

Unterrichtung
durch die Bundesregierung

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

KOM(2000) 137 endg.; Ratsdok. 7577/00

Übermittelt vom Bundesministerium der Finanzen am 5. Mai 2000 gemäß § 2 des Gesetzes über die Zusammenarbeit von Bund und Ländern in Angelegenheiten der Europäischen Union (BGBl. I 1993 S. 313 ff.).

Die Vorlage ist von der Kommission der Europäischen Gemeinschaften am 23. März 2000 dem Generalsekretär/Hohen Vertreter des Rates der Europäischen Union übermittelt worden.

Da sich der Vorschlag auf Artikel 71 EGV stützt, findet das Mitentscheidungsverfahren Anwendung. Der Wirtschafts- und Sozialausschuss und der Ausschuss der Regionen werden an den Beratungen beteiligt.

Hinweis: vgl. Drucksache 86/94 = AE-Nr. 940292.

BEGRÜNDUNG

A. ALLGEMEINES

1. Einführung

Anläßlich der Tagung des Rates Verkehr am 28. September 1995 wurde der Vorschlag der Kommission für eine Richtlinie zur Festlegung der höchstzulässigen Gewichte und Abmessungen für Straßenfahrzeuge von mehr als 3,5 t im innergemeinschaftlichen Verkehr geprüft.

In diesem Vorschlag¹ wurde u.a. auch eine harmonisierte zulässige Höchstlänge von 12 m für alle starren Kraftfahrzeuge in der Europäischen Union festgelegt.

Verschiedene Mitgliedstaaten sollten jedoch für starre Busse eine Höchstlänge von 15 m zulassen. So kam weder eine Mehrheit für eine Begrenzung der in der EU zulässigen Höchstlänge auf 12 m noch auf 15 m zustande.

Der Rat hat daher Teile des Vorschlags als Richtlinie 96/53/EG² des Rates angenommen. Diese Richtlinie legte keine Grenzwerte für die Abmessungen von Bussen vor, sondern stellte lediglich sicher, daß Busse mit bis zu 12 m Länge und Gelenkbusse von bis zu 18 m Länge innerhalb der EU uneingeschränkt im grenzüberschreitenden Verkehr eingesetzt werden dürfen.

Da dies bedeutete, daß weiterhin zahlreiche unterschiedliche Abmessungen im innerstaatlichen Verkehr zulässig wären, wurde die Auffassung vertreten, daß die Harmonisierung der zulässigen Höchstlänge für starre Busse und Reiseomnibusse mit mehr als 12 m Länge in der Union eingehender behandelt werden sollte. Daher hat die Kommission im Auftrag des Rates einen Bericht über den Einsatz von Stadt- und Reiseomnibussen mit bis zu 15 m Länge³ ausgearbeitet. Der Bericht behandelte alle Fragen im Zusammenhang mit starren Bussen und Reiseomnibussen. Ferner ging er auf die unterschiedlichen bestehenden Rechtsvorschriften ein.

Auf seiner Tagung vom 29. März 1999 forderte der Rat Verkehr die Kommission auf, einen Vorschlag für eine Änderung der Richtlinie 96/53/EG des Rates auszuarbeiten, mit dem die höchstzulässigen Abmessungen einschließlich bestimmter Merkmale starrer Busse und Reiseomnibusse im grenzüberschreitenden Verkehr harmonisiert werden.

2. Zentrale Themen

2.1 Begriffsbestimmungen

Im Sinne der Richtlinie wird der Begriff "Kraftomnibus" durchgehend gemäß der in Artikel 2 der Richtlinie 96/53/EG des Rates enthaltenen Begriffsbestimmung definiert. Da ein Reiseomnibus keine stehenden Fahrgäste befördern darf, ist es erforderlich, im Sinne dieser Richtlinie einen Unterschied zwischen Bussen und Reiseomnibussen treffen.

¹ ABl. C 38 vom 8.2.1994, S. 3.

² ABl. L 235 vom 17.9.1996, S. 59.

³ Dokument KOM(97) 499 endg. vom 27.5.1998.

2.2 Derzeitige Lage

Derzeit werden gemeinschaftsweite Höchstabmessungen für alle Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen für den Güterverkehr in der Richtlinie 96/53/EG des Rates festgelegt. Für Busse legt die Richtlinie jedoch nur die Höchstabmessungen fest, die einen uneingeschränkten grenzüberschreitenden Verkehr gewährleisten. Die Richtlinie 96/53/EG des Rates gewährleistet lediglich, daß starre Busses mit bis zu 12 m Länge und Gelenkbusse mit bis zu 18 m Länge im grenzüberschreitenden Verkehr ungehindert eingesetzt werden können.

Für den lokalen Busverkehr gelten sehr unterschiedliche einzelstaatliche Gesetze, die sich unterschiedlich und unabhängig voneinander entwickelt haben. Starre Busse von mehr als 12 m Länge können derzeit nicht im freien Verkehr in der Gemeinschaft eingesetzt werden, obwohl sie inzwischen in verschiedenen Mitgliedstaaten in erheblichem Umfang verkehren.

2.3 Erwägungen im Zusammenhang mit der Sicherheit und der Manövrierbarkeit.

Es gibt keine Nachweise dafür, daß die Sicherheit der Fahrgäste im Fahrzeuginnenraum eines starren Kraftomnibusses mit bis zu 15 m Länge geringer als die eines ähnlichen 12 m langen Busses ist. Für bestimmte Einsatzzwecke bietet ersterer möglicherweise mehr Sicherheit als ein 18 m langer Gelenkbus. Allgemeine technische Erwägungen im Zusammenhang mit der Sicherheit von Kraftomnibussen (wie z.B. Bremsen, Beleuchtung, Emissionen, Aufbau usw.) werden entweder durch die bestehenden Rechtsvorschriften der EU oder durch den derzeitigen Vorschlag für eine Richtlinie über besondere Vorschriften für Fahrzeuge zur Personenbeförderung mit mehr als acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz⁴. Alle Rechtsvorschriften dieser Art fallen in den Geltungsbereich der Rahmenrichtlinie 70/156/EWG des Rates⁵, zuletzt geändert durch die Richtlinie 98/91/EG des Europäischen Parlaments und des Rates⁶.

Die Richtlinie 96/53/EG des Rates und die Richtlinie 97/27/EG⁷ des Europäischen Parlaments und des Rates über die Massen und Abmessungen bestimmter Klassen von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern verlangen, daß alle Fahrzeuge in einer Kreisfläche mit einem Außenradius von 12,50 m und einem Innenradius von 5,30 m fahren können müssen. Da diese Kreisfläche nicht nur für starre Busse, sondern auch für Gelenkbusse von bis zu 18 m und Kombinationen von Zugmaschine + Anhänger von bis zu 18,75 m Länge gilt, ist die Kommission der Ansicht, daß es nicht gerechtfertigt wäre, nur für starre Busse von über 12 m Länge strengere Vorschriften zu erlassen. Die Kommission erkennt an, daß die Manövrierfähigkeit in Innenstädten häufig eingeschränkt ist, verweist jedoch auch darauf, daß die lokalen Behörden allzeit in der Lage sind, die Höchstlänge von Fahrzeugen, die auf bestimmten Straßen verkehren, zu begrenzen.

Besondere Aufmerksamkeit sollte der Sicherheit von Fußgängern und sonstigen gefährdeten Verkehrsteilnehmern gewidmet werden, wenn starre Busse mit über 12 m Länge eingesetzt werden. Die Kommission teilt die Ansicht, daß zahlreiche

⁴ ABl. C 17 vom 20.1.1998, S. 1.

⁵ ABl. L 42 vom 23.2.1970, S. 1.

⁶ ABl. L 11 vom 16.1.1999, S. 25.

⁷ ABl. L 233 vom 25.8.1997, S. 1.

Modelle starrer Busse mit 15 m Länge⁸ im Vergleich zu starren Bussen mit 12 m Länge und Gelenkbussen mit 18 m Länge beim Durchfahren einer Kurve einen größeren Überhang haben.

Die Kommission stellt fest, daß die Richtlinie 97/27/EG zusätzlich zu den oben beschriebenen Anforderungen an den Wendekreis auch die höchstzulässigen Überhänge für Busse festlegt. Um eine Typgenehmigung zu erhalten, müssen alle Busse müssen unabhängig von ihrer Länge die in der Richtlinie 97/27/EG festgelegten Grenzwerte einhalten. Da diese Richtlinie mit dem Inkrafttreten des Typgenehmigungsverfahrens für alle neuen Busse verbindlich wird und in Anbetracht des Interesses an der Sicherheit gefährdeter Verkehrsteilnehmer, schlägt die Kommission eine Änderung der Richtlinie 96/53/EG des Rates mit dem Ziel vor, Anforderungen für den Überhang von Bussen festzulegen, die den Anforderungen der Richtlinie 97/27/EG entsprechen. Dadurch würde sichergestellt, daß die Leistungsmerkmale von starren 15 m-Bussen nicht unter den schon in den Mitgliedstaaten zulässigen Anforderungen an Gelenkbusse liegen.

Die Kommission ist ferner besorgt, daß der Trend zu längeren Bussen zu Busmodellen führen wird, die nicht länger die in der Richtlinie vorgeschriebenen Gewichtsgrenzen einhalten können. Zwar steht es den Mitgliedstaaten frei, höhere nationale Gewichtsgrenzen festzulegen als die der Richtlinie vorgegebenen, es liegt jedoch auf der Hand, daß die Zulassung von Fahrzeugtypen in einigen Ländern, die rechtlich nicht uneingeschränkt in anderen Mitgliedstaaten eingesetzt werden dürfen, das gute Funktionieren der Kabotage erheblich beeinträchtigt. Ferner stellt die Kommission fest, daß im Gegensatz zum Straßengüterverkehrssektor aufgrund der praktischen Problemen, die für die Gewichtsreduzierung eines überladenen Busses mit dem Ausstieg der Fahrgäste und dem Entladen des Gepäcks verbunden sind, kaum Anstrengungen seitens der Durchsetzungsbehörden unternommen werden, das Gewicht beladener Busse im grenzüberschreitenden Verkehr zu überprüfen.

Die Kommission ist der Ansicht, daß Probleme am ehesten durch ein Fahrverbot für Busse vermieden werden können, die sich aufgrund ihrer Konstruktion im Hinblick auf ihr höchstzulässiges Gewicht und ihre Achslast potentiell als äußerst ungeeignet erweisen können. Daher verlangt der Vorschlag, daß Busse mit über 12 m Länge drei oder mehr Achsen haben müssen, so daß sichergestellt wird, daß solche Fahrzeuge nicht die bestehende Straßeninfrastruktur beschädigen. Ferner soll die Höchstlänge zweiachsiger Busse auf 12 m begrenzt werden.

2.4 Skiboxen

Die Verwendung von Skiboxen ist ein weiterer Bereich, in dem die einzelstaatlichen Vorschriften für die Abmessungen von Bussen voneinander abweichen. Eine Skibox ist ein etwa 1 m tiefer Behälter, dessen Höhe und Breite dem Reisebus entspricht, und der an der Rückseite des Busses befestigt wird, um die Kapazität für die Gepäckbeförderung zu vergrößern. Die Skiboxen wurden ursprünglich für die Beförderung von Skiern - daher der Name - verwendet, dienen inzwischen jedoch zur Bereitstellung zusätzlichen Gepäckstauraums.

⁸

Abhängig vom Manöver des Fahrers kann es sich hierbei um den vorderen oder hinteren Überhang des Fahrzeugs handeln.

Da es durchaus gebräuchlich ist, Skiboxen an Bussen mit bis zu 13,75 m Länge anzubringen, hält es die Kommission für unrealistisch, die Benutzung von Skiboxen zu untersagen. Wenn jedoch Skiboxen für 15 m-Busse zugelassen werden, wird die tatsächliche Gesamtlänge des Fahrzeugs weit mehr als 15 m betragen.

Die Kommission ist der Ansicht, daß diese Frage auf Gemeinschaftsebene gelöst werden muß. Daher erlaubt der Vorschlag, daß Busse in der gesamten Europäischen Union mit Skiboxen ausgerüstet werden können, wenn die Gesamtlänge des Fahrzeugs einschließlich der Skibox 15 m nicht überschreitet.

2.5 Anhänger

Die derzeitige Rechtslage bei der Verwendung von Anhängern an Reisebussen ist unklar. Nach der Richtlinie 96/53/EG des Rates gehören Busse zu einer Untergruppe von Kraftfahrzeugen. Sie definiert ferner einen Lastzug als ein Kraftfahrzeug mit einem Anhänger (und legt eine zulässige Höchstlänge für Lastzüge fest). So ließe sich behaupten, daß eine Fahrzeugkombination, die aus einem Bus + Anhänger besteht, ein Lastzug ist. Es wird jedoch generell anerkannt, daß der Begriff "Lastzug" im allgemeinen nur für Fahrzeugkombinationen im Güterverkehr verwendet wird.

Zum Zwecke der Klarheit und Transparenz in der gesamten Union nimmt der Vorschlag daher eine zulässige Höchstlänge von 18,75 m für Fahrzeugkombinationen auf, die aus einem Bus + Anhänger bestehen. Dies entspricht der in der gesamten Union zulässigen Höchstlänge für Fahrzeugkombinationen aus Lastkraftwagen + Anhänger.

3. Das Erfordernis einer Rechtssetzungsmaßnahme

Angesichts der unterschiedlichen innerstaatlichen Rechtsvorschriften über die zulässige Höchstlänge werden sowohl das Erbringen freier gemeinschaftsweiter grenzüberschreitende Verkehrsdienste als auch die Wahrung EU-weiter Mindestanforderungen an die Sicherheit beeinträchtigt. Harmonisierte EU-Rechtsvorschriften sind daher wünschenswert, um den freien Verkehr aller starren Busse, die den EU-weiten Sicherheitsanforderungen gerecht werden, zu ermöglichen und somit den freien Dienstleistungsverkehr zu erleichtern und das reibungslose Funktionieren des Binnenmarktes zu gewährleisten.

Ferner ist es erforderlich, die Höchstlänge von Fahrzeugen nicht nur gemeinschaftsweit, sondern auch auf einzelstaatlicher Ebene zu harmonisieren, da eine Harmonisierung der Abmessungen in der EU die Mitgliedstaaten von dem Druck befreien wird, aufgrund der Maßnahmen ihrer Nachbarstaaten ständig höhere einzelstaatliche Grenzwerte festzulegen.

Die Kommission ist ferner der Ansicht, daß Skiboxen und Anhänger ebenfalls bei der Festlegung einer zulässigen Höchstlänge für starre Busse berücksichtigt werden sollten.

Abschließend sollte darauf hingewiesen werden, daß der Rat Rechtssetzungsmaßnahmen auf diesem Gebiet gefordert hat.

B. BEGRÜNDUNG EINER MASSNAHME AUF GEMEINSCHAFTSEBENE

1. Subsidiarität

- (a) Welche Ziele werden angesichts der Verpflichtungen der Gemeinschaft mit der geplanten Maßnahme verfolgt?

Die Schaffung eines Binnenmarktes ohne Grenzen in der Gemeinschaft erfordert eine Harmonisierung der Vorschriften über Fahrzeugabmessungen. Zwar bestehen diesbezügliche Rechtsvorschriften in Form der Richtlinie 96/53/EG des Rates, diese bewirkt jedoch keine vollständige Harmonisierung der zulässigen Höchstlänge für starre Busse in der Gemeinschaft.

Harmonisierte Vorschriften werden zu gleichen Sicherheits- und Wettbewerbsbedingungen auf dem Gebiet des Busverkehrs führen und gewährleisten, daß der Kabotageverkehr ohne einzelstaatliche Hindernisse abgewickelt werden kann.

- (b) Ist die Gemeinschaft für die geplante Maßnahme ausschließlich zuständig oder gemeinsam mit den Mitgliedstaaten?

Die Maßnahme fällt unter die gemeinsame Zuständigkeit (Artikel 71 Absatz 1 Buchstaben a), c) und d) des EG-Vertrags)

- (c) Wieweit betrifft das Problem die Gemeinschaft (z.B. wie viele Mitgliedstaaten sind betroffen, und was galt bisher)?

Derzeit bestehen erhebliche Unterschiede zwischen den einzelstaatlichen Rechtsvorschriften über die zulässige Höchstlänge von starren Bussen.

Diese Unterschiede beeinträchtigen die Harmonisierung der Bedingungen für den Personenverkehr erheblich, insbesondere seitdem die Abschaffung der Grenzkontrollen die Kontrollmöglichkeiten noch stärker beschränkt hat. Daher bestünde die logische Lösung in einer Angleichung der Bedingungen mit Hilfe gemeinschaftsweit harmonisierter Vorschriften.

Dieses Problem wurde vom Rat erkannt, der die Kommission aufgefordert hat, entsprechende Rechtsvorschriften vorzubereiten.

- (d) Welche Lösung ist am wirksamsten, wenn man die Möglichkeiten der Gemeinschaft mit denen der Mitgliedstaaten vergleicht?

Die wirksamste Lösung ist eine Harmonisierung der zulässigen Höchstlänge für starre Busse auf 15 m (ohne Möglichkeiten, diese Länge durch das Anbringen von Skiboxen zu überschreiten) in der gesamten Gemeinschaft. Gleichzeitig ist sicherzustellen, daß 15 m-Busse mindestens die gleichen Leistungsmerkmale aufweisen wie die derzeit im freien Verkehr zugelassenen Busse.

- (e) Welchen zusätzlichen Nutzen bringt die geplante Maßnahme der Gemeinschaft, und was wäre der Preis eines Nichttätigwerdens?

Der Vorschlag wird sich in dreifacher Hinsicht positiv auswirken.

Erstens wird er die Durchführung des Kabotageverkehrs ohne Wettbewerbsverzerrungen ermöglichen und damit die Kosten der Personenbeförderung senken. Dies wird zu einer verstärkten Attraktivität des öffentlichen Personenverkehrs beitragen.

Zweitens wird eine Erhöhung der zulässigen Höchstlänge von Bussen in bestimmten Mitgliedstaaten bewirken, daß zur Beförderung der gleichen Fahrgastzahl weniger Busse eingesetzt und folglich weniger Fahrten durchgeführt werden müssen, was sich sowohl wirtschaftlich als auch im Hinblick auf den Umweltschutz positiv auswirken wird.

Drittens wird die Festlegung von Normen für die Manövrierfähigkeit in der gesamten Union zu einem harmonisierten Sicherheitsniveau dieser Fahrzeuge im Hinblick auf den Schutz gefährdeter Verkehrsteilnehmer führen.

- (f) Welche Handlungsmöglichkeiten hat die Gemeinschaft (Empfehlung, finanzielle Unterstützung, Rechtsvorschriften, gegenseitige Anerkennung)?

Wie schon andere Rechtssetzungsmaßnahmen auf diesem Gebiet, soll auch dieser Vorschlag in Form einer Richtlinie erfolgen.

Das Ziel harmonisierter Gemeinschaftsnormen könnte weder durch finanzielle Unterstützung noch gegenseitige Anerkennung erreicht werden.

- (g) Ist eine einheitliche Regelung erforderlich, oder genügt eine Richtlinie mit allgemeinen Zielen, die von den Mitgliedstaaten umzusetzen ist?

Eine ausführliche Richtlinie zur Umsetzung durch die Mitgliedstaaten ist ausreichend.

C. GELTUNGSBEREICH DES VORSCHLAGS

Die Schaffung eines Binnenmarktes ohne Grenzen in der Gemeinschaft hat es erforderlich gemacht, den gesamten einzelstaatlichen Verkehr in den Geltungsbereich der gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften über Gewichte und Abmessungen von Straßenfahrzeugen miteinzubeziehen.

Dieses Erfordernis wurde teilweise von der Richtlinie 96/53/EG des Rates erfüllt. Allerdings behandelte diese Richtlinie nicht die Frage einer harmonisierten Höchstlänge für starre Busse.

Der vorliegende Vorschlag zielt darauf ab, die Richtlinie zu ändern, um diese Frage abzudecken.

Derzeit bestehen zwischen den einzelstaatlichen Rechtsvorschriften über die zulässige Höchstlänge starrer Busse erhebliche Unterschiede.

Diese Unterschiede beeinträchtigen die Harmonisierung der Bedingungen für den Personenverkehr erheblich, insbesondere seitdem die Abschaffung der Grenzkontrollen die Kontrollmöglichkeiten noch stärker beschränkt hat. Daher bestünde die logische Lösung in einer Angleichung der Bedingungen mit Hilfe gemeinschaftsweit harmonisierter Vorschriften.

Daher wird vorgeschlagen, die Höchstlänge von starren Bussen sowohl im einzelstaatlichen als auch im grenzüberschreitenden Verkehr in den Geltungsbereich der bestehenden Richtlinie aufzunehmen und auf 15 m (mit der Möglichkeit eine "+"-Toleranz) festzulegen.

Es wird ferner anerkannt, daß das Anbringen von Skiboxen an starren Bussen ebenfalls bei der Festlegung einer Höchstlänge berücksichtigt werden sollte. Daher umfaßt der Vorschlag das Anbringen von Skiboxen innerhalb der zulässigen Höchstlänge des Fahrzeuges, so daß eine Kombination von Fahrzeug + Skibox von maximal 15 m Gesamtlänge zulässig ist.

Es wird ebenfalls vorgeschlagen, Busse von über 12 m Länge auf Fahrzeuge mit drei oder mehr Achsen zu beschränken um sicherzustellen, daß die Fahrzeugkonstruktion sich innerhalb des zulässigen Gesamtgewichts bewegt und sich somit keine negativen Auswirkungen auf die bestehenden Straßen ergeben.

Um die Sicherheit gefährdeter Verkehrsteilnehmer zu gewährleisten und Probleme im Zusammenhang mit der bestehenden Straßeninfrastruktur auf eine Mindestmaß zu beschränken, legt der Vorschlag Mindestanforderungen an den höchstzulässigen Überhang fest, die von allen Bussen bei einer Kurvenfahrt erfüllt werden müssen.

Abschließend gilt es, die Frage von Fahrzeugkombinationen Bus + Anhänger zu klären. Der Vorschlag legt für solche Fahrzeugkombinationen eine Höchstlänge von 18,75 m fest. Dies entspricht der zulässigen Höchstlänge für Fahrzeugkombinationen Lastkraftwagen + Anhänger.

Der Vorschlag wird sich in dreifacher Hinsicht positiv auswirken. Erstens wird er die Durchführung des Kabotageverkehrs ohne Wettbewerbsverzerrungen ermöglichen und damit die Kosten der Personenbeförderung senken.

Zweitens wird eine Erhöhung der zulässigen Höchstlänge von Bussen in bestimmten Mitgliedstaaten bewirken, daß zur Beförderung der gleichen Fahrgastzahl weniger Busse eingesetzt und folglich weniger Fahrten durchgeführt werden müssen, was sich sowohl wirtschaftlich als auch im Hinblick auf den Umweltschutz positiv auswirken wird.

Drittens wird die Festlegung von Normen für die Manövrierfähigkeit in der gesamten Union zu einem harmonisierten Sicherheitsniveau dieser Fahrzeuge im Hinblick auf den Schutz gefährdeter Verkehrsteilnehmer führen.

D. INHALT DES VORSCHLAGS

Artikel 1 legt folgende Änderungen der Richtlinie 96/53/EG des Rates fest:

- Absatz 1 erweitert den Geltungsbereich der Richtlinie 96/53/EG des Rates, indem er die Höchstlänge der im innerstaatlichen Verkehr eingesetzten Busse aufnimmt.
- Absatz 2 untersagt den Verkehr von Bussen, deren Länge die in der Richtlinie festgelegten Grenzwerte überschreitet.
- Absatz 3 räumt einen vernünftigen Übergangszeitraum ein, innerhalb dessen der Einsatz von Bussen im innerstaatlichen Verkehr erlaubt, die derzeit zugelassen sind, jedoch nicht die neuen Anforderungen der Richtlinie erfüllen.
- Absätze 4 und 5 dienen zur Änderung des Anhangs I der Richtlinie und legen die zulässige Höchstlänge für starre Busse mit mehr als 2 Achsen auf 15 m fest. Für andere starre Fahrzeuge wird eine Höchstlänge von 12 m beibehalten.
- Absatz 6 verlangt, daß mit Skiboxen versehene Busse die zulässige Höchstlänge von 15 m nicht überschreiten dürfen und daß ihr Überhang bei einer Kurvenfahrt begrenzt bleibt.

Artikel 2 legt das Datum für die Durchführung der Änderungen fest.

Vorschlag für eine

RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTES 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

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION,

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 71,

auf Vorschlag der Kommission¹,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses²,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen³,

gemäß dem Verfahren nach Artikel 251 EG-Vertrag⁴,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Mit der Richtlinie 96/53/EG des Rates⁵ wurden im Rahmen der gemeinsamen Verkehrspolitik harmonisierte höchstzulässige Abmessungen für Straßenfahrzeuge für die Güterbeförderung festgelegt.
- (2) Es ist erforderlich, harmonisierte höchstzulässige Abmessungen für Straßenfahrzeuge für die Personenbeförderung festzulegen. Die in den Mitgliedstaaten geltenden unterschiedlichen Normen für die Abmessungen von Straßenfahrzeugen für die Personenbeförderung könnten sich nachteilig auf die Wettbewerbsbedingungen auswirken und den Verkehr zwischen den Mitgliedstaaten behindern.
- (3) Entsprechend dem in Artikel 5 EG-Vertrag niedergelegten Subsidiaritäts- und Verhältnismäßigkeitsprinzip kann die Harmonisierung der höchstzulässigen Abmessungen für Straßenfahrzeuge für die Personenbeförderung auf der Ebene der Mitgliedstaaten nicht ausreichend erreicht werden; sie kann daher besser auf Gemeinschaftsebene verwirklicht werden. Diese Richtlinie beschränkt sich auf das zur Erreichung dieser Ziele notwendige Mindestmaß und geht nicht über das dazu Erforderliche hinaus.

¹ ABl. C ...

² ABl. C ...

³ ABl. C ...

⁴ ABl. C ...

⁵ ABl. L 235 vom 17.9.1996, S. 59.

- (4) Zur Verwirklichung des Binnenmarktes sollte der Geltungsbereich der Richtlinie 96/53/EG auf den innerstaatlichen Verkehr erweitert werden, sofern es um Merkmale geht, die erhebliche Auswirkungen auf die Wettbewerbsbedingungen im Verkehrssektor haben. Hierzu gehören insbesondere die Grenzwerte für die höchstzulässige Länge und Breite von Fahrzeugen für die Beförderung von Personen.
- (5) Aus Gründen der Sicherheit im Straßenverkehr sollten Busse bestimmte Leistungskriterien hinsichtlich ihrer Manövrierfähigkeit erfüllen.
- (6) Busse, die vor dem Datum der Anwendung dieser Richtlinie in Betrieb genommen wurden und die aufgrund abweichender einzelstaatlicher Vorschriften oder Meßverfahren nicht die in dieser Richtlinie festgelegten Abmessungsmerkmale erfüllen, sollten während eines Übergangszeitraums weiterhin für Beförderungsdienste innerhalb des Mitgliedstaats eingesetzt werden können, in dem sie zugelassen oder in Betrieb genommen worden sind.
- (7) Die Richtlinie 96/53/EG sollte daher geändert werden -

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

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

1. Artikel 3 Absatz 1 zweiter Gedankenstrich erhält folgende Fassung:

"Fahrzeugen, die in einem der Mitgliedstaaten zugelassen oder in Betrieb genommen sind, im innerstaatlichen Verkehr nicht aus Gründen, die die Abmessungen betreffen,"

2. Artikel 4 wird wie folgt geändert:

a) Die Absätze 1 und 2 erhalten folgende Fassung:

"(1) Die Mitgliedstaaten dürfen in ihrem Hoheitsgebiet den normalen Verkehr von Fahrzeugen oder Fahrzeugkombinationen, die den Merkmalen des Anhangs I Nummern 1.1, 1.2, 1.4, 1.4a, 1.5, 1.5a, 1.6, 1.7, 1.8, 4.2 und 4.4 nicht entsprechen, nicht zulassen.

(2) Die Mitgliedstaaten dürfen jedoch in ihrem Hoheitsgebiet den Verkehr von Fahrzeugen oder Fahrzeugkombinationen, die den Merkmalen des Anhangs I Nummern 1.3, 2, 3, 4.1 und 4.3 nicht entsprechen, zulassen."

b) Es wird folgender Absatz 7 angefügt:

"(7) Die Mitgliedstaaten dürfen den Verkehr von Bussen, deren Abmessungen die in den Nummern 1.1, 1.2, 1.5 und 1.5a des Anhangs I enthaltenen Abmessungen überschreiten und die vor der Anwendung der Richtlinie zugelassen oder in Betrieb genommen wurden, in ihrem Hoheitsgebiet bis zum 31. Dezember 2009 zulassen."

3. Anhang I wird wie folgt geändert:

a) Nummer 1.1 wird wie folgt geändert:

i) Der erste Gedankenstrich erhält folgende Fassung:

"- andere Kraftfahrzeuge als Busse 12,00 m"

ii) Es werden folgende Gedankenstriche als sechster, siebter und achter Gedankenstrich angefügt:

"- Busse mit 2 Achsen 12,00 m

- Busse mit >2 Achsen 15,00 m

- Bus + Anhänger 18,75 m"

b) Die folgenden Nummern 1.4a und 1.5a werden eingefügt:

"1.4a Wenn abnehmbare Vorrichtungen wie Skiboxen an einem Bus angebracht werden, darf seine Höchstlänge einschließlich der Vorrichtungen 15,00 m nicht überschreiten."

"1.5a Zusätzliche Anforderungen für Busse

Bei stehendem Fahrzeug und einem Lenkeinschlag, bei dem die vordere äußere Begrenzung des Fahrzeugs in Fahrtbewegung einen Kreis mit einem Radius von 12,50 m beschreiben würde, ist auf dem Boden eine Linie entlang der senkrechten Ebene zu ziehen, die die zur Außenseite des Kreises gerichtete Fahrzeugseite tangiert. Bei Gelenkbussen müssen die zwei starren Teile parallel zu dieser Ebene ausgerichtet sein.

Bei einer dem Kreisradius von 12,50 m folgenden Vorwärtsbewegung des Fahrzeugs darf kein Teil bei einem starren Fahrzeug von bis zu 12 m Länge mehr als 0,80 m und bei einem starren Fahrzeug von über 12 m Länge oder bei Gelenkfahrzeugen mehr als 1,20 m über die senkrechte Ebene hinausragen."

Artikel 2

- (1) Die Mitgliedstaaten erlassen die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften, um dieser Richtlinie spätestens bis zum 31. Dezember 2000 nachzukommen. Sie unterrichten die Kommission unverzüglich davon.

Bei Erlass dieser Vorschriften nehmen die Mitgliedstaaten in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten der Bezugnahme.

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

Artikel 3

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

Artikel 4

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am

Im Namen des Europäischen Parlaments
Die Präsidentin

Im Namen des Rates
Der Präsident

FOLGENABSCHÄTZUNGSBOGEN

AUSWIRKUNGEN DER VORGESCHLAGENEN RICHTLINIE AUF DIE UNTERNEHMEN UNTER BESONDERER BERÜCKSICHTIGUNG DER KLEINEN UND MITTLEREN UNTERNEHMEN (KMU)

TITEL DER VORGESCHLAGENEN RICHTLINIE

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.

DOKUMENTEN-NR.

1280

RICHTLINIENVORSCHLAG

1. Notwendigkeit eines Rechtsakts der Gemeinschaft unter Berücksichtigung des Subsidiaritätsprinzips in diesem Bereich und wichtigste Ziele

Zweck des Vorschlags ist die Harmonisierung der höchstzulässigen Länge und Breite von Bussen in der Europäischen Union.

Der Vorschlag entspricht dem Ziel der Schaffen eines gemeinsamen Marktes, da er einheitliche und für die gesamte Union geltende Vorschriften für Busse festlegt. Solche Vorschriften gelten schon für Lastkraftwagen und der Vorschlag möchte den Geltungsbereich der Richtlinie 96/53/EG des Rates erweitern.

Der Vorschlag dient einer Harmonisierung der höchstzulässigen Gesamtlänge und -breite für starre Busse, die auf 15 m bzw. 2,55 m festgelegt wird. Ferner werden bestimmte Leistungsanforderungen aufgestellt. Gleichzeitig soll die Gelegenheit genutzt werden, die gesetzlich zulässigen Grenzwerte für Fahrzeugkombinationen Bus + Anhänger und Busse mit Skiboxen abzustimmen.

AUSWIRKUNGEN AUF DIE UNTERNEHMEN

2. Betroffene

Dieser Vorschlag betrifft die Hersteller und Betreiber von Bussen in allen Mitgliedstaaten.

Bei den Busherstellern handelt es sich in der Regel um kleine und mittlere Unternehmen, obwohl auf Tochterunternehmen multinationaler Automobilhersteller in dieser Branche tätig sind.

Die Busbetreiberbranche umfaßt Unternehmen aller Größen und zahlreiche Kleinunternehmen.

Derzeit sind in 8 Mitgliedstaaten Busse von bis zu 15 m Länge für den Verkehr zugelassen, in 6 Mitgliedstaaten beläuft sich die zulässige Höchstlänge auf 12 m, in einem besteht ein Grenzwert von 13,7 m.

3. Verpflichtungen der Unternehmen aufgrund der Richtlinie

Alle schon zugelassenen Busse können innerhalb des Geltungsbereichs des Vorschlags weiterhin eingesetzt werden. Die Unternehmen müssen allerdings sicherstellen, daß ihre Busse die in der Richtlinie vorgegebenen zulässigen Höchstabmessungen einhalten, wenn sie ihre Fahrzeuge im freien Verkehr in der gesamten Union einsetzen möchten. Busse, die den Anforderungen der Richtlinie nicht gerecht werden, dürfen weiterhin im innerstaatlichen Verkehr nach dem Grundsatz der "angestammten Rechte" während eines festgelegten Zeitraums eingesetzt werden.

4. Voraussichtliche wirtschaftliche Folgen der Richtlinie

Die wirtschaftlichen Auswirkungen des Vorschlags müssen für die Hersteller- und die Betreiberbranche getrennt betrachtet werden.

Der Vorschlag wird es den Herstellerunternehmen ermöglichen, ihre Produktpalette für den gesamten Binnenmarkt zu standardisieren. Die meisten Bushersteller bieten in ihrer Produktpalette schon 15 m-Busse an und werden somit die Möglichkeit haben, ihre Busse in allen 15 Mitgliedstaaten zu verkaufen.

Hersteller, die bislang noch keine 15 m-Busse bauen, werden in der Lage sein, ihre Produktpalette ohne allzu großen Aufwand anzupassen, da Busse in der Regel nach kundenspezifischen Anforderungen und nicht mit standardisierten Fertigungsverfahren gebaut werden. Daher wird den kleinen und mittleren Unternehmen eine Umstellung besonders leicht fallen.

Harmonisierte Höchstabmessungen werden es den Busbetreibern ermöglichen, ihre Fahrzeuge im freien Verkehr in der gesamten Union einzusetzen und Kabotageverkehre durchzuführen, da für die Fahrzeuge verzerrungsfreie Wettbewerbsbedingungen geschaffen werden.

Im Rahmen der Vorbereitungsarbeiten zu diesem Rechtsakt hat die Kommission dem Rat einen Bericht vorgelegt - KOM(97)499 endg. - in dem die wirtschaftlichen Auswirkungen von 15 m-Bussen in der gesamten Union untersucht werden. Die Kommission war überrascht festzustellen, daß dieser Vorschlag von den Vertretern sämtlicher Hersteller- und Betreiberunternehmen begrüßt wurde und niemand Probleme für kleiner Betreiber oder Hersteller befürchtete.

In diesem Zusammenhang sollte darauf hingewiesen werden, daß Busse mit 15 m Länge in der EU sicherlich nicht zur Norm werden, sondern eher eine Marktnische bleiben. Daher werden die Betreiber und Hersteller kleinerer Busse problemlos neben Hersteller von 15 m-Bussen existieren können.

5. Bestimmungen der vorgeschlagenen Richtlinie, die der besonderen Lage kleiner und mittlerer Unternehmen Rechnung tragen (geringere oder unterschiedliche Anforderungen)

Der Vorschlag enthält keine besonderen Maßnahmen, die der besonderen Lage kleiner und mittlerer Unternehmen Rechnung tragen. Die Mehrheit der Busbetreiber- und -hersteller fällt jedoch in diese Kategorie und bis heute sind bei der Kommission noch keine negativen Reaktionen dieser Unternehmen eingegangen.

KONSULTATION

6. Organisationen, die zu der vorgeschlagenen Richtlinie konsultiert wurden, und ihre wichtigsten Auffassungen

Wie schon unter Punkt 4 ausgeführt wurde, wurde dieser Vorschlag im Anschluß an einen an den Rat gerichteten Bericht der Kommission über 15 m-Busse ausgearbeitet. Die Kommission hat bei der Erstellung dieses Berichts umfassende Konsultationen sowohl der Bushersteller als auch der Busbetreiber durchgeführt. Alle haben den Inhalt dieses Vorschlags für einen Rechtsakt begrüßt. Ferner wurde das Thema auch in der Arbeitsgruppe der Sachverständigen der Mitgliedstaaten erörtert.

14.07.00**Beschluss**
des Bundesrates

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

KOM (2000) 137 endg.; Ratsdok. 7577/00

Der Bundesrat hat in seiner 753. Sitzung am 14. Juli 2000 gemäß §§ 3 und 5 EUZBLG die folgende Stellungnahme beschlossen:

Die Bundesregierung wird gebeten, bei den weiteren Verhandlungen des Richtlinienvorschlags auf EU-Ebene darauf hinzuwirken, dass das in Artikel 1 Nummer 3 b) Ziffer 1.5 a des Anhangs I unter der Überschrift "Zusätzliche Anforderungen für Busse" beschriebene Verfahren zur Bestimmung des Ausschermaßes ersetzt wird durch das in der aktuellen ECE-Regel Nr. 36 beschriebene Verfahren.

Der Richtlinienvorschlag der Kommission enthält ein veraltetes Verfahren zur Bestimmung des Ausschermaßes. Dieses veraltete Verfahren war in einer früheren Fassung der ECE-Regel Nr. 36 enthalten, hat sich dann als nicht praxisgerecht erwiesen und wurde bereits im August 1996 geändert.

Das in dem vorliegenden Richtlinienvorschlag beschriebene Verfahren zur Bestimmung des Ausschermaßes entspricht zwar den in der Richtlinie 97/27/EG festgelegten Anforderungen. Dort wurde das neue Verfahren allerdings noch nicht berücksichtigt.

Daher wird z. Z. in der zuständigen Kommissionsarbeitsgruppe ein Vorschlag diskutiert, die Richtlinie 97/27/EG an die aktuelle Fassung der ECE-Regelung 36 anzupassen.