



EUROPÄISCHES PARLAMENT

2009 - 2014

Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr

2013/0105(COD)

10.12.2013

ÄNDERUNGSANTRÄGE 49 – 365

Entwurf eines Berichts

Jörg Leichtfried

(PE521.689v01-00)

zum 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

Vorschlag für eine Richtlinie

(COM(2013)0195 – C7-0102/2013 – 2013/0105(COD))

AM\1011752DE.doc

PE524.694v01-00

DE

In Vielfalt geeint

DE

AM_Com_LegReport

Änderungsantrag 49
Eva Lichtenberger, Michael Cramer

Vorschlag für eine Richtlinie

—

Vorschlag zur Ablehnung

***Das Europäische Parlament lehnt den
Vorschlag der Kommission ab.***

Or. en

Änderungsantrag 50
Patricia van der Kammen

Vorschlag für eine Richtlinie
Titel 1

Vorschlag der Kommission

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)

Geänderter Text

Vorschlag für eine
RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN
PARLAMENTS UND DES RATES
zur Änderung der Richtlinie **2002/7/EG**
vom **18. Februar 2002** 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)

Or. nl

Änderungsantrag 51
Eva Lichtenberger, Michael Cramer

Vorschlag für eine Richtlinie
Erwägung 1

Vorschlag der Kommission

(1) Das 2011⁶ veröffentlichte Weißbuch: „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem“ legt den Schwerpunkt auf die Notwendigkeit, die Treibhausgasemissionen, insbesondere die Emissionen von Kohlendioxid (CO₂), bis 2050 gegenüber dem Stand von 1990 um 60 % zu verringern.

⁶ COM (2011) 0144: -

Geänderter Text

(1) Das 2011⁶ veröffentlichte Weißbuch: „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem“ legt den Schwerpunkt auf die Notwendigkeit, die Treibhausgasemissionen, insbesondere die Emissionen von Kohlendioxid (CO₂), bis 2050 gegenüber dem Stand von 1990 um 60 % **sowie um 20 % bis 2020** zu verringern.

⁶ COM (2011) 0144: -

Or. en

Änderungsantrag 52
Patricia van der Kammen

Vorschlag für eine Richtlinie
Erwägung 1

Vorschlag der Kommission

(1) Das 2011 veröffentlichte Weißbuch: „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem“ legt den Schwerpunkt auf die Notwendigkeit, die Treibhausgasemissionen, insbesondere die Emissionen von Kohlendioxid (CO₂), bis 2050 gegenüber dem Stand von 1990 um 60 % zu verringern.

⁶ ***KOM(2011) 144 endgültig.***

Geänderter Text

Entfällt

Änderungsantrag 53
Eva Lichtenberger, Michael Cramer

Vorschlag für eine Richtlinie
Erwägung 1 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(1a) Da derzeit keinerlei Strategien vorhanden sind, die sich mit den steigenden CO₂-Emissionen von Lkw befassen, sollte die Kommission die Einführung von Energieeffizienznormen für Lkw prüfen und ihren gesetzgeberischen Ansatz für Pkw und Lieferwagen erweitern.

Or. en

Änderungsantrag 54
Patricia van der Kammen

Vorschlag für eine Richtlinie
Erwägung 2

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(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

(2) In diesem Zusammenhang sieht das Weißbuch die Anpassung der Richtlinie **2002/7/EG** des Rates vom **18. Februar 2002** 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.

intermodalen Verkehr zu erleichtern.

Or. nl

Änderungsantrag 55
Eva Lichtenberger, Michael Cramer

Vorschlag für eine Richtlinie
Erwägung 3

Vorschlag der Kommission

(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 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.

Geänderter Text

(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. 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.

Or. en

Änderungsantrag 56
Corien Wortmann-Kool

Vorschlag für eine Richtlinie
Erwägung 3

Vorschlag der Kommission

(3) Zu den technologischen Entwicklungen gehören einziehbare oder klappbare aerodynamische Luftleiteinrichtungen, die am hinteren Teil der Fahrzeuge, hauptsächlich bei Sattelanhängern oder

Geänderter Text

(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 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.

sonstigen Anhängern, angebracht werden können, wodurch jedoch die höchstzulässigen Längen im Sinne der Richtlinie 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. ***Mit dieser Richtlinie sollten auch Innovationen bei der Konstruktion von Pkw und Beförderungseinheiten gefördert und erleichtert werden.***

Or. en

Änderungsantrag 57 **Phil Bennion**

Vorschlag für eine Richtlinie **Erwägung 3**

Vorschlag der Kommission

(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 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.

Geänderter Text

(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 96/53/EG überschritten werden. Diese Luftleiteinrichtungen können unmittelbar nach ***Festlegung der angemessenen Anforderungen auf europäischer Ebene*** angebracht werden, da die Produkte auf dem Markt erhältlich sind und bereits auf anderen Kontinenten verwendet werden.

Or. en

Änderungsantrag 58
Dieter-Lebrecht Koch

Vorschlag für eine Richtlinie
Erwägung 3

Vorschlag der Kommission

(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 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.

Geänderter Text

(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 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. ***Gleiches gilt für energieabsorbierende aerodynamische Luftleit- und Unterfahrschutzeinrichtungen, die im Bereich der Räder seitlich und im Heckbereich unter den Sattelanhängern, sonstigen Anhängern und Fahrzeugen angebracht werden. Diese können nicht nur die Energieeffizienz des Fahrzeuges sondern auch die Verletzungsgefahr für andere Verkehrsteilnehmer erheblich verbessern.***

Or. de

Änderungsantrag 59
Patricia van der Kammen

Vorschlag für eine Richtlinie
Erwägung 3

Vorschlag der Kommission

(3) Zu den technologischen Entwicklungen

Geänderter Text

(3) Zu den technologischen Entwicklungen

gehören einziehbar oder klappbar
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 **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.

gehören einziehbar oder klappbar
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 **2002/7/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.

Or. nl

Änderungsantrag 60
Eva Lichtenberger, Michael Cramer

Vorschlag für eine Richtlinie
Erwägung 3 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(3a) die Kommission sollte einen Ansatz zur Senkung der Leerfahrten im Güterfrachtverkehr im Rahmen der Maßnahmen in Hinblick auf „Gewichte und Abmessungen“ sowie Mindestharmonisierungsregeln für Kabotage im Straßenverkehr zur Verhinderung von Dumpingpraktiken entwickeln. Zudem sollte die Überprüfung der Eurovignetten-Richtlinie auch dazu genutzt werden, die Fortschritte bei der Abschätzung der externen Kosten widerzuspiegeln und die Internalisierung der externen Kosten für schwere Lastkraftwagen anzuordnen. Die Kommission sollte bis zum 1. Januar 2015 einen Vorschlag zur Änderung der Richtlinie 2011/76/EU vorlegen.

Or. en

Änderungsantrag 61
Phil Bennion

Vorschlag für eine Richtlinie
Erwägung 4

Vorschlag der Kommission

(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.

Geänderter Text

(4) ***Schwere Lastkraftwagen sind für etwa 26 % der CO₂-Emissionen im Straßenverkehr in Europa verantwortlich, während sich ihre Energieeffizienz in den vergangenen 20 Jahren kaum verbessert hat.*** Die Verbesserung der Aerodynamik des Führerhauses von Kraftfahrzeugen könnte in Kombination mit den in Erwägungsgrund 3 genannten Luftleiteinrichtungen zu messbaren Vorteilen hinsichtlich der Energieeffizienz der Fahrzeuge führen ***und ist dringend erforderlich, um die Fahrzeugemissionen im Straßengüterverkehr erheblich zu senken.*** 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. ***Jede Ausnahmeregelung sollte genutzt werden, um die Nutzlast des Fahrzeugs zu erhöhen.***

Or. en

Änderungsantrag 62
Dieter-Lebrecht Koch

Vorschlag für eine Richtlinie
Erwägung 4

Vorschlag der Kommission

(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.

Geänderter Text

(4) Die Verbesserung der Aerodynamik des **Fahrerhauses** von Kraftfahrzeugen könnte in Kombination mit den in Erwägungsgrund 3 genannten Luftleiteinrichtungen **aus energieabsorbierenden Material** ebenfalls zu messbaren Vorteilen hinsichtlich der Energieeffizienz der Fahrzeuge **und des Schutzes anderer Verkehrsteilnehmer** führen. Diese Verbesserung **und die Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit sind** 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.

Or. de

Änderungsantrag 63 Dieter-Lebrecht Koch

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 4

Vorschlag der Kommission

(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

Geänderter Text

(4) Die Verbesserung der Aerodynamik des **Fahrerhauses** 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.

der Fahrzeuge zu verringern, wodurch das wirtschaftliche Gleichgewicht des Sektors gefährdet würde. Deshalb besteht Anlass, eine Ausnahmeregelung für diese Höchstlänge vorzusehen.

(Diese sprachliche Änderung soll im gesamten Text übernommen werden.)

Or. de

Änderungsantrag 64
Eva Lichtenberger, Michael Cramer

Vorschlag für eine Richtlinie
Erwägung 4

Vorschlag der Kommission

(4) Die Verbesserung der Aerodynamik des Führerhauses von Kraftfahrzeugen könnte **in Kombination mit den in Erwägungsgrund 3 genannten Lufteinrichtungen** 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.**

Geänderter Text

(4) Die Verbesserung der Aerodynamik des Führerhauses von Kraftfahrzeugen könnte ebenfalls zu messbaren Vorteilen hinsichtlich der Energieeffizienz der Fahrzeuge führen. **Wie der Sektor gezeigt hat, ist diese** Verbesserung bei den derzeitigen von der Richtlinie 96/53/EG vorgegebenen Grenzwerten für die Länge realisierbar, ohne das Ladevermögen der Fahrzeuge zu verringern, wodurch das wirtschaftliche Gleichgewicht des Sektors gefährdet würde.

Or. en

Änderungsantrag 65
Patricia van der Kammen

Vorschlag für eine Richtlinie
Erwägung 4

Vorschlag der Kommission

(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.

Geänderter Text

(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 **2002/7/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.

Or. nl

Änderungsantrag 66 **Phil Bennion**

Vorschlag für eine Richtlinie **Erwägung 5**

Vorschlag der Kommission

(5) Die Kommission sieht in ihren Leitlinien für die Politik im Bereich der Straßenverkehrssicherheit 2011-2020⁷ 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 herausgestellt⁸. Eine neue Form der Führerhäuser trägt ebenfalls dazu bei, die Straßenverkehrssicherheit zu

Geänderter Text

(5) Die Kommission sieht in ihren Leitlinien für die Politik im Bereich der Straßenverkehrssicherheit 2011-2020⁷ 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 herausgestellt⁸. 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.

⁷ COM(2010) 389

⁸ COM (2012) 258

verbessern, indem der tote Winkel im Sichtfeld der Fahrer verkleinert wird, insbesondere unterhalb der Windschutzscheibe **und an der Seite des Fahrzeugs**, wodurch die Gefahr für das Leben zahlreicher schwächerer Straßenverkehrsteilnehmer, wie Fußgänger oder Fahrradfahrer, verringert werden kann. Bei dieser neuen Form **sollten** auch Strukturen zur Aufnahme der Aufprallenergie vorgesehen werden. Durch das potenzielle zusätzliche Volumen des Führerhauses lassen sich zudem Komfort und Sicherheit des Fahrers erhöhen.

⁷ COM(2010) 389

⁸ COM (2012) 258

Or. en

Änderungsantrag 67 **Jörg Leichtfried**

Vorschlag für eine Richtlinie **Erwägung 5**

Vorschlag der Kommission

(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

Geänderter Text

(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.

⁸ COM (2012) 258.

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. **Die neue Form der Führerhäuser sollte deshalb nach einer angemessenen Übergangszeit verbindlich werden.** Bei dieser neuen Form **sollten** auch Strukturen zur Aufnahme der Aufprallenergie vorgesehen werden. Durch das potenzielle zusätzliche Volumen des Führerhauses lassen sich zudem Komfort und Sicherheit des Fahrers erhöhen.

⁸ COM (2012) 258.

Or. de

Begründung

Korrektur des entsprechenden ÄA im Berichtsentswurf, damit er inhaltlich mit dem ÄA zu Artikel 1 - Nummer 7 übereinstimmt.

Änderungsantrag 68 **Eva Lichtenberger, Michael Cramer**

Vorschlag für eine Richtlinie **Erwägung 5**

Vorschlag der Kommission

(5) Die Kommission sieht in ihren Leitlinien für die Politik im Bereich der Straßenverkehrssicherheit 2011-2020⁷ 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

Geänderter Text

(5) Die Kommission sieht in ihren Leitlinien für die Politik im Bereich der Straßenverkehrssicherheit 2011-2020⁷ 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 herausgestellt⁸. 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.

⁷ COM(2010) 389

⁸ COM (2012) 258

Nachrüstung von in der Gemeinschaft zugelassenen schweren Lastkraftwagen mit Spiegeln herausgestellt⁸. 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 **und an der Seite des Fahrzeugs**, wodurch die Gefahr für das Leben zahlreicher schwächerer Straßenverkehrsteilnehmer, wie Fußgänger oder Fahrradfahrer, verringert werden kann. Bei dieser neuen Form **sollten** auch Strukturen zur Aufnahme der Aufprallenergie vorgesehen werden, **welche auch optimiert werden könnten, um andere Verkehrsteilnehmer im Fall von Zusammenstößen umzuleiten und zu verhindern, dass Personen überfahren werden. Die Konstruktion des Führerhauses sollte den Anforderungen zur direkten Sicht, den Kriterien für die Energieabsorption und den Anforderungen zum Schutz von Fußgängern gerecht werden und gleichzeitig die in der Richtlinie 96/53/EG festgelegten Abmessungen einhalten.** Durch das potenzielle zusätzliche Volumen des Führerhauses lassen sich zudem Komfort und Sicherheit des Fahrers erhöhen.

⁷ COM(2010) 389

⁸ COM (2012) 258

Or. en

Änderungsantrag 69
Brian Simpson, Saïd El Khadraoui

Vorschlag für eine Richtlinie
Erwägung 5

(5) Die Kommission sieht in ihren Leitlinien für die Politik im Bereich der Straßenverkehrssicherheit 2011-2020⁷ 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 herausgestellt⁸. 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.

(5) Die Kommission sieht in ihren Leitlinien für die Politik im Bereich der Straßenverkehrssicherheit 2011-2020⁷ 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 herausgestellt⁸. 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 **und an der Seite des Fahrzeugs**, wodurch die Gefahr für das Leben zahlreicher schwächerer Straßenverkehrsteilnehmer, wie Fußgänger oder Fahrradfahrer, verringert werden kann. **Diese neue Form der Führerhäuser sollte deshalb nach einer angemessenen Übergangszeit verbindlich werden.** Bei dieser neuen Form **sollten** auch Strukturen zur Aufnahme der Aufprallenergie vorgesehen werden, **die auch optimiert werden sollten, um andere Verkehrsteilnehmer im Fall von Zusammenstößen umzuleiten und zu verhindern, dass Personen überfahren werden. Es ist von wesentlicher Bedeutung, dass die neue Konstruktion der Führerhäuser, die von der Längenüberschreitung profitieren, den verbesserten Anforderungen zur direkten Sicht, den Kriterien für die Energieabsorption und den Anforderungen zum Schutz von Fußgängern gerecht werden.** Durch das potenzielle zusätzliche Volumen des Führerhauses lassen sich zudem Komfort

und Sicherheit des Fahrers erhöhen, *was sich wiederum auch auf ein sicheres Fahrverhalten, insbesondere bei schweren Lastkraftwagen, auswirken würde. Im Interesse einer Verbesserung der Fahrsicherheit der Fahrer und somit der Verkehrssicherheit ist es ebenfalls von wesentlicher Bedeutung, dass mit der neuen Konstruktion der Führerhäuser die Größe, die Sicherheit und der Komfort der Führerhäuser verbessert werden.*

⁷ COM(2010) 389

⁸ COM (2012) 258

⁷ COM(2010) 389

⁸ COM (2012) 258

Or. en

Begründung

Im Interesse ungeschützter Verkehrsteilnehmer wie etwa Fahrradfahrern und Fußgängern sowie der Fahrer selbst ist es wichtig klarzustellen, wie die Sicherheit der Führerhäuser verbessert werden kann. Die Verbesserung der Kabinenkonstruktion für die Fahrer wird auch zu einer sichereren Fahrweise führen. Zudem ist es von wesentlicher Bedeutung, dass die Verbesserungen an der Sicherheit verbindlich erfolgen, so dass diese Änderungen einen tatsächlichen Einfluss auf die Zahl der vermeidbaren und unnötigen Todesfälle auf unseren Straßen haben.

Änderungsantrag 70 Dieter-Lebrecht Koch

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 5

Vorschlag der Kommission

(5) Die Kommission sieht in ihren Leitlinien für die Politik im Bereich der Straßenverkehrssicherheit 2011-2020⁷ 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

Geänderter Text

(5) Die Kommission sieht in ihren Leitlinien für die Politik im Bereich der Straßenverkehrssicherheit 2011-2020⁷ 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 Spiegeln⁸ 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.

⁷ KOM(2010) 389.

⁸ COM (2012) 258.

der Richtlinie 2007/38/EG über die Nachrüstung von in der Gemeinschaft zugelassenen schweren Lastkraftwagen mit Spiegeln⁸ herausgestellt. Eine neue Form der **Fahrerhäuser** 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 **müssen** auch Strukturen zur Aufnahme der Aufprallenergie **im Sinne der erfolgreich angewendeten Richtlinie 2003/102/EG** vorgesehen werden. Durch das potenzielle zusätzliche Volumen des **Fahrerhauses** lassen sich zudem Komfort **im Hinblick auf die Verbesserung der Arbeitsplatzqualität** und Sicherheit des Fahrers erhöhen.

⁷ KOM(2010) 389.

⁸ COM (2012) 258.

Or. de

Änderungsantrag 71 **Anna Ibrisagic**

Vorschlag für eine Richtlinie **Erwägung 5**

Vorschlag der Kommission

(5) Die Kommission sieht in ihren Leitlinien für die Politik im Bereich der Straßenverkehrssicherheit 2011-2020⁷ Maßnahmen vor, um Fahrzeuge sicherer zu machen und den Schutz schwächerer Verkehrsteilnehmer zu verbessern. Wie wichtig die Sicht von Fahrzeugführern ist,

Geänderter Text

(5) Die Kommission sieht in ihren Leitlinien für die Politik im Bereich der Straßenverkehrssicherheit 2011-2020⁷ 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 herausgestellt⁸. **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.**

⁷ COM(2010) 389

⁸ COM (2012) 258

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 herausgestellt⁸. **Verbesserungen der Sicherheit werden jedoch nicht automatisch nach der Neugestaltung und der Verlängerung des Führerhauses eintreten. Die Verordnung über die allgemeine Sicherheit (EG 661/2009) muss sich mit der Sicherheit befassen und dies muss auch im Rahmen der entsprechenden UNECE-Vorschriften geschehen. Mit diesen Vorschriften können zusätzliche Sicherheitsmaßnahmen eingeführt werden, um den toten Winkel im Sichtfeld der Fahrer zu verkleinern, insbesondere unterhalb der Windschutzscheibe, und um potenzielle Zusammenstöße zu verhindern, damit 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.**

⁷ COM(2010) 389

⁸ COM (2012) 258

Or. en

Änderungsantrag 72 Phil Bennion

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 6

Vorschlag der Kommission

(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.

Geänderter Text

(6) Die aerodynamischen Luftleiteinrichtungen und deren Anbringung an den Fahrzeugen sollten **gemäß dem Testverfahren für die Messung der Aerodynamik, das derzeit von der Kommission entwickelt wird**, vor ihrem Inverkehrbringen getestet werden. Zu diesem Zweck sollten die Mitgliedstaaten Bescheinigungen ausstellen, die von den anderen Mitgliedstaaten anzuerkennen sind. **Die Kommission sollte detaillierte technische Leitlinien zu den Anforderungen für Genehmigungen und deren Anwendung entwickeln.**

Or. en

Begründung

Die Kommission entwickelt ein Testverfahren – VECTO – mit dem Einheitlichkeit zwischen den Messungen der Aerodynamik in Europa hergestellt wird.

**Änderungsantrag 73
Patricia van der Kammen**

**Vorschlag für eine Richtlinie
Erwägung 6**

Vorschlag der Kommission

(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**.

Geänderter Text

(6) Die aerodynamischen Luftleiteinrichtungen und deren Anbringung an den Fahrzeugen sollten vor ihrem Inverkehrbringen getestet werden. Zu diesem Zweck **können** die Mitgliedstaaten, **die dies wünschen**, Bescheinigungen ausstellen.

Or. nl

Änderungsantrag 74
Juozas Imbrasas

Vorschlag für eine Richtlinie
Erwägung 6 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(6a) Mitgliedstaaten, die Vereinbarungen abschließen, mit denen längere und schwerere Fahrzeuge im grenzüberschreitenden Verkehr eingesetzt werden können, sollten dafür sorgen, dass die 30 %- bzw. 50 %-Ziele für 2030 und 2050^{8a} die Wirtschaft nicht belasten, und berücksichtigen, dass der Straßengüterfernverkehr wirtschaftlich positiv ist. Es sollte der Kommission zur Zustimmung nachgewiesen, dokumentiert und gemeldet werden, dass die derzeitige und zukünftige Rolle längerer und schwererer Fahrzeuge der Ergänzung dient und nicht mit dem Schienenverkehr und dem Verkehr auf dem Wasserweg konkurriert.

^{8a} ABl. C 168 E, 14.6.2013, S. 72.

Or. en

Änderungsantrag 75
Mathieu Grosch, Dieter-Lebrecht Koch

Vorschlag für eine Richtlinie
Erwägung 6 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(6a) Zur Erreichung der Ziele des im Jahr 2011 veröffentlichten Verkehrs-Weißbuchs bietet die Überarbeitung der Richtlinie 96/53/EG eine Gelegenheit, die Sicherheit und den Komfort der Fahrer zu verbessern und die in der Rahmenrichtlinie 89/394/EWG zur

**Änderungsantrag 76
Hubert Pirker**

**Vorschlag für eine Richtlinie
Erwägung 7**

Vorschlag der Kommission

(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.

Geänderter Text

(7) Fahrzeuge, die nicht den in dieser Richtlinie festgelegten gemeinsamen Normen entsprechen, sind ausschließlich für den innerstaatlichen Verkehr eines Mitgliedstaates zulässig. 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.

Begründung

Diese Klarstellung ist notwendig um das Ziel dieser Richtlinie noch einmal zu verdeutlichen: Abmessungen und Gewichte von Nutzfahrzeugen werden europaweit in Sinne eines funktionierenden Binnenmarktes festgelegt. Ein Zuwiderhandeln verzerrt den Wettbewerb und schadet somit dem Binnenmarkt.

Änderungsantrag 77
Peter van Dalen

Vorschlag für eine Richtlinie
Erwägung 7

Vorschlag der Kommission

(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

Geänderter Text

(7) Längere Fahrzeuge können im grenzüberschreitenden Verkehr eingesetzt werden, wenn die 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 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.

Artikels 4 Absatz 4 werden in diesem Sinne klarer gefasst.

Or. nl

Änderungsantrag 78
Ismail Ertug

Vorschlag für eine Richtlinie
Erwägung 7

Vorschlag der Kommission

(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.

Geänderter Text

(7) Innerhalb der Europäischen Union sind grenzüberschreitende Verkehrstätigkeiten, die durch Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen ausgeführt werden, deren Maße und Gewichte die in Anhang I festgelegten Höchstwerte überschreiten, unzulässig.

Änderungsantrag 79
Jim Higgins, Jacqueline Foster, Phil Prendergast

Vorschlag für eine Richtlinie
Erwägung 7

Vorschlag der Kommission

(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. **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.

Geänderter Text

(7) Längere **und höhere** Fahrzeuge können im grenzüberschreitenden Verkehr eingesetzt werden, wenn die 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. **Der Binnenmarkt darf durch diese Bestimmung nicht verzerrt werden.** 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.

Or. en

Begründung

Die Mitgliedstaaten sollten die Möglichkeit haben, grenzüberschreitenden Handel zu treiben, wenn sie dies für angebracht halten. Die Europäische Union sollte in Bereichen, in denen die Infrastruktur auf einem hohen Niveau geschaffen wurde, um effizienteren Verkehrsträgern

entgegenszukommen, keine willkürlichen Beschränkungen für die Abmessungen der Fahrzeuge verhängen.

Änderungsantrag 80 **Michel Dantin, Dominique Riquet**

Vorschlag für eine Richtlinie **Erwägung 7**

Vorschlag der Kommission

(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.**

Geänderter Text

(7) Längere Fahrzeuge können **angesichts der Gefahr einer Verzerrung des internationalen Wettbewerbs und einer Beeinträchtigung bestimmter Verkehrswege sowie der Straßenverkehrssicherheit und nachhaltigen Verkehrsentwicklung in Europa nicht** im grenzüberschreitenden Verkehr eingesetzt werden.

Or. fr

Änderungsantrag 81

Christine De Veyrac, Dominique Vlasto, Georges Bach, Michel Dantin, Dominique Riquet

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 7

Vorschlag der Kommission

(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.**

Geänderter Text

(7) Fahrzeuge **mit einem Höchstgewicht von 44 Tonnen** können im grenzüberschreitenden Verkehr eingesetzt werden, wenn die beiden betroffenen Mitgliedstaaten dies bereits gestatten. 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.

Or. fr

Begründung

Es ist wichtig, dass die Entwicklungen im innergemeinschaftlichen Verkehr insofern in den EU-Rechtsvorschriften berücksichtigt werden, als sie Fahrzeugen oder Fahrzeugkombinationen mit einem zulässigen Höchstgewicht von 44 Tonnen den

grenzüberschreitenden Verkehr gestatten, ohne dass die Anforderungen an die Straßenverkehrssicherheit verletzt werden.

Änderungsantrag 82

Petri Sarvamaa, Hannu Takkula, Eija-Riitta Korhola, Anneli Jäätteenmäki, Nils Torvalds, Sari Essayah, Anne E. Jensen, Christofer Fjellner, Anna Ibrisagic, Gunnar Hökmark, Alf Svensson, Anna Maria Corazza Bildt, Bendt Bendtsen

Vorschlag für eine Richtlinie

Erwägung 7

Vorschlag der Kommission

(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.**

Geänderter Text

(7) Längere, **höhere und/oder schwerere** Fahrzeuge können im grenzüberschreitenden Verkehr eingesetzt werden, wenn die betroffenen Mitgliedstaaten bereits **den Einsatz dieser Fahrzeuge dauerhaft seit dem Inkrafttreten der Richtlinie 96/53/EG** gestatten **oder gestatten möchten** und wenn die Voraussetzungen für eine Abweichung aufgrund des Artikels 4 **Absatz 4** der Richtlinie erfüllt sind. **Diese Fahrzeuge können auch im grenzüberschreitenden Verkehr zwischen Mitgliedstaaten und benachbarten Mitgliedstaaten eingesetzt werden, wenn sie bereits vorübergehend zugelassen worden sind. Diesbezügliche Bestimmungen werden in dem neuen Artikel 4 Absatz 7 festgelegt.** 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.

Or. en

Begründung

Gemäß dem Subsidiaritätsprinzip muss den Mitgliedstaaten das Recht eingeräumt werden, Beförderungslösungen zu beschließen, die ihren besonderen Gegebenheiten entsprechen, sofern diese Lösungen nicht zu einer Diskriminierung zwischen nationalen und anderen Fahrzeugen führen. Mit der Richtlinie 96/53/EG wird den Mitgliedstaaten in dieser Hinsicht bereits ein großer Ermessensspielraum eingeräumt.

Änderungsantrag 83 Phil Bennion

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 7

Vorschlag der Kommission

(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**

Geänderter Text

(7) Längere Fahrzeuge **bleiben eine Ausnahme von den gemäß dieser Richtlinie festgelegten allgemeinen Standards und können lediglich in besonderen Umständen** im grenzüberschreitenden Verkehr **genehmigt** werden, wenn die beiden betroffenen Mitgliedstaaten dies bereits **genehmigen** und wenn die Voraussetzungen für eine Abweichung aufgrund des Artikels 4 Absätze 3, 4, **4a neu** oder 5 der Richtlinie erfüllt sind. Die Europäische Kommission **sollte dafür sorgen, dass jede Abweichung von den in dieser Richtlinie festgelegten Standards keine Auswirkungen auf den internationalen Wettbewerb und die Umwelt- und Sicherheitsziele der Europäischen Union hat. Das** Recht der Mitgliedstaaten, aufgrund des Subsidiaritätsprinzips Beförderungslösungen zu beschließen, die ihren besonderen Gegebenheiten entsprechen, **muss sichergestellt werden, während ebenfalls verhindert werden muss, dass eine solche Vorgehensweise dem Binnenmarkt zuwiderläuft und die Umwelt- und Sicherheitsziele der Europäischen Union beeinflusst. Daher sollten Mindestanforderungen für den Betrieb dieser Fahrzeuge festgelegt**

Sinne klarer gefasst.

werden.

Or. en

Änderungsantrag 84
Marita Ulvskog, Ole Christensen, Liisa Jaakonsaari

Vorschlag für eine Richtlinie
Erwägung 7

Vorschlag der Kommission

(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.

Geänderter Text

(7) Längere *und/oder schwerere* Fahrzeuge können im grenzüberschreitenden Verkehr eingesetzt werden, wenn die betroffenen Mitgliedstaaten dies bereits gestatten und wenn die Voraussetzungen für eine Abweichung aufgrund des Artikels 4 Absätze **2, 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 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.

Änderungsantrag 85
Franco Frigo

Vorschlag für eine Richtlinie
Erwägung 7

Vorschlag der Kommission

(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.**

Geänderter Text

(7) Längere **und/oder schwerere** Fahrzeuge **dürfen** im grenzüberschreitenden Verkehr **nicht** eingesetzt werden. **Jedweder Gesetzgebungsvorschlag zur Genehmigung des grenzüberschreitenden Einsatzes dieser Fahrzeuge muss mit einer Folgenabschätzung unter Einbeziehung der Auswirkungen auf die Verkehrsverlagerung, die Sicherheit, die Sozial- und Beschäftigungsbedingungen, die KMU, die Logistik, die Umweltverschmutzung und den Lärm einhergehen, um die Vereinbarkeit des Gesetzgebungsvorschlags mit den im Weißbuch aufgeführten, grundlegenden politischen Zielsetzungen der Union zu überprüfen.**

Or. it

Änderungsantrag 86
Sabine Wils

Vorschlag für eine Richtlinie
Erwägung 7

Vorschlag der Kommission

(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. 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.**

Geänderter Text

(7) Längere **und/oder schwerere** Fahrzeuge **sollten** im grenzüberschreitenden Verkehr **nicht** eingesetzt werden. **Grenzüberschreitende Einsätze würden den internationalen Wettbewerb beeinträchtigen und dem Grundsatz der EU-weiten Normung von Gewichten und Abmessungen im internationalen Verkehr widersprechen.**

Or. en

Begründung

Der grenzüberschreitende Einsatz längerer und schwererer Fahrzeuge wird entweder gestattet oder nicht: Zu behaupten, dass seine Beschränkung auf zwei Mitgliedstaaten den internationalen Wettbewerb nicht maßgeblich beeinträchtigen würde, entbehrt jeder Grundlage. Das Subsidiaritätsprinzip sollte lediglich die internen Aktivitäten eines Mitgliedstaats betreffen und darf nicht auf bilaterale internationale Vereinbarungen ausgedehnt werden.

Änderungsantrag 87
Nathalie Griesbeck, Robert Rochefort

Vorschlag für eine Richtlinie
Erwägung 7

Vorschlag der Kommission

(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.

Geänderter Text

(7) Um eine Wettbewerbsverzerrung unter den Kraftverkehrsunternehmen aus verschiedenen Mitgliedstaaten sicher auszuschließen, müssen die Abmessungen der für internationale Verkehrstätigkeiten eingesetzten Fahrzeuge einheitlich geregelt sein. Etwaige Abweichungen von diesen gemeinsamen Normen sind ausschließlich auf die nationalen Verkehrstätigkeiten begrenzt. 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 – den im Weißbuch verfolgten Zielen.

Or. fr

Änderungsantrag 88
Corien Wortmann-Kool, Mathieu Grosch, Philippe De Backer, Gesine Meissner, Dieter-

Vorschlag für eine Richtlinie
Erwägung 7

Vorschlag der Kommission

(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.

Geänderter Text

(7) Längere Fahrzeuge können im grenzüberschreitenden Verkehr eingesetzt werden, wenn **zwei oder mehrere betroffene** 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 zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten sollten spezifische Anforderungen an das Fahrzeug, die Infrastruktur und den Fahrer festlegen, um ein angemessenes Sicherheitsniveau sicherzustellen. Der grenzüberschreitende Einsatz dieser Fahrzeuge sollte durch bilaterale oder multilaterale Vereinbarungen zwischen den zuständigen Behörden der betroffenen Mitgliedstaaten gestützt und die Strecken und andere zu erfüllende Bedingungen festgelegt werden.** Die Europäische Kommission hat bereits Leitlinien zur Anwendung des Artikels 4 der Richtlinie **bereitgestellt.** 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.

Or. en

Änderungsantrag 89
Patricia van der Kammen

Vorschlag für eine Richtlinie
Erwägung 7

Vorschlag der Kommission

(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.*

Geänderter Text

(7) Längere *und/oder schwerere* Fahrzeuge können im grenzüberschreitenden Verkehr eingesetzt werden, wenn die beiden betroffenen Mitgliedstaaten dies gestatten.

Or. nl

Änderungsantrag 90
Phil Bennion

**Vorschlag für eine Richtlinie
Erwägung 7 a (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(7a) Es wird erwartet, dass für längere und schwerere Lastkraftwagen Investitionen erforderlich sind, um die Straßeninfrastruktur anzupassen und instand zu halten sowie Maßnahmen zur Verminderung der Lärmbelästigung, der Luftverschmutzung, der Unfälle und der Verkehrsbelastung zu stärken. Somit können die Mitgliedstaaten auf jeden Fall den Einsatz dieser Fahrzeuge in ihrem Hoheitsgebiet untersagen;

Or. en

**Änderungsantrag 91
Georges Bach**

**Vorschlag für eine Richtlinie
Erwägung 7 a (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(7a) Der Einsatz längerer Fahrzeuge bei grenzüberschreitenden Beförderungsleistungen wird sich auf die Straßensicherheit, die Umwelt und die Straßeninfrastruktur auswirken. Vor der Aufhebung des bestehenden Verbots längerer und schwererer Fahrzeuge bei grenzüberschreitenden Beförderungsleistungen sollte die Kommission eine Bewertung der denkbaren Auswirkungen einer solchen Änderung der Vorschriften durchführen.

Or. en

Änderungsantrag 92
Eva Lichtenberger, Michael Cramer

Vorschlag für eine Richtlinie
Erwägung 7 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(7a) Jedwede Änderung an den Abmessungen schwerer Lastkraftwagen, sei es an ihrer Länge, Höhe, Weite oder ihrem Gewicht, hätte erhebliche finanzielle Folgen für die Mitgliedstaaten bei der Anpassung ihrer Infrastruktur, seien es Autobahnausfahrten, Brücken, Tunnel, Kreisverkehre oder Steigungen an steilen Straßen.

Or. en

Änderungsantrag 93
Gesine Meissner

Vorschlag für eine Richtlinie
Erwägung 7 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(7a) Die Kommission sollte an einem harmonisierten Ansatz in Bezug auf das Genehmigungsverfahren für Sondergenehmigungen für Fahrzeuge und Zugfahrzeuge arbeiten, die die Abmessungsobergrenzen gemäß Artikel 4 Absatz 3 überschreiten. Die Verfahren der zuständigen Behörden in den verschiedenen Mitgliedstaaten und/oder Regionen zur Zulassung der Beförderung unteilbarer Ladungen müssen angeglichen werden.

Or. en

Begründung

In der Praxis führen die sehr unterschiedlichen Verfahren in den Mitgliedstaaten zu Schwierigkeiten, wenn man etwa für den grenzüberschreitenden Transport von Bauteilen für Windanlagen Sondergenehmigungen benötigt.

Änderungsantrag 94

Mathieu Grosch, Corien Wortmann-Kool, Dieter-Lebrecht Koch, Gesine Meissner

Vorschlag für eine Richtlinie

Erwägung 7 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(7a) Zur Abschätzung der Auswirkungen von Fahrzeugen, die die durch diese Richtlinie zur Straßensicherheit festgelegten Abmessungen überschreiten, sollten die Mitgliedstaaten Daten zu Unfällen erheben, an denen schwere Lastkraftwagen beteiligt sind, die länger als 18,75 m sind. Die Kommission sollte es in Erwägung ziehen, die Einbeziehung dieser Daten in die jährliche Berichterstattungspflicht der Mitgliedstaaten im Rahmen der Entscheidung des Rates 93/704/EG über die Einrichtung einer gemeinschaftlichen Datenbank über Straßenverkehrsunfälle vorzuschlagen.

Or. en

Begründung

The figure of 18.75 m is the longest vehicle limit allowed by Directive 96/53 for heavy goods vehicles. Taking into account the possibilities for longer dimensions of heavy goods vehicles of up to 2m under the new provisions for aerodynamic improvements, but also the derogations for national and cross border transport by even longer vehicles, it is appropriate to assess the impact of vehicles longer than 18.75m on road safety. The collection of such statistics by Member States should take place in the framework of Council Decisions 93/704/EC, which already provide for a yearly reporting obligation of road accidents, on the basis of an amendment proposed by the Commission.

Änderungsantrag 95
Hubert Pirker

Vorschlag für eine Richtlinie
Erwägung 8

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

(8) Die Nutzung alternativer Antriebssysteme, die nicht mehr ausschließlich fossile Energieträger einsetzen und damit keine oder weniger Schadstoffe abgeben, wie 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. ***Um der Forschung und Entwicklung auf diesem Gebiet keine Grenzen zu setzen, sollte diese Richtlinie dem Grundsatz der Technologieneutralität folgen.***

Or. de

Begründung

Es ist nicht sinnvoll sich nur auf zwei Antriebsysteme festzulegen. Dadurch hemmt man potentielle Innovationen in diesem Bereich. Diese Richtlinie sollte nicht technologische Entwicklungen blockieren sondern technologieneutral sein.

Änderungsantrag 96
Phil Bennion

Vorschlag für eine Richtlinie
Erwägung 8

Vorschlag der Kommission

(8) Die Nutzung alternativer Antriebssysteme, die nicht mehr ausschließlich fossile Energieträger

Geänderter Text

(8) Die Nutzung ***kohlenstoffarmer Technologien, darunter*** alternativer Antriebssysteme, die nicht mehr

einsetzen und damit keine oder weniger Schadstoffe abgeben, wie 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.

ausschließlich fossile Energieträger einsetzen und damit keine oder weniger Schadstoffe abgeben, wie 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.

Or. en

Änderungsantrag 97 **Jörg Leichtfried**

Vorschlag für eine Richtlinie **Erwägung 8**

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

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

Fahrzeuge mit alternativen Antriebssystemen sollten das maximal zulässige Gewicht bis zu 1 Tonne überschreiten dürfen. Das Mehrgewicht sollte jedoch das Ladevolumen des Fahrzeuges nicht erhöhen. Der Grundsatz der technologischen Neutralität sollte erhalten bleiben.

Begründung

Ergänzung zum betreffenden ÄA im Berichtsentwurf, die klar stellt, dass nur soviel Mehrgewicht erlaubt ist, wie für den alternativen Antrieb tatsächlich benötigt wird. Eine Erhöhung des Ladevolumens soll nicht ermöglicht werden.

Änderungsantrag 98
Oldřich Vlasák

Vorschlag für eine Richtlinie
Erwägung 8

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

(8) Die Nutzung alternativer Antriebssysteme, die nicht ausschließlich fossile Energieträger einsetzen und damit keine oder weniger Schadstoffe abgeben, wie Elektro- oder Hybridmotoren für Lastkraftwagen oder Kraftomnibusse (vor allem in Stadtgebieten oder deren Umkreis), **trägt sowohl zur Erlangung der energetischen Unabhängigkeit der Union als auch zur Erfüllung des Weißbuches „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem“ bei.**

Or. cs

Änderungsantrag 99
Christine De Veyrac, Dominique Vlasto

Vorschlag für eine Richtlinie
Erwägung 8

Vorschlag der Kommission

(8) **Die** Nutzung alternativer Antriebssysteme, die nicht mehr

Geänderter Text

(8) **Unter Beachtung des Prinzips der technischen Neutralität und um die**

ausschließlich fossile Energieträger einsetzen und damit keine oder weniger Schadstoffe abgeben, **wie 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.**

Kraftverkehrsunternehmen darin zu bestärken, sich der Nutzung alternativer Antriebssysteme zuzuwenden, die nicht mehr ausschließlich fossile Energieträger einsetzen und damit keine oder weniger Schadstoffe abgeben, **sollte das durch diese alternativen Antriebssysteme bedingte Mehrgewicht nicht durch eine Verringerung der Nutzlast ausgeglichen werden, um den Straßenverkehrssektor nicht in wirtschaftlicher Hinsicht zu benachteiligen.**

Or. fr

Änderungsantrag 100

Petri Sarvamaa, Hannu Takkula, Eija-Riitta Korhola, Anneli Jäätteenmäki, Nils Torvalds, Sari Essayah, Anne E. Jensen, Christofer Fjellner, Anna Ibrisagic, Gunnar Hökmark, Alf Svensson, Anna Maria Corazza Bildt, Bendt Bendtsen

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 8

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

(8) Die Nutzung alternativer Antriebssysteme, die nicht mehr ausschließlich fossile Energieträger einsetzen und damit keine oder weniger Schadstoffe abgeben, wie 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. **Bei den Lösungen sollte der Grundsatz der Technologieneutralität beibehalten werden.**

Or. en

Änderungsantrag 101 Hubert Pirker

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 9

Vorschlag der Kommission

(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

Geänderter Text

(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, **regional unterschiedlich zu bewerten ist und von den einzelnen Mitgliedstaaten festgelegt werden sollte**, um eine Industrie- oder Gewerbestätte mit einem Güterbahnhof

einen Seehafen anzubinden und die Entwicklung der Meeresautobahnen zu fördern, ist eine größere Entfernung für eine Beförderung im Rahmen des innereuropäischen Kurzstreckenseeverkehrs möglich.

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.

Or. de

Begründung

Eine starre, kilometerabhängige Festlegung des im Rahmen einer intermodalen Beförderung auf der Straße erfolgten Transports wird in der Praxis nicht sinnvoll umzusetzen sein und nimmt überhaupt keine Rücksicht auf Effizienz, Wirtschaftlichkeit, Umwelt sowie infrastrukturelle und geographische Gegebenheiten in den einzelnen Mitgliedstaaten.

Änderungsantrag 102 Jörg Leichtfried

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 9

Vorschlag der Kommission

(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

Geänderter Text

(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
Gewerbstätte 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.**

– den Verkehrsunternehmen diese
Verwaltungsverfahren ersparen und den
kombinierten 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. **Diese**
Verlängerung **sollte** allerdings nur für den
kombinierten Verkehr gestattet **sein**, bei
dem der Teil eines teilweise mit Eisenbahn
oder Schiff durchgeführten Transports auf
der Straße **höchstens bis zu bzw. ab dem
nächstgelegenen Umschlagsbahnhof (bei
schienengebundenen Verkehren) bzw. in
einem Umkreis von höchstens 150 km im
Umkreis des Binnen-oder Seehafens des
Umschlags erfolgt.**

Or. de

Begründung

Korrektur zum betreffenden AA im Berichtsentwurf.

Änderungsantrag 103 Corien Wortmann-Kool

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 9

Vorschlag der Kommission

(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

Geänderter Text

(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.

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 **80** 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 **80** 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.

Or. en

Begründung

Eine Zusatzlänge von 15 cm zur Erleichterung der Beförderung von 45-Fuß-Containern im Straßenverkehr erscheint sinnlos. Es macht nur dann Sinn, wenn für die Beförderung von 45-Fuß-Containern ein komplett neues Chassis entwickelt werden würde. Vor einigen Jahren hat

die Kommission Mitgliedstaaten die Festlegung von Sonderbedingungen für die Beförderung von 45-Fuß-Containern erlaubt. Auf dieser Grundlage haben die Niederlande und das Königreich Belgien eine Zusatzlänge von 80 cm zugelassen. Diese Zusatzlänge ermöglicht die Beförderung eines 45-Fuß-Containers auf einem herkömmlichen Chassis.

Änderungsantrag 104 **Dieter-Lebrecht Koch**

Vorschlag für eine Richtlinie **Erwägung 9**

Vorschlag der Kommission

(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

Geänderter Text

(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.

der Teil eines teilweise mit Eisenbahn oder Schiff durchgeführten Transports, der auf der Straße erfolgt, höchstens **500** 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.

Or. de

Änderungsantrag 105 **Petri Sarvamaa**

Vorschlag für eine Richtlinie **Erwägung 9**

Vorschlag der Kommission

(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

Geänderter Text

(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.

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 *bzw.* **50%** 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.

Or. en

Änderungsantrag 106

Phil Bennion

Vorschlag für eine Richtlinie

Erwägung 9

Vorschlag der Kommission

(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

Geänderter Text

(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.

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 – *unter Berücksichtigung der besonderen Situation von Inselmitgliedstaaten* – eine größere Entfernung für eine Beförderung im Rahmen des innereuropäischen Kurzstreckenseeverkehrs möglich.

Or. en

Änderungsantrag 107 **Philippe De Backer**

Vorschlag für eine Richtlinie **Erwägung 9**

(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**

(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 **80** 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 **80** 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.

im Rahmen des innereuropäischen Kurzstreckenseeverkehrs möglich.

Or. en

Begründung

Die Zusatzlänge von 15 cm könnte sich für Fahrzeuge zur Beförderung von 45-Fuß-Containern gegebenenfalls als nicht ausreichend erweisen. Das Königreich Belgien lässt auf seinem Hoheitsgebiet zum Beispiel für die Beförderung eines 45-Fuß-Containers an ein internationales Terminal oder von einem internationalen Terminal weg eine Verlängerung um 77 cm zu. Daher ist eine Änderung notwendig, die die Zulassung einer Zusatzlänge vorsieht.

**Änderungsantrag 108
Markus Ferber**

**Vorschlag für eine Richtlinie
Erwägung 10**

Vorschlag der Kommission

(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.**

Geänderter Text

(10) Um den intermodalen Verkehr weiterhin zu fördern **sind sämtliche im Verkehr befindlichen intermodalen Ladeeinheiten zu berücksichtigen. Um deren Leergewichte entsprechend** Rechnung zu tragen, erscheint es notwendig, die Bestimmung **nach** der Fahrzeugkombinationen mit 5 oder 6 Achsen, im intermodalen Verkehr 40-Fuß-Container **mit Zuggesamtgewichten von 44** Tonnen fahren dürfen, **auf intermodale Beförderungseinheit gemäß Artikel 2 der Richtlinie (z.B. Wechsellaufbauten, Container von bis zu 45 Fuß Länge) auszudehnen.**

Or. de

**Änderungsantrag 109
Patricia van der Kammen**

**Vorschlag für eine Richtlinie
Erwägung 11**

Vorschlag der Kommission

(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.

Geänderter Text

(11) Seit Verabschiedung der Richtlinie 2002/7/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.

Or. nl

Änderungsantrag 110
Phil Bennion

Vorschlag für eine Richtlinie
Erwägung 12

Vorschlag der Kommission

(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

Geänderter Text

(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.

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 **und gefährdet die Sicherheit im Straßenverkehr**. Daher ist es wichtig, dass die Mitgliedstaaten ihre Kontrollen **anhand eines Risikobewertungssystems** intensivieren **und effizienter gestalten**, und zwar sowohl die manuellen Kontrollen als auch die Vorauswahl im Hinblick auf eine solche Kontrolle.

Or. en

Begründung

Für jedes Vorhaben, das durch das am Straßenrand aufgestellte Risikobewertungssystem festgestellt wird, sollte ein Risikoprofil bestimmt werden, damit die Effizienz der Fahrzeugkontrollen gewährleistet werden kann.

Änderungsantrag 111 Patricia van der Kammen

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 12

Vorschlag der Kommission

(12) Die für die Einhaltung der Vorschriften des Straßenverkehrs zuständigen Behörden stellen eine hohe Zahl von – teilweise schweren – Verstößen fest, insbesondere hinsichtlich des

Geänderter Text

(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.

Gewichts von Kraftfahrzeugen. **Faktoren, die eine Rolle spielen, sind beispielsweise** Kontrollen, die aufgrund der Richtlinie 96/53/EG durchgeführt werden oder **die** nicht sehr effektiv sind. Darüber hinaus sind die Kontrollverfahren und –regeln von Mitgliedstaat zu Mitgliedstaat unterschiedlich **und** 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 **können die** Mitgliedstaaten, **die dies wünschen**, ihre Kontrollen intensivieren, und zwar sowohl die manuellen Kontrollen als auch die Vorauswahl im Hinblick auf eine solche Kontrolle.

Or. nl

Änderungsantrag 112 **Anne E. Jensen**

Vorschlag für eine Richtlinie **Erwägung 13**

Vorschlag der Kommission

(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

Geänderter Text

(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.**

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. **Die Vorauswahl sollte proportional zur Gesamtzahl der in diesem Gebiet zugelassenen und/oder betriebenen Fahrzeuge sein**, um die Wirksamkeit der Straßenkontrollen auf dem Gebiet der Union zu gewährleisten. **Mitgliedstaaten sollten die technologischen Lösungen nur dann nutzen, wenn sie nachweislich technologisch einwandfrei und verlässlich sind und wenn sie von allen Mitgliedstaaten auf nahezu gleiche Weise angewendet werden.**

Or. en

Begründung

Mitgliedstaaten sollten nur „geprüfte“ Lösungen einsetzen, und die Durchsetzungsverfahren sollten in den Mitgliedstaaten harmonisiert werden. Die Entscheidung, wie viele Fahrzeuge in der Vorauswahl für eine Kontrolle ausgewählt werden, sollte den Mitgliedstaaten überlassen werden, wobei diese die Anzahl solcher auf ihrem Hoheitsgebiet zugelassenen und/oder betriebenen Fahrzeuge berücksichtigen sollten.

Änderungsantrag 113 Markus Ferber

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 13

Vorschlag der Kommission

(13) Inzwischen gibt es einfache – ortsfeste oder mobile – technologische Lösungen, mit denen es möglich ist, die Fahrzeuge zu bestimmen, bei denen ein mutmaßlicher

Geänderter Text

(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.**

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. **Alle Kontrollsysteme und sämtliche technische Anforderungen müssen europaweit harmonisiert werden. Für in Nutzfahrzeugen zu verbauende Systeme müssen entsprechende Regelungen in die Typgenehmigungsprozesse für alle Nutzfahrzeuge obligatorisch aufgenommen werden.** Für die Vorauswahl erscheint **mindestens []% der auf ihrem Staatsgebiet vom Anwendungsbereich einbezogenen Fahrzeuge als** angemessen, um die Wirksamkeit der Straßenkontrollen auf dem Gebiet der Union zu gewährleisten. **Gebietsfremde Fahrzeuge sind gemäß ihrer Verkehrsanteile angemessen in der Kontrollquote zu berücksichtigen.**

Or. de

Begründung

In den Mitgliedsstaaten existieren unterschiedliche technische Normen für Kontrollsysteme vor. Um europaweit vergleichbare Messwerte zu haben, müssen entsprechende Anforderungen gelten. Die Vorauswahl der Messungen muss an den Änderungsvorschlag zur Kontrolldichte bei der technischen Unterwegskontrolle angepasst werden.

Änderungsantrag114
Silvia-Adriana Țicău

Vorschlag für eine Richtlinie
Erwägung 13

Vorschlag der Kommission

(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.

Geänderter Text

(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 **sind in der Lage** mit Hilfe einer Mikrowellen-Kommunikationsschnittstelle ihre Daten auch ohne Anhalten des Fahrzeugs an Kontrolleure oder am Straßenrand aufgestellte automatische Kontrollsysteme **weiterzuleiten**. 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.

Or. ro

Änderungsantrag 115
Phil Bennion

Vorschlag für eine Richtlinie
Erwägung 13

Vorschlag der Kommission

(13) Inzwischen gibt es einfache – ortsfeste oder mobile – technologische Lösungen,

Geänderter Text

(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.

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. **Darüber hinaus sollten gegebenenfalls in** schweren Lastkraftwagen Vorrichtungen installiert werden, **um** dem Fahrer als Instrument zur Selbstkontrolle **zu** 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. **Der** Vorauswahl **sollte ein Risikobewertungssystem zugrunde gelegt werden, damit eine Effizienz der Kontrollen gegeben ist, sowie** eine Mindestschwelle von einer Wägung pro 2000 Fahrzeugkilometern, 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.

Or. en

Begründung

Unternehmer, die Nutzkraftfahrzeuge betreiben, sollten in den zugelassenen Fahrzeugen integrierte Wiegesysteme einbauen, mit denen Fahrer überprüfen können, ob ihr Fahrzeug den Rechtsvorschriften genügt.

Änderungsantrag 116 Phil Bennion

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 14

Vorschlag der Kommission

(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.

Geänderter Text

(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, abschreckend **und nicht diskriminierend** sein.

Or. en

Änderungsantrag 117
Patricia van der Kammen

Vorschlag für eine Richtlinie
Erwägung 14

Vorschlag der Kommission

(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

Geänderter Text

(14) Dass eine hohe Zahl von Verstößen gegen die Richtlinie **2002/7/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.

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 **2002/7/EG** vorzunehmen.

Or. nl

Änderungsantrag 118
Patricia van der Kammen

Vorschlag für eine Richtlinie
Erwägung 15

Vorschlag der Kommission

(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 Rates⁹ 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 benannte Kontaktstelle könnte als Relaisstation für diesen Informationsaustausch dienen.**

Geänderter Text

(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.

Änderungsantrag 119
Patricia van der Kammen

Vorschlag für eine Richtlinie
Erwägung 16

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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

Entfällt

Änderungsantrag 120
Phil Bennion

Vorschlag für eine Richtlinie
Erwägung 16

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(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

(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 ***über ihre Kontaktstellen*** gelieferten Informationen kann die Kommission sich über die Einhaltung der

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

vorliegenden Richtlinie durch die Verkehrsunternehmen Vergewissheit verschaffen und bestimmen, ob zusätzliche Zwangsmittel entwickelt werden müssen.

Or. en

Änderungsantrag 121

Eva Lichtenberger, Michael Cramer

Vorschlag für eine Richtlinie

Erwägung 16

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

(16) Es ist wichtig, dass das Europäische Parlament und der Rat über die **regelmäßig** 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 Vergewissheit verschaffen und bestimmen, ob zusätzliche Zwangsmittel entwickelt werden müssen.

Or. en

Änderungsantrag 122

Patricia van der Kammen

Vorschlag für eine Richtlinie

Erwägung 17

Vorschlag der Kommission

(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

Geänderter Text

Entfällt

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 Ausarbeitung und Abfassung delegierter Rechtsakte sollte die Kommission dafür Sorge tragen, dass relevante Dokumente zeitgleich, rechtzeitig und auf angemessene Weise an das Europäische Parlament und den Rat übermittelt werden.

Or. nl

Änderungsantrag 123
Dieter-Lebrecht Koch

Vorschlag für eine Richtlinie
Erwägung 17

Vorschlag der Kommission

(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

Geänderter Text

(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 **seitlich und** am hinteren Teil der Fahrzeuge angebrachte aerodynamische **Luftleit- und Unterfahrschutzeinrichtungen** 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

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.

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.

Or. de

Änderungsantrag 124 **Phil Bennion**

Vorschlag für eine Richtlinie **Erwägung 17**

Vorschlag der Kommission

(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 bei ihren vorbereitenden Arbeiten angemessene Konsultationen, auch von Sachverständigen, durchführt. Bei der Vorbereitung und Ausarbeitung delegierter Rechtsakte sollte die Kommission dafür sorgen, dass die einschlägigen Unterlagen

Geänderter Text

(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 **vor dem Hintergrund der Überprüfung der gemeinschaftlichen Typengenehmigungsverfahren gemäß Richtlinie 2007/46/EG im Rahmen der UN/ECE-Regelungen** 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 bei ihren vorbereitenden Arbeiten angemessene

dem Europäischen Parlament und dem Rat gleichzeitig, rechtzeitig und in geeigneter Weise übermittelt werden.

Konsultationen, auch von Sachverständigen, 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.

Or. en

Änderungsantrag 125 **Philippe De Backer**

Vorschlag für eine Richtlinie **Erwägung 17**

Vorschlag der Kommission

(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 bei ihren vorbereitenden Arbeiten angemessene Konsultationen, auch von Sachverständigen, 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.

Geänderter Text

(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 bei ihren vorbereitenden Arbeiten angemessene Konsultationen, auch von Sachverständigen, durchführt. ***Bei den Konsultationen sollten die wichtigsten Akteure, wie etwa Lkw-Hersteller und Hersteller von Containern und Anhängern, einbezogen werden.*** 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. **Akteuren sollte genügend Zeit gewährt werden, um den Anforderungen entsprechen zu können.**

Or. en

Änderungsantrag 126
Patricia van der Kammen

Vorschlag für eine Richtlinie
Erwägung 18

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(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.

entfällt

Or. nl

Änderungsantrag 127
Inés Ayala Sender

Vorschlag für eine Richtlinie
Erwägung 18 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(18a) Sofern es zu Änderungen der in

dieser Verordnung vorgesehenen Gewichte und Maßnahmen kommt, sollen diese auf harmonisierte Weise erfolgen und in jedem Fall in einem zeitlichen Rahmen in Kraft treten, der es den Unternehmen ermöglicht, ihren Fahrzeugbestand zu erneuern, ohne Wettbewerbsverzerrungen auf dem eigenen Markt hervorzurufen.

Or. es

Änderungsantrag 128
Patricia van der Kammen

Vorschlag für eine Richtlinie
Erwägung 19

Vorschlag der Kommission

(19) Die Richtlinie **96/53/EG** sollte daher entsprechend geändert werden –

Geänderter Text

(19) Die Richtlinie **2002/7/EG** sollte daher entsprechend geändert werden –

Or. nl

Änderungsantrag 129
Patricia van der Kammen

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1- Absatz 1 – einleitender Teil

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

Die Richtlinie **2002/7/EG** wird wie folgt geändert:

Or. nl

Änderungsantrag 130
Corien Wortmann-Kool

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 1 – Spiegelstrich 1
Richtlinie 96/53/EG
Artikel 2 – Unterabsatz 1

Vorschlag der Kommission

„- „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, 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;

Geänderter Text

- „alternative Kraftstoffe“, Kraftstoffe, die Erdöl als Energieträger für den Verkehrssektor ersetzen und zur Reduzierung der verkehrsbedingten CO₂-Emissionen beitragen können. Diese sind:

- Elektrizität,**
- Wasserstoff,**
- Biokraftstoffe gemäß der Definition in der Richtlinie 2009/28/EG des Europäischen Parlaments und des Rates,**
- synthetische Kraftstoffe,**
- konventionelles Erdgas, einschließlich Biomethan, gasförmig (komprimiertes Erdgas – CNG) und flüssig (Flüssigerdgas – LNG),**
- Flüssiggas (LPG) und Abwärme.**

¹⁰ ABl. L 263 vom 9.10.2007, S. 1.

Or. en

Änderungsantrag 131
Phil Bennion

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 1 – Spiegelstrich 2 a (neu)

Richtlinie 96/53/EG

Artikel 2 – Absatz 1 – Unterabsatz 1

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

- „kohlenstoffarme Technologie“ eine innovative Technologie, die CO₂-Einsparungen aufweist;

Or. en

Begründung

Die im Rahmen dieser Richtlinie zugelassene Zusatzlänge sollte als Anreiz für die Entwicklung innovativer Technologien zur Reduzierung von CO₂-Emissionen von schweren Lastkraftwagen dienen.

Änderungsantrag 132

Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 1 – Spiegelstrich 3

Richtlinie 96/53/EG

Artikel 2 – Absatz 1 – Unterabsatz 1

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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

- „intermodale Beförderungseinheit“ eine Einheit, die unter folgende Kategorien eingeordnet werden kann: Container, Wechsellaufbau, Sattelanhänger, **schwere Lastkraftwagen**;“

Or. pl

Begründung

Der Geltungsbereich der vorgeschlagenen Definition wird auf Container, Wechsellaufbauten und Sattelanhänger eingeschränkt und umfasst u.a. keine auf Drehgestellen beförderten schweren Lastkraftwagen. Es besteht die Gefahr, dass diese Definition in Zukunft auf andere Bereiche übertragen wird, wodurch die Beförderung von Lastkraftwagen, bei denen es sich nicht um Sattelzüge oder Wechsellaufbauten handelt, nicht zum intermodalen Verkehr gezählt

würde.

Änderungsantrag 133
Corien Wortmann-Kool

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 1 – Spiegelstrich 3
Richtlinie 96/53/EG
Artikel 2 – Absatz 1 – Unterabsatz 1

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

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

Or. en

Begründung

Der Begriff „intermodale Ladeeinheit“ findet in dem Sektor häufiger Gebrauch.

Änderungsantrag 134
Jörg Leichtfried

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 1 – Spiegelstrich 3 a (neu)
Richtlinie 96/53/EG
Artikel 2 – Absatz 1 – Unterabsatz 1 – Spiegelstrich 12 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

- „**alternative Kraftstoffe**“, **Kraftstoffe, die Erdöl als Energieträger für den Verkehrssektor ersetzen und zur Reduzierung der verkehrsbedingten CO₂-Emissionen beitragen können. Dazu gehören:**
- **Elektrizität,**
 - **Wasserstoff,**
 - **synthetische Kraftstoffe,**

- *konventionelles Erdgas, einschließlich Biomethan, gasförmig (komprimiertes Erdgas – CNG) und flüssig (Flüssigerdgas – LNG),*
- *Flüssiggas (LPG), und*
- *Abwärme;*

Or. de

Begründung

Um ein „mit alternativen Kraftstoffen betriebenes Fahrzeug“ auf eine in technologischer Hinsicht neutrale Art und Weise zu definieren, ist es sinnvoll, zunächst die „alternativen Kraftstoffe“ zu definieren.

Änderungsantrag 135 Jörg Leichtfried

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 1 – Spiegelstrich 3 b (neu)

Richtlinie 96/53/EG

Artikel 2 – Absatz 1 – Unterabsatz 1 – Spiegelstrich 12 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

- *„kombinierter Verkehr“, die Beförderung von Gütern zwischen Mitgliedstaaten, bei der der Lastkraftwagen, der Anhänger, der sonstige Anhänger mit oder ohne Zugmaschine, der Wechselbehälter oder der Container von 20 Fuß Länge oder mehr die Zu- und Ablaufstrecke auf der Straße und den übrigen Teil der Strecke auf der Schiene oder auf einer Binnenwasserstraße oder auf See, sofern dieser Abschnitt mehr als 100 km beträgt, zurücklegt, wobei der Straßenzu- oder -ablauf erfolgt;*
- *entweder - für die Zulaufstrecke - zwischen dem Ort, an dem die Güter geladen werden, und dem nächstgelegenen geeigneten Umschlagbahnhof bzw. - für die*

***Ablaufstrecke - zwischen dem
nächstgelegenen geeigneten
Umschlagbahnhof und dem Ort, an dem
die Güter entladen werden, oder;
- in einem Umkreis von höchstens 150 km
um den Binnen- oder Seehafen des
Umschlags.***

Or. en

Begründung

Korrektur der Änderung im Berichtsentwurf (fehlende Begriffsbestimmungen). Im Textverlauf sollte anstatt des neu eingeführten Begriffs „intermodaler Verkehr“ die bestehende Definition des Begriffs „kombinierter Verkehr“ gemäß der Richtlinie 1992/106 verwendet werden.

Änderungsantrag 136 Corien Wortmann-Kool

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 1 – Spiegelstrich 3 b (neu)

Richtlinie 96/53/EG

Artikel 2 – Absatz 1 – Unterabsatz 1 – Spiegelstrich 12 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

***- „kombinierter Verkehr“, die
Beförderung von Gütern, bei der der
Lastkraftwagen, der Anhänger, der
Sattelanhänger mit oder ohne
Zugmaschine, der Wechselbehälter oder
der Container die Zu- und Ablaufstrecke
auf der Straße und den übrigen Teil der
Strecke auf der Schiene oder auf einer
Binnenwasserstraße oder auf See, sofern
dieser Abschnitt mehr als 100 km beträgt,
zurücklegt, wobei der Straßenzu- oder -
ablauf erfolgt:***

***- entweder - für die Zulaufstrecke -
zwischen dem Ort, an dem die Güter
geladen werden, und dem
nächstgelegenen geeigneten
Umschlagbahnhof bzw. - für die
Ablaufstrecke - zwischen dem
nächstgelegenen geeigneten***

Umschlagbahnhof und dem Ort, an dem die Güter entladen werden, oder;

- in einem Umkreis von höchstens 150 km um den Binnen- oder Seehafen des Umschlags.

Or. en

Begründung

Beim kombinierten Verkehr handelt es sich immer um einen Zu- und einen Ablauf: Zulaufstrecke auf der Straße (um vom Verladeort zum Terminal zu gelangen) oder Ablaufstrecke auf der Straße (um von dem Terminal weg zum Bestimmungsort zu gelangen). Würde der Straßenverkehr auf den Zulauf oder den Ablauf beschränkt werden, müssten Unternehmer und Beförderungsunternehmer auf eine direkte Anbindung an einen Hafen/Bahnhof verzichten, um der Richtlinie über den kombinierten Verkehr gerecht zu werden, was in der EU kaum vorkommt.

**Änderungsantrag 137
Michel Dantin, Dominique Riquet**

**Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 2**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

2) Artikel 4 wird wie folgt geändert: *gestrichen*

(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:“

Änderungsantrag 138
Ismail Ertug

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 2 – Einleitung
Richtlinie 96/53/EG
Artikel 4 – Absatz 4 – Unterabsatz 2 a (neu)

Vorschlag der Kommission

2) Artikel 4 wird **wie folgt geändert**:

Geänderter Text

2) **In Artikel 4 Absatz 4 wird nach Unterabsatz 2 folgender Unterabsatz eingefügt:**

„Unbeschadet der Rechte der Mitgliedstaaten, die in den Rechtsakten betreffend den Beitritt zur Europäischen Union verankert sind, sind grenzüberschreitende Verkehrstätigkeiten, die durch Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen ausgeführt werden, deren Abmessungen von den in Anhang I festgelegten Abmessungen abweichen, unzulässig. Mitgliedsstaaten, in denen bereits abweichende Fahrzeughöhen zugelassen waren, können diese auch weiterhin für nationale Verkehrstätigkeiten erlauben.“

Or. de

Begründung

Es wird präzisiert, dass die geltenden Vorschriften eine Genehmigung des grenzüberschreitenden Einsatzes von überlangen und überschweren Fahrzeugen nicht zulassen. Ihr Einsatz könnte die im Weißbuch vereinbarten Ziele gefährden. Deswegen ist zunächst eine umfassende Folgenabschätzung einschließlich der Auswirkungen auf die Verlagerung des Verkehrs, die Sicherheit, die Infrastruktur, soziale Bedingungen und Arbeitsbedingungen, KMU, Logistik, Luftverschmutzung, Lärm usw. notwendig.

Änderungsantrag 139
Hubert Pirker

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 2 – Einleitung

Richtlinie 96/53/EG

Artikel 4 – Absatz 4 – Unterabsatz 2 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

2) Artikel 4 wird **wie folgt geändert**:

2) **In Artikel 4 wird Absatz 4 nach Unterabsatz 2 folgender Unterabsatz eingefügt:**

"Unbeschadet der Rechte der Mitgliedstaaten, die in den Rechtsakten betreffend den Beitritt zur Europäischen Union verankert sind, sind zur Gewährleistung des Europäischen Binnenmarktes Nutzfahrzeuge, die die höchstzulässigen Abmessungen und Gewichte gemäß dieser Richtlinie übersteigen, nur für bestimmte Straßen und auf Antrag innerhalb eines Mitgliedstaates zulässig. Die Mitgliedsstaaten beachten bei der Bewertung dieser Anträge insbesondere Faktoren, wie vorhandene Infrastruktur und Anforderungen an die Straßenverkehrssicherheit."

Or. de

Begründung

Diese Klarstellung ist notwendig um das Ziel dieser Richtlinie noch einmal zu verdeutlichen: höchstzulässige Abmessungen und Gewichte werden europaweit in Sinne eines funktionierenden Binnenmarktes festgelegt. Ein Zuwiderhandeln verzerrt den Wettbewerb und schadet somit dem Binnenmarkt.

Änderungsantrag 140

Artur Zasada

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 2 - Einleitung

Richtlinie 96/53/EG

Artikel 4 – Absatz 4 – Unterabsatz 2 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

2) Artikel 4 **wird wie folgt geändert:**

2) **In Artikel 4 Absatz 4 wird nach Unterabsatz 2 folgender Unterabsatz eingefügt:**

„Der grenzüberschreitende Verkehr von Fahrzeugkombinationen mit Abmessungen, die von den in Anhang I Nummern 1.1, 1.2 bis 1.8, 4.2 und 4.4 festgelegten Werten abweichen, wird untersagt. Die Kommission wird ersucht, eine gründliche Prüfung der möglichen Auswirkungen von grenzüberschreitendem Verkehr von längeren und schwereren Lkw auf das gemeinschaftliche Transportsystem, und insbesondere auf den internationalen Wettbewerb, durchzuführen.“

Or. en

Änderungsantrag 141

Franco Frigo, David-Maria Sassoli

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 2 – Einleitung

Richtlinie 96/53/EG

Artikel 4 – Absatz 4 – Unterabsatz 2 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

2) **Artikel 4 wird wie folgt geändert:**

2) **In Artikel 4 Absatz 4 wird nach Unterabsatz 2 folgender Unterabsatz eingefügt: „Gemäß der Zielsetzung von Absatz 1 ist der grenzüberschreitende Einsatz von Fahrzeugen verboten, deren Abmessungen von jenen in Anlage I, Nummern 1.1, 1.2, 1.4 bis 1.8, 4.2 und 4.4 abweichen.“**

Or. it

Begründung

Durch den Änderungsantrag soll klargestellt werden, dass die Richtlinie 96/53/EG nie dazu gedacht war, den grenzüberschreitenden Einsatz von nach dem sogenannten Modular-konzept erstellten Fahrzeugen zu bewilligen. Der grenzüberschreitende Einsatz solcher Fahrzeuge widerspricht den grundlegenden politischen Zielsetzungen der Union, zu denen unter anderem die im Weißbuch aufgeführten Ziele bezüglich der Verkehrsverlagerung, der Sicherheit, der KMU, der Umweltverschmutzung usw. zählen.

Änderungsantrag 142

Markus Ferber

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 2 – Einleitung

Richtlinie 96/53/EG

Artikel 4

Vorschlag der Kommission

2) Artikel 4 wird wie folgt geändert:

Geänderter Text

2) Artikel 4 wird wie folgt geändert:

Die Mitgliedsstaaten dürfen jedoch in ihrem Hoheitsgebiet unter strengen Auflagen und Prüfmechanismen den Verkehr von Fahrzeugen oder Fahrzeugkombinationen, die den Merkmalen des Anhangs I Nummern 1.3, 2, 3 und 4.3 nicht entsprechen, für die innerstaatliche Güterbeförderung zulassen. Mitgliedsstaaten, die in ihrem Hoheitsgebiet diese Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen nicht zulassen, die von den Merkmalen des Anhangs I Nummern 1.3, 2, 3 und 4.3 abweichen, dürfen auch den Verkehr gebietsfremder Nutzfahrzeuge verbieten.

Or. de

Änderungsantrag 143

Nathalie Griesbeck, Robert Rochefort

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 2 - Einleitung

Richtlinie 96/53/EG

Artikel 4 – Absatz 4 – Unterabsatz 2 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

2) Artikel 4 **wird wie folgt geändert:**

2) **In Artikel 4 Absatz 4 wird nach Unterabsatz 2 folgender Unterabsatz eingefügt:**

„Unbeschadet der Rechte der Mitgliedstaaten, die in den Rechtsakten betreffend den Beitritt zur Europäischen Union verankert sind, sind grenzüberschreitende Verkehrstätigkeiten, die durch Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen ausgeführt werden, deren Abmessungen von den in Anhang I festgelegten Abmessungen abweichen, zu verbieten.“

Or. fr

Änderungsantrag 144

Ismail Ertug

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 2 – Buchstabe a

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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

entfällt

Or. de

Änderungsantrag 145

Michel Dantin, Dominique Riquet

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 2 – Buchstabe a

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(a) In Absatz 1 Buchstaben a und b wird

gestrichen

das Wort „innerstaatliche“ gestrichen.

Or. fr

Änderungsantrag 146
Brian Simpson

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 - Nummer 2 – Buchstabe a

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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

Or. en

Änderungsantrag 147

**Petri Sarvamaa, Eija-Riitta Korhola, Sari Essayah, Anne E. Jensen, Hannu Takkula,
Christofer Fjellner, Anna Ibrisagic, Gunnar Hökmark, Alf Svensson, Nils Torvalds,
Anneli Jäätteenmäki, Anna Maria Corazza Bildt, Bendt Bendtsen**

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 - Nummer 2 – Buchstabe a
Richtlinie 96/53/EG
Artikel 4 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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

*(a) In Absatz 2 Buchstaben a und b wird
das Wort „innerstaatliche“ gestrichen.*

Or. en

Begründung

Die ausdrückliche Zulassung des grenzüberschreitenden Güterverkehrs längerer Fahrzeuge bei gleichzeitiger Untersagung grenzüberschreitenden Verkehrs schwererer und/oder höherer Fahrzeuge ist zu restriktiv. Es wäre inkonsistent, den Betrieb schwererer oder höherer Fahrzeuge auf innerstaatlichen Verkehr beiderseits einer Grenze einzuschränken und gleichzeitig den grenzüberschreitenden Verkehr längerer Fahrzeuge zuzulassen.

Änderungsantrag 148
Silvia-Adriana Țicău

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 - Nummer 2 - Buchstabe a

Richtlinie 96/53/EG

Artikel 4 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

(a) In Absatz 1 **Buchstabe a** wird das Wort „innerstaatliche“ gestrichen.

Or. ro

Änderungsantrag 149
Peter van Dalen

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 2 – Buchstabe a a (neu)

Richtlinie 96/53/EG

Artikel 4 – Absatz 2 – Buchstabe a a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

aa) In Artikel 4 wird folgender Absatz 2a eingefügt:

"2a. Die Mitgliedstaaten gestatten, dass (Kombinations-)Fahrzeuge für den Straßenverkehr, die den Merkmalen des Anhangs I Nummern 1.3, 2, 3, 4.1 und/oder 4.3 nicht entsprechen, für den grenzüberschreitenden Verkehr zwischen aneinandergrenzenden Mitgliedstaaten, die Maßnahmen aufgrund dieses Absatzes beschlossen haben, eingesetzt werden;

Or. nl

Änderungsantrag 150

Corien Wortmann-Kool, Philippe De Backer, Mathieu Grosch, Gesine Meissner, Dieter-Lebrecht Koch

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 2 - Buchstabe a a (neu)

Richtlinie 96/53/EG

Artikel 4 – Absatz 4 – Unterabsatz 1

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(aa) In Artikel 4 Absatz 4 erhält der erste Satz folgende Fassung:

„Die Mitgliedstaaten dürfen zulassen, dass Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen für die Güterbeförderung

im Rahmen bestimmter Tätigkeiten, die den internationalen Wettbewerb im Bereich des Verkehrs nicht maßgeblich beeinträchtigen,

in ihrem Hoheitsgebiet auch dann verkehren können, wenn sie Abmessungen und Gewichte aufweisen, die von den Werten

des Anhangs I Nummern 1,2, und 4 abweichen.

Or. en

Änderungsantrag 151

Herbert Dorfmann, Richard Seeber

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 2 – Buchstabe b

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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

‘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.'

Or. de

Änderungsantrag 152
Ismail Ertug

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 2 – Buchstabe b

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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

'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.'

Or. de

Änderungsantrag 153
Michel Dantin, Dominique Riquet

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 2 – Buchstabe b

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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

„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.“

Or. fr

Änderungsantrag 154

Eva Lichtenberger, Michael Cramer

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 - Nummer 2 – Buchstabe b

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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

„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.“

Änderungsantrag 155
Sabine Wils

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 2 – Buchstabe b

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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

„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.“

Or. en

Begründung

Es gibt keine Grundlage für die Aussage, dass durch die Beschränkung von grenzüberschreitenden Tätigkeiten auf zwei Mitgliedstaaten keine merklichen Auswirkungen auf den internationalen Wettbewerb entstünden, und dass jede Abweichung von den Standardgewichten und -abmessungen weiter als rein nationales Thema zu betrachten sei.

Änderungsantrag 156
Nathalie Griesbeck, Robert Rochefort

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 2 – Buchstabe b

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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

gestrichen

„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.“

Or. fr

Änderungsantrag 157

Phil Bennion

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 2 – Buchstabe b – Einleitung

Richtlinie 96/53/EG

Artikel 4 – Absatz 4 – Unterabsatz 1

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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

(b) *In* Artikel 4 Absatz 4 erhält Unterabsatz 1 folgende Fassung:

Die Mitgliedstaaten dürfen nur dann zulassen, dass Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen, deren Abmessungen von den Werten des Anhangs I Nummern 1.1, 1.2, 1.4 bis 1.8, 4.2 und 4.4 abweichen, auf ihrem Hoheitsgebiet verkehren können, wenn sie im Rahmen bestimmter Tätigkeiten im innerstaatlichen Verkehr Güter befördern und den internationalen Wettbewerb im Bereich des Verkehrs und die Zielstellungen der Europäischen Union in

**Bezug auf Umweltschutz und Sicherheit
nicht maßgeblich beeinträchtigen.**

Or. en

Begründung

Eine Beeinträchtigung sollte nur dann erlaubt werden, wenn sie das problemlose Funktionieren des Binnenmarktes nicht beeinträchtigt und den in den entsprechenden gesetzlichen Bestimmungen, wie z.B. den Zielstellungen im Rahmen von Connecting Europe oder des Programms Transeuropäische Netze, enthaltenen Zielstellungen der EU in Bezug auf Umweltschutz und Sicherheit nicht zuwiderläuft.

**Änderungsantrag 158
Hubert Pirker**

**Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 2 – Buchstabe b
Richtlinie 96/53/EG
Artikel 4 – Absatz 4 – Unterabsatz 2**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

***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:***

entfällt

Or. de

Begründung

Dieser Absatz ist zu streichen, weil dieser auf einer reinen Annahme der Kommission beruht, ohne Folgenabschätzung und Analyse mit entsprechendem Zahlenmaterial.

Änderungsantrag 159
Brian Simpson

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 2 – Buchstabe b
Richtlinie 96/53/EG
Artikel 4 – Absatz 4 – Unterabsatz 2

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

*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:*

entfällt

Or. en

Änderungsantrag 160
Georges Bach, Bogusław Liberadzki

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 2 – Buchstabe b
Richtlinie 96/53/EG
Artikel 4 – Absatz 4 – Unterabsatz 2

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

*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*

entfällt

Maßnahmen aufgrund dieses Absatzes beschlossen haben, und wenn zumindest eine der unter den Buchstaben a und b aufgeführten Bedingungen erfüllt ist:

Or. en

Begründung

Es handelt sich hier um eine Annahme der Kommission, die durch eine Folgenabschätzung, die alle potentiellen Effekte und Konsequenzen infolge der Nutzung von EuroCombis im internationalen Straßentransport einschließt, zu bestätigen ist.

**Änderungsantrag 161
Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz**

**Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 2 – Buchstabe b
Richtlinie 96/53/EG
Artikel 4 – Absatz 4 – Unterabsatz 1**

Vorschlag der Kommission

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:

Geänderter Text

Es wird davon ausgegangen, dass Verkehrstätigkeiten den internationalen Wettbewerb im Bereich des Verkehrs dann nicht maßgeblich beeinträchtigen, wenn zumindest eine der unter den Buchstaben a und b aufgeführten Bedingungen erfüllt ist:

Or. pl

Begründung

Die Zulassung des grenzüberschreitenden Verkehrs von nicht genormten Fahrzeugen steht im Widerspruch zu dem Hauptziel der Richtlinie, nämlich der Festlegung der höchstzulässigen Abmessungen im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr sowie der Festlegung der höchstzulässigen Gewichte im grenzüberschreitenden Verkehr.

Änderungsantrag 162
Oldřich Vlasák

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 2 – Buchstabe b

Richtlinie 96/53/EC

Artikel 4 – Absatz 4 – Unterabsatz 2

Vorschlag der Kommission

„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.“

Geänderter Text

„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.“ ***Bei Verkehrstätigkeiten auf dem Gebiet eines Mitgliedstaates sowie bei den aufgeführten grenzüberschreitenden Tätigkeiten können die betreffenden Mitgliedstaaten diese Tätigkeiten in einer nicht diskriminierenden Art und Weise ausschließlich auf eine bestimmte Infrastruktur beschränken. Die Mitgliedstaaten sind in einem solchen Fall verpflichtet, die Spediteure in einem ausreichenden Maße und mit einem maximal möglichen Vorlauf über die gegebenen Beschränkungen zu informieren.***

Or. cs

Begründung

Aus Gründen der Verkehrssicherheit und der Erhaltung des Zustands der Infrastruktur müssen die Mitgliedstaaten die Möglichkeit haben, die Bewegung von übergroßen Lasten nur auf die Infrastruktur zu beschränken, die einem derartigen Verkehr entspricht.

Änderungsantrag 163

Petri Sarvamaa, Hannu Takkula, Eija-Riitta Korhola, Sari Essayah, Anne E. Jensen, Nils Torvalds, Anneli Jäätteenmäki, Gunnar Hökmark, Christofer Fjellner, Anna Ibrisagic, Jim Higgins, Alf Svensson, Anna Maria Corazza Bildt, Bendt Bendtsen

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 2 – Buchstabe b

Richtlinie 96/53/EG

Artikel 4 – Absatz 4 – Unterabsatz 2

Vorschlag der Kommission

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:

Geänderter Text

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 zwischen aneinandergrenzenden Mitgliedstaaten erfolgen, die Maßnahmen aufgrund dieses Absatzes beschlossen haben, und wenn, **in Bezug auf *Abmessungen***, zumindest eine der unter den Buchstaben a und b aufgeführten Bedingungen erfüllt ist:

Or. en

Änderungsantrag 164

Marita Ulvskog, Ole Christensen, Liisa Jaakonsaari

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 2 – Buchstabe b

Richtlinie 96/53/EG

Artikel 4 – Absatz 4 – Unterabsatz 2

Vorschlag der Kommission

Es wird davon ausgegangen, dass Verkehrstätigkeiten den internationalen Wettbewerb im Bereich des Verkehrs dann nicht maßgeblich beeinträchtigen, wenn sie im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats oder

Geänderter Text

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:

bei einer grenzüberschreitenden Tätigkeit lediglich zwischen Mitgliedstaaten erfolgen, die Maßnahmen aufgrund dieses Absatzes beschlossen haben, und wenn zumindest eine der unter den Buchstaben a und b aufgeführten Bedingungen erfüllt ist:

Or. sv

Änderungsantrag 165 **Peter van Dalen**

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 2 – Buchstabe b
Richtlinie 96/53/EG
Artikel 4- Absatz 4 – Unterabsatz 2

Vorschlag der Kommission

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:

Geänderter Text

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 aneinandergrenzenden Mitgliedstaaten erfolgen, die Maßnahmen aufgrund dieses Absatzes beschlossen haben, und wenn zumindest eine der unter den Buchstaben a und b aufgeführten Bedingungen erfüllt ist:

Or. nl

Änderungsantrag 166 **Silvia-Adriana Țicău**

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 2 – Buchstabe b

Vorschlag der Kommission

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:

Geänderter Text

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. ***Wenn zugelassen wird, dass derartige Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen grenzüberschreitend in Betrieb sind, ist durch jeden Mitgliedstaat das Straßennetz zu bestimmen, wo es gestattet ist, diese zu nutzen. Dieses Straßennetz sollte Teil des TEN-T Netzes im Sinne der Richtlinie 2013/... EU (Verordnung über Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes) sein.***

Or. en

Änderungsantrag 167

Corien Wortmann-Kool, Gesine Meissner, Mathieu Grosch, Philippe De Backer, Dieter-Lebrecht Koch

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 2 – Buchstabe b

Richtlinie 96/53/EG

Artikel 4 – Absatz 4 – Unterabsatz 2

Vorschlag der Kommission

Es wird davon ausgegangen, dass Verkehrstätigkeiten den internationalen Wettbewerb im Bereich des Verkehrs dann

Geänderter Text

Entsprechend dem Subsidiaritätsprinzip wird davon ausgegangen, dass Verkehrstätigkeiten ***unter Nutzung von***

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:

Fahrzeugen und Fahrzeugkombinationen, deren Abmessungen und Gewichte von den Werten der Nummern 1, 2, 3 und 4 des Anhangs I abweichen, den internationalen Wettbewerb im Bereich des Verkehrs dann nicht maßgeblich beeinträchtigen, wenn sie im Hoheitsgebiet **einer zuständigen Behörde** eines Mitgliedstaats **erfolgen** oder bei einer grenzüberschreitenden Tätigkeit zwischen **zwei oder mehreren zuständigen Behörden von** aneinandergrenzenden Mitgliedstaaten, die Maßnahmen aufgrund dieses Absatzes beschlossen haben, **gestattet werden** und wenn zumindest eine der unter den Buchstaben a und b aufgeführten Bedingungen erfüllt ist. **Durch die zuständigen Behörden sind spezifische Anforderungen an Fahrzeug, Infrastruktur und Fahrer festzulegen, um ein angemessenes Sicherheitsniveau zu gewährleisten. Die grenzüberschreitende Nutzung dieser Fahrzeuge sollte durch bilaterale oder multilaterale Abkommen zwischen den betroffenen Mitgliedstaaten untermauert werden, in denen die Routen und andere einzuhaltende Bedingungen spezifiziert werden.**

Or. en

Änderungsantrag 168 **Phil Bennion**

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 2 – Buchstabe b
Richtlinie 96/53/EG
Artikel 4 – Absatz 4 – Unterabsatz 2

Vorschlag der Kommission

Es wird davon ausgegangen, dass Verkehrstätigkeiten den internationalen Wettbewerb im Bereich des Verkehrs dann nicht maßgeblich beeinträchtigen, wenn sie

Geänderter Text

Es wird davon ausgegangen, dass Verkehrstätigkeiten den internationalen Wettbewerb im Bereich des Verkehrs **und die Zielstellungen der Europäischen**

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**:

Union in Bezug auf Umweltschutz und Sicherheit dann nicht maßgeblich beeinträchtigen, wenn sie im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats oder bei einer grenzüberschreitenden Tätigkeit lediglich zwischen zwei aneinandergrenzenden Mitgliedstaaten erfolgen, **wenn die Bedingungen unter Buchstabe a erfüllt sind oder wenn sie** jeweils Maßnahmen **gemäß Absatz 4a (neu)** beschlossen haben, und wenn **die** unter Buchstabe b aufgeführten Bedingungen erfüllt **sind**:

Or. en

Begründung

Um Verzerrungen des Binnenmarktes auf einem Gebiet der Bewegungsfreiheit zu vermeiden, müssen gemeinsame Anforderungen für die grenzüberschreitende Nutzung längerer Fahrzeuge festgelegt werden. Allerdings gilt dies nicht für den Bereich der Forstwirtschaft und Holzindustrie in den betroffenen Mitgliedstaaten.

Änderungsantrag 169 **Phil Bennion**

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 2 – Buchstabe b a (neu)

Richtlinie 96/53/EG

Artikel 4 – Absatz 7 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

ba) Artikel 4 wird durch folgenden Absatz ergänzt:

(7a) Spätestens bis zum [drei Jahre ab dem Datum der Veröffentlichung dieser Richtlinie] übermittelt die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht über die Anwendung der Artikel 4 und 4a (neu). In dem Bericht ist zu beurteilen, ob die Bestimmungen des Artikels 4 den Zielstellungen der Europäischen Union in Bezug auf Umweltschutz und Sicherheit zuwiderlaufen und ob Artikel 4a (neu)

*nach Maßgabe der technologischen
Entwicklung anzupassen ist. Dem Bericht
wird gegebenenfalls ein
Gesetzgebungsvorschlag beifügt.*

Or. en

Änderungsantrag 170
Phil Bennion

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 2 – Buchstabe b b (neu)
Richtlinie 96/53/EG
Artikel 4 – Absatz 7 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

*bb) Artikel 4 wird durch folgenden Absatz
ergänzt:*

*(7b) Zwei aneinandergrenzende
Mitgliedstaaten können zulassen, dass
Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen
für den Gütertransport mit Abmessungen,
die die Werte der Nummer 1.3 des
Anhangs I überschreiten, Ihr
Hoheitsgebiet für grenzüberschreitende
Tätigkeiten befahren, sofern deren
Nutzung der Europäischen Kommission
vor Annahme dieser Richtlinie angezeigt
wird.*

Or. en

Änderungsantrag 171
Ismail Ertug, Brian Simpson

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 2 – Buchstabe b a (neu)
Richtlinie 96/53/EG
Artikel 4 – Absatz 5

(b a) Artikel 4 Absatz 5 erhält folgende Fassung:

"(5) Die Mitgliedstaaten dürfen zulassen, dass Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen, die auf neuen Technologien oder Konzepten beruhen und eine oder mehrere Anforderungen dieser Richtlinie nicht einhalten können, während eines Versuchszeitraums eingesetzt werden, wenn die folgenden Bedingungen erfüllt sind:

- Die Verkehrstätigkeiten müssen lokal begrenzt in einem fest definierten Bereich innerhalb des Territoriums eines Mitgliedsstaats erfolgen.**
- Der Versuchszeitraum ist auf 24 Monate begrenzt.**
- Der Versuch muss wissenschaftlich begleitet werden. Dabei sind die Auswirkungen der Versuchsfahrzeuge auf folgende Aspekte zu untersuchen: Infrastruktur, Verkehrssicherheit, Verkehrsverlagerung, Kompatibilität mit bestehenden Angeboten des kombinierten Verkehrs, Umwelt, Arbeitsbedingungen der Fahrer und öffentliche Akzeptanz.**
- Ein offizieller Bericht über den Versuchsverlauf und die Ergebnisse der wissenschaftlichen Begleitung ist jährlich an die Europäische Kommission zu richten.**
- Die Europäische Kommission veröffentlicht die Berichte.**

Die Mitgliedsstaaten unterrichten die Europäische Kommission vorab über beabsichtigte Versuche. Die Kommission prüft die Zulässigkeit der Versuche anhand der oben beschriebenen Bedingungen. Versuche, die nicht mit dieser Richtlinie im Einklang stehen oder gegen den internationalen Wettbewerb verstoßen, sind von der Kommission

abzulehnen. Die Kommission unterrichtet das Europäische Parlament über die Entscheidung."

Or. de

Begründung

Mitgliedsstaaten können weiterhin Versuche mit Fahrzeugen erlauben, die von zulässigen Maßen und Gewichten abweichen. Die Versuche müssen so durchgeführt werden, dass der internationale Wettbewerb nicht gefährdet wird und keine negativen Konsequenzen für den Binnenmarkt entstehen. Rahmenbedingungen gewährleisten, dass im Versuchszeitraum tatsächlich neue Erkenntnisse gewonnen werden. Versuchsergebnisse sollen der EU, den Mitgliedsstaaten und der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden.

Änderungsantrag 172

Petri Sarvamaa, Hannu Takkula, Eija-Riitta Korhola, Sari Essayah, Nils Torvalds, Anneli Jäätteenmäki

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 2 – Buchstabe b a (neu)

Richtlinie 96/53/EG

Artikel 4 – Absatz 3 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

ba) Artikel 4 wird durch folgenden Absatz ergänzt:

(3a) Die Kommission sollte in Bezug auf spezielle Genehmigungsverfahren für die Beförderung unteilbarer Ladungen durch die zuständigen Behörden in verschiedenen Mitgliedstaaten und/oder Regionen einen Vorschlag für ein abgestimmtes Vorgehen unterbreiten.

Or. en

Änderungsantrag 173

Peter van Dalen

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 2 a (neu)

Richtlinie 96/53/EG
Artikel 4 – Absatz 5 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

2a) In Artikel 4 wird folgender Absatz 5a eingefügt

"(5a) Die Mitgliedstaaten können den grenzüberschreitenden Verkehr von (Kombinations-)Fahrzeugen, die nicht die Bedingungen des Anhangs I Nummern 1, 2, 3, und 4 erfüllen, gestatten, sofern die Mitgliedstaaten dabei keinen Unterschied zwischen den Mitgliedstaaten machen, in denen die betreffenden Fahrzeuge zugelassen sind. Die Mitgliedstaaten weisen die Abschnitte des Straßennetzes aus, auf denen diese (Kombinations-)Fahrzeuge erlaubt sind. Diese Informationen sind öffentlich zugänglich.

Or. nl

Änderungsantrag 174
Brian Simpson, Georges Bach

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 2 a (neu)
Richtlinie 96/53/EG
Artikel 4 – Absatz 4 – Unterabsatz 2 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

2a) In Artikel 4 Absatz 4 wird nach Unterabsatz 2 folgender Unterabsatz eingefügt:

Unbeschadet der Rechte der Mitgliedstaaten, die in den Rechtsakten betreffend den Beitritt zur Europäischen Union verankert sind, sind grenzüberschreitende Verkehrstätigkeiten, die durch Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen ausgeführt werden, deren Abmessungen von den in

den Nummern 1.1, 1.2, 1.4 bis 1.8, 4.2 und 4.4 des Anhangs I festgelegten Abmessungen abweichen, zu verbieten.

Or. en

Begründung

In Angleichung an Struktur und Zielsetzung des Artikels 4(1).

Änderungsantrag 175
Dieter-Lebrecht Koch

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 2 a (neu)
Richtlinie 96/53/EG
Artikel 4 – Absatz 5

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(2a) Artikel 4(5) erhält folgende Fassung:
(5) Die Mitgliedstaaten werden dazu ermutigt, Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen, die auf neuen Technologien oder Konzepten beruhen und eine oder mehrere Anforderungen dieser Richtlinie nicht einhalten können und die während eines Versuchszeitraums in bestimmten örtlichen Verkehrsbereichen eingesetzt werden, zuzulassen. Die Mitgliedstaaten unterrichten hiervon die Kommission

Or. xm

Änderungsantrag 176
Michel Dantin, Dominique Riquet

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 2 a (neu)
Richtlinie 96/53/EG
Artikel 4 – Absatz 4 – Unterabsatz 2 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

2a) In Artikel 4 Absatz 4 wird nach Unterabsatz 2 folgender Unterabsatz eingefügt: „Unbeschadet der Rechte der Mitgliedstaaten, die in den Rechtsakten betreffend den Beitritt zur Europäischen Union verankert sind, sind grenzüberschreitende Verkehrstätigkeiten, die durch Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen ausgeführt werden, deren Längen und das Gewicht über 44 Tonnen von den in Anhang I festgelegten Längen und Gewichten abweichen, zu verbieten.“

Or. fr

Änderungsantrag 177

Marita Ulvskog, Ole Christensen, Liisa Jaakonsaari

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 2 a (neu)

Richtlinie 96/53/EG

Artikel 4 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Artikel 4 Absatz 2 der Richtlinie 96/53/EG wird wie folgt geändert:

Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„Grenzüberschreitender Verkehr mit Fahrzeugen oder Fahrzeugkombinationen, die für den Güterverkehr bestimmt sind, die die Anforderungen nach Nummer 2 im Anhang I nicht erfüllen, sind zulässig zwischen Mitgliedstaaten, die Maßnahmen beschlossen haben, um solche Abweichungen zuzulassen.“

Or. sv

Änderungsantrag 178

Marita Ulvskog, Ole Christensen, Liisa Jaakonsaari

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 2 b (neu)

Richtlinie 96/53/EG

Artikel 4 – Absatz 4

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(2b) Artikel 4 Absatz 4 Satz 1 der Richtlinie 96/53/EG wird wie folgt geändert:

„4. Die Mitgliedstaaten dürfen zulassen, dass Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen für die Beförderung im Rahmen bestimmter Tätigkeiten im Verkehr, die den internationalen Wettbewerb im Bereich des Verkehrs nicht maßgeblich beeinträchtigen, in ihrem Hoheitsgebiet auch dann verkehren können, wenn sie Abmessungen aufweisen, die von den Werten des Anhangs I Nummern 1.1, 1.2, 1.4 bis 1.8, 4.2 und 4.4 abweichen.“

Or. sv

Änderungsantrag 179

Philip Bradbourn

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 3

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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

3) Artikel 4 Absatz 6 ***lautet wie folgt:***

Die zuständigen Behörden aneinandergrenzender Mitgliedstaaten dürfen grenzüberschreitende Transporttätigkeiten von Fahrzeugen oder Fahrzeugkombinationen mit

Abmessungen und Gewichten, die von den Werten der Nummern 1, 2, 3 und 4 des Anhangs I abweichen, zulassen, sofern dadurch niemand aufgrund des Mitgliedstaates der Zulassung von Zugmaschine, Anhänger oder Sattelanhänger diskriminiert wird. Die jeweils zuständigen Behörden („können“ oder „sollen“) die Routen festlegen, die zu befahren den Fahrzeugen oder Fahrzeugkombinationen mit Abmessungen und Gewichten, die von den Werten der Nummern 1, 2, 3 und 4 des Anhangs I abweichen, gestattet wird. Die Mitgliedstaaten müssen die Kommission hierüber informieren und machen diese Informationen der Öffentlichkeit zugänglich.

Artikel 5 Buchstabe b und Artikel 8 Buchstabe a werden gestrichen.

Or. en

Änderungsantrag 180
Jim Higgins, Phil Prendergast, Jacqueline Foster

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 3

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

3) Artikel 4 Absatz 6 **wird wie folgt geändert: Die zuständigen Behörden aneinandergrenzender Mitgliedstaaten können grenzüberschreitende Transporttätigkeiten von Fahrzeugen oder Fahrzeugkombinationen mit Abmessungen und Gewichten, die von den Werten der Nummern 1, 2, 3 und 4 des Anhangs I abweichen, zulassen, sofern dadurch niemand aufgrund des Mitgliedstaates der Zulassung von Zugmaschine, Anhänger oder Auflieger diskriminiert wird. Die jeweils zuständigen Behörden können die Routen**

festlegen, die zu befahren den Fahrzeugen oder Fahrzeugkombinationen mit Abmessungen und Gewichten, die von den Werten der Nummern 1, 2, 3 und 4 des Anhangs I abweichen, gestattet wird. Es kann vorgesehen werden, dass die Mitgliedstaaten die Kommission hierüber informieren; Artikel 5 Buchstabe b und Artikel 8 Buchstabe a werden gestrichen.

Or. en

Begründung

Mitgliedstaaten, deren entsprechende Infrastruktur auf Fahrzeughöhen über 4 Meter ausgelegt ist, muss es gestatten sein, grenzüberschreitenden Handel zu betreiben. Dabei darf es nie zu Diskriminierung aufgrund des Registrierungslandes kommen und Mitgliedstaaten, die Fahrzeuge auf maximal 4 Meter zu beschränken wünschen, dürfen nicht gezwungen werden, höhere Fahrzeuge zu akzeptieren.

Änderungsantrag 181 Dieter-Lebrecht Koch

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 3 a (neu)
Artikel 96/53/EG
Artikel 4 – Absatz 6 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

3a) Artikel 4 (6 a) wird durch folgenden Absatz ergänzt:

6 a) Der Europäischen Kommission wird die Befugnis übertragen auf Grundlage der in Artikel 4 Absatz 5 eingegangenen Daten für die grundsätzliche Zulassung dieser Fahrzeuge Spezifikationen festzulegen, die einen Zugewinn für die Straßenverkehrssicherheit und den Umweltschutz garantieren.

Or. xm

Änderungsantrag 182
Georges Bach, Bogusław Liberadzki

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 4 a (neu)
Richtlinie 96/53/EG
Artikel 4 – Absatz 5

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(4a) Artikel 4 Absatz 5 der Richtlinie wird wie folgt ergänzt:

Um diese Versuchszeiträume zu etablieren, müssen die folgenden Bedingungen erfüllt werden:

- der Versuchszeitraum darf nicht länger als 5 Jahre sein,

- die Verkehrstätigkeiten erfolgen auf einem lokal beschränkten, genau definiertem Teil des Hoheitsgebiets des Mitgliedstaates,

- der Versuchszeitraum muss offiziell überwacht werden, wobei die Folgen für Infrastruktur, Straßensicherheit, Modal Split und die Umwelt zu berücksichtigen sind,

- der Kommission wird ein den Versuchszeitraum betreffender, offizieller Bericht über die Überwachungsergebnisse übersandt, der auch der Öffentlichkeit zugänglich gemacht wird.

Or. en

Begründung

Damit Versuchszeiträume, die von Mitgliedstaaten etabliert werden, auf EU-Niveau effiziente Ergebnisse zeitigen, müssen sie bestimmte Bedingungen erfüllen und überwacht werden.

Änderungsantrag 183
Petri Sarvamaa, Hannu Takkula, Eija-Riitta Korhola, Sari Essayah, Anne E. Jensen, Nils Torvalds, Anneli Jäätteenmäki, Anna Ibrisagic, Gunnar Hökmark, Christofer Fjellner, Alf Svensson, Anna Maria Corazza Bildt, Bendt Bendtsen

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 5 a (neu)
Richtlinie 96/53/EG
Artikel 4 – Absatz 7 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

5a) Artikel 4 wird durch folgenden Absatz 7a ergänzt:

(7a) Aneinandergrenzende Mitgliedstaaten, die seit Inkrafttreten der Richtlinie 96/53/EG auf ständiger Basis Straßengütertransporte mit Fahrzeugen gestatten, deren Gewichte und/oder Abmessungen von Anhang 1 abweichen, wie dies in Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe a und Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe a dargelegt ist, und – hinsichtlich der Abmessungen – in Übereinstimmung mit Artikel 4 Absatz 4, ergänzt – in Bezug auf grenzüberschreitende Transporte – um die Abweichungen gemäß Anhang 1 Nummer 1.3, dürfen untereinander grenzüberschreitende Tätigkeiten mit derartigen Fahrzeugen und Fahrzeugkombinationen gestatten. Mitgliedstaaten und aneinandergrenzenden Mitgliedstaaten, in denen längere, schwerere oder höhere Fahrzeuge vorläufig gestattet sind, dürfen bei gegenseitigem Einvernehmen in gleicher Weise grenzüberschreitende Tätigkeiten untereinander zulassen Die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission über dieses Verfahren.

Or. en

Begründung

In Übereinstimmung mit dem Subsidiaritätsprinzip müssen Mitgliedstaaten das Recht haben, über Transportlösungen zu befinden, die ihren spezifischen Umständen gerecht werden, solange diese Lösungen nicht zu einer Diskriminierung zwischen nationalen und anderen Fahrzeugen führen. Die Richtlinie 96/53 EG räumt den Mitgliedstaaten in dieser Hinsicht bereits umfassende Ermessensspielräume ein.

Änderungsantrag 184
Petri Sarvamaa

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 5 b (neu)
Richtlinie 96/53/EG
Artikel 4 – Absatz 7 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

5b) Artikel 4 wird durch folgenden Absatz 7b ergänzt:

(7b) Dieses Verfahren, mit dem die Mitgliedstaaten grenzüberschreitende Tätigkeiten mit schwereren, längeren und/oder höheren Fahrzeugen im gegenseitigen Einvernehmen und mit Information der Kommission gestatten, wird 5 Jahre nach Inkrafttreten dieser Richtlinie überprüft.

Or. en

Änderungsantrag 185
Phil Bennion

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 2 – Buchstabe a (neu)
Richtlinie 96/53/EG
Artikel 4 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(2a) Folgender Artikel 4a wird hinzugefügt:

Artikel 4a

Der Genehmigungen erteilende Mitgliedstaat hat sicherzustellen, dass die folgenden Maßnahmen für Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen, deren Abmessungen von den in den Nummern 1.1, 1.2, 1.4 bis 1.8, 4.2 und 4.4 des

Anhangs I festgelegten Abmessungen abweichen, auf seinem Hoheitsgebiet umgesetzt werden:

a) Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen dürfen das maximal zulässige Fahrzeuggewicht gemäß Nummer 2.2.2 Buchstabe c nicht überschreiten und müssen mit einer Sicherheitsausrüstung gemäß Artikel 10 und 12 der Verordnung (EG) Nr. 661/2009 ausgerüstet sein.

b) Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen müssen die Emissionsgrenzwerte gemäß Anhang 1 der Verordnung (EG) Nr. 595/2009 einhalten.

c) Der Genehmigungen erteilende Mitgliedstaat hat Mechanismen zur Internalisierung der externen Kosten aus der Nutzung dieser Fahrzeuge eingerichtet sowie Modal-Shift-Vereinbarungen von Straße auf Schiene abgeschlossen.

d) Der Genehmigungen erteilende Mitgliedstaat hat in Übereinstimmung mit der Richtlinie 2003/59/EG eine spezielle Ausbildung und Anforderungen an eine Zertifizierung durch die zuständigen Behörden einschließlich einer Mindestfahrpraxis von fünf Jahren eingeführt.

e) Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen dürfen nur auf dafür vorgesehenen Routen zugelassen werden. Diese Routen können nur vorgesehen werden, wenn die Straße und die damit im Zusammenhang stehende Infrastruktur der gesamten Route in einer Weise ausgelegt sind, die mit der Nutzung dieser Fahrzeuge vereinbar ist.

Der Mitgliedstaat unterrichtet die Kommission über die Maßnahmen, die er zur Durchführung dieses Artikels erlassen hat. Entscheidungen, Fahrzeuge zu genehmigen, deren Abmessungen von

den in den Nummern 1.1, 1.2, 1.4 bis 1.8, 4.2 und 4.4 des Anhangs I festgelegten Abmessungen abweichen, dürfen nicht in Kraft treten, wenn die Europäische Kommission unter Darlegung von dies rechtfertigenden Gründen Einwände dagegen erhebt.

Or. en

Begründung

Um Verzerrungen des Binnenmarktes auf einem Gebiet der Bewegungsfreiheit und Konflikte mit den Zielstellungen der Europäischen Union in Bezug auf Umweltschutz und Sicherheit zu vermeiden, müssen gemeinschaftliche Anforderungen festgelegt werden.

Änderungsantrag 186 **Ismail Ertug**

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 6
Richtlinie 96/53/EG
Artikel 8 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

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.

Geänderter Text

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 **und** die den unten aufgeführten Anforderungen entsprechen - **unter der Voraussetzung, dass die Teilnahme der Fahrzeuge oder Fahrzeugteile (z.B. Sattelaufleger, Wechselbrücke) am kombinierten Verkehr nicht beeinträchtigt ist** - überschritten werden. Diese Überschreitungen dienen ausschließlich dem Zweck, am hinteren Teil der Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen Luftleiteinrichtungen anbringen zu können, die ihre aerodynamischen Eigenschaften verbessern.

Begründung

Bei der Veränderung der Lkw-Aerodynamik muss sichergestellt werden, dass die Fahrzeuge auch künftig uneingeschränkt am kombinierten Verkehr teilnehmen können.

Änderungsantrag 187
Markus Ferber

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 6
Richtlinie 96/53/EG
Artikel 8 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

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.

Geänderter Text

Zur Verbesserung der Aerodynamik **und für die Optimierung der weiteren Bauteile/Fahrzeugkomponenten** 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.

Begründung

Es sollte ein ganzheitlicher Ansatz bei der Verbesserung der Energieeffizienz und Verkehrssicherheit gelten.

Änderungsantrag 188
Inés Ayala Sender

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 6
Richtlinie 96/53/EG
Artikel 8 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

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.

Geänderter Text

Zur Verbesserung *der* ***Straßenverkehrssicherheit und*** 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.

Or. es

Begründung

Diese Änderung greift den Wortlaut von Artikel 9 wieder auf und verdeutlicht, dass Änderungen bei den Aufbauten auch zur Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit beitragen müssen.

Änderungsantrag 189
Dieter-Lebrecht Koch

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 6
Richtlinie 96/53/EG
Artikel 8 – Absatz 1 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(1 a) Zur Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit sollen die seitlich und am hinteren Teil der Fahrzeuge und ihrer Hänger

angebrachten aerodynamischen Luftleit- und Unterfahrschutzeinrichtungen aus energieabsorbierendem Material bestehen, die die Unfallfolgen für andere Verkehrsteilnehmer signifikant minimieren.

Or. de

Änderungsantrag 190
Eva Lichtenberger, Michael Cramer

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 6
Richtlinie 96/53/EG
Artikel 8 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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.

entfällt

Or. en

Änderungsantrag 191
Eva Lichtenberger, Michael Cramer

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 6

Richtlinie 96/53/EG
Artikel 8 – Absatz 3 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(3a) Die Kommission muss ein vereinheitlichtes Testverfahren entwickeln und vorschlagen, damit die Sicherheit neuer LKW-Front-, Seiten- und Heckpartien für Fußgänger und Fahrradfahrer maximiert wird.

Or. en

**Änderungsantrag 192
Corien Wortmann-Kool**

**Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 6**
Richtlinie 96/53/EG
Artikel 8 – Absatz 2 – Einleitung

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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

Die Leistungs- und Sicherheitsanforderungen, **die für eine Zulassung der** in Absatz 1 genannten Luftleiteinrichtungen **in Betracht gezogen werden** müssen, sind:

Or. en

**Änderungsantrag 193
Gesine Meissner**

**Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 6**
Richtlinie 96/53/EG
Artikel 8 – Absatz 2 – Einleitung

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Die Leistungs- und

Die Leistungs- und

Sicherheitsanforderungen, **denen** die in Absatz 1 genannten Luftleiteinrichtungen **entsprechen** müssen, sind:

Sicherheitsanforderungen, **die für eine Zulassung der** in Absatz 1 genannten Luftleiteinrichtungen **in Betracht gezogen werden** müssen, sind:

Or. en

Änderungsantrag 194
Corien Wortmann-Kool

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 6
Richtlinie 96/53/EG
Artikel 8 – Absatz 2 – Spiegelstrich 2

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

in Bezug auf die Straßenverkehrssicherheit
und die Sicherheit des intermodalen Verkehrs

in Bezug auf die Straßenverkehrssicherheit

Or. en

Änderungsantrag 195
Gesine Meissner

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 6
Richtlinie 96/53/EG
Artikel 8 – Absatz 2 – Spiegelstrich 2

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

in Bezug auf die Straßenverkehrssicherheit
und die Sicherheit des intermodalen Verkehrs

in Bezug auf die Straßenverkehrssicherheit

Or. en

Begründung

Nur ein geringer Teil des Straßenverkehrs ist intermodaler Verkehr. Daher besteht keine Notwendigkeit, jede aerodynamische Einrichtung mit dem intermodalem Verkehr vereinbar zu

machen. Das beschränkt die aktuellen Marktentwicklungen sowie technologischen Innovationen. Auch ist es in Bezug auf das allgemeine Nachhaltigkeitsziel, Emissionen und Kraftstoffverbrauch beim Straßengüterverkehr zu reduzieren, kontraproduktiv.

Änderungsantrag 196
Inés Ayala Sender

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 6
Richtlinie 96/53/EG
Artikel 8 – Absatz 2 – Spiegelstrich 2 – Ziffer i

Vorschlag der Kommission

beständige Befestigung der
Luftleiteinrichtungen zur **Begrenzung** der
Gefahr des Ablösens;

Geänderter Text

beständige Befestigung der
Luftleiteinrichtungen zur **Vermeidung** der
Gefahr des Ablösens, **auch unter extremen**
Bedingungen;

Or. es

Änderungsantrag 197
Markus Ferber

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 6
Richtlinie 96/53/EG
Artikel 8 – Absatz 2 – Spiegelstrich 2 – Nummer ii

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

eine Tages- und Nachtkennzeichnung **nach**
den Bedingungen der Typp Genehmigung
hinsichtlich des Anbaus der
Beleuchtungs- und
Lichtsignaleinrichtungen, die auch bei
schlechten Witterungsverhältnissen
wirksam ist und andere
Straßenverkehrsteilnehmer die
Außenkonturen erkennen lässt;

Or. de

Begründung

Um die Verkehrssicherheit zu erhöhen sollten einheitliche Typgenehmigungen nach ECE-R48 gelten.

Änderungsantrag 198
Inés Ayala Sender

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 6
Richtlinie 96/53/EG
Artikel 8 – Absatz 2 – Spiegelstrich 2 – Ziffer ii

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

eine Tages- und Nachtkennzeichnung, die auch bei schlechten Witterungsverhältnissen wirksam ist und andere Straßenverkehrsteilnehmer die Außenkonturen **und den Umfang der Aufbauten** erkennen lässt;

Or. es

Änderungsantrag 199
Inés Ayala Sender

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 6
Richtlinie 96/53/EG
Artikel 8 – Absatz 2 – Spiegelstrich 2 – Ziffer ii a (neu)

Vorschlag der Kommission

(iii) eine Auslegung, die die Sicht des Fahrzeugführers auf den hinteren Teil des Fahrzeugs nicht einschränkt. Zur Verbesserung der Sicht kann das Vorhandensein zusätzlicher Systeme vorgeschrieben werden, die die fehlende Sicht kompensieren, etwa Kameras, Sensoren, Spiegel usw.

Geänderter Text

Änderungsantrag 200
Inés Ayala Sender

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 6
Richtlinie 96/53/EG
Artikel 8 – Absatz 2 – Spiegelstrich 2 – Ziffer iii

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

eine Auslegung, die die Gefahren für **andere, insbesondere schwächere Straßenverkehrsteilnehmer (Fahrradfahrer, Fußgänger, zweirädrige Kraftfahrzeuge) sowie für** andere Fahrzeuge und ihre Fahrgäste bei einem Aufprall begrenzt,

Änderungsantrag 201
Ismail Ertug

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 6
Richtlinie 96/53/EG
Artikel 8 – Absatz 2 – Spiegelstrich 2 – Nummer iv a (neu)

Vorschlag der Kommission

(iv a) die Länge der Vorrichtung ist auf das in Anhang I Nummer 1.1 definierte Höchstmaß von 500 mm begrenzt;

Geänderter Text

Begründung

Bei der Ausgestaltung der aerodynamischen Anbauteile gilt die Verordnung (EU) Nr. 1230/2012. Demnach sind aerodynamische Anbauten so auszugestalten, dass sie, ohne die Ladefläche zu vergrößern, maximal 50 Zentimeter über das Heck des Fahrzeugs hinausragen und das Fahrzeug ohne Beeinträchtigung am Kombinierten Verkehr teilnehmen kann.

Änderungsantrag 202
Gesine Meissner

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 6
Richtlinie 96/53/EG
Artikel 8 – Absatz 2 – Spiegelstrich 3 – Ziffer ii

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

bei Beförderungen im intermodalen Verkehr Eingliederung der betroffenen Anhänger und Sattelanhänger in die Beförderungsvorgänge des Schienenverkehrs, des Seeverkehrs und der Binnenschifffahrt, **entfällt**

Or. en

Begründung

Nur ein geringer Teil des Straßenverkehrs ist intermodaler Verkehr. Daher besteht keine Notwendigkeit, jede aerodynamische Einrichtung mit dem intermodalem Verkehr vereinbar zu machen. Das beschränkt die aktuellen Marktentwicklungen sowie technologischen Innovationen. Auch ist es in Bezug auf das allgemeine Nachhaltigkeitsziel, Emissionen und Kraftstoffverbrauch beim Straßengüterverkehr zu reduzieren, kontraproduktiv.

Änderungsantrag 203
Säïd El Khadraoui, Brian Simpson

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 6
Richtlinie 96/53/EG
Artikel 8 – Absatz 2 – Spiegelstrich 3 – Ziffer iii

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

diese Luftleiteinrichtungen sind **ohne weiteres klapp- oder einziehbar oder vom Fahrer abnehmbar.**

diese Luftleiteinrichtungen sind **automatisch ein- und ausklappbar.**

Or. en

Begründung

Der aktuelle Vorschlag der Kommission räumt die Möglichkeit ein, die Größe der Luftleiteinrichtungen am hinteren Teil des Fahrzeugs auf 2 Meter zu erhöhen und lässt die Option manueller Bedienbarkeit zu. Das kann dem Fahrer Probleme im Sinne eines Zeitverlustes bereiten und die Gesundheit des Fahrers gefährden.

Änderungsantrag 204 **Mathieu Grosch**

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 6
Richtlinie 96/53/EG
Artikel 8 – Absatz 2 – Spiegelstrich 3 – Ziffer iii

Vorschlag der Kommission

diese Luftleiteinrichtungen ***sind ohne weiteres klapp- oder einziehbar oder vom Fahrer abnehmbar.***

Geänderter Text

diese Luftleiteinrichtungen ***werden automatisch ein- und ausgeklappt.***

Or. en

Begründung

Diese Einrichtungen sollten automatisch ein- und ausgeklappt werden, um die Gesundheit des Fahrers nicht zu gefährden und um eine bessere Bedienbarkeit zu gewährleisten.

Änderungsantrag 205 **Markus Ferber**

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 6
Richtlinie 96/53/EG
Artikel 8 – Absatz 2 – Spiegelstrich 3 – letzter Satz

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

Durch die Überschreitung der Höchstlänge wird das Ladevermögen der Fahrzeuge ***erweitert, ohne das zulässige Gesamtgewicht der Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen zu erhöhen.***

Begründung

Um die Energieeffizienz konsequent zu steigern, sollen die Längezugeständnisse für Aerodynamik für zusätzliches Ladevolumen genutzt werden.

Änderungsantrag 206
Markus Ferber

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 6
Richtlinie 96/53/EG
Artikel 8 – Absatz 3

Vorschlag der Kommission

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.

Geänderter Text

Vor ihrem Inverkehrbringen werden die aerodynamischen Zusatzeinrichtungen und deren Anbringung an den Fahrzeugen von den Mitgliedstaaten zugelassen. **Für die Zulassung von Fahrzeugen müssen europaweit identische und praxisgerechte Regeln gelten. Die Mitgliedsstaaten** 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.

Änderungsantrag 207
Jacqueline Foster

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 6
Richtlinie 96/53/EG
Artikel 8 – Absatz 3

Vorschlag der Kommission

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.

Geänderter Text

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 ***vorbehaltlich der Beschränkungen gemäß Absatz 5*** von den anderen Mitgliedstaaten anerkannt.

Or. en

Begründung

Diese Richtlinie sollte mit den bestehenden Rechtsvorschriften zur Typenzulassung im Einklang stehen. Ferner sollten Mitgliedstaaten nicht gezwungen sein, Fahrzeuge mit Einrichtungen zu akzeptieren, die in anderen Mitgliedstaaten zugelassen wurden und negative Folgen für die Sicherheit auf den Straßen haben könnten.

Änderungsantrag 208
Carlo Fidanza

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 6
Richtlinie 96/53/EG
Artikel 8 – Absatz 3 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

3a) Bei neuen Fahrzeugen der Klassen N2 und N3 sind Zugmaschinenführerhäuser einzusetzen, die ab zehn Jahre nach dem Inkrafttreten dieser Richtlinie die in Artikel 9 Absatz 2 genannten Sicherheitsanforderungen erfüllen müssen.

Änderungsantrag 209
Patricia van der Kammen

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1- Absatz 1 – Nummer 6
Richtlinie 96/53/EG
Artikel 8 – Absatz 4

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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.

entfällt

Or. nl

Änderungsantrag 210
Jacqueline Foster

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 6
Richtlinie 96/53/EG
Artikel 8 – Absatz 4

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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***.

Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 16 delegierte Rechtsakte zu erlassen, um die in Absatz 2 genannten Anforderungen zu ergänzen. ***Sie werden im Rahmen des Typgenehmigungsverfahrens der Richtlinie 2007/46 umgesetzt und legen*** technische Merkmale, Mindestleistungsniveaus,

Auslegungsvorgaben und Verfahren zur Ausstellung der in Absatz 3 genannten Prüfbescheinigung *fest*.

Or. en

Begründung

Diese Richtlinie sollte den bestehenden Rechtsvorschriften zur Typgenehmigung entsprechen. Des Weiteren sollten Mitgliedstaaten nicht gezwungen sein, Fahrzeuge mit Luftleiteinrichtungen zuzulassen, die von anderen Mitgliedstaaten genehmigt wurden und sich negativ auf die Straßenverkehrssicherheit auswirken könnten.

Änderungsantrag 211
Dieter-Lebrecht Koch

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 6
Richtlinie 96/53/EG
Artikel 8 – Absatz 4

Vorschlag der Kommission

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.

Geänderter Text

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. ***Da es gezwungener Maßen zu Wechselwirkungen zwischen dem Heckunterfahrschutz und den Luftleitsystemen kommen wird, wird der Europäischen Kommission gleichzeitig die Befugnis übertragen, die technischen Merkmale, Mindestleistungsniveaus etc. des Unterfahrschutzes an die neue Situation anzupassen.***

Or. de

Änderungsantrag 212
Inés Ayala Sender

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 6
Richtlinie 96/53/EG
Artikel 8 – Absatz 4

Vorschlag der Kommission

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.

Geänderter Text

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. ***In Bezug auf die Vorrichtungen zur Kennzeichnung der Außenkonturen und des Umfangs gemäß Absatz 2 erarbeitet die Kommission gemeinsame harmonisierte Regeln zur Wahrnehmung, zu den Typen und zur Helligkeit, die die Bestimmung der zusätzlichen Vorrichtungen ermöglichen.***

Or. es

Begründung

Die Kommission sollte die Regeln zur Kennzeichnung der Luftleiteinrichtungen, der Außenkonturen und des Umfangs harmonisieren, damit die Sicht und somit die Straßenverkehrssicherheit verbessert wird.

Änderungsantrag 213
Patricia van der Kammen

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1- Absatz 1 – Nummer 6
Richtlinie 96/53/EG
Artikel 8 – Absatz 5

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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.“

entfällt

Or. nl

**Änderungsantrag 214
Oldřich Vlasák**

**Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 6
Richtlinie 96/53/EC
Artikel 8 – Absatz 5**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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.“

Die Europäische Kommission erlässt innerhalb eines Jahres ab dem Inkrafttreten dieser Richtlinie die in Artikel 8 Absatz 4 aufgeführten delegierten Rechtsakte.

Or. cs

Begründung

Für die Sicherheit des Straßenverkehrs und für die Entwicklung der vorgeschlagenen Einrichtungen seitens der Hersteller ist es erforderlich, dass die Europäische Kommission innerhalb kürzester Zeit die vorgeschlagenen Einrichtungen näher spezifiziert.

Änderungsantrag 215 Corien Wortmann-Kool

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 6
Richtlinie 96/53/EG
Artikel 8 – Absatz 5

Vorschlag der Kommission

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.“

Geänderter Text

Bis zur Verabschiedung der delegierten Rechtsakte dürfen Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen, die am hinteren Teil mit aerodynamischen Luftleiteinrichtungen ausgerüstet sind, die **mindestens** den in Absatz 2 **Spiegelstrich 1 und 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.

Or. en

Begründung

Bereits in der Verordnung 1230/2012 wird eine maximale zusätzliche Länge von 500 mm festgelegt. Durch diese Beschränkung auf 500 mm wird jedoch die Flexibilität für weitere Innovationen im Hinblick auf die Länge aerodynamischer Luftleiteinrichtungen eingeschränkt. Der Vorschlag der Europäischen Kommission von 2 Metern ermöglicht eine solche Flexibilität. Die Vorschriften sollten somit geändert werden, damit sie mit den neuen Vorschriften für Gewichte und Abmessungen zu vereinbaren sind. Darüber hinaus ist es wichtig, bei Fahrzeugen die Kompatibilität mit intermodaler Beförderung zu berücksichtigen, aber dies sollte nicht für alle verpflichtend sein.

Änderungsantrag 216
Markus Ferber

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 6
Richtlinie 96/53/EG
Artikel 8 – Absatz 5

Vorschlag der Kommission

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.

Geänderter Text

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. **Die dadurch entstandene Ladefläche kann als erhöhtes Ladevolumen genutzt werden, ohne die zulässige Gesamtmasse des Nutzfahrzeuges zu erhöhen.** Diese Übergangsmaßnahme gilt ab dem Tag des Inkrafttretens dieser Richtlinie.

Or. de

Änderungsantrag 217
Jacqueline Foster

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 6
Richtlinie 96/53/EG
Artikel 8 – Absatz 5

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

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.“

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. **Die Mitgliedstaaten lassen die Nutzung von Fahrzeugen, die mit solchen Luftleiteinrichtungen ausgerüstet sind, auf ihren Hoheitsgebieten zu, sofern sie keine berechtigten Gründe haben, anzunehmen, dass die technischen Bestimmungen, aufgrund derer die Luftleiteinrichtung eingesetzt wurde, nicht ihren eigenen entsprechen.** Diese Übergangsmaßnahme gilt ab dem Tag des Inkrafttretens dieser Richtlinie.“

Or. en

Begründung

Diese Richtlinie sollte den bestehenden Rechtsvorschriften zur Typgenehmigung entsprechen. Des Weiteren sollten Mitgliedstaaten nicht gezwungen sein, Fahrzeuge mit Luftleiteinrichtungen zuzulassen, die von anderen Mitgliedstaaten genehmigt wurden und sich negativ auf die Straßenverkehrssicherheit auswirken könnten.

Änderungsantrag 218

Jim Higgins, Phil Prendergast, Petri Sarvamaa, Alain Cadec, Dominique Riquet

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 6

Richtlinie 96/53/EG

Artikel 8 – Absatz 5

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

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**.

höchstens zwei Meter überschreitet. Diese Übergangsmaßnahme gilt ab dem Tag des Inkrafttretens dieser Richtlinie. **Bei Spezialfahrzeugen, wie Fahrzeugtransportern, die aufgrund ihrer besonderen, offenen Auslegung nicht von aerodynamischen Luftleiteinrichtungen am hinteren Teil des Fahrzeugs profitieren können, können diese zusätzlichen zwei Meter genutzt werden, um ihre Effizienz durch andere Maßnahmen zu optimieren, wie beispielsweise einer optimalen Beladung durch vordere und hintere Überhänge.**

Or. en

Begründung

Aufgrund ihrer offenen Auslegung sind Fahrzeugtransporter keineswegs aerodynamisch. Durch ihre ausschließliche Nutzung im Logistiksektor für Komplettfahrzeuge können sie nicht von aerodynamischen Verbesserungen durch extern am hinteren Teil des Fahrzeugs angebrachte Luftleiteinrichtungen profitieren. Die (Kraftstoff-)Effizienz dieser Transporter ließe sich jedoch erheblich steigern, wenn die in diesem Artikel vorgeschlagenen zusätzlichen zwei Meter genutzt würden, um bis zu drei weitere Fahrzeuge (neun statt sechs) auf einen einzigen Transporter zu laden.

Änderungsantrag 219 **Inés Ayala Sender**

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 6
Richtlinie 96/53/EG
Artikel 8 – Absatz 5

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

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.“

Nummer 1.1 festgelegte Länge um höchstens zwei Meter überschreitet. Diese Übergangsmaßnahme gilt ab dem Tag des Inkrafttretens dieser Richtlinie. **Bei Spezialfahrzeugen, wie Fahrzeugtransportern, die aufgrund ihrer besonderen, offenen Auslegung nicht von aerodynamischen Luftleiteinrichtungen am vorderen oder hinteren Teil des Fahrzeugs profitieren können, können diese zusätzlichen zwei Meter genutzt werden, um ihre Effizienz durch andere Maßnahmen zu optimieren, wie beispielsweise einer optimalen Beladung durch vordere und hintere Überhänge. Das Zugmaschinen-Führerhaus hat in jedem Fall den Anforderungen des Artikels 9 zu entsprechen.“**

Or. en

Begründung

Durch ihre ausschließliche Nutzung im Logistiksektor für Komplettfahrzeuge können Fahrzeugtransporter nicht von aerodynamischen Verbesserungen durch extern am hinteren Teil des Fahrzeugs angebrachte Luftleiteinrichtungen profitieren. Die (Kraftstoff-)Effizienz dieser Transporter ließe sich jedoch erheblich steigern, wenn die in diesem Artikel vorgeschlagenen zusätzlichen zwei Meter genutzt würden, um bis zu drei weitere Fahrzeuge (neun statt sechs) auf einen einzigen Transporter zu laden.

Änderungsantrag 220 **Bogusław Liberadzki**

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 7
Richtlinie 96/53/EG
Artikel 9 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

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,

Geänderter Text

Zur Verbesserung der **Straßenverkehrssicherheit und der Aerodynamik** von Fahrzeugen oder Fahrzeugkombinationen dürfen die in Anhang I Nummer 1.1 festgelegten höchstzulässigen Längen bei Fahrzeugen

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.**

oder Fahrzeugkombinationen, die den in Absatz 2 aufgeführten Anforderungen entsprechen, **um bis zu 800 mm** überschritten werden. Diese Überschreitungen dienen hauptsächlich dem Zweck, den Bau von **sichereren** Zugmaschinen-Führerhäusern zu ermöglichen, **während** die aerodynamischen Eigenschaften der Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen **verbessert und weitere Verbesserungen der Kraftstoffeffizienz ermöglicht werden.**

Or. en

Änderungsantrag 221

Eva Lichtenberger, Michael Cramer

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 7

Richtlinie 96/53/EG

Artikel 9 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

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.**

Geänderter Text

Zur Verbesserung der **Straßenverkehrssicherheit und der Aerodynamik** 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, **nicht** überschritten werden. **Durch den** Bau von Zugmaschinen-Führerhäusern **sollten die Straßenverkehrssicherheit von Fahrzeugen** oder Fahrzeugkombinationen **sowie deren aerodynamische Eigenschaften verbessert werden.**

Or. en

Änderungsantrag 222
Jörg Leichtfried

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 7
Richtlinie 96/53/EG
Artikel 9 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

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**.

Geänderter Text

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 **sichereren Führerhäusern** zu ermöglichen **und die Aerodynamik** der Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen **zu** verbessern.

Or. en

Begründung

Nähere Erläuterung des Änderungsantrags im Entwurf eines Berichts. Das Wort „Zugmaschinen-“ sollte gestrichen werden, da sich der Absatz andernfalls nur auf Gelenkfahrzeuge beziehen würde. Diese Richtlinie sollte jedoch auf die Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit aller Lkw-Führerhäuser abzielen.

Änderungsantrag 223
Christine De Veyrac, Dominique Vlasto, Georges Bach

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 7
Richtlinie 96/53/EG
Artikel 9 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

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**.

Geänderter Text

Zur Verbesserung der **Energieeffizienz** 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, **die Verbesserung der Energieeffizienz der Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen** zu ermöglichen und die Straßenverkehrssicherheit **zu steigern**. **Die Verordnung (EG) Nr. 661/2009 ist entsprechend zu ändern**.

Or. fr

Begründung

Da die Zielsetzung in der Förderung von Nachhaltigkeit im Verkehr besteht, ist es wichtig, ausdrücklich auf den Begriff des Energiegewinns hinzuweisen. Aerodynamik an sich stellt nicht das Ziel der Richtlinie dar, sondern gilt einfach als Werkzeug zur Erreichung dieses Ziels. Um etwaigen Fehlinterpretationen durch die Beteiligten vorzubeugen, empfiehlt es sich, deutlich darauf hinzuweisen, dass die in der Verordnung (EG) Nr. 661/2009 über die allgemeine Sicherheit von Kraftfahrzeugen vorgeschriebenen Maßnahmen durch die vorliegenden Bestimmungen abgeändert werden.

Änderungsantrag 224
Dieter-Lebrecht Koch

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 7
Richtlinie 96/53/EG
Artikel 9 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

Zur Verbesserung der Aerodynamik und der Straßenverkehrssicherheit von Fahrzeugen oder Fahrzeugkombinationen dürfen die in Anhang I Nummer 1.1 festgelegten höchstzulässigen Längen bei

Geänderter Text

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.

Fahrzeugen oder Fahrzeugkombinationen, die den in Absatz 2 aufgeführten Anforderungen entsprechen, überschritten werden. Diese Überschreitungen dienen hauptsächlich dem Zweck, den Bau von **Zugmaschinen-Fahrerhäusern** zu ermöglichen, die die aerodynamischen Eigenschaften der Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen verbessern und die Straßenverkehrssicherheit **sowohl für schwache Verkehrsteilnehmer als auch für Fahrzeuge bei Auffahrunfällen** erhöhen.

Or. de

Änderungsantrag 225 **Brian Simpson**

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 7
Richtlinie 96/53/EG
Artikel 9 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

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**.

Geänderter Text

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 **sichereren Führerhäusern** zu ermöglichen, **während außerdem** die aerodynamischen **Eigenschaften** der Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen **verbessert werden und die Straßenverkehrssicherheit erhöht wird**.

Or. en

Begründung

Die Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit muss hier Priorität haben. Des Weiteren muss der Verweis auf Zugmaschinen gestrichen werden, da diese Richtlinie auf die Verbesserung der Sicherheit aller Lkws abzielen sollte und nicht nur auf die von Gelenkfahrzeugen.

Änderungsantrag 226 **Ismail Ertug**

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 7
Richtlinie 96/53/EG
Artikel 9 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

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.

Geänderter Text

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, **um bis zu 400 mm** überschritten werden, **vorausgesetzt dass die Teilnahme der Fahrzeuge oder Fahrzeugteile (z.B. Führerhaus) am kombinierten Verkehr nicht beeinträchtigt ist**. 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.

Or. de

Begründung

Die Verlängerung des Zugmaschinen-Führerhauses verbessert die Verkehrssicherheit und Energieeffizienz. Bei der Veränderung muss jedoch sichergestellt sein, dass Fahrzeuge auch weiterhin am kombinierten Verkehr teilnehmen können. Gleichzeitig muss sichergestellt sein, dass die Fahrzeuge mit der rollenden Landstraße, die vor allem im alpenquerenden Verkehr eine große Rolle spielt, kompatibel sind. Die Verlängerung des Zugmaschinen-Führerhauses

um maximal 400 mm gewährleistet dies.

Änderungsantrag 227
Silvia-Adriana Țicău

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 - Nummer 7
Richtlinie 96/53/EG
Artikel 9 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

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.

Geänderter Text

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 **nur** dem Zweck, den Bau von Zugmaschinen-Führerhäusern zu ermöglichen, die die aerodynamischen Eigenschaften der Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen verbessern und die Straßenverkehrssicherheit erhöhen.

Or. ro

Änderungsantrag 228
Anna Ibrisagic

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 7
Richtlinie 96/53/EG
Artikel 9 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

Zur Verbesserung der **Aerodynamik und der Straßenverkehrssicherheit** von Fahrzeugen oder Fahrzeugkombinationen **dürfen** die in Anhang I Nummer 1.1

Geänderter Text

Zur Verbesserung der **Kraftstoffeffizienz** von Fahrzeugen oder Fahrzeugkombinationen dürfen die in Anhang I Nummer 1.1 festgelegten

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.**

höchstzulässigen Längen bei Fahrzeugen oder Fahrzeugkombinationen, die den in Absatz 2 aufgeführten Anforderungen entsprechen, **innerhalb der Grenzen der europäischen Rechtsvorschriften zur Typgenehmigung (Richtlinie 2007/46) und im Rahmen der Anforderungen dieser Richtlinie, welche gemäß den Verfahren in Artikel 16 Absatz 3 weiter ausgearbeitet werden müssen,** überschritten werden. Diese Überschreitungen dienen hauptsächlich dem Zweck, **die Auslegung** der Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen **zu** verbessern, **um** die Straßenverkehrssicherheit **zu** erhöhen. **Die Verordnung (EG) Nr. 661/2009 sollte entsprechend geändert werden.**

Or. en

Änderungsantrag 229

Christine De Veyrac, Dominique Vlasto, Georges Bach

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 7

Richtlinie 96/53/EG

Artikel 9 – Absatz 2 – Spiegelstrich 2

Vorschlag der Kommission

Verbesserung der **Aerodynamik** der Fahrzeuge,

Geänderter Text

Verbesserung der **Energieeffizienz** der Fahrzeuge,

Or. fr

Begründung

Da die Zielsetzung in der Förderung von Nachhaltigkeit im Verkehr besteht, ist es wichtig, ausdrücklich auf den Begriff des Energiegewinns hinzuweisen. Aerodynamik an sich stellt nicht das Ziel der Richtlinie dar, sondern gilt einfach als Werkzeug zur Erreichung dieses Ziels.

Änderungsantrag 230
Eva Lichtenberger, Michael Cramer

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 7
Richtlinie 96/53/EG
Artikel 9 – Absatz 2 – Spiegelstrich 2 – Ziffer i

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

für den Fahrer die Sichtbarkeit schwächerer Straßenverkehrsteilnehmer verbessert, durch **die Optimierung der Technologie, der Größe und Positionierung von Spiegeln und somit unter anderem durch die** Verkleinerung des toten Winkels im Sichtfeld unterhalb der Windschutzscheibe,

Or. en

Änderungsantrag 231
Brian Simpson

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 7
Richtlinie 96/53/EG
Artikel 9 – Absatz 2 – Spiegelstrich 2 – Ziffer i

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

für den Fahrer **die direkte Sicht und somit** die Sichtbarkeit schwächerer Straßenverkehrsteilnehmer verbessert, insbesondere durch Verkleinerung **der** toten **Winkel** im Sichtfeld unterhalb der Windschutzscheibe **und an der Seite des Fahrzeugs,**

Or. en

Begründung

Es sollte nicht nur das direkte Sichtfeld unterhalb der Windschutzscheibe verbessert werden,

sondern es sollte auch den Bereich an den Seiten des Fahrzeugs umfassen.

Änderungsantrag 232
Dieter-Lebrecht Koch

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 7
Richtlinie 96/53/EG
Artikel 9 – Absatz 2 – Spiegelstrich 2 – Nummer i

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

für den Fahrer die Sichtbarkeit schwächerer Straßenverkehrsteilnehmer verbessert, insbesondere durch Verkleinerung des toten Winkels im Sichtfeld unterhalb der Windschutzscheibe, **und durch die Vergrößerung der Seitenfenster speziell in den Fußbereich hinein, durch die Anbringung von zusätzlichen Spiegeln. Wo es der höheren Sichtbarkeit schwacher Verkehrsteilnehmer dient, sowie in Bereichen, vor allem im hinteren Teil des Fahrzeugs, die nicht durch Fenster oder Spiegel einsehbar sind, ist die Anbringung von Kamerasystemen notwendig.**

Or. de

Änderungsantrag 233
Brian Simpson

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 7
Richtlinie 96/53/EG
Artikel 9 – Absatz 2 – Spiegelstrich 2 – Ziffer ii

Vorschlag der Kommission

die Schäden bei einem Aufprall verringert,

Geänderter Text

die Schäden bei einem Aufprall **mit anderen Fahrzeugen** verringert, **indem bei Führerhäusern die Aufnahmeleistung der**

Aufprallenergie verbessert wird,

Or. en

Änderungsantrag 234
Inés Ayala Sender

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 7
Richtlinie 96/53/EG
Artikel 9 – Absatz 2 – Spiegelstrich 2 – Ziffer ii

Vorschlag der Kommission

die Schäden bei einem Aufprall verringert,

Geänderter Text

die Schäden bei einem Aufprall verringert
**und insbesondere das Abgleiten
schwächerer Straßenverkehrsteilnehmer
zur Seite begünstigt und ihren
Zusammenstoß mit dem Führerhaus
verhindert.**

Or. es

Begründung

Die neuen Führerhäuser sollten so gestaltet werden, dass der Aufprall von Radfahrern, Fußgängern und Motorradfahrern verhindert wird, denn trotz aller Verbesserungen und Abrundungen der Kanten des Führerhauses kann eine Frontalkollision tödliche Folgen haben. Durch eine Gestaltung des Führerhauses, die den Abstoß des Fußgängers/Radfahrers zur Seite begünstigt, wird zum einen der tödliche Aufprall verhindert, zum anderen werden die Schäden erheblich verringert und die Überlebenschancen beträchtlich erhöht.

Änderungsantrag 235
Eva Lichtenberger, Michael Cramer

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 7
Richtlinie 96/53/EG
Artikel 9 – Absatz 2 – Spiegelstrich 2 – Ziffer ii

Vorschlag der Kommission

die Schäden bei einem Aufprall verringert,

Geänderter Text

die Schäden bei einem Aufprall verringert,

*indem bei Fahrerhäusern die
Aufnahmeleistung der Aufprallenergie
verbessert wird,*

Or. en

Änderungsantrag 236
Brian Simpson

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 7
Richtlinie 96/53/EG
Artikel 9 – Absatz 2 – Spiegelstrich 2 – Ziffer ii a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

*(ii) den Fußgängerschutz verbessert,
indem die vordere Auslegung angepasst
wird, um das Risiko des Überfahrens im
Falle eines Aufpralls mit schwächeren
Straßenverkehrsteilnehmern zu
minimieren,*

Or. en

Begründung

Es ist auch wichtig, sich mit dem Risiko des Überfahrens auseinanderzusetzen.

Änderungsantrag 237
Dieter-Lebrecht Koch

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 7
Richtlinie 96/53/EG
Artikel 9 – Absatz 2 – Spiegelstrich 4

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Komfort und Sicherheit der Fahrer.

Komfort *im Hinblick auf die
Verbesserung der Arbeitsplatzqualität* und
Sicherheit der Fahrer.

Änderungsantrag 238
Bogusław Liberadzki

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 7
Richtlinie 96/53/EG
Artikel 9 – Absatz 2 – letzter Satz

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

Durch die **Überschreitung** der Höchstlänge **des Zugmaschinen-Führerhauses um 800 mm** wird das Ladevermögen der Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen nicht erhöht.

Or. en

Änderungsantrag 239
Eva Lichtenberger, Michael Cramer

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 7
Richtlinie 96/53/EG
Artikel 9 – Absatz 2 – Spiegelstrich 4

Vorschlag der Kommission

Komfort und Sicherheit der Fahrer.

Geänderter Text

Komfort, **Gesundheit** und Sicherheit der Fahrer.

Or. en

Begründung

Die Rahmenrichtlinie Nr. 89/391 über Sicherheit und Gesundheitsschutz am Arbeitsplatz bietet mit ihrer Hierarchie an Präventionsmaßnahmen den Rahmen, um die Ursachen für Ganzkörper-Vibrationen und Erkrankungen des Bewegungsapparats, einschließlich Rückenprobleme, an der Wurzel zu beseitigen. Siehe auch: „Implications of the Stresses and Strains of Traffic Behaviour of HGV Drivers (BAST)“ (Auswirkungen der Belastungen und Beanspruchungen des Verkehrsverhaltens von Lastkraftwagenfahrern (BAST)) 2010

Änderungsantrag 240
Bogusław Liberadzki

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 7
Richtlinie 96/53/EG
Artikel 9 – Absatz 3

Vorschlag der Kommission

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.**

Geänderter Text

Vor ihrem Inverkehrbringen werden die aerodynamischen Eigenschaften neuer Kraftfahrzeugauslegungen von den Mitgliedstaaten geprüft **und bescheinigt. Die in einem Mitgliedstaat ausgestellten Prüfbescheinigungen werden von den anderen Mitgliedstaaten anerkannt. Die Ergebnisse des Prüfverfahrens, die Aerodynamik und andere Eingangsgrößen von getesteten Lkws werden öffentlich zugänglich gemacht.**

Or. en

Änderungsantrag 241
Phil Bennion

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 7
Richtlinie 96/53/EG
Artikel 9 – Absatz 3

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

Vor ihrem Inverkehrbringen werden die aerodynamischen Eigenschaften neuer Kraftfahrzeugauslegungen von den Mitgliedstaaten geprüft, die hierzu eine Bescheinigung ausstellen. **Die Prüfung der Aerodynamik dieser Fahrzeuge sollte den einschlägigen Vorschriften zur Messung der Aerodynamik entsprechen, die von der Europäischen Kommission ausgearbeitet**

anderen Mitgliedstaaten anerkannt.

wurden. Mit dieser Bescheinigung wird **die Übereinstimmung mit den und** die Einhaltung der Anforderungen des Absatzes 2 bestätigt. Die in einem Mitgliedstaat ausgestellten Prüfbescheinigungen werden von den anderen Mitgliedstaaten anerkannt.

Or. en

Änderungsantrag 242
Jörg Leichtfried

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 7
Richtlinie 96/53/EG
Artikel 9 – Absatz 3 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(3a) Im Hinblick auf die Zulassung von Überschreitungen der Höchstlänge durch aerodynamischer Anpassungen gem. Art. 8 und 9 hat weiters eine Gesamtbetrachtung des Fahrzeuges bzw. der Fahrzeugkombination zu erfolgen, die sicherstellt, dass die Gesamtüberlänge keine wesentlichen negativen Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit und den Verkehrsfluss insbesondere auf Grund vorgegebener Infrastrukturparameter verursacht.

Or. de

Änderungsantrag 243
Brian Simpson, Saïd El Khadraoui

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 7
Richtlinie 96/53/EG
Artikel 9 – Absatz 3 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(3a) Die in Artikel 9 Absatz 2 genannten Sicherheitsanforderungen und die in Artikel 9a (neu) genannten Anforderungen an die Führerhausauslegung sollten ab dem 1. Januar 2020 für alle neuen Fahrzeuge der Klassen N2 und N3 gelten.

Or. en

Begründung

Um die Straßenverkehrssicherheit zu verbessern ist es unerlässlich, dass die Sicherheitsverbesserungen für alle Lkws gelten, auch für Lkws, die in Städten eingesetzt werden.

Änderungsantrag 244

Christine De Veyrac, Dominique Vlasto, Dominique Riquet

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 7

Richtlinie 96/53/EG

Artikel 1 – Absatz 3 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

3a. Bei neuen Fahrzeugen sind Zugmaschinen-Führerhäuser einzusetzen, die ab [zehn Jahre nach dem Inkrafttreten der Richtlinie] die in Artikel 9 Absatz 2 genannten Sicherheitsanforderungen erfüllen müssen.

Or. fr

Begründung

Angesichts des Lebenszyklus von Führerhäusern empfiehlt es sich hier, den Unternehmen in diesem Sektor eine ausreichende Frist zur Anpassung an die geänderten Vorschriften einzuräumen, um so auch für freien, unverfälschten Wettbewerb zu sorgen.

Änderungsantrag 245
Patricia van der Kammen

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1- Absatz 1 – Nummer 7
Richtlinie 96/53/EG
Artikel 9 – Absatz 4

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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.

entfällt

Or. nl

Änderungsantrag 246
Oldřich Vlasák

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 7
Richtlinie 96/53/EC
Artikel 9 – Absatz 4

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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

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.“ **Die**

Prüfbescheinigung festgelegt.“

Kommission erlässt die aufgeführten delegierten Rechtsakte innerhalb eines Jahres ab dem Inkrafttreten dieser Richtlinie.

Or. cs

Begründung

Für die Sicherheit des Straßenverkehrs und für die Entwicklung der vorgeschlagenen Einrichtungen seitens der Hersteller ist es erforderlich, dass die Europäische Kommission innerhalb kürzester Zeit die vorgeschlagenen Einrichtungen näher spezifiziert.

**Änderungsantrag 247
Jörg Leichtfried**

**Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 7
Richtlinie 96/53/EG
Artikel 9 – Absatz 4**

Vorschlag der Kommission

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.“

Geänderter Text

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

Or. en

Begründung

Das Wort „Zugmaschinen-“ sollte gestrichen werden, da sich der Absatz andernfalls nur auf Gelenkfahrzeuge beziehen würde. Diese Richtlinie sollte jedoch auf die Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit aller Lkw-Führerhäuser abzielen.

Änderungsantrag 248
Brian Simpson

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 7
Richtlinie 96/53/EG
Artikel 9 – Absatz 4

Vorschlag der Kommission

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.“

Geänderter Text

Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 16 delegierte Rechtsakte zu erlassen, denen die neuen Führerhäuser genügen müssen. Darin werden technische Merkmale, Mindestleistungsniveaus, Auslegungsvorgaben und Verfahren zur Ausstellung der in Absatz 3 genannten Prüfbescheinigung festgelegt. **Die delegierten Rechtsakte werden spätestens zwei Jahre nach Veröffentlichung dieser Richtlinie angenommen.**“

Or. en

Begründung

Für die Straßenverkehrssicherheit und zur Reduzierung vermeidbarer und unnötiger tödlicher Unfälle auf unseren Straßen ist es von wesentlicher Bedeutung, dass diese neuen Vorschriften so rasch wie möglich angenommen werden.

Änderungsantrag 249
Phil Bennion

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 7
Richtlinie 96/53/EG
Artikel 9 – Absatz 4

Vorschlag der Kommission

Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 16 delegierte Rechtsakte **zur Ergänzung der in Absatz 2 genannten Anforderungen zu erlassen**,

Geänderter Text

Spätestens ein Jahr nach Datum der Veröffentlichung dieser Richtlinie erlässt die Kommission gemäß Artikel 16 im Rahmen der UN/ECE-Regelungen

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.“

delegierte Rechtsakte, denen die neuen Führerhäuser von Zugmaschinen genügen müssen. Darin werden technische Merkmale, Mindestleistungsniveaus **für Sicherheit und Aerodynamik**, Auslegungsvorgaben und Verfahren zur Ausstellung der in Absatz 3 genannten Prüfbescheinigung festgelegt.“

Or. en

Änderungsantrag 250
Inés Ayala Sender

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 7
Richtlinie 96/53/EG
Artikel 9 – Absatz 4

Vorschlag der Kommission

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.

Geänderter Text

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. **Bevor die Kommission einen delegierten Rechtsakt erlässt, konsultiert sie interessierte Kreise (Konstrukteure, Fahrzeugführer, im Bereich der Verkehrssicherheit tätige Organisationen, Verkehrsbehörden, Ausbildungszentren usw.) und veröffentlicht einen Bericht über die Ergebnisse dieser Konsultation.**

Or. es

Begründung

Die Kommission muss verpflichtet werden, die einschlägigen Konsultationen mit

interessierten Kreisen, etwa mit den Fahrzeugführern, durchzuführen, denn diese sind von den neuen Anforderungen direkt betroffen und können interessante Beiträge leisten.

Änderungsantrag 251

Eva Lichtenberger, Michael Cramer

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 7

Richtlinie 96/53/EG

Artikel 9 – Absatz 4

Vorschlag der Kommission

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.“

Geänderter Text

Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 16 delegierte Rechtsakte zu erlassen, denen die neuen Führerhäuser von Zugmaschinen genügen müssen. Darin werden technische Merkmale und Verfahren zur Ausstellung der in Absatz 3 genannten Prüfbescheinigung festgelegt. **Die delegierten Rechtsakte werden spätestens zwei Jahre nach Veröffentlichung dieser Richtlinie angenommen.**“

Or. en

Änderungsantrag 252

Eva Lichtenberger, Michael Cramer

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 7 a (neu)

Richtlinie 96/53/EG

Artikel 9 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(7a) Es wird folgender Artikel 9a eingefügt:

Artikel 9a

Die in Artikel 9 Absatz 2 genannten Sicherheitsanforderungen gelten ab dem 1. Januar 2016 für alle neuen Fahrzeuge der Klassen N2 und N3.

Änderungsantrag 253
Brian Simpson, Saïd El Khadraoui

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 7 a (neu)
Richtlinie 96/53/EG
Artikel 9 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(7a) Artikel 9a wird eingefügt:

Artikel 9a

1. Um Sicherheit und Komfort des Fahrers zu erhöhen und somit letztendlich die Straßenverkehrssicherheit der Fahrzeuge im Sinne dieser Richtlinie zu verbessern, müssen folgende Sicherheits- und Komfortanforderungen von Führerhäusern eingehalten werden:

- Übereinstimmung mit den Anforderungen, die in der Rahmenrichtlinie Nr. 89/391/EWG über Sicherheit und Gesundheitsschutz am Arbeitsplatz mit ihrer Hierarchie an Präventionsmaßnahmen zur Beseitigung der Ursachen für Ganzkörper-Vibrationen und Erkrankungen des Bewegungsapparats enthalten sind;

- Ausstattung des Führerhauses mit Sicherheitsvorrichtungen, angefangen bei einem sicheren Notausstieg des Führerhauses im Brandfall;

- Vergrößerung des Führerhauses, um Folgendes sicherzustellen:

(i) mehr Platz zwischen Fahrersitz und Liegeplatz;

(ii) größeren Fahrerliegeplatz;

(iii) ausreichend Platz für zwei Fahrer, wenn das Fahrzeug doppelt bemannt ist;

(iv) ausreichend Stauraum für die persönlichen Gegenstände des Fahrers.

2. Vor ihrem Inverkehrbringen werden die Eigenschaften für die Sicherheit und den Komfort des Fahrers neuer Kraftfahrzeugauslegungen von den Mitgliedstaaten geprüft, die hierzu eine Bescheinigung ausstellen. Mit dieser Bescheinigung wird die Einhaltung der Anforderungen des Absatzes 1 bestätigt. Die in einem Mitgliedstaat ausgestellten Prüfbescheinigungen werden von den anderen Mitgliedstaaten anerkannt.

3. Bei der weiteren Ausarbeitung der Kriterien, die in Absatz 1 dargelegt sind, wird die Kommission von einem Ausschuss unterstützt, der die Mitgliedstaaten, Sachverständige und Sozialpartner umfasst. Der Ausschuss erarbeitet technische Merkmale, Mindestleistungsniveaus und Verfahren zur Ausstellung der Prüfbescheinigung aus, in der die Erhöhung der Sicherheit und des Komforts des Fahrers gemäß Absatz 1 dargelegt wird.

Or. en

Begründung

Es ist wichtig, dass wir diese Gelegenheit nutzen, um das Führerhaus zu vergrößern und dessen Sicherheit und Komfort zu erhöhen. Diese einfachen Änderungen des Arbeitsumfelds des Fahrers könnten sich positiv auf die Fähigkeit des Fahrers, sicher zu fahren, auswirken und somit zu einer verbesserten Straßenverkehrssicherheit beitragen.

Änderungsantrag 254

Mathieu Grosch, Dieter-Lebrecht Koch

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 7 a (neu)

Richtlinie 96/53/EG

Artikel 9 a (neu)

(7a) Artikel 9a wird eingefügt:

Artikel 9a

Um Sicherheit und Komfort des Fahrers zu erhöhen und somit letztendlich die Straßenverkehrssicherheit der Fahrzeuge im Sinne dieser Richtlinie zu verbessern, müssen folgende Sicherheits- und Komfortanforderungen von Führerhäusern eingehalten werden:

- Übereinstimmung mit den Anforderungen, die in der Rahmenrichtlinie Nr. 89/391/EWG über Sicherheit und Gesundheitsschutz am Arbeitsplatz mit ihrer Hierarchie an Präventionsmaßnahmen zur Beseitigung der Ursachen für Ganzkörper-Vibrationen und Erkrankungen des Bewegungsapparats enthalten sind;**
- Ausstattung des Führerhauses mit Sicherheitsvorrichtungen, angefangen bei einem sicheren Notausstieg des Führerhauses im Brandfall;**
- Vergrößerung der Führerhäuser, um diese an die Komfort- und Sicherheitsanforderungen für Fahrersitze und Liegeplätze anzupassen, wobei Notfallsituationen berücksichtigt werden.**

Or. en

Änderungsantrag 255
Oldřich Vlasák

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 9
Richtlinie 96/53/EC
Artikel 10a – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

Die höchstzulässigen Gewichte von Fahrzeugen mit **alternativen Antrieben, die nicht ausschließlich fossile Kraftstoffe verwenden und daher keine oder nur eine geringe Verschmutzung verursachen**, entsprechen den in Anhang I Nummer 2.3.1 angegebenen Höchstwerten.

Or. cs

Begründung

Mit dem Ziel, die technische Neutralität der vorgeschlagenen Gesetzgebung zu wahren, ist es erforderlich, auch Zukunftstechnologien wie beispielsweise Wasserstoff-Brennstoffzellen einzubeziehen.

Änderungsantrag 256
Philippe De Backer

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 9
Richtlinie 96/53/EG
Artikel 10a – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

Die höchstzulässigen Gewichte von **mit alternativen Kraftstoffen betriebenen** Fahrzeugen entsprechen den in Anhang I Nummer 2.5 angegebenen Höchstwerten.

Or. en

Begründung

Rechtsvorschriften sollten technologieneutral sein. Aus diesem Grund sollte für alle Fahrzeuge, die mit alternativen Kraftstoffen betrieben werden, ein höheres Gewicht zulässig sein.

Änderungsantrag 257
Phil Bennion

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 9
Richtlinie 96/53/EG
Artikel 10a – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

Die höchstzulässigen Gewichte von **mit kohlenstoffarmen Technologien ausgestatteten** Fahrzeugen entsprechen den in Anhang I Nummer **2.3.4** angegebenen Höchstwerten.

Or. en

Änderungsantrag 258
Hubert Pirker

Vorschlag für eine Richtlinie
Article 1 – Absatz 1 – Nummer 9
Richtlinie 96/53/EG
Artikel 10a – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

Fahrzeuge mit **alternativen Antriebsystemen** müssen die in Anhang I Nummer 3 angegebenen Höchstwerte (höchstzulässige Achslast) einhalten.

Or. de

Begründung

Die Formulierung entspricht dem Grundsatz der Technologieneutralität.

Änderungsantrag 259
Phil Bennion

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 9

PE524.694v01-00

156/229

AM\1011752DE.doc

Richtlinie 96/53/EG
Artikel 10a – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

Mit kohlenstoffarmen Technologien ausgestattete Fahrzeuge müssen die in Anhang I Nummer 3 angegebenen Höchstwerte (höchstzulässige Achslast) einhalten.“

Or. en

Änderungsantrag 260
Bogusław Liberadzki

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 9 a (neu)
Richtlinie 96/53/EG
Artikel 10a a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Neue Fahrzeuge der Klassen N2 und N3 müssen ab 1. Januar 2020 die in Artikel 9 Absatz 2 genannten Sicherheitsanforderungen erfüllen.

Or. en

Änderungsantrag 261
Georges Bach, Bogusław Liberadzki

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 9 a (neu)
Richtlinie 96/53/EG
Artikel 10a b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Zum Ende des Jahres 2018 wird die Kommission diese Richtlinie mit dem Ziel überprüfen, die Folgen der

grenzüberschreitenden Nutzung von Fahrzeugen oder Fahrzeugkombinationen, die die im Anhang I genannten Abmessungen überschreiten, zu untersuchen. Die Folgenabschätzung der Kommission muss die Auswirkungen auf die Sicherheit auf den Straßen, die Verlagerung auf alternative Verkehrsträger und die Folgen für Infrastruktur und Umwelt untersuchen. Auf Basis der Ergebnisse dieser Folgenabschätzung wird die Kommission, falls zutreffend, einen Gesetzgebungsvorschlag zur Änderung der Richtlinie einbringen.

Or. en

Begründung

Vor der Aufhebung der Beschränkungen ist eine umfassende Untersuchung der Folgen der Nutzung von EuroCombis im internationalen Straßentransport erforderlich. Diese Folgenabschätzung sollte die Auswirkungen auf die Sicherheit auf den Straßen, die Verlagerung auf alternative Verkehrsträger und die Folgen für Umwelt, CO₂-Ausstoß und Infrastruktur einschließen.

Änderungsantrag 262 Anne E. Jensen

**Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 10
Richtlinie 96/53/EG
Artikel 11 – Absatz 1 – einleitender Teil**

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

Die in Anhang I Nummern 1.1 und 1.6 festgelegten höchstzulässigen Abmessungen können für Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen, die Container oder Wechsellaufbauten von 45 Fuß Länge befördern, um 15 cm überschritten werden.

Beförderungsvorgangs ist.

Or. en

Begründung

Die umfassende Nutzung von 45-Fuß-Containern sollte nicht auf intermodale Transporttätigkeiten beschränkt werden.

Änderungsantrag 263
Markus Ferber

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 10
Richtlinie 96/53/EG
Artikel 11 – Absatz 1 – erster Teil

Vorschlag der Kommission

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.

Geänderter Text

Zur Stärkung des intermodalen/kombinierten Verkehrs und zur Steigerung der Energieeffizienz werden die Abmessungen von Fahrzeugen/Fahrzeugkombinationen den intermodalen Beförderungseinheiten und entsprechend den in Anhang I festgelegten höchstzulässigen Abmessungen angepasst.

Or. de

Änderungsantrag 264
Eva Lichtenberger, Michael Cramer

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 10
Richtlinie 96/53/EG
Artikel 11 – Absatz 1 – einleitender Teil

Vorschlag der Kommission

Die in Anhang I Nummern 1.1 und 1.6 festgelegten höchstzulässigen

Geänderter Text

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.*

Abmessungen *dürfen positive Entwicklungen in kombinierten Transportsystemen, wie horizontale oder bimodale Intermodalsysteme, nicht gefährden.*

Or. en

Änderungsantrag 265
Peter van Dalen

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1- Absatz 1 – Nummer 10
Richtlinie 96/53/EG
Artikel 11- Absatz 1 – erster Teil

Vorschlag der Kommission

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.

Geänderter Text

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 **80** cm überschritten werden, falls der über die Straße erfolgende Transport des Containers oder Wechselaufbaus Teil eines intermodalen Beförderungsvorgangs ist.

Or. nl

Änderungsantrag 266
Philippe De Backer

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 10
Richtlinie 96/53/EG
Artikel 11 – Absatz 1 – einleitender Teil

Vorschlag der Kommission

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.

Geänderter Text

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 **80** cm überschritten werden, falls der über die Straße erfolgende Transport des Containers oder Wechselaufbaus Teil eines intermodalen Beförderungsvorgangs ist.

Or. en

Begründung

Eine zusätzliche Länge von 15 cm könnte bei Fahrzeugen, die 45-Fuß-Container transportieren, nicht immer ausreichend sein. Zum Beispiel lässt Belgien für den Transport eines 45-Fuß-Containers von und zum Intermodalterminal auf dem eigenen Hoheitsgebiet eine 77-cm-Erweiterung zu. Daher ist eine Änderung, die eine spezielle Erweiterung einführt, erforderlich.

Änderungsantrag 267
Georgios Koumoutsakos

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 10
Richtlinie 96/53/EG
Artikel 11 – Absatz 1 – einleitender Teil

Vorschlag der Kommission

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.

Geänderter Text

Die in Anhang I Nummern 1.1 und 1.6 festgelegten höchstzulässigen Abmessungen können für Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen, die Container, **palettenbreite Container** oder Wechselaufbauten von 45 Fuß Länge befördern, um 15 cm **und für die in Nummer 1.2 (a) festgelegten um 5 cm** überschritten werden, falls der über die Straße erfolgende Transport des Containers oder Wechselaufbaus Teil eines

intermodalen Beförderungsvorgangs ist.

Or. en

Änderungsantrag 268
Anne E. Jensen

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 10
Richtlinie 96/53/EG
Artikel 11 – Absatz 1 – zweiter Teil

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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.

entfällt

Or. en

Begründung

Die umfassende Nutzung von 45-Fuß-Containern sollte nicht auf intermodale Transporttätigkeiten beschränkt werden.

Änderungsantrag 269
Patricia van der Kammen

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1- Absatz 1 – Nummer 10
Richtlinie 96/53/EG
Artikel 11- Absatz 1 – zweiter Teil

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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.“

entfällt

Änderungsantrag 270
Hubert Pirker

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 10
 Richtlinie 96/53/EG
 Artikel 11 – Absatz 1 – zweiter Teil

Vorschlag der Kommission

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.

Geänderter Text

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, **die von den Mitgliedstaaten entsprechend der bestehenden Infrastruktur und der geographischen Gegebenheiten festgelegt wird**, 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.

Or. de

Begründung

Eine starre, kilometerabhängige Festlegung des im Rahmen einer intermodalen Beförderung auf der Straße erfolgten Transports wird in der Praxis nicht sinnvoll umzusetzen sein und nimmt überhaupt keine Rücksicht auf Effizienz, Wirtschaftlichkeit, Umwelt sowie infrastrukturelle und geographische Gegebenheiten in den einzelnen Mitgliedstaaten.

Änderungsantrag 271 **Petri Sarvamaa**

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 10
Richtlinie 96/53/EG
Artikel 11 – Absatz 1 – zweiter Teil

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

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 **oder 50 %** 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.

der Entladestelle der Güter.

Or. en

Änderungsantrag 272
Dieter-Lebrecht Koch

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 10
Richtlinie 96/53/EG
Artikel 11 – Absatz 1 – zweiter Teil

Vorschlag der Kommission

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.

Geänderter Text

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 **500** 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.

Or. de

Änderungsantrag 273
Ismail Ertug

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 10
Richtlinie 96/53/EG
Artikel 11 – Absatz 1 – zweiter Teil

Vorschlag der Kommission

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.***

Geänderter Text

Für die Zwecke dieses Artikels und des Anhangs I Nummer 2.2.2 Buchstabe c werden bei Beförderungen im intermodalen ***bzw. kombinierten*** 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 ***150 Kilometer Luftlinie*** auf dem Gebiet der Europäischen Union, oder bis zu den am nächsten gelegenen Terminals, zwischen denen ein regelmäßiger Verkehrsdienst besteht.

Or. de

Begründung

Maßgebend für die Definition von intermodalem bzw. kombiniertem Verkehr ist die geltende Richtlinie 92/106/EWG, die den Anteil des Straßenverkehrs auf 150 Kilometer begrenzt.

Änderungsantrag 274
Silvia-Adriana Țicău

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 - Nummer 10
Richtlinie 96/53/EG
Artikel 11 – Absatz 1 - zweiter Teil

Vorschlag der Kommission

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.**

Geänderter Text

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 **und/**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 **Kurzstreckensee- und/oder Binnenschifffahrtsverkehrs** einschließt.

Or. ro

Änderungsantrag 275
Inés Ayala Sender

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 10
Richtlinie 96/53/EG
Artikel 11 – Absatz 1 – zweiter Teil

Vorschlag der Kommission

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.

Geänderter Text

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. **Für diese Tätigkeiten soll die Gesamtheit der Straßenverkehrskomponenten nicht mehr als 30 % der Gesamtstrecke betragen**, oder **sich** bis zu den am nächsten gelegenen Terminals, zwischen denen ein regelmäßiger Verkehrsdienst besteht, **erstrecken**. Ein Beförderungsvorgang gilt auch als intermodaler Verkehr, wenn er eine Beförderung im Rahmen des innereuropäischen Kurzstreckenseeverkehrs einschließt **und die maritime Komponente mindestens 20 % der Gesamtstrecke umfasst**. 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.

Or. en

Begründung

Der Kommissionsvorschlag legt eine willkürliche Grenze von 300 km für multimodale Fahrten fest. Mit diesem Änderungsvorschlag wird versucht, eine alternative Art der Messung von Multimodalität anhand des Verhältnisses der Straßenkomponente zur Gesamtstrecke vorzuschlagen. Da die Kommission empfiehlt, jeden mit der Straße kombinierten

Kurzstreckenseeverkehr unabhängig von der Entfernung als multimodalen Transport zu betrachten, wird mit diesem Änderungsvorschlag ferner versucht, die Bestimmungen in Bezug auf den maritimen Sektor auszubalancieren.

Änderungsantrag 276
Philippe De Backer

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 10
Richtlinie 96/53/EG
Artikel 11 – Absatz 1 – zweiter Teil

Vorschlag der Kommission

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.***

Geänderter Text

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. 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.

Or. en

Begründung

Eine 300-km-Grenze erscheint eher willkürlich. Eine Reihe bestehender, intermodaler Tätigkeiten und Leistungen wären bei einer 300-km-Grenze für die Straßenkomponente nicht mehr möglich. Die Erwähnung des „nächstgelegenen geeigneten Seehafens“ ist eher ungenau. Die Auswahl eines Hafens hängt von verschiedenen Faktoren ab und muss daher von Fall zu Fall getroffen werden.

Änderungsantrag 277 **Phil Bennion**

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 10
Richtlinie 96/53/EG
Artikel 11 – Absatz 1 – zweiter Teil

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

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. **Um Chancengleichheit unter den Mitgliedstaaten zu gewährleisten gilt ein** Beförderungsvorgang 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 –

der Entladestelle der Güter.

gegebenenfalls die Strecke zwischen dem nächstgelegenen geeigneten Seehafen und der Entladestelle der Güter.

Or. en

Änderungsantrag 278
Georgios Koumoutsakos

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 10
Richtlinie 96/53/EG
Artikel 11 – Absatz 1 – zweiter Teil

Vorschlag der Kommission

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.**

Geänderter Text

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. Ein Beförderungsvorgang gilt auch als intermodaler Verkehr, wenn er eine Beförderung im Rahmen des Kurzstreckenseeverkehrs einschließt.

Änderungsantrag 279
Jacqueline Foster

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 11

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

11) [...]

entfällt

Begründung

Ihre Folgenabschätzung hat nicht belegt, dass die Kosten einer Durchsetzung durch Vorteile begründbar seien und erhebliche Kosten getragen werden könnten.

Änderungsantrag 280
Peter van Dalen

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1- Absatz 1 – Nummer 11
Richtlinie 96/53/EG
Artikel 12 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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.***

Um die Einhaltung der Verpflichtungen dieser Richtlinie zu gewährleisten, richten die Mitgliedstaaten ein System der Vorauswahl und gezielten Kontrolle der in Betrieb befindlichen Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen ein, ***wobei keine Unterscheidung nach der Staatsangehörigkeit des Fahrers oder des Transportunternehmers getroffen wird.***

Änderungsantrag 281
Eva Lichtenberger, Michael Cramer

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 11
Richtlinie 96/53/EG
Artikel 12 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

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.

Geänderter Text

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

Or. en

Änderungsantrag 282
Phil Bennion

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 11
Richtlinie 96/53/EG
Artikel 12 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

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.

Geänderter Text

Die Mitgliedstaaten richten ein **risikobewertendes** System der Vorauswahl und gezielten Kontrolle der in Betrieb befindlichen Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen ein, um die Einhaltung der Verpflichtungen dieser Richtlinie, **insbesondere der Anforderungen gemäß Artikel 4a (neu)**, zu gewährleisten.

Or. en

Änderungsantrag 283
Patricia van der Kammen

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1- Absatz 1 – Nummer 11
Richtlinie 96/53/EG
Artikel 12 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

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.

Geänderter Text

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

Or. nl

Änderungsantrag 284
Peter van Dalen

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1- Absatz 1 – Nummer 11
Richtlinie 96/53/EG
Artikel 12 – Absatz 1 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

1a. Auf Antrag eines Mitgliedstaates prüft die Kommission, ob ein Mitgliedstaat die Nichtdiskriminierungsverpflichtung nach Absatz 1 beachtet. Ergibt diese Prüfung, dass der Mitgliedstaat diese Verpflichtung nicht beachtet, leitet die Kommission die erforderlichen rechtlichen Schritte gegen diesen Mitgliedstaat ein.

Or. nl

Änderungsantrag 285
Patricia van der Kammen

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1- Absatz 1 – Nummer 11
Richtlinie 96/53/EG
Artikel 12 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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.

entfällt

Or. nl

Änderungsantrag 286
Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 11
Richtlinie 96/53/EG
Artikel 12 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Nach Ablauf einer Frist von zwei Jahren

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.***

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. ***Verfügen die Systeme zur Vorauswahlmessung über die erforderlichen Zertifikate, können sie zur automatischen Sanktionierung der mit ihrer Hilfe festgestellten Verstöße verwendet werden.***

Or. pl

Begründung

Die Einschränkung der Verwendung von automatischen Systemen ausschließlich auf die Vorauswahl erscheint unbegründet, wenn, vorbehaltlich der Verwendung von zertifizierten stationären Waagen, diese Systeme ebenfalls zur automatischen Sanktionierung von Verstößen verwendet werden könnten.

Änderungsantrag 287 **Anne E. Jensen**

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 11
Richtlinie 96/53/EG
Artikel 12 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

Nach Ablauf einer Frist von zwei Jahren nach Inkrafttreten dieser Richtlinie führen die Mitgliedstaaten Gewichtsmessungen

Geänderter Text

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.

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 **sollten, sofern verfügbar, hauptsächlich** mit Hilfe von an den Infrastrukturen platzierten automatischen Systemen, **ergänzt um** in den Fahrzeugen **integrierte Systeme** 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.

Or. en

Begründung

Die Vorauswahlmessungen sollten vorwiegend mit Geräten vorgenommen werden, die durch die zuständigen Behörden verwaltet werden, um höchstmögliche Präzision zu gewährleisten und Manipulationen zu vermeiden.

Änderungsantrag 288 **Säïd El Khadraoui, Brian Simpson**

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 11
Richtlinie 96/53/EG
Artikel 12 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

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.***

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.

Die Kommission unterbreitet Vorschläge für allgemeine Prozeduren und Spezifikationen, damit als Gewichtssensoren zuverlässige und für die Durchsetzung der Bestimmungen dieser Richtlinie geeignete Geräte an den Fahrzeugen angebracht werden. Die Kommission beurteilt ferner, ob ein mit dem digitalen Tachograf zusammenschalteter Gewichtssensor bei der Durchsetzung anderer gesetzlicher Bestimmungen für den Straßengüterverkehr von Nutzen sein kann. Falls zutreffend bringt die Kommission die notwendigen Gesetzgebungsvorschläge ein.

Or. en

Begründung

Überladung stellt im Straßengüterverkehr ein erhebliches Problem mit negativen Folgen für die Sicherheit auf den Straßen, für Infrastruktur, Umwelt und Wettbewerb dar. Um Vorschriftenverletzungen in Bezug auf Überladung wirksam zu begegnen, kann der am Fahrzeug angebrachte Gewichtssensor als Durchsetzungsinstrument dienen. Bedenkt man den technologischen Fortschritt in der Branche, erscheint eine Zusammenschaltung des digitalen Tachografen mit dem am Fahrzeug angebrachten Gewichtssensor in der nahen Zukunft erreichbar.

Änderungsantrag 289
Peter van Dalen

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1- Absatz 1 – Nummer 11
Richtlinie 96/53/EG
Artikel 12 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

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.

Geänderter Text

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 **erfolgen** mit Hilfe von an den Infrastrukturen platzierten automatischen Systemen. 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.

Or. nl

Änderungsantrag 290
Phil Bennion

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 11
Richtlinie 96/53/EG
Artikel 12 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

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.

Geänderter Text

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, **auf einem risikobewertendem System beruhenden** Vorauswahlmessungen sollen **die Wirksamkeit der Kontrollen erhöht und** 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, **wie eine automatische Kennzeichenerkennung in Kombination mit Weight-in-Motion-Technologie**, 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.

Or. en

Änderungsantrag 291

Artur Zasada

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 11

Richtlinie 96/53/EG

Artikel 12 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

Nach Ablauf einer Frist von zwei Jahren nach Inkrafttreten dieser Richtlinie führen

Geänderter Text

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.***

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.

Or. pl

Änderungsantrag 292
Silvia-Adriana Țicău

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 - Nummer 11
Richtlinie 96/53/EG
Artikel 12 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

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 ***erfolgen*** 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.**

integrierten Systemen **sowie mit intelligenten Fahrtenschreibern im Sinne der Verordnung (EG) 2014/... (Verordnung über das Kontrollgerät im Straßenverkehr) sowie** im Sinne von Absatz 6. Die automatischen Systeme müssen die Identifizierung der Fahrzeuge ermöglichen, bei denen der Verdacht besteht, dass sie die höchstzulässigen Gewichte überschreiten.

Or. ro

Änderungsantrag 293
Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 11
Richtlinie 96/53/EG
Artikel 12 – Absatz 3

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

Die Mitgliedstaaten führen **im Rahmen der Vorauswahl für das jeweilige Kalenderjahr eine angemessene Anzahl von Wägungen durch, wobei sie den verfügbaren Mitteln und Ressourcen Rechnung tragen.**

Or. pl

Begründung

Die Auflage zur Durchführung von mindestens einer Wägung pro 2000 Fahrzeugkilometer im Jahresdurchschnitt im Rahmen der Vorauswahlmessungen, was nach Angaben der Kommission statistisch die Kontrolle eines jeden Fahrzeugs in durchschnittlich dreitägigen Abständen gestattet, scheint keine Lösung zu sein, die den zu erwartenden Ergebnissen gerecht wird.

Änderungsantrag 294
Anne E. Jensen

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 11
Richtlinie 96/53/EG
Artikel 12 – Absatz 3

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

Die Mitgliedstaaten führen **eine Reihe von** Vorauswahlmessungen durch, **die zur Gesamtzahl dieser Fahrzeuge, die auf ihrem Hoheitsgebiet zugelassen sind und/oder betrieben werden, im Verhältnis stehen.**

Or. en

Begründung

Es muss den Mitgliedstaaten überlassen werden, unter Berücksichtigung der Zahl dieser Fahrzeuge, die auf ihrem Hoheitsgebiet zugelassen sind und/oder betrieben werden, zu entscheiden, an wie vielen Fahrzeugen Vorauswahlmessungen durchgeführt werden.

Änderungsantrag 295
Markus Ferber

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 11
Richtlinie 96/53/EG
Artikel 12 – Absatz 3

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

Die Mitgliedstaaten führen im Jahresdurchschnitt im Rahmen der Vorauswahlmessungen mindestens **[] % der auf ihrem Staatsgebiet von den in Artikel 2 genannten Fahrzeugen erbrachten Verkehrsleistung (tkm bzw. Pkm) durch. Gebietsfremde Fahrzeuge sind gemäß ihrer Verkehrsanteile angemessen in der Kontrollquote zu berücksichtigen.**

Or. de

Begründung

Die Vorauswahlmessung soll an die geänderte Kontrolldichte der technischen Unterwegskontrolle angelehnt werden.

Änderungsantrag 296
Patricia van der Kammen

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1- Absatz 1 – Nummer 11
Richtlinie 96/53/EG
Artikel 12 – Absatz 3

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

Es obliegt den Mitgliedstaaten, die Anzahl der Kontrollen, die sie durchführen, festzulegen.** Im Jahresdurchschnitt mindestens eine Wägung pro 2000 Fahrzeugkilometer **kann dabei ein praktischer Indikator für eine angemessene Anzahl sein.

Or. nl

Änderungsantrag 297
Artur Zasada

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 11
Richtlinie 96/53/EG
Artikel 12 – Absatz 3

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

*Die Mitgliedstaaten führen im Jahresdurchschnitt im Rahmen der Vorauswahlmessungen mindestens eine Wägung pro **4000** Fahrzeugkilometer **durch**.*

Or. pl

Änderungsantrag 298
Phil Bennion

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 11
Richtlinie 96/53/EG
Artikel 12 – Absatz 4

Vorschlag der Kommission

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.

Geänderter Text

Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die zuständigen Behörden **über eine einzige Kontaktstelle** 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.

Or. en

Änderungsantrag 299
Patricia van der Kammen

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1- Absatz 1 – Nummer 11
Richtlinie 96/53/EG
Artikel 12 – Absatz 5

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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

entfällt

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.

Or. nl

Begründung

Es obliegt den Mitgliedstaaten, die Durchsetzungsmaßnahmen und Sanktionen auszuarbeiten.

Änderungsantrag 300
Markus Ferber

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 11
Richtlinie 96/53/EG
Artikel 12 – Absatz 5 – Nummer i

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Kontrolle am Straßenrand mit einem geeichten Messgerät nach Anhalten des Fahrzeugs,

manuelle Kontrolle am Straßenrand mit einem geeichten Messgerät nach Anhalten des Fahrzeugs,

Or. de

Änderungsantrag 301
Anne E. Jensen

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 11
Richtlinie 96/53/EG
Artikel 12 – Absatz 5 – Ziffer i

Vorschlag der Kommission

Kontrolle am Straßenrand mit einem geeichten Messgerät nach Anhalten des Fahrzeugs,

Geänderter Text

Kontrolle am Straßenrand mit einem geeichten Messgerät nach Anhalten des Fahrzeugs, **gegebenenfalls zum Zwecke einer Strafmaßnahme,**

Or. en

Begründung

Kontrollen und Strafmaßnahmen dürfen nie automatisiert erfolgen, sondern müssen den Kontakt zwischen den Behörden und dem Fahrer/Spediteur gewährleisten. Es wird daher festgelegt, wann eine Strafmaßnahme erlassen werden kann, und wann die Mitteilung lediglich der Information dienen kann. Ferner besteht, was die Überladung auf der Straße angeht, keine Notwendigkeit für Kontrollen auf dem Betriebsgelände.

Änderungsantrag 302
Oldřich Vlasák

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 11
Richtlinie 96/53/EC
Artikel 12 – Absatz 5 – Ziffer ii

Vorschlag der Kommission

Übermittlung der Nachricht, dass ein Verdacht auf Überladung des Fahrzeugs besteht, an das Verkehrsunternehmen,

Geänderter Text

entfällt

Or. cs

Begründung

Die aufgeführte Bestimmung scheint gegenstandslos zu sein. Der nicht durch eine Straßenkontrolle bestätigte bloße Verdacht darf nicht ausreichend dafür sein, dass gegenüber

der Transportgesellschaft in dieser Angelegenheit irgendwelche weiteren Schritte unternommen werden.

Änderungsantrag 303
Anne E. Jensen

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 11
Richtlinie 96/53/EG
Artikel 12 – Absatz 5 – Ziffer ii

Vorschlag der Kommission

Übermittlung der Nachricht, dass ein Verdacht auf Überladung des Fahrzeugs besteht, an das Verkehrsunternehmen,

Geänderter Text

Übermittlung der Nachricht, dass ein Verdacht auf Überladung des Fahrzeugs besteht, an das Verkehrsunternehmen,
ausschließlich zu Informationszwecken,

Or. en

Begründung

Kontrollen und Strafmaßnahmen dürfen nie automatisiert erfolgen, sondern müssen den Kontakt zwischen den Behörden und dem Fahrer/Spediteur gewährleisten. Es wird daher festgelegt, wann eine Strafmaßnahme erlassen werden kann, und wann die Mitteilung lediglich der Information dienen kann. Ferner besteht, was die Überladung auf der Straße angeht, keine Notwendigkeit für Kontrollen auf dem Betriebsgelände.

Änderungsantrag 304
Oldřich Vlasák

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 11
Richtlinie 96/53/EC
Artikel 12 – Absatz 5 – Ziffer iii

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

entfällt

Begründung

Die aufgeführte Bestimmung scheint gegenstandslos zu sein. Der nicht durch eine Straßenkontrolle bestätigte bloße Verdacht darf nicht ausreichend dafür sein, dass gegenüber der Transportgesellschaft in dieser Angelegenheit irgendwelche weiteren Schritte unternommen werden.

Änderungsantrag 305

Anne E. Jensen

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 11

Richtlinie 96/53/EG

Artikel 12 – Absatz 5 – Ziffer iii

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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

Begründung

Kontrollen und Strafmaßnahmen dürfen nie automatisiert erfolgen, sondern müssen den Kontakt zwischen den Behörden und dem Fahrer/Spediteur gewährleisten. Es wird daher festgelegt, wann eine Strafmaßnahme erlassen werden kann, und wann die Mitteilung lediglich der Information dienen kann. Ferner besteht, was die Überladung auf der Straße angeht, keine Notwendigkeit für Kontrollen auf dem Betriebsgelände.

Änderungsantrag 306

Peter van Dalen

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1- Absatz 1 – Nummer 11

Richtlinie 96/53/EG

Artikel 12 – Absatz 6

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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-Normen EN 12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 sowie ISO 14906 definierte Schnittstelle.

entfällt

¹³ **DSRC: Dedicated Short Range Communications.**

Or. nl

Änderungsantrag 307 Oldřich Vlasák

**Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 11
Richtlinie 96/53/EC
Artikel 12 – Absatz 6**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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

Gemäß Absatz 1 **können** die Mitgliedstaaten die Ausrüstung von Fahrzeugen und Fahrzeugkombinationen mit integrierten Wiegesystemen (Gesamtgewicht und Achslast) **fördern**, 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

über die von den CEN DSRC-Normen EN 12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 sowie ISO 14906 definierte Schnittstelle.

¹³ DSRC: Dedicated Short Range Communications

Übermittlung erfolgt über die von den CEN DSRC-Normen EN 12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 sowie ISO 14906 definierte Schnittstelle.

¹³ DSRC: Dedicated Short Range Communications

Or. cs

Begründung

Sofern sich ein Mitgliedstaat entscheidet, für die Vorauswahl nur ein System zu wählen, das an der Infrastruktur angebracht ist, sind in den Fahrzeugen eingebaute Einrichtungen nicht mehr erforderlich.

Änderungsantrag 308 **Jörg Leichtfried**

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 11
Richtlinie 96/53/EG
Artikel 12 – Absatz 6

Vorschlag der Kommission

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-Normen EN 12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 sowie ISO 14906 definierte Schnittstelle.

¹³ DSRC: Dedicated Short Range

Geänderter Text

Gemäß Absatz 1 **sind neue Fahrzeuge der Klassen N2 und N3** mit integrierten Wiegesystemen (Gesamtgewicht und Achslast) **auszurüsten**, 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-Normen EN 12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 sowie ISO 14906 definierte Schnittstelle. **Die Informationen sind auch für den Fahrer zugänglich zu machen.**

¹³ DSRC: Dedicated Short Range

Begründung

Korrektur einer Änderung im Entwurf eines Berichts. „Systeme“ ist technologisch neutraler als „Einrichtungen“.

Änderungsantrag 309
Corien Wortmann-Kool

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 11
 Richtlinie 96/53/EG
 Artikel 12 – Absatz 6

Vorschlag der Kommission

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 DSRC¹³-Normen EN 12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 sowie ISO 14906 definierte Schnittstelle.***

Geänderter Text

Die Kommission untersucht und bereitet außerdem einen Bericht über die mögliche 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 ***Regulierung der Güterbeförderung*** zuständig ist. ***In diesem Bericht behandelt die Kommission insbesondere die folgenden Themen:***

- ***Bedingungen für die Bestimmung der gesetzlichen und außergesetzlichen Konformität,***
- ***Verringerung des Verwaltungsaufwands für Transportunternehmen,***
- ***Angleichung der Durchsetzungsverfahren und Interoperabilität der integrierten Wiegeausrüstung: Dies soll die ergänzenden technischen Spezifikationen,***

die die vollständige Interoperabilität der integrierten Wiegesysteme auf Unionsebene 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 empfangenen Daten austauschen können,

- Bedingungen für Verstöße durch Fehlfunktion,*
- interoperable Ausrüstung für Inspektoren zum Lesen und korrekten Interpretieren der von dem Gerät weitergegebenen Daten,*
- strenge Praxistests der Ausrüstung.*

Dem Bericht der Kommission können gegebenenfalls Vorschläge bezüglich im Fahrzeug installierter Wiegesensoren in neuen Lastkraftwägen beiliegen.

¹³ *DSRC: Dedicated Short-Range Communications*

Or. en

Begründung

Die Kommission prüft erst die Bedingungen und Verfahren für das Installieren integrierter Wiegesensoren, falls die Technologie, wenn sie von Mitgliedstaaten angewendet wird, genau und zuverlässig ist, da diese zu einer zusätzlichen Belastung der Transportunternehmen führen könnten. Andernfalls werden sie die entgegengesetzte Wirkung haben, indem sie konforme Fahrzeuge aufhalten.

Änderungsantrag 310
Anne E. Jensen

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 11
Richtlinie 96/53/EG
Artikel 12 – Absatz 6

Vorschlag der Kommission

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 DSRC¹³-Normen EN 12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 sowie ISO 14906 definierte Schnittstelle.

¹³ DSRC: Dedicated Short-Range Communications

Geänderter Text

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 Geräte müssen den einzelstaatlichen Vorschriften für Gewichte Rechnung tragen, die auf dem Gebiet gelten, auf dem die Daten vom Fahrzeug kommuniziert werden.*** Die Übermittlung erfolgt über die von den CEN DSRC¹³-Normen EN 12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 sowie ISO 14906 definierte Schnittstelle.

¹³ DSRC: Dedicated Short-Range Communications

Or. en

Begründung

Das System muss dem Fehlen einer einheitlichen Anwendung des zulässigen Höchstgewichts in der gesamten EU Rechnung tragen.

Änderungsantrag 311
Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 11
Richtlinie 96/53/EG
Artikel 12 – Absatz 7

Vorschlag der Kommission

Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 16 delegierte

Geänderter Text

entfällt

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.“

Or. pl

Begründung

Der aktuelle Umfang der delegierten Rechtsakte gemäß Art. 12 ist zu weit gefasst. Die Kommission behält sich u.a. das Recht vor, Folgendes festzulegen: die ergänzenden technischen Spezifikationen, die Verfahren der Vorauswahlkontrollen, die technischen Spezifikationen der für diese Vorauswahlkontrollen eingesetzten Geräte, die Anforderungen an die Genauigkeit und die Bedienungsanleitungen für diese Geräte. Die vorstehenden Bestimmungen könnten in Zukunft eine finanzielle Belastung für die Haushalte der Mitgliedstaaten darstellen.

**Änderungsantrag 312
Oldřich Vlasák**

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 11
Richtlinie 96/53/EC
Artikel 12 – Absatz 7

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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

entfällt

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.“

Or. cs

Begründung

Die vorgeschlagene Bevollmächtigung ist unbegründet weit gefasst. Sofern die automatischen Systeme gemäß vorgeschlagenem Artikel 12 Absatz 2 nicht durch die Mitgliedstaaten

zertifiziert werden müssen und sie nur zur Ermittlung eines Verdachts auf Begehung einer Ordnungswidrigkeit dienen, ist nicht klar, weshalb die Verfahrensweisen der Vorauswahlkontrollen sowie die Anforderungen an die Genauigkeit und die Regeln zur Verwendung der materiellen Mittel harmonisiert werden sollen.

Änderungsantrag 313
Peter van Dalen

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1- Absatz 1 – Nummer 11
Richtlinie 96/53/EG
Artikel 12 – Absatz 7

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 16 delegierte Rechtsakte in Bezug auf das Folgende zu erlassen:

entfällt

- 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.“

Or. nl

Änderungsantrag 314
Patricia van der Kammen

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1- Absatz 1 – Nummer 11
Richtlinie 96/53/EG
Artikel 12 – Absatz 7

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 16 delegierte Rechtsakte in Bezug auf das Folgende zu erlassen:

entfällt

- 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.“***

Or. nl

**Änderungsantrag 315
Corien Wortmann-Kool**

**Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 11
Richtlinie 96/53/EG
Artikel 12 – Absatz 7 – Spiegelstrich 1**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

***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;***

entfällt

Or. en

**Änderungsantrag 316
Silvia-Adriana Țicău**

**Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 - Nummer 11
Richtlinie 96/53/EG
Artikel 12 – Absatz 7 - Spiegelstrich 2**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

die Verfahren der in Absatz 2 genannten

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.“

Vorauswahlkontrollen, die technischen Spezifikationen der für diese Vorauswahlkontrollen eingesetzten Geräte, die Anforderungen an die Genauigkeit, **die Zulassung** 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.“

Or. ro

Änderungsantrag 317
Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 11
Richtlinie 96/53/EG
Artikel 12 – Absatz 7 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(7a) Die Regelung der einschlägigen Fragen erfolgt mithilfe von Durchführungsrechtsakten.

Or. pl

Begründung

Der aktuelle Umfang der delegierten Rechtsakte gemäß Art. 12 ist zu weit gefasst. Die Kommission behält sich u.a. das Recht vor, Folgendes festzulegen: die ergänzenden technischen Spezifikationen, die Verfahren der Vorauswahlkontrollen, die technischen Spezifikationen der für diese Vorauswahlkontrollen eingesetzten Geräte, die Anforderungen an die Genauigkeit und die Bedienungsanleitungen für diese Geräte. Die vorstehenden Bestimmungen könnten in Zukunft eine finanzielle Belastung für die Haushalte der Mitgliedstaaten darstellen.

Änderungsantrag 318
Oldřich Vlasák

**Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 12**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

12) [...]

entfällt

Or. cs

Begründung

Die vorgeschlagene Einteilung der Ordnungswidrigkeiten ist ziemlich detailliert und greift somit in die Kompetenz der Mitgliedstaaten ein, wirksame Sanktionen zu wählen.

**Änderungsantrag 319
Jacqueline Foster**

**Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 12**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

12) [...]

entfällt

Or. en

Begründung

Es sollte den Mitgliedstaaten überlassen bleiben, über ihre einzelstaatlichen Durchsetzungsmaßnahmen und zu erhebende Bußgelder zu entscheiden.

**Änderungsantrag 320
Phil Bennion**

**Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 12
Richtlinie 96/53/EG
Artikel 13 – Absatz 4**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Eine Überladung zwischen 10 und **20** %

Eine Überladung zwischen 10 und **15** %

des höchstzulässigen Gewichts gemäß Anhang I Nummern 2, 3, 4.1 und 4.3 gilt als schwerer Verstoß im Sinne dieser Richtlinie. Sie führt zu einer Geldstrafe und zur unmittelbaren Stilllegung des Fahrzeugs zwecks Entladung, bis das höchstzulässige Gewicht erreicht ist.

des höchstzulässigen Gewichts gemäß Anhang I Nummern 2, 3, 4.1 und 4.3 gilt als schwerer Verstoß im Sinne dieser Richtlinie. Sie führt zu einer Geldstrafe und zur unmittelbaren Stilllegung des Fahrzeugs zwecks Entladung, bis das höchstzulässige Gewicht erreicht ist.

Or. en

Änderungsantrag 321 **Markus Ferber**

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 12
Richtlinie 96/53/EG
Artikel 13 – Absatz 4

Vorschlag der Kommission

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. 1071/2009¹⁴ durchgeführt.**

¹⁴ *ABl. L 300 vom 14.11.2009, S. 51.*

Geänderter Text

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 **Sanktion.**

Or. de

Begründung

Da es sich bei Überladungen von mehr als 5% um eine Ordnungswidrigkeit handelt und nicht um eine Rechtsfolge eines Verstoßes gegen Straftatbestände, muss das Wort Geldstrafe durch Sanktion ersetzt werden. Des weiteren gilt die Verpflichtung eines gewerberechtigten Verfahrens zur Aberkennung der Zuverlässigkeit bereits aus der VO 1071/2009 unmittelbar.

Deswegen ist ein Verweis darauf überflüssig.

Änderungsantrag 322
Phil Bennion

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 12
Richtlinie 96/53/EG
Artikel 13 – Absatz 5

Vorschlag der Kommission

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. 1071/2009¹⁴ durchgeführt.

¹⁴ ABl. L300 vom 14.11.2009, S. 51.

Geänderter Text

Eine Überladung um mehr als **15** % 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. 1071/2009¹⁴ durchgeführt.

¹⁴ ABl. L300 vom 14.11.2009, S. 51.

Or. en

Änderungsantrag 323
Antonio Cancian, Carlo Fidanza

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 12
Richtlinie 96/53/EG
Artikel 13 – Absatz 6

Vorschlag der Kommission

Eine Überlänge **oder** eine Überbreite von

Geänderter Text

Eine Überlänge, **eine Überhöhe oder** eine

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.

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.

Or. it

Änderungsantrag 324
Franco Frigo, David-Maria Sassoli

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 12
Richtlinie 96/53/EG
Artikel 13 – Absatz 6

Vorschlag der Kommission

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.

Geänderter Text

Eine Überlänge, eine Überbreite *oder eine Überhöhe* 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.

Or. it

Änderungsantrag 325
Jörg Leichtfried

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 12
Richtlinie 96/53/EG
Artikel 13 – Absatz 7

Vorschlag der Kommission

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.

Geänderter Text

Eine Überlänge oder eine Überbreite zwischen **1 und 10** % 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 **für das Verkehrsunternehmen**. 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.

Or. de

Begründung

Bei der angeführten Überlänge bzw. Überbreite handelt es sich in der Regel um Konstruktionsmerkmale eines Fahrzeuges. Anders als beim Überladen eines Fahrzeuges, kann dies nicht vom Berufslenker beeinflusst werden. Der AÄ schafft Rechtssicherheit und stellt daher sicher, dass die Behörden nicht den Berufskraftfahrer, sondern das Verkehrsunternehmen bzw. den Zulassungsbesitzer zur Verantwortung ziehen.

Änderungsantrag 326
Jörg Leichtfried

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 12
Richtlinie 96/53/EG
Artikel 18 – Absatz 8

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

Eine Überlänge oder Überbreite der Ladung oder des Fahrzeugs von mehr als **10** % 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.

Richtlinie. Sie führt zu einer Geldstrafe **für das Verkehrsunternehmen** 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.

Or. de

Begründung

Bei der angeführten Überlänge bzw. Überbreite des Fahrzeugs handelt es sich in der Regel um Konstruktionsmerkmale, die vom Berufsfahrer nicht beeinflusst werden können. Der AÄ schafft Rechtssicherheit und stellt daher sicher, dass der Zulassungsbesitzer bzw. das Verkehrsunternehmen von den Behörden zur Verantwortung gezogen wird und nicht der Berufsfahrer.

Änderungsantrag 327 **Oldřich Vlasák**

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 12 a (neu)
Richtlinie 96/53/EC
Artikel 13

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

12 a) Artikel 13 erhält folgende Fassung:

Artikel 13

Die Mitgliedstaaten erlassen in Einklang mit den nationalen Verfassungsbestimmungen Vorschriften über die bei einem Verstoß gegen diese Verordnung zu verhängenden Sanktionen und treffen alle für die Anwendung dieser Sanktionen erforderlichen Maßnahmen. Diese Sanktionen müssen wirksam,

verhältnismäßig und abschreckend sein und dürfen nicht diskriminierend sein; sie müssen ferner den in der Richtlinie 2006/22/EG festgelegten Kategorien von Verstößen entsprechen.

Or. cs

Begründung

Die vorgeschlagene Einteilung der Ordnungswidrigkeiten ist ziemlich detailliert und greift somit in die Kompetenz der Mitgliedstaaten ein, wirksame Sanktionen zu wählen.

Änderungsantrag 328
Anne E. Jensen

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 13
Richtlinie 96/53/EG
Artikel 14

Vorschlag der Kommission

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.“

Geänderter Text

Bei der Beförderung von **Fracht, einschließlich Container, Wechsellaufbauten oder sonstige Lasten**, händigt der Spediteur dem Kraftverkehrsunternehmen, dem er die Beförderung eines Containers anvertraut, **vor dem Beladen** eine **schriftliche** Erklärung aus, in der das **Bruttogewicht der transportierten Last** angegeben ist. **Die Erklärung kann auch elektronisch eingereicht werden. Die Erklärung über das Bruttogewicht des Containers ist, unabhängig von ihrer Form, von einer durch den Spediteur ordnungsgemäß bevollmächtigten Person zu unterzeichnen.** Falls **die** Angabe **betreffend das Bruttogewicht der Last** fehlt oder falsch ist, haftet der Spediteur im Fall einer Überladung des Fahrzeugs in gleicher Weise wie das Verkehrsunternehmen. **Bei intermodalen Transportoperationen muss die Information betreffend das Bruttogewicht**

der verpackten intermodalen Ladeinheit einschließlich des Containers und/oder des Wechselaufbaus der nächsten Stelle übergeben werden, die die Verantwortung für die intermodale Ladeinheit übernimmt.

Or. en

Begründung

Die gemeinsame Verantwortung der Spediteure sollte nicht nur auf den Transport von Containern beschränkt werden, sondern den Transport aller Lasten einschließen.

Änderungsantrag 329
Markus Ferber

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 13
Richtlinie 96/53/EG
Artikel 14

Vorschlag der Kommission

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*.

Geänderter Text

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 *alle an der Beförderung beteiligten Transportzweige*.

Or. de

Änderungsantrag 330
Gesine Meissner

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 13

Vorschlag der Kommission

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.“

Geänderter Text

Bei der Beförderung von **Fracht, einschließlich Container, Wechselaufbauten oder sonstige Lasten**, händigt der Spediteur dem Kraftverkehrsunternehmen, dem er die Beförderung eines Containers anvertraut, eine **schriftliche** Erklärung aus, in der das **Bruttogewicht** des transportierten Containers angegeben ist. **Die Erklärung kann auch elektronisch eingereicht werden. Die Erklärung über das Bruttogewicht des Containers ist, unabhängig von ihrer Form, von einer durch den Spediteur ordnungsgemäß bevollmächtigten Person zu unterzeichnen.** Falls **die** Angabe **betreffend das Bruttogewicht der Last** fehlt oder falsch ist, haftet der Spediteur im Fall einer Überladung des Fahrzeugs in gleicher Weise wie das Verkehrsunternehmen. **Bei intermodalen Transportoperationen muss die Information betreffend das Bruttogewicht der verpackten intermodalen Ladeinheit einschließlich des Containers und/oder des Wechselaufbaus der nächsten Stelle übergeben werden, die die Verantwortung für die intermodale Ladeinheit übernimmt.**

Or. en

Begründung

Die gemeinsame Verantwortung der Spediteure sollte nicht nur auf den Transport von Containern beschränkt werden, sondern den Transport aller Lasten einschließen.

Änderungsantrag 331
Patricia van der Kammen

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1- Absatz 1 – Nummer 14
Richtlinie 96/53/EG
Artikel 15

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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.“

entfällt

Or. nl

Änderungsantrag 332
Jacqueline Foster

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 15
Richtlinie 96/53/EG
Artikel 16 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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.**

Die in Artikel 8 Absatz 4 **und** Artikel 9 Absatz 5 genannte Übertragung der Befugnis an die Kommission gilt ab dem [Datum des Inkrafttretens dieser Richtlinie] **für die maximale Dauer von fünf Jahren.**

Or. en

Begründung

Die Befugnis der Kommission zum Erlass delegierter Rechtsakte sollte nicht auf unbestimmte

Zeit gelten.

Änderungsantrag 333
Silvia-Adriana Țicău

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 - Nummer 15
Richtlinie 96/53/EG
Artikel 16 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

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.**

Geänderter Text

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] **für einen Zeitraum von sieben Jahren.**

Die Kommission erstellt spätestens neun Monate vor Ablauf des Zeitraums von sieben 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.

Or. ro

Änderungsantrag 334
Jacqueline Foster

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 15
Richtlinie 96/53/EG
Artikel 16 – Absatz 3

Vorschlag der Kommission

Die Befugnis gemäß Artikel 8 Absatz 4,

Geänderter Text

Die Befugnis gemäß Artikel 8 Absatz 4

Artikel 9 Absatz 5 **und Artikel 12 Absatz 7** 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.

und Artikel 9 Absatz 5 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.

Or. en

Änderungsantrag 335 **Jacqueline Foster**

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 15
Richtlinie 96/53/EG
Artikel 16 – Absatz 5

Vorschlag der Kommission

Ein gemäß Artikel 8 Absatz 4 und 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.“

Geänderter Text

Ein gemäß Artikel 8 Absatz 4 und Artikel 9 Absatz 5 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.“

Or. en

Änderungsantrag 336
Jörg Leichtfried

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 15 a (neu)
Richtlinie 96/53/EG
Artikel 16 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

**(15a) Es wird folgender Artikel 16a
eingefügt:**

Artikel 16a

**Spätestens bis [fünf Jahre ab dem Tag der
Veröffentlichung dieser Richtlinie]
übermittelt die Kommission dem
Europäischen Parlament und dem Rat
einen Bericht über die Umsetzung sowie
die Auswirkungen dieser Richtlinie,
insbesondere in Bezug auf die
Auswirkungen dieser Richtlinie auf die
Verlagerung auf alternative
Verkehrsträger.**

Or. en

Änderungsantrag 337
Bogusław Liberadzki

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 15 a (neu)
Richtlinie 96/53/EG
Artikel 16 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

**(15a) Es wird folgender Artikel 16a
eingefügt:**

Artikel 16a

**Die Kommission schließt bis 1.1.2016 eine
Überprüfung dieser Richtlinie ab und
übermittelt gegebenenfalls auf der
Grundlage einer solchen Überprüfung**

und deren Bewertung der Auswirkungen dem Europäischen Parlament und dem Rat bis 1.1.2017 einen Vorschlag zur Festlegung der in Artikel 9 Absatz 2 für alle neuen M2- und M3-Fahrzeuge geforderten Sicherheitsanforderungen.

Or. en

Änderungsantrag 338
Bogusław Liberadzki

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 16 – Buchstabe a a (neu)

Richtlinie 96/53/EG

Anhang I – Nummer 1.1 – Spiegelstrich 8 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

*aa) Folgender Buchstabe wird angefügt:
„beladene Fahrzeugtransporter: 20,75 m“*

Or. en

Änderungsantrag 339

Jim Higgins, Phil Prendergast, Gesine Meissner, Dominique Riquet, Alain Cadec, Petri Sarvamaa

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 16 – Buchstabe a a (neu)

Richtlinie 96/53/EG

Anhang I – Nummer 1.1 – Spiegelstrich 8 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

*aa) Folgender Buchstabe wird angefügt:
beladene Fahrzeugtransporter: 20,75 m*

Or. en

Begründung

Eine harmonisierte beladene Länge für spezialisierte Fahrzeugtransporter in der gesamten EU von mindestens 20,75 m bedeutet einen Unterschied von bis zu drei auf ein einziges Transportfahrzeug geladenen Fahrzeugen (von sechs auf neun), woraus sich eine erhöhte Kraftstoffeffizienz, ein geringerer Bedarf an Lastwägen für das gleiche Ladevolumen, geringere Kosten und weniger CO₂ je neues transportiertes Fahrzeug ergeben. Da diese Fahrzeuge bereits auf den meisten Staatsgebieten in der EU zugelassen sind, besteht kein zusätzliches Risiko hinsichtlich Verkehrssicherheit und Infrastrukturressourcen.

Änderungsantrag 340 **Peter van Dalen**

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 16 – Buchstabe a a (neu)
Richtlinie 96/53/EG
Anhang I – Nummer 1.1

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

***aa) Nummer 1.1, 18, 75, wird ersetzt
durch:
25, 25***

Or. nl

Änderungsantrag 341 **Jörg Leichtfried**

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 16 – Buchstabe b
Richtlinie 96/53/EG
Anhang I – Nummer 2.2.2

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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

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

Änderungsantrag 342
Carlo Fidanza, Antonio Cancian

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 16 – Buchstabe b
Richtlinie 96/53/EG
Anhang I – Nummer 2.2.2

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

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

Änderungsantrag 343
Markus Ferber

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 16 – Buchstabe b
Richtlinie 96/53/EG
Anhang I – Nummer 2.2.2

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

dreiachsiges Kraftfahrzeug mit zwei- oder dreiachsigem Sattelanhänger, das im intermodalen Verkehr eine oder mehrere intermodale Beförderungseinheit(en) **gemäß Artikel 2 der Richtlinie (z.B. Wechsellaufbauten, Container von bis zu 45 Fuß Länge)** befördert: 44 Tonnen

Änderungsantrag 344
Franco Frigo, David-Maria Sassoli

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 16 – Buchstabe b
Richtlinie 96/53/EG
Anhang I – Nummer 2.2.2

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

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

Or. it

Begründung

Eine zusätzliche Achse am Fahrzeug vorzusehen würde eine Erhöhung der Kosten, einen höheren Rollwiderstand und einen höheren Verbrauch mit einer entsprechenden Erhöhung der Emissionen bedeuten. Die Höchstlänge von 45 Fuß ist ausreichend.

Änderungsantrag 345
Silvia-Adriana Țicău

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 - Nummer 16 - Buchstabe b
Richtlinie 96/53/EG
Anhang I – Nummer 2.2.2

Vorschlag der Kommission

„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“

Geänderter Text

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

Or. ro

Änderungsantrag 346
Jim Higgins, Phil Prendergast, Gesine Meissner

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 16 – Buchstabe a b (neu)

Richtlinie 96/53/EG

Anhang I – Nummer 1.4

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(ab) Nummer 1.4 erhält folgende Fassung:

1.4 Abnehmbare Aufbauten und standardisierte Frachtstücke wie Container sind in den unter Nummer 1.1, 1.2, 1.3, 1.6, 1.7, 1.8 und 4.4 angegebenen Abmessungen enthalten. Aufgrund der Unteilbarkeit fertiger Fahrzeuge wie auf spezialisierte Transportfahrzeuge geladener neuer Autos können beladene Transportfahrzeuge die unter Nummer 1.1 angegebenen Abmessungen überschreiten, und zwar in dem durch die einzelstaatlichen Vorschriften und Infrastrukturbedingungen zugelassenen Maße, solange diese Fahrzeugtransporter in leerem Zustand den obengenannten Punkten vollständig entsprechen.

Or. en

Begründung

Die derzeitige „Grauzone“ in der Richtlinie 96/53/EG bezüglich der Unterscheidung zwischen beladener und unbeladener Länge für Fahrzeuge könnte beseitigt werden, indem klargestellt würde, dass Fahrzeugtransporter fertige Fahrzeuge wie zum Beispiel neue Autos bis zu ihrer optimalen Auslastung – in dem Maße, in dem dies die einzelstaatlichen Vorschriften und Infrastrukturbedingungen zulassen – laden dürfen, solange sie im leeren Zustand die derzeitige Höchstgrenze von 18,75 m nicht überschreiten. Diese Fahrzeuge können nicht von aerodynamischen Änderungen gemäß der neuen Richtlinie profitieren.

Änderungsantrag 347

Peter van Dalen

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 16 – Buchstabe b a (neu)

Richtlinie 96/53/EG
Anhang I – Nummer 2.2 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

**ba) Folgende Nummer 2.2a wird
eingefügt:**

- Ecocombis 60 t

Or. nl

Änderungsantrag 348
Philippe De Backer

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 16 – Buchstabe c
Richtlinie 96/53/EG
Anhang I – Nummer 2.3.1 – Spiegelstrich 2

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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

Or. en

Begründung

*Nummer 2.5 wird zur Einführung eines alle Fahrzeuge und Kraftomnibusse umfassenden
technologieneutraleren Ansatzes eingefügt.*

Änderungsantrag 349
Oldřich Vlasák

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 16 – Buchstabe c
Richtlinie 96/53/EC
Annex I – Ziffer 2.3.1 – Spiegelstrich 2

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

andere zweiachsige Kraftfahrzeuge mit andere zweiachsige Kraftfahrzeuge mit
Hybrid- oder Elektroantrieb als Hybrid- oder Elektroantrieb als

Kraftomnibusse: **19** Tonnen.

Kraftomnibusse: **18** Tonnen.

Or. cs

Begründung

Mit Rücksicht auf den künftigen unausweichlichen Ersatz fossiler Kraftstoffe durch alternative Kraftstoffe ist es nicht zweckdienlich, Ausnahmen von den höchstzulässigen Gewichten einzuführen. Eine Ausnahme für Fahrzeuge, die alternative Kraftstoffe verwenden, würde nämlich in letzter Konsequenz eine allgemeine Erhöhung des Fahrzeuggewichts mit allen negativen Folgen für den Zustand der Infrastruktur bedeuten.

Änderungsantrag 350
Hubert Pirker

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 16 – Buchstabe c
Richtlinie 96/53/EG
Anhang I – Nummer 2.3.1 – Spiegelstrich 3

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

zweiachsige Kraftomnibusse: **19** Tonnen

zweiachsige Kraftomnibusse: **19,5** Tonnen

Or. de

Begründung

Zusätzliche Ausrüstungen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, zur Erfüllung der Vorgaben zur Erleichterung des Zugangs für Personen mit eingeschränkter Mobilität sowie Vorrichtungen zur Erhöhung der Umweltverträglichkeit und des Fahrkomforts erfordern eine entsprechende Anpassung des zulässigen Höchstgewichts für zweiachsige Kraftomnibusse. Nur so kann sichergestellt werden, dass die Branche weiterhin qualitative Dienste anbieten und gleichzeitig die Kapazitäten von Bussen voll nutzen kann.

Änderungsantrag 351
Dieter-Lebrecht Koch

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 16 – Buchstabe c
Richtlinie 96/53/EG
Anhang I – Nummer 2.3.1 – Spiegelstrich 3

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

zweiachsige Kraftomnibusse: **19** Tonnen

zweiachsige Kraftomnibusse: **19,5** Tonnen

Änderungsantrag 352
Ismail Ertug

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 16 – Buchstabe c
Richtlinie 96/53/EG
Anhang I – Nummer 2.3.1 – Spiegelstrich 3

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

zweiachsige Kraftomnibusse: **19** Tonnen

zweiachsige Kraftomnibusse: **19,5** Tonnen

Begründung

Eine Anhebung des maximal zulässigen Gesamtgewichts von zweiachsigem Bussen auf 19,5 Tonnen ist angemessen, um den geltenden Fahrzeuganforderungen (Sicherheit, lärmreduzierende Bauteile, Umweltverträglichkeitsmaßnahmen) und einer damit verbundenen Zunahme des Leergewichts, Rechnung zu tragen.

Änderungsantrag 353
Markus Ferber

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 16 – Buchstabe c
Richtlinie 96/53/EG
Anhang I – Nummer 2.3.1 – Spiegelstrich 3

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

zweiachsige Kraftomnibusse: **19** Tonnen

zweiachsige Kraftomnibusse: **19,5** Tonnen

Begründung

Mit der stetigen Zunahme des Leergewichts von Kraftomnibussen infolge von technologischen Neuerungen muss das zulässige Gesamtgewicht für zweiachsige Busse auf 19,5 t angehoben werden, sodass die Fahrzeuge nicht in Leistung oder Passagierkapazität beeinträchtigt werden. Dies würde sonst den Effizienz- und Klimaschutzziele des Richtlinienvorschlags entgegenstehen.

Änderungsantrag 354
Corien Wortmann-Kool, Petri Sarvamaa

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 16 – Buchstabe c
Richtlinie 96/53/EG
Anhang I – Nummer 2.3.1 – Spiegelstrich 3

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

zweiachsige Kraftomnibusse: **19** Tonnen“

zweiachsige Kraftomnibusse:
19,5 Tonnen“

Or. en

Begründung

Die Bewertung der Auswirkungen der Europäischen Kommission ergab, dass sowohl unter Sicherheits- als auch unter Umweltgesichtspunkten ein Konsens darüber besteht, dass das zulässige Höchstgewicht zweiachsiger Reisebusse 19,5 Tonnen statt 19 Tonnen betragen sollte.

Änderungsantrag 355
Georges Bach

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 16 – Buchstabe c
Richtlinie 96/53/EG
Anhang I – Nummer 2.3.1 – Spiegelstrich 3

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

zweiachsige Kraftomnibusse: **19** Tonnen“

zweiachsige Kraftomnibusse: **20** Tonnen“

Or. en

Begründung

Das Höchstgewicht muss den neuesten technologischen Verbesserungen von Kraftomnibussen hinsichtlich Sicherheit, Umweltmaßnahmen und Zugänglichkeit für Menschen mit Behinderungen angepasst werden.

Änderungsantrag 356
Mathieu Grosch

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 16 – Buchstabe c
Richtlinie 96/53/EG
Anhang I – Nummer 2.3.1 – Spiegelstrich 3

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

zweiachsige Kraftomnibusse: **19** Tonnen“

zweiachsige Kraftomnibusse: **19,5**
Tonnen“

Or. en

Begründung

Das Höchstgewicht zweiachsiger Kraftomnibusse muss auf 19,5 Tonnen erhöht werden, um verschiedenen Größen wie zum Beispiel dem zunehmenden Gewicht der Reisenden und des Gepäcks, den technischen Verbesserungen (ökologischer, sicherer, Technologien für Menschen mit Behinderung usw.) Rechnung zu tragen.

Änderungsantrag 357
Thomas Ulmer

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 16 – Buchstabe c
Richtlinie 96/53/EG
Anhang I – Nummer 2.3.1 – Spiegelstrich 3

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

zweiachsige Kraftomnibusse: **19** Tonnen

zweiachsige Kraftomnibusse: **19,5** Tonnen

Or. de

Begründung

Mit der Einführung leistungsstärkerer Abgasregelungssysteme steigt auch das Gesamtgewicht des Fahrzeugs.

Änderungsantrag 358
Phil Bennion

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 16 – Buchstabe c a (neu)

Richtlinie 96/53/EG

Anhang I – Nummer 2.3.4 (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(ca) Folgende Nummer wird angefügt:

2.3.4 Kohlenstoffarme Technologien: Das höchstzulässige Gewicht entspricht den in den Nummern 2.3.1, 2.3.2 oder 2.3.3 gemachten Angaben zuzüglich des zusätzlichen Gewichts, das für die kohlenstoffarme Technologie erforderlich ist, von höchstens einer Tonne. Das zusätzliche Gewicht ist in den offiziellen Zulassungspapieren des Fahrzeugs des Mitgliedstaates, in dem das Fahrzeug zugelassen ist, anzugeben. Fehlen diese Angaben, finden die in den Nummern 2.3.1, 2.3.2 oder 2.3.3 gemachten Angaben Anwendung.“

Or. en

Änderungsantrag 359

Philippe De Backer

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 16 – Buchstabe c a (neu)

Richtlinie 96/53/EG

Anhang I – Nummer 2.5 (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(ca) Folgende Nummer wird angefügt:

2.5. Mit alternativen Kraftstoffen betriebene Fahrzeuge: Das höchstzulässige Gewicht entspricht den in Anhang I Nummern 2.3 und 2.4 gemachten Angaben zuzüglich des zusätzlichen Gewichts, das für das alternative Antriebssystem erforderlich ist, von höchstens einer Tonne. Das

zusätzliche Gewicht ist in den offiziellen Zulassungspapieren des Fahrzeugs des Mitgliedstaates, in dem das Fahrzeug zugelassen ist, anzugeben. Fehlen diese Angaben, finden die in den Nummern 2.3 und 2.4 gemachten Angaben Anwendung.“

Or. en

Begründung

Diese Änderung führt einen technologieneutraleren Ansatz ein. Alle mit alternativen Kraftstoffen betriebenen Fahrzeuge einschließlich Kraftomnibusse sollten einbezogen werden. Für diese sollte ein höheres Gewicht bis zu maximal einer Tonne zulässig sein. Diese zusätzlich zulässige Tonne sollte nicht nur auf zweiachsige Fahrzeuge beschränkt sein, da dies eine Beschränkung der Einführung kraftstoffeffizienter Innovationen auf Stadtgebiete oder deren Umkreis implizieren würde. Die Gesetzgebung sollte die Einführung von Innovationen nicht auf bestimmte Fahrzeugtypen beschränken.

Änderungsantrag 360 Mathieu Grosch, Dieter-Lebrecht Koch

**Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 16 – Buchstabe c a (neu)
Richtlinie 96/53/EG
Anhang I – Nummer 2.3.4 (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

***(ca) Folgende Nummer wird angefügt:
2.3.4 Mit alternativen Kraftstoffen betriebene Fahrzeuge: Das höchstzulässige Gewicht entspricht den in den Nummern 2.3.1, 2.3.2 oder 2.3.3 gemachten Angaben zuzüglich des zusätzlichen Gewichts, das für das alternative Antriebssystem erforderlich ist, von höchstens 1,5 Tonnen. Das zusätzliche Gewicht ist in den offiziellen Zulassungspapieren des Fahrzeugs des Mitgliedstaates, in dem das Fahrzeug zugelassen ist, anzugeben. Fehlen diese Angaben, finden die in den Nummern 2.3.1, 2.3.2 oder 2.3.3 gemachten***

Angaben Anwendung.“

Or. en

Begründung

Die Wahl einer alternativen Motortechnologie für mit alternativen Kraftstoffen betriebene Fahrzeuge sollte neutral sein. Eine Erhöhung des Höchstgewichts für diese Technologien auf 1,5 Tonnen ermöglicht es, die Wahlmöglichkeit zu respektieren.

Änderungsantrag 361

Markus Ferber

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 16 a (neu)

Richtlinie 96/53/EG

Anhang I – Nummer 1.1 – Spiegelstrich 3

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

**(16 a) Nummer 1.1 dritter Spiegelstrich
"Sattelkraftfahrzeug" erhält folgende
Fassung:**

-Sattelkraftfahrzeug 17,85 m

Or. de

Änderungsantrag 362

Jim Higgins, Jacqueline Foster, Phil Prendergast

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 16 a (neu)

Richtlinie 96/53/EG

Anhang I – Nummer 1.3

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

**(16a) Nummer 1.3 erhält folgende
Fassung: „Die maximale Höhe jedes
beliebigen Fahrzeugs wird vom
Mitgliedstaat nach dem
Subsidiaritätsprinzip festgelegt.
Mitgliedstaaten können bilateralen**

Vereinbarungen beitreten, aufgrund derer Fahrzeuge mit einer vereinbarten Höhe auf dem Gebiet des jeweils anderen Landes verkehren dürfen, sofern die Infrastruktur dies zulässt.“

Or. en

Begründung

Mitgliedstaaten, deren Infrastruktur für Fahrzeuge mit einer bestimmten Höhe ausgebaut ist, sollten durch die europäische Gesetzgebung nicht daran gehindert werden, sich an einem effizienten grenzüberschreitenden Handel zu beteiligen.

Änderungsantrag 363
Gesine Meissner

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 16 a (neu)
Richtlinie 96/53/EG
Anhang I – Nummer 1,1 – Spiegelstrich 3

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(16a) Nummer 1.1 Spiegelstrich 3 erhält folgende Fassung:

Sattelkraftfahrzeug: 17,85 m

Or. en

Begründung

Die Erhöhung der maximalen Länge eines Sattelkraftfahrzeugs um 1,35 m würde eine größere Anzahl an Kombinationen ermöglichen, was zur Förderung des intermodalen Transports beitragen könnte. Man könnte nicht nur einen 45-Fuß-Container, sondern auch einen 48-Fuß-Container oder zwei Wechsellaufbauten der Kategorie C 745 laden. Ein Sattelkraftfahrzeug mit einer Länge von 17,85 m läge immer noch unter der zulässigen Höchstlänge für Anhängerzüge, die 18,75 m beträgt.

Änderungsantrag 364
Markus Ferber

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 16 b (neu)
Richtlinie 96/53/EG
Anhang I – Nummer 1.6

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

**16 b) Nummer 1.6 erhält folgende
Fassung:**

**-Größter Abstand zwischen der Achse des
Sattelzapfens und der hinteren
Begrenzung des Sattelanhängers 13,35 m**

Or. de

Änderungsantrag 365
Carlo Fidanza

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 2 – Absatz 1 – Unterabsatz 1 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

**Artikel 1 – Absatz 7 tritt nicht vor dem
1. Januar 2025 in Kraft.**

Or. en