

**Vorschlag COM(2023) 445** vom 11. Juli 2023 für eine **Richtlinie** des Europäischen Parlaments und des Rats 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**

## **ABMESSUNGEN UND GEWICHTE VON NUTZFAHRZEUGEN**

cepAnalyse Nr. 16/2023

### **LANGFASSUNG**

<b>A. WESENTLICHE INHALTE DES EU-VORHABENS .....</b>	<b>3</b>
<b>1 Hintergrund .....</b>	<b>3</b>
<b>2 Ziele .....</b>	<b>3</b>
<b>3 Geltungsbereich .....</b>	<b>3</b>
<b>4 Erklärung zu Gewicht und Höhe von austauschbaren Ladungsträgern .....</b>	<b>4</b>
<b>5 EU-weite Höchstwertausnahmen für effizientere oder emissionsfreie Nfz .....</b>	<b>4</b>
5.1 Fahrzeugtransporter .....	4
5.2 Emissionsfreie Nfz und Fahrzeugkombinationen .....	4
5.3 Längere Führerhäuser .....	4
<b>6 EU-weite Erhöhung zulässiger Höchstwerte .....</b>	<b>5</b>
6.1 Fünf-achsige Lkw mit zwei Lenkachsen .....	5
6.2 Intermodaler Verkehr .....	5
<b>7 Mitgliedstaatliche Höchstwertausnahmen .....</b>	<b>5</b>
7.1 Innerstaatliche Güterbeförderung .....	5
7.2 Europäische Modulare Systeme (EMS) .....	6
7.3 Unteilbare Ladungen .....	6
<b>8 Versuche mit innovativen Nfz und Fahrzeugkombinationen .....</b>	<b>6</b>
<b>9 Höchstwertausnahmen im Krisenfall .....</b>	<b>7</b>
<b>10 Durchsetzung: Gewichtskontrollen und Intelligente Zugangsregelungen .....</b>	<b>7</b>
10.1 Gewichtskontrollen .....	7
10.2 Intelligente Zugangsregelungen .....	7

- B. JURISTISCHER UND POLITISCHER KONTEXT ..... 8**
  - 1 Stand der Gesetzgebung ..... 8**
  - 2 Politische Einflussmöglichkeiten ..... 8**
  - 3 Formalien..... 8**
- C. BEWERTUNG..... 8**
  - 1 Ökonomische Folgenabschätzung ..... 8**
    - 1.1 Grundsätzliche Erwägungen ..... 8
    - 1.2 Harmonisierung durch EU-weite Vorschriften ..... 9
      - 1.2.1 Effizienzsteigerungen und Förderung emissionsfreier Nfz ..... 9
      - 1.2.2 Förderung des intermodalen Verkehrs ..... 9
    - 1.3 Mitgliedstaatliche Höchstwertausnahmen..... 10
      - 1.3.1 Innerstaatliche Güterbeförderung ..... 10
      - 1.3.2 Europäische Modulare Systeme (EMS) ..... 11
      - 1.3.3 Unteilbare Ladungen ..... 11
    - 1.4 Versuche mit innovativen Nfz und Fahrzeugkombinationen ..... 11
    - 1.5 Höchstwertausnahmen bei Krisen..... 12
    - 1.6 Durchsetzung: Gewichtskontrollen und Intelligente Zugangsregelungen..... 12
      - 1.6.1 Gewichtskontrollen ..... 12
      - 1.6.2 Intelligenter Zugang zu Straßenabschnitten ..... 12
- D. JURISTISCHE BEWERTUNG ..... 13**
  - 1.1 Kompetenz..... 13
  - 1.2 Subsidiarität..... 13
- E. FAZIT ..... 13**

## A. Wesentliche Inhalte des EU-Vorhabens

### 1 Hintergrund

- ▶ Die zu ändernde Richtlinie 96/53/EG regelt
  - die für Lkw, Busse und ihre Anhänger („Nutzfahrzeuge“, Nfz) geltenden zulässigen Höchstwerte für
    - Abmessungen (Länge, Breite, Höhe) 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, unter denen die Mitgliedstaaten Ausnahmen von diesen Höchstwerten („Höchstwertausnahmen“) gewähren können.
- ▶ Mitgliedstaaten dürfen den Einsatz von Nfz nicht verbieten [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.
- ▶ Aus der 2022 durchgeführten Bewertung [SWD(2023) 447] schließt die Kommission, dass die Richtlinie 96/53/EG [S. 2]<sup>1</sup>
  - wirksam beiträgt
    - zur Förderung der Straßenverkehrssicherheit,
    - zum Schutz der Straßenverkehrsinfrastruktur und
    - zur Erleichterung der Nutzung von Nfz im verkehrsmittelübergreifenden Containerverkehr;
  - jedoch nicht ausreicht
    - zur Schaffung gleicher Wettbewerbsbedingungen und
    - zur Dekarbonisierung.
- ▶ Die Kommission hat am 7. November 2023 einen Vorschlag zur Änderung der Richtlinie 92/106/EWG über den Unterstützungsrahmen für den intermodalen Güterverkehr („kombinierter Verkehr“, KV) veröffentlicht [COM(2023) 702], der inhaltlich eng mit dem vorliegenden Vorschlag zur Änderung der Richtlinie 96/53/EG über Abmessungen und Gewichte von Nfz verbunden ist.

### 2 Ziele

- ▶ Die Kommission will mit ihrem Vorschlag zur Änderung der Richtlinie 96/53/EG die Anforderungen an Höchstwerte für Abmessungen und Gewichte von Nfz anpassen und harmonisieren, um [Erwägung 3]
  - Unternehmen starke Anreize für die Einführung emissionsfreier Technologien zu bieten;
  - die Nutzung bestehender energiesparender Lösungen wie aerodynamische Vorrichtungen zu erleichtern;
  - den „intermodalen“ Güterverkehr mit Bahn, Binnenschifffahrt und Seeverkehr weiter zu unterstützen;
  - Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden.
- ▶ Die Kommission will durch klarere EU-Vorgaben den „Flickenteppich nationaler Vorschriften und Anforderungen“ und die „unterschiedlichen Auslegungen und Kontrollpraktiken“ überwinden, welche im EU-Binnenmarkt den freien und effizienten Nfz-Verkehr behindern und den Wettbewerb verzerren [S. 2].

### 3 Geltungsbereich

- ▶ Die Richtlinie gilt [geänderter Art. 1 i.V.m. Verordnung (EU) 2018/858, Art. 4]
  - für Kraftfahrzeuge (Kfz) zur Güterbeförderung mit einer Gesamtmasse über 3,5 Tonnen (t) (Klassen N<sub>2</sub> und N<sub>3</sub>) und ihre Anhänger (Klassen O<sub>3</sub> und O<sub>4</sub>);
  - für Kfz zur Personenbeförderung mit mehr als acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz (Klassen M<sub>2</sub> und M<sub>3</sub>) und ihre Anhänger (Klasse O), aber nicht für Gelenkbusse mit mehr als einem Gelenkabschnitt.
- ▶ Eine „Fahrzeugkombination“ ist entweder ein Lastzug oder ein Sattelkraftfahrzeug [Art. 2].
  - Ein „Lastzug“ ist eine Kombination aus Kfz und Anhänger (ausschließlich Sattelanhänger).
  - Ein „Sattelkraftfahrzeug“ ist eine Kombination aus Kfz und Sattelanhänger.

---

<sup>1</sup> Wenn nicht anders vermerkt, beziehen sich die Verweise in eckigen Klammern auf den Kommissionsvorschlag COM(2023) 445.

## 4 Erklärung zu Gewicht und Höhe von austauschbaren Ladungsträgern

Der Spediteur muss dem Transportunternehmen, dem er die Beförderung eines Containers oder eines Wechselaufbaus anvertraut, eine Erklärung aushändigen, in der – neben dem Gewicht – künftig auch die Höhe des beförderten Containers oder Wechselaufbaus angegeben ist [geänderter Art. 10f Abs. 1 lit. a].

## 5 EU-weite Höchstwertausnahmen für effizientere oder emissionsfreie Nfz

### 5.1 Fahrzeugtransporter

- ▶ Ein „Fahrzeugtransporter“ ist eine Fahrzeugkombination, die für die Beförderung anderer Fahrzeuge konstruiert oder dauerhaft angepasst ist [geänderter Art. 2].
- ▶ Um die Effizienz von Fahrzeugtransportern mit offenem Aufbau im grenzüberschreitenden Verkehr zu erhöhen und Wettbewerbsverzerrungen durch „unterschiedliche nationale Vorschriften über den Ladungsüberhang auf Fahrzeugtransportern“ [Erwägung 14] zu vermeiden [neuer Art. 8c],
  - dürfen diese in beladenem Zustand unter Verwendung zugelassener Ladestützen die höchstzulässigen Längen [Anhang I, Nr. 1.1] bis zu einer Gesamtlänge von 20,75 m überschreiten, falls Überhang oder Ladestützen nicht über die Ladung hinausragen;
  - darf die Ladung
    - nach vorn über das Zugfahrzeug bis zu 0,5 m hinausragen („Frontüberhang“), sofern die erste Achse des beförderten Fahrzeugs auf dem Anhängeraufbau ruht;
    - nach hinten bis zu 1,5 m hinausragen („Hecküberhang“), sofern die letzte Achse des beförderten Fahrzeugs auf dem Anhängeraufbau ruht.

### 5.2 Emissionsfreie Nfz und Fahrzeugkombinationen

- ▶ Ein Nfz ist „emissionsfrei“, wenn es entweder keinen Verbrennungsmotor hat oder weniger als 1g CO<sub>2</sub>/kWh bzw. weniger als 1g CO<sub>2</sub>/km emittiert [Art. 2 i.V.m. Verordnung (EU) 2019/1242 über CO<sub>2</sub>-Emissionsnormen für neue schwere Nfz, Art. 3 Nr. 11; s. [cepAnalyse 13/2023](#)].
- ▶ Emissionsfreie Nfz oder Fahrzeugkombinationen, die emissionsfreie Nfz umfassen, dürfen die höchstzulässigen Längen [Anhang I, Nr. 1.1] um die für den Anbau emissionsfreier Technologie erforderliche zusätzliche Länge, jedoch um höchstens 90 cm überschreiten, sofern [Art. 10b neuer Abs. 2]
  - sie sich im Fahrzustand in einer Kreisringfläche mit einem Außenradius von 12,5 m und einem Innenradius von 5,3 m bewegen können [Anhang I, Nr. 1.5];
  - eine Überschreitung der höchstzulässigen Längen nicht zu einer größeren Ladelänge führt.
- ▶ Bei vier-achsigen Fahrzeugkombinationen, die emissionsfreie Nfz umfassen, erhöhen sich die höchstzulässigen Gewichte um 2 t – unabhängig vom tatsächlichen Mehrgewicht des emissionsfreien Antriebs [Anhang I, Nr. 2.2].
- ▶ Bei fünf- bis sechs-achsigen Fahrzeugkombinationen, die emissionsfreie Nfz umfassen, erhöhen sich die höchstzulässigen Gewichte um 4 t – unabhängig vom tatsächlichen Mehrgewicht des emissionsfreien Antriebs [Anhang I, Nr. 2.2].

### 5.3 Längere Führerhäuser

- ▶ Nfz oder Fahrzeugkombinationen, deren Führerhaus eine verbesserte Aerodynamik und Energieeffizienz sowie größere Sicherheit bietet, dürfen bisher die höchstzulässigen Längen [Anhang I, Nr. 1.1] überschreiten, sofern [geänderter Art. 9a]
  - sie sich im Fahrzustand in einer Kreisringfläche mit einem Außenradius von 12,5 m und einem Innenradius von 5,3 m bewegen können [Anhang I, Nr. 1.5];
  - eine Überschreitung der höchstzulässigen Längen nicht zu einer größeren Ladelänge führt.
- ▶ „Damit der emissionsfreie Straßenverkehrssektor wirtschaftlich nicht benachteiligt wird“ [Erwägung 15], darf künftig jede zulässige Überschreitung der höchstzulässigen Länge der Führerhäuser auch dem Einbau emissionsfreier Technologien dienen [geänderter Art. 9a Abs. 1].

## 6 EU-weite Erhöhung zulässiger Höchstwerte

### 6.1 Fünf-achsige Lkw mit zwei Lenkachsen

- ▶ Es werden erstmalig fünf-achsige Lkw mit zwei Lenkachsen für den Betrieb in der EU zugelassen, deren Höchstwert für das Gewicht 40 t beträgt, wenn [Anhang I, Nr. 2.3.6]
  - die Antriebsachse mit Doppelbereifung und Luftfederung oder in der EU als gleichwertig anerkannten Federung [Anhang II] ausgerüstet ist oder
  - jede Antriebsachse mit Doppelbereifung ausgerüstet ist und die maximale Achslast von 9,5 t je Achse nicht überschritten wird.

### 6.2 Intermodaler Verkehr

- ▶ Ein „intermodaler Beförderungsvorgang“ ist ein einzelner Beförderungsvorgang [geänderter Art. 2]
  - sowohl per Lkw als auch per Bahn oder Schiff, wobei die Länge des Vor- oder Nachlaufs auf der Straße möglichst kurz ist („kombinierter Verkehr“) [Richtlinie 92/106/EWG, Art. 1, s. [cepAnalyse 05/2018](#)];
  - per Schiff und Lkw mit Beförderung eines oder mehrerer Container oder Wechselaufbauten mit einer maximalen Gesamtlänge von bis zu 45 Fuß, sofern die Länge des Vor- oder Nachlaufs in der EU auf der Straße 150 km grundsätzlich nicht überschreitet. Eine Überschreitung ist erlaubt, um das nächstgelegene geeignete Verkehrsterminal zu erreichen, bei Fahrzeugkombinationen von [Anhang I, Nr. 2.2.2]
    - zwei-achsigem Kfz und drei-achsigem Sattelanhänger;
    - drei-achsigem Kfz und zwei- oder drei-achsigem Sattelanhänger.
- ▶ Damit ein Beförderungsvorgang als „intermodal“ gilt, muss der Spediteur bzw. das Unternehmen, das den intermodalen Beförderungsvorgang organisiert, sicherstellen [Art. 6 neuer Abs. 7], dass die für den Nachweis der auf der Schiene, auf einer Binnenwasserstraße oder auf See zurückgelegten Strecke erforderlichen Dokumente [Richtlinie 92/106/EWG, Art. 3 und 7]
  - sowohl auf einer Plattform für elektronische Frachtbeförderungsinformationen („eFTI-Plattform“) [Verordnung (EU) 2020/1056, s. [cepAnalyse 07/2019](#)] bereitgestellt werden
  - als auch auf derselben eFTI-Plattform den Behörden bereitgestellt werden, auf der sie erfasst wurden.
- ▶ Um „das Wachstum des multimodalen Verkehrssystems zu fördern“ [Erwägung 19] wird der Höchstwert für die Höhe von Nfz, die im intermodalen Verkehr zur Beförderung von Containern mit einer Außenhöhe von 9' 6" (2,9 m) („Großvolumencontainer“) eingesetzt werden, um 30 cm auf 4,3 m erhöht [Anhang I, Nr. 1.1.3].
- ▶ Nfz oder Fahrzeugkombinationen dürfen die festgelegten Höchstwerte bei Längen [Anhang I, Nr. 1.1] und Abständen [Anhang I, Nr. 1.6] um 15 cm überschreiten, wenn sie im intermodalen Verkehr 45-Fuß-Container oder -Wechselaufbauten transportieren [geänderter Art. 10c].
- ▶ Dabei können ggfs. die erhöhten Höchstwertgrenzen für Führerhäuser [Art. 9a Abs. 1 i.V.m. Anhang I Nr. 1.5] und emissionsfreie Nfz [Art. 10b Abs. 2: höchstens 90cm Längenüberschreitung] als Ausgangsmaß für die Überschreitung um 15 cm herangezogen werden, sofern die jeweils erforderliche Bedingung der Durchfahrbarkeit der vorgegebenen Kreisringfläche [Anhang I Nr. 1.5] weiter eingehalten wird [geänderter Art. 10c].

## 7 Mitgliedstaatliche Höchstwertausnahmen

### 7.1 Innerstaatliche Güterbeförderung

- ▶ Die Mitgliedstaaten dürfen im innerstaatlichen Güterverkehr bereits Nfz oder Fahrzeugkombinationen zulassen, deren Höchstwerte insbesondere für Gewichte überschritten werden [Art. 4 Abs. 2 lit. a].
- ▶ Lässt ein Mitgliedstaat im innerstaatlichen Verkehr gemäß Art. 4 Abs. 2 lit. a fünf- oder sechs-achsige Fahrzeugkombinationen zu, die die Höchstwerte für das Gewicht [Anhang I, Nr. 2.2.1 oder 2.2.2] überschreiten, dann darf er bis Ende 2034 den Einsatz dieser den innerstaatlichen Höchstwerten entsprechenden Fahrzeugkombinationen im grenzüberschreitenden Verkehr nicht verbieten, insofern deren zulässiges Höchstgewicht
  - 44 t nicht übersteigt [neuer Art. 4b Abs. 1 und 3] oder
  - im Falle einer intermodalen Beförderung das vom Mitgliedstaat dafür zugelassene höhere Gewicht nicht übersteigt [neuer Art. 4b Abs. 2 und 3].

## 7.2 Europäische Modulare Systeme (EMS)

- ▶ Ein „Europäisches Modulares System“ (EMS) ist ein Kfz oder eine Fahrzeugkombination, welche(s) mit einem oder mehreren Anhängern oder Sattelanhängern verbunden ist, wobei [geänderter Art. 2]
  - die Gesamtkombination die höchstzulässige Länge [Anhang I] überschreitet und die höchstzulässigen Gewichte [Anhang I] überschreiten kann;
  - das Kraftfahrzeug sowie Anhänger und Sattelanhänger die höchstzulässigen Abmessungen und Gewichte [Anhang I] einzeln jeweils nicht überschreiten.
- ▶ Die Mitgliedstaaten dürfen EMS im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr nach Unterrichtung der Kommission zulassen, falls sie [Art. 4 neuer Abs. 4a]
  - Informationen „in zugänglicher und transparenter Weise“ öffentlich verfügbar machen über
    - die für EMS in ihrem Hoheitsgebiet geltenden Höchstwerte für Abmessungen und Gewichte;
    - den Teil ihres Straßennetzes, in dem EMS verkehren können;
  - die Anbindung des Teils des Netzes, in dem EMS verkehren können, an das Straßennetz benachbarter Mitgliedstaaten gewähren, die ebenfalls EMS zulassen;
  - ein Überwachungssystem einrichten und die Auswirkungen der EMS auf Straßeninfrastruktur, -verkehrssicherheit, sowie auf Umwelt und das „Zusammenwirken der einzelnen Verkehrsträger“ bewerten.
- ▶ Lässt ein Mitgliedstaat EMS für den innerstaatlichen Verkehr zu, darf er den grenzüberschreitenden Einsatz von EMS nicht verbieten, sofern diese die für den innerstaatlichen Verkehr festgelegten Höchstwerte für Abmessungen und Gewichte nicht überschreiten [Art. 4 neuer Abs. 4a].

## 7.3 Unteilbare Ladungen

- ▶ Nfz oder Fahrzeugkombinationen dürfen Höchstwerte nicht nur wie bisher für Abmessungen, sondern künftig auch für Gewichte überschreiten und für den Verkehr zugelassen werden [Art. 4 geänderter Abs. 3], wenn
  - sie unteilbare Ladungen – z.B. Boote, Windkraftrotoren – befördern oder hierzu bestimmt sind und
  - eine Sondergenehmigung erteilt wurde oder mit der Behörde im Einzelfall vergleichbare Bedingungen vereinbart wurden.
- ▶ Die Mitgliedstaaten [Art. 4 geänderter Abs. 3]
  - müssen Genehmigungen bzw. Vereinbarungen nicht nur unter diskriminierungsfreien, sondern künftig auch unter verhältnismäßigen Bedingungen erteilen;
  - müssen künftig sicherstellen, dass das Verfahren zu deren Erlangung „reibungslos, effizient und diskriminierungsfrei“ und ohne unnötige Verzögerungen ist;
  - dürfen künftig bei der Beförderung unteilbarer Ladungen keine Sprachanforderungen auferlegen.

## 8 Versuche mit innovativen Nfz und Fahrzeugkombinationen

- ▶ Die Mitgliedstaaten dürfen bisher schon für einen begrenzten Zeitraum Versuche mit Nfz oder Fahrzeugkombinationen zulassen, die auf neuen Technologien oder neuen Konzepten beruhen und die Anforderungen dieser Richtlinie nicht einhalten können, insofern sie die Kommission hiervon unterrichten [Art. 4 Abs. 5].
- ▶ Diese Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen dürfen dabei künftig nicht nur für bestimmte innerstaatliche, sondern auch für bestimmte grenzüberschreitende Beförderungen eingesetzt werden; die Anzahl der Versuche ist grundsätzlich nicht begrenzt [Art. 4 geänderter Abs. 5].
- ▶ Versuche mit EMS sind künftig für eine Dauer von höchstens fünf Jahre zulässig [Art. 4 geänderter Abs. 5].
- ▶ Die Mitgliedstaaten müssen ein Überwachungssystem einrichten und die Auswirkungen der Versuche bewerten im Hinblick auf [Art. 4 geänderter Abs. 5]
  - die Straßenverkehrssicherheit,
  - die Straßeninfrastruktur,
  - das Zusammenwirken der Verkehrsträger, sowie
  - die Umweltauswirkungen für das Verkehrssystem – einschließlich der Auswirkungen auf die Marktanteile der jeweiligen Verkehrsträger („modal split“).

## 9 Höchstwertausnahmen im Krisenfall

- ▶ Im Fall einer Krise mit erheblichen Auswirkungen auf den Straßenverkehr oder die Wirtschaft oder das Wohlergehen der EU-Bürger, bei dem „das normale Funktionieren der Gesellschaft erheblich gestört wird“, können die Mitgliedstaaten vorübergehende – höchstens zwei Monate geltende – Ausnahmen von den Höchstwerten für Gewichte und Abmessungen [Anhang I] für Fahrzeuge im innerstaatlichen Verkehr gewähren, sofern [neuer Art. 10k]
  - das öffentliche Interesse dies erfordert;
  - die Straßenverkehrssicherheit dadurch nicht gefährdet wird;
  - die gewährte Ausnahme begründet ist und der Kommission unverzüglich mitgeteilt wird.
- ▶ Betrifft eine solche Krise mehrere Mitgliedstaaten, kann die Kommission Durchführungsrechtsakte erlassen und bei Fortbestand der Krise verlängern, um vorübergehende – höchstens sechs Monate geltende – Ausnahmen von den Höchstwerten für Gewichte und Abmessungen [Anhang I] für Fahrzeuge festzulegen, die im grenzüberschreitenden Verkehr zwischen betroffenen Mitgliedstaaten eingesetzt werden [neuer Art. 10k].

## 10 Durchsetzung: Gewichtskontrollen und Intelligente Zugangsregelungen

### 10.1 Gewichtskontrollen

- ▶ Jeder Mitgliedstaat muss in jedem Kalenderjahr mindestens sechs Gewichtskontrollen je eine Million Fahrzeugkilometer der in seinem Hoheitsgebiet in den Anwendungsbereich dieser Richtlinie fallenden Nfz und Fahrzeugkombinationen durchführen, einschließlich einer geeigneten Anzahl von nachts durchgeführten Kontrollen [geänderter Art. 10d Abs. 2].
- ▶ Um die in Betrieb befindlichen Nfz oder Fahrzeugkombinationen zu identifizieren, die mutmaßlich das höchstzulässige Gewicht überschritten haben und von den Behörden überprüft werden sollten, müssen die Mitgliedstaaten Kontrollen mithilfe von automatischen, in die Straßeninfrastrukturen integrierten Systemen („straßengebundene Systeme“) oder mithilfe von bordeigenen Wiegesystemen durchführen [Art. 10d Abs. 1].
- ▶ Entscheidet sich ein Mitgliedstaat für die Einrichtung von straßengebundenen Systemen zum Wiegen während der Fahrt, so müssen diese zumindest im transeuropäischen Straßenverkehrsnetz TEN-V [Verordnung (EU) Nr. 1315/2013] eingeführt werden [geänderter Art. 10d Abs. 1].

### 10.2 Intelligente Zugangsregelungen

- ▶ „Intelligente Zugangsregelungen“ (Intelligent Access Policy, IAP) bezeichnet einen „technischen und funktionalen Rahmen“ für die Verwaltung des Zugangs schwerer Nfz zum Straßennetz mittels Telematik, um die Einhaltung der Vorschriften über Gewichte und Abmessungen zu gewährleisten [neuer Art. 10da].
- ▶ Die Mitgliedstaaten können in ihrem Hoheitsgebiet im Einklang mit den Vorgaben zu intelligenten Verkehrssystemen im Straßenverkehr [Richtlinie 2010/40/EU; s. [cepAnalyse](#)] intelligente Zugangsregelungen einführen, um den Zugang schwerer Nfz zu bestimmten Straßen oder Gebieten zu regulieren, zu überwachen und zu erleichtern [neuer Art. 10da Abs. 1 und 2].
- ▶ Die Mitgliedstaaten müssen sicherstellen, dass Daten im Zusammenhang mit den intelligenten Zugangsregelungen – einschließlich Beschränkungen bei Abmessungen oder Gewicht – in digitaler maschinenlesbarer Form zur Verfügung stehen und über die eingerichteten nationalen Zugangspunkte [Delegierte Verordnung (EU) 2022/670] zugänglich gemacht werden [neuer Art. 10da Abs. 2].
- ▶ Die Einführung intelligenter Zugangsregelungen durch einen Mitgliedstaat darf nicht zu diskriminierenden oder unverhältnismäßigen Beschränkungen des freien Waren- und Dienstleistungsverkehrs führen und darf das reibungslose Funktionieren des Binnenmarkts nicht übermäßig beeinträchtigen [neuer Art. 10da Abs. 4].

## B. Juristischer und politischer Kontext

### 1 Stand der Gesetzgebung

11.07.23 Annahme durch Kommission

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

### 2 Politische Einflussmöglichkeiten

Generaldirektionen: GD Mobilität und Verkehr

Ausschüsse des Europäischen Parlaments: Verkehr und Tourismus (federführend), Berichterstatte(r)in: Isabel García Muñoz (S&D-Fraktion, ES)

Bundesministerien: Digitales und Verkehr (federführend)

Ausschüsse des Deutschen Bundestags: Wirtschaft (federführend)

Entscheidungsmodus im Rat: Qualifizierte Mehrheit (Annahme durch 55% der Mitgliedstaaten, die 65% der EU-Bevölkerung ausmachen)

### 3 Formalien

Kompetenznorm: Art. 91 Abs. 1 AEUV (Verkehrspolitik)

Art der Gesetzgebungszuständigkeit: Geteilte Zuständigkeit (Art. 4 Abs. 2 AEUV)

Verfahrensart: Art. 294 AEUV (ordentliches Gesetzgebungsverfahren)

## C. Bewertung

### 1 Ökonomische Folgenabschätzung

#### 1.1 Grundsätzliche Erwägungen

Vorgaben für höchstzulässige Abmessungen und Gewichte von Nutzfahrzeugen (Nfz) und Fahrzeugkombinationen sind essentiell, um die Verkehrssicherheit, die Befahrbarkeit von Kreisverkehren, die Schonung der Straßeninfrastruktur – wie Brücken und Straßenbeläge – und die Kompatibilität von Nfz im intermodalen Güterverkehr – etwa mit den vorgegebenen Maßen von Tunnelprofilen und Tragwagen bei der Nfz-Beförderung im Schienenverkehr – sicherzustellen. Gleichzeitig sind sie maßgeblich für die Menge und das Gewicht der pro Fahrzeugkombination transportierbaren Ladung, die wiederum sowohl die Wettbewerbsfähigkeit unterschiedlicher Fahrzeugkombinationen untereinander und gegenüber anderen Verkehrsträgern als auch den Umfang negativer Auswirkungen eines Beförderungsvorgangs – z.B. Energieverbrauch, Emissionen, Belastung der Straßeninfrastruktur etc. – direkt bestimmen. Das betrifft insbesondere auch emissionsfreie Nfz, da sie technisch bedingt ein höheres Gewicht aufweisen und zusätzlichen Platz für die Unterbringung von Batterien oder Wasserstoffspeichern benötigen.

Vor diesem Hintergrund ist der Vorschlag der Kommission grundsätzlich sachgerecht, die Anforderungen an Höchstwerte für Abmessungen und Gewichte von Nfz im Hinblick auf potenzielle Wettbewerbsverzerrungen, aber auch auf Anreize zu Effizienzsteigerungen und zur Dekarbonisierung anzupassen und EU-weit zu harmonisieren. Da der Transport von Waren per Bahn oder Schiff meist energetisch effizienter und mit weniger Belastungen für Mensch und Umwelt („externe Kosten“) – etwa durch Schadstoffe, Lärm, Staus, Flächenverbrauch und Unfälle – einhergeht, ist auch das Ziel sinnvoll, durch die Revision der Richtlinie den intermodalen Güterverkehr mit Bahn, Binnenschifffahrt und Seeverkehr weiter zu unterstützen. Gleichzeitig ist es wichtig, dass – hinsichtlich nationaler Eigenheiten in territorialer Ausdehnung, Topografie, Infrastruktur oder historischer Entwicklung des Verkehrssystems – gewährte nationale Ausnahmen nicht zu Wettbewerbsverzerrungen führen und durch klarere EU-Vorgaben ein „Flickenteppich“ von Höchstwertvorgaben vermieden wird. Die Verpflichtung für die Spediteure, beim Transport von Containern und Wechselbehältern dem Transportunternehmen eine Erklärung nicht nur über deren Gewicht, sondern auch über deren Höhe auszuhändigen, trägt zur Transparenz bei und erleichtert dem Transportunternehmen, seiner Verantwortung für die einzuhaltenden Höchstwerte gerecht zu werden.

## 1.2 Harmonisierung durch EU-weite Vorschriften

### 1.2.1 Effizienzsteigerungen und Förderung emissionsfreier Nfz

Mit der Erhöhung der zulässigen Länge von Fahrzeugtransportern lassen sich künftig EU-weit längere Fahrzeugtransporter nutzen, die neun Autos transportieren können, während bisher in Spanien, Portugal, Frankreich und Luxemburg aufgrund von nationalen Höchstlängen nur der Transport von acht Autos möglich war [SWD(2023) 445, S. 108]. Die EU-weite Festlegung der maximalen Längen des Front- oder Hecküberhangs eliminiert den Flickenteppich nationaler Vorschriften und erlaubt den Transportunternehmen die volle Ausschöpfung der Höchstmaße, weil nicht mehr der kleinste gemeinsame Nenner der nationalen Vorschriften die Beladung einschränkt. All das zusammen erhöht die Effizienz des Fahrzeugtransports auf der Straße und trägt zur Dekarbonisierung und Verkehrsentlastung bei, da insgesamt weniger Fahrten nötig sind, um dieselbe Menge an Gütern zu transportieren.

Die künftige Zulassung von fünf-achsigen Lkws mit 40 t zulässigem Gesamtgewicht sorgt – vor allem bei der Bauwirtschaft – für Effizienzsteigerungen und erhöhte Flexibilität.<sup>2</sup> Denn bisher waren nur vier-achsige Lkw mit maximal 32 t zugelassen. Die zusätzliche Achse, die das Gewicht besser verteilt, erlaubt so ein höheres Gewicht, ohne Straßen und Brücken stärker zu belasten, wobei dies zudem zu einer besseren Traktion auf Straßen und unbefestigten Wegen führt. Damit lassen sich auch Baustellen effizienter mit Material beliefern, denn ein einzelner Lkw ist wendiger und leichter manövrierbar als eine Fahrzeugkombination, die dasselbe Gewicht transportieren könnte.<sup>3</sup> Auch im normalen Straßengüterverkehr verbessert das höhere zulässige Gewicht bei Lkw die Effizienz. Ein weiterer Vorteil ist, dass bei Fahrten mit mehreren Zwischenstopps und Teilentladungen die einzelnen zulässigen Achslasten besser eingehalten werden können, während bei vier-achsigen Lkw leicht die zulässige Achslast überschritten wird, wenn ein Teil der Ladung entnommen wird und das verbleibende Gewicht zu stark auf den Vorderachsen lastet. Daher führen fünf-achsige Fahrzeuge zu weniger Verschleiß bei der Straßeninfrastruktur und erleichtern auch einen rechtssicheren Transport nach Teilentladung bezüglich der Einhaltung der zulässigen Achslasten. Schließlich braucht es im Gegensatz zum Führen eines Lastzugs nur einen Führerschein der Klasse C zum Führen eines einzelnen Lkw, sodass durch Nutzung von fünf-achsigen Lkws dem Fahrermangel entgegengewirkt werden kann.

Die vorgeschlagene Vorgabe zur erlaubten Überschreitung der Höchstlänge um die für den Anbau emissionsfreier Technologie erforderliche zusätzliche Länge sorgt dafür, dass die Ladefläche von emissionsfreien Nfz oder Fahrzeugkombinationen weder eingeschränkt noch verlängert wird. Dies führt bezüglich der Ladefläche zu gleichen Wettbewerbsbedingungen gegenüber konventionellen Nfz. Durch die Vorgaben sowohl für die Befahrbarkeit einer gegebenen Kreisringfläche als auch für die erlaubte Längenüberschreitung von höchstens 90 cm wird zudem sichergestellt, dass die zusätzliche Länge kein Hindernis für die Befahrung von Kreisverkehren oder beim Abbiegen bildet. Beim Gewicht verschafft der Kommissionsvorschlag den Nfz oder Fahrzeugkombinationen mit emissionsfreier Technologie zu Recht sogar einen Vorteil. Denn das erlaubte Mehrgewicht – von 2 t bei vier-achsigen bzw. 4 t bei fünf- oder sechs-achsigen Fahrzeugkombinationen – ist nicht an das tatsächliche Mehrgewicht durch den emissionsfreien Antrieb gebunden. Das erlaubt ein höheres Ladegewicht, falls der Antrieb das zulässige Mehrgewicht nicht vollständig ausschöpft. Hierdurch werden Anreize zur Anschaffung emissionsfreier Fahrzeuge gesetzt, ohne dass dafür staatliche Ausgaben in Form von Subventionen notwendig sind. Darüber hinaus wird der Vorteil durch die zu erwartende Gewichtsersparnis bei Batterien künftig ansteigen. Gleichzeitig ergeben sich daraus Anreize, durch verbesserte Aerodynamik den Energieverbrauch zu senken, sodass noch weniger Batteriekapazität benötigt wird und das eingesparte Gewicht wiederum das Ladegewicht erhöht. Das Mehrgewicht gilt auch im intermodalen Verkehr, sodass Vor- und Nachlauf von Nfz mit bis zu 48 t zulässigem Gesamtgewicht durchgeführt werden können.

Ein weiterer zu begrüßender Anreiz für emissionsfreie Nfz ist, dass das Führerhaus in gleichem Maße für den Einbau der emissionsfreien Technologie verlängert werden darf, wie es bei energieeffizienteren bzw. aerodynamisch oder sicherheitstechnisch verbesserten Führerhäusern bereits der Fall war.

### 1.2.2 Förderung des intermodalen Verkehrs

Um für Transportunternehmen und Behörden den bürokratischen Aufwand und die Kosten für den erforderlichen Nachweis über eine intermodale Beförderung möglichst einfach und unkompliziert zu gestalten,

---

<sup>2</sup> Wirtschaftskammer Österreich, Pressemitteilung vom 20. Juli 2023, [WKÖ-Fachverband Güterbeförderung begrüßt Vorschlag der EU-Kommission zu Abmessungen und Gewichte](#).

<sup>3</sup> Ebd.

ist die vorgeschlagene elektronische Abwicklung über eine eFTI-Plattform sinnvoll. Denn ab August 2024 müssen Behörden die gesetzlich vorgeschriebenen Informationen bei der Güterbeförderung in elektronischer Form akzeptieren, wenn Unternehmen diese im dafür vorgesehenen Format über eine eFTI-Plattform zur Verfügung stellen. Das wird der Branche einen Schub zur Verwendung des elektronischen Frachtbriefes geben. Die damit erzielten Effizienzgewinne werden dann durch die eingesparten Nachweise des intermodalen Verkehrs in Papierform noch ergänzt und die Verwaltungskosten gesenkt.

Die Erhöhung der maximal zulässigen Höhe auf 4,30 m bei Beförderung von Großvolumencontainern im intermodalen Verkehr könnte vor allem den Transport von Seefracht ins Hinterland von Seehäfen („Hinterlandverkehr“) erleichtern, da Großvolumencontainer hauptsächlich im Seeverkehr genutzt werden. Dies bringt Spediteuren eine Kostenerleichterung, da bisher noch rund 20% der Transporte nicht mit speziellen tiefergelegten Anhängern („Schwanenhals-Anhänger“) transportiert werden und dafür eine kostenpflichtige Sondergenehmigung erforderlich ist<sup>4</sup>. Folglich können künftig die Kosten für Sondergenehmigungen oder die Mehrkosten für die Anschaffung der Schwanenhals-Anhänger vermieden werden, wenn der Transport intermodal durchgeführt wird. Ob dadurch allerdings tatsächlich „das Wachstum des multimodalen Verkehrssystems“ gefördert wird, ist unklar. Denn es ist für spezialisierte Speditionen einfacher, Großcontainer ausschließlich per Lkw mit Schwanenhals-Anhängern zu transportieren, als einen Bahntransport zu organisieren, für den die dafür in vielen Ländern benötigten tieferen Bahn-Tragwagen nur in geringer Zahl verfügbar sind, selbst wenn sie für den Vor- oder Nachlauf einen gewöhnlichen Anhänger unter Ausnutzung der erhöhten Gesamthöhe nutzen könnten.

Zudem scheitern Bahntransporte von Lkw mit normalem Anhänger und Ladung im begleiteten Bahnverkehr („rollende Landstraße“) oder nur von normalem Anhänger und Ladung unter Nutzung von horizontalen Umschlagstechniken auf vielen Strecken an der zu großen Gesamthöhe, die das Durchfahren von Tunneln unmöglich macht. Zwar gibt die Kommission eine quantitative Prognose zur Erhöhung des intermodalen Verkehrs aufgrund dieser Maßnahme um mehr als 11 Mrd. tkm [Tabelle 24 der Folgenabschätzung<sup>5</sup>]. Die Quelle, die dies empirisch stützt, ist allerdings – wie auch der Wissenschaftliche Dienst des Europäischen Parlaments vermerkt<sup>6</sup> – nicht verlinkt und online nicht auffindbar, sodass nicht nachvollziehbar ist, durch welche Annahmen das Modell zu solchen Ergebnissen kommt.

Die Möglichkeit für Verkehrsunternehmen, zum Transport von Großcontainern die zulässige Nfz-Länge um 15 cm ohne Sondergenehmigungen in jedem einzelnen Mitgliedstaat zu überschreiten, reduziert den Verwaltungsaufwand für sie und damit insgesamt die Kosten für den Gütertransport. Dabei ist es auch sinnvoll, dafür nicht nur die aufgrund eines verlängerten Führerhauses, sondern auch die aufgrund des Einbaus von emissionsfreien Antrieben gewährten Höchstwertausnahmen als Ausgangsmaß für die Überschreitung der zulässigen Länge um 15 cm zu nehmen. Allerdings sollte die Regelung auch für multimodale Transporte gelten, deren Straßenverkehrskomponenten mehr als 150 km umfassen und somit keine intermodalen Transporte im Sinne dieser Richtlinie darstellen. Die Entscheidung über die Wahl des Verkehrsträgers sollte nicht von der Politik, sondern von den Marktteilnehmern selbst getroffen und damit dem Wettbewerbsprozess überlassen bleiben. Zumal hier – im Gegensatz zum „kombinierten Verkehr“ – keine weiteren speziellen Förderungen mit der Durchführung eines intermodalen Beförderungsvorgangs verknüpft sind. Denn nur die Marktteilnehmer verfügen über Informationen darüber, welche Verkehrsträger in welcher Kombination jeweils die effizienteste Transportlösung bieten. Die Vorgabe, den Großcontainertransport nach maximal 150 km von der Straße auf alternative Verkehrsträger zu verlagern, ist daher nicht sachgerecht.

### 1.3 Mitgliedstaatliche Höchstwertausnahmen

#### 1.3.1 Innerstaatliche Güterbeförderung

Die bis 2034 mögliche Nutzung von fünf- oder sechs-achsigen Fahrzeugkombinationen mit zulässigem Höchstgewicht bis zu 44 t im grenzüberschreitenden Verkehr, wenn ein Mitgliedstaat höhere Gewichte zulässt [Art. 4 Abs. 2 lit. a], erhöht einerseits die Effizienz des grenzüberschreitenden Straßengüterverkehrs. Denn mit dem höheren Gewicht können mehr Güter pro Fahrt transportiert werden. Damit werden auch CO<sub>2</sub>-Emissionen eingespart. Andererseits ist es dem viel effizienteren und geringere externe Kosten verursachenden kombinierten Verkehr abträglich, wenn dadurch der bisherige Gewichtsvorteil beim Vor- und Nachlauf auf der

<sup>4</sup> SWD(2023) 445, S. 103.

<sup>5</sup> Ebd.

<sup>6</sup> EPRS (2023), Briefing: [Maximum authorised weights and dimensions for certain road vehicles](#), S. 7.

Straße von bis zu 4 t vollständig wegfällt.<sup>7</sup> Auch die Angleichung des zulässigen Höchstgewicht des grenzüberschreitenden Verkehrs an die nationale Höchstwertausnahme beim intermodalen Verkehr wird da wohl eher wenig entgegengesetzt, da vermutlich die wenigsten Mitgliedstaaten die für den kombinierten Verkehr gültigen Höchstwerte auf über 44 t anheben werden. Daher ist es wichtig, dass der kombinierte Verkehr künftig in anderer Weise gegenüber dem Straßengüterverkehr gefördert wird.

### 1.3.2 Europäische Modulare Systeme (EMS)

Europäische Modulare Systeme (EMS), die die höchstzulässigen Längen überschreiten und die höchstzulässigen Gewichte überschreiten dürfen, können aufgrund ihrer höheren Transportkapazität Beförderungsvorgänge einsparen und somit zu Kosteneinsparungen, zur Entschärfung des Fahrermangels und zur Dekarbonisierung des Straßengüterverkehrs beitragen. Um den EU-Binnenmarkt für den Straßengüterverkehr zu stärken, ist es richtig, den Flickenteppich nationaler Vorgaben für EMS zu überwinden, der dadurch entstand, dass grenzüberschreitender Verkehr mit EMS nur durch bilaterale Abkommen zwischen Mitgliedstaaten möglich war. Dadurch, dass jeder Mitgliedstaat, der EMS in seinem Hoheitsgebiet für den innerstaatlichen Verkehr zulässt, nun auch EMS im grenzüberschreitenden Verkehr zulassen muss, die seine Höchstwerte für Abmessungen und Gewichte nicht überschreiten, können Transportunternehmen nun bei Beförderungsvorgängen beliebig viele Grenzen zwischen Mitgliedstaaten überqueren, die EMS zugelassen haben. Gleichzeitig wird dabei sichergestellt, dass die in den betreffenden Mitgliedstaaten für EMS geltenden gemeinsamen niedrigsten Höchstwerte für Gewichte und Abmessungen eingehalten werden. Dies gibt dem Transportsektor Flexibilität bei gleichzeitiger Einhaltung der Höchstwerte der einzelnen Mitgliedstaaten.

Es ist im „Interesse von Betriebssicherheit, Transparenz und Rechtsklarheit“ [Erwägungsgrund 9], dass für die Zulassung von EMS im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr besondere Bedingungen erfüllt werden müssen. Dabei sind für einen reibungslosen grenzüberschreitenden Verkehr im Binnenmarkt die Bereitstellung klarer Angaben zu den Höchstwerten bei Gewichten und Abmessungen von EMS und den Teilen des für EMS zu-gelassenen Straßennetzes ebenso bedeutsam wie die Anbindung dieses Teilnetzes an die entsprechenden Teilnetze der Nachbarstaaten. Zudem kommt der Überwachung der Auswirkungen der EMS-Nutzung eine entscheidende Rolle zu, um negative Effekte auf die Straßenverkehrssicherheit, die Straßeninfrastruktur sowie das Zusammenwirken und den Wettbewerb der Verkehrsträger zu vermeiden. Allerdings wird aus dem Kommissionsvorschlag nicht deutlich, wie im Falle dieser negativen Effekte gegengesteuert werden soll. Dies sollte noch im Laufe des legislativen Prozesses spezifiziert werden. Dazu gehört auch – vorbeugend – eine tragfähige Strategie, die der Kannibalisierung des intermodalen und des kombinierten Verkehrs wirksam entgegenwirken kann.

### 1.3.3 Unteilbare Ladungen

Die Möglichkeit, für den Transport unteilbarer Ladungen auch Sondergenehmigungen für ein höheres Gewicht zu erhalten, stellt eine wichtige Verbesserung dar. Denn ein höheres Gewicht kann im Rahmen eines Genehmigungsverfahrens problemlos zugelassen werden, wenn die Beförderungsrouten es aus straßenbaulichen Gründen zulässt. Das erhöht die Flexibilität des Güterverkehrs von unteilbaren Ladungen. Wichtig dabei sind auch die Anforderungen der Verhältnismäßigkeit an die Beantragung und Ausstellung von Sondergenehmigungen, sowie dass die zugehörigen Verfahren „reibungslos, effizient und diskriminierungsfrei“ und ohne unnötige Verzögerungen sind. Das spart Kosten und Zeit und schafft gleiche Wettbewerbsbedingungen.

## 1.4 Versuche mit innovativen Nfz und Fahrzeugkombinationen

Dass die für die einzelnen Mitgliedstaaten in ihrem Hoheitsgebiet erlaubten Versuche mit Nfz oder Fahrzeugkombinationen, die auf neuen Technologien oder neuen Konzepten beruhen („innovative Nfz und Fahrzeugkombinationen“), nun auch auf bestimmte grenzüberschreitende Beförderungen ausgeweitet werden können, ist zur Evaluierung der Auswirkungen dieser Innovationen auf den grenzüberschreitenden Verkehr förderlich. Damit können wichtige Erfahrungen gesammelt werden für die Weiterentwicklung der EU-Regeln zu Maßen und Gewichten und Wettbewerbsfragen im grenzüberschreitenden Verkehr. Dazu sind auch das einzurichtende Überwachungssystem und die vorgegebenen Kriterien zur Bewertung der Versuche sinnvoll. Denn die Überwachung der Auswirkungen auf Straßenverkehrssicherheit, Straßeninfrastruktur sowie das Zusammenwirken und den Wettbewerb der Verkehrsträger ist entscheidend für die Bewertung von Innovationen, bei denen die Nfz und Fahrzeugkombinationen die zulässigen Höchstwerte überschreiten.

---

<sup>7</sup> Anhang I Nr. 2.2.2 lit. c) und d).

## 1.5 Höchstwertausnahmen bei Krisen

Angesichts der Erfahrungen der Systemrelevanz des Güterverkehrs für die Versorgung der Bevölkerung während der Covid-19-Krise [S. 1] ist es sinnvoll, für künftige Krisen vorzusorgen und Regeln für Höchstwertausnahmen im Krisenfall aufzustellen. Dabei sind besonders die Befristung und die Koordination zwischen Mitgliedstaaten wichtig. Denn Ausnahmen sollten nur so lange gelten, als sie tatsächlich nötig sind, und grenzüberschreitende Verkehre sollten einheitlich geregelt werden. Diese Anforderungen erfüllt der Kommissionsvorschlag.

## 1.6 Durchsetzung: Gewichtskontrollen und Intelligente Zugangsregelungen

### 1.6.1 Gewichtskontrollen

Gewichtskontrollen von fahrenden Nfz können die Verwaltungskosten der Kontrollbehörden und Unternehmen verringern, da die Fahrzeuge für Straßenkontrollen nicht mehr angehalten werden müssen. Dabei ist es sinnvoll, dass ein Mitgliedstaat, der sich auf straßengebundene Systeme zur Unterstützung der Gewichtskontrolle stützt, diese auf seinem gesamten TEN-V-Netz einführt, damit von Seiten der Transportunternehmen, die in seinem Hoheitsgebiet Beförderungen durchführen, keine bordeigene Gewichtssysteme aus Gründen der Gewichtskontrolle eingebaut werden müssen. Es muss aber bei diesen straßengebundenen Systemen 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.

Um eine zur Durchsetzung der Richtlinie ausreichende Anzahl von Gewichtskontrollen sicherzustellen, ist eine Mindestanzahl pro insgesamt vom Straßengüterverkehr zurückgelegter Strecke ein geeignetes Mittel. Denn damit werden die einzelnen Mitgliedstaaten gemäß ihrem jeweiligen Verkehrsaufkommen zu Gewichtskontrollen angehalten. Dies ermöglicht eine gleichmäßige Kontrolldichte im gesamten Binnenmarkt. 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. Durch diese EU-einheitliche Regelung 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. Die genaue Höhe dieser Mindestanzahl an Kontrollen lässt sich aber nicht aus theoretischen Erwägungen ableiten und wird daher wohl im weiteren Verlauf des Gesetzgebungsverfahrens ein Gegenstand der Diskussionen werden.

### 1.6.2 Intelligenter Zugang zu Straßenabschnitten

Gemeinsame Mindestbedingungen für die freiwillige Einführung von intelligenten Zugangsregelungen (IAP) durch die Mitgliedstaaten eröffnen diesen die Möglichkeit, den Zugang von Nfz oder Fahrzeugkombinationen zu bestimmten Straßen oder Gebieten zu Zwecken der Überwachung, der Verkehrssicherheit oder der Vermeidung von Infrastrukturschäden oder Staus telematisch zu kontrollieren, ohne den Binnenmarkt dadurch übermäßig zu behindern. Dazu dient die Vorgabe, dass diese IAP im Einklang mit den EU-Regeln zu intelligenten Verkehrssystemen im Straßenverkehr sein müssen und Daten zu den jeweils maßgeblichen Maßen und Gewichten in digitaler maschinenlesbarer Form zentral zur Verfügung stehen müssen. Denn durch diese Harmonisierung können sich standardisierte interoperable Kommunikationssysteme zwischen Nfz und der Straßeninfrastruktur entwickeln, die grundsätzlich allen Transportunternehmen in der EU zur Verfügung stehen. Dabei ist es sinnvoll, die betreffenden Mitgliedstaaten dazu zu verpflichten, dass ihre IAP nicht zu diskriminierenden oder unverhältnismäßigen Beschränkungen des freien Waren- und Dienstleistungsverkehrs führen. Das muss dann aber auch entsprechend von der Kommission durchgesetzt werden.

## D. Juristische Bewertung

### 1.1 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].

### 1.2 Subsidiarität

Unproblematisch. Aufgrund des stark grenzüberschreitenden Charakters des Verkehrssystems darf die EU handeln [Art. 5 Abs. 3 EUV].

## E. Fazit

Der Vorschlag der Kommission, die EU-Vorgaben für die maximal zulässigen Abmessungen und Gewichte von schweren Nutzfahrzeugen (Nfz) zu aktualisieren und EU-weit zu harmonisieren, ist grundsätzlich sachgerecht, um potenzielle Wettbewerbsverzerrungen im EU-Binnenmarkt zu vermeiden und Anreize für Effizienzsteigerungen und zur Dekarbonisierung des Verkehrssektors zu setzen. So sorgt die Zulassung höherer Höchstwerte zugunsten emissionsfreier Nfz, deren Antriebstechnologien wie Batterien oder Wasserstoffspeicher derzeit noch mehr Platz benötigen und schwerer sind als die konventioneller Nfz, für gleiche Wettbewerbsbedingungen bei der Ladefläche und erlaubt bei einem niedrigeren Mehrgewicht des emissionsfreien Antriebs ein höheres Ladegewicht. Das reizt die Anschaffung von emissionsfreien Nfz an.

Fünf-achsige Lkws ermöglichen durch die zusätzliche Achse und das höhere Maximalgewicht von 40 t eine höhere Transportmenge pro Fahrt, ohne zu einer stärkeren Belastung von Straßen und Brücken zu führen. Ein einzelner Lkw ist dabei v.a. im Baustellenverkehr wendiger als ein Lastzug, der dieselbe Menge transportiert. Die Zulassung von Fahrzeugkombinationen mit einem Maximalgewicht von 44 t und von Europäischen Modularen Systemen (EMS) im grenzüberschreitenden Verkehr zwischen Mitgliedstaaten, die solche höheren Nfz-Gewichte bzw. EMS national zulassen, stärkt die Effizienz und den Wettbewerb im Straßengüterverkehr und trägt zu dessen Dekarbonisierung bei.

Da der Transport von Waren per Bahn oder Schiff meist energetisch effizienter gegenüber der Straße ist und mit weniger Belastungen für Mensch und Umwelt („externe Kosten“) – etwa durch Schadstoffe, Lärm, Staus, Flächenverbrauch und Unfälle – einhergeht, ist auch das Ziel sinnvoll, durch die Revision der Richtlinie den intermodalen Güterverkehr des Straßengüterverkehrs mit Bahn, Binnenschifffahrt und Seeverkehr weiter zu unterstützen. Ob dazu allerdings die auf 4,3m erhöhte Maximalhöhe von Nfz bei Beförderung von Großvolumencontainern im intermodalen Verkehr tatsächlich beiträgt, ist allein schon deshalb zweifelhaft, da für den Transport der Container spezielle Bahnwaggons benötigt werden, die häufig nicht zur Verfügung stehen, und die zusätzliche Höhe den Transport von mit Containern beladenen Nfz per Bahn verhindert. Zudem droht durch die Effizienzsteigerungen im Straßengüterverkehr, die durch die erhöhten Abmessungen und Gewichte und die verstärkte Nutzung von EMS angestoßen werden, der umweltfreundlichere und daher gesetzlich geförderte „kombinierte Verkehr“ – d.h. die Beförderung eines Gutes sowohl per Nfz als auch per Bahn oder Schiff, bei dem die Länge des Vor- oder Nachlaufs auf der Straße möglichst kurz ist – kannibalisiert zu werden, wenn die neuen Wettbewerbsnachteile nicht ausreichend anderweitig kompensiert werden. Daher sollte die vorgeschlagene Änderung der Richtlinie über Abmessungen und Gewichte von Nfz [COM(2023) 445] eng mit der ebenfalls vorgeschlagenen Änderung der Richtlinie über den kombinierten Verkehr [COM(2023) 702] abgestimmt werden.