

I

(Gesetzgebungsakte)

RICHTLINIEN

RICHTLINIE (EU) 2015/719 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

vom 29. April 2015

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

(Text von Bedeutung für den EWR)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 91,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses ⁽¹⁾,

nach Anhörung des Ausschusses der Regionen,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren ⁽²⁾,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Notwendigkeit, die Treibhausgasemissionen, insbesondere die Emissionen von Kohlendioxid (CO₂), zu verringern, die Straßenverkehrssicherheit zu verbessern, die einschlägigen Rechtsvorschriften an die technische Entwicklung und die neuen Markterfordernisse anzupassen und intermodale Beförderungsvorgänge zu erleichtern und gleichzeitig einen unverfälschten Wettbewerb sicherzustellen sowie die Straßeninfrastruktur zu schützen, ist zu betonen.
- (2) Technische Entwicklungen ermöglichen es, einziehbare oder klappbare aerodynamische Luftleiteinrichtungen am hinteren Teil von Fahrzeugen anzubringen. Dies würde jedoch dazu führen, dass die Höchstlängen im Sinne der Richtlinie 96/53/EG des Rates ⁽³⁾ überschritten würden. Deshalb ist eine Ausnahmeregelung für die Höchstlängen erforderlich. Ziel dieser Richtlinie ist es, das Anbringen solcher Einrichtungen zu ermöglichen, sobald die notwendigen Änderungen an den technischen Anforderungen für die Typgenehmigung von aerodynamischen Luftleiteinrichtungen umgesetzt sind oder angewendet werden und sobald die Durchführungsrechtsakte, in denen die Betriebsvorschriften über die Verwendung solcher Einrichtungen festgelegt sind, von der Kommission erlassen wurden.
- (3) Die verbesserte Aerodynamik des Führerhauses von Kraftfahrzeugen könnte, gegebenenfalls in Kombination mit den einziehbaren oder klappbaren aerodynamischen Luftleiteinrichtungen, die am hinteren Teil von Fahrzeugen angebracht sind, zu messbaren Vorteilen hinsichtlich der Energieeffizienz der Fahrzeuge führen. Diese Verbesserung ist jedoch nach den derzeitigen von der Richtlinie 96/53/EG vorgegebenen Höchstlängen nicht

⁽¹⁾ ABl. C 327 vom 12.11.2013, S. 133.

⁽²⁾ Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 15. April 2014 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht) und Standpunkt des Rates in erster Lesung vom 16. Oktober 2014 (AbI. C 40 vom 5.2.2015, S. 1). Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 10. März 2015 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht) und Beschluss des Rates vom 20. April 2015.

⁽³⁾ Richtlinie 96/53/EG des Rates vom 25. Juli 1996 zur Festlegung der höchstzulässigen Abmessungen für bestimmte Straßenfahrzeuge im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr in der Gemeinschaft sowie zur Festlegung der höchstzulässigen Gewichte im grenzüberschreitenden Verkehr (AbI. L 235 vom 17.9.1996, S. 59).

realisierbar, ohne das Ladevermögen der Fahrzeuge zu verringern und das wirtschaftliche Gleichgewicht des Straßenverkehrssektors zu gefährden. Deshalb ist auch eine Ausnahmeregelung bezüglich der Höchstlängen erforderlich. Diese Ausnahmeregelung sollte nicht dazu benutzt werden, das Ladevermögen des Fahrzeugs zu erhöhen.

- (4) Aerodynamische Luftleiteinrichtungen, die eine Länge von 500 mm überschreiten, und Kraftfahrzeuge, die mit Führerhäusern ausgerüstet sind, die eine verbesserte Aerodynamik bieten, sofern diese Fahrzeuge die in Richtlinie 96/53/EG festgelegten Grenzwerte überschreiten, müssen gemäß dem Rahmen der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽¹⁾ typpgenehmigt werden, bevor sie in Verkehr gebracht werden.
- (5) Dass Fahrzeuge mit einer neuen Form von Führerhäusern ausgerüstet sein können, würde dazu beitragen, die Straßenverkehrssicherheit zu verbessern, indem tote Winkel im Sichtfeld des Fahrers verkleinert werden, insbesondere unterhalb der Windschutzscheibe, und sollte helfen, das Leben zahlreicher schutzbedürftiger Straßenverkehrsteilnehmer, wie Fußgänger oder Radfahrer, zu retten. Bei dieser neuen Form von Führerhäusern könnten auch Strukturen zur Aufnahme der Aufprallenergie vorgesehen werden. Darüber hinaus dürften sich durch das potenzielle zusätzliche Volumen des Führerhauses Sicherheit und Komfort des Fahrers erhöhen. Sobald verbesserte Sicherheitsanforderungen für längere Führerhäuser ausgearbeitet worden sind, kann geprüft werden, ob es angemessen wäre, sie auf Fahrzeuge anzuwenden, für die keine Verlängerung vorgesehen ist.
- (6) Alternative Antriebsstränge, zu denen hybride Antriebsstränge gehören, sind solche, die zum Zweck des mechanischen Antriebs aus einem Betriebskraftstoff und/oder einer Batterie oder einer anderen Speichereinrichtung für elektrische oder mechanische Leistung Energie beziehen. Ihre Nutzung für schwere Lastkraftwagen oder Kraftomnibusse kann zu einem Mehrgewicht führen, verringert aber die Abgabe von Schadstoffen. Dieses Mehrgewicht sollte nicht durch eine Verringerung der Nutzlast des Fahrzeugs ausgeglichen werden, weil dadurch der Straßenverkehrssektor in wirtschaftlicher Hinsicht benachteiligt würde. Das Mehrgewicht sollte allerdings auch nicht das Ladevermögen des Fahrzeugs erhöhen.
- (7) Bei künftigen mit alternativen Kraftstoffen betriebenen Fahrzeugen (mit daraus resultierenden schwereren Antriebssträngen als solchen für Fahrzeuge mit konventionellem Antrieb) könnte ebenfalls das Mehrgewicht zum Tragen kommen. Diese alternativen Kraftstoffe können daher in die in dieser Richtlinie vorgesehene Liste der alternativen Kraftstoffe aufgenommen werden, wenn ihre Verwendung den Rückgriff auf das Mehrgewicht erfordert.
- (8) Diese Richtlinie lässt zwar Abweichungen von den in der Richtlinie 96/53/EG vorgesehenen höchstzulässigen Gewichten und Abmessungen von Fahrzeugen und Fahrzeugkombinationen zu. Die Mitgliedstaaten sollten jedoch aus Gründen im Zusammenhang mit der Straßenverkehrssicherheit oder mit Merkmalen der Infrastruktur den Verkehr bestimmter Fahrzeuge in bestimmten Teilen ihres Straßennetzes einschränken können.
- (9) Im Bereich des Containertransports werden zunehmend Container mit einer Länge von 45 Fuß eingesetzt. Diese Container werden von sämtlichen Verkehrsträgern befördert. Die Straßenverkehrsabschnitte intermodaler Beförderungsvorgänge können jedoch derzeit nur nach sowohl für die Mitgliedstaaten als auch für die Verkehrsunternehmen aufwändigen Verwaltungsverfahren genutzt werden oder wenn diese Container patentierte abgeschrägte Ecken haben, was übermäßige Kosten verursacht. Eine Anhebung der höchstzulässigen Länge der Fahrzeuge, die solche Container befördern, um 15 cm kann — ohne Gefährdung oder Schädigung der übrigen Verkehrsteilnehmer oder der Straßeninfrastruktur — den Verkehrsunternehmen diese Verwaltungsverfahren ersparen und intermodale Beförderungsvorgänge vereinfachen. Die Definition des Begriffs des intermodalen Beförderungsvorgangs in dieser Richtlinie berührt nicht die Überarbeitung der Richtlinie 92/106/EWG des Rates ⁽²⁾.
- (10) Um intermodale Beförderungsvorgänge weiterhin zu fördern und dem Leergewicht von Containern oder Wechselaufbauten mit einer Gesamtlänge von bis zu 45 Fuß Rechnung zu tragen, sollten dreiachsige Kraftfahrzeuge mit zwei- oder dreiachsigem Sattelanhängern mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht von 44 Tonnen für den Verkehr zugelassen werden. Zweiachsige Kraftfahrzeuge mit dreiachsigen Sattelanhängern, die Container oder Wechselaufbauten mit einer maximalen Gesamtlänge von bis zu 45 Fuß befördern, sollten für intermodale Beförderungsvorgänge mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht von 42 Tonnen zugelassen werden.
- (11) Seit der Verabschiedung der Richtlinie 96/53/EG ist das Durchschnittsgewicht der Fahrgäste von Kraftomnibussen und ihres Gepäcks erheblich gestiegen. Angesichts der durch die genannte Richtlinie auferlegten Gewichtsobergrenzen hat dies zu einer schrittweisen Verringerung der Zahl der beförderten Fahrgäste geführt. Zudem erhöht die Ausrüstung, die erforderlich ist, um die geltenden technischen Anforderungen, wie sie sich beispielsweise aus Euro VI ergeben, zu erfüllen, das Gewicht der Fahrzeuge, die diese transportieren. Da mit Blick auf eine bessere Energieeffizienz kollektive Verkehrsträger gegenüber dem Individualverkehr zu bevorzugen sind,

⁽¹⁾ Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. September 2007 zur Schaffung eines Rahmens für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge (Rahmenrichtlinie) (ABl. L 263 vom 9.10.2007, S. 1).

⁽²⁾ Richtlinie 92/106/EWG des Rates vom 7. Dezember 1992 über die Festlegung gemeinsamer Regeln für bestimmte Beförderungen im kombinierten Güterverkehr zwischen Mitgliedstaaten (ABl. L 368 vom 17.12.1992, S. 38).

sollte die vorherige Zahl der Fahrgäste pro Kraftomnibus wieder erreicht und dabei dem gestiegenen Gewicht der Fahrgäste und ihres Gepäcks Rechnung getragen werden. Dies kann über eine Erhöhung des zulässigen Gesamtgewichts für zweiachsige Kraftomnibusse erfolgen, wobei jedoch die Obergrenzen so ausgelegt sein sollten, dass die Straßeninfrastruktur nicht infolge einer rascheren Abnutzung geschädigt wird.

- (12) Die Mitgliedstaaten sollten angemessen gegen Verstöße in Bezug auf überladene Fahrzeuge vorgehen, damit es nicht zu Wettbewerbsverzerrungen kommt und die Straßenverkehrssicherheit sichergestellt ist.
- (13) Um einen unverfälschten Wettbewerb aller Kraftverkehrsunternehmen sicherzustellen und die Aufdeckung von Verstößen zu erleichtern, sollten die Mitgliedstaaten bis zum 27. Mai 2021 spezifische Maßnahmen ergreifen, um die in Betrieb befindlichen Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen zu bestimmen, die mutmaßlich das entsprechende höchstzulässige Gesamtgewicht überschritten haben und daher geprüft werden sollten. Solch eine Bestimmung dieser Fahrzeuge kann mithilfe von Wiegevorrichtungen, die in die Straßeninfrastruktur integriert sind, oder mithilfe von bordeigenen Messgeräten, die die Daten an die betreffenden Behörden melden, erfolgen. Diese bordeigenen Daten sollten auch dem Fahrer zur Verfügung gestellt werden. Jeder Mitgliedstaat sollte jedes Jahr eine geeignete Anzahl von Gewichtskontrollen bei Fahrzeugen durchführen. Die Zahl dieser Kontrollen sollte in einem angemessenen Verhältnis zur Gesamtzahl der in dem betroffenen Mitgliedstaat jedes Jahr kontrollierten Fahrzeuge stehen.
- (14) Damit die Einhaltung dieser Richtlinie sichergestellt wird, sollten die Mitgliedstaaten Vorschriften über Sanktionen für Verstöße gegen diese Richtlinie festlegen und für die Anwendung dieser Vorschriften sorgen. Diese Sanktionen sollten wirksam, nichtdiskriminierend, verhältnismäßig und abschreckend sein.
- (15) Um auf internationaler Ebene die Kontrollen des Gewichts von Fahrzeugen oder Fahrzeugkombinationen wirksamer zu machen und um den reibungslosen Ablauf dieser Kontrollen zu erleichtern ist es wichtig, dass die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten Informationen austauschen. Die gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽¹⁾ benannte Kontaktstelle sollte für diesen Informationsaustausch verwendet werden.
- (16) Das Europäische Parlament und der Rat sollten regelmäßig über die von den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten durchgeführten Straßenverkehrskontrollen unterrichtet werden. Diese von den Mitgliedstaaten übermittelten Informationen werden es der Kommission ermöglichen, die Einhaltung der in dieser Richtlinie festgelegten Bestimmungen durch die Verkehrsunternehmen zu gewährleisten und festzustellen, ob zusätzliche Zwangsmittel konzipiert werden sollten.
- (17) Zur Sicherstellung einheitlicher Bedingungen für die Durchführung dieser Richtlinie sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden. Diese Befugnisse sollten im Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽²⁾ ausgeübt werden.
- (18) Die Kommission sollte keine Durchführungsrechtsakte hinsichtlich der Betriebsanforderungen für die Verwendung von aerodynamischen Luftleiteinrichtungen und keine detaillierten Spezifikationen für bordeigene Wiegesysteme erlassen, wenn der gemäß dieser Richtlinie eingesetzte Ausschuss keine Stellungnahme zu dem von der Kommission vorgelegten Entwurf des Durchführungsrechtsakts abgegeben hat.
- (19) Um die in dieser Richtlinie enthaltene Liste alternativer Kraftstoffe anhand der jüngsten technischen Entwicklungen zu aktualisieren, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 AEUV Rechtsakte zu erlassen. Es ist von besonderer Bedeutung, dass die Kommission im Zuge ihrer Vorbereitungsarbeit angemessene Konsultationen, einschließlich Konsultationen mit Sachverständigen der Mitgliedstaaten, durchführt, bevor sie die delegierten Rechtsakte erlässt. Bei der Vorbereitung und Ausarbeitung delegierter Rechtsakte sollte die Kommission dafür sorgen, dass die einschlägigen Dokumente dem Europäischen Parlament und dem Rat gleichzeitig, rechtzeitig und auf angemessene Weise übermittelt werden.
- (20) Da die Ziele dieser Richtlinie von den Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden können, sondern vielmehr wegen ihres Umfangs und ihrer Auswirkungen auf Unionsebene besser zu verwirklichen sind, kann die Union im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags über die Europäische Union verankerten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Richtlinie nicht über das für die Verwirklichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus.
- (21) Die Richtlinie 96/53/EG sollte daher entsprechend geändert werden —

⁽¹⁾ Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 zur Festlegung gemeinsamer Regeln für die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers und zur Aufhebung der Richtlinie 96/26/EG des Rates (ABl. L 300 vom 14.11.2009, S. 51).

⁽²⁾ 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).

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

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

1. Artikel 1 Absatz 1 Buchstabe a erhält folgende Fassung:

- „a) die Abmessungen der Kraftfahrzeuge der Klassen M2 und M3 und ihrer Kraftfahrzeuganhänger der Klasse 0 sowie der Kraftfahrzeuge der Klassen N2 und N3 und ihrer Kraftfahrzeuganhänger der Klassen 03 und 04 im Sinne des Anhangs II der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (*);

(*) Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. September 2007 zur Schaffung eines Rahmens für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge (Rahmenrichtlinie) (ABl. L 263 vom 9.10.2007, S. 1).“

2. Artikel 2 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 werden die folgenden Begriffsbestimmungen angefügt:

— ‚alternativer Kraftstoff ein Kraftstoff oder eine Kraftquelle, der/die zumindest teilweise als Ersatz für Erdöl als Energieträger für den Verkehrssektor dient und zur Reduzierung der CO₂-Emissionen beitragen und die Umweltverträglichkeit des Verkehrssektors erhöhen kann; dazu zählt Folgendes:

- a) Strom in allen Arten von Elektrofahrzeugen,
- b) Wasserstoff,
- c) Erdgas, einschließlich Biomethan, gasförmig (komprimiertes Erdgas — CNG) und flüssig (Flüssigerdgas — LNG),
- d) Flüssiggas (LPG);
- e) mechanische Energie aus bordeigenen Speichern/bordeigenen Quellen, einschließlich Abwärme;

— ‚Fahrzeug mit alternativem Antrieb‘ ein Kraftfahrzeug, das ganz oder teilweise mit einem alternativen Kraftstoff angetrieben wird und nach dem Rahmen der Richtlinie 2007/46/EG genehmigt wurde;

— ‚intermodaler Beförderungsvorgang‘

- a) Beförderungsvorgänge des kombinierten Verkehrs im Sinne des Artikels 1 der Richtlinie 92/106/EWG des Rates (*), in deren Rahmen ein oder mehrere Container oder Wechsellaufbauten mit einer maximalen Gesamtlänge von bis zu 45 Fuß befördert werden, oder
- b) Beförderungsvorgänge mit Nutzung des Schiffsverkehrs, in deren Rahmen ein oder mehrere Container oder Wechsellaufbauten mit einer maximalen Gesamtlänge von bis zu 45 Fuß befördert werden, sofern die Länge des Vor- oder Nachlaufs auf der Straße nicht 150 km im Gebiet der Union überschreitet. Die vorstehend genannte Entfernung von 150 km kann überschritten werden, um das nächstgelegene Verkehrsterminal, das für den geplanten Dienst geeignet ist, zu erreichen, bei
 - i) Fahrzeugen, die Anhang I Nummer 2.2.2 Buchstabe a oder b entsprechen, oder
 - ii) Fahrzeugen, die Anhang I Nummer 2.2.2 Buchstabe c oder d entsprechen, sofern solche Entfernungen in dem betreffenden Mitgliedstaat gestattet sind.

Bei intermodalen Beförderungsvorgängen kann das nächstgelegene geeignete Verkehrsterminal, das einen Dienst anbietet, in einem anderen Mitgliedstaat gelegen sein als dem, in dem das Be- oder Entladen erfolgte;

— ‚Spediteur‘ eine rechtliche Einheit oder eine natürliche oder juristische Person, die auf dem Frachtbrief oder einem gleichwertigen Beförderungspapier (etwa ein ‚durchgehendes‘ Frachtpapier) als Spediteur angegeben ist und/oder in deren Namen oder auf deren Rechnung ein Beförderungsvertrag geschlossen wurde;

(*) Richtlinie 92/106/EWG des Rates vom 7. Dezember 1992 über die Festlegung gemeinsamer Regeln für bestimmte Beförderungen im kombinierten Güterverkehr zwischen Mitgliedstaaten (ABl. L 368 vom 17.12.1992, S. 38).“

b) In Absatz 2 wird die Bezugnahme „Richtlinie 70/156/EWG“ durch die Folgende ersetzt:

„Richtlinie 2007/46/EG“.

3. Artikel 4 wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 4 werden Unterabsätze 3 und 4 gestrichen.
- b) Absatz 6 wird gestrichen.

4. Artikel 5 erhält folgende Fassung:

„Artikel 5

Für die Zwecke des Artikels 3 gelten Sattelkraftfahrzeuge, die vor dem 1. Januar 1991 in Betrieb genommen wurden und nicht mit den Bestimmungen des Anhangs I Nummern 1.6 und 4.4 in Einklang stehen, als mit diesen Bestimmungen vereinbar, wenn ihre Gesamtlänge nicht mehr als 15,50 m beträgt.“

5. Die Artikel 8, 8a und 9 werden gestrichen.

6. Folgende Artikel werden eingefügt:

„Artikel 8b

(1) Zur Verbesserung ihrer Energieeffizienz können Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen, die mit aerodynamischen Luftleiteinrichtungen ausgerüstet sind, die die Anforderungen der Absätze 2 und 3 und der Richtlinie 2007/46/EG erfüllen, die in Anhang I Nummer 1.1 der vorliegenden Richtlinie festgelegten höchstzulässigen Längen überschreiten, um den Anbau solcher Einrichtungen am hinteren Teil der Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen zu ermöglichen. Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen, die mit diesen Einrichtungen ausgerüstet sind, entsprechen Anhang I Nummer 1.5 der vorliegenden Richtlinie, und eine Überschreitung der höchstzulässigen Längen darf nicht zu einer größeren Ladelänge dieser Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen führen.

(2) Bevor die in Absatz 1 genannten aerodynamischen Luftleiteinrichtungen, die eine Länge von 500 mm überschreiten, in Verkehr gebracht werden, müssen sie gemäß den Vorschriften der Typgenehmigung im Rahmen der Richtlinie 2007/46/EG typgenehmigt werden.

Bis zum 27. Mai 2017 prüft die Kommission, ob es erforderlich ist, technische Anforderungen für die Typgenehmigung von aerodynamischen Luftleiteinrichtungen in dem genannten Rahmen zu erlassen oder zu ändern, wobei der Notwendigkeit der Gewährleistung der Straßenverkehrssicherheit und der Sicherheit intermodaler Beförderungsvorgänge Rechnung getragen wird, insbesondere:

- a) der sicheren Befestigung der Luftleiteinrichtungen zur Begrenzung der Gefahr des Ablösens mit der Zeit, auch während eines intermodalen Beförderungsvorgangs;
- b) der Sicherheit anderer Straßennutzer, insbesondere schutzbedürftiger Straßenverkehrsteilnehmer, indem unter anderem sichergestellt wird, dass Konturmarkierungen sichtbar bleiben, wenn aerodynamische Luftleiteinrichtungen angebaut sind, durch Anpassung der Anforderungen an die indirekte Sicht, und indem im Fall des Auffahrens auf das Heck eines Fahrzeugs oder einer Fahrzeugkombination der hintere Unterfahrschutz nicht beeinträchtigt wird.

Die Kommission legt zu diesem Zweck gegebenenfalls einen Gesetzgebungsvorschlag zur Änderung der einschlägigen Vorschriften der Typgenehmigung im Rahmen der Richtlinie 2007/46/EG vor.

(3) Die in Absatz 1 genannten aerodynamischen Einrichtungen entsprechen folgenden Betriebsanforderungen:

- a) Ist die Sicherheit anderer Straßennutzer oder des Fahrers gefährdet, klappt der Fahrer sie zusammen, zieht sie ein oder nimmt sie ab.
- b) Werden sie auf städtischen und zwischenstädtischen Straßeninfrastrukturen genutzt, werden die spezifischen Merkmale von Bereichen berücksichtigt, in denen die zulässige Höchstgeschwindigkeit 50 km/h oder weniger beträgt und schutzbedürftige Straßenverkehrsteilnehmer anwesend sein können.
- c) Ihre Nutzung ist mit intermodalen Beförderungsvorgängen kompatibel und insbesondere darf die höchstzulässige Länge nicht um mehr als 20 cm überschritten werden, wenn sie zusammengeklappt oder eingezogen sind.

(4) Die Kommission erlässt Durchführungsrechtsakte zur Festlegung von Bestimmungen mit den Einzelheiten zur Schaffung einheitlicher Bedingungen für die Durchführung von Absatz 3. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 10i Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

(5) Absatz 1 gilt ab dem Zeitpunkt der Umsetzung oder Anwendung der erforderlichen Änderungen der in Absatz 2 genannten Instrumente und nach Erlass der in Absatz 4 genannten Durchführungsrechtsakte, soweit zutreffend.

Artikel 9a

(1) Zur Verbesserung der Energieeffizienz, insbesondere hinsichtlich der aerodynamischen Gestaltung von Führerhäusern, sowie der Straßenverkehrssicherheit dürfen Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen, die die Anforderungen des Absatzes 2 und der Richtlinie 2007/46/EG erfüllen, die in Anhang I Nummer 1.1 der vorliegenden Richtlinie festgelegten höchstzulässigen Längen überschreiten, sofern ihr Führerhaus eine verbesserte Aerodynamik und Energieeffizienz sowie eine bessere Sicherheit bietet. Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen, die mit solchen Führerhäusern ausgestattet sind, entsprechen Anhang I Nummer 1.5 der vorliegenden Richtlinie, und Überschreitungen der höchstzulässigen Längen dürfen nicht zu einem größeren Ladevermögen dieser Fahrzeuge führen.

(2) Bevor die in Absatz 1 genannten Fahrzeuge in Verkehr gebracht werden, müssen sie gemäß den Vorschriften der Typgenehmigung im Rahmen der Richtlinie 2007/46/EG genehmigt werden. Bis zum 27. Mai 2017 prüft die Kommission, ob es erforderlich ist, technische Anforderungen für die Typgenehmigung von Fahrzeugen, die mit solchen Führerhäusern ausgestattet sind, zu entwickeln, wie in dem genannten Rahmen vorgesehen, insbesondere im Hinblick auf

- a) die Verbesserung der Aerodynamik der Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen,
- b) schutzbedürftige Straßenverkehrsteilnehmer und die Verbesserung ihrer Sichtbarkeit für Fahrer, insbesondere indem tote Winkel für die Fahrer verringert werden,
- c) die Verringerung von Schäden oder Verletzungen, die anderen Straßenverkehrsteilnehmern im Fall einer Kollision zugefügt werden,
- d) die Sicherheit und den Komfort der Fahrer.

Die Kommission legt zu diesem Zweck gegebenenfalls einen Gesetzgebungsvorschlag zur Änderung der einschlägigen Vorschriften der Typgenehmigung im Rahmen der Richtlinie 2007/46/EG vor.

(3) Absatz 1 gilt erst ab drei Jahre nach dem Zeitpunkt der Umsetzung oder Anwendung der erforderlichen Änderungen der in Absatz 2 genannten Instrumente, soweit zutreffend.“

7. Artikel 10a wird gestrichen.

8. Folgende Artikel werden eingefügt:

„Artikel 10b

Das höchstzulässige Gewicht von Fahrzeugen mit alternativem Antrieb entspricht den in Anhang I Nummern 2.3.1, 2.3.2 und 2.4 angegebenen Höchstwerten.

Fahrzeuge mit alternativem Antrieb halten zudem die in Anhang I Nummer 3 angegebene höchstzulässige Achslast ein.

Das Mehrgewicht, das für Fahrzeuge mit alternativem Antrieb erforderlich ist, wird anhand der vom Hersteller im Rahmen der Genehmigung des fraglichen Fahrzeugs vorgelegten Dokumentation bestimmt. Das Mehrgewicht ist in dem gemäß Artikel 6 geforderten amtlichen Nachweis anzugeben.

Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 10h delegierte Rechtsakte zu erlassen, um für die Zwecke dieser Richtlinie die Liste alternativer Kraftstoffe in Artikel 2, die ein Mehrgewicht erfordern, zu aktualisieren. Es ist von besonderer Bedeutung, dass die Kommission ihrer üblichen Praxis folgt und im Zuge ihrer Vorbereitungsarbeit angemessene Konsultationen, auch auf der Ebene von Sachverständigen, durchführt.

Artikel 10c

Die in Anhang I Nummer 1.1 — sofern einschlägig vorbehaltlich des Artikels 9a Absatz 1 — 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 eines intermodalen Beförderungsvorgangs ist.

Artikel 10d

(1) Bis zum 27. Mai 2021 ergreifen die Mitgliedstaaten spezifische Maßnahmen, um die in Betrieb befindlichen Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen zu bestimmen, die mutmaßlich das höchstzulässige Gewicht überschritten haben und die daher von den zuständigen Behörden überprüft werden sollten, um die Einhaltung der Anforderungen dieser Richtlinie sicherzustellen. Diese Maßnahmen können mithilfe von an den Straßeninfrastrukturen platzierten automatischen Systemen oder mithilfe von bordeigenen Wiegesystemen erfolgen, die in Einklang mit Absatz 4 in Fahrzeugen installiert sind.

Ein Mitgliedstaat schreibt nicht vor, dass in Fahrzeugen oder Fahrzeugkombinationen, die in einem anderen Mitgliedstaat zugelassen sind, bordeigene Wiegesysteme eingebaut werden.

Unbeschadet des Unionsrechts und des nationalen Rechts müssen automatische Systeme, sofern sie zur Feststellung von Verstößen gegen diese Richtlinie und zur Verhängung von Sanktionen verwendet werden, zertifiziert sein. Werden automatische Systeme nur zu Identifizierungszwecken verwendet, so müssen sie nicht zertifiziert sein.

(2) Jeder Mitgliedstaat führt in jedem Kalenderjahr eine geeignete Anzahl von Gewichtskontrollen bei in Betrieb befindlichen Fahrzeugen oder Fahrzeugkombinationen durch, die in einem angemessenen Verhältnis zur Gesamtzahl der in seinem Hoheitsgebiet jedes Jahr kontrollierten Fahrzeuge steht.

(3) Die Mitgliedstaaten sorgen in Einklang mit Artikel 18 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates (*) dafür, dass die zuständigen Behörden Informationen über Verstöße und Sanktionen im Zusammenhang mit diesem Artikel austauschen.

(4) Die in Absatz 1 genannten bordeigenen Wiegesysteme müssen genau und zuverlässig, uneingeschränkt interoperabel und mit allen Fahrzeugtypen kompatibel sein.

(5) Bis zum 27. Mai 2016 erlässt die Kommission Durchführungsrechtsakte mit den Bestimmungen mit den Einzelheiten zur Schaffung einheitlicher Bedingungen für die Durchführung der Bestimmungen über Interoperabilität und Kompatibilität gemäß Absatz 4 fest.

Um die Interoperabilität sicherzustellen, ist in den Bestimmungen mit den Einzelheiten vorzusehen, dass Gewichtsdaten zu jedem Zeitpunkt von einem fahrenden Fahrzeug an die zuständigen Behörden und an die Fahrer übermittelt werden können. Diese Übermittlung erfolgt über die Schnittstelle, die durch die CEN DSRC-Normen EN 12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 sowie durch ISO 14906 definiert ist. Darüber hinaus wird mit dieser Übermittlung sichergestellt, dass die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten mit Fahrzeugen und Fahrzeugkombinationen, die in einem beliebigen Mitgliedstaat zugelassen sind und ein bordeigenes Wiegesystem verwenden, in der gleichen Weise kommunizieren und Informationen austauschen können.

Um sicherzustellen, dass die Systeme mit allen Fahrzeugtypen kompatibel sind, verfügen bordeigene Systeme von Kraftfahrzeugen über die Fähigkeit, alle Daten von allen Anhänger- oder Sattelanhängertypen, die an das Kraftfahrzeug angehängt werden können, zu empfangen und zu verarbeiten.

Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 10i Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

Artikel 10e

Die Mitgliedstaaten legen Vorschriften über Sanktionen für Verstöße gegen diese Richtlinie fest und treffen alle zu ihrer Anwendung erforderlichen Maßnahmen. Diese Sanktionen müssen wirksam, nichtdiskriminierend, verhältnismäßig und abschreckend sein. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission diese Vorschriften mit.

Artikel 10f

(1) Die Mitgliedstaaten legen für die Beförderung von Containern und Wechselaufbauten Vorschriften fest, nach denen Folgendes erforderlich ist:

- a) Der Spediteur händigt dem Transportunternehmen, dem er die Beförderung eines Containers oder eines Wechselaufbaus anvertraut, eine Erklärung aus, in der das Gewicht des transportierten Containers oder Wechselaufbaus angegeben ist, und
- b) das Transportunternehmen gewährt Zugang zu allen vom Spediteur bereitgestellten einschlägigen Dokumenten.

(2) Die Mitgliedstaaten legen für Fälle, in denen die in Absatz 1 genannten Informationen fehlen oder falsch sind und das Fahrzeug oder die Fahrzeugkombination überladen ist, angemessene Vorschriften für die Haftung sowohl des Spediteurs als auch des Transportunternehmens fest.

Artikel 10g

Alle zwei Jahre und spätestens bis zum 30. September des auf den jeweiligen Zweijahreszeitraum folgenden Jahres legen die Mitgliedstaaten der Kommission die erforderlichen Informationen vor in Bezug auf

- a) die Anzahl der während der vorangehenden zwei Kalenderjahre durchgeführten Kontrollen und
- b) die Anzahl der festgestellten Fälle von Überladung bei Fahrzeugen und Fahrzeugkombinationen.

Diese Informationen können Teil der nach Artikel 17 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates (*) übermittelten Informationen sein.

Die Kommission analysiert die gemäß diesem Artikel übermittelten Informationen und nimmt sie in den Bericht auf, der dem Europäischen Parlament und dem Rat gemäß der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 vorzulegen ist.

Artikel 10h

(1) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte wird der Kommission unter den in diesem Artikel festgelegten Bedingungen übertragen.

(2) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 10b wird der Kommission für einen Zeitraum von fünf Jahren ab dem 26. Mai 2015 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.

(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 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.

(4) Sobald die Kommission einen delegierten Rechtsakt erlässt, übermittelt sie ihn gleichzeitig dem Europäischen Parlament und dem Rat.

(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.

Artikel 10i

(1) Die Kommission wird von dem Ausschuss für den Straßenverkehr, der durch Artikel 42 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates ^{(1)*} eingesetzt wurde, unterstützt. Dieser Ausschuss ist ein Ausschuss im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates ^{(4)*}.

(2) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, gilt Artikel 5 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.

(3) Gibt der Ausschuss keine Stellungnahme ab, erlässt die Kommission den Durchführungsrechtsakt nicht und Artikel 5 Absatz 4 Unterabsatz 3 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 findet Anwendung.

Artikel 10j

Gegebenenfalls legt die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat bis 8. Mai 2020 einen Bericht über die Umsetzung der an der vorliegenden Richtlinie durch die Richtlinie (EU) 2015/719 des Europäischen Parlaments und des Rates ^{(5)*} vorgenommenen Änderungen vor, in deren Rahmen sie auch die spezifischen Merkmale bestimmter Marktsegmente berücksichtigt. Die Kommission legt auf der Grundlage dieses Berichts gegebenenfalls einen Gesetzgebungsvorschlag vor, der ordnungsgemäß von einer Folgenabschätzung begleitet wird. Der Bericht wird spätestens sechs Monate vor der Vorlage eines Gesetzgebungsvorschlags vorgelegt.

^{(1)*} Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 zur Festlegung gemeinsamer Regeln für die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers und zur Aufhebung der Richtlinie 96/26/EG des Rates (ABl. L 300 vom 14.11.2009, S. 51).

^{(2)*} Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. März 2006 zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr und zur Änderung der Verordnungen (EWG) Nr. 3821/85 und (EG) Nr. 2135/98 des Rates sowie zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates (ABl. L 102 vom 11.4.2006, S. 1).

^{(3)*} Verordnung (EU) Nr. 165/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Februar 2014 über Fahrtenschreiber im Straßenverkehr, zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates über das Kontrollgerät im Straßenverkehr und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr Text von Bedeutung für den EWR (ABl. L 60 vom 28.2.2014, S. 1).

^{(4)*} 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).

^{(5)*} Richtlinie (EU) 2015/719 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2015 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 (ABl. L 115 vom 6.5.2015, S. 1).“

9. Anhang I wird wie folgt geändert:

a) Nummer 1.2 Buchstabe a erhält folgende Fassung:

„a) alle Fahrzeuge mit Ausnahme der unter Buchstabe b genannten Fahrzeuge: 2,55 m“.

b) Nummer 1.2 Buchstabe b erhält folgende Fassung:

„b) Aufbauten von klimatisierten Fahrzeugen oder von Fahrzeugen beförderte klimatisierte Container oder Wechselaufbauten: 2,60 m“.

c) Nummer 2.2.2 Buchstabe c erhält folgende Fassung:

„c) zweiachsige Kraftfahrzeug mit dreiachsigem Sattelanhänger, das im Rahmen intermodaler Beförderungsvorgänge einen oder mehrere Container oder Wechselaufbauten mit einer maximalen Gesamtlänge von bis zu 45 Fuß befördert: 42 t“.

d) In Nummer 2.2.2 wird folgender Buchstabe angefügt:

„d) dreiachsiges Kraftfahrzeug mit zwei- oder dreiachsigem Sattelanhänger, das im Rahmen intermodaler Beförderungsvorgänge einen oder mehrere Container oder Wechselaufbauten mit einer maximalen Gesamtlänge von bis zu 45 Fuß befördert: 44 t“.

e) Nummer 2.3.1 erhält folgende Fassung:

„2.3.1. andere zweiachsige Kraftfahrzeuge als Kraftomnibusse: 18 Tonnen

zweiachsige Kraftfahrzeuge mit alternativem Antrieb, bei denen es sich nicht um Kraftomnibusse handelt: Das höchstzulässige Gewicht von 18 t wird um das zusätzliche, für die alternative Antriebstechnik erforderliche Gewicht — höchstens jedoch 1 t — angehoben;

zweiachsige Kraftomnibusse: 19,5 t“.

f) Nummer 2.3.2 erhält folgende Fassung:

„2.3.2. dreiachsige Kraftfahrzeuge: 25 t oder 26 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;

dreiachsige Kraftfahrzeuge mit alternativem Antrieb: Das höchstzulässige Gewicht von 25 t oder 26 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, wird um das zusätzliche, für die alternative Antriebstechnik erforderliche Gewicht — höchstens jedoch 1 t — angehoben.“

g) Nummer 2.4 erhält folgende Fassung:

„2.4. dreiachsige Gelenkbusse: 28 Tonnen

mit alternativen Kraftstoffen betriebene dreiachsige Gelenkbusse: Das höchstzulässige Gewicht von 28 t wird um das zusätzliche, für die alternative Antriebstechnik erforderliche Gewicht — höchstens jedoch 1 t — angehoben.“

Artikel 2

(1) Die Mitgliedstaaten setzen die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft, um dieser Richtlinie bis zum 7. Mai 2017 nachzukommen. Sie informieren die Kommission unverzüglich darüber.

Sofern die Mitgliedstaaten diese Vorschriften erlassen, nehmen sie in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Einzelheiten der Bezugnahme werden von den Mitgliedstaaten geregelt.

(2) Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission den Wortlaut der wichtigsten nationalen 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 Union* in Kraft.

Artikel 4

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Straßburg am 29. April 2015.

Im Namen des Europäischen Parlaments

Der Präsident

M. SCHULZ

Im Namen des Rates

Die Präsidentin

Z. KALNIŅA-LUKAŠEVICA
