

EUROPÄISCHE KOMMISSION

Brüssel, den 23.10.2013
C(2013) 7011 final

Sehr geehrte Frau Präsidentin,

die Kommission dankt dem Nationalrat für seine Stellungnahme zu dem Vorschlag einer 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}.

Der Änderungsvorschlag dient in erster Linie dazu, die Energieeffizienz zu steigern, die Treibhausgasemissionen zu mindern sowie die Sicherheit im Straßenpersonen- und -güterverkehr zu verbessern. Dies kann durch Aufhebung einiger der durch die Richtlinie 96/53/EG vorgegebenen Beschränkungen erreicht werden, die es derzeit nicht zulassen, unter die Richtlinie fallende Fahrzeuge mit neuen, Kraftstoff sparenden Technologien (z. B. aerodynamische Luftleiteinrichtungen am hinteren Teil der Anhänger, abgerundete Fahrerhäuser und Hybridantriebe) auszurüsten, ohne das Ladevermögen und damit die Effizienz des Straßenverkehrs zu beeinträchtigen. Ein weiteres wichtiges Ziel des Änderungsvorschlags ist die Schaffung gleicher Bedingungen innerhalb des Binnenmarkts, in dem der Wettbewerb derzeit durch ungerechtfertigte Gewichtsüberschreitungen im Güterverkehr verzerrt wird. Den Verkehrsunternehmen, die sich an die Vorschriften halten, erwachsen dadurch Wettbewerbsnachteile gegenüber denjenigen, die die Bestimmungen missachten.

In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass die geltenden Höchstwerte für Gewicht (40 Tonnen) und Abmessungen (18,75 Meter) im EU-Verkehr auch in Zukunft bestehen bleiben. Die höheren Zuladungen und größeren Abmessungen wären dem Vorschlag entsprechend nur als Ausnahmen für konventionelle Lkw und Busse zulässig und dienen allein dem Zweck, Kraftstoff sparende Technologien zu installieren.

Was Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen betrifft, die die Höchstabmessungen in der Richtlinie 96/53/EG überschreiten, sieht der Änderungsvorschlag eine Präzisierung des Artikels 4 der Richtlinie vor. Nach Auffassung der Kommission war dieser Artikel zwar immer dahingehend auszulegen, dass längere Lkw auf Strecken zwischen zwei aneinander grenzenden Mitgliedstaaten, die beide den Einsatz solcher Fahrzeuge im Inlandsverkehr

*Frau Mag.^a Barbara Prammer
Präsidentin des Nationalrates
Dr.-Karl-Renner-Ring
1017 Wien
Österreich*

bereits zulassen, eingesetzt werden dürfen, doch ist diese Auslegung strittig. Nunmehr wird klargestellt, dass solche Fahrzeuge nur dann die Grenze zwischen zwei Mitgliedstaaten überqueren dürfen, wenn die betreffenden Mitgliedstaaten den Einsatz solcher Fahrzeuge bereits im Inlandsverkehr gestatten und die Fahrzeuge die in den beiden Staaten jeweils geltenden Bedingungen erfüllen. Zur Vermeidung erheblicher Beeinträchtigungen des Wettbewerbs gilt dies allerdings nur für Strecken, bei denen nur eine Grenze überquert wird. Darüber hinaus liegt es nach dieser Bestimmung weiterhin im Ermessen der Mitgliedstaaten, den Einsatz solcher längeren Fahrzeuge zuzulassen oder nicht. Es handelt sich dabei um politische Entscheidungen einzelner Mitgliedstaaten, die auf diese Weise ihren besonderen Umständen Rechnung tragen können.

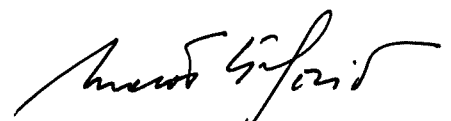
Innerhalb Österreichs gelten für österreichische Verkehrsunternehmen dieselben Bedingungen wie für ausländische Unternehmen. Desgleichen wären österreichische Verkehrsunternehmen, die in einem anderen Mitgliedstaat oder zwischen zwei Mitgliedstaaten tätig sind, in dem/denen der Einsatz längerer Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen gestattet ist, zur Beförderung einer zusätzlichen Einheit berechtigt und könnten damit von den größeren Fahrzeugabmessungen profitieren (weshalb sich die Ausnahmen in der Richtlinie auch nur auf modulare Lkw beziehen). Bedenken wegen möglicher Wettbewerbsnachteile aufgrund des Lkw-Typs dürften daher unbegründet sein.

In Bezug auf die Straßenverkehrssicherheit hindert die derzeitige Form der Fahrerkabine die Fahrer aufgrund des toten Winkels daran, Fußgänger und Radfahrer jederzeit zu erkennen. Durch die Genehmigung längerer Lkw-Abmessungen, die eine Abrundung der Fahrerhäuser ermöglichen, wird das Sichtfeld der Fahrer erweitert und Unfällen besser vorgebeugt. Sollten sich dennoch Unfälle ereignen, so würden schwächere Verkehrsteilnehmer bei geringer Aufprallgeschwindigkeit über den abgerundeten Vorbau abgleiten, wodurch das Risiko, überfahren zu werden, gemindert wird. Mit diesen Verbesserungen könnten jährlich zwischen 300 und 500 Menschenleben gerettet werden.

Aus Praxisberichten über den Einsatz von Fahrzeugen mit Überlänge in Dänemark und den Niederlanden sowie von schwereren Fahrzeugen in Frankreich (44 Tonnen) geht hervor, dass die Kilometerleistung und die Emissionen insgesamt sinken, die Straßenverkehrssicherheit nicht beeinträchtigt und die Infrastruktur nicht über Gebühr abgenutzt wird.

Die Kommission hofft, dass sie mit ihren Ausführungen eine Antwort auf die Bedenken des Nationalrates geliefert hat, und freut sich auf eine Weiterführung des politischen Dialogs.

Mit freundlichen Grüßen



Maroš Šefčovič
Vizepräsident