

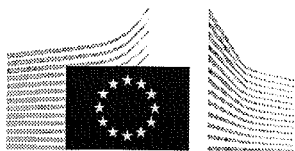
25.10.13

Unterrichtung

durch die Europäische Kommission

Stellungnahme der Europäischen Kommission zu dem Beschluss des Bundesrates zum Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 96/53/EG vom 25. Juli 1996 zur Festlegung der höchstzulässigen Abmessungen für bestimmte Straßenfahrzeuge im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr in der Gemeinschaft sowie zur Festlegung der höchstzulässigen Gewichte im grenzüberschreitenden Verkehr

C(2013) 6991 final



EUROPÄISCHE KOMMISSION

Brüssel, den 23.10.2013

C(2013) 6991 final

Sehr geehrter Herr Präsident,

die Kommission dankt dem Bundesrat für seine Stellungnahme zu dem Vorschlag zur Änderung der Richtlinie 96/53/EG zur Festlegung der höchstzulässigen Abmessungen für bestimmte Straßenfahrzeuge im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr in der Gemeinschaft sowie zur Festlegung der höchstzulässigen Gewichte im grenzüberschreitenden Verkehr, {COM(2013) 195 final}.

Die Kommission begrüßt, dass der Bundesrat das Hauptziel des Vorschlags unterstützt, d.h. die Verbesserung der Energieeffizienz und der Sicherheit im Straßenverkehr sowie die Verringerung von Treibhausgasemissionen (CO₂).

Ein weiteres wichtiges Ziel der vorgeschlagenen Änderung ist die Schaffung gleicher Wettbewerbsbedingungen im Binnenmarkt, die derzeit durch einen nicht zu rechtfertigenden Missbrauch bei Überschreitung der höchstzulässigen Gewichte verzerrt werden. Dadurch erleiden Unternehmen, die die Vorschriften einhalten, einen Wettbewerbsnachteil gegenüber solchen, die sich nicht an die Vorschriften halten.

In diesem Zusammenhang sei darauf hingewiesen, dass das geltende Höchstgewicht (40 t) und die Höchstabmessung (18,75 Meter) für EU-weite Beförderungen beibehalten werden. Die vorgeschlagenen höheren Gewichte und Abmessungen werden als Ausnahmeregelung für herkömmliche Lkw und Busse zum alleinigen Zweck der Einführung Kraftstoff sparender Technologien gewährt.

Im Hinblick auf Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen, die die gemäß der Richtlinie 96/53/EG höchstzulässigen Abmessungen überschreiten, wird mit dem Änderungsvorschlag der derzeitige Artikel 4 präzisiert. Nach Auffassung der Kommission ist dieser stets als Erlaubnis für Lang-Lkw zu interpretieren gewesen, eine einzige Grenze zwischen benachbarten Mitgliedstaaten zu überqueren, die beide im nationalen Binnenverkehr längere Lkw zulassen; ihre Auslegung wurde aber bestritten.

Die Präzisierung macht Folgendes klar: wenn (und nur wenn) zwei benachbarte Mitgliedstaaten im nationalen Verkehr den Einsatz längerer Lkw zulassen, können derartige Fahrzeuge die Grenze zwischen ihnen überschreiten, sofern sie die Voraussetzungen in beiden betroffenen Mitgliedstaaten erfüllen. Um erhebliche Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden, darf allerdings nur eine einzige zwischenstaatliche Grenze überschritten werden.

*Herrn Winfried Kretschmann
Präsident des Bundesrates
Leipziger Straße 3 - 4
D – 10117 BERLIN*

Darüber hinaus bleibt es weiter unverändert im Ermessen eines Mitgliedstaats, ob er intern solche längeren Fahrzeuge zulässt: Dabei handelt es sich um eine politische Entscheidung der einzelnen Mitgliedstaaten, die ihnen ermöglicht, ihre besondere Situation zu berücksichtigen. Schließlich ist darauf hinzuweisen, dass diese Bestimmung nur hinsichtlich der Länge von Fahrzeugen gilt — ihr zufolge wäre es nicht zulässig, dass Fahrzeuge, die die üblichen Gewichtsgrenzen überschreiten, zwischen den Mitgliedstaaten verkehren.

Deutsche Verkehrsunternehmen fahren in Deutschland unter den gleichen Bedingungen wie Verkehrsunternehmen aus anderen Mitgliedstaaten. Deutschen Verkehrsunternehmen ist es bei Fahrten in einem Mitgliedstaat oder zwischen zwei Mitgliedstaaten, in denen die üblichen Maße überschreitende Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen zugelassen sind, dementsprechend gestattet, eine zusätzliche Einheit zu befördern und somit die größeren Fahrzeugabmessungen zu nutzen (deshalb bezogen sich die Ausnahmeregelungen in der Richtlinie nur auf modulare Lang-Lkw). Somit sollte es hinsichtlich eines Wettbewerbsnachteils wegen der Art der Lkw keinen Grund zur Besorgnis geben.

Derzeit ist in Finnland, Schweden und den Niederlanden der Verkehr von Fahrzeugen oder Fahrzeugkombinationen zugelassen, die die höchstzulässigen Abmessungen überschreiten. Neben Deutschland finden auch in Dänemark Pilotversuche statt. Aus Berichten über diese Pilotversuche geht hervor, dass weniger Kilometer gefahren und die Emissionen reduziert werden und keine schädlichen Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit oder die Abnutzung der Infrastruktur festgestellt wurden.

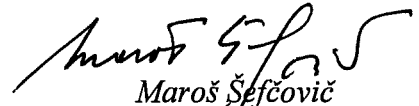
Artikel 12 und 13 des Vorschlags zielen darauf ab, gleiche Wettbewerbsbedingungen im Straßenverkehr zu gewährleisten, indem die Überladung bekämpft wird, die ein wichtiger Faktor unlauteren Wettbewerbs ist und ein erhebliches Sicherheitsproblem darstellt. Sie beruhen auf ähnlichen Grundsätzen und ergänzen die Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 über die Lenkzeiten.

Die Grundsätze der Kategorisierung von Verstößen stützen sich auf Artikel 6 Absatz 2 Buchstabe b der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009, der Folgendes vorsieht: „Die Kommission erstellt eine Liste der Kategorien, Arten und Schweregrade der gegen die Gemeinschaftsvorschriften begangenen schwerwiegenden Verstöße, die neben den in Anhang IV aufgeführten Verstößen zur Aberkennung der Zuverlässigkeit führen können.“

Der Vorschlag der gezielten Kontrollen zielt auf die Verringerung der Zahl unnötiger Zwischenstopps der Verkehrsunternehmer ab, die keine Vorschrift verletzen. Die Mitgliedstaaten können weiterhin aus mindestens drei Optionen frei wählen. Zwei dieser Optionen (Wiegesysteme an Bord und Kontrolle in der Betriebsstätte des Transportunternehmens) verursachen keine zusätzlichen Investitionskosten für die nationalen Verwaltungen. Gezielte Kontrollen würden die Effizienz der Kontrollen verbessern, indem sie die Zahl unnötiger Halte den Vorschriften entsprechender Fahrzeuge verringern und damit für Behörden wie für Unternehmen Zeit- und Kostenersparnis bedeuten. Wird ein verdächtiges Fahrzeug gestoppt, so beschränken sich physische Kontrollen nicht auf Überladung, sondern es werden auch Lenkzeiten und andere Sicherheitsvorschriften überprüft. Damit wird die Zahl der Kontrollen je Fahrzeug gesenkt.

Die Kommission hofft, dass die in der Stellungnahme des Bundesrates angesprochenen Punkte mit diesen Ausführungen geklärt werden konnten, und freut sich auf eine Weiterführung des politischen Dialogs.

Hochachtungsvoll



Maroš Šefčovič
Vizepräsident