

AUFFORDERUNG ZUR STELLUNGNAHME ZU EINER PARALLEL DURCHFÜHRTEN BEWERTUNG UND FOLGENABSCHÄTZUNG

Mit diesem Dokument sollen Öffentlichkeit und Interessenträger über die Arbeit der Kommission informiert werden und so die Möglichkeit erhalten, Rückmeldung zur geplanten Initiative zu geben und sich wirksam an Konsultationen zu beteiligen.

BEZEICHNUNG DER INITIATIVE	Nutzfahrzeuge – Gewichte und Abmessungen (Bewertung)
FEDERFÜHRENDE GD (ZUSTÄNDIGES REFERAT)	GD MOVE, Referat C1
VORAUSSICHTLICHE ART DER INITIATIVE	Legislativ
VORAUSSICHTLICHER ZEITPLAN	1. Quartal 2023
WEITERE ANGABEN	https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/road/weights-and-dimensions_en

A. Politischer Kontext, Problemstellung und Subsidiaritätsprüfung

Politischer Kontext

Das Verkehrswesen ist ein zentrales Element des Binnenmarkts, da Verkehrsdienstleistungen zur Sicherstellung der Waren- und Personenverkehrsfreiheit beitragen.

Auch die COVID-19-Pandemie hat gezeigt, dass ein reibungsloses Funktionieren des Binnenmarkts für die EU von entscheidender Bedeutung ist. Das Ziel der EU-Vorschriften in diesem Zusammenhang ist es, für faire Wettbewerbsbedingungen im Verkehrssektor zu sorgen und Hindernisse für den Verkehr zwischen den Mitgliedstaaten zu beseitigen.

Eine der wichtigsten politischen Prioritäten der Kommission besteht darin, bis 2050 Klimaneutralität in Europa zu erreichen ([Europäischer Grüner Deal](#)).

Ein Viertel der Treibhausgasemissionen in der EU entfällt auf den Verkehrssektor. Der Straßenverkehr verursacht rund 72 % der verkehrsbedingten Emissionen, wobei 26 % von schweren Nutzfahrzeugen, wie z. B. Lastkraftwagen, stammen.

Zur Verringerung der Treibhausgasemissionen gemäß der [Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität](#) wird das künftige Handeln der Kommission auf drei Aktionsbereiche ausgerichtet sein:

1. Verbesserung der **Nachhaltigkeit** aller Verkehrsträger,
2. Bereitstellung **nachhaltiger Alternativen** in einem multimodalen Verkehrssystem,
3. Schaffung der richtigen **Anreize**, um den Wandel zu beschleunigen.

Die derzeitigen Rechtsvorschriften über die Gewichte und Abmessungen von Nutzfahrzeugen sollten auf das Bestreben der Kommission, das Potenzial des Binnenmarkts voll auszuschöpfen und gleichzeitig verkehrsbedingte Treibhausgasemissionen erheblich zu verringern, ausgerichtet sein.

Die Überarbeitung der [Richtlinie 96/53/EG des Rates](#) über die höchstzulässigen Gewichte und Abmessungen schwerer Nutzfahrzeuge (im Folgenden „Richtlinie über Gewichte und Abmessungen“) ist Teil der Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität und ihres Aktionsplans.

Bewertung

Die Richtlinie enthält Normen für die höchstzulässigen Gewichte und Abmessungen von schweren Nutzfahrzeugen, die im nationalen und internationalen Verkehr eingesetzt werden, um einen freien Warenverkehr zu ermöglichen. Durch die Richtlinie werden Hindernisse für den Verkehr zwischen den Mitgliedstaaten beseitigt, die Wettbewerbsbedingungen verbessert, die Infrastruktur geschützt und die Straßenverkehrssicherheit gewährleistet.

Die Richtlinie wurde im Jahr 2015 geändert ([Richtlinie \(EU\) 2015/719](#)), um den Straßenverkehr energieeffizient zu machen, die Treibhausgasemissionen zu verringern sowie die Straßenverkehrssicherheit und die

Arbeitsbedingungen für Fahrer zu verbessern. Ein weiteres Ziel der Richtlinie bestand darin, die Durchsetzung der Vorschriften im Hinblick auf den internen Wettbewerb und die Straßeninfrastruktur zu verbessern.

Die Richtlinie wurde erneut durch die [Verordnung \(EU\) 2019/1242](#) geändert, mit der Maßnahmen zur Förderung der Markteinführung emissionsfreier schwerer Nutzfahrzeuge eingeführt wurden. Diese sind in der Regel schwerer als konventionelle schwere Nutzfahrzeuge, vor allem aufgrund des Gewichts der Batterie.

Die Bewertung erstreckt sich auf den Anwendungszeitraum der Richtlinie und ihre späteren Änderungen (17. September 1997 bis 31. Dezember 2021). Der Schwerpunkt der Bewertung wird auf den Problemen liegen, die bei der Umsetzung der Richtlinie aufgetreten sind. Es wird geprüft, ob die derzeit geltenden Vorschriften für die Gewährleistung des freien Warenverkehrs, die Verringerung der Treibhausgasemissionen und die Minimierung der Risiken für die Straßenverkehrssicherheit ausreichen.

Die aktuell geltenden Vorschriften werden hinsichtlich ihrer Wirksamkeit, ihrer Effizienz, ihrer Relevanz, ihrer Kohärenz und ihres EU-Mehrwerts bewertet. Was die Effizienz anbelangt, werden die Vorschriften in Bezug auf Kosten und Nutzen, einschließlich Auswirkungen auf Unternehmen, sowie hinsichtlich einer unnötigen Belastung und Komplexität geprüft. Es wird auch bewertet, inwieweit die Richtlinie mit anderen EU-Rechtsakten und EU-Fonds, die sich auf die Normen für den intermodalen/kombinierten Verkehr und die Infrastruktur sowie insbesondere das transeuropäische Verkehrsnetz (TEN-V) beziehen, in Einklang steht.

Gegenstand der Initiative

Unabhängig von den Ergebnissen der Bewertung und den zusätzlichen Problemen, die sie zutage bringen könnte, sollten bei der Überarbeitung der Richtlinie über Gewichte und Abmessungen die nachstehenden Probleme angegangen werden.

1. Fragmentierung des Marktes für die Nutzung von Fahrzeugen mit Übergröße und Übergewicht aufgrund:

- des Flickwerks nationaler und bilateraler/multilateraler Vorschriften über höchstzulässige Gewichte und Abmessungen (diese wurden angenommen, um den Straßenverkehr effizienter zu gestalten),
- nebeneinander bestehender unterschiedlicher Anforderungen und Genehmigungssysteme.

Die derzeit geltenden EU-Rechtsvorschriften verhindern, dass das Potenzial längerer Kombinationen von Standardfahrzeugen (das „europäische modulare System“) im Interesse der Ökologisierung des Sektors vollständig genutzt werden kann. Auch andere Marktbereiche sind von dieser Fragmentierung betroffen, wie etwa der intermodale Verkehr (Verkehr, bei dem mehrere Verkehrsträger für dieselbe Ladung genutzt werden) und Trägerfahrzeuge (deren Besonderheiten nicht berücksichtigt werden), was zu zusätzlichen Effizienzverlusten führt.

2. Unzureichende Einführung von mit alternativen Kraftstoffen betriebenen und emissionsfreien Fahrzeugen sowie aerodynamischen Luftleiteinrichtungen und Führerhäusern

Dies führt zu einer unzureichenden Energieeinsparung und CO₂-Reduktion im Straßenverkehrssektor. Die Fragmentierung des Marktes für schwerere und größere (Güter-)Transportfahrzeuge bewirkt ebenfalls Ineffizienzen.

Die derzeit geltende Richtlinie bietet nicht genügend Anreize, um die Einführung von mit alternativen Kraftstoffen betriebenen und emissionsfreien schweren Nutzfahrzeugen, insbesondere für den Fernverkehr, wo die mangelnde technologische Reife die Kosten der verfügbaren Lösungen erhöht, deutlich zu steigern.

In mehreren Industriezweigen herrscht die Auffassung, dass das derzeit zulässige Mehrgewicht (einschließlich Achslast) und/oder die derzeit zulässigen Abmessungen für emissionsfreie Technologien nicht ausreichen. Zudem ist festzustellen, dass die Vorschriften für Luftleiteinrichtungen und Führerhäuser zwar erst vor Kurzem verabschiedet wurden, die Industrie jedoch kein großes Interesse an den aerodynamischen Einrichtungen zeigt und sehr zurückhaltend gegenüber den neuen Führerhäusern eingestellt ist, sowohl was das Angebot als auch die Nachfrage betrifft.

3. Unwirksame und inkohärente Durchsetzung der Vorschriften über den grenzüberschreitenden Verkehr für schwere Nutzfahrzeuge aufgrund:

- des Flickwerks unterschiedlicher nationaler und internationaler Vorschriften,
- mangelnder Rechtssicherheit (was ist erlaubt/was ist nicht erlaubt),
- diskriminierender Kontrollverfahren.

Darüber hinaus muss die Richtlinie dazu beitragen, die im [Europäischen Klimagesetz](#) verankerten Klimaschutzziele des europäischen Grünen Deals zu erreichen und gleichzeitig das derzeitige Niveau der Straßenverkehrssicherheit zu wahren. Die EU sollte bis 2050 klimaneutral werden und bis 2030 die Treibhausgasemissionen um mindestens

<p>55 % gegenüber dem Stand von 1990 senken.</p> <p>Angesichts der prognostizierten Zunahme der Nachfrage im Straßengüterverkehr um 50 % bis 2050 sowie seiner zunehmenden grenzüberschreitenden Dimension und des steigenden Kraftstoffbedarfs in diesem Zusammenhang sind Vorschriften erforderlich, die den Übergang zu einem emissionsfreien Verkehr begünstigen.</p> <p>Diese Vorschriften werden eine Erhöhung der Energieeffizienz und eine drastische Verringerung der Umweltauswirkungen des Straßenverkehrs bewirken. Die zuvor genannten Probleme werden sich im Laufe der Zeit wahrscheinlich verschlechtern, was die Verwirklichung der Ziele für den Abbau von Treibhausgasen bis 2030 und 2050 erschwert.</p>
<p>Grundlage für das Tätigwerden der EU (Rechtsgrundlage und Subsidiaritätsprüfung)</p>
<p>Rechtsgrundlage</p> <p>Die Vertiefung des Binnenmarkts und die Verbesserung der Effizienz und der Umweltleistung des Straßenverkehrs sind wesentliche Ziele der gemeinsamen EU-Verkehrspolitik.</p> <p>Die Rechtsgrundlage des Vorschlags zur Änderung der Richtlinie über Gewichte und Abmessungen wird Artikel 91 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union sein. Der Vorschlag wird im Einklang mit den Grundsätzen der Subsidiarität und der Verhältnismäßigkeit stehen.</p>
<p>Notwendigkeit eines Tätigwerdens der Union</p> <p>Es sind EU-Rechtsvorschriften erforderlich, um die Vorschriften für den Straßenverkehr zwischen den Mitgliedstaaten anzugleichen. Ohne ein Tätigwerden der EU wird jedes Land wahrscheinlich weiter die ihm zur Verfügung stehenden Möglichkeiten nutzen, wie z. B. Ausnahmen von den EU-Rechtsvorschriften und Modellversuchen.</p> <p>Diese ermöglichen es ihnen, die Beschränkungen, die durch die derzeit geltenden Vorschriften auferlegt werden, aus wirtschaftlichen oder ökologischen Gründen zu lockern. Im Rahmen der Folgenabschätzung wird geprüft, inwieweit die Initiative dem Grundsatz der Subsidiarität entspricht.</p>
<p>B. Ziele und Optionen</p>
<p>Mit dieser Initiative soll bewertet werden, ob die derzeit geltenden Vorschriften über Gewichte und Abmessungen von schweren Nutzfahrzeugen angemessen und wirksam sind, um:</p> <ul style="list-style-type: none"> • ein reibungsloses Funktionieren des Binnenmarkts sicherzustellen, • die Umweltleistung des Verkehrsbetriebs zu verbessern, • Straßenverkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer zu gewährleisten. <p>Auf der Grundlage des Ergebnisses der Bewertung werden im Rahmen der Initiative dann die Optionen zur Behebung des festgestellten Regulierungs- und Marktversagens geprüft. Die wichtigsten Ziele der Überarbeitung der geltenden Vorschriften sollten darin bestehen, einen Beitrag zu Folgendem zu leisten:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Ökologisierung des Straßenverkehrs, indem die Einführung emissionsfreier schwerer Nutzfahrzeuge beschleunigt wird und innovative Systeme und Technologien, die die Energieeffizienz verbessern, zur Anwendung gebracht werden. Dies wird auch die Flexibilität beim Einsatz verschiedener Güterverkehrsträger fördern, um die Nutzung nachhaltigerer Verkehrsträger zu erhöhen. 2. Gewährleistung des freien Warenverkehrs und fairer Wettbewerbsbedingungen im Binnenmarkt für den Straßenverkehr, indem Regulierungs- und Markthemmnisse beseitigt werden, die derzeit zu Effizienzverlusten, Wettbewerbsverzerrungen und der Gefahr diskriminierender Durchsetzungspraktiken führen können. 3. Verbesserung der Einhaltung der Vorschriften für den grenzüberschreitenden Verkehr durch Präzisierung und Vereinfachung der Vorschriften sowie durch Nutzung von Digitalisierungs- und Kommunikationstechnologien. 4. Gewährleistung und – soweit möglich – Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit, insbesondere beim Einsatz schwerer Nutzfahrzeuge im Straßenverkehr. Bei den Maßnahmen zur Steigerung der wirtschaftlichen Effizienz und der Umweltleistung schwerer Nutzfahrzeuge sollten die Ziele der EU-Verkehrspolitik für die Straßenverkehrssicherheit in vollem Umfang berücksichtigt werden. <p>Die im Rahmen der Bewertung und Folgenabschätzung gesammelten Erkenntnisse werden benötigt, um die Ziele in konkrete politische Optionen umzusetzen. Diese werden wiederum auf der Grundlage der folgenden nicht</p>

erschöpfenden Liste möglicher politischer Maßnahmen ausgearbeitet:

- a) Anpassung der technischen Normen an die Anforderungen emissionsfreier schwerer Nutzfahrzeuge
- b) Schaffung von mehr Anreizen, um die Nutzung emissionsfreier schwerer Nutzfahrzeuge zu steigern (z. B. Genehmigung einer höheren Ladekapazität)
- c) Anpassung der technischen Normen an die Anforderungen neuer aerodynamischer und energiesparender Technologien
- d) Schaffung von mehr Anreizen zur Ankurbelung der Einführung neuer aerodynamischer und energiesparender Technologien (z. B. Elektroanhänger)
- e) Anpassung der technischen Normen an die Anforderungen des intermodalen Verkehrs
- f) Ergreifung zusätzlicher Maßnahmen zur Förderung des intermodalen Verkehrs (z. B. Genehmigung einer höheren Ladekapazität)
- g) klarere Formulierung der Vorschriften für den grenzüberschreitenden Verkehr schwererer und größerer Fahrzeuge (Eine Anerkennung dieser gängigen Praxis würde Rechtssicherheit schaffen.)
- h) automatische Genehmigung des grenzüberschreitenden Verkehrs schwererer/längerer Fahrzeuge zwischen allen angrenzenden Mitgliedstaaten, die diese erlauben
- i) Anpassung der höchstzulässigen Gewichte und Abmessungen an die derzeit am häufigsten zulässigen Grenzwerte:
 - Mehrgewicht von bis zu 44 Tonnen, wie bereits in 13 Mitgliedstaaten zugelassen
 - Europäische Modulare Systeme mit einer Länge von bis zu 25,25 Metern mit/ohne Mehrgewicht im grenzüberschreitenden Verkehr, wie in 10 bzw. 9 Mitgliedstaaten zugelassen
 - belastete Länge von 20,75 Metern für Fahrzeugträger
- j) weitere Straffung der EU-Vorschriften zur vollen Ausschöpfung des Potenzials vorhandener und neuer technologischer Lösungen, insbesondere der Europäischen Modularen Systeme (Dies würde für emissionsfreie Fahrzeuge oder Fahrzeuge, die in Kombination mit anderen Verkehrsträgern eingesetzt werden, ein Mehrgewicht von bis zu 60 Tonnen und eine Überlänge von 25,25 Metern im grenzüberschreitenden Verkehr ermöglichen.)
- k) Festlegung von Sicherheitsanforderungen für den grenzüberschreitenden Verkehr von Fahrzeugen mit Übergröße und mit Übergewicht
- l) Nutzung moderner Informations- und Kommunikationstechnologien zur Sicherstellung der Einhaltung nationaler Genehmigungen und Straßenzugangsbeschränkungen
- m) Überarbeitung der [European Best Practice Guidelines for Abnormal Road Transports \(Europäischen Leitlinien für bewährte Verfahren für Sondertransporte auf der Straße\)](#)

C. Voraussichtliche Auswirkungen

Die Initiative könnte dazu beitragen, die Einführung emissionsfreier Technologien für den Fernverkehr zu beschleunigen und so die Treibhausgasemissionen des Straßenverkehrs zu verringern. Den vorläufigen Ergebnissen der im Jahr 2020 durchgeführten Unterstützungsstudie zufolge könnte die Angleichung der Vorschriften über die höchstzulässigen Gewichte und Abmessungen dazu beitragen, den Straßenverkehrsbetrieb zu optimieren, indem weniger Fahrzeuge für den Transport der gleichen Frachtmenge eingesetzt werden. Der mit dieser Optimierung verbundene potenzielle Umweltnutzen pro transportierter Tonne könnte durch eine verbesserte Aerodynamik und andere technologische Innovationen zur möglichen Reduzierung des Energieverbrauchs gesteigert werden.

Die Notwendigkeit zusätzlicher Instandhaltungsmaßnahmen, Inspektionen und neuer/verbesselter Infrastrukturen wie Brücken und Tunnel könnte die Infrastrukturkosten erhöhen. Die erwartete höhere Energie- und Betriebseffizienz des Straßenverkehrs könnte unerwünschte Auswirkungen auf andere Verkehrsträger haben. Eine größere Zahl von Möglichkeiten für die intermodale, technische und operative Kompatibilität könnte jedoch zu einer verbesserten Zusammenarbeit der Verkehrsträger beitragen und einige Frachtgüter auf andere Verkehrsträger als die Straße verlagern, insbesondere im Fernverkehrsbetrieb.

Die mögliche Einführung des Europäischen Modularen Systems könnte unterschiedliche Auswirkungen auf die Sicherheit und Überlastung des Straßenverkehrs haben, und diese sollten sorgfältig geprüft werden.

Die Initiative sollte Dienstleistungsfreiheit auf dem Gebiet des Verkehrs, diskriminierungsfreien Zugang zum Markt und Warenverkehrsfreiheit gewährleisten. Der Verwaltungsaufwand sollte auch für Nutzer und Anbieter von

Verkehrsdienstleistungen (Beauftragung grenzüberschreitender Beförderungen) und für die nationalen Behörden (Überprüfung der Einhaltung der geltenden Vorschriften) verringert werden.

D. Instrumente für eine bessere Rechtsetzung

Folgenabschätzung

Es werden eine Bewertung und eine Folgenabschätzung durchgeführt. Im Rahmen der Bewertung wird die Richtlinie auf ihre bisherige Funktionsweise sowie auf mögliche weitere Probleme hin geprüft.

Es wird eine Studie zur Unterstützung der Sammlung von Belegen und der Durchführung der Analyse in Auftrag gegeben.

Konsultationsstrategie

Die Kommission wird verschiedene Konsultationstätigkeiten durchführen, um die erforderlichen Stellungnahmen und Daten zur genauen Eingrenzung des Problems einzuholen, politische Optionen auszuarbeiten und ihre Durchführbarkeit und Auswirkungen zu bewerten.

Interessenträger können bereits auf diese Aufforderung zur Stellungnahme reagieren.

Anfang 2022 wird eine zwölfwöchige öffentliche Konsultation in allen Amtssprachen der EU in die Wege geleitet. Diese wird über die zentrale Website der Kommission für öffentliche Konsultationen („Ihre Meinung zählt“) zugänglich sein. Beiträge können in jeder der 24 Amtssprachen abgefasst werden. Der zusammenfassende Sachstandsbericht wird acht Wochen nach Abschluss der öffentlichen Konsultation auf der Konsultationsseite veröffentlicht.

Neben der öffentlichen Konsultation werden gezielte Konsultationen der wichtigsten Interessenträger durchgeführt (siehe Adressaten unten).

Die Ergebnisse der Konsultationen werden in einem Kurzbericht zusammengefasst, der auf der Website der Kommission veröffentlicht wird.

Diese Konsultationstätigkeiten können durch Beratungen in Sitzungen des Straßenverkehrsausschusses und der Gruppe hoher Beamter für Straßenverkehrssicherheit ergänzt werden.

Zweck der Konsultation

Zur vollen Ausschöpfung des Potenzials des Binnenmarkts und zur Verringerung verkehrsbedingter Treibhausgasemissionen könnte es notwendig sein, die Richtlinie über Gewichte und Abmessungen zu überarbeiten.

Dies wird zur Verwirklichung des europäischen Grünen Deals beitragen und ein wesentliches Element der Umsetzung der Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität darstellen.

Im Rahmen der Konsultation werden Ansichten und Erkenntnisse über die potenziellen (positiven und negativen) Auswirkungen möglicher Maßnahmen und politischer Optionen eingeholt.

Adressaten

Die Kommission lädt die allgemeine Öffentlichkeit und Interessensträger dazu ein, ihre Meinung zum Ausdruck zu bringen und Informationen über die Auswirkungen der derzeit geltenden Richtlinie sowie über mögliche zusätzliche politische Maßnahmen für ihre Überarbeitung zur Verfügung zu stellen.

Es werden insbesondere die folgenden Gruppen und Einzelpersonen eingeladen, mit Erfahrungen aus erster Hand zu dieser Konsultation beizutragen:

Hersteller schwerer Nutzfahrzeuge und Erstausrüster, Entwickler emissionsfreier und energiesparender Technologien, Verkehrsunternehmer, Verwalter intermodaler Terminals, Verlader, Wagenlieferanten, Fahrer schwerer Nutzfahrzeuge, Organisationen für Bauingenieurwesen, Verwalter von Straßeninfrastrukturen, Umweltverbände, Verbände für Straßenverkehrssicherheit, nationale zuständige Behörden, Straßennutzerverbände usw.