besser kontrollieren können.

Die Verstöße gegen die Richtlinie 96/53/EG werden zudem ihrer Schwere entsprechend in Kategorien eingeteilt, um auf Ebene der Union die Arten der anzuwendenden Verwaltungssanktionen zu harmonisieren.

Um die Einführung aerodynamischerer Fahrzeuge und von Hybridmotoren zu beschleunigen, wird die Kommission die ihr zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel in Anspruch nehmen, insbesondere die der transeuropäischen Netze und der europäischen Programme für Forschung, Entwicklung und Innovation, um die industrielle Forschung und die Ausstattung von Fuhrparks zu unterstützen.

2013/0105 (COD)

Vorschlag für eine

RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

zur Änderung der Richtlinie 96/53/EG vom 25. Juli 1996 zur Festlegung der höchstzulässigen Abmessungen für bestimmte Straßenfahrzeuge im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr in der Gemeinschaft sowie zur Festlegung der höchstzulässigen Gewichte im grenzüberschreitenden Verkehr

(Text von Bedeutung für den EWR)

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 Sozialausschusses[4],

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen[5],

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren,

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Das 2011 veröffentlichte Weißbuch: „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem“[6] legt den Schwerpunkt auf die Notwendigkeit, die Treibhausgasemissionen, insbesondere die Emissionen von Kohlendioxid (CO_2), bis 2050 gegenüber dem Stand von 1990 um 60 % zu verringern.

(2) In diesem Zusammenhang sieht das Weißbuch die Anpassung 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 vor, um den Energieverbrauch und die Treibhausgasemissionen zu senken, um die Rechtsvorschriften an die technische Entwicklung und die neuen Markterfordernisse anzupassen und um den intermodalen Verkehr zu erleichtern.

(3) Zu den technologischen Entwicklungen gehören einziehbare oder klappbare aerodynamische Luftleiteinrichtungen, die am hinteren Teil der Fahrzeuge, hauptsächlich bei Sattelanhängern oder sonstigen Anhängern, angebracht werden können, wodurch jedoch die höchstzulässigen Längen im Sinne der Richtlinie

4 ABl. C vom , S. .
5 ABl. C vom , S. .
6 KOM(2011) 144.

96/53/EG überschritten werden. Diese Luftleiteinrichtungen können unmittelbar nach Inkrafttreten der vorliegenden Richtlinie angebracht werden, da die Produkte auf dem Markt erhältlich sind und bereits auf anderen Kontinenten verwendet werden.

(4) Die Verbesserung der Aerodynamik des Führerhauses von Kraftfahrzeugen könnte in Kombination mit den in Erwägungsgrund 3 genannten Luftleiteinrichtungen ebenfalls zu messbaren Vorteilen hinsichtlich der Energieeffizienz der Fahrzeuge führen. Diese Verbesserung ist jedoch bei den derzeitigen von der Richtlinie 96/53/EG vorgegebenen Grenzwerten für die Länge nicht realisierbar, ohne das Ladevermögen der Fahrzeuge zu verringern, wodurch das wirtschaftliche Gleichgewicht des Sektors gefährdet würde. Deshalb besteht Anlass, eine Ausnahmeregelung für diese Höchstlänge vorzusehen.

(5) Die Kommission sieht in ihren Leitlinien für die Politik im Bereich der Straßenverkehrssicherheit 2011-2020[7] Maßnahmen vor, um Fahrzeuge sicherer zu machen und den Schutz schwächerer Verkehrsteilnehmer zu verbessern. Wie wichtig die Sicht von Fahrzeugführern ist, wurde auch in dem Bericht der Kommission für das Europäische Parlament und den Rat über die Umsetzung der Richtlinie 2007/38/EG über die Nachrüstung von in der Gemeinschaft zugelassenen schweren Lastkraftwagen mit Spiegeln[8] herausgestellt. Eine neue Form der Führerhäuser trägt ebenfalls dazu bei, die Straßenverkehrssicherheit zu verbessern, indem der tote Winkel im Sichtfeld der Fahrer verkleinert wird, insbesondere unterhalb der Windschutzscheibe, wodurch die Gefahr für das Leben zahlreicher schwächerer Straßenverkehrsteilnehmer, wie Fußgänger oder Fahrradfahrer, verringert werden kann. Bei dieser neuen Form können auch Strukturen zur Aufnahme der Aufprallenergie vorgesehen werden. Durch das potenzielle zusätzliche Volumen des Führerhauses lassen sich zudem Komfort und Sicherheit des Fahrers erhöhen.

(6) Die aerodynamischen Luftleiteinrichtungen und deren Anbringung an den Fahrzeugen sollten vor ihrem Inverkehrbringen getestet werden. Zu diesem Zweck sollten die Mitgliedstaaten Bescheinigungen ausstellen, die von den anderen Mitgliedstaaten anzuerkennen sind.

(7) Längere Fahrzeuge können im grenzüberschreitenden Verkehr eingesetzt werden, wenn die beiden betroffenen Mitgliedstaaten dies bereits gestatten und wenn die Voraussetzungen für eine Abweichung aufgrund des Artikels 4 Absätze 3, 4 oder 5 der Richtlinie erfüllt sind. Die Europäische Kommission hat bereits Leitlinien zur Anwendung des Artikels 4 der Richtlinie abgefasst. Verkehrstätigkeiten im Sinne von Artikel 4 Absatz 4 beeinträchtigen den internationalen Wettbewerb nicht maßgeblich, wenn der grenzüberschreitende Einsatz auf zwei Mitgliedstaaten beschränkt bleibt, in denen die vorhandene Infrastruktur und die Anforderungen der Straßenverkehrssicherheit dies zulassen. Auf diese Weise wird ein Gleichgewicht hergestellt zwischen – auf der einen Seite – dem Recht der Mitgliedstaaten, aufgrund des Subsidiaritätsprinzips Beförderungslösungen zu beschließen, die ihren besonderen Gegebenheiten entsprechen, und – auf der anderen Seite – der Notwendigkeit, dass eine solche Vorgehensweise dem Binnenmarkt nicht zuwiderläuft. Die Bestimmungen des Artikels 4 Absatz 4 werden in diesem Sinne klarer gefasst.

(8) Die Nutzung alternativer Antriebssysteme, die nicht mehr ausschließlich fossile Energieträger einsetzen und damit keine oder weniger Schadstoffe abgeben, wie

---

7 KOM(2010) 389.

8 COM (2012) 258.

Elektro- oder Hybridmotoren für schwere Lastkraftwagen oder Kraftomnibusse (vor allem in Stadtgebieten oder deren Umkreis), führt zu einem Mehrgewicht, das nicht durch eine Verringerung der Nutzlast des Fahrzeugs ausgeglichen werden sollte, damit der Straßenverkehrssektor in wirtschaftlicher Hinsicht nicht benachteiligt wird.

(9) Im Verkehrsweißbuch wird darüber hinaus betont, dass die Entwicklungen des intermodalen Verkehrs verfolgt werden müssen, insbesondere im Bereich des Containertransports, bei dem zunehmend 45-Fuß-Container eingesetzt werden. Sie werden auf der Schiene oder auf Wasserstraßen befördert. Die Beförderung auf den Straßenverkehrsabschnitten in der intermodalen Transportkette kann jedoch heute nur mit sowohl für die Mitgliedstaaten als auch für die Verkehrsunternehmen aufwändigen Verwaltungsverfahren erfolgen oder wenn diese Container patentierte abgeschrägte Ecken haben, was übermäßige Kosten verursacht. Eine Verlängerung der Fahrzeuge, die solche Container befördern, um 15 cm kann – ohne Gefährdung oder Schädigung der übrigen Verkehrsteilnehmer oder der Infrastruktur – den Verkehrsunternehmen diese Verwaltungsverfahren ersparen und den intermodalen Verkehr vereinfachen. Denn die geringe Verlängerung, die diese 15 cm im Verhältnis zur Länge eines schweren Sattelkraftfahrzeugs (16,50 m) bedeuten, stellt keine zusätzliche Gefahr für die Straßenverkehrssicherheit dar. In der politischen Richtungsvorgabe des Verkehrsweißbuchs wird diese Verlängerung allerdings nur für den intermodalen Verkehr gestattet, bei dem der Teil eines teilweise mit Eisenbahn oder Schiff durchgeführten Transports, der auf der Straße erfolgt, höchstens 300 km ausmacht. Diese Entfernung erscheint ausreichend, um eine Industrie- oder Gewerbestätte mit einem Güterbahnhof oder einem Binnenhafen zu verbinden. Um einen Seehafen anzubinden und die Entwicklung der Meeresautobahnen zu fördern, ist eine größere Entfernung für eine Beförderung im Rahmen des innereuropäischen Kurzstreckenseeverkehrs möglich.

(10) Um den intermodalen Verkehr weiterhin zu fördern und dem Leergewicht der 45-Fuß-Container Rechnung zu tragen, erscheint es notwendig, die Bestimmung, nach der Fahrzeugkombinationen mit 5 oder 6 Achsen, die im intermodalen Verkehr 40-Fuß-Container befördern, mit 44 Tonnen fahren dürfen, auch auf solche auszudehnen, die 45-Fuß-Container befördern.

(11) Seit Verabschiedung der Richtlinie 96/53/EG ist das Durchschnittsgewicht der Fahrgäste von Kraftomnibussen sowie ihres Gepäcks erheblich angestiegen, was dazu geführt hat, dass die Zahl der beförderten Fahrgäste schrittweise reduziert werden musste, um die Auflagen der Richtlinie hinsichtlich der Gewichtsobergrenzen einzuhalten. Da mit Blick auf eine bessere Energieeffizienz kollektive Verkehrsträger gegenüber dem Individualverkehr zu bevorzugen sind, sollte die vorherige Zahl der Fahrgäste pro Kraftomnibus wieder erreicht und dabei dem gestiegenen Gewicht der Fahrgäste und ihres Gepäcks Rechnung getragen werden. Dies kann über eine Erhöhung des zulässigen Gesamtgewichts für zweiachsige Kraftomnibusse erfolgen, wobei jedoch die Obergrenzen so ausgelegt sein sollten, dass die Infrastruktur nicht durch eine raschere Abnutzung geschädigt wird.

(12) Die für die Einhaltung der Vorschriften des Straßenverkehrs zuständigen Behörden stellen eine hohe Zahl von – teilweise schweren – Verstößen fest, insbesondere hinsichtlich des Gewichts von Kraftfahrzeugen. Diese Situation ist darauf zurückzuführen, dass die Anzahl der Kontrollen, die aufgrund der Richtlinie 96/53/EG durchgeführt werden, nicht ausreicht oder sie nicht sehr effektiv sind. Darüber hinaus sind die Kontrollverfahren und –regeln von Mitgliedstaat zu Mitgliedstaat unterschiedlich, was für Fahrzeugführer, die in mehreren Mitgliedstaaten der Union

unterwegs sind, eine unsichere Rechtslage zur Folge hat. Darüber hinaus profitieren die Verkehrsunternehmen, die die einschlägigen Regeln nicht einhalten, von einem erheblichen Wettbewerbsvorteil gegenüber ihren Konkurrenten, die sich an die Vorschriften halten, und gegenüber anderen Verkehrsträgern. Dieser Zustand stellt ein Hindernis für das reibungslose Funktionieren des Binnenmarkts dar. Daher ist es wichtig, dass die Mitgliedstaaten ihre Kontrollen intensivieren, und zwar sowohl die manuellen Kontrollen als auch die Vorauswahl im Hinblick auf eine solche Kontrolle.

(13) Inzwischen gibt es einfache – ortsfeste oder mobile – technologische Lösungen, mit denen es möglich ist, die Fahrzeuge zu bestimmen, bei denen ein mutmaßlicher Verstoß vorliegt, ohne sie dafür anhalten zu müssen, was den Verkehrsfluss weniger behindert, weniger kostenaufwändig ist und optimale Sicherheitsbedingungen bietet. In schweren Lastkraftwagen können bestimmte Vorrichtungen installiert werden und dem Fahrer als Instrument zur Selbstkontrolle dienen, so dass er weiß, ob er die Rechtsvorschriften einhält. Diese eingebauten Vorrichtungen können mit Hilfe einer Mikrowellen-Kommunikationsschnittstelle ihre Daten auch ohne Anhalten des Fahrzeugs an Kontrolleure oder am Straßenrand aufgestellte automatische Kontrollsysteme weiterleiten. Für die Vorauswahl erscheint eine Mindestschwelle von einer Wägung pro 2000 Fahrzeugkilometern angemessen, um die Wirksamkeit der Straßenkontrollen auf dem Gebiet der Union zu gewährleisten, denn so kann jedes Fahrzeug im statistischen Durchschnitt alle drei Tage kontrolliert werden.

(14) Dass eine hohe Zahl von Verstößen gegen die Richtlinie 96/53/EG festgestellt wird, liegt zu einem großen Teil an der nicht abschreckenden Höhe der Sanktionen, die in den Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten für Verstöße gegen solche Regeln vorgesehen sind, beziehungsweise daran, dass es solche Sanktionen gar nicht gibt. Diese Problematik wird noch dadurch verschärft, dass die in den einzelnen Mitgliedstaaten anwendbaren Verwaltungssanktionen sehr unterschiedlich bemessen sind. Um diese Schwachstellen abzubauen, ist es sinnvoll, eine unionsweite Angleichung des Maßes und der Kategorien der Verwaltungssanktionen für Verstöße gegen die Richtlinie 96/53/EG vorzunehmen. Diese Verwaltungssanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein.

(15) Die Kontrollbehörden in den Mitgliedstaaten sollten Informationen austauschen können, um auf internationaler Ebene die Kontrollen des Gewichts von Fahrzeugen oder Fahrzeugkombinationen wirksamer zu machen und um den reibungslosen Ablauf dieser Kontrollen zu erleichtern; dabei handelt es sich insbesondere um Informationen zur Identität der Zuwiderhandelnden, um die Beschreibung der Verstöße und der angewandten Sanktionen sowie um Angaben zur Zuverlässigkeit des betreffenden Unternehmens. Die gemäß Artikel 18 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 zur Festlegung gemeinsamer Regeln für die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers und zur Aufhebung der Richtlinie 96/26/EG des Rates[9] benannte Kontaktstelle könnte als Relaisstation für diesen Informationsaustausch dienen.

(16) Es ist wichtig, dass das Europäische Parlament und der Rat regelmäßig über die in den Mitgliedstaaten durchgeführten Straßenverkehrskontrollen unterrichtet werden. Dank diesen von den Mitgliedstaaten gelieferten Informationen kann die Kommission sich über die Einhaltung der vorliegenden Richtlinie durch die Verkehrsunternehmen

[9] ABl. L 300 vom 14.11.2009, S. 51.

Vergewissheit verschaffen und bestimmen, ob zusätzliche Zwangsmittel entwickelt werden müssen.

(17) Der Kommission sollte die Befugnis übertragen werden, delegierte Rechtsakte nach Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union zu erlassen, um die Anforderungen an neue am hinteren Teil der Fahrzeuge angebrachte aerodynamische Luftleiteinrichtungen oder an die Konzeption neuer Kraftfahrzeuge sowie die technischen Spezifikationen im Hinblick auf die vollständige Interoperabilität integrierter Wiegesysteme und die Leitlinien zu den Verfahren zur Kontrolle des Gewichts von Fahrzeugen während der Fahrt festzulegen. Es ist besonders wichtig, dass die Kommission im gesamten Verlauf ihrer Vorbereitungsarbeiten angemessene Konsultationen, auch auf Expertenebene, durchführt. Bei der Vorbereitung und Ausarbeitung delegierter Rechtsakte sollte die Kommission dafür sorgen, dass die einschlägigen Unterlagen dem Europäischen Parlament und dem Rat gleichzeitig, rechtzeitig und in geeigneter Weise übermittelt werden.

(18) Da die Ziele dieser Richtlinie auf Ebene der Mitgliedstaaten allein nicht ausreichend verwirklicht werden können und daher wegen ihres Umfangs und ihrer Auswirkungen besser auf Unionsebene zu verwirklichen sind, kann die Union im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags über die Europäische Union niedergelegten Subsidiaritätsprinzip die notwendigen Maßnahmen treffen. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Verordnung nicht über das zur Erreichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus.

(19) Daher sollte die Richtlinie 96/53/EG geändert werden –

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

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

1) Dem Artikel 2 Unterabsatz 1 werden folgende Begriffsbestimmungen angefügt:

„- „Fahrzeug mit Hybridantrieb“ ein Fahrzeug im Sinne der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. September 2007 zur Schaffung eines Rahmens für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge[10], das mit einem oder mehreren elektrischen Fahrmotor(en), der/die nicht ständig an das Elektrizitätsnetz angeschlossen ist/sind, und mit einem oder mehreren Verbrennungsfahrmotor(en) ausgestattet ist;

- „Elektrofahrzeug“ ein Fahrzeug im Sinne der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. September 2007 zur Schaffung eines Rahmens für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge[11], das mit einem oder mehreren elektrischen Fahrmotor(en), der/die nicht ständig an das Elektrizitätsnetz angeschlossen ist/sind, ausgestattet ist;

[10] ABl. L 263 vom 9.10.2007, S. 1.
[11] ABl. L 263 vom 9.10.2007, S. 1.

- „intermodale Beförderungseinheit“ eine Einheit, die unter folgende Kategorien eingeordnet werden kann: Container, Wechselaufbau, Sattelanhänger;“

2) Artikel 4 wird wie folgt geändert:

(a) In Absatz 1 Buchstaben a und b wird das Wort „innerstaatliche“ gestrichen.

(b) Artikel 4 Absatz 4 Unterabsatz 2 erster Satz erhält folgende Fassung:

„Es wird davon ausgegangen, dass Verkehrstätigkeiten den internationalen Wettbewerb im Bereich des Verkehrs dann nicht maßgeblich beeinträchtigen, wenn sie im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats oder bei einer grenzüberschreitenden Tätigkeit lediglich zwischen zwei aneinandergrenzenden Mitgliedstaaten erfolgen, die jeweils Maßnahmen aufgrund dieses Absatzes beschlossen haben, und wenn zumindest eine der unter den Buchstaben a und b aufgeführten Bedingungen erfüllt ist:“

3) Artikel 4 Absatz 6, Artikel 5 Buchstabe b und Artikel 8a werden gestrichen.

4) Artikel 5 wird wie folgt geändert: Die Worte „Unbeschadet des Artikels 4 Absatz 6 gilt folgendes: a)“ werden gestrichen.

5) Bezugnahmen auf die Richtlinie 70/156/EWG des Rates werden durch Bezugnahme auf die Richtlinie 2007/46/EG ersetzt.[12]

6) Artikel 8 erhält folgende Fassung:

„Artikel 8

1. Zur Verbesserung der Aerodynamik von Fahrzeugen oder Fahrzeugkombinationen dürfen die in Anhang I Nummer 1.1 festgelegten höchstzulässigen Längen bei Fahrzeugen oder Fahrzeugkombinationen, die mit Luftleiteinrichtungen ausgerüstet sind, die den unten aufgeführten Anforderungen entsprechen, überschritten werden. Diese Überschreitungen dienen ausschließlich dem Zweck, am hinteren Teil der Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen Luftleiteinrichtungen anbringen zu können, die ihre aerodynamischen Eigenschaften verbessern.

2. Die Leistungs- und Sicherheitsanforderungen, denen die in Absatz 1 genannten Luftleiteinrichtungen entsprechen müssen, sind:

– signifikative Verbesserung der Aerodynamik der Fahrzeuge,

– in Bezug auf die Straßenverkehrssicherheit und die Sicherheit des intermodalen Verkehrs

(i) beständige Befestigung der Luftleiteinrichtungen zur Begrenzung der Gefahr des Ablösens;

(ii) eine Tages- und Nachtkennzeichnung, die auch bei schlechten Witterungsverhältnissen wirksam ist und andere Straßenverkehrsteilnehmer die Außenkonturen erkennen lässt;

(iii) eine Auslegung, die die Gefahren für andere Fahrzeuge und ihre Fahrgäste bei einem Aufprall begrenzt;

[12] Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates zur Schaffung eines Rahmens für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge.

(iv) keine signifikative Erhöhung der Umsturzgefahr durch Seitenwind;

– Eingliederung in die bestehenden Netze, insbesondere:

(i) Erhalt der Manövrierfähigkeit der Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen auf inner- und außerörtlichen Straßeninfrastrukturen,

(ii) bei Beförderungen im intermodalen Verkehr Eingliederung der betroffenen Anhänger und Sattelanhänger in die Beförderungsvorgänge des Schienenverkehrs, des Seeverkehrs und der Binnenschifffahrt,

(iii) diese Luftleiteinrichtungen sind ohne weiteres klapp- oder einziehbar oder vom Fahrer abnehmbar.

Durch die Überschreitung der Höchstlänge wird das Ladevermögen der Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen nicht erhöht.

3. Vor ihrem Inverkehrbringen werden die aerodynamischen Zusatzeinrichtungen und deren Anbringung an den Fahrzeugen von den Mitgliedstaaten zugelassen; diese stellen eine entsprechende Bescheinigung aus. Darin wird bescheinigt, dass die in Absatz 2 aufgeführten Anforderungen eingehalten werden und die Vorrichtung signifikativ zur Verbesserung der Aerodynamik beiträgt. Die in einem Mitgliedstaat ausgestellten Zulassungsbescheinigungen werden von den anderen Mitgliedstaaten anerkannt.

4. Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 16 delegierte Rechtsakte zu erlassen, um die in Absatz 2 genannten Anforderungen zu ergänzen. Darin werden technische Merkmale, Mindestleistungsniveaus, Auslegungsvorgaben und Verfahren zur Ausstellung der in Absatz 3 genannten Prüfbescheinigung festgelegt.

5. Bis zur Verabschiedung der delegierten Rechtsakte dürfen Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen, die am hinteren Teil mit aerodynamischen Luftleiteinrichtungen ausgerüstet sind, die den in Absatz 2 aufgeführten Anforderungen entsprechen und gemäß Absatz 3 geprüft worden sind, verkehren, wenn ihre Länge die in Anhang I Nummer 1.1 festgelegte Länge um höchstens zwei Meter überschreitet. Diese Übergangsmaßnahme gilt ab dem Tag des Inkrafttretens dieser Richtlinie.“

7) Artikel 9 erhält folgende Fassung:

„Artikel 9

1. Zur Verbesserung der Aerodynamik und der Straßenverkehrssicherheit von Fahrzeugen oder Fahrzeugkombinationen dürfen die in Anhang I Nummer 1.1 festgelegten höchstzulässigen Längen bei Fahrzeugen oder Fahrzeugkombinationen, die den in Absatz 2 aufgeführten Anforderungen entsprechen, überschritten werden. Diese Überschreitungen dienen hauptsächlich dem Zweck, den Bau von Zugmaschinen-Führerhäusern zu ermöglichen, die die aerodynamischen Eigenschaften der Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen verbessern und die Straßenverkehrssicherheit erhöhen.

2. Die Leistungs- und Sicherheitsanforderungen, denen die in Absatz 1 genannten Führerhäuser entsprechen müssen, sind:

- Verbesserung der Aerodynamik der Fahrzeuge,

- Erhöhung der Straßenverkehrssicherheit und der Sicherheit des intermodalen Verkehrs, insbesondere damit die Form des Vorderteils des Führerhauses

(i) für den Fahrer die Sichtbarkeit schwächerer Straßenverkehrsteilnehmer verbessert, insbesondere durch Verkleinerung des toten Winkels im Sichtfeld unterhalb der Windschutzscheibe,

(ii) die Schäden bei einem Aufprall verringert,

- Manövrierfähigkeit der Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen auf den Infrastrukturen, ohne Einschränkungen hinsichtlich der Verwendung der Fahrzeuge in intermodalen Terminals,

- Komfort und Sicherheit der Fahrer.

Durch die Überschreitung der Höchstlänge wird das Ladevermögen der Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen nicht erhöht.

3. Vor ihrem Inverkehrbringen werden die aerodynamischen Eigenschaften neuer Kraftfahrzeugauslegungen von den Mitgliedstaaten geprüft, die hierzu eine Bescheinigung ausstellen. Mit dieser Bescheinigung wird die Einhaltung der Anforderungen des Absatzes 2 bestätigt. Die in einem Mitgliedstaat ausgestellten Prüfbescheinigungen werden von den anderen Mitgliedstaaten anerkannt.

4. Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 16 delegierte Rechtsakte zur Ergänzung der in Absatz 2 genannten Anforderungen zu erlassen, denen die neuen Führerhäuser von Zugmaschinen genügen müssen. Darin werden technische Merkmale, Mindestleistungsniveaus, Auslegungsvorgaben und Verfahren zur Ausstellung der in Absatz 3 genannten Prüfbescheinigung festgelegt.“

8) In Artikel 10 werden die Worte „zu dem in Artikel 11 genannten Datum“ durch die Worte „zum 17. September 1997“ ersetzt.

9) Artikel 10a erhält folgende Fassung:

„Artikel 10a

Die höchstzulässigen Gewichte von Fahrzeugen mit Hybridantrieb oder vollelektrischem Antrieb entsprechen den in Anhang I Nummer 2.3.1 angegebenen Höchstwerten.

Fahrzeuge mit Hybrid- oder Elektroantrieb müssen die in Anhang I Nummer 3 angegebenen Höchstwerte (höchstzulässige Achslast) einhalten.“

10) Artikel 11 erhält folgende Fassung:

„Artikel 11

Die in Anhang I Nummern 1.1 und 1.6 festgelegten höchstzulässigen Abmessungen können für Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen, die Container oder Wechselaufbauten von 45 Fuß Länge befördern, um 15 cm überschritten werden, falls der über die Straße erfolgende Transport des Containers oder Wechselaufbaus Teil eines intermodalen Beförderungsvorgangs ist.

Für die Zwecke dieses Artikels und des Anhangs I Nummer 2.2.2 Buchstabe c werden bei Beförderungen im intermodalen Verkehr zumindest die Eisenbahn, die Binnenschifffahrt oder der Seeverkehr genutzt. Vor- oder Nachlauf erfolgen auf der Straße. Jede dieser Straßenverkehrskomponenten umfasst eine Strecke von weniger

als 300 km auf dem Gebiet der Europäischen Union, oder bis zu den am nächsten gelegenen Terminals, zwischen denen ein regelmäßiger Verkehrsdienst besteht. Ein Beförderungsvorgang gilt auch als intermodaler Verkehr, wenn er, unabhängig von der Länge der Vor- und der Nachlaufstrecke, eine Beförderung im Rahmen des innereuropäischen Kurzstreckenseeverkehrs einschließt. Der Straßenvor- und -nachlauf bei einem Beförderungsvorgang, bei dem der innereuropäische Kurzstreckenseeverkehr genutzt wird, umfasst – für den Vorlauf – die Strecke von der Beladestelle der Güter bis zum nächstgelegenen geeigneten Seehafen und/oder – für den Nachlauf – gegebenenfalls die Strecke zwischen dem nächstgelegenen geeigneten Seehafen und der Entladestelle der Güter."

11) Artikel 12 erhält folgende Fassung:

„Artikel 12

1. Die Mitgliedstaaten richten ein System der Vorauswahl und gezielten Kontrolle der in Betrieb befindlichen Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen ein, um die Einhaltung der Verpflichtungen dieser Richtlinie zu gewährleisten.

2. Nach Ablauf einer Frist von zwei Jahren nach Inkrafttreten dieser Richtlinie führen die Mitgliedstaaten Gewichtsmessungen der in Betrieb befindlichen Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen durch. Durch diese Vorauswahlmessungen sollen die Fahrzeuge bestimmt werden, die mutmaßlich einen Verstoß begangen haben und manuell kontrolliert werden müssen. Sie können mit Hilfe von an den Infrastrukturen platzierten automatischen Systemen oder mit in den Fahrzeugen integrierten Systemen im Sinne von Absatz 6 erfolgen. Die automatischen Systeme müssen die Identifizierung der Fahrzeuge ermöglichen, bei denen der Verdacht besteht, dass sie die höchstzulässigen Gewichte überschreiten. Da diese automatischen Systeme nur für eine Vorauswahl verwendet werden und nicht zur genauen Feststellung eines Verstoßes, ist deren Zertifizierung durch die Mitgliedstaaten nicht vorgeschrieben.

3. Die Mitgliedstaaten führen im Jahresdurchschnitt im Rahmen der Vorauswahlmessungen mindestens eine Wägung pro 2000 Fahrzeugkilometer durch.

4. Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die zuständigen Behörden die erforderlichen Informationen austauschen, um diese Kontrollen auf Ebene der Union wirksamer zu machen und um ihre Durchführung zu erleichtern, insbesondere über die einzelstaatliche Kontaktstelle, die für den Informationsaustausch mit den anderen Mitgliedstaaten zuständig ist. Bei diesen erforderlichen Informationen handelt es sich insbesondere um Informationen zur Identität der Zuwiderhandelnden, um die Beschreibung der Verstöße und der angewandten Sanktionen sowie um Angaben zur Zuverlässigkeit des betreffenden Unternehmens. Die Kontaktstelle wird gemäß Artikel 18 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 benannt.

5. Auf Fahrzeuge, bei denen infolge der Vorauswahl der Verdacht besteht, dass sie das höchstzulässige Gewicht überschreiten, wird zumindest eine der folgenden Maßnahmen angewandt:

   – (i) Kontrolle am Straßenrand mit einem geeichten Messgerät nach Anhalten des Fahrzeugs,

   – (ii) Übermittlung der Nachricht, dass ein Verdacht auf Überladung des Fahrzeugs besteht, an das Verkehrsunternehmen,

– (iii) Kontrolle des Verkehrsunternehmens in seinen Räumlichkeiten, insbesondere wenn es sich um einen Wiederholungsfall nach Übermittlung der unter Ziffer ii genannten Nachricht handelt.

6. Gemäß Absatz 1 fördern die Mitgliedstaaten die Ausrüstung von Fahrzeugen und Fahrzeugkombinationen mit integrierten Wiegesystemen (Gesamtgewicht und Achslast), mit denen jederzeit die Wägungsdaten von einem in Fahrt befindlichen Fahrzeug an eine Stelle weitergegeben werden können, die am Straßenrand Kontrollen durchführt oder für die Vorschriften zur Güterbeförderung zuständig ist. Die Übermittlung erfolgt über die von den CEN DSRC[13]-Normen EN 12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 sowie ISO 14906 definierte Schnittstelle.

7. Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 16 delegierte Rechtsakte zu erlassen, die Folgendes betreffen:

– die ergänzenden technischen Spezifikationen, die die vollständige Interoperabilität auf Unionsebene der in Absatz 6 genannten integrierten Wiegesysteme ermöglichen, damit die Behörden jedes Mitgliedstaats auf gleiche Weise mit den in einem beliebigen Mitgliedstaat zugelassenen Fahrzeugen und Fahrzeugkombinationen kommunizieren und gegebenenfalls mit den Behörden anderer Mitgliedstaaten die erhaltenen Informationen austauschen können;

– die Verfahren der in Absatz 2 genannten Vorauswahlkontrollen, die technischen Spezifikationen der für diese Vorauswahlkontrollen eingesetzten Geräte, die Anforderungen an die Genauigkeit und die Bedienungsanleitungen für diese Geräte. Mit diesen Verfahren, Spezifikationen und Bedienungsanleitungen soll sichergestellt werden, dass die Kontrollen in allen Mitgliedstaaten auf dieselbe Weise durchgeführt werden und somit die Gleichbehandlung aller Verkehrsunternehmen im gesamten Gebiet der Union gewährleistet ist.“

12) Artikel 13 erhält folgende Fassung:

„Artikel 13

1. Die Verstöße gegen diese Richtlinie werden entsprechend ihrer Schwere in verschiedene Kategorien eingeteilt.

2. Eine Überladung um weniger als 5 % des höchstzulässigen Gewichts gemäß Anhang I Nummern 2, 3, 4.1 und 4.3 hat eine schriftliche Verwarnung des Verkehrsunternehmens zur Folge, die zu einer Sanktion führen kann, wenn die einzelstaatlichen Rechtsvorschriften eine solche Art von Sanktion vorsehen.

3. Eine Überladung zwischen 5 und 10 % des höchstzulässigen Gewichts gemäß Anhang I Nummern 2, 3, 4.1 und 4.3 gilt als geringfügiger Verstoß im Sinne dieser Richtlinie und führt zu einer Geldstrafe. Die Kontrollbehörden können das Fahrzeug auch zwecks Entladung stilllegen, bis das höchstzulässige Gewicht erreicht ist.

4. Eine Überladung zwischen 10 und 20 % des höchstzulässigen Gewichts gemäß Anhang I Nummern 2, 3, 4.1 und 4.3 gilt als schwerer Verstoß im Sinne dieser

[13] DSRC: Dedicated Short Range Communications

Richtlinie. Sie führt zu einer Geldstrafe und zur unmittelbaren Stilllegung des Fahrzeugs zwecks Entladung, bis das höchstzulässige Gewicht erreicht ist.

5. Eine Überladung um mehr als 20 % des höchstzulässigen Gewichts gemäß Anhang I Nummern 2, 3, 4.1 und 4.3 gilt wegen der erhöhten Risiken für die übrigen Verkehrsteilnehmer als sehr schwerer Verstoß im Sinne dieser Richtlinie. Sie führt zur unmittelbaren Stilllegung des Fahrzeugs zwecks Entladung, bis das höchstzulässige Gewicht erreicht ist, und zu einer Geldstrafe. Es wird ein Verfahren zur Aberkennung der Zuverlässigkeit des Verkehrsunternehmens gemäß Artikel 6 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009[14] durchgeführt.

6. Eine Überlänge oder eine Überbreite von weniger als 2 % gegenüber den in Anhang I Nummer 1 angegebenen höchstzulässigen Abmessungen hat eine schriftliche Verwarnung des Verkehrsunternehmens zur Folge, was zu einer Sanktion führen kann, wenn die einzelstaatlichen Rechtsvorschriften eine solche Art von Sanktion vorsehen.

7. Eine Überlänge oder eine Überbreite zwischen 2 und 20 % gegenüber den in Anhang I Nummer 1 angegebenen höchstzulässigen Abmessungen, unabhängig davon, ob es sich um die Ladung oder das Fahrzeug selbst handelt, führt zu einer Geldstrafe. Die Kontrollbehörden legen das Fahrzeug bis zur Entladung – wenn die Überlänge oder Überbreite durch die Ladung verursacht wird – oder bis zur Einholung einer Sondergenehmigung durch das Verkehrsunternehmen gemäß Artikel 4 Absatz 3 still.

8. Eine Überlänge oder Überbreite der Ladung oder des Fahrzeugs von mehr als 20 % gegenüber den in Anhang I Nummer 1 angegebenen höchstzulässigen Abmessungen gilt wegen der erhöhten Risiken für die übrigen Verkehrsteilnehmer als sehr schwerer Verstoß im Sinne dieser Richtlinie. Sie führt zu einer Geldstrafe und zur unmittelbaren Stilllegung des Fahrzeugs durch die Kontrollbehörden bis zur Entladung oder bis zur Einholung einer Sondergenehmigung durch das Verkehrsunternehmen gemäß Artikel 4 Absatz 3, wenn die Überlänge oder Überbreite durch die Ladung verursacht wird. Es wird ein Verfahren zur Aberkennung der Zuverlässigkeit des Verkehrsunternehmens gemäß Artikel 6 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 durchgeführt.

9. Die in den Absätzen 3, 4, 5, 7 und 8 genannten Geldstrafen sind wirksam, verhältnismäßig und abschreckend.“

13) Folgender Artikel 14 wird angefügt:

„Artikel 14

Bei der Beförderung von Containern händigt der Spediteur dem Kraftverkehrsunternehmen, dem er die Beförderung eines Containers anvertraut, eine Erklärung aus, in der das Gewicht des transportierten Containers angegeben ist. Falls diese Angabe fehlt oder falsch ist, haftet der Spediteur im Fall einer Überladung des Fahrzeugs in gleicher Weise wie das Verkehrsunternehmen.“

14) Folgender Artikel 15 wird angefügt:

[14] ABl. L 300 vom 14.11.2009, S. 51.

„*Artikel 15*

Alle zwei Jahre legen die Mitgliedstaaten im ersten Quartal des Kalenderjahres der Kommission einen Bericht vor über die während der vorangehenden zwei Kalenderjahre durchgeführten Kontrollen, die Ergebnisse dieser Kontrollen und die den Zuwiderhandelnden auferlegten Sanktionen. Die Kommission erstellt eine Analyse dieser Berichte und übermittelt sie dem Europäischen Parlament und dem Rat im zweiten Quartal des Kalenderjahres.“

15) Folgender Artikel 16 wird angefügt:

„*Artikel 16*

1. Die der Kommission übertragene Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte unterliegt den in diesem Artikel festgelegten Bedingungen.

2. Die in Artikel 8 Absatz 4, Artikel 9 Absatz 5 und Artikel 12 Absatz 7 genannte Übertragung der Befugnis an die Kommission gilt ab dem [Datum des Inkrafttretens dieser Richtlinie] auf unbestimmte Zeit.

3. Die in Artikel 8 Absatz 4, Artikel 9 Absatz 5 und Artikel 12 Absatz 7 genannte Befugnisübertragung kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat jederzeit widerrufen werden. Der Beschluss über den Widerruf beendet die Übertragung der darin angegebenen Befugnisse. Der Beschluss wird am Tag nach seiner Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* oder zu einem darin genannten späteren Zeitpunkt wirksam. Er berührt nicht die Gültigkeit der bereits in Kraft getretenen delegierten Rechtsakte.

4. Sobald die Kommission einen delegierten Rechtsakt erlässt, übermittelt sie ihn gleichzeitig dem Europäischen Parlament und dem Rat.

5. Ein gemäß Artikel 8 Absatz 4, Artikel 9 Absatz 5 und Artikel 12 Absatz 7 erlassener delegierter Rechtsakt tritt nur in Kraft, wenn weder das Europäische Parlament noch der Rat innerhalb von zwei Monaten ab dem Tag der Übermittlung Einwände erhoben hat oder wenn sowohl das Europäische Parlament als auch der Rat der Kommission vor Ablauf dieser Frist mitgeteilt haben, dass sie nicht die Absicht haben, Einwände zu erheben. Auf Veranlassung des Europäischen Parlaments oder des Rates kann diese Frist um zwei Monate verlängert werden.“

16) Anhang I wird wie folgt geändert:

– a) Nummer 1.2 Buchstabe b erhält folgende Fassung:

– „Aufbauten von klimatisierten Fahrzeugen oder von Fahrzeugen, die klimatisierte intermodale Beförderungseinheiten befördern: 2,60 m“

– b) Nummer 2.2.2 Buchstabe c erhält folgende Fassung:

„dreiachsiges Kraftfahrzeug mit zwei- oder dreiachsigem Sattelanhänger, das im intermodalen Verkehr eine oder mehrere intermodale Beförderungseinheit(en) mit einer maximalen Gesamtlänge von 40 oder 45 Fuß befördert: 44 Tonnen“

– c) Nummer 2.3.1 erhält folgende Fassung:

„andere zweiachsige Kraftfahrzeuge als Kraftomnibusse: 18 Tonnen

andere zweiachsige Kraftfahrzeuge mit Hybrid- oder Elektroantrieb als Kraftomnibusse: 19 Tonnen

zweiachsige Kraftomnibusse: 19 Tonnen“

Artikel 2

1. Die Mitgliedstaaten erlassen die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften, um dieser Richtlinie spätestens 18 Monate nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* nachzukommen. Sie teilen der Kommission unverzüglich den Wortlaut dieser Rechtsvorschriften mit.

   Wenn die Mitgliedstaaten diese Vorschriften erlassen, nehmen sie in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten legen die Einzelheiten der Bezugnahme fest.

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

Artikel 3

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

Artikel 4

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am […]

Im Namen des Europäischen Parlaments	*Im Namen des Rates*
Der Präsident/Die Präsidentin	*Der Präsident/Die Präsidentin*