

Brüssel, den 15.4.2013  
SWD(2013) 109 final

**ARBEITSUNTERLAGE DER KOMMISSIONSDIENSTSTELLEN**

**ZUSAMMENFASSUNG DER FOLGENABSCHÄTZUNG**

*Begleitunterlage zum*

**Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates  
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}  
{SWD(2013) 108 final}

**ARBEITSUNTERLAGE DER KOMMISSIONSDIENSTSTELLEN**

**ZUSAMMENFASSUNG DER FOLGENABSCHÄTZUNG**

*Begleitunterlage zum*

**Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates  
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**

## 1. PROBLEMSTELLUNG

Schwere Nutzfahrzeuge, die Güter und Personen in Europa befördern, müssen bestimmte Vorschriften über Gewichte und Abmessungen einhalten. Für jeden Fahrzeugtyp sind in der Richtlinie 96/53/EG (im Folgenden die „Richtlinie“) die jeweils höchstzulässige Länge, Breite und Höhe sowie das höchstzulässige Gewicht (Gesamtgewicht und Achslast) festgelegt. Fahrzeuge, die diese Grenzwerte einhalten, dürfen grenzüberschreitende<sup>1</sup> Beförderungsleistungen in allen Mitgliedstaaten der EU erbringen. Damit nationale Unternehmen nicht in den Genuss unrechtmäßiger Vorteile gegenüber ihren Wettbewerbern aus anderen Mitgliedstaaten kommen, müssen sie grundsätzlich die für den grenzüberschreitenden Verkehr geltenden Grenzwerte einhalten. Nach dem Subsidiaritätsprinzip können Mitgliedstaaten aufgrund einer Reihe von Ausnahmeregelungen für die Beförderung innerhalb ihrer eigenen Grenzen höhere Grenzwerte anwenden. Die Ausnahmeregelung betrifft die höchstzulässige Höhe, das höchstzulässige Gewicht und die Möglichkeit, bei Spezialtransporten, Versuchen oder in modularen Fahrzeugkombinationen längere Fahrzeuge einzusetzen.

Die Konsultation der Interessenträger ergab, dass das Hauptproblem darin besteht, dass die in der Richtlinie festgelegten Grenzwerte die Energieeffizienz im Straßenverkehr und den intermodalen Verkehr behindern. Außerdem wird die Wirksamkeit der Richtlinie durch ihre mangelnde Einhaltung durch die Verkehrsunternehmen behindert. Das Hauptproblem besteht somit aus zwei Teilen, für die mehrere Ursachen ermittelt wurden:

### **Teil 1: Bestimmte in der Richtlinie festgelegte Grenzwerte für Gewichte und Abmessungen behindern eine verbesserte Energieeffizienz von Straßenverkehrsfahrzeugen sowie den intermodalen Verkehr**

Die derzeitigen Rechtsvorschriften, die in den 1990er Jahren ausgearbeitet wurden, um die Öffnung des internationalen Güterkraftverkehrsmarktes zu flankieren, spiegeln die damaligen Bedingungen wider. Seither haben sich mehrere Faktoren geändert mit der Folge, dass die derzeitigen Rechtsvorschriften nicht mehr für ein ausgewogenes Verhältnis zwischen den verschiedenen Elementen und Erfordernissen wie Energieeffizienz, Umwelt, Rentabilität, Sicherheit und Infrastruktur sorgen.

Insbesondere aufgrund der Energieabhängigkeit und aus Klimaschutzberwägungen ist es geboten, der Energieeffizienz von Kraftfahrzeugen mehr Gewicht beizumessen. Die Entwicklungen im Seeverkehr und die Containerisierung wirken sich auf die Logistik und die Ökonomie des Straßenverkehrs aus. Die Fahrzeug- und die Infrastrukturtechnologie haben sich weiterentwickelt. Sicherheitsüberlegungen haben an Bedeutung gewonnen. Darüber hinaus dürfte die Art und Weise, in der die Hersteller die Konstruktion ihrer Fahrzeuge - im Rahmen der Grenzwerte der Verordnung - an die Nachfrage anpassen, zu suboptimalen Ergebnissen führen.

Deshalb wurden mit Unterstützung der Interessenträger die folgenden Hauptursachen ermittelt:

*Hauptursache 1: Bestimmte höchstzulässige Gewichte und Abmessungen verhindern die Einführung größerer Stückzahlen aerodynamischer Lkw mit Elektro- bzw. Hybridantrieb und schmälern die Attraktivität bestimmter Kraftomnibusverkehrsdienste.*

---

<sup>1</sup> Der Begriff „grenzüberschreitender Verkehr“ bezieht sich auf grenzüberschreitende Beförderungsleistungen innerhalb und außerhalb der EU.

Die durch die Richtlinie vorgegebenen höchstzulässigen Abmessungen schwerer Nutzfahrzeuge sind vor allem für die Einführung von aerodynamischen Lösungen für Lastkraftwagen, die bei gleichbleibender Länge der Ladeeinheiten die derzeitigen Grenzwerte überschreiten würden, ein Problem.

Außerdem verhindern die in der Richtlinie festgelegten zulässigen Höchstgewichte für Lkw die Einführung von Fahrzeugen mit Elektro- bzw. Hybridantrieb, da diese schwerer als konventionelle Fahrzeuge sind, weshalb sich ihre Nutzlast verringern müsste. Auch das immer größere Gewicht der Ausrüstung für Fahrzeugsicherheit und -komfort sowie der Fahrgäste zwingt die Busbetreiber dazu, die Zahl der Fahrgäste pro Bus zu reduzieren.

*Hauptursache 2: Bestimmte höchstzulässige Gewichte und Abmessungen haben mit den technischen Entwicklungen des intermodalen Verkehrs und der Containerisierung nicht Schritt gehalten*

Die Containerisierung bietet als Alternative zu weniger energieeffizienten Haus-zu-Haus-Straßenverkehrslösungen eine Chance für die Entwicklung des intermodalen/kombinierten Verkehrs innerhalb der EU. Allerdings behindert die unvollständige Normung der Ladeeinheiten diese Entwicklung. Dies hat zur Folge, dass bestimmte Großcontainer, die im Seeverkehr verwendet werden (hauptsächlich 45-Fuß-Container), aufgrund der Richtlinie kaum auf den Landverkehrstrecken der Transportkette transportiert werden können (eine Beförderung ist nur mit Sondergenehmigungen möglich).

## **Teil 2: Ineffektive Anwendung der Richtlinie**

Während der öffentlichen Konsultation wiesen die Interessenträger darauf hin, dass eine Vielzahl von Verstößen gegen die Richtlinie das Lkw-Gewicht betraf. Vor dem Hintergrund eines scharfen Wettbewerbs können Unternehmen, die sich am Rande der Vorschriften bewegen, durch die Maximierung ihrer Ladung einen deutlichen Wettbewerbsvorteil zu Lasten der Mitbewerber erlangen.

Deshalb wurden mit Unterstützung der Interessenträger die folgenden Hauptursachen ermittelt:

*Hauptursache 3: Der Mangel an gemeinsamen und abschreckenden Durchsetzungsmethoden*

Einer der anderen Hauptgründe für die unzulängliche Einhaltung der Richtlinie ist der, dass zu selten kontrolliert wird, wodurch bei potenziellen Zuwiderhandelnden der Eindruck der Straffreiheit entstanden ist. Darüber hinaus mangelt es der Durchsetzungs- und Kontrollpraxis in den Mitgliedstaaten an Wirksamkeit, da jede zweite Kontrolle Fahrzeuge betrifft, die die Vorschriften einhalten, und somit überflüssig ist. Was die Methoden betrifft, so reichen die von den Mitgliedstaaten durchgeführten Kontrollen von der rein manuellen Auswahl der zu kontrollierenden Fahrzeuge bis zur Vorauswahl mithilfe technischer Verfahren zur Filterung der manuell zu kontrollierenden Fahrzeuge; auch die Toleranzen, die die Mitgliedstaaten bei den Kontrollen zugrunde legen, weichen erheblich voneinander ab.

## **Was würde bei unveränderten Rahmenbedingungen geschehen?**

In der EU entfiel im Jahr 2010 ungefähr ein Drittel der gesamten CO<sub>2</sub>-Emissionen im Verkehrssektor auf schwere Nutzfahrzeuge. Dieser Anteil wird voraussichtlich steigen – vor kurzem wurden Maßnahmen zur Verringerung der Emissionen anderer Verkehrsträger eingeführt (z. B. Emissionen von Neuwagen, ETS in der Luftfahrt). Trotz der derzeitigen Wirtschaftskrise nimmt die Zahl der Tonnenkilometer (tkm) in Europa zu, eine Tendenz, die

sich langfristig fortsetzen dürfte. Wenn nichts unternommen wird, wird der gesamte Kraftstoffverbrauch von Lkw und Bussen steigen, was zu mehr Luftverschmutzung und mehr CO<sub>2</sub>-Emissionen führt.

Bei dem Szenario mit unveränderten Rahmenbedingungen („Business-as-Usual“) würde eine Gelegenheit verpasst werden, sowohl den Luftwiderstand zu verringern als auch die Zahl der tödlichen Unfälle mit Lkw weiter zu senken: Simulationen haben gezeigt, dass abgerundete Frontpartien verhindern würden, dass von Lkw angefahrene Personen überfahren werden, und dadurch die Zahl der Verkehrstoten verringern würden.

Im Bereich des intermodalen Verkehrs und der Containerbeförderung würde der zusätzliche Verwaltungsaufwand, der für 45-Fuß-Container erforderlich ist, für die EU die Gefahr mit sich bringen, dass sie hinter der weltweiten Entwicklung der Containerisierung zurückbleibt, und die zusätzlichen Kosten für Sondergenehmigungen und Ausnahmen würden die wirtschaftliche Tragfähigkeit des intermodalen Verkehrssektors gefährden, der bereits unter erheblichen Druck geraten ist.

Mit den bisherigen Kontrollen und Methoden der Durchsetzungsbehörden lässt sich die Einhaltung der Richtlinie den Berichten zufolge nicht wirksam gewährleisten. Dies wird wahrscheinlich dazu führen, dass die zulässigen Gewichtsgrenzen noch weniger eingehalten werden und dass es zu Wettbewerbsverzerrungen zwischen den Transportunternehmen kommt, was wiederum Schäden an der Infrastruktur und Beeinträchtigungen der Straßenverkehrssicherheit zur Folge hätte.

## **2. SUBSIDIARITÄTSPRÜFUNG**

Maßnahmen der Mitgliedstaaten allein würden nicht ausreichen, um eine EU-weite Harmonisierung der höchstzulässigen Längen und Abmessungen sicherzustellen. Ein Flickenteppich unterschiedlicher nationaler Vorschriften würde die Schaffung eines wirklich integrierten europäischen Güterkraftverkehrsmarkts behindern.

Angesichts des zunehmenden grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs sind gemeinsame Vorschriften und eine einheitliche Rechtsdurchsetzung immer mehr geboten, damit zwischen den Transportunternehmen gleiche Wettbewerbsbedingungen herrschen. Eine unterschiedlich strenge Durchsetzung zwischen den Mitgliedstaaten begünstigt bestimmte Güterkraftverkehrsunternehmen und schafft Anreize dafür, dass die Unternehmen die Fahrstrecken durch Länder mit der schwächsten Durchsetzung planen.

## **3. POLITISCHE ZIELE**

### Allgemeine Ziele

Entsprechend den in Abschnitt 2 beschriebenen Problemen wird mit dem allgemeinen Ziel dieser Initiative zweierlei verfolgt:

- Die Energieeffizienz im Straßenverkehr und im intermodalen Verkehr soll durch die Überarbeitung bestimmter Grenzwerte für Gewichte und Abmessungen von Straßenfahrzeugen verbessert werden, wobei gleichzeitig ein ausgewogenes Verhältnis zwischen den Erfordernissen der Instandhaltung der Infrastruktur, der Straßenverkehrssicherheit und des Umweltschutzes gewahrt werden soll.
- Es sollen gerechtere Wettbewerbsbedingungen geschaffen und dadurch der Kraftverkehrsbinnenmarkt gestärkt werden.

## Spezifische Ziele

Die allgemeinen Ziele lassen sich in drei spezifische Ziele (SZ) untergliedern. Diese Ziele müssen erreicht werden, ohne das ausgewogene Verhältnis zwischen den Erfordernissen der Instandhaltung der Infrastruktur, der Straßenverkehrssicherheit und des Umweltschutzes zu beeinträchtigen.

1. SZ1: Ermöglichung der Markteinführung größerer Stückzahlen aerodynamischer Lkw mit Elektro- bzw. Hybridantrieb und Verbesserung der Attraktivität bestimmter Busdienste.
2. SZ2: Verbesserung der Entwicklung des intermodalen/kombinierten Verkehrs.
3. SZ3: Bessere Durchsetzung der höchstzulässigen Gewichte und Abmessungen in der gesamten EU.

## **4. POLITIKOPTIONEN**

Zur Bewältigung des Problems und aller ihrer Hauptursachen sowie angesichts der umfangreichen Maßnahmenliste wird vorgeschlagen, für die weitere Bewertung die Maßnahmen zu Politikpaketen (PP) zusammenzufassen. Es wird die Bildung von drei PP vorgeschlagen, die kumulativ sind, d. h. das PP 2 umfasst die Maßnahmen des PP1 und das PP3 umfasst die Maßnahmen des PP1 und des PP2. Die Politikpakete (siehe nachstehende Tabelle) sind so konzipiert, dass sie Maßnahmen zunehmender Intensität vorsehen, die auf die Energieeffizienz und die Einhaltung der Vorschriften der Richtlinie ausgerichtet sind.

### Politikpaket PP1: Begrenzte Überarbeitung

Dieses Paket beruht auf einer begrenzten Überarbeitung der Richtlinie und auf weniger strengen Maßnahmen, mit denen eine bessere Durchführung der Richtlinie mit minimalen Änderungen und Kosten erreicht werden soll.

In Bezug auf die Containerisierung und den intermodalen Verkehr wird im PP1 vorgeschlagen, die Möglichkeit der Beförderung von 45-Fuß-Containern bei einem Fahrzeuggewicht von 44 Tonnen über den jetzigen Geltungsbereich hinaus auszudehnen.

Das PP1 bietet somit im Hinblick auf die Maßnahmen 6 und 7 zur kombinierten bzw. zur intermodalen Beförderung von 45-Fuß-Containern zwei Varianten:

- Bei der Variante „A“ würden die Erleichterungen für den Transport von 45-Fuß-Containern weiterhin auf den kombinierten Verkehr begrenzt bleiben (Maßnahme 6).
- Bei der Variante „B“ hingegen wird vorgeschlagen, die Beförderung von 45-Fuß-Containern bei einem Fahrzeuggewicht von 44 Tonnen über den kombinierten Verkehr hinaus zu ermöglichen (Maßnahme 7), damit diese Container Teil intermodaler Verkehrsketten sein können und die Containerisierung wirklich vorangetrieben wird.

### Politikpaket PP2: Eine umfassendere Überarbeitung

Dieses Paket würde eine (hinsichtlich der Größenordnung der Auswirkungen) intensivere Überarbeitung der Richtlinie beinhalten mit zusätzlichen Maßnahmen zu den im Politikpaket 1 vorgeschlagenen Maßnahmen. Die zusätzlichen Maßnahmen erfordern von der Automobilindustrie und von den nationalen Verwaltungen eine gewisse Anpassungsleistung. Weitreichende Maßnahmen oder solche, die seitens der Industrie und Verwaltungen große Anpassungen erfordern, wären nach wie vor ausgeschlossen.

### Politikpaket PP3: Verbindlicherer Regulierungsansatz

Über die vorgestellten Maßnahmen des PP1 und PP2 hinaus sind weitere Maßnahmen geplant, um die Verwirklichung der Ziele der Überarbeitung aktiver voranzubringen.

Die nachstehende Tabelle gibt einen Überblick über die in den Politikpaketen enthaltenen Maßnahmen und darüber, wie diese Maßnahmen auf die folgenden spezifischen Ziele abstellen:

	<i>PP1</i>	<i>PP2</i>	<i>PP3</i>
<b><i>SZ1: Ermöglichung der Markteinführung größerer Stückzahlen aerodynamischer Lkw mit Elektro- bzw. Hybridantrieb und Verbesserung der Attraktivität bestimmter Busdienste.</i></b>			
<i>1. Hintere Luftleiteinrichtungen</i>	X	X	X
<i>2. Längere Fahrererkabinen</i>		X	X
<i>3. Obligatorische hintere Luftleiteinrichtungen</i>			X
<i>4. Höhere Gewichtsgrenzen für Lkw mit Elektro- bzw. Hybridantrieb</i>	X	X	X
<i>5. Max.19,5 t für zweiachsige Autobusse</i>	X	X	X
<b><i>SZ2: Verbesserung der Entwicklung des intermodalen/kombinierten Verkehrs</i></b>			
<i>6. Zulassung von 45-Fuß-Containern im <u>kombinierten</u> Verkehr</i>	X/ Ø	X/ Ø	X/ Ø
<i>7. Zulassung von 45-Fuß-Containern im <u>intermodalen</u> Verkehr</i>	X/ Ø	X/ Ø	X/ Ø
<i>8. Erleichterungen für größere Container</i>			X
<b><i>SZ3: Bessere Durchsetzung der höchstzulässigen Gewichte und Abmessungen in der gesamten EU</i></b>			
<i>9. Leitlinien für die Durchsetzung</i>	X	X	X
<i>10. Gemeinsame Kategorisierung der Verstöße</i>		X	X
<i>11. Obligatorische Vorauswahl der Fahrzeuge, die Gegenstand manueller Kontrollen sein sollen</i>			X
<i>12. Mithaftung des Transportkunden/Spediteurs</i>		X	X
<i>13. Normen für integrierte Wiegesysteme</i>		X	X
<i>14. Obligatorische integrierte Wiegesysteme</i>			X
<i>15. Mindestumfang der Kontrollen</i>			X

### **5. FOLGENABSCHÄTZUNG**

Die Prüfung der wichtigsten Auswirkungen, die in den Leitlinien der Kommission für Folgenabschätzungen genannt sind, führte für die drei Politikpakete zu folgendem Ergebnis:

- Unter Berücksichtigung der Möglichkeit, aerodynamische Luftleiteinrichtungen am Heck der Anhänger anzubringen, sowie der Möglichkeit, schwere Nutzfahrzeuge mit Elektro- oder Hybridantrieb zu entwickeln, dürfte sich das PP1 positiv auf den Kraftstoffverbrauch (5 bis 10 %) und die Luftreinhaltung auswirken. Die Verringerung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes liegt schätzungsweise bei rund 24 Mio. t pro Jahr, geht man von dem operativen Ziel aus, dass 50 % der Anhänger im Jahr 2030 mit solchen Vorrichtungen ausgerüstet sind. Eine bessere Wirksamkeit der Richtlinie aufgrund der verstärkten Durchsetzung wird sich auch auf den Wettbewerb, das Funktionieren des Binnenmarkts, die Kosten für die Instandhaltung der Straßen und die Zahl der Verletzten bei Unfällen aufgrund von Fahrzeugen, die das höchstzulässige Gewicht überschreiten, sehr positiv auswirken. Die Auswirkungen auf die Rentabilität des Kraftverkehrssektors werden verbessert, indem die Containerisierung gefördert wird, ohne nachteilige Auswirkungen auf andere Verkehrsträger wie die Schiene oder Binnenwasserstraßen zu haben. Infolge der Verringerung der Anzahl von Sondergenehmigungen und einer Rationalisierung der manuellen Kontrollen durch Polizeibeamte bei Fahrzeugen, die das höchstzulässige Gewicht überschreiten, werden die Verwaltungskosten für den öffentlichen wie auch den privaten Sektor zurückgehen. Das PP 1 wird außerdem die Entwicklung des intermodalen Verkehrs dadurch erleichtern, dass 45-Fuß-Container ohne Sondergenehmigung und ohne die damit verbundenen Verwaltungskosten befördert werden können.
- Mit dem PP2 lassen sich aufgrund der Neukonzipierung der Zugmaschine viel größere Kraftstoffeinsparungen erreichen – das Einsparpotenzial auf Autobahnen beträgt ca. 15 %. Bezogen auf das oben genannte Ziel für die ausgerüsteten Fahrzeuge wird das Paket eine Minderung der CO<sub>2</sub>-Emissionen um 27 Mio. t pro Jahr bewirken. Zudem wird das PP2 in hohem Maße positive Auswirkungen auf die Straßenverkehrssicherheit haben, da mit einer besser konstruierten Zugmaschine verhindert wird, dass jährlich mehrere Hundert Menschen tödlich verunglücken (siehe Abschnitt 5.3.2). Effizientere Kontrollen aufgrund von Filterverfahren bei Fahrzeugen, die das zulässige Höchstgewicht überschreiten, werden einen erheblichen positiven Effekt auf den Wettbewerb und auf den Abbau unnötiger Kontrollen und damit auf die mit den Kontrollen verbundenen Verwaltungskosten haben. Die Kosten der für das Filtern erforderlichen Ausrüstung werden durch die Einsparungen bei der Straßeninstandhaltung und bei den für die Kontrollen notwendigen Polizeikräften leicht gedeckt. Schließlich wird das PP2 dieselben positiven Auswirkungen auf die Entwicklung des intermodalen Verkehrs wie das PP1 haben.
- Im Gegensatz dazu wird das PP3 gegenüber dem PP2 keine wirklichen zusätzlichen Nutzeffekte in Bezug auf die Kraftstoffeinsparungen und die Umweltverschmutzung bewirken, weil die finanzielle Belastung der KMU zunehmen würde, falls aerodynamische Vorrichtungen vorgeschrieben würden. Ähnliche Schwierigkeiten würden bei einer obligatorischen Einführung integrierter Wiegesysteme auftreten, wengleich das PP3 die Wirksamkeit der Richtlinie sicherlich verbessern würde: Derzeit wird davon ausgegangen, dass die Kosten einer obligatorischen Ausrüstung für KMU zu hoch sind. Hinsichtlich der Containerisierung wird im PP3 die Verwendung von Containern vorgeschlagen, die größer als die 45-Fuß-Container sind, wobei der tatsächliche Nutzen dieser Maßnahme fraglich wäre, wenn die nachteiligen Auswirkungen auf die Straßenverkehrssicherheit sowie die Verkehrsverlagerung auf die Schiene und Binnenwasserstraßen wesentlich eingehender überprüft werden müssten. Der zusätzliche Nutzen des PP3 gegenüber

dem PP2 ist fraglich, dennoch bleiben alle vorstehend beschriebenen positiven Auswirkungen des PP2 im PP3 bestehen.

## 6. VERGLEICH DER OPTIONEN

Die Politikoptionen wurden anhand der folgenden Bewertungskriterien verglichen:

- **Wirksamkeit**, d.h. inwieweit die jeweilige Option die Ziele des Vorschlags verwirklicht;
- **Effizienz**, d. h. inwieweit die Ziele zu den geringstmöglichen Kosten erreicht werden können;
- **Kohärenz**, d. h. inwieweit die Politikoptionen die Zielkonflikte in wirtschaftlicher, sozialer und ökologischer Hinsicht begrenzen können.

Außerdem wurde eine partielle Kosten-Nutzen-Analyse durchgeführt, in deren Rahmen politische Maßnahmen quantifiziert wurden, soweit dies möglich war. Angesichts der unterschiedlichen Stadien der Ausgereiftheit der vorgeschlagenen Technologien und ihrer Kosten wird davon ausgegangen, dass bis zum Jahr 2030 75 % der Langstrecken-Lkw am Heck mit aerodynamischen Luftleiteinrichtungen ausgestattet sein werden und dass 50 % aller Lkw die neue Kabinenkonstruktion aufweisen werden. Busse sowie die Maßnahme in Bezug auf die Umstellung auf Hybridbetrieb konnten nicht in die Berechnungen einfließen, da die für die Berechnungen erforderlichen Angaben nicht ohne weiteres verfügbar waren.

	<b>Wirksamkeit</b>	<b>Effizienz</b>	<b>Kohärenz</b>	<b>Kosten-Nutzen-Verhältnis</b>
PP 0	-	-	-	-
PP 1	mittel	niedrige Kosten	kein Zielkonflikt	>1
<b>PP 2</b>	<b>hoch</b>	<b>niedrige Kosten</b>	<b>kein Zielkonflikt</b>	<b>&gt;1</b>
PP 3	hoch	hohe Kosten	großer Zielkonflikt	<1

Es kann daher der Schluss gezogen werden, dass das PP2, bei dem die Ziele der Folgenabschätzung mit einer hohen Wahrscheinlichkeit zu verhältnismäßig niedrigen Kosten und ohne einen zu großen Zielkonflikt zwischen den ökologischen, sozialen und wirtschaftlichen Folgen erreicht werden, die zu bevorzugende Option darstellt. Untermauert wird diese Schlussfolgerung durch die partielle Kosten-Nutzen-Analyse dieser Folgenabschätzung, aus der hervorgeht, dass beim PP2 das Nutzen-Kosten-Verhältnis >1 wäre.

## 7. ÜBERWACHUNG UND BEWERTUNG

Die Erreichung der operativen Ziele wird in dem Jahr, in dem der vorgeschlagene Rechtsakt in Kraft tritt, und danach regelmäßig überwacht, wofür eine allgemeine Bestimmung in der Richtlinie sorgt, wonach die Mitgliedstaaten verpflichtet sind, der Kommission relevante Informationen zu übermitteln.

Die Evaluierung und Überwachung durch die Kommission erfolgen in regelmäßigen Abständen (mindestens alle fünf Jahre) anhand von drei operativen Zielen. Die Kommission wird dem Europäischen Parlament und dem Rat über die Ergebnisse der Evaluierung und Überwachung Bericht erstatten.

**Operative Ziele****Überwachung**

***OZ1: Ausrüstung eines bedeutenden Anteils der Anhänger mit aerodynamischen Luftleiteinrichtungen am Heck und mit aerodynamischen Fahrerkabinen.***

Die Kommission wird ausgehend von Statistiken der Mitgliedstaaten, Automobilhersteller und Spediteursverbände Erhebungen zur Zahl der mit aerodynamischen Luftleiteinrichtungen ausgerüsteten Anhänger durchführen.

***OZ2: Beförderung eines bedeutenden Anteils der 45-Fuß-Container im kombinierten/intermodalen Verkehr.***

Die Kommission wird ausgehend von Statistiken der Mitgliedstaaten sowie der Verbände der Transportkunden und Spediteure Erhebungen zur Verwendung von 45-Fuß-Containern im intermodalen Verkehr durchführen.

***OZ3: Verbesserung der Wirksamkeit der Kontrollen (Zahl der Verstöße/Anzahl der Kontrollen). Dies wird die Zuverlässigkeit der Kontrollen verbessern und gleichzeitig bis 2020 jährlich 100 000 unnötige Kontrollen vermeiden.***

Die Überwachung erfolgt anhand der statistischen Daten, die die Mitgliedstaaten gemäß dem Vorschlag in der Maßnahme Nr. 10 des PP2 zur Verfügung stellen.