

## **Beschlußempfehlung und Bericht** **des Ausschusses für Verkehr (14. Ausschuß)**

**zu der Unterrichtung durch die Bundesregierung**  
**— Drucksache 11/929 Nr. 2.26 —**

**Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Änderung der Richtlinie 85/3/EWG**  
**über die Gewichte, Abmessungen und bestimmte andere technische**  
**Merkmale bestimmter Fahrzeuge des Güterkraftverkehrs**  
**— KOM (87) 220 endg. —**  
**»Rats-Dok. 6870/87«**

### **A. Problem**

Die EG-Kommission möchte die höchstzulässige Breite von Kühlfahrzeugen des Straßenverkehrs von bisher 2,50 m auf 2,60 m erweitern, damit international verwendete Standardpaletten in Zweierreihen im Fahrzeug untergebracht werden können.

### **B. Lösung**

Die Bundesregierung soll dazu aufgefordert werden, der EG-Richtlinie zuzustimmen.

### **Mehrheitsentscheidung im Ausschuß**

### **C. Alternativen**

Eine Minderheit im Ausschuß möchte an der jetzigen höchstzulässigen Breite von 2,50 m für Straßenfahrzeuge festhalten.

### **D. Kosten**

entfallen

## **Beschlußempfehlung**

Der Bundestag wolle beschließen:

Die Bundesregierung wird ersucht, dem anliegenden Richtlinienvorschlag im EG-Ministerrat zuzustimmen.

Der Deutsche Bundestag unterstützt das Bemühen der EG-Kommission, durch die Verbreiterung von Kühlfahrzeugen auf 2 600 mm eine optimale Ausnutzung dieser Fahrzeuge bei Verwendung der international eingesetzten Standardpaletten von 1 200 mm Breite zu ermöglichen und damit in diesem Bereich eine Wettbewerbsanpassung herbeizuführen, auch vor dem Hintergrund von langfristigen Bestrebungen der Internationalen Normungs-Organisation (ISO), weltweit eine Container-Norm von 2 600 mm Breite einzuführen.

Die Anzahl der in Frage kommenden Fahrzeuge ist auf Fahrzeuge mit verstärkter Wärmedämmung und der Klassen C und F (unter  $-20^{\circ}\text{C}$ ) nach ATP zu beschränken.

Bonn, den 14. Oktober 1987

### **Der Ausschuß für Verkehr**

**Lemmrich**

**Kretkowski**

Vorsitzender

Berichterstatter

## Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Änderung der Richtlinie 85/3/EWG über die Gewichte, Abmessungen und bestimmte andere technische Merkmale bestimmter Fahrzeuge des Güterkraftverkehrs

DER RAT DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, insbesondere auf Artikel 75,

auf Vorschlag der Kommission,

nach Stellungnahme des Europäischen Parlaments,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Für Beförderungen in temperaturgeführtem Zustand werden Spezialfahrzeuge eingesetzt, deren Wände, Boden und Dach im allgemeinen isoliert sowie in der Regel mit einer Kühlmaschine ausgerüstet sind.

Zusätzlicher Innenraum, der für Zwischenräume zur Luftzirkulation notwendig ist und die Berührung der Ladung mit den Wänden verhindern soll, und über 45 mm dicke isolierte Wände machen es unmöglich, Standardpaletten mit Abmessungen von 800 × 1 200 mm wirtschaftlich zu verwenden und gleichzeitig die in der Richtlinie 85/3/EWG des Rates<sup>1)</sup> für alle Fahrzeuge festgesetzte höchstzulässige Breite von 2,50 m einzuhalten.

Dünnwandige Aufbauten für Beförderungen in temperaturgeführtem Zustand, die verwendet werden, um die höchstzulässige äußere Breite von 2,50 m einzuhalten und die notwendige innere Breite zu erreichen, sollten aus Gründen der Wirtschaftlichkeit, der öffentlichen Gesundheit, des Umweltschutzes und der Straßenverkehrssicherheit unzulässig sein.

Deshalb sollte nur für die begrenzte Gruppe der „Isotherm-Fahrzeuge“ eine Ausnahme von der in der Richtlinie 85/3/EWG festgesetzten höchstzulässigen Breite von 2,50 m eingeräumt werden —

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

### Artikel 1

Die Richtlinie 85/3/EWG wird wie folgt geändert:

1. Artikel 2 erhält folgende Fassung:

<sup>1)</sup> ABl. Nr. L 2 vom 3. Januar 1985, S. 14

### „Artikel 2

Im Sinne dieser Richtlinie gilt als

- „Kraftfahrzeug“ jedes Fahrzeug mit Antriebsmotor, das aus eigener Kraft auf Straßen verkehrt;
- „Anhängen“ jedes zum Anhängen an ein Kraftfahrzeug bestimmtes Fahrzeug, ausgenommen Sattelanhänger;
- „Sattelanhänger“ jedes Fahrzeug, das dazu bestimmt ist, an ein Kraftfahrzeug so angekuppelt zu werden, daß es teilweise auf diesem aufliegt und daß ein wesentlicher Teil seines Gewichts und des Gewichts seiner Ladung von diesem getragen wird;
- „Fahrzeugkombination“ entweder
  - ein Lastzug, bestehend aus einem Kraftfahrzeug und einem Anhänger oder
  - ein Sattelkraftfahrzeug, bestehend aus einem Kraftfahrzeug und einem Sattelanhänger;
- „Isotherm-Fahrzeug“ jedes Fahrzeug, das besonders für die Beförderung von Gütern in temperaturgeführtem Zustand ausgerüstet ist und dessen Seitenwände einschließlich der Isolierschicht mindestens 45 mm dick sind;
- „höchstzulässige Abmessungen“ die Höchstabmessungen, die die zuständige Behörde des Staates, in dem das Fahrzeug zugelassen oder in Betrieb genommen ist, aufgrund dieser Richtlinie für den grenzüberschreitenden Verkehr für zulässig erklärt hat;
- „höchstzulässiges Gewicht“ das Höchstgewicht, zu dem die zuständige Behörde des Staates, in dem das Fahrzeug zugelassen oder in Betrieb genommen ist, das beladene Fahrzeug aufgrund dieser Richtlinie für den grenzüberschreitenden Verkehr zugelassen hat;
- „höchstzulässige Achslast“ das Höchstgewicht auf der belasteten Achse oder Achsgruppe, welches die zuständige Behörde des Staates, in dem das Fahrzeug zugelassen oder in Betrieb genommen ist, aufgrund dieser Richtlinie für den grenzüberschreitenden Verkehr für zulässig erklärt hat.“

## 2. Anhang I Nr. 1.2 erhält folgende Fassung:

## „1.2 GröÙte Breite

- Isotherm-Fahrzeuge 2,60 m
- alle anderen Fahrzeuge 2,50 m“

## Artikel 2

Nach Konsultierung der Kommission treffen die Mitgliedstaaten die erforderlichen Maßnahmen, um dieser Richtlinie ab 1. Januar 1988 nachzukommen.

Die Mitgliedstaaten setzen die Kommission von den Maßnahmen in Kenntnis, die sie ergreifen, um dieser Richtlinie nachzukommen.

## Artikel 3

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

## Fiche d'impact de certains actes législatifs sur les PME et l'emploi

1. Obligations administratives découlant de l'application de la législation pour les entreprises: Néant
2. Avantages pour l'entreprise
  - oui
  - lesquels: utilisation plus rationnelle du véhicule frigorifique
3. Inconvénients pour l'entreprise (coûts supplémentaires)
  - non
  - conséquences
4. Effets sur l'emploi: Néant
5. Y a-t-il eu concertation préalable avec les partenaires sociaux?
  - non
  - avis des partenaires sociaux: Non
6. Y a-t-il une approche alternative moins contraignante?  
Non

**Erläuterung****A. Allgemeines**

1. In der Richtlinie 85/3/EWG über die Gewichte, Abmessungen und bestimmte andere technische Merkmale bestimmter Fahrzeuge des Güterkraftverkehrs wird in Anhang I für alle Fahrzeuge die höchstzulässige Breite von 2,50 m festgesetzt.

2. Die international verwendeten Standardpaletten haben Abmessungen von 800 × 1 200 mm bzw. 1 000 × 1 200 mm. Der Laderaum eines Fahrzeugs läßt sich nur dann rationell nutzen, wenn zwei Paletten nebeneinander befördert werden. Daher ist eine innere Breite von 2 × 1 200 mm plus Toleranz erforderlich.

Diese Toleranzen sind notwendig, damit die Paletten ein- und ausgeladen werden können, zumal die Ladung etwas über die Paletten hinausragen kann. Der gesamte Innenraumbedarf beträgt etwa 2 480 mm.

3. Bei Beförderungen leichtverderblicher Lebensmittel ist ein temperatugeführter Zustand im Fahrzeug erforderlich, der durch die Isolierung von Wänden, Türen, Boden und Dach sowie eine Kältequelle (Kühlaggregat Trockeneis usw.) erreicht wird.

Die zur Isolierung erforderliche Dicke der Wände ist von der Leistung des Kühlaggregats und dem Unterschied zwischen Innen- und Außentemperatur abhängig.

4. Mehr als 45 mm dicke isolierte Wände und der zusätzliche Zwischenraum, der zur Luftzirkulation zwischen den Paletten notwendig ist, machen es unmöglich, metrische Standardpaletten zu verwenden und die international genormten Außenarbeiten einzuhalten. In der Praxis wird dies Problem wie folgt gelöst:

- (i) Neuerdings werden leichtverderbliche Lebensmittel in „dünnwandigen“ Isotherm-Fahrzeugen, d. h. in Fahrzeugen mit einer auf unter 45 mm verringerten Seitenwandstärke und einer leistungsstärkeren Kühlmaschine, befördert.
- (ii) Zumindest sechs Mitgliedstaaten haben ihre Rechtsvorschriften für die äußere Breite geändert, die somit von den in der Richtlinie 85/3/EWG festgesetzten Maßen abweicht.

Zu i)

Die erste Lösung hat folgende Nachteile:

- Alle europäischen Länder äußerten ihre Sorge wegen der Sicherheit leichtverderblicher Lebensmittel, die mit dünnwandigen Fahrzeugen

befördert werden, und wegen der Folgen für die öffentliche Gesundheit. Auch wenn einige Mitgliedstaaten bilaterale Abkommen über zusätzliche technische Vorschriften für solche Fahrzeuge geschlossen haben, so bestehen doch weiterhin große Zweifel an der Sicherheit der beförderten Waren.

- Die dünnwandige Bauweise erfordert eine weitaus stärkere Boden- und Dachisolierung. Diese Bauweise wirkt sich natürlich nachteilig auf die Stabilität des Fahrzeugs und damit auf die Sicherheit im Straßenverkehr aus.
- Dünnwandige Fahrzeuge sind weniger kostengünstig, da sie wegen der größeren Anfälligkeit der Wände schneller verschleifen. Dieser Umstand wird diese teure Beförderungsart noch teurer machen und sich nachteilig auf den Preis der Waren auswirken.
- Das leistungsstärkere Kühlaggregat dünnwandiger Fahrzeuge verbraucht mehr Strom und verursacht mehr Lärm, was die Umwelt- und Arbeitsbedingungen (Schlafbedingungen) der Fahrer beeinträchtigt.

Zu ii)

Die von einigen Mitgliedstaaten eingeführte höchstzulässige Außenbreite, die den in der Richtlinie festgesetzten Grenzwert überschreitet, und die von weiteren Mitgliedstaaten bekundete Absicht, ebenfalls eine größere Außenbreite einzuführen, kann den freien Warenverkehr und die rationelle Herstellung von Fahrzeugen behindern. Eine Reihe von Abweichungen von den in der Gemeinschaftsrichtlinie festgesetzten Abmessungen sollte verhindert werden.

5. Der beiliegende Entwurf eines Vorschlags zur Änderung der Richtlinie 85/3/EWG zielt darauf ab, die vorgenannten Probleme dadurch zu lösen, daß eine Außenbreite von 2 600 mm nur für Isotherm-Fahrzeuge zugelassen wird.

Diese zusätzliche Breite bringt insbesondere auf engen Straßen Nachteile für die Sicherheit im Straßenverkehr mit sich. Allerdings ist zu sagen, daß die Zahl dieser Fahrzeuge sehr gering (schätzungsweise weniger als 1 % des gesamten Bestandes) ist und eine rationellere Beladung die Zahl der Fahrten verringern wird, was sich positiv auf die Sicherheit im Straßenverkehr auswirkt.

**B. Entwurf eines Vorschlags***Artikel 1 Abs. 1*

Artikel 2 der Richtlinie 85/3/EWG sollte um eine Definition der „Isotherm-Fahrzeuge“ erweitert werden. Mit dieser Definition wird der Entwurf einer Richtlinie auf Fahrzeuge mit „dicken“ isolierten Wänden begrenzt.

*Artikel 1 Abs. 2*

Die höchstzulässige Breite für „Isotherm-Fahrzeuge“ wird auf 2,60 m festgesetzt.

## Bericht des Abgeordneten Kretkowski

Die in der Anlage wiedergegebene EG-Vorlage wurde durch Bundestagsdrucksache 11/929 Nr. 2.26 vom 9. Oktober 1987 nach § 93 GO dem Ausschuß für Verkehr zur Beratung überwiesen. Der Verkehrsausschuß hat die Vorlage in seiner Sitzung am 14. Oktober 1987 behandelt.

### I. Ziel und Inhalt der Vorlage

Die geltenden Rechtsvorschriften sehen für Straßenfahrzeuge eine höchstzulässige Außenbreite von 2,50 m vor.

Hieraus ergeben sich Schwierigkeiten für sogenannte Isotherm-Fahrzeuge, die für die Beförderung leicht verderblicher Lebensmittel bestimmt sind und deren Innentemperatur auf unter  $-20^{\circ}\text{C}$  gekühlt sein muß. Wenn diese Fahrzeuge in Zweierreihe mit den international verwendeten Standardpaletten beladen werden sollen, so erfordert dies unter Berücksichtigung der Wandstärke des Fahrzeuges und des notwendigen Freiraumes für Luftzirkulation eine zulässige Breite von 2,60 m.

Sieben EG-Mitgliedstaaten — darunter Großbritannien, Frankreich, Italien und die Beneluxstaaten — lassen daher bereits jetzt für derartige Kühlfahrzeuge eine größere Fahrzeugbreite als 2,50 m zu.

Die EG-Kommission möchte durch den Richtlinien-vorschlag für derartige Fahrzeuge einheitlich 2,60 m zulassen.

### II. Verlauf der Ausschlußberatungen

Der vorliegende Richtlinienentwurf wurde im Verkehrsausschuß wie folgt unterschiedlich beurteilt:

1. Eine Mehrheit im Ausschuß, und zwar die Mitglieder der CDU/CSU-Fraktion und der FDP-Fraktion, hat sich für Annahme des EG-Vorschlages ausgesprochen. Maßgebend dafür waren folgende Gründe:
  - Es handele sich hier um eine Frage des internationalen Wettbewerbs. Eine Fahrzeugbreite von

2,60 m sei erforderlich, um Kühlwaren rationell zu befördern. Im Falle einer Ablehnung müßten für die gleiche Transportmenge mehrere Fahrten durchgeführt werden.

- Erkenntnisse über eine erhöhte Unfallträchtigkeit derartig verbreiteter Kühlfahrzeuge im benachbarten Ausland lägen nicht vor. Im Bundesgebiet seien nur etwa 3 000 Fahrzeuge der in Frage kommenden Art zugelassen.
  - Im Ausland zugelassene verbreiterte Kühlfahrzeuge würden bereits im Bundesgebiet verkehren. Eine Kontrolle an der Grenze sei praktisch nicht möglich.
2. Eine Minderheit im Ausschuß — die Mitglieder der SPD-Fraktion und der Fraktion DIE GRÜNEN — hat die Vorlage abgelehnt. Sie befürchtet einen unerwünschten Präzedenzfall auch für andere Fahrzeugarten und halten eine Breite von 2,60 m für ein Fahrzeug bei den deutschen Verkehrsverhältnissen aus Gründen der Straßenverkehrssicherheit nicht für vertretbar. Dabei verweisen sie auf einen Beschluß des Bundesrates, durch den die Vorlage ebenfalls abgelehnt worden ist. Die Überlastung des deutschen Straßennetzes durch Lastkraftwagen nehme laufend zu; der Vorschlag sei mit einer umweltorientierten Verkehrspolitik nicht zu vereinbaren.

### 3. Meinung des Berichterstatters

Der Berichterstatter empfahl dem Ausschuß, dem Beschlußvorschlag des Bundesrates aus den dort genannten Gründen zu folgen, um letztlich die Position der Bundesregierung zu stützen, die ebenfalls keine Änderung der Richtlinie wünsche.

### III. Beschlußvorschlag

Der Ausschuß hat mit Stimmenmehrheit eine Entschließung verabschiedet, durch die die Bundesregierung dazu aufgefordert werden soll, der Vorlage im EG-Ministerrat zuzustimmen.

Bonn, den 14. Oktober 1987

Kretkowski

Berichterstatter

