



EUROPÄISCHES PARLAMENT

2009 – 2014

Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr

24.7.2013

ARBEITSDOKUMENT

zu dem 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

Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr

Berichterstatter: Jörg Leichtfried

DT\944682DE.doc

PE516.725v01-00

DE

In Vielfalt geeint

DE

Bestehende Rechtsvorschriften

In 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 werden die Grenzwerte für die höchstzulässigen Abmessungen und Gewichte für in der Europäischen Union fahrende Fahrzeuge festgelegt und die Bedingungen ausgeführt, unter denen Abweichungen von diesen Grenzwerten genehmigt werden können.

Neuere Entwicklungen des Marktes und der Technologie werden darin jedoch nicht berücksichtigt.

Der Vorschlag der Kommission (COM(2013)0195)

Die Kommission will dafür sorgen, dass energieeffizientere, aerodynamischere Fahrzeuge auf den Markt kommen, ohne dass deren Ladevermögen dadurch beeinträchtigt wird, und schlägt daher vor, die Richtlinie des Rates Nr. 96/53/EG zu ändern, indem sie auf folgende Aspekte eingeht:

- Erhöhung des Gesamtgewichts eines Fahrzeugs, damit der Einsatz von Hybrid- und Elektromotoren, die im Allgemeinen schwerer sind, möglich wird; mit dieser Maßnahme wird auch das durchschnittliche Passagiergewicht in Kraftomnibussen berücksichtigt, das seit dem Inkrafttreten der Richtlinie Nr. 96/53/EG des Rates angestiegen ist;
- Erhöhung der Gesamtlänge eines Fahrzeugs, damit das Anbringen von aerodynamischeren Führerhäusern und/oder Luftleiteinrichtungen am hinteren Teil des Fahrzeugs möglich ist; mit dieser Maßnahme wird auch der Transport von 45-Fuß-Containern – die sich in anderen Verkehrsarten zum Standard entwickeln – möglich, wodurch die Integration des Straßentransports in intermodale Netzwerke verbessert wird;
- Einführung von Bestimmungen zu Kontrollen und Sanktionen, damit Inspektionen auf der Straße gezielter und effizienter werden und ein gemeinsamer Rahmen für Sanktionen geschaffen wird, der in allen Mitgliedstaaten gilt;
- ausdrückliche Genehmigung des grenzüberschreitenden Einsatzes von längeren Fahrzeugen für Fahrten, bei denen nur eine Grenze überquert wird, sofern gewisse Bedingungen erfüllt werden.

Zu erörternde Aspekte

1. Grenzüberschreitender Verkehr von längeren LKW (Artikel 4 Absatz 4 der Richtlinie Nr. 96/53/EG des Rates)

Es wird vorgeschlagen, es ausdrücklich zu legalisieren, den Einsatz längerer Fahrzeuge im grenzüberschreitenden Verkehr zu erlauben, wenn dieser in den betreffenden beiden

Mitgliedstaaten bereits erlaubt ist und wenn die Bedingungen für Ausnahmen gemäß Artikel 4 Absätze 3, 4 oder 5 der Richtlinie Nr. 96/53/EG erfüllt sind. Die Kommission argumentiert, dass diese Maßnahme keine maßgeblichen Auswirkungen auf den internationalen Wettbewerb hat, wenn der grenzüberschreitende Einsatz auf zwei Mitgliedstaaten beschränkt bleibt, in denen die vorhandene Infrastruktur und die Anforderungen der Straßenverkehrssicherheit dies zulassen. Darüber hinaus wird dem Vorschlag zufolge auf diese Weise 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, dafür zu sorgen, dass eine solche Vorgehensweise dem Binnenmarkt nicht zuwiderläuft.

Anmerkungen des Berichterstatters:

Die Kommission hat ursprünglich erklärt, dass sie Verfahren wegen des Verstoßes gegen die Richtlinie Nr. 96/53/EG gegen Mitgliedstaaten einleiten würde, wenn sich der grenzüberschreitende Einsatz längerer und schwererer LKW bestätigen würde. Die Kommission hat ihre Auslegung der Richtlinie in Bezug auf diesen Aspekt jedoch grundlegend geändert, nachdem sie von einer Reihe von Interessenträgern angesprochen wurde. Der Berichterstatter möchte in diesem Zusammenhang gern darauf hinweisen, dass Änderungen in Bezug darauf, was im grenzüberschreitenden Verkehr erlaubt ist, von den Mitgesetzgebern statt auf den Wunsch von Interessenträgern hin beschlossen werden sollten.

Der Berichterstatter möchte auch darauf hinweisen, dass einige nationale Parlamente und legislative Gremien (wie die beiden Kammern des österreichischen Parlaments und der deutsche Bundesrat) Bedenken gegen das Vorhaben geäußert haben, es ausdrücklich zu gestatten, dass „Gigaliner“ die Grenzen zwischen Mitgliedstaaten überqueren. Außerdem stimmt der Berichterstatter dem Argument, dass sich ein solcher Verkehr nicht auf den Wettbewerb innerhalb der Union auswirken würde, nicht zu. Er ist vielmehr der Ansicht, dass, wenn ein solcher grenzüberschreitender Verkehr zwischen einigen Mitgliedstaaten erlaubt und zwischen anderen verboten wird, dies nicht nur wirtschaftliche Nachteile für die Mitgliedstaaten bedeutet, die ihn verbieten, sondern dass diese auch von Herstellern, Spediteuren und Nachbarstaaten stark unter Druck gesetzt würden, ihre Rechtsvorschriften zu ändern. Das könnte wiederum dazu führen, dass Mitgliedstaaten gefährliche Kompromisse eingehen zwischen einerseits der Notwendigkeit, die wirtschaftlichen Interessen ihrer einheimischen Unternehmen zu schützen und andererseits der Notwendigkeit, Sicherheit und Umweltschutz zu gewährleisten.

Der Berichterstatter möchte gern darauf hinweisen, dass die Kommission keine Folgenabschätzung zum grenzüberschreitenden Verkehr von längeren und schwereren Fahrzeugen durchgeführt hat. In unabhängigen Studien wurde jedoch aufgezeigt, dass das Transportvolumen von Schienenfracht und kombiniertem Transport deutlich abnehmen würde, wenn Gigaliner grenzüberschreitend eingesetzt werden dürften.¹

¹ TIM Consult (2006): <http://www.uirr.com/en/media-centre/press-releases-and-position-papers/2006/mediacentre/17-study-on-longer-and-heavier-road-vehicles-gigaliner.html>
UIC (2008): <http://www.uirr.com/en/media-centre/leaflet-and-studies/mediacentre/63-the-effects-of-the-introduction-of-mega-trucks-in-europe.html>
Kessel & Partner/Fraunhofer (2012): <http://www.uirr.com/en/media-centre/press-releases-and-position-papers/2012/mediacentre/492-tangible-risks-of-lhvs-in-eu-wide-circulation.html>

Der Berichterstatter ist daher der Ansicht, dass es in Bezug auf eines der im Weißbuch der Kommission zur Verkehrspolitik¹ genannten Ziele, nämlich das Erreichen einer Verlagerung vom Straßen- zum Schienentransport in der Europäischen Union, kontraproduktiv wäre, wenn längere LKW frei zwischen verschiedenen Mitgliedstaaten verkehren dürften. Darüber hinaus könnten sich längere und schwerere LKW negativ auf die Straßenverkehrssicherheit auswirken und aufgrund ihres Gewichts und ihrer Abmessungen schwerere Unfälle verursachen.

Damit in der gesamten Europäischen Union gleiche Wettbewerbsbedingungen herrschen, die Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene gefördert wird und die Rechte der Mitgliedstaaten in Bezug auf Subsidiarität gewahrt werden, sollte es ausdrücklich untersagt werden, dass Gigaliner die Grenzen zwischen Mitgliedstaaten überqueren. Es sollte jedem Mitgliedstaat überlassen werden, ob er ihren Verkehr innerhalb seines jeweiligen Hoheitsgebiets diskriminierungsfrei zulässt. Da längere LKW auch wesentlich schwerer sind und daher zu einem schnelleren Verschleiß der Straßeninfrastruktur führen können, sollten für ihren Verkehr, wenn zutreffend, höhere Mautgebühren anfallen.

2. Verbesserung der aerodynamischen Leistung und Straßenverkehrssicherheit von Fahrzeugen (Artikel 8 und 9)

Die Kommission schlägt vor, dass Vorrichtungen, die die Aerodynamik verbessern, am hinteren Teil von Fahrzeugen oder Fahrzeugkombinationen angebracht werden dürfen (Artikel 8). Damit diese zusätzlichen Vorrichtungen der Straßenverkehrssicherheit entsprechen, sollten sie sicher befestigt werden, eine Tages- und Nachtkennzeichnung umfassen, die Gefahr für andere Fahrzeuge im Fall eines Aufpralls nicht erhöhen und die Umsturzgefahr durch Seitenwind nicht erhöhen.

Darüber hinaus wird es mit dem Vorschlag erlaubt, Änderungen an Führerhäusern vorzunehmen, um diese aerodynamischer zu gestalten, die Sichtbarkeit zu verbessern und die Fahrersicherheit und die Sicherheit schwächerer Verkehrsteilnehmer durch Eliminierung des toten Winkels zu verbessern (Artikel 9).

Anmerkungen des Berichtstatters:

Auch wenn der Berichterstatter die in Artikel 8 vorgeschlagenen Änderungen an der Aerodynamik von Fahrzeugen unterstützt und ihren wesentlichen Eigenschaften zustimmt, möchte er gern darauf hinweisen, dass es nach dem Anbringen von zusätzlichen Luftleiteinrichtungen oder anderen aerodynamischen Vorrichtungen an der Karosserie eines Fahrzeugs immer noch möglich sein sollte, dieses Fahrzeug als Teil eines kombinierten Transportvorgangs auf Schienen zu laden und zu transportieren. Der Gesetzgeber sollte sicherstellen, dass kombinierter Transport durch aerodynamische Verbesserungen am LKW weder verhindert noch erschwert wird.

Der Berichterstatter ist enttäuscht, dass der Aspekt der Höhe von Fahrzeugen im Vorschlag

¹ COM(2011)0144

überhaupt keine Berücksichtigung findet. Er bedauert außerdem zutiefst, dass kaum wissenschaftliche Studien in Bezug auf die Auswirkungen der vorgeschlagenen aerodynamischen Anpassungen durchgeführt wurden. Er möchte ebenfalls betonen, dass kombinierter Transport ein viel größeres Potential zur Verringerung von CO₂-Emissionen hat als die aerodynamischere Gestaltung von LKW hat.

Nicht zuletzt möchte der Berichterstatter darauf hinweisen, dass die EU-Rechtsvorschriften zur Typengenehmigung bereits Regeln zu aerodynamischer Ausstattung im Verhältnis zu den Fahrzeugabmessungen enthalten. In der Verordnung (EU) Nr. 1230/2012 der Kommission sind Ausnahmen für aerodynamische Verbesserungen vorgesehen, die am hinteren Teil von Fahrzeugen angebracht sind (500 mm gegenüber übergangsweise 2 000 mm, wie im Vorschlag zur Änderung der Richtlinie 96/53/EG vorgeschlagen) und Vorkerfungen, die an den Seiten von Fahrzeugen angebracht sind. Es muss klargestellt werden, ob tatsächlich eine neue Richtlinie benötigt wird, die sich auf den gleichen Aspekt bezieht. Wenn ja, müssen die beiden Rechtsvorschriften übereinstimmen.

In Bezug auf Straßenverkehrssicherheit begrüßt der Berichterstatter die Tatsache, dass mit dem Vorschlag die Manövrierfähigkeit von Fahrzeugen und die Sichtbarkeit und Sicherheit der Fahrer verbessert werden sollen (Artikel 9) und würde diese Bestimmungen gern stärken, indem die Änderungen am Führerhausdesign verbindlich statt optional werden. Schätzungen zufolge könnten durch eine Änderung des Führerhausdesigns 300 bis 500 Leben jährlich gerettet werden; das entspricht einer Senkung der Anzahl der Todesfälle bei Unfällen, an denen LKW beteiligt sind, um 10 % (im Vergleich zur derzeitigen Situation). Die Straßenverkehrssicherheit ist seit langem eine Schlüsselpriorität für das Europäische Parlament, wie in seiner Entschließung vom 27. September 2011 zur europäischen Straßenverkehrssicherheit 2011–2020 bekräftigt wird¹. Der Berichterstatter ist der Ansicht, dass die Änderungen am Führerhausdesign unbedingt verbindlich vorgeschrieben werden müssen, was im Einklang mit den vom Parlament festgelegten Prioritäten auf dem Gebiet der Straßenverkehrssicherheit steht. Für diese Maßnahmen wäre keine bahnbrechende Technologie erforderlich, da die benötigte Technologie bekannt ist und mit dem entsprechenden politischen Willen bald eingeführt werden könnte. Es könnte ein Übergangszeitraum in Erwägung gezogen werden, um Herstellern mehr Zeit zu geben, die neuen Designspezifikationen zu erfüllen.

3. Vorauswahl und gezielte Kontrolle (Artikel 12)

Es wird vorgeschlagen, dass die Mitgliedstaaten ein System für die Vorauswahl und gezielte Kontrolle von in Betrieb befindlichen Fahrzeugen oder Fahrzeugkombinationen einrichten, damit die Inspektionen gezielter und effizienter stattfinden. Durch diese Vorauswahl sollen die Fahrzeuge bestimmt werden, die mutmaßlich einen Verstoß begangen haben und daher manuell kontrolliert werden sollten. Dem Vorschlag zufolge kann dies entweder durch die Platzierung von automatischen Systemen an der Infrastruktur (Artikel 12 Absatz 2) oder durch das Anbringen von integrierten Wiegesystemen (Artikel 12 Absatz 6) erfolgen.

Anmerkungen des Berichterstatters:

¹ ABl. C 56 E vom 26.2.2013, S. 54.

Der Berichterstatter stimmt dem Ziel zu, ein Vorauswahlssystem einzurichten, das zu gezielteren und effizienteren Prüfungen führen und den Aufwand sowohl für regelgerechte Spediteure als auch für die Prüfbehörden verringern könnte.

Um gleiche Wettbewerbsbedingungen innerhalb der Union sicherzustellen und die Verantwortung für die Einhaltung der Sicherheitsvorschriften von den Prüfbehörden auf Spediteure und Versender zu übertragen, setzt sich der Berichterstatter dafür ein, dass Fahrzeuge verbindlich mit integrierten Wiegesystemen ausgestattet werden.

Der Schwerpunkt des Vorschlags liegt auf Gewichtsprüfungen (Überladung), aber auch eine Kontrolle der Abmessungen (Breite, Länge und Höhe) ist wichtig. Schließlich ist es fraglich, ob zulässige Abweichungen (z. B. weniger als 5 % für Gewicht und weniger als 2 % für Länge und Breite) von den festgelegten Abmessungen im Vorschlag festgelegt werden sollten, um Verstöße zu identifizieren. Der Berichterstatter würde es bevorzugen, wenn für solche Grenzwerte ein harmonisierter Ansatz gewählt wird und nicht jeder Mitgliedstaat selbst entscheiden darf, ob er Sanktionen für solche Verstöße verhängt.

4. Delegierte Rechtsakte (Artikel 16)

In dem Vorschlag ist vorgesehen, dass der Kommission die Befugnis übertragen wird, die Anforderungen an aerodynamische Luftleiteinrichtungen am hinteren Teil der Fahrzeuge (Artikel 8 Absatz 4), das Design neuer Motorfahrzeuge (Artikel 9 Absatz 5), technische Spezifikationen zur Gewährleistung der vollständigen Interoperabilität integrierter Wiegesysteme und die Leitlinien zu den Verfahren zur Kontrolle des Gewichts von Fahrzeugen während der Fahrt (Artikel 12 Absatz 7) festzulegen.

Anmerkungen des Berichterstatters:

Zwar ist ein gewisses Maß an Flexibilität erforderlich, um sicherzustellen, dass die Rechtsvorschriften mit der technologischen Entwicklung Schritt halten können, aber dennoch sollte sorgfältig geprüft werden, ob die vorgeschlagene Übertragung von Befugnissen an die Kommission in allen Bereichen erforderlich ist. Letztendlich ist für legislative Texte der Gesetzgeber verantwortlich. Das Ausmaß der vorgeschlagenen Befugnisübertragung scheint unangemessen weitreichend zu sein, und das Parlament sollte sich das Recht vorbehalten, wichtige Elemente der Rechtsvorschriften mittels des ordentlichen Gesetzgebungsverfahrens zu ändern.