



A9-0047/2024

21.2.2024

*****I**

BERICHT

über den Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 96/53/EG des Rates zur Festlegung der höchstzulässigen Abmessungen für bestimmte Straßenfahrzeuge im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr in der Gemeinschaft sowie zur Festlegung der höchstzulässigen Gewichte im grenzüberschreitenden Verkehr
(COM(2023)0445 – C9-0306/2023 – 2023/0265(COD))

Ausschuss für Verkehr und Tourismus

Berichterstatlerin: Isabel García Muñoz

Erklärung der benutzten Zeichen

- * Anhörungsverfahren
- *** Zustimmungsverfahren
- ***I Ordentliches Gesetzgebungsverfahren (erste Lesung)
- ***II Ordentliches Gesetzgebungsverfahren (zweite Lesung)
- ***III Ordentliches Gesetzgebungsverfahren (dritte Lesung)

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

Änderungsanträge zu einem Entwurf eines Rechtsakts

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 eine 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
BEGRÜNDUNG.....	58
ANLAGE: EINRICHTUNGEN ODER PERSONEN, VON DENEN DIE BERICHTERSTATTERIN BEITRÄGE ERHALTEN HAT	62
VERFAHREN DES FEDERFÜHRENDEN AUSSCHUSSES	64
NAMENTLICHE SCHLUSSABSTIMMUNG IM FEDERFÜHRENDEN AUSSCHUSS....	65

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 des Rates zur Festlegung der höchstzulässigen Abmessungen für bestimmte Straßenfahrzeuge im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr in der Gemeinschaft sowie zur Festlegung der höchstzulässigen Gewichte im grenzüberschreitenden Verkehr (COM(2023)0445 – C9-0306/2023 – 2023/0265(COD))

(Ordentliches Gesetzgebungsverfahren: erste Lesung)

Das Europäische Parlament,

- unter Hinweis auf den Vorschlag der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat (COM(2023)0445),
 - gestützt auf Artikel 294 Absatz 2 und Artikel 91 Absatz 1 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union, auf deren Grundlage ihm der Vorschlag der Kommission unterbreitet wurde (C9-0306/2023),
 - gestützt auf Artikel 294 Absatz 3 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union,
 - unter Hinweis auf die Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses vom [...] ¹,
 - nach Anhörung des Ausschusses der Regionen,
 - gestützt auf Artikel 59 seiner Geschäftsordnung,
 - unter Hinweis auf den Bericht des Ausschusses für Verkehr und Tourismus (A9-0047/2024),
1. legt den folgenden Standpunkt in erster Lesung fest;
 2. fordert die Kommission auf, es erneut zu befassen, falls sie ihren Vorschlag ersetzt, entscheidend ändert oder beabsichtigt, ihn entscheidend zu ändern;
 3. beauftragt seine Präsidentin, den Standpunkt des Parlaments dem Rat und der Kommission sowie den nationalen Parlamenten zu übermitteln.

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

Änderungsantrag 1

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 4

Vorschlag der Kommission

(4) Um diese Ziele zu erreichen, sollte ein ausgewogenes Verhältnis zwischen wirtschaftlicher Effizienz, ökologischer Nachhaltigkeit, Schutz der Straßenverkehrsinfrastruktur und Aspekten der Straßenverkehrssicherheit gefunden werden.

Geänderter Text

(4) Um diese Ziele zu erreichen, sollte ein ausgewogenes Verhältnis zwischen wirtschaftlicher Effizienz, ökologischer Nachhaltigkeit, Schutz der Straßenverkehrsinfrastruktur und Aspekten der Straßenverkehrssicherheit gefunden werden. ***Damit ferner die Kohärenz der Rechtsvorschriften und die Rechtssicherheit gewährleistet sind, sollte diese Richtlinie so weit wie möglich an die Verordnung über CO₂-Emissionsnormen für neue schwere Nutzfahrzeuge und die Richtlinie über den kombinierten Verkehr angeglichen werden.***

Änderungsantrag 2

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 6 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(6a) Mit dieser Richtlinie soll die Wettbewerbsfähigkeit des Straßenverkehrssektors verbessert werden, indem ein kosteneffizienterer und nachhaltigerer Straßenverkehr sowie Intermodalität gefördert werden. Auch wenn die neuen Bestimmungen zu einer Verringerung der gefahrenen Fahrzeugkilometer führen, wird davon ausgegangen, dass der akute Mangel an Fahrern in der Union fortbestehen wird. Um diesem Mangel zu begegnen, ist es von grundlegender Bedeutung, die Arbeitsbedingungen für die Fahrer von schweren Nutzfahrzeugen zu verbessern. Der Mangel an hochwertigen Parkplätzen für Lastkraftwagen in der Union trägt zur

Verschlechterung der Arbeitsbedingungen der Lastkraftwagenfahrer bei, was insbesondere ein Problem bei Fernfahrten ist.

Um diese Situation anzugehen und die Attraktivität des Sektors zu erhöhen, sollten die vergrößerten Abmessungen, die für den Einbau emissionsfreier Technologien in die Fahrzeuge erforderlich sind, nicht auf Kosten von ausreichendem Platz im Innenraum gehen, und sie sollten den Komfort der Fahrer erhöhen. Wenn möglich, sollten Konzepte geprüft und gefördert werden, die zusätzlichen Platz in den Fahrerinnen ermöglichen, damit Sanitäreinrichtungen an Bord eingebaut werden können.

Änderungsantrag 3

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 7

Vorschlag der Kommission

(7) Um ein gemeinsames Verständnis und eine einheitliche Umsetzung der Bestimmungen dieser Richtlinie im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr zu gewährleisten, muss klargestellt werden, dass **die nationalen** Ausnahmen von bestimmten höchstzulässigen Gewichten und Abmessungen für bestimmte Arten von **Fahrzeugen im innerstaatlichen Verkehr nicht automatisch für im grenzüberschreitenden Verkehr eingesetzte Fahrzeuge gelten.**

Geänderter Text

(7) Um ein gemeinsames Verständnis und eine einheitliche Umsetzung der Bestimmungen dieser Richtlinie im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr zu gewährleisten, muss klargestellt werden, dass **es derzeit spezifische** Ausnahmen von bestimmten höchstzulässigen Gewichten und Abmessungen für bestimmte Arten von **Spezialfahrzeugen, die Beförderungen durchführen, gibt, die häufig auf bilateralen Vereinbarungen zwischen angrenzenden Mitgliedstaaten beruhen, und die so lange beibehalten werden sollten, wie sie den internationalen Wettbewerb nicht beeinträchtigen.**

Änderungsantrag 4

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 8

Vorschlag der Kommission

(8) Die Beförderung unteilbarer Ladungen ist ein wichtiges Marktsegment, das mit den strategischen Bereichen erneuerbare Energien, Ingenieurbauten und Infrastruktur, Erdöl und Erdgas, Schwerindustrie und Stromerzeugung verbunden ist. Auch wenn der Wert der bestehenden europäischen Leitlinien für vorbildliche Verfahren für Sondertransporte, die von den Mitgliedstaaten benannte Sachverständige angenommen hatten, anerkannt wird, wurden bei der Vereinfachung und Harmonisierung der Vorschriften und Verfahren zur Erlangung von Genehmigungen für die Beförderung unteilbarer Ladungen nur sehr geringe Fortschritte erzielt. Unbeschadet des Rechts der Mitgliedstaaten, die notwendigen Bedingungen für die sichere Beförderung unteilbarer Ladungen in ihrem Hoheitsgebiet festzulegen, sollten die Mitgliedstaaten zusammenarbeiten, um diese Anforderungen so weit wie möglich zu harmonisieren, damit eine Vielzahl unterschiedlicher Bedingungen, die demselben Zweck dienen, vermieden wird. Die Mitgliedstaaten sollten auch dafür sorgen, dass die nationalen Anforderungen verhältnismäßig und nichtdiskriminierend sind, wobei sie davon absehen sollten, ungerechtfertigte Anforderungen wie die Beherrschung der Landessprache des betreffenden Mitgliedstaats zu stellen. Um den Verwaltungsaufwand für die Unternehmen zu verringern und einen effizienten, fairen und sicheren Betrieb zu gewährleisten, ist es von entscheidender Bedeutung, ein transparentes, harmonisiertes und benutzerfreundliches System für die Erteilung von Genehmigungen einzurichten.

Geänderter Text

(8) Die Beförderung unteilbarer Ladungen ist ein wichtiges Marktsegment, das mit den strategischen Bereichen erneuerbare Energien, Ingenieurbauten und Infrastruktur, Erdöl und Erdgas, Schwerindustrie und Stromerzeugung verbunden ist. Auch wenn der Wert der bestehenden europäischen Leitlinien für vorbildliche Verfahren für Sondertransporte, die von den Mitgliedstaaten benannte Sachverständige angenommen hatten, anerkannt wird, wurden bei der Vereinfachung und Harmonisierung der Vorschriften und Verfahren zur Erlangung von Genehmigungen für die Beförderung unteilbarer Ladungen nur sehr geringe Fortschritte erzielt. Unbeschadet des Rechts der Mitgliedstaaten, die notwendigen Bedingungen für die sichere Beförderung unteilbarer Ladungen in ihrem Hoheitsgebiet festzulegen, sollten die Mitgliedstaaten zusammenarbeiten, um diese Anforderungen so weit wie möglich zu harmonisieren, damit eine Vielzahl unterschiedlicher Bedingungen, die demselben Zweck dienen, vermieden wird. Die Mitgliedstaaten sollten auch dafür sorgen, dass die nationalen Anforderungen verhältnismäßig und nichtdiskriminierend sind, wobei sie davon absehen sollten, ungerechtfertigte Anforderungen wie die Beherrschung der Landessprache des betreffenden Mitgliedstaats zu stellen. Um den Verwaltungsaufwand für die Unternehmen zu verringern und einen effizienten, fairen und sicheren Betrieb zu gewährleisten, ist es von entscheidender Bedeutung, ein transparentes, harmonisiertes und benutzerfreundliches System für die Erteilung von Genehmigungen einzurichten, ***das in allen Sprachen der EU zur Verfügung steht und über elektronische***

Kommunikationsmedien leicht zugänglich ist. Diese Genehmigungen sollten in elektronischem Format ausgestellt werden und auf dem Dokument über die europäische Sonderregistrierung von Lastkraftwagen und Anhängern (Special European Registration of Trucks and Trailers, SERT) beruhen, mit dem die Harmonisierung technischer Fahrzeuginformationen, z. B. die Registrierung von Anhängern oder modularen Anhängern, angestrebt wird. Die Kraftverkehrsunternehmer sollten die Möglichkeit haben, unter Verwendung eines solchen elektronischen Dokuments unteilbare Ladungen zu befördern.

Änderungsantrag 5

Vorschlag für eine Richtlinie

Erwägung 9

Vorschlag der Kommission

(9) Als interessante Lösung haben sich Europäische Modulare Systeme (EMS) erwiesen, die umfassend genutzt und erprobt wurden und die Wirtschaftlichkeit und Energieeffizienz des Verkehrs verbessert und gleichzeitig die Straßenverkehrssicherheit und den Schutz der Infrastruktur gewährleistet haben, da sie auf geeignete Teile des Straßennetzes beschränkt sind. Angesichts der nationalen Besonderheiten, der unterschiedlichen wirtschaftlichen Interessen, des unterschiedlichen Beförderungsbedarfs und der unterschiedlichen Verkehrsinfrastrukturkapazitäten sind die Mitgliedstaaten am besten in der Lage, den Einsatz von EMS in ihrem Hoheitsgebiet zu bewerten und zu genehmigen. Gleichzeitig ist es zur Ausweitung der positiven sozioökonomischen und ökologischen Auswirkungen der Nutzung von EMS von entscheidender Bedeutung, dass unnötige Hindernisse für deren Einsatz im grenzüberschreitenden Verkehr

Geänderter Text

(9) Als interessante Lösung haben sich Europäische Modulare Systeme (EMS) erwiesen, die umfassend genutzt und erprobt wurden und die Wirtschaftlichkeit und Energieeffizienz des Verkehrs verbessert und gleichzeitig die Straßenverkehrssicherheit und den Schutz der Infrastruktur gewährleistet haben, da sie auf geeignete Teile des Straßennetzes beschränkt sind. Angesichts der nationalen Besonderheiten, der unterschiedlichen wirtschaftlichen Interessen, des unterschiedlichen Beförderungsbedarfs und der unterschiedlichen Verkehrsinfrastrukturkapazitäten sind die Mitgliedstaaten am besten in der Lage, den Einsatz von EMS in ihrem Hoheitsgebiet zu bewerten und zu genehmigen. ***Vor der Genehmigung von EMS sollten die Mitgliedstaaten für neue Strecken eine Abschätzung der möglichen Auswirkungen von EMS auf die Straßenverkehrssicherheit, die Infrastruktur, die Zusammenarbeit***

zwischen benachbarten Mitgliedstaaten, die den Betrieb solcher Fahrzeugkombinationen in ihrem Hoheitsgebiet zulassen, beseitigt werden, ohne die Anzahl der überquerten Grenzen zu beschränken, sofern die höchstzulässigen Gewichte und Abmessungen für EMS, die von den Mitgliedstaaten in ihrem jeweiligen Hoheitsgebiet festgelegt wurden, eingehalten werden. Damit soll sichergestellt werden, dass im grenzüberschreitenden Betrieb genutzte EMS die in den betreffenden Mitgliedstaaten für EMS geltenden gemeinsamen niedrigsten Grenzwerte für Gewichte und Abmessungen einhalten. Im Interesse von Betriebssicherheit, Transparenz und Rechtsklarheit sollten gemeinsame Bedingungen für den Verkehr von EMS im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr, **einschließlich klarer** Angaben zu den Gewichten und Abmessungen von EMS **und** den Teilen des Straßennetzes, die mit den Spezifikationen für solche Fahrzeuge kompatibel sind, **sowie für die Überwachung** der Auswirkungen der Nutzung von EMS auf die Straßenverkehrssicherheit, die Straßeninfrastruktur und das Zusammenwirken der Verkehrsträger **hat**, sowie der Umweltauswirkungen der Europäischen Modularen Systeme auf das Verkehrssystem, einschließlich der Auswirkungen auf die Aufteilung der jeweiligen Verkehrsträger **festgelegt werden**.

zwischen Verkehrsträgern, die Verkehrsverlagerung und die Umwelt durchführen. Gleichzeitig ist es zur Ausweitung der positiven sozioökonomischen und ökologischen Auswirkungen der Nutzung von EMS von entscheidender Bedeutung, dass unnötige Hindernisse für deren Einsatz im grenzüberschreitenden Verkehr zwischen benachbarten Mitgliedstaaten, die den Betrieb solcher Fahrzeugkombinationen in ihrem Hoheitsgebiet zulassen, beseitigt werden, ohne die Anzahl der überquerten Grenzen zu beschränken, sofern die höchstzulässigen Gewichte und Abmessungen für EMS, die von den Mitgliedstaaten in ihrem jeweiligen Hoheitsgebiet festgelegt wurden, eingehalten werden. Damit soll sichergestellt werden, dass im grenzüberschreitenden Betrieb genutzte EMS die in den betreffenden Mitgliedstaaten für EMS geltenden gemeinsamen niedrigsten Grenzwerte für Gewichte und Abmessungen einhalten. Im Interesse von Betriebssicherheit, Transparenz und Rechtsklarheit sollten gemeinsame Bedingungen für den Verkehr von EMS im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr **festgelegt werden. Diese Bedingungen sollten unter anderem sicherstellen, dass EMS auf Straßen verkehren, auf denen die Sicherheit ungeschützter Verkehrsteilnehmer gewährleistet ist. Die Mitgliedstaaten sollten klare** Angaben zu den Gewichten und Abmessungen von EMS **bereitstellen, die auf** den Teilen des Straßennetzes **verkehren**, die mit den Spezifikationen für solche Fahrzeuge kompatibel sind. **Die Mitgliedstaaten sollten ein Überwachungssystem zur Bewertung** der Auswirkungen der Nutzung von EMS auf die Straßenverkehrssicherheit, die Straßeninfrastruktur und das Zusammenwirken der Verkehrsträger sowie der Umweltauswirkungen der Europäischen Modularen Systeme auf das

Verkehrssystem, einschließlich der Auswirkungen auf die Aufteilung der jeweiligen Verkehrsträger, *einrichten*. *Durch die klare Begriffsbestimmung für „Europäisches Modulares System“ in dieser Richtlinie wird sichergestellt, dass Europäische Modulare Systeme aus standardmäßigen Fahrzeugeinheiten bestehen, damit die Kompatibilität mit anderen Verkehrsträgern, insbesondere Schiene, sichergestellt ist. Um den Übergang zur emissionsfreien Mobilität wirksam voranzutreiben, sollten EMS im grenzüberschreitenden Verkehr aus emissionsfreien Fahrzeugen oder Fahrzeugkombinationen bestehen, sobald dies technisch und betrieblich möglich ist.*

Änderungsantrag 6

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 9 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(9a) Um maximale Straßenverkehrssicherheit und angemessene Arbeitsbedingungen sicherzustellen, müssen die Fahrer von EMS angemessen geschult sein und über die erforderlichen Qualifikationen für den Umgang mit schwereren und längeren Fahrzeugen und Fahrzeugkombinationen verfügen. Die Mitgliedstaaten sollten die Möglichkeit haben, Mindestanforderungen oder ein Zertifizierungssystem für Fahrer von EMS festzulegen. Damit gleiche Wettbewerbsbedingungen und so die Gleichbehandlung und Nichtdiskriminierung von Fahrern und Betreibern von EMS sichergestellt werden, sollten die Mitgliedstaaten dafür sorgen, dass diese Zertifizierungen in den betreffenden Mitgliedstaaten gegenseitig anerkannt werden.

Änderungsantrag 7

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 10 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(10a) Im Rahmen der neuen harmonisierten Vorschriften für EMS im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr in den Mitgliedstaaten, in denen EMS verkehren dürfen, sollte auch die Erhebung von Daten über die Straßenverkehrssicherheit in diesen Mitgliedstaaten, einschließlich des Anteils der Verkehrstoten und Verletzten bei Zusammenstößen, vorgesehen sein. Angesichts der Tatsache, dass fast ein Drittel der tödlichen Zusammenstöße mit schweren Nutzfahrzeugen auf ungeschützte Verkehrsteilnehmer entfällt, sollten die Mitgliedstaaten dafür sorgen, dass EMS sich nicht nachteilig auf die Straßenverkehrssicherheit auswirken, insbesondere auf die Sicherheit ungeschützter Verkehrsteilnehmer, z. B. Fußgänger und Fahrradfahrer sowie Motorradfahrer und Personen mit Behinderungen oder eingeschränkter Mobilität und eingeschränktem Orientierungssinn.

Änderungsantrag 8

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 11

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(11) Die Beförderung unteilbarer Ladungen mit Fahrzeugen oder Fahrzeugkombinationen, die die höchstzulässigen Gewichte oder Abmessungen überschreiten, und die Verwendung von EMS erfordern angesichts der hierfür notwendigen zusätzlichen Sicherheitsmerkmale und

(11) Die Beförderung unteilbarer Ladungen mit Fahrzeugen oder Fahrzeugkombinationen, die die höchstzulässigen Gewichte oder Abmessungen überschreiten, und die Verwendung von EMS erfordern angesichts der hierfür notwendigen zusätzlichen Sicherheitsmerkmale und

geeigneten Infrastruktur, dass Aspekten wie Transparenz der relevanten Informationen, Rechtssicherheit und Harmonisierung der Genehmigungsverfahren besondere Aufmerksamkeit gewidmet wird. Es ist daher erforderlich, dass die Mitgliedstaaten ein zentrales elektronisches Informations- und Kommunikationssystem einrichten, das alle relevanten Informationen über die betriebs- und verwaltungsbezogenen Bedingungen für die Beförderung unteilbarer Ladungen und die Verwendung von EMS in klarer und leicht zugänglicher Weise enthält. Zudem sollten die Unternehmen für die Beförderung unteilbarer Ladungen in dem betreffenden Mitgliedstaat über dieses nationale System Informationen abrufen und die Erteilung von Sondergenehmigungen in einem standardisierten Format elektronisch beantragen können.

geeigneten Infrastruktur, dass Aspekten wie Transparenz der relevanten Informationen, Rechtssicherheit und Harmonisierung der Genehmigungsverfahren besondere Aufmerksamkeit gewidmet wird. Es ist daher erforderlich, dass die Mitgliedstaaten ein zentrales elektronisches Informations- und Kommunikationssystem einrichten, das alle relevanten Informationen über die betriebs- und verwaltungsbezogenen Bedingungen für die Beförderung unteilbarer Ladungen und die Verwendung von EMS in klarer und leicht zugänglicher Weise enthält. Zudem sollten die Unternehmen für die Beförderung unteilbarer Ladungen in dem betreffenden Mitgliedstaat über dieses nationale System Informationen abrufen und die Erteilung von Sondergenehmigungen in einem *EU-weit* standardisierten Format elektronisch beantragen können. ***Darüber hinaus sollte dieses nationale System Informationen über die nationalen höchstzulässigen Gewichte von Fahrzeugen und Fahrzeugkombinationen, Informationen über mögliche Beschränkungen, insbesondere der Höhe, enthalten. Um sicherzustellen, dass Betreiber und Bürger über eine einzige Stelle auf alle relevanten Informationen zugreifen können, sollte die Kommission bis spätestens [sechs Monate nach dem Datum der Umsetzung dieser Richtlinie] ein spezielles europäisches Webportal einrichten, das die nationalen elektronischen Informations- und Kommunikationssysteme miteinander verbindet und unter anderem eine klare grafische Übersicht über die Straßen in den betreffenden Mitgliedstaaten bietet, auf denen EMS und gegebenenfalls Fahrzeuge, die unteilbare Ladungen befördern, für den Verkehr zugelassen sind.***

Änderungsantrag 9

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 12

Vorschlag der Kommission

(12) Die künstlichen Hindernisse für die grenzüberschreitende Beförderung mit schwereren Lastkraftwagen, die in erster Linie im Fernverkehr eingesetzt werden (z. B. Fahrzeugkombinationen mit 5 und 6 Achsen), sollten auf harmonisierte Weise beseitigt werden, damit die Betriebs-, Energie- und Umwelteffizienz im Zusammenhang mit der von den Mitgliedstaaten gewährten höheren Ladekapazität, auch für den intermodalen Verkehr, schon kurzfristig genutzt werden kann. Um den Übergang zu emissionsfreier Mobilität wirksam voranzutreiben, muss die Nutzung solcher schwereren Lastkraftwagen, die mit fossilen Brennstoffen betrieben werden, ab 2035 schrittweise eingestellt werden, **wenn die prognostizierte Marktdurchdringung emissionsfreier schwerer Nutzfahrzeuge deutlich auf rund 50 % der Neuzulassungen schwerer Nutzfahrzeuge angestiegen ist**. Nach dem schrittweisen Ausstieg sollten schwerere Lastkraftwagen im innerstaatlichen Verkehr weiterhin zugelassen werden, während sie im grenzüberschreitenden Verkehr die in Anhang I der Richtlinie 96/53/EG festgelegten höchstzulässigen Gewichte einhalten sollten, sodass die Zulässigkeit von Mehrgewicht auf emissionsfreie Fahrzeuge und im intermodalen Verkehr eingesetzte Fahrzeuge beschränkt wird.

Änderungsantrag 10

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 14

Geänderter Text

(12) Die künstlichen Hindernisse für die grenzüberschreitende Beförderung mit schwereren Lastkraftwagen, die in erster Linie im Fernverkehr eingesetzt werden (z. B. Fahrzeugkombinationen mit 5 und 6 Achsen), sollten auf harmonisierte Weise beseitigt werden, damit die Betriebs-, Energie- und Umwelteffizienz im Zusammenhang mit der von den Mitgliedstaaten gewährten höheren Ladekapazität, auch für den intermodalen Verkehr, schon kurzfristig genutzt werden kann. Um den Übergang zu emissionsfreier Mobilität wirksam voranzutreiben **und um die Wirkung der einschlägigen bestehenden Umweltvorschriften zu maximieren**, muss die Nutzung solcher schwereren Lastkraftwagen, die mit fossilen Brennstoffen betrieben werden, ab 2035 schrittweise eingestellt werden, **um die Rechtssicherheit für Investitionen und die Marktdurchdringung effizienterer emissionsfreier schwerer Nutzfahrzeuge zu stärken**. Nach dem schrittweisen Ausstieg sollten schwerere Lastkraftwagen im innerstaatlichen Verkehr weiterhin zugelassen werden, während sie im grenzüberschreitenden Verkehr die in Anhang I der Richtlinie 96/53/EG festgelegten höchstzulässigen Gewichte einhalten sollten, sodass die Zulässigkeit von Mehrgewicht auf emissionsfreie Fahrzeuge und im intermodalen Verkehr eingesetzte Fahrzeuge beschränkt wird.

Vorschlag der Kommission

(14) Fahrzeugtransporter **mit offenem** Aufbau haben nur ein sehr begrenztes Potenzial, ihren Energieverbrauch durch verbesserte Aerodynamik zu senken. Unterschiedliche nationale Vorschriften über den Ladungsüberhang auf Fahrzeugtransportern führen zu Wettbewerbsverzerrungen und schränken deren Potenzial zur Erhöhung der betrieblichen Effizienz und der Energieeffizienz im grenzüberschreitenden Verkehr erheblich ein. Um dieses Potenzial tatsächlich ausschöpfen zu können, ist es notwendig, die Vorschriften für den Ladungsüberhang auf Fahrzeugtransportern **mit offenem Aufbau** zu harmonisieren.

Geänderter Text

(14) Fahrzeugtransporter, **von denen viele einen offenen Aufbau haben**, haben nur ein sehr begrenztes Potenzial, ihren Energieverbrauch durch verbesserte Aerodynamik zu senken. Unterschiedliche nationale Vorschriften über den Ladungsüberhang auf Fahrzeugtransportern führen zu Wettbewerbsverzerrungen und schränken deren Potenzial zur Erhöhung der betrieblichen Effizienz und der Energieeffizienz im grenzüberschreitenden Verkehr erheblich ein. Um dieses Potenzial tatsächlich ausschöpfen zu können, ist es notwendig, die Vorschriften für den Ladungsüberhang auf Fahrzeugtransportern zu harmonisieren.

Änderungsantrag 11

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 15

Vorschlag der Kommission

(15) Nach und nach kommen immer mehr schwere Nutzfahrzeuge mit verlängerten Führerhäusern und emissionsfreien Antriebssystemen auf den Markt. Der Einsatz emissionsfreier Antriebssysteme erfordert je nach Technologie zusätzlichen Platz, der nicht auf Kosten der tatsächlichen Ladung des Fahrzeugs gehen sollte, damit der emissionsfreie Straßenverkehrssektor wirtschaftlich nicht benachteiligt wird. Daher sollte klargestellt werden, dass die für verlängerte Führerhäuser vorgesehenen Höchstlängen so weit überschritten werden können, dass sie den für emissionsfreie Technologien wie Batterien und Wasserstofftanks benötigten Platz bieten, sofern Sicherheit, Effizienz und Komfort von aerodynamischen Führerhäusern nicht

Geänderter Text

(15) Nach und nach kommen immer mehr schwere Nutzfahrzeuge mit verlängerten Führerhäusern und emissionsfreien Antriebssystemen auf den Markt. Der Einsatz emissionsfreier Antriebssysteme erfordert je nach Technologie zusätzlichen Platz, der nicht auf Kosten der tatsächlichen Ladung des Fahrzeugs gehen sollte, damit der emissionsfreie Straßenverkehrssektor wirtschaftlich nicht benachteiligt wird. Daher sollte klargestellt werden, dass die für verlängerte Führerhäuser vorgesehenen Höchstlängen so weit überschritten werden können, dass sie den für emissionsfreie Technologien wie Batterien und Wasserstofftanks benötigten Platz bieten, sofern Sicherheit, Effizienz und Komfort von aerodynamischen Führerhäusern nicht gefährdet werden **und das betroffene**

gefährdet werden.

**Fahrzeug die „Wendekreisregelung“
einhält.**

Änderungsantrag 12

**Vorschlag für eine Richtlinie
Erwägung 16 a (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(16a) Die Vielzahl unterschiedlicher Fahrzeugkennzeichnungen und -signalisierungen in den Mitgliedstaaten kann für die Verkehrsteilnehmer verwirrend und der Straßenverkehrssicherheit in der Union unzutraglich sein. Um die Straßenverkehrssicherheit zu verbessern, sollte auf Unionsebene eine standardisierte EU-Kennzeichnung für die Länge von Kraftfahrzeugen oder Fahrzeugkombinationen, die in EMS eingesetzt werden, oder für solche, die von den Standardabmessungen abweichen, eingeführt werden. Diese EU-Kennzeichnung würde es den Verkehrsteilnehmern erleichtern, solche Fahrzeuge zu identifizieren und sich damit vertraut zu machen, und sie würde Risiken verringern, die sich aus Sichtbeschränkungen oder toten Winkeln ergeben, z. B. beim Überholen solcher langer Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen.

Änderungsantrag 13

**Vorschlag für eine Richtlinie
Erwägung 16 b (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(16b) Elektrofahrzeuge, Fahrzeuge mit Brennstoffzellenantrieb oder mit Wasserstoff betriebene Fahrzeuge bieten ein großes Potenzial zur

Dekarbonisierung bestimmter Segmente des Schwerlastverkehrs, und ihre Entwicklung sollte gefördert werden, wobei zu berücksichtigen ist, dass keine Technologie frei von Auswirkungen auf die Umwelt ist. Wenn eine Elektrifizierung nicht möglich oder weniger effizient ist und wasserstoffbetriebene Fahrzeuge nicht geeignet sind oder preislich nicht konkurrieren können, ermöglicht der Grundsatz der Technologieneutralität die Sicherstellung gleicher Wettbewerbsbedingungen gegenüber anderen, ausgereifteren Technologien.

Änderungsantrag 14

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 17

Vorschlag der Kommission

(17) Eine wirksame, effiziente und kohärente Durchsetzung der Vorschriften ist von größter Bedeutung, um einen unverfälschten Wettbewerb zwischen den Unternehmen zu gewährleisten und Risiken für die Straßenverkehrssicherheit und die Straßeninfrastruktur auszuräumen, die von Fahrzeugen ausgehen, die rechtswidrig die geltenden Gewichte oder Abmessungen überschreiten. Die Mitgliedstaaten sollten für gezieltere straßenseitige Gewichtskontrollen von Fahrzeugen, ***gegebenenfalls durch den Einsatz von in die Straßeninfrastruktur integrierten automatischen Systemen***, die Einführung ***solcher*** Systeme zumindest im transeuropäischen Straßenverkehrsnetz sicherstellen. Darüber hinaus sollte im Interesse der zuverlässigen und kohärenten Durchsetzung in der gesamten Union das verbindliche Mindestniveau der von den Mitgliedstaaten durchzuführenden Kontrollen im Verhältnis zum Verkehrsaufkommen der unter diese Richtlinie fallenden Fahrzeuge in ihrem

Geänderter Text

(17) Eine wirksame, effiziente und kohärente Durchsetzung der Vorschriften ist von größter Bedeutung, um einen unverfälschten Wettbewerb zwischen den Unternehmen zu gewährleisten und Risiken für die Straßenverkehrssicherheit und die Straßeninfrastruktur auszuräumen, die von Fahrzeugen ausgehen, die rechtswidrig die geltenden Gewichte oder Abmessungen überschreiten. Die Mitgliedstaaten sollten für gezieltere straßenseitige Gewichtskontrollen von Fahrzeugen die Einführung ***automatischer Systeme, einschließlich zertifizierter Systeme im TEN-V-Kernnetz***, zumindest im transeuropäischen Straßenverkehrsnetz sicherstellen. ***Darüber hinaus sollte es möglich sein, genaue und vollständig interoperable bordeigene Wiegesysteme zu verwenden. Solche zertifizierten automatischen Systeme sollten in der Lage sein, Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen zu erkennen, die die höchstzulässigen Gewichte überschreiten, für die jedoch aufgrund***

Hoheitsgebiet festgelegt werden, einschließlich einer angemessenen Anzahl von Kontrollen in den Nachtstunden.

einer gültigen Sondergenehmigung oder einer Vereinbarung vergleichbarer Bedingungen eine Ausnahme gilt. Die Systeme sollten ferner erkennen können, ob die Anforderungen an die Sondergenehmigungen erfüllt werden. Dadurch sollen ungerechtfertigte Sanktionen vermieden und Verwaltungskosten für Betreiber und Mitgliedstaaten eingespart werden.

Darüber hinaus sollte im Interesse der zuverlässigen und kohärenten Durchsetzung in der gesamten Union das verbindliche Mindestniveau der von den Mitgliedstaaten durchzuführenden Kontrollen im Verhältnis zum Verkehrsaufkommen der unter diese Richtlinie fallenden Fahrzeuge in ihrem Hoheitsgebiet festgelegt werden, einschließlich einer angemessenen Anzahl von Kontrollen in den Nachtstunden.

Änderungsantrag 15

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 18

Vorschlag der Kommission

(18) Um die Durchsetzung und Überwachung des Verkehrs von schweren Nutzfahrzeugen auf den Straßen der Union weiter zu verstärken, Staus zu verringern, die Straßenverkehrssicherheit zu erhöhen, das Risiko von Infrastrukturschäden zu senken und einen nachhaltigen Verkehr zu fördern, sollten die Mitgliedstaaten ermutigt werden, intelligente Zugangsregelungen einzuführen, die die Einhaltung der Vorschriften über die höchstzulässigen Gewichte und Abmessungen gewährleisten. ***Bei der Einführung solcher Regelungen sollten die Mitgliedstaaten gemeinsame Mindestanforderungen anwenden, um die Harmonisierung und Interoperabilität in der gesamten EU zu gewährleisten, insbesondere in Bezug auf die***

Geänderter Text

(18) Um die Durchsetzung und Überwachung des Verkehrs von schweren Nutzfahrzeugen auf den Straßen der Union weiter zu verstärken, Staus zu verringern, die Straßenverkehrssicherheit zu erhöhen, das Risiko von Infrastrukturschäden zu senken und einen nachhaltigen Verkehr zu fördern, sollten die Mitgliedstaaten ermutigt werden, intelligente Zugangsregelungen einzuführen, die die Einhaltung der Vorschriften über die höchstzulässigen Gewichte und Abmessungen gewährleisten. Die Mitgliedstaaten ***sollten*** gemeinsame Mindestanforderungen anwenden, um die Harmonisierung und Interoperabilität ***unionsweit*** zu gewährleisten, insbesondere in Bezug auf die Zugänglichkeit und das Format der auszutauschenden relevanten

Zugänglichkeit und das Format der auszutauschenden relevanten Daten. Die Regelungen sollten dazu beitragen, dass das richtige Fahrzeug mit der richtigen Ladung auf der richtigen Straße und zur richtigen Zeit betrieben wird, um die Auswirkungen auf die Umwelt, die Infrastruktur, die menschliche Gesundheit, die Sicherheit und die Gesellschaft möglichst gering zu halten. Dabei sollten fortschrittliche intelligente Verkehrssysteme wie die Kommunikation zwischen Fahrzeug und Infrastruktur, die Kommunikation zwischen Fahrzeugen und Netzen, die gemeinsame Nutzung von Echtzeitdaten und die Fernüberwachung genutzt werden, um einen sicheren und reibungslosen Verkehr schwerer Nutzfahrzeuge zu gewährleisten, ohne dass dies zu unverhältnismäßigen oder diskriminierenden Verkehrsbeschränkungen zu führt.

Daten. **Die relevanten Daten sollten in Echtzeit und in den Amtssprachen der Union zugänglich sein.** Die Regelungen sollten dazu beitragen, dass das richtige Fahrzeug mit der richtigen Ladung auf der richtigen Straße und zur richtigen Zeit betrieben wird, um die Auswirkungen auf die Umwelt, die Infrastruktur, die menschliche Gesundheit, die Sicherheit und die Gesellschaft möglichst gering zu halten. Dabei sollten fortschrittliche intelligente Verkehrssysteme wie die Kommunikation zwischen Fahrzeug und Infrastruktur, die Kommunikation zwischen Fahrzeugen und Netzen, die gemeinsame Nutzung von Echtzeitdaten und die Fernüberwachung genutzt werden, um einen sicheren und reibungslosen Verkehr schwerer Nutzfahrzeuge zu gewährleisten, ohne dass dies zu unverhältnismäßigen oder diskriminierenden Verkehrsbeschränkungen zu führt.

Änderungsantrag 16

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 18 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(18a) Die Durchsetzung der Richtlinie 96/53/EG ist ein wesentlicher Bestandteil der auf Unionsebene und auf nationaler Ebene etablierten Überwachungs- und Durchsetzungssysteme, die zur Umsetzung der für den Straßenverkehr geltenden sozialen, marktbezogenen und technischen Vorschriften der Union beitragen. Werden Verstöße gegen die vorgeschriebenen Anforderungen an Gewicht und Abmessungen festgestellt, ergreifen die zuständigen nationalen Behörden Durchsetzungsmaßnahmen. Die Mitgliedstaaten sollten sicherstellen, dass die Sanktionen in Bezug auf Art und Höhe nicht diskriminierend sind und dass sie wirksam, abschreckend und

verhältnismäßig in Bezug auf die Schwere des begangenen Verstoßes sind. Diese Verstöße sollten in das einzelstaatliche Register der Kraftverkehrsunternehmen eingetragen werden, über das europäische Register der Kraftverkehrsunternehmen (ERRU) ausgetauscht werden und sich in der Risikoeinstufung der Unternehmen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 widerspiegeln. Die grenzüberschreitende Anwendung von Sanktionen, die in den Anwendungsbereich der Richtlinie 96/53/EG fallen, dürfte durch eine geänderte Richtlinie 2015/413 über die grenzüberschreitende Durchsetzung erleichtert werden.

Änderungsantrag 17

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 18 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(18b) Um Fortschritte beim ökologischen und digitalen Wandel zu erzielen und die Ziele des europäischen Grünen Deals und der Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität, insbesondere im Hinblick auf die Verringerung der Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor, zu erreichen, sollten die Mitgliedstaaten ermutigt werden, die Einnahmen aus den Sanktionen für Verstöße gegen diese Richtlinie oder den finanziellen Gegenwert dieser Einnahmen zu verwenden, um die Einführung nachhaltiger Verkehrsmittel zu unterstützen und somit die durch Verkehrstätigkeiten verursachten externen Kosten zu verringern, die Intermodalität zu fördern und die Nachhaltigkeit des grenzüberschreitenden Verkehrs zu erhöhen.

Änderungsantrag 18

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 19

Vorschlag der Kommission

(19) Um das Wachstum des multimodalen Verkehrssystems zu fördern, sollte der Containerverkehr weiter erleichtert werden, indem Straßenfahrzeugen für die Beförderung **von Großvolumencontainern** zusätzliche Höhe erlaubt wird.

Geänderter Text

(19) Um das Wachstum des multimodalen Verkehrssystems zu fördern, sollte der Containerverkehr, ***einschließlich Fahrzeugen, die Container von 45 oder 48 Fuß Länge oder Wechsellaufbauten von 45 Fuß Länge oder Großvolumencontainer befördern***, weiter erleichtert werden, indem den Straßenfahrzeugen für die Beförderung ***dieser Container*** zusätzliche Höhe ***und Länge*** erlaubt wird.

Änderungsantrag 19

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 19 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(19a) Die Kommission sollte die derzeitigen Rechtsvorschriften über die Typgenehmigung überprüfen, um sicherzustellen, dass neue schwere Nutzfahrzeuge und Fahrzeugkombinationen in technischer und betrieblicher Hinsicht, unter anderem in Bezug auf Gewicht, Form, Größe, Handhabbarkeit mit einem Kran sowie Einziehbarkeit und Faltbarkeit hervorstehender Vorrichtungen, mit den Anforderungen der Beförderungsvorgänge des kombinierten Verkehrs vereinbar sind und um die Verwendung und Verbreitung energieeffizienter Anhänger und Sattelanhänger zu erleichtern.

Änderungsantrag 20

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 21

Vorschlag der Kommission

(21) Um eine rasche Reaktion des Straßenverkehrssektors auf Krisen wie Naturkatastrophen, Pandemien, militärische Konflikte oder Infrastrukturausfälle zu ermöglichen, muss zur Gewährleistung einer kontinuierlichen Versorgung mit den erforderlichen Gütern und Dienstleistungen in die Richtlinie 96/53/EG eine Notfallklausel aufgenommen werden, die den Verkehr schwerer Nutzfahrzeuge, die die höchstzulässigen Gewichte und/oder Abmessungen überschreiten, vorübergehend ermöglicht. Eine solche Ausnahmeklausel sollte nur angewandt werden, wenn dies im öffentlichen Interesse erforderlich ist und die Straßenverkehrssicherheit dadurch nicht gefährdet wird.

Geänderter Text

(21) Um eine rasche Reaktion des Straßenverkehrssektors auf Krisen wie Naturkatastrophen, Pandemien, militärische Konflikte oder Infrastrukturausfälle zu ermöglichen, muss zur Gewährleistung einer kontinuierlichen Versorgung mit den erforderlichen Gütern und Dienstleistungen in die Richtlinie 96/53/EG eine Notfallklausel aufgenommen werden, die den Verkehr schwerer Nutzfahrzeuge, die die höchstzulässigen Gewichte und/oder Abmessungen überschreiten, vorübergehend ermöglicht. Eine solche Ausnahmeklausel sollte nur angewandt werden, wenn dies im öffentlichen Interesse erforderlich ist und die Straßenverkehrssicherheit dadurch nicht gefährdet wird; ***eine etwaige Verlängerung sollte nur möglich sein, wenn die Krise andauert.***

Änderungsantrag 21

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 23

Vorschlag der Kommission

(23) Im Sinne einheitlicher Bedingungen für die Durchführung dieser Richtlinie sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse für die Festlegung eines gemeinsamen Standardantragsformulars und die Harmonisierung von Vorschriften und Verfahren für die Erteilung nationaler Genehmigungen oder die Vereinbarung vergleichbarer Bedingungen für Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen, die die höchstzulässigen Gewichte und/oder Abmessungen überschreiten und für die Beförderung unteilbarer Ladungen

Geänderter Text

(23) Im Sinne einheitlicher Bedingungen für die Durchführung dieser Richtlinie sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse für die Festlegung eines ***EU-weit geltenden***, gemeinsamen Standardantragsformulars und die Harmonisierung von Vorschriften und Verfahren für die Erteilung nationaler Genehmigungen oder die Vereinbarung vergleichbarer Bedingungen für Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen, die die höchstzulässigen Gewichte und/oder Abmessungen überschreiten und für die Beförderung unteilbarer Ladungen

bestimmt sind, sowie für die Festlegung eines einheitlichen Meldeformats, für die Meldepflichten der Mitgliedstaaten und die Gewährung vorübergehender Ausnahmen von der Anwendung der im grenzüberschreitenden Verkehr zwischen Mitgliedstaaten, die von einer Krise betroffen sind, verwendeten Gewichts- und Abmessungsgrenzen übertragen werden. Diese Befugnisse sollten im Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates⁴⁵ ausgeübt werden.

⁴⁵ Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 zur Festlegung der allgemeinen Regeln und Grundsätze, nach denen die Mitgliedstaaten die Wahrnehmung der Durchführungsbefugnisse durch die Kommission kontrollieren (ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13).

Änderungsantrag 22

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 23 a (neu)

Vorschlag der Kommission

bestimmt sind, sowie für die Festlegung eines einheitlichen Meldeformats, für die Meldepflichten der Mitgliedstaaten und die Gewährung vorübergehender Ausnahmen von der Anwendung der im grenzüberschreitenden Verkehr zwischen Mitgliedstaaten, die von einer Krise betroffen sind, verwendeten Gewichts- und Abmessungsgrenzen übertragen werden. Diese Befugnisse sollten im Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates⁴⁵ ausgeübt werden.

⁴⁵ Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 zur Festlegung der allgemeinen Regeln und Grundsätze, nach denen die Mitgliedstaaten die Wahrnehmung der Durchführungsbefugnisse durch die Kommission kontrollieren (ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13).

Geänderter Text

(23a) Um die Wirksamkeit und Effizienz dieser Richtlinie zu bewerten und die Fortschritte bei der Verwirklichung der darin vorgesehenen spezifischen Ziele zu messen, sollten die Umsetzung und die Auswirkungen dieser Richtlinie regelmäßig evaluiert werden. Daher sollte die Kommission regelmäßig Berichte über die Bewertung der Anwendung dieser Richtlinie vorlegen, wobei sie sich auf die grundlegenden Voraussetzungen für die Markteinführung emissionsfreier schwerer Nutzfahrzeuge stützen sollte, wie z. B. die Verfügbarkeit und Kapazität geeigneter Infrastrukturen für alternative Kraftstoffe, die Auswirkungen des

europäischen Systems auf den Straßenverkehr sowie die nach CO₂-Emissionen differenzierten Straßenbenutzungsgebühren in den Mitgliedstaaten. Diese Berichte sollten ausführliche Informationen über diese grundlegenden Voraussetzungen sowie über die Entwicklung des innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Straßenverkehrs, die Auswirkungen auf die Straßenverkehrssicherheit und die Straßeninfrastruktur, die Verkehrsverlagerung, den Einsatz intelligenter Durchsetzungssysteme und den technologischen Fortschritt im Straßenverkehr enthalten. Außerdem sollte in den Berichten im Hinblick auf die langfristigen Ziele der Richtlinie die Ausbaufähigkeit der Maßnahmen berücksichtigt werden. Auf der Grundlage der Ergebnisse dieser Bewertungen sollte dem Bericht, soweit erforderlich, ein Legislativvorschlag zur Änderung dieser Richtlinie und der darin festgelegten Verpflichtungen beigelegt werden.

Änderungsantrag 23

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 2 – Buchstabe e

Richtlinie 96/53/EG

Artikel 2 – Absatz 1 – Spiegelstrich 14

Vorschlag der Kommission

– ‚Fahrzeug mit alternativem Antrieb‘ ein Kraftfahrzeug, das ganz mit einem alternativen Kraftstoff angetrieben wird und nach dem Rahmen der Verordnung (EU) 2018/858 genehmigt wurde;

Geänderter Text

– ‚Fahrzeug mit alternativem Antrieb‘ ein Kraftfahrzeug, das ganz **oder teilweise** mit einem alternativen Kraftstoff angetrieben wird und nach dem Rahmen der Verordnung (EU) 2018/858 genehmigt wurde;

Änderungsantrag 24

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 3 – Buchstabe b

Vorschlag der Kommission

Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass das Verfahren zur Erlangung von Genehmigungen oder für die Vereinbarung vergleichbarer Bedingungen für die Beförderung unteilbarer Ladungen reibungslos, effizient und diskriminierungsfrei ist, indem der Verwaltungsaufwand möglichst gering gehalten wird und unnötige Verzögerungen vermieden werden.

Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass Genehmigungen oder vergleichbare Bedingungen für die Beförderung unteilbarer Ladungen unter verhältnismäßigen und diskriminierungsfreien Bedingungen erteilt bzw. vereinbart werden. Die Mitgliedstaaten arbeiten *insbesondere* bei der Vermeidung unterschiedlichster Fahrzeugkennzeichnungen und -signalisierungen und bei der Bevorzugung von Piktogrammen anstelle von Text zusammen. Die Mitgliedstaaten dürfen in Bezug auf die Beförderung unteilbarer Ladungen keine Sprachanforderungen auferlegen.

Geänderter Text

Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass das Verfahren zur Erlangung von Genehmigungen oder für die Vereinbarung vergleichbarer Bedingungen für die Beförderung unteilbarer Ladungen reibungslos, effizient und diskriminierungsfrei ist, indem *ein EU-weit geltendes gemeinsames Standardantragsformular bereitgestellt wird*, der Verwaltungsaufwand möglichst gering gehalten wird und unnötige Verzögerungen vermieden werden.

Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass Genehmigungen oder vergleichbare Bedingungen für die Beförderung unteilbarer Ladungen unter verhältnismäßigen und diskriminierungsfreien Bedingungen erteilt bzw. vereinbart werden. Die Mitgliedstaaten *erteilen insbesondere Genehmigungen oder sie vereinbaren vergleichbare Bedingungen in elektronischer Form, und sie arbeiten zusammen, um die Fristen für die Erteilung der Genehmigungen weiter zu harmonisieren. Die Mitgliedstaaten arbeiten außerdem* bei der Vermeidung unterschiedlichster Fahrzeugkennzeichnungen und -signalisierungen und bei der Bevorzugung von Piktogrammen anstelle von Text zusammen. *Darüber hinaus arbeiten die Mitgliedstaaten zusammen, um die einschlägigen Vorschriften für die Begleitung von Transporten von unteilbaren Ladungen zu harmonisieren, z. B. im Zusammenhang mit der vorgeschriebenen Verwendung, Kennzeichnung und Beschilderung von Begleitfahrzeugen.* Die Mitgliedstaaten dürfen in Bezug auf die Beförderung unteilbarer Ladungen keine *die Fahrer betreffenden* Sprachanforderungen

aufuerlegen.

Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass Fahrzeuge, die unteilbare Ladungen befördern, über die EU-Kennzeichnung gemäß Artikel 10ca verfügen.

Änderungsantrag 25

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 3 – Buchstabe b

Richtlinie 96/53/EG

Artikel 4 – Absatz 4

Vorschlag der Kommission

(4) Die Mitgliedstaaten dürfen für bestimmte Beförderungen im innerstaatlichen Verkehr, die den internationalen Wettbewerb im Bereich des Verkehrs nicht maßgeblich beeinträchtigen, Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen für den Verkehr in ihrem Hoheitsgebiet auch dann zulassen, wenn deren Abmessungen von den Werten des Anhangs I Nummern 1.1, 1.2, 1.4 bis 1.8, 4.2 und 4.4 abweichen.

Es wird davon ausgegangen, dass Verkehrstätigkeiten den internationalen Wettbewerb im Bereich des Verkehrs nicht maßgeblich beeinträchtigen, wenn eine der folgenden Bedingungen erfüllt ist:

- a) Die Verkehrstätigkeiten werden im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats mit Spezialfahrzeugen oder -fahrzeugkombinationen unter Gegebenheiten durchgeführt, für die normalerweise keine Fahrzeuge aus anderen Mitgliedstaaten eingesetzt werden, z. B. Tätigkeiten in der Holzgewinnung und Forstwirtschaft.
- b) Der Mitgliedstaat, der in seinem Hoheitsgebiet Beförderungen durch Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen gestattet, die von den in Anhang I

Geänderter Text

(4) Die Mitgliedstaaten dürfen für bestimmte Beförderungen im innerstaatlichen **oder grenzüberschreitenden** Verkehr, die den internationalen Wettbewerb im Bereich des Verkehrs nicht maßgeblich beeinträchtigen, Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen für den Verkehr in ihrem Hoheitsgebiet auch dann zulassen, wenn deren **Gewichte oder** Abmessungen von den Werten des Anhangs I Nummern 1.1, 1.2, **1.3**, 1.4 bis 1.8, **2, 4.1.**, 4.2 und 4.4 abweichen.

Es wird davon ausgegangen, dass Verkehrstätigkeiten den internationalen Wettbewerb im Bereich des Verkehrs nicht maßgeblich beeinträchtigen, wenn eine der folgenden Bedingungen erfüllt ist:

- a) Die Verkehrstätigkeiten werden im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats mit Spezialfahrzeugen oder -fahrzeugkombinationen unter Gegebenheiten durchgeführt, für die normalerweise keine Fahrzeuge aus anderen Mitgliedstaaten eingesetzt werden, z. B. Tätigkeiten in der Holzgewinnung und Forstwirtschaft.
- b) Der Mitgliedstaat, der in seinem Hoheitsgebiet Beförderungen durch Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen gestattet, die von den in Anhang I

festgelegten Abmessungen abweichen, gestattet auch den Verkehr von Europäischen Modularen Systemen gemäß Absatz 4a, damit zumindest die in diesem Mitgliedstaat erlaubte Ladelänge erreicht werden kann und für jeden Unternehmer gleiche Wettbewerbsbedingungen gegeben sind.“

festgelegten Abmessungen abweichen, gestattet auch den Verkehr von Europäischen Modularen Systemen gemäß Absatz 4a, damit zumindest die in diesem Mitgliedstaat erlaubte Ladelänge erreicht werden kann und für jeden Unternehmer gleiche Wettbewerbsbedingungen gegeben sind.“

Änderungsantrag 26

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 3 – Buchstabe c

Richtlinie 96/53/EG

Artikel 4 – Absatz 4 a

Vorschlag der Kommission

(4a) Die Mitgliedstaaten dürfen zulassen, dass Europäische Modulare Systeme im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr in ihrem Hoheitsgebiet unter Einhaltung aller folgenden Bedingungen verkehren:

a) Die Mitgliedstaaten machen die Informationen über die höchstzulässigen Gewichte und Abmessungen, die für den

Geänderter Text

(4a) Die Mitgliedstaaten dürfen zulassen, dass Europäische Modulare Systeme im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr in ihrem Hoheitsgebiet unter Einhaltung aller folgenden Bedingungen verkehren:

-a) Bei neuen Strecken für EMS bewerten die Mitgliedstaaten im Voraus die möglichen Auswirkungen der Europäischen Modularen Systeme auf die Straßenverkehrssicherheit, die Straßeninfrastruktur und das Zusammenwirken der einzelnen Verkehrsträger sowie die Umweltauswirkungen der Europäischen Modularen Systeme auf das Verkehrssystem, einschließlich der Auswirkungen auf die Aufteilung auf die jeweiligen Verkehrsträger. Die Bewertung wird öffentlich zugänglich gemacht. Mitgliedstaaten, die zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Richtlinie bereits Strecken für EMS in ihrem Hoheitsgebiet eingerichtet haben, sind nicht verpflichtet, eine vorherige Bewertung dieser bereits eingerichteten Strecken vorzunehmen.

a) Die Mitgliedstaaten machen die Informationen über die höchstzulässigen Gewichte und Abmessungen, die für den

Verkehr von Europäischen Modularen Systemen in ihrem Hoheitsgebiet gelten, in zugänglicher und transparenter Weise öffentlich verfügbar.

b) Die Mitgliedstaaten machen die Informationen über den Teil ihres Straßennetzes, in dem Europäische Modulare Systeme verkehren können, in zugänglicher und transparenter Weise öffentlich verfügbar.

c) Die Mitgliedstaaten gewährleisten die Anbindung des Teils des Netzes, in dem Europäische Modulare Systeme verkehren können, an das Straßennetz benachbarter Mitgliedstaaten, die ebenfalls den Verkehr von Europäischen Modularen Systemen zulassen, um den grenzüberschreitenden Verkehr zu ermöglichen.

d) Die Mitgliedstaaten richten ein **Überwachungssystem ein und bewerten die** Auswirkungen der Europäischen Modularen Systeme auf die Straßenverkehrssicherheit, die Straßeninfrastruktur und das Zusammenwirken der einzelnen Verkehrsträger sowie die Umweltauswirkungen der Europäischen Modularen Systeme auf das Verkehrssystem, einschließlich der Auswirkungen auf die Aufteilung auf die jeweiligen Verkehrsträger.

Verkehr von Europäischen Modularen Systemen in ihrem Hoheitsgebiet gelten, in zugänglicher und transparenter Weise öffentlich verfügbar.

b) Die Mitgliedstaaten machen die Informationen über den Teil ihres Straßennetzes, in dem Europäische Modulare Systeme verkehren können, in zugänglicher und transparenter Weise öffentlich verfügbar.

c) Die Mitgliedstaaten gewährleisten die Anbindung des Teils des Netzes, in dem Europäische Modulare Systeme verkehren können, an das Straßennetz benachbarter Mitgliedstaaten, die ebenfalls den Verkehr von Europäischen Modularen Systemen zulassen, um den grenzüberschreitenden Verkehr zu ermöglichen.

d) Die Mitgliedstaaten richten ein **System zur Überwachung der** Auswirkungen der Europäischen Modularen Systeme auf die Straßenverkehrssicherheit, die Straßeninfrastruktur und das Zusammenwirken der einzelnen Verkehrsträger, **das Verkehrsaufkommen** sowie die Umweltauswirkungen der Europäischen Modularen Systeme auf das Verkehrssystem **ein**, einschließlich der Auswirkungen auf die Aufteilung auf die jeweiligen Verkehrsträger, **und berücksichtigen die gemäß Buchstabe -a im Voraus durchgeführte Bewertung.**

da) Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die geeigneten Maßnahmen getroffen werden, um mögliche nachteilige Auswirkungen auf die Straßenverkehrssicherheit, auch auf die Sicherheit ungeschützter Verkehrsteilnehmer, infolge der Verwendung Europäischer Modularer Systeme zu vermeiden.

Die Mitgliedstaaten können Mindestanforderungen oder ein Zertifizierungssystem für die Fahrer Europäischer Modularer Systeme

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

Die Mitgliedstaaten *unterrichten die* Kommission, wenn sie den Verkehr von Europäischen Modularen Systemen in ihrem Hoheitsgebiet zulassen.

festlegen, sofern diese mit den Grundsätzen der Verhältnismäßigkeit und Nichtdiskriminierung im Einklang stehen. Die Mitgliedstaaten arbeiten zum Zweck der gegenseitigen Anerkennung der jeweiligen Zertifikate zusammen.

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

Die Mitgliedstaaten *teilen der* Kommission *mit*, wenn sie den Verkehr von Europäischen Modularen Systemen in ihrem Hoheitsgebiet zulassen, *und sie informieren sie darüber, wie sie die unter den Buchstaben -a bis da dieses Absatzes genannten Bedingungen erfüllen. Im Anschluss an diese Mitteilungen richtet die Kommission gegebenenfalls Empfehlungen an diese Mitgliedstaaten, um die Einhaltung dieser Bedingungen sicherzustellen. Gibt die Kommission Empfehlungen ab, so teilt der betreffende Mitgliedstaat der Kommission innerhalb von 6 Monaten mit, wie er diese Empfehlungen umzusetzen gedenkt. Die Empfehlungen der Kommission und die Antworten des Mitgliedstaats werden öffentlich zugänglich gemacht.*

Änderungsantrag 27

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 3 – Buchstabe d

Richtlinie 96/53/EG

Artikel 4 – Absatz 5 – Unterabsatz 1

Vorschlag der Kommission

Die Mitgliedstaaten dürfen für einen begrenzten Zeitraum Versuche mit Fahrzeugen oder Fahrzeugkombinationen zulassen, die auf neuen Technologien oder neuen Konzepten beruhen und die Anforderungen dieser Richtlinie nicht einhalten können. Diese Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen dürfen während des Versuchszeitraums für bestimmte innerstaatliche oder grenzüberschreitende Beförderungen eingesetzt werden. Versuche mit Europäischen Modularen Systemen sind für eine Dauer von höchstens fünf Jahren zulässig. Die Anzahl der Versuche ist nicht begrenzt. Die Mitgliedstaaten unterrichten hiervon die Kommission.

Geänderter Text

Die Mitgliedstaaten dürfen für einen begrenzten Zeitraum Versuche mit Fahrzeugen oder Fahrzeugkombinationen zulassen, die auf neuen Technologien oder neuen Konzepten beruhen und die Anforderungen dieser Richtlinie nicht einhalten können. Diese Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen dürfen während des Versuchszeitraums für bestimmte innerstaatliche oder grenzüberschreitende Beförderungen ***erst dann*** eingesetzt werden, ***nachdem nachgewiesen wurde, dass die angestrebten Transporttätigkeiten nicht in einer anderen Weise durchgeführt werden können, die ähnliche Vorteile im Hinblick auf die Sicherheit und die Umwelt bietet. Es muss nachgewiesen werden, dass dies keine wesentlichen Auswirkungen auf den intermodalen Wettbewerb in der Transportbranche insgesamt hat.*** Versuche mit Europäischen Modularen Systemen sind für eine Dauer von höchstens fünf Jahren ***mit der Möglichkeit einer einmaligen Verlängerung um höchstens drei Jahre*** zulässig. ***Beschließt ein Mitgliedstaat, diese Möglichkeit in Anspruch zu nehmen, so muss er der Kommission eine hinreichende Begründung vorlegen.*** Die Anzahl der Versuche ist nicht begrenzt. Die Mitgliedstaaten unterrichten hiervon die Kommission.

Änderungsantrag 28

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 3 – Buchstabe e

Richtlinie 96/53/EG

Artikel 4 – Absatz 5 a

Vorschlag der Kommission

(5a) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 10h delegierte

Geänderter Text

(5a) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 10h delegierte

Rechtsakte zur Ergänzung dieser Richtlinie zu erlassen und darin die Mindestdatensätze und Leistungsindikatoren festzulegen, die von den von den Mitgliedstaaten gemäß Absatz 4a **Buchstabe d** und Absatz 5 eingerichteten Überwachungssystemen bereitzustellen sind.

Rechtsakte zur Ergänzung dieser Richtlinie zu erlassen und darin die Mindestdatensätze und Leistungsindikatoren festzulegen, die von den von den Mitgliedstaaten gemäß Absatz 4a **Buchstaben -a und d** und Absatz 5 **im Vorfeld durchgeführten Bewertungen und** eingerichteten Überwachungssystemen bereitzustellen sind.

Änderungsantrag 29

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 4

Richtlinie 96/53/EG

Artikel 4 a – Absatz 1 – Buchstabe c a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

ca) eine einzige nationale Zugangsstelle, über die in klarer, zugänglicher und transparenter Weise Informationen über die höchstzulässigen Gewichte und Abmessungen der Fahrzeuge sowie über in bestimmten Gebieten oder auf bestimmten Straßen geltende Einschränkungen, auch bezüglich der Höhe, eingeholt werden können.

Änderungsantrag 30

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 4

Richtlinie 96/53/EG

Artikel 4 a – Absatz 1 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(1a) Bis zum [sechs Monate nach dem Datum der Umsetzung dieser Richtlinie] richtet die Kommission ein spezielles und aktuelles europäisches Webportal ein, das in allen Amtssprachen der Union verfügbar ist und das die in Absatz 1

genannten nationalen elektronischen Informations- und Kommunikationssysteme in klarer, zugänglicher und transparenter Weise miteinander verbindet, und verwaltet es. Auf diesem europäischen Portal sollen auch die Teile des Straßennetzes in zugänglicher und transparenter Weise öffentlich einsehbar sein, auf denen Europäische Modulare Systeme und, falls vorhanden, Fahrzeuge, die unteilbare Ladungen befördern, verkehren dürfen.

Änderungsantrag 31

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 4

Richtlinie 96/53/EG

Artikel 4 a – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

2. Die Kommission **kann** Durchführungsrechtsakte zur Festlegung eines gemeinsamen **Standardantragsformulars** und zur Harmonisierung der Vorschriften und Verfahren für die Ausstellung nationaler Genehmigungen oder **Vereinbarung** vergleichbarer Bedingungen gemäß Absatz 1 dieses Artikels und Artikel 4 Absatz 3 **erlassen**. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem Prüfverfahren gemäß Artikel 10i Absatz 2 erlassen.

Geänderter Text

2. Die Kommission **erlässt** Durchführungsrechtsakte zur Festlegung eines **EU-weit geltenden**, gemeinsamen **Standardformulars zur Beantragung einer Genehmigung** und zur Harmonisierung der Vorschriften und Verfahren, **auch mit Blick auf die für die Fahrzeugzulassung erforderlichen Informationen**, für die Ausstellung nationaler Genehmigungen, **auch in digitaler Form**, oder **Vereinbarungen** vergleichbarer Bedingungen gemäß Absatz 1 dieses Artikels und Artikel 4 Absatz 3 **sowie zur Harmonisierung der maßgeblichen Vorschriften über die Begleitung von Transporten unteilbarer Ladungen**. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem Prüfverfahren gemäß Artikel 10i Absatz 2 erlassen.

Änderungsantrag 32

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 5 – Buchstabe a a (neu)

Derzeitiger Wortlaut

(4) Fahrzeuge, die mit einem Nachweis der Übereinstimmung versehen sind, **können** unterzogen **werden**:

- Stichprobenkontrollen hinsichtlich der gemeinsamen Normen für die Gewichte;
- Kontrollen hinsichtlich der gemeinsamen Normen für die Abmessungen **lediglich** im Falle eines Verdachts auf Nichtübereinstimmung mit dieser Richtlinie.

Geänderter Text

aa) Absatz 4 erhält folgende Fassung:

„(4) Fahrzeuge, die mit einem Nachweis der Übereinstimmung versehen sind, **werden** unterzogen:

- Stichprobenkontrollen hinsichtlich der gemeinsamen Normen für die Gewichte;
- Kontrollen hinsichtlich der gemeinsamen Normen für die Abmessungen im Falle eines Verdachts auf Nichtübereinstimmung mit dieser Richtlinie.“

(Richtlinie 96/53/EG)

Änderungsantrag 33

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 7

Richtlinie 96/53/EG

Artikel 8 c

Vorschlag der Kommission

Artikel 8c

Fahrzeugtransporter **mit offenem Aufbau** dürfen in beladenem Zustand unter Verwendung **zugelassener** Ladestützen die in Anhang I Nummer 1.1 festgelegten höchstzulässigen Längen bis zu einer Gesamtlänge von 20,75 m überschreiten.

Überhang oder Ladestützen von Fahrzeugtransportern dürfen nicht über die Ladung hinausragen. Die Ladung darf nach vorn über das Zugfahrzeug bis zu 0,5 m hinausragen, sofern **die erste Achse** des beförderten Fahrzeugs auf **dem Anhängeraufbau ruht**. Die Ladung darf nach hinten bis zu 1,5 m hinausragen, sofern **die letzte** Achse des beförderten

Geänderter Text

Artikel 8c

Fahrzeugtransporter dürfen in beladenem Zustand unter Verwendung **von** Ladestützen, **wie z. B. ausfahrbarer hinterer Ladestützen**, die in Anhang I Nummer 1.1 festgelegten höchstzulässigen Längen bis zu einer Gesamtlänge von 20,75 m überschreiten.

Ladestützen von Fahrzeugtransportern dürfen nicht über die **überhängende** Ladung hinausragen. Die Ladung darf nach vorn über das Zugfahrzeug bis zu 0,5 m hinausragen, sofern **alle Achsen** des beförderten Fahrzeugs auf **der Fahrzeugstruktur ruhen**. Die Ladung darf nach hinten bis zu 1,5 m hinausragen, sofern **höchstens eine** Achse des beförderten Fahrzeugs auf **der hinteren**

Fahrzeugs auf *dem Anhängeraufbau* ruht.

Ladestütze ruht.

Änderungsantrag 34

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 8 – Buchstabe a

Richtlinie 96/53/EG

Artikel 9 a – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

(1) Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen, die der Verordnung (EU) 2018/858 entsprechen, dürfen die in Anhang I Nummer 1.1 der vorliegenden Richtlinie festgelegten höchstzulässigen Längen überschreiten, sofern ihr Führerhaus eine verbesserte Aerodynamik und Energieeffizienz **sowie** größere Sicherheit bietet. Jede nach diesem Artikel zulässige Überschreitung der höchstzulässigen Länge kann auch dem Einbau emissionsfreier Technologien dienen. Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen, die mit solchen Führerhäusern ausgestattet sind, müssen Anhang I Nummer 1.5 der vorliegenden Richtlinie genügen, wobei Überschreitungen der höchstzulässigen Längen nicht zu einem größeren Ladevermögen dieser Fahrzeuge führen dürfen.

Geänderter Text

(1) Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen, die der Verordnung (EU) 2018/858 entsprechen, dürfen die in Anhang I Nummer 1.1 der vorliegenden Richtlinie festgelegten höchstzulässigen Längen überschreiten, sofern ihr Führerhaus eine verbesserte Aerodynamik und Energieeffizienz, größere Sicherheit **und erhöhten Fahrerkomfort** bietet. Jede nach diesem Artikel zulässige Überschreitung der höchstzulässigen Länge kann auch dem Einbau emissionsfreier Technologien dienen. Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen, die mit solchen Führerhäusern ausgestattet sind, müssen Anhang I Nummer 1.5 der vorliegenden Richtlinie genügen, wobei Überschreitungen der höchstzulässigen Längen nicht zu einem größeren Ladevermögen dieser Fahrzeuge führen dürfen.

Änderungsantrag 35

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 9

Richtlinie 96/53/EG

Artikel 10 b – Absatz 2 – Unterabsatz 1

Vorschlag der Kommission

Die in Anhang I Nummer 1.1 für emissionsfreie Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen, die emissionsfreie

Geänderter Text

Die in Anhang I Nummer 1.1 für emissionsfreie Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen, die emissionsfreie

Fahrzeuge umfassen, festgelegten höchstzulässigen Längen können um die für den Anbau emissionsfreier Technologie erforderliche zusätzliche Länge, **jedoch um höchstens 90 cm** überschritten werden. Solche emissionsfreien Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen müssen Anhang I Nummern 1.5 und 1.5a der vorliegenden Richtlinie genügen, wobei eine Überschreitung der höchstzulässigen Längen nicht zu einer größeren Ladelänge dieser Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen führen darf, um die Kompatibilität von Anhängern und Sattelanhängern mit den Anforderungen für intermodale Beförderungen zu gewährleisten.

Fahrzeuge umfassen, festgelegten höchstzulässigen Längen können um die für den Anbau emissionsfreier Technologie erforderliche zusätzliche Länge überschritten werden. Solche emissionsfreien Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen müssen Anhang I Nummern 1.5 und 1.5a der vorliegenden Richtlinie genügen, wobei eine Überschreitung der höchstzulässigen Längen nicht zu einer größeren Ladelänge dieser Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen führen darf, um die Kompatibilität von Anhängern und Sattelanhängern mit den Anforderungen für intermodale Beförderungen zu gewährleisten.

Änderungsantrag 36

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

Vorschlag der Kommission

Die in Anhang I Nummer 1.1 — gegebenenfalls vorbehaltlich des Artikels 9a Absatz 1 und des Artikels 10b Absatz 2 — **festgelegten höchstzulässigen Längen** und der in Anhang I Nummer 1.6 festgelegte höchstzulässige Abstand **können bei Fahrzeugen oder Fahrzeugkombinationen, die Container von 45 Fuß Länge oder Wechselaufbauten von 45 Fuß Länge — leer oder beladen — befördern, um 15 cm überschritten werden, sofern der auf der Straße erfolgende Transport des betreffenden Containers oder Wechselaufbaus Teil einer intermodalen Beförderung ist.**

Geänderter Text

Bei Fahrzeugen oder Fahrzeugkombinationen, die bei intermodalen Beförderungsvorgängen eingesetzt werden, beträgt die in Anhang I Nummer 1.1 — gegebenenfalls vorbehaltlich des Artikels 9a Absatz 1 und des Artikels 10b Absatz 2 — **für ein Sattelkraftfahrzeug festgelegte höchstzulässige Länge 18,00 m** und der in Anhang I Nummer 1.6 festgelegte höchstzulässige Abstand **13,50 m.**

Änderungsantrag 37

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(12a) Folgender Artikel 10ca wird eingefügt:

Artikel 10ca

- 1. Zur Erhöhung der Straßenverkehrssicherheit und um unterschiedlichste Fahrzeugkennzeichnungen und -signalisierungen zu vermeiden, wird hiermit eine einheitliche EU-Kennzeichnung für die Länge der Kraftfahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen eingeführt, die im Verkehr von EMS eingesetzt werden oder deren Abmessungen von den in Anhang I Nummern 1.1, 1.2, 1.4 bis 1.8, 4.2 und 4.4 festgelegten Werten abweichen.**
- 2. Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass an der Rückseite aller Kraftfahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen, auf die in Absatz 1 Bezug genommen wird, die EU-Kennzeichnung deutlich sichtbar angebracht wird.**
- 3. Bis zum [1 Jahr nach dem Datum des Inkrafttretens] erlässt die Kommission gemäß Artikel 10h einen delegierten Rechtsakt zur Ergänzung dieser Richtlinie, in dem sie detaillierte Normen, Anforderungen und Bestimmungen für das Anbringen und die Ausstellung der Kennzeichnung festlegt, wobei die Verwendung von Piktogrammen gegenüber Text bevorzugt wird.**

Änderungsantrag 38

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 13 – Buchstabe a
Richtlinie 96/53/EG
Artikel 10 d – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

(1) Die Mitgliedstaaten ergreifen spezifische Maßnahmen, um die in Betrieb befindlichen Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen zu **identifizieren**, die **mutmaßlich** das höchstzulässige Gewicht **überschritten haben und die daher von den zuständigen Behörden überprüft werden sollten**, damit die Einhaltung der Anforderungen dieser Richtlinie sichergestellt ist. **Diese Maßnahmen können mithilfe von in die Straßeninfrastrukturen integrierten automatischen Systemen oder mithilfe von bordeigenen Wiegesystemen erfolgen, die in Einklang mit Absatz 4 in Fahrzeugen installiert sind.**

Entscheidet sich ein Mitgliedstaat für die Einrichtung von in die Straßeninfrastruktur integrierten automatischen Systemen, stellt er sicher, dass solche Systeme zumindest im transeuropäischen Straßenverkehrsnetz gemäß der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013* eingeführt werden.

Ein Mitgliedstaat darf bei in einem anderen Mitgliedstaat zugelassenen Fahrzeugen oder Fahrzeugkombinationen den Einbau von bordeigenen Wiegesystemen nicht vorschreiben.

Unbeschadet des Unionsrechts und des nationalen Rechts **müssen automatische Systeme, sofern sie zur Feststellung von Verstößen gegen diese Richtlinie und zur**

Geänderter Text

(1) Die Mitgliedstaaten ergreifen spezifische Maßnahmen, um die in Betrieb befindlichen Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen zu **erkennen**, die das höchstzulässige Gewicht **überschreiten**, damit die Einhaltung der Anforderungen dieser Richtlinie, **auch die Einhaltung der Anforderungen an Sondergenehmigungen**, sichergestellt ist. **Zu diesen Maßnahmen gehört die Einrichtung von in die Straßeninfrastrukturen integrierten automatischen Systemen, womit zumindest sichergestellt wird, dass diese Systeme gemäß der Verordnung (EU) 1315/2013* eingeführt werden. Die Mitgliedstaaten richten im Einklang mit Verordnung (EU) 1315/2013 entlang des Kernnetzes des transeuropäischen Straßenverkehrsnetzes zertifizierte automatische Systeme ein.**

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

Ein Mitgliedstaat darf bei in einem anderen Mitgliedstaat zugelassenen Fahrzeugen oder Fahrzeugkombinationen den Einbau von bordeigenen Wiegesystemen nicht vorschreiben.

Unbeschadet des Unionsrechts und des nationalen Rechts **können die Mitgliedstaaten die zertifizierten automatischen Systeme nutzen, um**

Verhängung von Sanktionen verwendet werden, zertifiziert sein. Werden automatische Systeme nur zu Identifizierungszwecken verwendet, müssen sie nicht zertifiziert sein.

Verstöße gegen diese Richtlinie zu ahnden.

Die zertifizierten automatischen Systeme sind mit der einzigen nationalen Eingabestelle für Sondergenehmigungen oder einer Vereinbarung vergleichbarer Bedingungen gemäß Artikel 4a verbunden, damit sie Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen erkennen können, die die höchstzulässigen Gewichte überschreiten und über eine Sondergenehmigung verfügen, sowie solche, die die in der Sondergenehmigung zugelassenen Gewichte überschreiten.

Änderungsantrag 39

**Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 14
Richtlinie 96/53/EG
Artikel 10 d a**

Vorschlag der Kommission

Artikel 10da

(1) Die Mitgliedstaaten können in ihrem Hoheitsgebiet intelligente Zugangsregelungen (Intelligent Access Policy – IAP) einführen, um den Zugang schwerer Nutzfahrzeuge zu bestimmten Straßen oder Gebieten zu regulieren, zu überwachen und zu erleichtern.

Für die Zwecke dieses Artikels bezeichnet der Ausdruck „intelligente Zugangsregelungen“ einen technischen und funktionalen Rahmen für die Verwaltung des Zugangs schwerer Nutzfahrzeuge zum Straßennetz mittels Telematik, um die Einhaltung der geltenden Vorschriften über Gewichte und Abmessungen zu gewährleisten.

(2) ***Setzt ein Mitgliedstaat intelligente Zugangsregelungen nach Absatz 1 um,***

Geänderter Text

Artikel 10da

(1) Die Mitgliedstaaten können in ihrem Hoheitsgebiet intelligente Zugangsregelungen (Intelligent Access Policy – IAP) einführen, um den Zugang schwerer Nutzfahrzeuge zu bestimmten Straßen oder Gebieten zu regulieren, zu überwachen und zu erleichtern.

Für die Zwecke dieses Artikels bezeichnet der Ausdruck „intelligente Zugangsregelungen“ einen technischen und funktionalen Rahmen für die Verwaltung des Zugangs schwerer Nutzfahrzeuge zum Straßennetz mittels Telematik, um die Einhaltung der geltenden Vorschriften über Gewichte und Abmessungen zu gewährleisten.

(2) ***Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass ihre intelligenten***

stellt er sicher, dass *diese* mit der Richtlinie 2010/40/EU des Europäischen Parlaments und des Rates* im Einklang stehen. Die Mitgliedstaaten stellen insbesondere sicher, dass Daten im Zusammenhang mit den intelligenten Zugangsregelungen, die in den Anwendungsbereich der Richtlinie 2010/40/EU fallen, einschließlich Beschränkungen in Bezug auf Gewicht, Länge, Breite oder Höhe, in digitaler maschinenlesbarer Form zur Verfügung stehen und über die mit der Delegierten Verordnung (EU) 2022/670** eingerichteten nationalen Zugangspunkte zugänglich gemacht werden.

(3) ***Setzt ein Mitgliedstaat intelligente Zugangsregelungen nach Absatz 1 um, muss er***

- a) die Kriterien für die Gewährung des Zugangs für schwere Nutzfahrzeuge festlegen, einschließlich, aber nicht beschränkt auf Fahrzeuggewicht, Länge, technische Spezifikationen und Einhaltung spezifischer Sicherheitsnormen;
- b) den Einsatz fortschrittlicher intelligenter Verkehrssysteme fördern, um die Sicherheit und Effizienz zu erhöhen und die Verkehrsüberlastung bei den von den intelligenten Zugangsregelungen betroffenen Beförderungen im Straßenverkehr zu verringern;
- c) ein umfassendes Informations- und Kommunikationssystem einrichten, um die Betreiber schwerer Nutzfahrzeuge über die Anforderungen der intelligenten

Zugangsregelungen mit der Richtlinie 2010/40/EU des Europäischen Parlaments und des Rates* im Einklang stehen. Die Mitgliedstaaten stellen insbesondere sicher, dass Daten im Zusammenhang mit den intelligenten Zugangsregelungen, die in den Anwendungsbereich der Richtlinie 2010/40/EU fallen, einschließlich Beschränkungen in Bezug auf Gewicht, Länge, Breite oder Höhe, in digitaler maschinenlesbarer Form zur Verfügung stehen und über die mit der Delegierten Verordnung (EU) 2022/670** eingerichteten nationalen Zugangspunkte zugänglich gemacht werden. ***Die Mitgliedstaaten sorgen auch dafür, dass die intelligente Zugangsregelung mit der einzigen nationalen Eingabestelle für Sondergenehmigungen oder mit einer Vereinbarung vergleichbarer Bedingung gemäß Artikel 4a verbunden ist, damit Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen erkannt werden können, die die höchstzulässigen Gewichte bzw. Abmessungen überschreiten und über eine Sondergenehmigung verfügen.***

(3) ***Bei der Umsetzung intelligenter Zugangsregelungen nach Absatz 1 müssen die Mitgliedstaaten***

- a) die Kriterien für die Gewährung des Zugangs für schwere Nutzfahrzeuge festlegen, einschließlich, aber nicht beschränkt auf Fahrzeuggewicht, Länge, ***Höhe***, technische Spezifikationen und Einhaltung spezifischer Sicherheitsnormen;
- b) den Einsatz fortschrittlicher intelligenter Verkehrssysteme fördern, um die Sicherheit und Effizienz zu erhöhen und die Verkehrsüberlastung bei den von den intelligenten Zugangsregelungen betroffenen Beförderungen im Straßenverkehr zu verringern;
- c) ein umfassendes Informations- und Kommunikationssystem einrichten, um die Betreiber schwerer Nutzfahrzeuge über die Anforderungen der intelligenten

Zugangsregelungen, die Antragsverfahren und etwaige Aktualisierungen oder Änderungen der Regelungen zu informieren.

Zugangsregelungen, die Antragsverfahren und etwaige Aktualisierungen oder Änderungen der Regelungen zu informieren.

ca) von diskriminierenden und unverhältnismäßigen Beschränkungen des freien Waren- und Dienstleistungsverkehrs und übermäßigen Beeinträchtigungen des reibungslosen Funktionierens des Binnenmarkts absehen.

(4) Die Einführung intelligenter Zugangsregelungen durch einen Mitgliedstaat darf nicht zu diskriminierenden oder unverhältnismäßigen Beschränkungen des freien Waren- und Dienstleistungsverkehrs führen und darf das reibungslose Funktionieren des Binnenmarkts nicht übermäßig beeinträchtigen.

Änderungsantrag 40

**Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 14 a (neu)
Richtlinie 96/53/EG
Artikel 10 e – Absatz 1 a (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(14a) In Artikel 10e wird folgender neuer Absatz eingefügt:

Die Mitgliedstaaten werden ermutigt, die Einnahmen aus diesen Sanktionen oder den finanziellen Gegenwert dieser Einnahmen zu verwenden, um die Markteinführung nachhaltiger Verkehrsmittel zu entwickeln und zu unterstützen, die Intermodalität zu fördern, die dafür notwendige Infrastruktur und intelligente Durchsetzungssysteme zu finanzieren, intermodale Beförderungsvorgänge zu fördern und die Nachhaltigkeit des grenzüberschreitenden Verkehrs zu

steigern.

Änderungsantrag 41

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 16

Richtlinie 96/53/EG

Artikel 10 g – Absatz 1 – Unterabsatz 1 – Buchstabe c

Vorschlag der Kommission

c) die Anzahl und den Standort der automatischen Systeme, die gemäß Artikel 10d Absatz 1 in die Straßeninfrastruktur integriert wurden, und die **Angabe, ob sie ausschließlich Identifizierungszwecken dienen oder** für die direkte Durchsetzung zertifiziert sind;

Geänderter Text

c) die Anzahl und den Standort der automatischen Systeme, die gemäß Artikel 10d Absatz 1 in die Straßeninfrastruktur integriert wurden und die für die direkte Durchsetzung zertifiziert sind;

Änderungsantrag 42

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 16

Richtlinie 96/53/EG

Artikel 10 g – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

(2) Die Kommission analysiert die gemäß Absatz 1 erhaltenen Informationen und legt dem Europäischen Parlament und dem Rat auf dieser Grundlage spätestens **13** Monate nach Erhalt der Informationen aus allen Mitgliedstaaten einen Bericht über die **Durchführung** dieser Richtlinie vor. Dieser Bericht umfasst Informationen über relevante Entwicklungen in den betreffenden Bereichen.

Geänderter Text

(2) Die Kommission analysiert die gemäß Absatz 1 erhaltenen Informationen und **gibt** auf dieser Grundlage **gegebenenfalls Empfehlungen an die Mitgliedstaaten ab. Gibt die Kommission derlei Empfehlungen ab, so teilt der betreffende Mitgliedstaat der Kommission innerhalb von sechs Monaten ab dem Zeitpunkt der Erteilung der Empfehlungen mit, wie er diese umzusetzen gedenkt. Die Kommission** legt dem Europäischen Parlament und dem Rat spätestens **zwölf** Monate nach Erhalt der Informationen aus allen Mitgliedstaaten einen Bericht über die **Einhaltung der Anforderungen** dieser Richtlinie vor. Dieser Bericht umfasst Informationen über relevante Entwicklungen in den

betreffenden Bereichen.

Änderungsantrag 43

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 17

Richtlinie 96/53/EG

Artikel 10 h — Absatz 2

Vorschlag der Kommission

(17) Artikel 10h **Absatz 2 erhält** folgende Fassung:

(2) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 4 Absatz 5a **und** Artikel 10b Absatz 1 wird der Kommission für einen Zeitraum von fünf Jahren ab dem [Amt für Veröffentlichungen: bitte Datum des Inkrafttretens dieser Richtlinie einfügen] übertragen. Die Kommission erstellt spätestens neun Monate vor Ablauf des Zeitraums von fünf Jahren einen Bericht über die Befugnisübertragung. Die Befugnisübertragung verlängert sich stillschweigend um Zeiträume gleicher Länge, es sei denn, das Europäische Parlament oder der Rat widerspricht einer solchen Verlängerung spätestens drei Monate vor Ablauf des jeweiligen Zeitraums.“

Geänderter Text

(17) Artikel 10h **Absätze 2, 3 und 5 erhalten** folgende Fassung:

(2) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 4 Absatz 5a, Artikel 10b Absatz 1 **und Artikel 10ca** wird der Kommission für einen Zeitraum von fünf Jahren ab dem [Amt für Veröffentlichungen: bitte Datum des Inkrafttretens dieser Richtlinie einfügen] übertragen. Die Kommission erstellt spätestens neun Monate vor Ablauf des Zeitraums von fünf Jahren einen Bericht über die Befugnisübertragung. Die Befugnisübertragung verlängert sich stillschweigend um Zeiträume gleicher Länge, es sei denn, das Europäische Parlament oder der Rat widerspricht einer solchen Verlängerung spätestens drei Monate vor Ablauf des jeweiligen Zeitraums.“

Änderungsantrag 44

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 17

Richtlinie 96/53/EG

Artikel 10 h — Absatz 3

Derzeitiger Wortlaut

(3) Die Befugnisübertragung gemäß Artikel 10b kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat jederzeit widerrufen werden. Der Beschluss über den Widerruf beendet die Übertragung der

Geänderter Text

(3) Die Befugnisübertragung gemäß **Artikel 4 Absatz 5a**, Artikel 10b **Absatz 1 und Artikel 10ca** kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat jederzeit widerrufen werden. Der Beschluss über

in diesem Beschluss angegebenen Befugnis. Er wird am Tag nach seiner Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Union oder zu einem im Beschluss über den Widerruf angegebenen späteren Zeitpunkt wirksam. Die Gültigkeit von delegierten Rechtsakten, die bereits in Kraft sind, wird von dem Beschluss über den Widerruf nicht berührt.

den Widerruf beendet die Übertragung der in diesem Beschluss angegebenen Befugnis. Er wird am Tag nach seiner Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Union oder zu einem im Beschluss über den Widerruf angegebenen späteren Zeitpunkt wirksam. Die Gültigkeit von delegierten Rechtsakten, die bereits in Kraft sind, wird von dem Beschluss über den Widerruf nicht berührt.“

(Richtlinie 96/53/EG)

Änderungsantrag 45

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 17

Richtlinie 96/53/EG

Artikel 10 h — Absatz 5

Derzeitiger Wortlaut

(5) Ein delegierter Rechtsakt, der gemäß Artikel 10b erlassen wurde, tritt nur in Kraft, wenn weder das Europäische Parlament noch der Rat innerhalb einer Frist von zwei Monaten nach Übermittlung dieses Rechtsakts an das Europäische Parlament und den Rat Einwände erhoben haben oder wenn vor Ablauf dieser Frist das Europäische Parlament und der Rat beide der Kommission mitgeteilt haben, dass sie keine Einwände erheben werden. Auf Initiative des Europäischen Parlaments oder des Rates wird diese Frist um zwei Monate verlängert.

Geänderter Text

(5) Ein delegierter Rechtsakt, der gemäß **Artikel 4 Absatz 5a**, Artikel 10b **Absatz 1 und Artikel 10ca** erlassen wurde, tritt nur in Kraft, wenn weder das Europäische Parlament noch der Rat innerhalb einer Frist von zwei Monaten nach Übermittlung dieses Rechtsakts an das Europäische Parlament und den Rat Einwände erhoben haben oder wenn vor Ablauf dieser Frist das Europäische Parlament und der Rat beide der Kommission mitgeteilt haben, dass sie keine Einwände erheben werden. Auf Initiative des Europäischen Parlaments oder des Rates wird diese Frist um zwei Monate verlängert.“

(Richtlinie 96/53/EG)

Änderungsantrag 46

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 19

Vorschlag der Kommission

19. Artikel 10j **wird gestrichen.**

Geänderter Text

19. Artikel 10j **erhält folgende Fassung:**

Artikel 10j

Bis 2027 und anschließend alle vier Jahre legt die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht über die Anwendung dieser Richtlinie vor. Der Bericht enthält eine detaillierte Bewertung der Entwicklung des innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Straßenverkehrs, einschließlich der besonderen Merkmale bestimmter Marktsegmente und der Auswirkungen dieser Entwicklung auf die Straßenverkehrssicherheit, die Straßeninfrastruktur und das Funktionieren des Binnenmarkts im Bereich des Straßenverkehrs, die Wettbewerbsfähigkeit des Sektors, die Konnektivität und die Verkehrsverlagerung. Der Bericht kann Bestandteile des in Artikel 10g Absatz 2 genannten Berichts enthalten. In diesem Bericht untersucht die Kommission insbesondere, ob die notwendigen Voraussetzungen für die Markteinführung emissionsfreier schwerer Nutzfahrzeuge in der Union bis zu dem in Artikel 4b Absatz 3 genannten Zeitpunkt zufriedenstellend erfüllt sind. In diesem Bericht werden unter anderem die folgenden Voraussetzungen bewertet: die Anzahl der Zulassungen von emissionsfreien schweren Nutzfahrzeugen in den Mitgliedstaaten, die Verfügbarkeit und Kapazität einer geeigneten Infrastruktur für alternative Kraftstoffe und die Auswirkungen des europäischen Emissionshandelssystems auf den Straßenverkehr sowie die nach CO₂-Emissionen differenzierten Straßenbenutzungsgebühren in den Mitgliedstaaten. Darüber hinaus werden

im Rahmen dieser Analyse die Voraussetzungen für die Markteinführung emissionsfreier Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen von Europäischen Modularen Systemen, die im grenzüberschreitenden Verkehr eingesetzt werden, in denjenigen Mitgliedstaaten bewertet, die deren Verkehr in ihrem Hoheitsgebiet zulassen.

Außerdem wird in dem Bericht der Einsatz intelligenter Zugangsregelungen im Hinblick auf die Durchsetzung analysiert, wobei deren Verfügbarkeit und Kosteneffizienz berücksichtigt werden. Des Weiteren gibt der Bericht Auskunft über im Bereich des Straßenverkehrs relevante technologische Fortschritte, auch in Hinblick auf neue Technologien oder neue Konzepte und aerodynamische Vorrichtungen sowie Anhänger oder Sattelanhänger mit emissionsfreier Technologie.

Im Rahmen dieses Berichts bewertet die Kommission auch die Wirksamkeit und die Auswirkungen dieser Richtlinie, inwieweit mit der Umsetzung dieser Richtlinie die darin festgelegten Ziele erreicht wurden und inwieweit sie mit anderen einschlägigen Rechtsakten der Union in Wechselwirkung steht und vereinbar ist.

Auf der Grundlage der Ergebnisse dieser oben genannten Bewertungen sollte dem Bericht, soweit erforderlich, ein Legislativvorschlag zur Änderung dieser Richtlinie beigefügt werden.

Änderungsantrag 47

**Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 20
Richtlinie 96/53/EG
Artikel 10 k – Absatz 1**

Vorschlag der Kommission

Im Krisenfall, wenn das öffentliche Interesse dies erfordert und sofern die Straßenverkehrssicherheit dadurch nicht gefährdet wird, können die Mitgliedstaaten vorübergehende Ausnahmen von der Anwendung der in Anhang I festgelegten Grenzwerte für Gewichte und Abmessungen für Fahrzeuge im innerstaatlichen Verkehr für einen Zeitraum von höchstens zwei Monaten gewähren.

Geänderter Text

Im Krisenfall, wenn das öffentliche Interesse dies erfordert und sofern die Straßenverkehrssicherheit dadurch nicht gefährdet wird, können die Mitgliedstaaten vorübergehende Ausnahmen von der Anwendung der in Anhang I festgelegten Grenzwerte für Gewichte und Abmessungen für Fahrzeuge im innerstaatlichen Verkehr für einen Zeitraum von höchstens zwei Monaten gewähren. ***In dem ausschließlichen Fall eines Andauerns der Krise kann eine Verlängerung dieses Zeitraums erfolgen.***

Änderungsantrag 48

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 20
Richtlinie 96/53/EG
Artikel 10 k – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

Eine solche Ausnahme ist ordnungsgemäß zu begründen und der Kommission unverzüglich mitzuteilen. Die Kommission veröffentlicht die Informationen über die gewährte Ausnahme unverzüglich auf ihrer offiziellen Website.

Geänderter Text

Eine solche Ausnahme ist ordnungsgemäß zu begründen und der Kommission unverzüglich mitzuteilen. Die Kommission veröffentlicht die Informationen über die gewährte Ausnahme unverzüglich auf ihrer offiziellen Website ***und auf dem in Artikel 4a Absatz 1a genannten eigens eingerichteten Webportal.***

Änderungsantrag 49

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 20
Richtlinie 96/53/EG
Artikel 10 k – Absatz 4

Vorschlag der Kommission

Für die Zwecke des vorliegenden Artikels bezeichnet der Ausdruck „Krise“ ein

Geänderter Text

Für die Zwecke des vorliegenden Artikels bezeichnet der Ausdruck „Krise“ ein

außergewöhnliches, unerwartetes, plötzliches, natürliches oder vom Menschen verursachtes Ereignis von außergewöhnlicher Art und Tragweite innerhalb oder außerhalb der Union, das erhebliche direkte oder indirekte Auswirkungen auf den Bereich des Straßenverkehrs oder die Wirtschaft oder das Wohlergehen der Unionsbürger hat, bei dem das normale Funktionieren der Gesellschaft erheblich gestört wird und bei dem das öffentliche Interesse dringende Maßnahmen erfordert.

außergewöhnliches, unerwartetes, plötzliches, natürliches oder vom Menschen verursachtes Ereignis von außergewöhnlicher Art und Tragweite innerhalb oder außerhalb der Union, das erhebliche direkte oder indirekte Auswirkungen auf den Bereich des Straßenverkehrs oder die Wirtschaft oder das Wohlergehen **und die Sicherheit** der Unionsbürger hat, bei dem das normale Funktionieren der Gesellschaft erheblich gestört wird und bei dem das öffentliche Interesse dringende Maßnahmen erfordert.

Änderungsantrag 50

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 3 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

(1) Die Mitgliedstaaten erlassen und veröffentlichen spätestens am [Datum der Annahme + **2 Jahre**] die Rechts- und Verwaltungsvorschriften, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie nachzukommen. Sie teilen der Kommission unverzüglich den Wortlaut dieser Vorschriften mit. Bei Erlass dieser Vorschriften nehmen die Mitgliedstaaten in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf die vorliegende Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten dieser Bezugnahme.

Geänderter Text

(1) Die Mitgliedstaaten erlassen und veröffentlichen spätestens am [Datum der Annahme + **ein Jahr**] die Rechts- und Verwaltungsvorschriften, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie nachzukommen. Sie teilen der Kommission unverzüglich den Wortlaut dieser Vorschriften mit. Bei Erlass dieser Vorschriften nehmen die Mitgliedstaaten in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf die vorliegende Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten dieser Bezugnahme.

Änderungsantrag 51

Vorschlag für eine Richtlinie Anhang I – Tabelle

Vorschlag der Kommission

1. Höchstzulässige Abmessungen für die in Artikel 1 Absatz 1 Buchstabe a genannten Fahrzeuge		
1.1 Höchstlänge		
	– Kraftfahrzeug (ausgenommen Kraftomnibusse)	12,00 m
	– Anhänger	12,00 m
	– Gelenkfahrzeug	16,50 m
	– Lastzug	18,75 m
	– Gelenkbus	18,75 m
	– zweiachsiger Kraftomnibus	13,50 m
	– Kraftomnibus mit mehr als 2 Achsen	15,00 m
	– Kraftomnibus + Anhänger	18,75 m
1.2 Höchstbreite		
	a) alle Fahrzeuge mit Ausnahme der unter Buchstabe b genannten Fahrzeuge	2,55 m
	b) Aufbauten von klimatisierten Fahrzeugen oder von Fahrzeugen beförderte klimatisierte Container oder Wechselaufbauten	2,60 m
1.3 Maximale Höhe		
	– alle Fahrzeuge	4,00 m
	– Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen, die im intermodalen Verkehr einen oder mehrere Container mit einer Standardaußenhöhe von 9' 6" (Großvolumencontainer) befördern	4,30 m
1.4 Die unter den Nummern 1.1, 1.2, 1.3, 1.6, 1.7, 1.8 und 4.4 genannten Werte umfassen auch die Wechselaufbauten und genormte Frachtstücke, wie z. B. Container.		
1.4a Wenn abnehmbare Zubehörteile wie Skiboxen an einem Kraftomnibus angebracht sind, darf die Höchstlänge des Fahrzeugs einschließlich des Zubehörteils die zulässige Höchstlänge gemäß Nummer 1.1 nicht überschreiten.		
1.5 Jedes Kraftfahrzeug und jede Fahrzeugkombination im Fahrzustand muss sich in einer Kreisringfläche mit einem Außenradius von 12,50 m und einem Innenradius von 5,30 m bewegen können.		

1.5a Zusätzliche Anforderungen für Kraftomnibusse			
	Beistehendem Fahrzeug ist auf dem Boden eine Linie entlang der senkrechten Ebene zu ziehen, die die zur Außenseite des Kreises gerichtete Fahrzeugseite tangiert. Bei Gelenkfahrzeugen müssen die zwei starren Teile parallel zu dieser Ebene ausgerichtet sein.		
	Fährt das Fahrzeug aus einer Geradeausbewegung in die unter Nummer 1.5 beschriebene Kreisringfläche ein, so darf kein Teil mehr als 0,60 m über die senkrechte Ebene hinausragen.		
1.6	Höchstabstand zwischen der Achse des Sattelzapfens und der hinteren Begrenzung des Sattelanhängers.		12,00 m
1.7	Parallel zur Längsachse des Lastzugs gemessener Höchstabstand zwischen dem vordersten äußeren Punkt der Ladefläche hinter dem Führerhaus und dem hintersten äußeren Punkt des Anhängers der Fahrzeugkombination, abzüglich des Abstands zwischen der hinteren Begrenzung des Kraftfahrzeugs und der vorderen Begrenzung des Anhängers.		15,65 m
1.8	Parallel zur Längsachse des Lastzugs gemessener Höchstabstand zwischen dem vordersten äußeren Punkt der Ladefläche hinter dem Führerhaus und dem hintersten äußeren Punkt des Anhängers der Fahrzeugkombination.		16,40 m
2. Höchstzulässiges Gewicht der Fahrzeuge			
2.1 Zu einer Kombination gehörende Fahrzeuge			
	2.1.1	Zweiachsige Anhänger	18 t
	2.1.2	Dreiachsige Anhänger	24 t
2.2 Fahrzeugkombinationen			
	2.2.1	Fünf- oder sechsachsige Lastzüge	
		a) Zweiachsiges Kraftfahrzeug mit dreiachsigem Anhänger	40 t
		b) Dreiachsiges Kraftfahrzeug mit zwei- oder dreiachsigem Anhänger	40 t
	2.2.2	Fünf- oder sechsachsige Gelenkfahrzeuge	
	a)	Zweiachsiges Kraftfahrzeug mit dreiachsigem Sattelanhängers	40 t
	b)	Dreiachsiges Kraftfahrzeug mit zwei- oder dreiachsigem Sattelanhängers	40 t
	c)	Zweiachsiges Kraftfahrzeug mit dreiachsigem Sattelanhängers bei intermodalen Beförderungsvorgängen	42 t

	d)	Dreiachsiges Kraftfahrzeug mit zwei- oder dreiachsigem Sattelanhänger bei intermodalen Beförderungsvorgängen	44 t
2.2.3		Vierachsige Lastzüge, bestehend aus einem zweiachsigen Kraftfahrzeug und einem zweiachsigen Anhänger	36 t
2.2.4		Vierachsige Gelenkfahrzeuge, bestehend aus einem zweiachsigen Kraftfahrzeug und einem zweiachsigen Sattelanhänger bei einem Radstand (Achsabstand) des Sattelanhängers:	
	2.2.4.1	von 1,3 m bis höchstens 1,8 m	36 t
	2.2.4.2	von mehr als 1,8 m	36 t
		Falls das höchstzulässige Gewicht des Kraftfahrzeugs (18 t) und die höchstzulässige Achslast der Doppelachse des Sattelanhängers (20 t) eingehalten werden und die Antriebsachse mit Doppelbereifung und Luftfederung oder mit einer auf Unionsebene als gleichwertig anerkannten Federung gemäß Anhang II ausgerüstet ist, ist das in Nummer 2.2.4.2 vorgesehene höchstzulässige Gewicht um 2 t zu erhöhen.	
		Bei Fahrzeugkombinationen, die Fahrzeuge mit alternativem Antrieb, aber keine emissionsfreien Fahrzeuge umfassen, erhöhen sich die in Nummer 2.2 vorgesehenen höchstzulässigen Gewichte um das zusätzliche Gewicht der alternativen Kraftstofftechnologie, höchstens jedoch um 1 t.	
		Bei Fahrzeugkombinationen, die emissionsfreie Fahrzeuge umfassen, erhöhen sich die in den Nummern 2.2.1 und 2.2.2 vorgesehenen höchstzulässigen Gewichte um 4 t.	
		Bei Fahrzeugkombinationen, die emissionsfreie Fahrzeuge umfassen, erhöhen sich die in den Nummern 2.2.3 und 2.2.4 vorgesehenen höchstzulässigen Gewichte um 2 t.	
2.3 Kraftfahrzeuge			
	2.3.1	Andere zweiachsige Kraftfahrzeuge als Kraftomnibusse	18 t
	2.3.2	Zweiachsige Kraftomnibusse	19,5 t
	2.3.3	Dreiachsige Kraftfahrzeuge	25 t
	2.3.4	Dreiachsige Kraftfahrzeuge, wenn die Antriebsachse mit Doppelbereifung und Luftfederung oder mit einer auf Unionsebene als gleichwertig anerkannten Federung gemäß Anhang II ausgerüstet ist oder wenn jede Antriebsachse mit Doppelbereifung ausgerüstet ist und die maximale Achslast von 9,5 t je Achse nicht überschritten wird.	26 t
	2.3.5	Vierachsige Kraftfahrzeuge mit zwei Lenkachsen, wenn die Antriebsachse mit Doppelbereifung und Luftfederung oder mit einer auf Unionsebene als gleichwertig anerkannten Federung gemäß Anhang II ausgerüstet ist oder wenn jede Antriebsachse mit Doppelbereifung ausgerüstet ist und die maximale Achslast von 9,5 t je Achse nicht überschritten wird.	32 t

2.3.6	Fünfsachsige Kraftfahrzeuge mit zwei Lenkachsen, wenn die Antriebsachse mit Doppelbereifung und Luftfederung oder mit einer auf Unionsebene als gleichwertig anerkannten Federung gemäß Anhang II ausgerüstet ist oder wenn jede Antriebsachse mit Doppelbereifung ausgerüstet ist und die maximale Achslast von 9,5 t je Achse nicht überschritten wird.	40 t
Bei Fahrzeugen mit alternativem Antrieb, bei denen es sich nicht um emissionsfreie Fahrzeuge handelt, erhöhen sich die in den Punkten 2.3.1, 2.3.3 und 2.3.4 von Nummer 2.3 vorgesehenen höchstzulässigen Gewichte um das zusätzliche Gewicht der alternativen Kraftstofftechnologie, höchstens jedoch um 1 t.		
Bei emissionsfreien Fahrzeugen erhöhen sich die in Nummer 2.3 vorgesehenen höchstzulässigen Gewichte um 2 t.		
2.4 Dreiachsige Gelenkbusse		28 t
Bei Fahrzeugen mit alternativem Antrieb, bei denen es sich nicht um emissionsfreie Fahrzeuge handelt, erhöht sich das in Nummer 2.4 vorgesehene höchstzulässige Gewicht von 28 t um das zusätzliche Gewicht der alternativen Kraftstofftechnologie, höchstens jedoch um 1 t.		
Bei emissionsfreien Fahrzeugen erhöht sich das in Nummer 2.4 vorgesehene höchstzulässige Gewicht von 28 t um 2 t.		
3. Höchstzulässige Achslast für die in Artikel 1 Absatz 1 Buchstabe b genannten Fahrzeuge		
3.1 Einzelachsen		
	Einzelachse ohne Antrieb	10 t
3.2 Doppelachsen von Anhängern und Sattelanhängern		
Die Summe der Achslasten einer Doppelachse darf bei den nachstehenden Achsabständen (= d) jeweils folgende Werte nicht übersteigen:		
3.2.1	weniger als 1,0 m ($d < 1,0$)	11 t
3.2.2	1,0 m bis weniger als 1,3 m ($1,0 \leq d < 1,3$)	16 t
3.2.3	1,3 m bis weniger als 1,8 m ($1,3 \leq d < 1,8$)	18 t
3.2.4	1,8 m oder mehr ($1,8 \leq d$)	20 t
3.3 Dreifachachsen von Anhängern und Sattelanhängern		
Die Summe der Achslasten einer Dreifachachse darf bei den nachstehenden Achsabständen (= d) jeweils folgende Werte nicht übersteigen:		
3.3.1	1,3 m oder weniger ($d \leq 1,3$)	21 t
3.3.2	über 1,3 m und bis zu 1,4 m ($1,3 < d \leq 1,4$)	24 t
3.4 Antriebsachse		
3.4.1	Antriebsachse der Fahrzeuge nach Nummern 2.2, 2.3 und 2.4, bei denen es sich nicht um emissionsfreie Fahrzeuge handelt	11,5 t

	3.4.2	Antriebsachse der emissionsfreien Fahrzeuge nach Nummern 2.2.1 und 2.2.2	12,5 t
	3.4.3	Emissionsfreie zweiachsige Kraftomnibusse	12,5 t
3.5 Doppelachsen von Kraftfahrzeugen			
Die Summe der Achslasten einer Doppelachse darf bei den nachstehenden Achsabständen (= d) jeweils folgende Werte nicht übersteigen:			
	3.5.1	weniger als 1,0 m ($d < 1,0$)	11,5 t
	3.5.2	1,0 m bis weniger als 1,3 m ($1,0 \leq d < 1,3$)	16 t
	3.5.3	1,3 m bis weniger als 1,8 m ($1,3 \leq d < 1,8$)	18 t
		Wenn die Antriebsachse mit Doppelbereifung und Luftfederung oder mit einer auf Unionsebene als gleichwertig anerkannten Federung gemäß Anhang II ausgerüstet ist oder wenn jede Antriebsachse mit Doppelbereifung ausgerüstet ist und die maximale Achslast von 9,5 t je Achse nicht überschritten wird.	19 t
4. Mit den Gewichten und Abmessungen zusammenhängende Merkmale der in Artikel 1 Absatz 1 Buchstabe b genannten Fahrzeuge			
4.1 Alle Fahrzeuge			
	Das Gewicht auf der oder den Antriebsachse(n) eines Fahrzeugs oder einer Fahrzeugkombination darf nicht weniger als 25 % des zulässigen Gesamtgewichts des Fahrzeugs oder der Fahrzeugkombination betragen, wenn es im grenzüberschreitenden Verkehr eingesetzt wird.		
4.2 Lastzüge			
	Der Abstand zwischen der letzten Achse eines Kraftfahrzeugs und der ersten Achse eines Anhängers beträgt mindestens 3,00 m.		
4.3 Höchstzulässiges Gewicht je nach Radstand (Achsabstand)			
	Das höchstzulässige Gewicht eines vierachsigen Kraftfahrzeugs in Tonnen darf das Fünffache des Abstands in Metern zwischen der vordersten und der hintersten Achse des Fahrzeugs nicht überschreiten.		
4.4 Sattelanhänger			
	Die horizontal gemessene Entfernung zwischen der Achse des Sattelzapfens und irgendeinem Punkt des Kopfes des Sattelanhängers darf nicht mehr als 2,04 m betragen.		

Geänderter Text

1. Höchstzulässige Abmessungen für die in Artikel 1 Absatz 1 Buchstabe a genannten Fahrzeuge
--

1.1 Höchstlänge		
	– Kraftfahrzeug (ausgenommen Kraftomnibusse)	12,00 m
	– Anhänger	12,00 m
	– Gelenkfahrzeug	16,50 m
	– Lastzug	18,75 m
	– <i>dreiachsiger</i> Gelenkbus	18,75 m
	– <i>vierachsiger Gelenkbus</i>	21,00 m
	– zweiachsiger Kraftomnibus	13,50 m
	– Kraftomnibus mit mehr als 2 Achsen	15,00 m
	– Kraftomnibus + Anhänger	18,75 m
1.2 Höchstbreite		
	a) alle Fahrzeuge mit Ausnahme der unter Buchstabe b genannten Fahrzeuge	2,55 m
	b) Aufbauten von klimatisierten Fahrzeugen oder von Fahrzeugen beförderte klimatisierte Container oder Wechselaufbauten	2,60 m
1.3 Maximale Höhe		
	– alle Fahrzeuge	4,00 m
	– Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen, die im intermodalen Verkehr einen oder mehrere Container mit einer Standardaußenhöhe von 9' 6" (Großvolumencontainer) befördern	4,30 m
1.4 Die unter den Nummern <u>1.1</u> , <u>1.2</u> , <u>1.3</u> , <u>1.6</u> , <u>1.7</u> , <u>1.8</u> und <u>4.4</u> genannten Werte umfassen auch die Wechselaufbauten und genormte Frachtstücke, wie z. B. Container.		
1.4a Wenn abnehmbare Zubehörteile wie Skiboxen an einem Kraftomnibus angebracht sind, darf die Höchstlänge des Fahrzeugs einschließlich des Zubehörteils die zulässige Höchstlänge gemäß Nummer 1.1 nicht überschreiten.		
1.5 Jedes Kraftfahrzeug und jede Fahrzeugkombination im Fahrzustand muss sich in einer Kreisringfläche mit einem Außenradius von 12,50 m und einem Innenradius von 5,30 m bewegen können.		

1.5a Zusätzliche Anforderungen für Kraftomnibusse			
	Beistehendem Fahrzeug ist auf dem Boden eine Linie entlang der senkrechten Ebene zu ziehen, die die zur Außenseite des Kreises gerichtete Fahrzeugseite tangiert. Bei Gelenkfahrzeugen müssen die zwei starren Teile parallel zu dieser Ebene ausgerichtet sein.		
	Fährt das Fahrzeug aus einer Geradeausbewegung in die unter Nummer 1.5 beschriebene Kreisringfläche ein, so darf kein Teil mehr als 0,60 m über die senkrechte Ebene hinausragen.		
1.6	Höchstabstand zwischen der Achse des Sattelzapfens und der hinteren Begrenzung des Sattelanhängers.		12,00 m
1.7	Parallel zur Längsachse des Lastzugs gemessener Höchstabstand zwischen dem vordersten äußeren Punkt der Ladefläche hinter dem Führerhaus und dem hintersten äußeren Punkt des Anhängers der Fahrzeugkombination, abzüglich des Abstands zwischen der hinteren Begrenzung des Kraftfahrzeugs und der vorderen Begrenzung des Anhängers.		15,65 m
1.8	Parallel zur Längsachse des Lastzugs gemessener Höchstabstand zwischen dem vordersten äußeren Punkt der Ladefläche hinter dem Führerhaus und dem hintersten äußeren Punkt des Anhängers der Fahrzeugkombination.		16,40 m
2. Höchstzulässiges Gewicht der Fahrzeuge			
2.1 Zu einer Kombination gehörende Fahrzeuge			
	2.1.1	Zweiachsige Anhänger	18 t
	2.1.2	Dreiachsige Anhänger	24 t
2.2 Fahrzeugkombinationen			
	2.2.1	Fünf- oder sechsachsige Lastzüge	
		a) Zweiachsiges Kraftfahrzeug mit dreiachsigem Anhänger	40 t
		b) Dreiachsiges Kraftfahrzeug mit zwei- oder dreiachsigem Anhänger	40 t
	2.2.2	Fünf- oder sechsachsige Gelenkfahrzeuge	
	a)	Zweiachsiges Kraftfahrzeug mit dreiachsigem Sattelanhängers	40 t
	b)	Dreiachsiges Kraftfahrzeug mit zwei- oder dreiachsigem Sattelanhängers	40 t
	c)	Zweiachsiges Kraftfahrzeug mit dreiachsigem Sattelanhängers bei intermodalen Beförderungsvorgängen	44 t

	d)	Dreiachsiges Kraftfahrzeug mit zwei- oder dreiachsigem Sattelanhänger bei intermodalen Beförderungsvorgängen	44 t
2.2.3		Vierachsige Lastzüge, bestehend aus einem zweiachsigen Kraftfahrzeug und einem zweiachsigen Anhänger	36 t
2.2.4		Vierachsige Gelenkfahrzeuge, bestehend aus einem zweiachsigen Kraftfahrzeug und einem zweiachsigen Sattelanhänger bei einem Radstand (Achsabstand) des Sattelanhängers:	
	2.2.4.1	von 1,3 m bis höchstens 1,8 m	36 t
	2.2.4.2	von mehr als 1,8 m	36 t
		Falls das höchstzulässige Gewicht des Kraftfahrzeugs (18 t) und die höchstzulässige Achslast der Doppelachse des Sattelanhängers (20 t) eingehalten werden und die Antriebsachse mit Doppelbereifung und Luftfederung oder mit einer auf Unionsebene als gleichwertig anerkannten Federung gemäß Anhang II ausgerüstet ist, ist das in Nummer 2.2.4.2 vorgesehene höchstzulässige Gewicht um 2 t zu erhöhen.	
	Bei Fahrzeugkombinationen, die Kraftfahrzeuge mit alternativem Antrieb, aber keine emissionsfreien Kraftfahrzeuge umfassen, erhöhen sich die in Nummer 2.2 vorgesehenen höchstzulässigen Gewichte um das zusätzliche Gewicht der alternativen Kraftstofftechnologie, höchstens jedoch um 1 t.		
	Bei Fahrzeugkombinationen, die emissionsfreie Kraftfahrzeuge umfassen, erhöhen sich die in den Nummern 2.2.1 und 2.2.2 vorgesehenen höchstzulässigen Gewichte um 4 t.		
	Bei Fahrzeugkombinationen, die emissionsfreie Kraftfahrzeuge umfassen, erhöhen sich die in den Nummern 2.2.3 und 2.2.4 vorgesehenen höchstzulässigen Gewichte um 2 t.		
	Bei Fahrzeugkombinationen, die Anhänger oder Sattelanhänger mit emissionsfreier Technologie umfassen, erhöhen sich die in den Nummern 2.2.1, 2.2.2, 2.2.3 und 2.2.4 vorgesehenen höchstzulässigen Gewichte um 2 t.		
	Gilt für eine Fahrzeugkombination mehr als eine der oben genannten Erhöhungen, so sind diese Erhöhungen kumulativ anzuwenden.		
2.3 Kraftfahrzeuge			
	2.3.1	Andere zweiachsige Kraftfahrzeuge als Kraftomnibusse	18 t
	2.3.2	Zweiachsige Kraftomnibusse	19,5 t
	2.3.3	Dreiachsige Kraftfahrzeuge	25 t
	2.3.4	Dreiachsige Kraftfahrzeuge, wenn die Antriebsachse mit Doppelbereifung und Luftfederung oder mit einer auf Unionsebene als gleichwertig anerkannten Federung gemäß Anhang II ausgerüstet ist oder wenn jede Antriebsachse mit Doppelbereifung ausgerüstet ist und die maximale Achslast von 9,5 t je Achse nicht überschritten wird.	26 t

2.3.5	Vierachsige Kraftfahrzeuge mit zwei Lenkachsen, wenn die Antriebsachse mit Doppelbereifung und Luftfederung oder mit einer auf Unionsebene als gleichwertig anerkannten Federung gemäß Anhang II ausgerüstet ist oder wenn jede Antriebsachse mit Doppelbereifung ausgerüstet ist und die maximale Achslast von 9,5 t je Achse nicht überschritten wird.	32 t
2.3.6	Fünfsachsige Kraftfahrzeuge mit zwei Lenkachsen, wenn die Antriebsachse mit Doppelbereifung und Luftfederung oder mit einer auf Unionsebene als gleichwertig anerkannten Federung gemäß Anhang II ausgerüstet ist oder wenn jede Antriebsachse mit Doppelbereifung ausgerüstet ist und die maximale Achslast von 9,5 t je Achse nicht überschritten wird.	40 t
Bei Kraftfahrzeugen mit alternativem Antrieb, bei denen es sich nicht um emissionsfreie Kraftfahrzeuge handelt, erhöhen sich die in den Punkten 2.3.1, 2.3.3 und 2.3.4 von Nummer 2.3 vorgesehenen höchstzulässigen Gewichte um das zusätzliche Gewicht der alternativen Kraftstofftechnologie, höchstens jedoch um 1 t.		
Bei emissionsfreien Kraftfahrzeugen erhöhen sich die in Nummer 2.3 vorgesehenen höchstzulässigen Gewichte um 2 t.		
2.4 Dreiachsige Gelenkbusse		28 t
2.5 Vierachsige Gelenkbusse		32 t
Bei Kraftfahrzeugen mit alternativem Antrieb, bei denen es sich nicht um emissionsfreie Fahrzeuge handelt, erhöhen sich die in den Nummern 2.4 und 2.5 vorgesehenen höchstzulässigen Gewichte um das zusätzliche Gewicht der alternativen Kraftstofftechnologie, höchstens jedoch um 1 t.		
Bei emissionsfreien Kraftfahrzeugen erhöhen sich die in den Nummern 2.4 und 2.5 vorgesehenen höchstzulässigen Gewichte um 2 t.		
3. Höchstzulässige Achslast für die in Artikel 1 Absatz 1 Buchstabe b genannten Fahrzeuge		
3.1 Einzelachsen		
	Einzelachse ohne Antrieb	10 t
3.2 Doppelachsen von Anhängern und Sattelanhängern		
Die Summe der Achslasten einer Doppelachse darf bei den nachstehenden Achsabständen (= d) jeweils folgende Werte nicht übersteigen:		
3.2.1	weniger als 1,0 m ($d < 1,0$)	11 t
3.2.2	1,0 m bis weniger als 1,3 m ($1,0 \leq d < 1,3$)	16 t
3.2.3	1,3 m bis weniger als 1,8 m ($1,3 \leq d < 1,8$)	18 t
3.2.4	1,8 m oder mehr ($1,8 \leq d$)	20 t
3.3 Dreifachachsen von Anhängern und Sattelanhängern		

	Die Summe der Achslasten einer Dreifachachse darf bei den nachstehenden Achsabständen (= d) jeweils folgende Werte nicht übersteigen:	
3.3.1	1,3 m oder weniger ($d \leq 1,3$)	21 t
3.3.2	über 1,3 m und bis zu 1,4 m ($1,3 < d \leq 1,4$)	24 t
3.4 Antriebsachse		
3.4.1	Antriebsachse der Fahrzeuge nach Nummern 2.2, 2.3 und 2.4, bei denen es sich nicht um emissionsfreie Fahrzeuge handelt	11,5 t
3.4.2	Antriebsachse der emissionsfreien Fahrzeuge nach Nummern 2.2.1 und 2.2.2	12,5 t
3.4.3	Emissionsfreie zweiachsige Kraftomnibusse	12,5 t
3.4.4	<i>Emissionsfreie dreiachsige Kraftomnibusse</i>	<i>12,5 t</i>
3.5 Doppelachsen von Kraftfahrzeugen		
	Die Summe der Achslasten einer Doppelachse darf bei den nachstehenden Achsabständen (= d) jeweils folgende Werte nicht übersteigen:	
3.5.1	weniger als 1,0 m ($d < 1,0$)	11,5 t
3.5.2	1,0 m bis weniger als 1,3 m ($1,0 \leq d < 1,3$)	16 t
3.5.3	1,3 m bis weniger als 1,8 m ($1,3 \leq d < 1,8$)	18 t
	Wenn die Antriebsachse mit Doppelbereifung und Luftfederung oder mit einer auf Unionsebene als gleichwertig anerkannten Federung gemäß Anhang II ausgerüstet ist oder wenn jede Antriebsachse mit Doppelbereifung ausgerüstet ist und die maximale Achslast von 9,5 t je Achse nicht überschritten wird. <i>Bei emissionsfreien Kraftfahrzeugen erhöht sich die höchstzulässige Summe der Achslasten einer Doppelachse um 1 t.</i>	19 t
3.6 Dreifachachsen von Kraftfahrzeugen		
	<i>Die Summe der Achslasten einer Dreifachachse darf bei den nachstehenden Achsabständen (= d) jeweils folgende Werte nicht übersteigen:</i>	
3.6.1	<i>weniger als 1,3 m ($d < 1,3$ m)</i>	<i>21 t</i>
3.6.2	<i>1,3 m bis weniger als 1,8 m ($1,3 \leq d < 1,8$)</i>	<i>24 t</i>
4. Mit den Gewichten und Abmessungen zusammenhängende Merkmale der in Artikel 1 Absatz 1 Buchstabe b genannten Fahrzeuge		
4.1 Alle Fahrzeuge		
	Das Gewicht auf der oder den Antriebsachse(n) eines Fahrzeugs oder einer Fahrzeugkombination darf nicht weniger als 25 % des zulässigen Gesamtgewichts des Fahrzeugs oder der Fahrzeugkombination betragen, wenn es im grenzüberschreitenden Verkehr eingesetzt wird.	
4.2 Lastzüge		

	Der Abstand zwischen der letzten Achse eines Kraftfahrzeugs und der ersten Achse eines Anhängers beträgt mindestens 3,00 m.
4.3 Höchstzulässiges Gewicht je nach Radstand (Achsabstand)	
	Das höchstzulässige Gewicht eines vier- <i>oder fünfachsig</i> en Kraftfahrzeugs in Tonnen darf das Fünffache des Abstands in Metern zwischen der vordersten und der hintersten Achse des Fahrzeugs nicht überschreiten.
4.4 Sattelanhänger	
	Die horizontal gemessene Entfernung zwischen der Achse des Sattelzapfens und irgendeinem Punkt des Kopfes des Sattelanhängers darf nicht mehr als 2,04 m betragen.

BEGRÜNDUNG

Einleitung

In der Richtlinie über Gewichte und Abmessungen, die ursprünglich 1996 angenommen und in der Folge im Jahr 2002 und zuletzt 2015 geändert wurde, sind die höchstzulässigen Gewichte und Abmessungen für schwere gewerbliche Nutzfahrzeuge (die der Güter- oder Personenbeförderung dienen) festgelegt, die in der Union verkehren dürfen, wobei nationale Ausnahmeregelungen zulässig sind, um besonderen nationalen Gegebenheiten Rechnung zu tragen. Mit diesen gemeinsamen Normen soll sichergestellt werden, dass schwere Nutzfahrzeuge die Grenzwerte, bei deren Überschreitung es zu einer Gefährdung der Straßenverkehrssicherheit, der Infrastruktur und der Umwelt kommen kann, nicht überschreiten. Ferner zielen die gemeinsamen Vorschriften darauf ab, den grenzüberschreitenden Verkehr zu erleichtern und sicherzustellen, dass Kraftverkehrsunternehmen hinsichtlich der Ladekapazität ihrer Fahrzeuge im Binnenmarkt gleichen Wettbewerbsbedingungen unterliegen. Und nicht zuletzt zielt die Richtlinie darauf ab, die Effizienz des Verkehrs zu verbessern und die damit verbundenen Treibhausgasemissionen zu verringern.

In einer kürzlich durchgeführten Bewertung der Richtlinie werden jedoch große Schwachstellen aufgezeigt. Erstens haben die nationalen Ausnahmeregelungen, die den Einsatz von Fahrzeuge mit anderen Abmessungen ermöglichen, zu einem Flickenteppich unterschiedlicher Vorschriften geführt, der den nahtlosen grenzüberschreitenden Verkehr in der EU behindert, eine Zersplitterung des Binnenmarkts nach sich zieht und zu einer geringeren betrieblichen Effizienz führt. Zweitens hat die Mischung aus EU- und nationalen Vorschriften sowie bilateralen Vereinbarungen in Verbindung mit Rechtsunsicherheiten insbesondere im Bereich des grenzüberschreitenden Verkehrs eine ineffektive und uneinheitliche Durchsetzung der Regeln zur Folge, woraus sich ungleiche Wettbewerbsbedingungen für die Verkehrsunternehmen ergeben. Darüber hinaus ist die Richtlinie in Bezug auf die Aspekte der Dekarbonisierung hinter den Erwartungen zurückgeblieben, da sie keine ausreichenden Anreize zur Verbesserung der Energieeffizienz im Straßenverkehr und zur Verringerung der Treibhausgasemissionen schafft. Das Versäumnis, die erforderlichen Vorschriften in Bezug auf zusätzliches Gewicht und Volumen für neue, emissionsfreie Technologien zu schaffen, hat dazu beigetragen, dass emissionsfreie Fahrzeuge derzeit nur in begrenztem Umfang genutzt werden, und verhindert, dass ein nennenswerter Beitrag zur Verwirklichung des Ziels des europäischen Grünen Deals, die Treibhausgasemissionen des Verkehrssektors bis 2050 um 90 % zu senken, geleistet wurde. Und schließlich unterstützt die Richtlinie weder den intermodalen Verkehr ausreichend noch fördert sie die Zusammenarbeit zwischen den Verkehrsträgern.

Der Vorschlag der Kommission

Der Vorschlag der Kommission zielt darauf ab, diese Schwachstellen zu beseitigen, indem er sich im Wesentlichen auf drei Pfeiler stützt:

- 1) Verbesserung der Nachhaltigkeit des Güterverkehrs durch die Beseitigung rechtlicher und technischer Hürden und die Schaffung stärkerer Anreize für die Einführung emissionsfreier Technologien und energiesparender Einrichtungen im Bereich der schweren Nutzfahrzeuge sowie durch die Sicherstellung der verkehrsträgerübergreifenden Kompatibilität, durch die die

intermodale Beförderung vereinfacht wird und Anreize dafür geschaffen werden. Konkret werden durch den Vorschlag das zulässige Höchstgewicht (Achslast) für emissionsfreie Fahrzeuge und Fahrzeuge mit alternativem Antrieb sowie die höchstzulässige Länge emissionsfreier Fahrzeuge erhöht. Darüber hinaus wird der intermodale Verkehr unterstützt, indem für intermodale Beförderungen ein zusätzliches Gewicht und eine zusätzliche Höhe gewährt werden und eine Verpflichtung für Fahrzeuge mit hoher Kapazität eingeführt wird, standardisierte Einheiten zu verwenden, die mit anderen Verkehrsträgern kompatibel sind.

2) Verbesserung des Funktionierens des Binnenmarkts und Schaffung gleicher Wettbewerbsbedingungen, indem die Vorschriften für den Einsatz längerer und/oder schwererer Nutzfahrzeuge im grenzüberschreitenden Verkehr präzisiert und nach Möglichkeit harmonisiert werden, wobei den Mitgliedstaaten weiterhin die nötige Flexibilität eingeräumt wird, nationale Vorschriften festzulegen, um unter anderem Unterschieden in Bezug auf Geografie, Dichte der Verkehrsnetze und räumliche Wirtschaftsstruktur Rechnung zu tragen. Konkret wird den Mitgliedstaaten mit dem Vorschlag die Möglichkeit eingeräumt, unter bestimmten Bedingungen den Verkehr von Europäischen Modularen Systemen (EMS), bei denen es sich um Fahrzeuge mit hoher Kapazität handelt, zuzulassen. Derzeit gestatten neun Mitgliedstaaten den Einsatz von EMS in ihren Hoheitsgebieten, und der entsprechende grenzüberschreitende Betrieb ist an bilaterale Abkommen geknüpft; dies erfolgt jedoch in zersplitterter Weise und ohne harmonisierte Bedingungen. Mit Blick auf die Straßenverkehrssicherheit, den fairen Wettbewerb und die Kompatibilität der Verkehrsträger sollen mit dem Vorschlag die für den Einsatz dieser Fahrzeuge mit hoher Kapazität geltenden Bedingungen für die Mitgliedstaaten, die sie nutzen möchten, präzisiert werden.

3) Wirksamere und effizientere Durchsetzung, um gleiche Wettbewerbsbedingungen sicherzustellen und die Straßenverkehrssicherheit zu erhöhen. Konkret sieht der Vorschlag ein verbindliches Mindestmaß an Kontrollen durch die Mitgliedstaaten vor und zielt darauf ab, mehr Elemente einer „intelligenten Durchsetzung“ aufzunehmen, indem die Mitgliedstaaten dazu angehalten werden, mehr Technologien im Bereich der Systeme zum Wiegen während der Fahrt („Weigh-in-motion“-Systeme) und intelligenter Zugangsregelungen zu nutzen, und indem die Kontrollen im intermodalen Verkehr durch die Anwendung der bestehenden Verordnung über elektronische Frachtbeförderungsinformationen vereinfacht werden.

Standpunkt der Berichterstatteerin

Der Kommissionsvorschlag ist zu begrüßen. Er ist Teil des Pakets zur Ökologisierung des Güterverkehrs, das darauf abzielt, den Güterverkehr nachhaltiger zu gestalten, indem die Betriebs- und Energieeffizienz des Verkehrssektors verbessert, die Einführung emissionsfreier Fahrzeuge vorangetrieben und der intermodale Verkehr gefördert wird.

Der Straßenverkehrssektor bringt in der EU eindeutig erhebliche wirtschaftliche und soziale Vorteile mit sich. Allerdings sollten auch die negativen Auswirkungen auf die Umwelt, die Infrastruktur und die Straßenverkehrssicherheit zur Kenntnis genommen und verringert werden. Straßenverkehr führt zu Luftverschmutzung, Treibhausgasemissionen und Lärm. Durch zu viel Straßenverkehr können Staus und ein höherer Verschleiß der Infrastruktur verursacht werden. Außerdem kann es zu Unfällen und Personenschäden kommen. Es wird geschätzt, dass im Jahr 2019 rund 3 000 der 22 800 Verkehrstoten, die auf den Straßen der EU ums Leben kamen, bei Verkehrsunfällen starben, an denen schwere Nutzfahrzeuge beteiligt

waren (das entspricht etwa 13 % der Gesamtzahl).

Ferner sollte bedacht werden, dass der Straßenverkehrssektor vornehmlich aus KMU besteht und durch einen starken Wettbewerb und geringe Gewinnspannen gekennzeichnet ist. Darüber hinaus hat es die EU derzeit mit einem systemischen Mangel an Berufskraftfahrern zu tun. Daher ist es von größter Bedeutung, dass die EU für gleiche Wettbewerbsbedingungen, klare, harmonisierte, verständliche und transparente Regeln, gezielte Anreize für eine nachhaltigere Flotte ohne Verringerung der Nutzlast, eine strikte Durchsetzung der Vorschriften, eine vorrangige Priorität für die Straßenverkehrssicherheit und, soweit möglich und wünschenswert, die Gestattung der Nutzung von Fahrzeugen mit hoher Kapazität sorgt.

In Anbetracht der vorgenannten Ziele ist die Berichterstatterin der Ansicht, dass der Vorschlag der Kommission im Vergleich zur derzeitigen Situation ein Schritt in die richtige Richtung ist. Die Bewertung der geltenden Richtlinie hat eindeutig ergeben, dass sie Bestimmungen enthält, die in bestimmten Bereichen verschiedene Auslegungen zulassen oder nicht konkret genug sind, und dass sie einen großen Spielraum für nationale Ausnahmeregelungen bietet. Dies hat zu einer uneinheitlichen Anwendung in den Mitgliedstaaten geführt, die wiederum eine Zersplitterung des Marktes, Rechtsunsicherheit, betriebliche Ineffizienzen und ungleiche Wettbewerbsbedingungen nach sich gezogen hat. Darüber hinaus brachte die Mehrdeutigkeit der Bestimmungen Herausforderungen für die Durchsetzungsbehörden mit sich, wobei ein unterschiedliches Maß bei der Durchsetzung bewirkt hat, dass Verstöße weiter zugenommen haben und die Harmonisierungsziele untergraben wurden.

Darüber hinaus hat sich die derzeitige Richtlinie als unwirksam erwiesen, wenn es darum geht, die Verbreitung von Fahrzeugen mit alternativem Antrieb und von emissionsfreien Fahrzeugen und den Einsatz energiesparender Technologien und aerodynamischer Luftleiteinrichtungen zu fördern. Auch bei der Förderung des intermodalen Verkehrs war sie nur teilweise wirksam. Die Aufnahme emissionsfreier Fahrzeuge in den Bestand an Lastkraftwagen läuft derzeit nur sehr schleppend. Um dieselbe Reichweite wie ein Dieselfahrzeug zu erreichen, benötigen emissionsfreie Fahrzeuge in der Regel eine höhere Masse (batteriebetriebene Elektro-Lastkraftwagen) oder ein größeres Volumen (brennstoffzellbetriebene Elektro-Lastkraftwagen). Insbesondere für KMU ist es sehr wichtig, dass die Umstellung auf nachhaltigere Fahrzeuge sich nicht nachteilig auf die Nutzlast auswirkt. Andererseits sollte dieses zusätzliche Gewicht die Beschränkungen für den Wendekreis nicht beeinträchtigen und keine Gefahr für die Straßenverkehrssicherheit darstellen.

Für die Berichterstatterin ist klar, dass der Straßenverkehr effizienter werden und deutlich weniger Emissionen verursachen muss, wenn es in der Union ernsthaft darum geht, die verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen bis 2050 um 90 % zu senken, und dass gleichzeitig der Anteil nachhaltigerer alternativer Verkehrsträger erhöht werden muss. Das bedeutet, dass emissionsfreie Fahrzeuge zum Rückgrat des Straßenverkehrs werden müssen, wenn der Sektor seine Dekarbonisierungsziele erreichen soll. Auch der intermodale Verkehr oder kombinierte Verkehr ist ein wichtiger Bestandteil des Übergangs zu einem nachhaltigeren Schwerlastverkehrssektor und für das gesamte Verkehrssystem. Der vorliegende Vorschlag wird beide Entwicklungen beschleunigen, aber es bedarf weiterer Anstrengungen. Aus diesem Grund schlägt die Berichterstatterin vor, dass spätestens ab 2032 nur noch emissionsfreie Fahrzeuge als 44-Tonner für den grenzüberschreitenden Verkehr infrage kommen. Dies wird einen starken Anreiz für eine höhere Marktakzeptanz dieser Fahrzeuge schaffen, und bis dahin wird ein solides Netz öffentlich zugänglicher Infrastruktur für alternative Kraftstoffe aufgebaut

sein, das den nahtlosen Verkehr emissionsfreier schwerer Nutzfahrzeuge in der gesamten Union ermöglicht.

Parallel zum Übergang zu einem emissionsfreien Verkehrssystem müssen wir auch dafür sorgen, dass dieselbe Ladung mit weniger Fahrzeugen, weniger Fahrten und weniger Emissionen befördert werden kann. Dies könnte auch hinsichtlich des derzeitigen Mangels an Fahrern Abhilfe schaffen. Aus der Folgenabschätzung der Kommission geht hervor, dass die Mitgliedstaaten, die Erfahrungen mit Fahrzeugen mit hoher Kapazität (Europäische Modulare Systeme) haben, positive Ergebnisse in Bezug auf die Reduzierung der Zahl der Unfälle erzielt haben, wobei es nicht zu einer Rückverlagerung vom Schienen- und/oder Schiffsverkehr auf die Straße gekommen ist. Die Berichterstatterin schlägt vor, den für EMS geltenden Governance-Rahmen durch eine Ex-ante-Bewertung zu stärken, bei der die Auswirkungen auf die Straßenverkehrssicherheit, die Straßeninfrastruktur, die Zusammenarbeit zwischen Verkehrsträgern und die Umwelt berücksichtigt werden. Ferner wird vorgeschlagen, dass die Mitgliedstaaten Anforderungen an die Qualifikationen von EMS-Fahrern festlegen und dabei die Verhältnismäßigkeit, die Gleichbehandlung und die gegenseitige Anerkennung zwischen den Mitgliedstaaten sicherstellen. Und schließlich sollten über ein eigens dafür eingerichtetes EU-Webportal klare und zugängliche Informationen über die Straßen, auf denen diese Fahrzeuge tatsächlich verkehren dürfen, und über die in den Mitgliedstaaten höchstzulässigen Abmessungen und Gewichte der Fahrzeuge bereitgestellt werden.

Die Berichterstatterin ist der Ansicht, dass die Union die Zahl der Verkehrstoten, die unter Beteiligung schwerer Nutzfahrzeuge ums Leben kommen, weiter gesenkt werden muss, damit in Europa mehr Menschenleben gerettet werden können. Daher muss mittels einer einheitlichen EU-Kennzeichnung klar und deutlich die Länge aller in dieser Richtlinie genannten Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen angegeben werden, um anderen Verkehrsteilnehmern zu helfen, diese Fahrzeuge zu erkennen und sich damit vertraut zu machen, sodass Gefahren, die durch eingeschränkte Sicht oder tote Winkel, etwa bei Überholmanövern, entstehen, verringert werden können.

Was die Durchsetzung anbelangt, sieht die Berichterstatterin Spielraum für eine Verbesserung des Vorschlags. Daher wird vorgeschlagen, die Mitgliedstaaten dazu zu verpflichten, zertifizierte Systeme zum Wiegen während der Fahrt sowie intelligente Zugangspunkte einzurichten. Die Mitgliedstaaten sollten die Einnahmen aus den Sanktionen, die bei Verstößen gegen diese Richtlinie verhängt werden, nutzen, um die Einführung nachhaltiger Verkehrsmittel zu unterstützen, die Intermodalität zu fördern und die Nachhaltigkeit des grenzüberschreitenden Verkehrs zu steigern.

**ANLAGE: EINRICHTUNGEN ODER PERSONEN,
VON DENEN DIE BERICHTERSTATTERIN BEITRÄGE ERHALTEN HAT**

Gemäß Anlage I Artikel 8 der Geschäftsordnung erklärt die Berichterstatteerin, dass sie bei der Vorbereitung des Berichts bis zu dessen Annahme im Ausschuss Beiträge von folgenden Einrichtungen oder Personen erhalten hat:

Einrichtung und/oder Person
Transport & Environment
IVECO
CER - Community of European Railway and Infrastructure Companies
ECG - The Association of European Vehicle Logistics
AVERE - The Association for Electromobility
ASTIC - Asociación del Transporte Internacional por Carretera
UIRR - International Union for Road-Rail Combined Transport
ETSC - European Transport Safety Council
Sesé
Renfe
SNCF
Ferrovie Dello Stato Italiane
Iryo
UNIFE
Tesla
Nordic Logistic Association
Union for Road Rail Transport
FinMobility
FI Forest Industries
IRU - The International Road Transport Union
UETR - Union Européenne des Transporteurs Routier
Euroexpress
DHL
CLECAT
Hydrogen Europe
Volvo
ACEA - The European Automobile Manufacturers' Association
ANFAC - Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones
CLEPA - European Association of Automotive Suppliers
Glass for Europe
ESTA - EUROPEAN ASSOCIATION OF ABNORMAL TRANSPORT AND MOBILE CRANES
UIP - INTERNATIONAL UNION OF WAGON KEEPERS
European Clean Trucking Alliance
TRANE technologies
Ministry of Transport and Communications of Finland
Ministry of Transport, Mobility and Urban Agenda of Spain
DG MOVE

Die vorstehende Liste wird unter der ausschließlichen Verantwortung der Berichterstellerin erstellt.

VERFAHREN DES FEDERFÜHRENDEN AUSSCHUSSES

Titel	Änderung der Richtlinie 96/53/EG des Rates zur Festlegung der höchstzulässigen Abmessungen für bestimmte Straßenfahrzeuge im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr in der Gemeinschaft sowie zur Festlegung der höchstzulässigen Gewichte im grenzüberschreitenden Verkehr	
Bezugsdokumente – Verfahrensnummer	COM(2023)0445 – C9-0306/2023 – 2023/0265(COD)	
Datum der Übermittlung an das EP	12.7.2023	
Federführender Ausschuss Datum der Bekanntgabe im Plenum	TRAN 14.9.2023	
Mitberatende Ausschüsse Datum der Bekanntgabe im Plenum	ENVI 14.9.2023	IMCO 14.9.2023
Nicht abgegebene Stellungnahme(n) Datum des Beschlusses	ENVI 12.10.2023	IMCO 19.9.2023
Berichterstatter(in/innen) Datum der Benennung	Isabel García Muñoz 5.9.2023	
Prüfung im Ausschuss	9.10.2023	16.11.2023
Datum der Annahme	14.2.2024	
Ergebnis der Schlussabstimmung	+ : 26 – : 11 0 : 1	
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Mitglieder	Magdalena Adamowicz, Izaskun Bilbao Barandica, Karolin Braunsberger-Reinhold, Marco Campomenosi, Ciarán Cuffe, Jakob G. Dalunde, Karima Delli, Mario Furore, Isabel García Muñoz, Jens Gieseke, Elsi Katainen, Elena Kountoura, Bogusław Liberadzki, Benoît Lutgen, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Marian-Jean Marinescu, Tilly Metz, Caroline Nagtegaal, Philippe Olivier, Rovana Plumb, Bergur Løkke Rasmussen, Dominique Riquet, Massimiliano Salini, Barbara Thaler, Achille Variati, Henna Virkkunen, Petar Vitanov	
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellvertreter	Pablo Arias Echeverría, Sara Cerdas, Markus Ferber, Roman Haider, Ondřej Kovařík, César Luena, Ljudmila Novak, Inma Rodríguez-Piñero	
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellv. (Art. 209 Abs. 7)	Alicia Homs Ginel, Moritz Körner, Hannah Neumann, Francesca Peppucci	
Datum der Einreichung	21.2.2024	

NAMENTLICHE SCHLUSSABSTIMMUNG IM FEDERFÜHRENDEN AUSSCHUSS

26	+
NI	Mario Furore
PPE	Magdalena Adamowicz, Karolin Braunsberger-Reinhold, Markus Ferber, Jens Gieseke, Elzbieta Katarzyna Łukacijewska, Benoît Lutgen, Marian-Jean Marinescu, Ljudmila Novak, Francesca Peppucci, Massimiliano Salini, Henna Virkkunen
Renew	Izaskun Bilbao Barandica, Elsi Katainen, Moritz Körner, Ondřej Kovařík, Bergur Løkke Rasmussen
S&D	Sara Cerdas, Isabel García Muñoz, Alicia Homs Ginel, Bogusław Liberadzki, César Luena, Rovana Plumb, Inma Rodríguez-Piñero, Achille Variati, Petar Vitanov

11	-
ID	Roman Haider, Philippe Olivier
PPE	Pablo Arias Echeverría, Barbara Thaler
Renew	Dominique Riquet
The Left	Elena Kountoura
Verts/ALE	Ciarán Cuffe, Jakop G. Dalunde, Karima Delli, Tilly Metz, Hannah Neumann

1	0
ID	Marco Campomenosi

Erklärung der benutzten Zeichen:

+ : dafür

- : dagegen

0 : Enthaltung