



EUROPÄISCHES PARLAMENT

2009 - 2014

Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr

2013/0105(COD)

16.10.2013

*****I**

ENTWURF EINES BERICHTS

über den 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

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

Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr

Berichterstatter: Jörg Leichtfried

Erklärung der benutzten Zeichen

- * Verfahren der Konsultation
- *** Verfahren der Zustimmung
- ***I Ordentliches Gesetzgebungsverfahren (erste Lesung)
- ***II Ordentliches Gesetzgebungsverfahren (zweite Lesung)
- ***III Ordentliches Gesetzgebungsverfahren (dritte Lesung)

(Die Angabe des Verfahrens beruht auf der im Rahmen des Entwurfs eines Rechtsakts vorgeschlagenen Rechtsgrundlage.)

Änderungsanträge zu einem Entwurf eines Gesetzgebungsakts

Änderungsanträge des Parlaments in Spaltenform

Streichungen werden durch ***Fett- und Kursivdruck*** in der linken Spalte gekennzeichnet. Textänderungen werden durch ***Fett- und Kursivdruck*** in beiden Spalten gekennzeichnet. Neuer Text wird durch ***Fett- und Kursivdruck*** in der rechten Spalte gekennzeichnet.

Aus der ersten und der zweiten Zeile des Kopftextes zu jedem der Änderungsanträge ist der betroffene Abschnitt des zu prüfenden Entwurfs eines Rechtsakts ersichtlich. Wenn sich ein Änderungsantrag auf einen bestehenden Rechtsakt bezieht, der durch den Entwurf eines Rechtsakts geändert werden soll, umfasst der Kopftext auch eine dritte und vierte Zeile, in der der bestehende Rechtsakt bzw. die von der Änderung betroffene Bestimmung des bestehenden Rechtsakts angegeben werden.

Änderungsanträge des Parlaments in Form eines konsolidierten Textes

Neue Textteile sind durch ***Fett- und Kursivdruck*** gekennzeichnet. Auf Textteile, die entfallen, wird mit dem Symbol **■** hingewiesen oder diese Textteile erscheinen durchgestrichen. Textänderungen werden gekennzeichnet, indem der neue Text in ***Fett- und Kursivdruck*** steht und der bisherige Text gelöscht oder durchgestrichen wird.

Rein technische Änderungen, die von den Dienststellen im Hinblick auf die Erstellung des endgültigen Textes vorgenommen werden, werden allerdings nicht gekennzeichnet.

INHALT

	Seite
ENTWURF EINER LEGISLATIVEN ENTSCHEIDUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS	5

ENTWURF EINER LEGISLATIVEN ENTSCHEIDUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS

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 (COM(2013)0280 – C7-0136/2013 – 2013/0150(COD))

(Ordentliches Gesetzgebungsverfahren: erste Lesung)

Das Europäische Parlament,

- in Kenntnis des Vorschlags der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat (COM(2013)0195),
 - gestützt auf Artikel 294 Absatz 2 und Artikel 91 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union, auf deren Grundlage ihm der Vorschlag der Kommission unterbreitet wurde (C7-0102/2013),
 - gestützt auf Artikel 294 Absatz 3 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union,
 - in Kenntnis der Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses vom 11. Juli 2013¹,
 - nach Anhörung des Ausschusses der Regionen,
 - gestützt auf Artikel 55 seiner Geschäftsordnung,
 - in Kenntnis des Berichts des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr (A7-0000/2013),
1. legt den folgenden Standpunkt in erster Lesung fest;
 2. fordert die Kommission auf, es erneut zu befassen, falls sie beabsichtigt, ihren Vorschlag entscheidend zu ändern oder durch einen anderen Text zu ersetzen;
 3. beauftragt seinen Präsidenten, den Standpunkt des Parlaments dem Rat und der Kommission sowie den nationalen Parlamenten zu übermitteln.

Änderungsantrag 1

Vorschlag für eine Richtlinie
Erwägung 2

¹ ABl. C ... /Noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht.

Vorschlag der Kommission

(2) In diesem Zusammenhang sieht das Weißbuch die Anpassung der Richtlinie 96/53/EG des Rates vom 25. Juli 1996 zur Festlegung der höchstzulässigen Abmessungen für bestimmte Straßenfahrzeuge im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr in der Gemeinschaft sowie zur Festlegung der höchstzulässigen Gewichte im grenzüberschreitenden Verkehr vor, um den Energieverbrauch und die Treibhausgasemissionen zu senken, um die Rechtsvorschriften an die technische Entwicklung und die neuen Markterfordernisse anzupassen und um den **intermodalen** Verkehr zu erleichtern.

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 **kombinierten** Verkehr zu erleichtern.

Or. en

Änderungsantrag 2

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. **Die Kompatibilität der aerodynamischen Luftleiteinrichtungen mit dem**

Änderungsantrag 3

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 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

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. ***Die neue Form der Führerhäuser sollte deshalb nach einer angemessenen Übergangszeit verbindlich werden.*** 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

Änderungsantrag 4

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 6 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(6a) In dem Weißbuch wird festgelegt, dass 30 % des Straßengüterverkehrs über 300 km bis 2030 auf andere Verkehrsträger wie Eisenbahn- oder Schiffsverkehr verlagert werden sollten, mehr als 50 % bis 2050, was durch effiziente und umweltfreundliche Güterverkehrskorridore erleichtert wird. Um dieses Ziel zu erreichen, gilt es auch eine angemessene Infrastruktur zu entwickeln. Das Europäische Parlament genehmigte dieses Ziel in seiner Entschließung vom 15. Dezember 2011 über den Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem¹.

¹ ABl. C 168 E vom 14.6.2013, S. 72.

Änderungsantrag 5

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 7

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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

(7) Um im grenzüberschreitenden Verkehr einen fairen Wettbewerb zu gewährleisten, sind gemeinsame Normen

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.**

für die Abmessungen der Fahrzeuge für grenzüberschreitende Verkehrstätigkeiten erforderlich. Jegliche Abweichungen von den gemeinsamen Normen sollten eine Ausnahme darstellen und sich auf innerstaatliche Verkehrstätigkeiten beschränken. 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. Die Rechte der Mitgliedstaaten, die in den Rechtsakten betreffend den Beitritt zur Europäischen Union verankert sind, sollten respektiert werden.**

Or. en

Änderungsantrag 6

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

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.

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. ***Der Grundsatz der technologischen Neutralität sollte erhalten bleiben.***

Or. en

Änderungsantrag 7

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

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

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, der auf der Straße erfolgt, ***an jedem Ende*** höchstens ***150 km*** ausmacht.

Or. en

Änderungsantrag 8

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 ***kombinierten*** 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 ***kombinierten*** Verkehr 40-Fuß-Container befördern, mit 44 Tonnen fahren dürfen, auch auf solche auszudehnen, die 45-Fuß-Container befördern.

Or. en

Änderungsantrag 9

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 **sollten solche** 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.

Or. en

Änderungsantrag 10

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Nummer 1

Richtlinie 96/53/EG

Artikel 2 – Absatz 1 – Spiegelstrich 13

Vorschlag der Kommission

– „**Fahrzeug mit Hybridantrieb**“ ein
**Fahrzeug im Sinne der
Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen
Parlaments und des Rates vom**

Geänderter Text

entfällt

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;

¹⁰ ABl. L 263 vom 9.10.2007, S. 1.

Or. en

Begründung

Zur Gewährleistung der technologischen Neutralität wurde der weiter gefasste Begriff „mit alternativen Kraftstoffen betriebenes Fahrzeug“ anstelle des Begriffs „Fahrzeug mit Hybridantrieb“ eingeführt, da dieser als zu eng gefasst erschien.

Änderungsantrag 11

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Nummer 1

Richtlinie 96/53/EG

Artikel 2 – Absatz 1 – Spiegelstrich 14

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

– „Elektrofahrzeug“ ein Fahrzeug im Sinne der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. September 2007 zur Schaffung eines Rahmens für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge¹¹, das mit einem oder mehreren elektrischen Fahrmotor(en), der/die nicht ständig an das Elektrizitätsnetz angeschlossen ist/sind,

entfällt

ausgestattet ist;

¹¹ *ABl. L 263 vom 9.10.2007, S. 1.*

Or. en

Begründung

Bereits in der weiter gefassten Begriffsbestimmung „mit alternativen Kraftstoffen betriebenes Fahrzeug“ enthalten.

Änderungsantrag 12

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Nummer 1

Richtlinie 96/53/EG

Artikel 2 – Absatz 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,

- Biokraftstoffe gemäß der Definition in der Richtlinie 2009/28/EG des Europäischen Parlaments und des Rates¹,

- synthetische Kraftstoffe,

- konventionelles Erdgas, einschließlich Biomethan, gasförmig (komprimiertes Erdgas – CNG) und flüssig (Flüssigerdgas – LNG),

- Flüssiggas (LPG), und

- Abwärme;

¹ *Richtlinie 2009/28/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 zur Förderung der Nutzung von*

Energie aus erneuerbaren Quellen und zur Änderung und anschließenden Aufhebung der Richtlinien 2001/77/EG und 2003/30/EG (ABl. L 140 vom 5.6.2009, S. 16).

Or. en

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. Dazu könnte die Definition herangezogen werden, die in dem Richtlinienvorschlag COM(2013)0012 betreffend die Infrastruktur für alternative Kraftstoffe verwendet wird.

Änderungsantrag 13

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Nummer 1

Richtlinie 96/53/EG

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

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

– „mit alternativen Kraftstoffen betriebenes Fahrzeug“, ein Fahrzeug, das vollständig oder teilweise durch alternative Kraftstoffe betrieben wird;

Or. en

Begründung

Die Begriffsbestimmung „mit alternativen Kraftstoffen betriebenes Fahrzeug“ soll der technologischen Neutralität Rechnung tragen.

Änderungsantrag 14

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Nummer 1

Richtlinie 96/53/EG

Artikel 2 – Absatz 1 – Spiegelstrich 15

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

– „intermodale **Beförderungseinheit**“ eine

– „intermodale **Ladeinheit**“ eine Einheit,

Einheit, die unter folgende Kategorien eingeordnet werden kann: Container, Wechselaufbau, Sattelanhänger;“

die unter folgende Kategorien eingeordnet werden kann: Container, Wechselaufbau, Sattelanhänger;“

Or. en

Begründung

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

Änderungsantrag 15

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Nummer 1

Richtlinie 96/53/EG

Artikel 2 – Absatz 1 – Spiegelstrich 12 c (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

Die bestehende Begriffsbestimmung „kombinierter Verkehr“ im Sinne der Richtlinie 1992/106 sollte im ganzen Text anstelle des neu eingeführten Begriffs „intermodaler Verkehr“ verwendet werden.

Änderungsantrag 16

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 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, zu verbieten.“

Or. en

Begründung

Präzisierung der derzeitigen Vorschriften, die die Genehmigung des grenzüberschreitenden Einsatzes von Fahrzeugen mit modularem Konzept nicht vorsahen. Der grenzüberschreitende Verkehr längerer Lastkraftwagen könnte für die im Weißbuch angeführten politischen Hauptziele zu Veränderungen führen. Es ist daher notwendig, zunächst eine umfassende Folgenabschätzung eines derartigen grenzüberschreitenden Verkehrs einschließlich der Auswirkungen auf die Verlagerung des Verkehrs, die Sicherheit, soziale Bedingungen und Arbeitsbedingungen, KMU, Logistik, Luftverschmutzung, Lärm usw. vorzunehmen.

Änderungsantrag 17

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Nummer 2 – Buchstabe a

Richtlinie 96/53/EG
Artikel 4 – Absatz 1 – Buchstaben a und b

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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

Or. en

Änderungsantrag 18

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

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

Änderungsantrag 19

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

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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

– in Bezug auf die
Straßenverkehrssicherheit und die
Sicherheit des **kombinierten** Verkehrs

Or. en

Änderungsantrag 20

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Nummer 6

Richtlinie 96/53/EG

Artikel 8 – Absatz 2 – Spiegelstrich 2 – Ziffer iv a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

**(iva) die Vorrichtung darf die in Anhang I
Nummer 1.1 festgelegte Länge nicht um
mehr als 500 mm überschreiten;**

Or. en

Begründung

Um eine Regulierungssicherheit zu gewährleisten, sollte man sich auf die Vereinbarungen im Rahmen der Verordnung der Kommission Nr. 1230/2012 stützen (500 mm), die erst kürzlich in Kraft getreten ist.

Änderungsantrag 21

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Nummer 6

Richtlinie 96/53/EG

Artikel 8 – Absatz 2 – Spiegelstrich 3 – Ziffer (ii)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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

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

Änderungsantrag 22

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Nummer 6

Richtlinie 95/53/EG

Artikel 8 – Absatz 2 – Spiegelstrich 3 – Unterabsatz 2

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 oder Fahrzeugkombinationen nicht erhöht.

Änderungsantrag 23

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Nummer 6

Richtlinie 96/53/EG

Artikel 8 – Absatz 3

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

3. Vor ihrem Inverkehrbringen werden die aerodynamischen Zusatzeinrichtungen und deren Anbringung an den Fahrzeugen von den Mitgliedstaaten **gemäß der Richtlinie 2007/46/EG** zugelassen; **die Mitgliedstaaten** 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.

Begründung

Erklärung, dass keine neuen bzw. zusätzlichen Zertifizierungsverfahren erforderlich sein werden, sondern dass dies im Rahmen der bestehenden Verfahren zur Typgenehmigung (2007/46/EG) vorgenommen werden kann.

Änderungsantrag 24

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Nummer 6

Richtlinie 96/53/EG

Artikel 8 – Absatz 4

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

4. Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 16 delegierte Rechtsakte zu erlassen, um die in Absatz 2 genannten Anforderungen zu ergänzen. Darin werden technische Merkmale, Mindestleistungsniveaus, Auslegungsvorgaben und Verfahren zur Ausstellung der in Absatz 3 genannten Prüfbescheinigung festgelegt. ***Bei der Ausübung dieser Befugnis hat die Kommission Kohärenz in Bezug auf die Rechtsakte der Union zur Typgenehmigung sicherzustellen.***

Or. en

Änderungsantrag 25

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Nummer 6

Richtlinie 96/53/EG

Artikel 8 – Absatz 5

Vorschlag der Kommission

5. Bis zur Verabschiedung der delegierten Rechtsakte dürfen Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen, die am hinteren Teil mit aerodynamischen Luftleiteinrichtungen ausgerüstet sind, die den in Absatz 2 aufgeführten

Geänderter Text

entfällt

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

Da die Beschränkung von 500 mm in Artikel 8 Absatz 2 bereits eingeführt wurde, bedarf es keiner Übergangsmaßnahmen.

Änderungsantrag 26

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Nummer 7

Richtlinie 95/53/EG

Artikel 9 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

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

Or. en

Änderungsantrag 27

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Nummer 7

Richtlinie 95/53/EG

Artikel 9 – Absatz 2 – Unterabsatz 1 - Spiegelstrich 2 – Einleitung

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

– Erhöhung der Straßenverkehrssicherheit und der Sicherheit des **kombinierten** Verkehrs, insbesondere damit die Form des Vorderteils des Führerhauses

Or. en

Begründung

Der Begriff „Sicherheit“ scheint nicht angemessen zu sein, da er sich üblicherweise auf den Schutz vor Kriminalität wie Diebstahl, Terrorismus usw. bezieht. Es ist nicht ersichtlich, wie Änderungen des Führerhausdesigns den Güterverkehr in dieser Hinsicht sicherer machen.

Änderungsantrag 28

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Nummer 7

Richtlinie 95/53/EG

Artikel 9 – Absatz 2 – Unterabsatz 1 – Spiegelstrich 2 – Ziffer i

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

(i) 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 Führerhauses;**

Or. en

Begründung

Der Vorschlag beinhaltet keine ausreichend klaren Angaben darüber, was genau getan werden muss, um die Sicherheit des Führerhauses zu verbessern, insbesondere in Bezug auf die Sicherheit der Fußgänger. Die Rechtsvorschrift sollte klare Leitlinien beinhalten. Die Sachverständigenarbeitsgruppe sollte die Kommission bei der Vorbereitung der Umsetzung

dieser Leitlinien unterstützen.

Änderungsantrag 29

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Nummer 7

Richtlinie 95/53/EG

Artikel 9 – Absatz 2 – Unterabsatz 1 – Spiegelstrich 2 – Ziffer ii

Vorschlag der Kommission

(ii) die Schäden bei einem Aufprall verringert,

Geänderter Text

(ii) die Schäden bei einem Aufprall **mit anderen Fahrzeugen** verringert **und die Aufnahmekapazität der Aufprallenergie der Führerhäuser durch die Ausstattung mit einem Crashmanagement-System zur Aufnahme der Aufprallenergie verbessert;**

Or. en

Begründung

Der Vorschlag beinhaltet keine ausreichend klaren Angaben darüber, was genau getan werden muss, um die Sicherheit des Führerhauses zu verbessern, insbesondere in Bezug auf die Sicherheit der Fußgänger. Die Rechtsvorschrift sollte klare Leitlinien beinhalten. Die Sachverständigenarbeitsgruppe sollte die Kommission bei der Vorbereitung der Umsetzung dieser Leitlinien unterstützen.

Änderungsantrag 30

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Nummer 7

Richtlinie 95/53/EG

Artikel 9 – Absatz 2 – Unterabsatz 1 – Spiegelstrich 2 – Ziffer ii a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(iia) die Fußgängersicherheit durch die Anpassung der Auslegung der Front verbessert, um die Gefahr des Überfahrens bei Zusammenstößen mit schwächeren Straßenverkehrsteilnehmern zu minimieren,

Or. en

Begründung

Der Vorschlag beinhaltet keine ausreichend klaren Angaben darüber, was genau getan werden muss, um die Sicherheit des Führerhauses zu verbessern, insbesondere in Bezug auf die Sicherheit der Fußgänger. Die Rechtsvorschrift sollte klare Leitlinien beinhalten. Die Sachverständigenarbeitsgruppe sollte die Kommission bei der Vorbereitung der Umsetzung dieser Leitlinien unterstützen.

Änderungsantrag 31

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Nummer 7

Richtlinie 95/53/EG

Artikel 9 – Absatz 2 – Unterabsatz 1 - Spiegelstrich 3

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

– Manövrierfähigkeit der Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen auf den Infrastrukturen, ohne Einschränkungen hinsichtlich der Verwendung der Fahrzeuge *im kombinierten Verkehr*,

Or. en

Änderungsantrag 32

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Nummer 7

Richtlinie 95/53/EG

Artikel 9 – Absatz 3

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

3. Vor ihrem Inverkehrbringen werden die aerodynamischen Eigenschaften *und die Sicherheit* neuer Kraftfahrzeugauslegungen von den Mitgliedstaaten *gemäß der Richtlinie 2007/46/EG* 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.

Or. en

Begründung

Erklärung, dass keine neuen bzw. zusätzlichen Zertifizierungsverfahren erforderlich sein werden, sondern dass dies im Rahmen der bestehenden Verfahren zur Typgenehmigung (2007/46/EG) vorgenommen werden kann.

Änderungsantrag 33

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Nummer 7

Richtlinie 96/53/EG

Artikel 9 – Absatz 3 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

3a. Bei neuen Fahrzeugen der Klassen N2 und N3 sind Zugmaschinen-Führerhäuser einzusetzen, die ab [sieben Jahre nach dem Inkrafttreten der Richtlinie] die in Artikel 9 Absatz 2 genannten Sicherheitsanforderungen erfüllen müssen.

Or. en

Begründung

Der Vorschlag der Kommission stellt Sicherheit mit Aerodynamik in Zusammenhang und wird somit die Sicherheitsverbesserungen auf Fernverkehrslastkraftwagen beschränken, die kaum in städtische Gebiete fahren. Da 66 % der tödlichen Unfälle mit Fußgängern und 55 % der tödlichen Unfälle mit Radfahrern innerhalb von Städten passieren, ist es jedoch wichtig, die Sicherheit aller Lastkraftwagen zu verbessern. Dies kann nur durch die Vorschrift der Sicherheitsverbesserungen für alle Lastkraftwagen erreicht werden, einschließlich der Lastkraftwagen, die in städtischen Gebieten verkehren. Ein Übergangszeitraum von sieben Jahren wird der Industrie genügend Zeit geben, um sich an die Änderungen der Rechtsvorschriften anzupassen.

Änderungsantrag 34

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Nummer 9

Richtlinie 95/53/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 2.3.4** angegebenen Höchstwerten.

Or. en

Änderungsantrag 35

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Nummer 9

Richtlinie 95/53/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 alternativen Kraftstoffen betriebene Fahrzeuge müssen die in Anhang I Nummer 3 angegebenen Höchstwerte (höchstzulässige Achslast) einhalten.

Or. en

Änderungsantrag 36

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Nummer 10

Richtlinie 95/53/EG

Artikel 11 – Absatz 1

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,

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,

falls der über die Straße erfolgende Transport des Containers oder Wechselaufbaus Teil eines *intermodalen* Beförderungsvorgangs ist.

falls der über die Straße erfolgende Transport des Containers oder Wechselaufbaus Teil eines *kombinierten* Beförderungsvorgangs *nach Artikel 2* ist.

Or. en

Änderungsantrag 37

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Nummer 10

Richtlinie 95/53/EG

Artikel 11 – Absatz 2

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

Begründung

Die bestehende Begriffsbestimmung „kombinierter Verkehr“ im Sinne der Richtlinie 1992/106 sollte im ganzen Text anstelle des neu eingeführten Begriffs „intermodaler Verkehr“ verwendet werden. Die Begriffsbestimmung legt die Grenzen für den Straßentransport fest, und diese Entfernung scheint ausreichend, um eine Industrie- und Gewerbestätte mit einem Güterbahnhof oder einem Binnenhafen zu verbinden. Tiefseehäfen sollten eher mit nachhaltigen Verkehrsträgern verbunden werden als mit dem Straßengüterfernverkehr.

Änderungsantrag 38

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Nummer 11

Richtlinie 95/53/EG

Artikel 12 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

2. Nach Ablauf einer Frist von **fünf** 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 **haben** mit in den Fahrzeugen integrierten Systemen im Sinne von Absatz 6 **zu** 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.

Änderungsantrag 39

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Nummer 11

Richtlinie 95/53/EG

Artikel 12 – Absatz 6

Vorschlag der Kommission

6. Gemäß Absatz 1 **fördern die Mitgliedstaaten die Ausrüstung von Fahrzeugen und Fahrzeugkombinationen** mit integrierten Wiegesystemen (Gesamtgewicht und Achslast), mit denen jederzeit die Wägungsdaten von einem in Fahrt befindlichen Fahrzeug an eine Stelle weitergegeben werden können, die am Straßenrand Kontrollen durchführt oder für die Vorschriften zur Güterbeförderung zuständig ist. Die Übermittlung erfolgt über die von den CEN DSRC¹³-Normen EN 12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 sowie ISO 14906 definierte Schnittstelle.

¹³ DSRC: Dedicated Short Range Communications (Mikrowellen-Nahbereichskommunikation)

Geänderter Text

6. 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 DSRC¹³-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 Communications (Mikrowellen-Nahbereichskommunikation)

Or. en

Begründung

Der am Fahrzeug angebrachte Gewichtssensor scheint das wirksamste Instrument zu sein, um Überladungen zu vermeiden und sollte deshalb Pflicht werden. Eingebaute Weigh-in-Motion-Systeme auf der Fahrbahn sind weniger effektiv, da deren Position bekannt werden kann und sie so vermieden werden können. Ferner ermöglichen es fahrzeugseitige Geräte dem Fahrer, zu überprüfen, ob das Fahrzeug die Rechtsvorschriften erfüllt.

Änderungsantrag 40

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Nummer 12

Richtlinie 96/53/EG

Artikel 13 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

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

Or. en

Begründung

Bei einem 40-Tonnen-Fahrzeug würde eine Überladung von 5 % einem Gewicht von 2 Tonnen entsprechen, was eine deutliche Überladung darstellt. Der Berichterstatter ist der Ansicht, dass der zulässige Prozentsatz gesenkt werden sollte und schlägt deshalb einen Prozentsatz von 2 % als höchstzulässiges Gewicht vor.

Änderungsantrag 41

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Nummer 12

Richtlinie 96/53/EG

Artikel 13 – Absatz 3

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

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

Or. en

Änderungsantrag 42

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Nummer 12

Richtlinie 96/53/EG

Artikel 13 – Absatz 6

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

6. Eine Überlänge oder eine Überbreite von weniger als **1 %** 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. en

Begründung

Die Außenabmessungen von Lastkraftwagen werden bis auf den Millimeter geplant, so dass das Fahrzeug in der Regel nicht von den Abmessungen abweicht. Werden die Abmessungen des Lastkraftwagens durch die Ladung überschritten, ist eine Sondergenehmigung einzuholen. Zulässige Abweichungen sollten somit gegen Null tendieren, in jedem Fall jedoch so gering wie möglich sein.

Änderungsantrag 43

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Nummer 12

Richtlinie 96/53/EG

Artikel 13 – Absatz 7

Vorschlag der Kommission

7. Eine Überlänge oder eine Überbreite zwischen **2 und 20 %** gegenüber den in Anhang I Nummer 1 angegebenen höchstzulässigen Abmessungen, unabhängig davon, ob es sich um die Ladung oder das Fahrzeug selbst handelt, führt zu einer Geldstrafe. Die Kontrollbehörden legen das Fahrzeug bis zur Entladung – wenn die Überlänge oder

Geänderter Text

7. 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. 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;

Überbreite durch die Ladung verursacht wird – oder bis zur Einholung einer Sondergenehmigung durch das Verkehrsunternehmen gemäß Artikel 4 Absatz 3 still.

Or. en

Begründung

Die Außenabmessungen von Lastkraftwagen werden bis auf den Millimeter geplant, so dass das Fahrzeug in der Regel nicht von den Abmessungen abweicht. Werden die Abmessungen des Lastkraftwagens durch die Ladung überschritten, ist eine Sondergenehmigung einzuholen. Zulässige Abweichungen sollten somit gegen Null tendieren, in jedem Fall jedoch so gering wie möglich sein.

Änderungsantrag 44

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Nummer 12

Richtlinie 95/53/EG

Artikel 13 – Absatz 8

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

8. 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.

Or. en

Begründung

Die Außenabmessungen von Lastkraftwagen werden bis auf den Millimeter geplant, so dass das Fahrzeug in der Regel nicht von den Abmessungen abweicht. Werden die Abmessungen des Lastkraftwagens durch die Ladung überschritten, ist eine Sondergenehmigung einzuholen. Zulässige Abweichungen sollten somit gegen Null tendieren, in jedem Fall jedoch so gering wie möglich sein.

Änderungsantrag 45

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Nummer 13

Richtlinie 95/53/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, **vor dem Beladen 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 des Containers** fehlt oder falsch ist, haftet der Spediteur im Fall einer Überladung des Fahrzeugs in gleicher Weise wie das Verkehrsunternehmen.

Bei kombinierten Verkehrstätigkeiten sind die Angaben zum Bruttogewicht eines beladenen Containers an den, der den Container als nächstes in seine Obhut nimmt, weiterzugeben.

Or. en

Begründung

Am 20. September 2013 beschloss der IMO-Unterausschuss für gefährliche Ladungen, feste Ladungen und Container (DSC) eine Überarbeitung des SOLAS-Abkommens, um die Überprüfung der Bruttomasse der Container vor der Verladung an Bord eines Schiffes vorzuschreiben. Zur Entwicklung eines einheitlichen Ansatzes für alle Verkehrsarten und zur Vermeidung möglicherweise widersprüchlicher Bestimmungen sollten die Entwicklungen in Zusammenhang mit der IMO bei der Änderung dieser Richtlinie berücksichtigt werden.

Änderungsantrag 46

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Nummer 15

Richtlinie 96/53/EG

Artikel 16 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

2. Die in Artikel 8 Absatz 4, Artikel 9 Absatz 5 und Artikel 12 Absatz 7 genannte Übertragung der Befugnis an die Kommission gilt ab dem [Datum des Inkrafttretens der Richtlinie] **für einen Zeitraum von fünf Jahren. Die Kommission erstellt spätestens neun Monate vor Ablauf des Zeitraums von fünf Jahren einen Bericht über die Befugnisübertragung. Die Befugnisübertragung verlängert sich stillschweigend um Zeiträume gleicher Länge, es sei denn, das Europäische Parlament oder der Rat widerspricht einer solchen Verlängerung spätestens drei Monate vor Ablauf des jeweiligen Zeitraums.**

Or. en

Änderungsantrag 47

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 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

Änderungsantrag 48

Vorschlag für eine Richtlinie

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

Richtlinie 96/53/EG

Anhang I – Nummer 2.3.4 (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(ca) Folgender Buchstabe 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 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

Begründung

Alternative Antriebssysteme sollten unabhängig von der eingesetzten Technologie gleich behandelt werden. Das Gewicht der verschiedenen Antriebssystemtypen variiert jedoch je nach eingesetzter Technologie. Gilt für alle alternativen Antriebssystemtypen dieselbe Gewichtsbeschränkung, können Fahrzeugkombinationen mit leichteren Antriebssystemen zusätzliches Gewicht laden. Situationen, in denen einem alternativen Antriebssystemtypen gegenüber anderen Antriebssystemen ein Wettbewerbsvorteil eingeräumt wird, sind daher zu vermeiden.

