

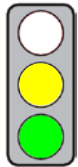
ABMESSUNGEN UND GEWICHTE VON NUTZFAHRZEUGEN

cepAnalyse Nr. 32/2013 vom 12. August 2013

KERNPUNKTE

Ziel der Richtlinie: Die Kommission will den Kraftstoffverbrauch schwerer Nutzfahrzeuge (Nfz) und damit die Treibhausgasemissionen reduzieren, die Verkehrssicherheit erhöhen und die Entwicklung des intermodalen Verkehrs zwischen Straße, Schiene, Binnenschifffahrt und Seeverkehr verbessern.

Betroffene: Hersteller und Nutzer von Lkw und Bussen, Verkehrsunternehmen.



Pro: (1) Die Ausweitung der Ausnahmen für die Abmessungs- und Gewichtshöchstwerte von Nfz bietet die Möglichkeit, die Treibhausgasemissionen und die Transportkosten zu senken.

(2) Nicht die Politik, sondern der Markt entscheidet, welche Maßnahmen zur Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs und der Treibhausgasemissionen effizient sind.

(3) Die Möglichkeit, zum Transport von Großcontainern die zulässige Länge des Nfz um 15 cm ohne Sondergenehmigungen zu überschreiten, reduziert die Transportkosten.

Contra: Nicht nur elektro- oder hybridangetriebene Nfz mit zwei Achsen, sondern auch solche mit drei oder mehr sollten schwerer sein dürfen; dadurch werden Treibhausgasemissionen eingespart.

INHALT

Titel

Vorschlag COM(2013) 195 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 Straßefahrzeuge** im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr in der Gemeinschaft **sowie** zur Festlegung **der höchstzulässigen Gewichte** im grenzüberschreitenden Verkehr

Kurzdarstellung

► Hintergrund und Ziele

- Die zu ändernde Richtlinie 96/53/EG regelt
 - die für Busse, Lastkraftwagen (Lkw) und ihre Anhänger („Nutzfahrzeuge“ – Nfz) geltenden zulässigen Höchstwerte für
 - Abmessungen im grenzüberschreitenden und innerstaatlichen Verkehr (Anhang I Nr. 1),
 - Gewichte im grenzüberschreitenden Verkehr (Anhang I Nr. 2) und
 - weitere Merkmale wie Achslasten im grenzüberschreitenden Verkehr (Anhang I Nr. 3 und 4),
 - die Voraussetzungen, nach denen die Mitgliedstaaten Ausnahmen von diesen Höchstwerten gewähren können.
- Mit der Änderungsrichtlinie sollen weitere Ausnahmen von den Abmessungshöchstwerten erlaubt werden, damit
 - aerodynamischere Führerhäuser und Luftleiteinrichtungen am Heck („Flaps“) den Kraftstoffverbrauch (um ca. 5–10%) und so den Treibhausgasausstoß senken können;
 - umgestaltete Führerhäuser das Sichtfeld der Fahrer („toter Winkel“) vergrößern und die Verletzungsgefahr durch eine größere „Knautschzone“ reduzieren können;
 - Großcontainer, die im „intermodalen Verkehr“ zwischen Eisenbahn, Binnenschifffahrt und Seeverkehr derzeit gängig sind, aufgrund ihrer geringfügigen Überlänge ohne Sondergenehmigung auch auf der Straße transportiert werden dürfen.
- Mit der Änderungsrichtlinie sollen außerdem die Gewichtshöchstwerte von Nfz mit Elektro- und Hybridantrieb erhöht werden, da diese schwerer sind als konventionelle Nfz und sich hierdurch ihr zulässiges Ladegewicht verringert.
- Schätzungsweise ein Drittel der Nfz ist überladen. Mangels EU-Vorgaben für Fahrzeugkontrollen und Sanktionen bleiben Verstöße oft ungeahndet, wodurch das Unfallrisiko erhöht, die Straßeninfrastruktur beschädigt und der Wettbewerb zwischen Verkehrsunternehmen verzerrt wird. Daher sollen
 - automatisierte Fahrzeugkontrollen während der Fahrt eingeführt werden und
 - Sanktionen EU-weit harmonisiert werden.

► Geltungsbereich

Die Richtlinie gilt (Art. 1 i.V.m Richtlinie 2007/46/EG, Anhang II)

- für Nfz zur Güterbeförderung mit einer Gesamtmasse über 3,5 Tonnen (t) und ihre Anhänger,
- für Nfz zur Personenbeförderung mit mehr als acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz und ihre Anhänger,
- nicht für Gelenkbusse mit mehr als einem Gelenkabschnitt.

► **Zulässiger Einsatz höchstwertkonformer Nfz**

- Mitgliedstaaten dürfen nicht den Einsatz von Nfz verbieten (Art. 2, Art. 3 Abs. 1), die in einem anderen Mitgliedstaat zugelassen oder in Betrieb genommen wurden und
 - im grenzüberschreitenden Verkehr die Höchstwerte für Abmessungen und Gewichte einhalten oder
 - im innerstaatlichen Verkehr die Höchstwerte für Abmessungen einhalten.

► **Mitgliedstaatliche Höchstwertausnahmen**

- Mitgliedstaaten dürfen Nfz, die die Höchstwerte für Höhe, Gewicht oder Achslast überschreiten, zum innerstaatlichen Verkehr allgemein zulassen (Art. 4 Abs. 2 i.V.m. Anhang I).
- Mitgliedstaaten dürfen Nfz, die die Höchstwerte für Länge oder Breite überschreiten, mittels Sondergenehmigung zulassen, wenn diese „unteilbare Ladung“ befördern, die nicht ohne „unverhältnismäßig hohe Kosten“ oder Schadensrisiken in mehrere Einzelladungen aufteilbar ist (Art. 2, Art. 4 Abs. 3).
- Mitgliedstaaten dürfen Nfz, die die Höchstwerte für Länge oder Breite überschreiten („Gigaliner“), zulassen, sofern dies den internationalen Wettbewerb nicht „maßgeblich beeinträchtigt“ (Art. 4 Abs. 4). Eine solche Beeinträchtigung liegt nicht vor, wenn
 - die Verkehrstätigkeit lediglich in einem Mitgliedstaat oder zwischen zwei angrenzenden Mitgliedstaaten mit Gigaliner-Zulassung erfolgt und
 - die Verkehrstätigkeit
 - mit Spezialfahrzeugen – z. B. zur Holzgewinnung – und daher „normalerweise“ nicht von Nfz aus anderen Mitgliedstaaten durchgeführt wird oder
 - im zulassenden Mitgliedstaat auch durch Kombinationen aus Nfz und Anhänger durchgeführt werden darf, mit denen zumindest die erlaubte Ladelänge eines Gigaliners erreicht werden kann.

► **Höchstwertausnahmen zur Verbesserung der Energieeffizienz**

- Zur aerodynamischeren Formgebung des Führerhauses dürfen Nfz Längenhöchstwerte überschreiten, wenn dadurch insbesondere (Art. 9 Abs. 1 und 2)
 - die Aerodynamik des Nfz verbessert wird,
 - die Straßenverkehrssicherheit erhöht wird (z. B. Verkleinerung des „toten Winkels“) und
 - das Ladevermögen nicht erhöht wird.
- Zur Anbringung von Luftleiteinrichtungen am Heck (Flaps“) dürfen Nfz die Längenhöchstwerte bis zu zwei Meter überschreiten, wenn dadurch insbesondere (Art. 8 Abs. 1, 2 und 5)
 - die Aerodynamik des Nfz „signifikant“ verbessert wird,
 - die Straßenverkehrssicherheit nicht beeinträchtigt wird und
 - das Ladevermögen nicht erhöht wird.
- Zweiachsige Nfz mit Elektro- oder Hybridantrieb dürfen die Gewichtshöchstwerte um eine Tonne überschreiten (Art. 10a i.V.m. Anhang I).

► **Höchstwertausnahmen für Großcontainer im „intermodalen Verkehr“**

- Nfz, die Großcontainer mit einer Länge von 45 Fuß (13,72 m) befördern, dürfen die Längenhöchstwerte um 15 cm überschreiten, wenn (Art. 11)
 - der Transport als Teil eines „intermodalen Beförderungsvorgangs“ zumindest auch mittels Eisenbahn, Binnenschifffahrt oder Seeverkehr erfolgt und
 - jede Straßenverkehrskomponente des Beförderungsvorgangs weniger als 300 km in der EU umfasst.

► **Gewichtskontrolle von fahrenden Nfz**

- Die Mitgliedstaaten müssen (Art. 12 Abs. 1 bis 4)
 - Gewichtskontrollen von fahrenden Nfz mit automatischen Systemen an Straßen oder mit in Nfz integrierten Systemen durchführen („Vorauswahl“),
 - im Jahresdurchschnitt eine Wägung pro 2.000 Fahrzeugkilometer durchführen, und
 - für einen Austausch von Informationen – z. B. über Identität des Zuwiderhandelnden, Verstöße, Sanktionen – zwischen den Behörden der Mitgliedstaaten sorgen,
- Besteht bei der Vorauswahl der Verdacht auf Überladung (Art. 12 Abs. 5),
 - wird eine Kontrolle am Straßenrand durchgeführt und/oder
 - wird das Verkehrsunternehmen über den Verdacht auf Überladung des Nfz benachrichtigt und/oder
 - werden die Räume des Verkehrsunternehmens durchsucht.

► **Verstöße und Sanktionen**

- Verstöße werden nach ihrer Schwere eingeteilt und ziehen Folgemaßnahmen nach sich (Art. 13 Abs. 1).
- Eine Überladung des Nfz (Art. 13 Abs. 2 bis 5)
 - um weniger als 5% erfordert eine schriftliche Verwarnung und kann zu einer Sanktion führen,
 - zwischen 5 und 10% erfordert eine Geldstrafe und kann zur Entladung zur Stilllegung des Nfz führen,
 - zwischen 10 und 20% erfordert eine Geldstrafe und die Stilllegung des Nfz zur Entladung,
 - um mehr als 20% erfordert eine Geldstrafe, die Stilllegung des Nfz zur Entladung und ein Verfahren zur Aberkennung der Zuverlässigkeit des Verkehrsunternehmens [Art. 6 Verordnung (EG) Nr. 107/2009].
- Eine Überlänge oder Überbreite des Nfz (Art. 13 Abs. 6 bis 8)
 - von weniger als 2% erfordert eine schriftliche Verwarnung und kann zu einer Sanktion führen,

- zwischen 2 und 20% erfordert eine Geldstrafe und die Stilllegung des Nfz zur Entladung oder bis zur Einholung einer Sondergenehmigung,
- von mehr als 20% erfordert eine Geldstrafe, die Stilllegung des Nfz zur Entladung oder bis zur Einholung einer Sondergenehmigung und ein Verfahren zur Aberkennung der Zuverlässigkeit des Verkehrsunternehmens [Art. 6 Verordnung (EG) Nr. 107/2009].

Wesentliche Änderung zum Status quo

- ▶ Bisher durften Mitgliedstaaten Gegaliner nur für den innerstaatlichen Verkehr zulassen. Nun dürfen Gegaliner auch grenzüberschreitend zwischen zwei angrenzenden Mitgliedstaaten fahren, sofern beide Mitgliedstaaten Gegaliner zugelassen haben.
- ▶ Bisher mussten Nfz eine Sondergenehmigung für die Beförderung von Großcontainern einholen. Nun dürfen Nfz zu diesem Zweck 15 cm länger sein.
- ▶ Neu sind die Höchstwertausnahmen zur Verbesserung der Energieeffizienz (Führerhäuser, „Flaps“).
- ▶ Neu ist die Gewichtskontrolle von fahrenden Nfz.
- ▶ Neu sind die EU-weiten Vorgaben für Verstöße und für Sanktionen.

Subsidiaritätsbegründung der Kommission

Laut Kommission ist eine EU-weite Harmonisierung der zulässigen Höchstwerte für Abmessungen und Gewichte sowie ihrer Durchsetzung insbesondere aufgrund des zunehmenden grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs notwendig, um gleiche Wettbewerbsbedingungen zwischen Transportunternehmen sicherzustellen.

Politischer Kontext

Zur Reduzierung der Treibhausgasemissionen im Straßenverkehrssektor hat die EU erstmals 2009 verbindliche CO₂-Zielvorgaben für neue Personenkraftwagen (Pkw) beschlossen (Verordnung Nr. 443/2009; s. [cepAnalyse](#)); hierzu hat die Kommission 2012 Änderungen vorgeschlagen [COM(2012) 393, s. [cepAnalyse](#)]. CO₂-Zielvorgaben für leichte Nutzfahrzeuge wurden 2011 verabschiedet (Verordnung Nr. 510/2011, s. [cepAnalyse](#)); hierzu hat die Kommission 2012 Änderungen daran vorgeschlagen [COM(2012) 394]. Im „Weißbuch Verkehr“ [KOM(2011) 144; s. [cepAnalyse](#)] hat die Kommission die Ziele formuliert, bis 2050 die Treibhausgasemissionen des EU-Verkehrssektors um 60% zu verringern sowie bei Entfernungen über 300 km bis 2030 30% und bis 2050 50% des Straßengüterverkehrs auf andere Verkehrsträger – z. B. Eisenbahn- oder Schiffsverkehr – zu verlagern.

Stand der Gesetzgebung

15.04.13 Annahme durch Kommission
Offen Annahme durch Europäisches Parlament und Rat, Veröffentlichung im Amtsblatt, Inkrafttreten

Politische Einflussmöglichkeiten

Federführende Generaldirektion:	GD Mobilität und Verkehr
Ausschüsse des Europäischen Parlaments:	Verkehr und Fremdenverkehr (federführend), Berichterstatter Jörg Leichtfried (S&D-Fraktion, A);
Bundesministerien:	Verkehr (federführend)
Ausschüsse des Deutschen Bundestags:	Verkehr (federführend), EU-Angelegenheiten, Umwelt
Entscheidungsmodus im Rat:	Einstimmigkeit: Die Bundesregierung besitzt ein Recht zum Veto Qualifizierte Mehrheit (Annahme durch Mehrheit der Mitgliedstaaten und mit 260 von 352 Stimmen; Deutschland: 29 Stimmen)

Formalien

Kompetenznorm:	Art. 91 AEUV (Verkehr)
Art der Gesetzgebungszuständigkeit:	Geteilte Zuständigkeit (Art. 4 Abs. 2 AEUV)
Verfahrensart:	Art. 294 AEUV (ordentliches Gesetzgebungsverfahren)

BEWERTUNG

Ökonomische Folgenabschätzung

Ordnungspolitische Beurteilung

Die Höchstwertausnahmen zur Verbesserung der Energieeffizienz bieten die Möglichkeit, den Kraftstoffverbrauch und damit **die Treibhausgasemissionen** zu senken. Da dank der Ausnahmegewährung aerodynamische Verbesserungen das Ladevermögen der Nfz nicht reduzieren **und** der Kraftstoffverbrauch einer der wesentlichen Kostenfaktoren für Verkehrsunternehmen ist, haben diese deutlich stärkere Anreize als bisher, bei

den Nfz-Herstellern energieeffiziente Lösungen nachzufragen. Diese wiederum eröffnen Spielräume, mittelfristig **die Kosten der Verkehrsunternehmen zu senken**, und führen somit zu niedrigeren Transportpreisen.

Im Gegensatz zu den jüngsten Vorhaben zur CO₂-Reduzierung bei leichten Nfz und Pkw [COM(2012) 393; s. [cepAnalyse](#)] schlägt die Kommission somit bemerkenswerterweise Maßnahmen vor, die den Herstellern keine hohen Kosten hoheitlich aufbürden und damit auch nicht zu substanziiell höheren Preisen für Fahrzeuge führen. Zwar können auch aerodynamische Maßnahmen zu höheren Fahrzeugpreisen führen. Jedoch dürften sich diese über einen geringeren Kraftstoffverbrauch amortisieren. Zum anderen gilt: **Nicht die Politik, sondern der Markt entscheidet, welche Maßnahmen zur Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs und der Treibhausgasemissionen effizient sind.**

Die Möglichkeit für Fahrzeughersteller, aerodynamische Führerhäuser mit größerem Sichtfeld und verkleinertem „toten Winkel“ zu konstruieren, erhöht die Straßenverkehrssicherheit.

Nicht nur elektro- oder hybridangetriebene Nfz mit zwei Achsen, sondern auch solche mit drei oder mehr Achsen sollten eine Tonne schwerer sein dürfen. Das steigert die Anreize auch für Nutzer großer Nfz, alternative Antriebstechnologien nachzufragen. **Dadurch werden Kraftstoff und zugleich Treibhausgasemissionen eingespart.**

Die Einteilung von Verstößen gegen die Vorschriften nach ihrer Schwere sowie die hiervon abhängigen Vorgaben für die weitere Nutzung des Fahrzeugs erhöhen die Straßenverkehrssicherheit. Denn dadurch kann eher gewährleistet werden, dass Überschreitungen von Abmessungs- und Gewichtshöchstwerten behoben werden müssen und dass Fahrzeuge mit sicherheitsgefährdender Beladung in der gesamten EU umgehend aus dem Straßenverkehr gezogen werden. Gleichzeitig trägt es dazu bei, gleiche Wettbewerbsbedingungen zwischen Verkehrsunternehmen zu schaffen. Denn diese haben damit EU-weit dieselben Anreize, die Vorschriften zu Abmessungen und Gewichten von Nfz einzuhalten.

Folgen für Effizienz und individuelle Wahlmöglichkeiten

Die Möglichkeit für Verkehrsunternehmen, zum Transport von Großcontainern die zulässige Länge des Nfz um 15 cm ohne Sondergenehmigungen in jedem einzelnen Mitgliedstaat **zu überschreiten, reduziert** den Verwaltungsaufwand für sie und damit **die Kosten für den Gütertransport**. Allerdings sollte die Regelung auch für intermodale Transporte gelten, deren Straßenverkehrskomponenten mehr als 300 km umfassen. Die Entscheidung über die Wahl des Verkehrsträgers sollte keine politische Wunschvorgabe sein, sondern den Marktteilnehmern selbst und damit dem Wettbewerbsprozess überlassen bleiben. Denn nur die Marktteilnehmer verfügen über Informationen darüber, welche Verkehrsträger in welcher Kombination jeweils die effizienteste Transportlösung bieten. Die Vorgabe, den Großcontainertransport nach maximal 300 km von der Straße auf alternative Verkehrsträger zu verlagern, ist daher nicht sachgerecht.

Gewichtskontrollen von fahrenden Nfz können die Verwaltungskosten der Kontrollbehörden und Unternehmen verringern, da die Fahrzeuge für Straßenkontrollen nicht mehr angehalten werden müssen. Es muss aber garantiert sein, dass die eingesetzte Technologie präzise und zuverlässig ist. Denn sonst würden Fahrzeuge, die sich regelkonform verhalten, zu unnötigen Straßenkontrollen angehalten werden, wodurch die Kosten der Behörden und Unternehmen wiederum ansteigen würden.

Folgen für Wachstum und Beschäftigung

Vernachlässigbar.

Folgen für die Standortqualität Europas

Vernachlässigbar.

Juristische Bewertung

Kompetenz

Unproblematisch. Die EU darf zur Verwirklichung einer gemeinsamen Verkehrspolitik insbesondere gemeinsame Regeln für den internationalen Verkehr aus oder nach dem Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit sowie sonstige „zweckdienliche Vorschriften“ erlassen (Art. 91 Abs. 1 AEUV). Zudem zielen die geplanten Vorschriften auf die Verbesserung der Energieeffizienz von Nfz und damit auch auf den Schutz des Klimas (Art. 192 AEUV). Schließlich sollen sie Wettbewerbsverzerrungen vermeiden und das Funktionieren des Binnenmarktes sicherstellen (Art. 114 AEUV).

Subsidiarität

Unproblematisch.

Zusammenfassung der Bewertung

Die Höchstwertausnahmen zur Verbesserung der Energieeffizienz bieten die Möglichkeit, die Treibhausgasemissionen und die Kosten der Verkehrsunternehmen zu senken. Dabei entscheidet nicht die Politik, sondern der Markt, welche Maßnahmen zur Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs und der Treibhausgasemissionen effizient sind. Nicht nur elektro- oder hybridangetriebene Nfz mit zwei Achsen, sondern auch solche mit drei oder mehr Achsen sollten eine Tonne schwerer sein dürfen, um dadurch Treibhausgasemissionen einzusparen. Die Möglichkeit, zum Transport von Großcontainern die zulässige Länge des Nfz um 15 cm ohne Sondergenehmigungen zu überschreiten, reduziert die Kosten für den Gütertransport.