P9_TA(2024)0126

Gewichte und Abmessungen für bestimmte Straßenfahrzeuge

Legislative Entschließung des Europäischen Parlaments vom 12. März 2024 zu dem Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates 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 (COM(2023)0445 – C9-0306/2023 – 2023/0265(COD))

(Ordentliches Gesetzgebungsverfahren: erste Lesung)

(C/2025/1019)

Das Europäische Parlament,

— unter Hinweis auf den Vorschlag der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat (COM(2023)0445),

— gestützt auf Artikel 294 Absatz 2 und Artikel 91 Absatz 1 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union, auf deren Grundlage ihm der Vorschlag der Kommission unterbreitet wurde (C9-0306/2023),

— gestützt auf Artikel 294 Absatz 3 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

— unter Hinweis auf die Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses vom 26. Oktober 2023 ([1]),

— nach Anhörung des Ausschusses der Regionen,

— gestützt auf Artikel 59 seiner Geschäftsordnung,

— unter Hinweis auf den Bericht des Ausschusses für Verkehr und Tourismus (A9-0047/2024),

1. legt den folgenden Standpunkt in erster Lesung fest;

2. fordert die Kommission auf, es erneut zu befassen, falls sie ihren Vorschlag ersetzt, entscheidend ändert oder beabsichtigt, ihn entscheidend zu ändern;

3. beauftragt seine Präsidentin, den Standpunkt des Parlaments dem Rat und der Kommission sowie den nationalen Parlamenten zu übermitteln.

([1]) ABl. C, C/2024/895 vom 6.2.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/895/oj.

P9_TC1-COD(2023)0265

Standpunkt des Europäischen Parlaments festgelegt in erster Lesung am 12. März 2024 im Hinblick auf den Erlass der Richtlinie (EU) 2024/... des Europäischen Parlaments und des Rates 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

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 91,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses ([1]),

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen ([2]),

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren,

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) In der Richtlinie 96/53/EG des Rates ([3]) sind die höchstzulässigen Gewichte und Abmessungen schwerer Nutzfahrzeuge, die auf den Straßen der Union verkehren dürfen, festgelegt, um die Straßenverkehrssicherheit und das reibungslose Funktionieren des Binnenmarkts zu gewährleisten, die Energie- und Betriebseffizienz der Verkehrstätigkeiten zu fördern und die Treibhausgasemissionen aus diesen Tätigkeiten zu verringern. Die Bewertung der Richtlinie 96/53/EG hat gezeigt, dass ihre Ziele im Bereich der Straßenverkehrssicherheit, des Binnenmarkts und des Umweltschutzes nur teilweise erreicht wurden und dass ihre Bestimmungen angepasst werden müssen, um den technologischen Entwicklungen Rechnung zu tragen und Innovationen zu fördern, den sich wandelnden Herausforderungen auf dem Verkehrsmarkt zu begegnen und zu den politischen Prioritäten der Union im Bereich der Dekarbonisierung des Verkehrs beizutragen.

(2) Aus der Mitteilung „Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität: Den Verkehr in Europa auf Zukunftskurs bringen“ der Kommission ([4]) geht klar hervor, dass mit Blick auf das Ziel des europäischen Grünen Deals ([5]), die Treibhausgasemissionen aus dem Verkehr bis 2050 um 90 % zu verringern, alle Verkehrsträger einen Beitrag leisten müssen, indem sie nachhaltiger werden, nachhaltige Alternativen in einem multimodalen Verkehrssystem allgemein verfügbar sind und die richtigen Anreize geschaffen werden, um den Übergang zu einem Null-Schadstoff-Verkehrssystem in der Union zu beschleunigen.

(3) Durch die Straffung und Präzisierung der Vorschriften über Gewichte und Abmessungen von schweren Nutzfahrzeugen im Straßenverkehr ist es erforderlich, die energie- und betriebsbedingten Ineffizienzen des grenzüberschreitenden Verkehrs anzugehen, den Unternehmen starke Anreize für die Einführung emissionsfreier Technologien zu bieten und gleichzeitig die Nutzung der bestehenden energiesparenden Lösungen zu erleichtern und den intermodalen Güterverkehr weiter zu unterstützen. Um den Verwaltungsaufwand so gering wie möglich zu halten, Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden und die Risiken für die Straßenverkehrssicherheit und Schäden an der Straßeninfrastruktur zu verringern, sollten bestimmte Anforderungen in Bezug auf den Einsatz schwererer und längerer Fahrzeuge harmonisiert und die Durchsetzung der geltenden Vorschriften gestärkt werden.

(4) Um diese Ziele zu erreichen, sollte ein ausgewogenes Verhältnis zwischen wirtschaftlicher Effizienz, ökologischer Nachhaltigkeit, Schutz der Straßenverkehrsinfrastruktur und Aspekten der Straßenverkehrssicherheit gefunden werden. ***Damit ferner die Kohärenz der Rechtsvorschriften und die Rechtssicherheit gewährleistet sind, sollte diese Richtlinie so weit wie möglich an die Verordnung über CO2-Emissionsnormen für neue schwere Nutzfahrzeuge und die Richtlinie über den kombinierten Verkehr angeglichen werden.*** **[Abänd. 1]**

([1]) ABl. C … vom …, S. ….
([2]) ABl. C … vom …, S. ….
([3]) ABl. L 235 vom 17.9.1996, S. 59.
([4]) COM(2020) 789 final.
([5]) COM(2019) 640 final.

(5) Die Typen schwerer Nutzfahrzeuge sowie die Gewichtswerte dieser Fahrzeuge wurden unter Bezugnahme auf die Rechtsvorschriften der Union über die Typgenehmigung und Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge, insbesondere auf die Verordnungen (EU) 2018/858 ([6]) und (EU) 2019/2144 ([7]) des Europäischen Parlaments und des Rates, festgelegt. Daher ist es wünschenswert, die Verweise auf diese einschlägigen Rechtsakte zu aktualisieren, um den geltenden Rechtsrahmen zu präzisieren.

(6) Die Bestimmungen der Richtlinie 96/53/EG ergänzen die Richtlinie 92/106/EWG des Rates ([8]) hinsichtlich der Förderung und Unterstützung des Wachstums des intermodalen Verkehrs. Die Begriffsbestimmung des intermodalen Beförderungsvorgangs sollte daher an die in der Richtlinie 92/106/EWG verwendete Terminologie angeglichen werden, damit für in intermodalen Beförderungen eingesetzte Lastkraftwagen, Anhänger und Sattelanhänger dieselben erhöhten Gewichtstoleranzen gelten wie bei Straßenfahrzeugen, die Container oder Wechselaufbauten befördern und im intermodalen Containerverkehr eingesetzt werden. Ein solcher Anreiz in Bezug auf das Gewicht dürfte dazu beitragen, dass Kraftverkehrsunternehmer auch im intermodalen Verkehr ohne Container tätig werden.

(6a) Mit dieser Richtlinie soll die Wettbewerbsfähigkeit des Straßenverkehrssektors verbessert werden, indem ein kosteneffizienterer und nachhaltigerer Straßenverkehr sowie Intermodalität gefördert werden. Auch wenn die neuen Bestimmungen zu einer Verringerung der gefahrenen Fahrzeugkilometer führen, wird davon ausgegangen, dass der akute Mangel an Fahrern in der Union fortbestehen wird. Um diesem Mangel zu begegnen, ist es von grundlegender Bedeutung, die Arbeitsbedingungen für die Fahrer von schweren Nutzfahrzeugen zu verbessern. Der Mangel an hochwertigen Parkplätzen für Lastkraftwagen in der Union trägt zur Verschlechterung der Arbeitsbedingungen der Lastkraftwagenfahrer bei, was insbesondere ein Problem bei Fernfahrten ist. Um diese Situation anzugehen und die Attraktivität des Sektors zu erhöhen, sollten die vergrößerten Abmessungen, die für den Einbau emissionsfreier Technologien in die Fahrzeuge erforderlich sind, nicht auf Kosten von ausreichendem Platz im Innenraum gehen, und sie sollten den Komfort der Fahrer erhöhen. Wenn möglich, sollten Konzepte geprüft und gefördert werden, die zusätzlichen Platz in den Fahrerkabinen ermöglichen, damit Sanitäranlagen an Bord eingebaut werden können. **[Abänd. 2]**

(7) Um ein gemeinsames Verständnis und eine einheitliche Umsetzung der Bestimmungen dieser Richtlinie im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr zu gewährleisten, muss klargestellt werden, dass ~~die nationalen~~***es derzeit spezifische*** Ausnahmen von bestimmten höchstzulässigen Gewichten und Abmessungen für bestimmte Arten von ~~Fahrzeugen im innerstaatlichen Verkehr~~***Spezialfahrzeugen, die Beförderungen durchführen, gibt, die häufig auf bilateralen Vereinbarungen zwischen angrenzenden Mitgliedstaaten beruhen, und die so lange beibehalten werden sollten, wie sie den internationalen Wettbewerb*** nicht ~~automatisch für im grenzüberschreitenden Verkehr eingesetzte Fahrzeuge gelten~~***beeinträchtigen***. **[Abänd. 3]**

(8) Die Beförderung unteilbarer Ladungen ist ein wichtiges Marktsegment, das mit den strategischen Bereichen erneuerbare Energien, Ingenieurbauten und Infrastruktur, Erdöl und Erdgas, Schwerindustrie und Stromerzeugung verbunden ist. Auch wenn der Wert der bestehenden europäischen Leitlinien für vorbildliche Verfahren für Sondertransporte, die von den Mitgliedstaaten benannte Sachverständige angenommen hatten, anerkannt wird, wurden bei der Vereinfachung und Harmonisierung der Vorschriften und Verfahren zur Erlangung von Genehmigungen für die Beförderung unteilbarer Ladungen nur sehr geringe Fortschritte erzielt. Unbeschadet des

([6]) Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Mai 2018 über die Genehmigung und die Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge, zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 715/2007 und (EG) Nr. 595/2009 und zur Aufhebung der Richtlinie 2007/46/EG (ABl. L 151 vom 14.6.2018, S. 1) und Verordnung (EU) 2019/2144 Verordnung (EU) 2019/2144 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. November 2019 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge im Hinblick auf ihre allgemeine Sicherheit und den Schutz der Fahrzeuginsassen und von ungeschützten Verkehrsteilnehmern, zur Änderung der Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 78/2009, (EG) Nr. 79/2009 und (EG) Nr. 661/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates sowie der Verordnungen (EG) Nr. 631/2009, (EU) Nr. 406/2010, (EU) Nr. 672/2010, (EU) Nr. 1003/2010, (EU) Nr. 1005/2010, (EU) Nr. 1008/2010, (EU) Nr. 1009/2010, (EU) Nr. 19/2011, (EU) Nr. 109/2011, (EU) Nr. 458/2011, (EU) Nr. 65/2012, (EU) Nr. 130/2012, (EU) Nr. 347/2012, (EU) Nr. 351/2012, (EU) Nr. 1230/2012 und (EU) 2015/166 der Kommission (ABl. L 325 vom 16.12.2019, S. 1).

([7]) Verordnung (EU) 2019/2144 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. November 2019 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge im Hinblick auf ihre allgemeine Sicherheit und den Schutz der Fahrzeuginsassen und von ungeschützten Verkehrsteilnehmern, zur Änderung der Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 78/2009, (EG) Nr. 79/2009 und (EG) Nr. 661/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates sowie der Verordnungen (EG) Nr. 631/2009, (EU) Nr. 406/2010, (EU) Nr. 672/2010, (EU) Nr. 1003/2010, (EU) Nr. 1005/2010, (EU) Nr. 1008/2010, (EU) Nr. 1009/2010, (EU) Nr. 19/2011, (EU) Nr. 109/2011, (EU) Nr. 458/2011, (EU) Nr. 65/2012, (EU) Nr. 130/2012, (EU) Nr. 347/2012, (EU) Nr. 351/2012, (EU) Nr. 1230/2012 und (EU) 2015/166 der Kommission (ABl. L 325 vom 16.12.2019, S. 1).

([8]) Richtlinie 92/106/EWG des Rates vom 7. Dezember 1992 über die Festlegung gemeinsamer Regeln für bestimmte Beförderungen im kombinierten Güterverkehr zwischen Mitgliedstaaten (ABl. L 368 vom 17.12.1992, S. 38).

Rechts der Mitgliedstaaten, die notwendigen Bedingungen für die sichere Beförderung unteilbarer Ladungen in ihrem Hoheitsgebiet festzulegen, sollten die Mitgliedstaaten zusammenarbeiten, um diese Anforderungen so weit wie möglich zu harmonisieren, damit eine Vielzahl unterschiedlicher Bedingungen, die demselben Zweck dienen, vermieden wird. Die Mitgliedstaaten sollten auch dafür sorgen, dass die nationalen Anforderungen verhältnismäßig und nichtdiskriminierend sind, wobei sie davon absehen sollten, ungerechtfertigte Anforderungen wie die Beherrschung der Landessprache des betreffenden Mitgliedstaats zu stellen. Um den Verwaltungsaufwand für die Unternehmen zu verringern und einen effizienten, fairen und sicheren Betrieb zu gewährleisten, ist es von entscheidender Bedeutung, ein transparentes, harmonisiertes und benutzerfreundliches System für die Erteilung von Genehmigungen einzurichten***, das in allen Sprachen der EU zur Verfügung steht und über elektronische Kommunikationsmedien leicht zugänglich ist. Diese Genehmigungen sollten in elektronischem Format ausgestellt werden und auf dem Dokument über die europäische Sonderregistrierung von Lastkraftwagen und Anhängern (Special European Registration of Trucks and Trailers, SERT) beruhen, mit dem die Harmonisierung technischer Fahrzeuginformationen, z. B. die Registrierung von Anhängern oder modularen Anhängern, angestrebt wird. Die Kraftverkehrsunternehmer sollten die Möglichkeit haben, unter Verwendung eines solchen elektronischen Dokuments unteilbare Ladungen zu befördern.*** **[Abänd. 4]**

(9) Als interessante Lösung haben sich Europäische Modulare Systeme (EMS) erwiesen, die umfassend genutzt und erprobt wurden und die Wirtschaftlichkeit und Energieeffizienz des Verkehrs verbessert und gleichzeitig die Straßenverkehrssicherheit und den Schutz der Infrastruktur gewährleistet haben, da sie auf geeignete Teile des Straßennetzes beschränkt sind. Angesichts der nationalen Besonderheiten, der unterschiedlichen wirtschaftlichen Interessen, des unterschiedlichen Beförderungsbedarfs und der unterschiedlichen Verkehrsinfrastrukturkapazitäten sind die Mitgliedstaaten am besten in der Lage, den Einsatz von EMS in ihrem Hoheitsgebiet zu bewerten und zu genehmigen. ***Vor der Genehmigung von EMS sollten die Mitgliedstaaten für neue Strecken eine Abschätzung der möglichen Auswirkungen von EMS auf die Straßenverkehrssicherheit, die Infrastruktur, die Zusammenarbeit zwischen Verkehrsträgern, die Verkehrsverlagerung und die Umwelt durchführen.*** Gleichzeitig ist es zur Ausweitung der positivensozioökonomischen und ökologischen Auswirkungen der Nutzung von EMS von entscheidender Bedeutung, dass unnötige Hindernisse für deren Einsatz im grenzüberschreitenden Verkehr zwischen benachbarten Mitgliedstaaten, die den Betrieb solcher Fahrzeugkombinationen in ihrem Hoheitsgebiet zulassen, beseitigt werden, ohne die Anzahl der überquerten Grenzen zu beschränken, sofern die höchstzulässigen Gewichte und Abmessungen für EMS, die von den Mitgliedstaaten in ihrem jeweiligen Hoheitsgebiet festgelegt wurden, eingehalten werden. Damit soll sichergestellt werden, dass im grenzüberschreitenden Betrieb genutzte EMS die in den betreffenden Mitgliedstaaten für EMS geltenden gemeinsamen niedrigsten Grenzwerte für Gewichte und Abmessungen einhalten. Im Interesse von Betriebssicherheit, Transparenz und Rechtsklarheit sollten gemeinsame Bedingungen für den Verkehr von EMS im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr ***festgelegt werden. Diese Bedingungen sollten unter anderem sicherstellen, dass EMS auf Straßen verkehren, auf denen die Sicherheit ungeschützter Verkehrsteilnehmer gewährleistet ist. Die Mitgliedstaaten sollten klare*** ~~, einschließlich klarer~~ Angaben zu den Gewichten und Abmessungen von EMS ~~und~~***bereitstellen, die auf*** den Teilen des Straßennetzes ***verkehren***, die mit den Spezifikationen für solche Fahrzeuge kompatibel sind~~, sowie für die Überwachung~~***. Die Mitgliedstaaten sollten ein Überwachungssystem zur Bewertung*** der Auswirkungen der Nutzung von EMS auf die Straßenverkehrssicherheit, die Straßeninfrastruktur und das Zusammenwirken der Verkehrsträger ~~hat,~~ sowie der Umweltauswirkungen der Europäischen Modularen Systeme auf das Verkehrssystem, einschließlich der Auswirkungen auf die Aufteilung der jeweiligen Verkehrsträger ~~festgelegt werden~~***, einrichten. Durch die klare Begriffsbestimmung für „Europäisches Modulares System“ in dieser Richtlinie wird sichergestellt, dass Europäische Modulare Systeme aus standardmäßigen Fahrzeugeinheiten bestehen, damit die Kompatibilität mit anderen Verkehrsträgern, insbesondere Schiene, sichergestellt ist. Um den Übergang zur emissionsfreien Mobilität wirksam voranzutreiben, sollten EMS im grenzüberschreitenden Verkehr aus emissionsfreien Fahrzeugen oder Fahrzeugkombinationen bestehen, sobald dies technisch und betrieblich möglich ist.*** **[Abänd. 5]**

(9a) Um maximale Straßenverkehrssicherheit und angemessene Arbeitsbedingungen sicherzustellen, müssen die Fahrer von EMS angemessen geschult sein und über die erforderlichen Qualifikationen für den Umgang mit schwereren und längeren Fahrzeugen und Fahrzeugkombinationen verfügen. Die Mitgliedstaaten sollten die Möglichkeit haben, Mindestanforderungen oder ein Zertifizierungssystem für Fahrer von EMS festzulegen. Damit gleiche Wettbewerbsbedingungen und so die Gleichbehandlung und Nichtdiskriminierung von Fahrern und Betreibern von EMS sichergestellt werden, sollten die Mitgliedstaaten dafür sorgen, dass diese Zertifizierungen in den betreffenden Mitgliedstaaten gegenseitig anerkannt werden. **[Abänd. 6]**

(10) Den Mitgliedstaaten sollte es weiterhin gestattet sein, zeitlich befristete Versuche durchzuführen. Neue Technologien, die das Aufladen von Batterien während der Fahrt beispielsweise durch den Einsatz von Solarpaneelen, Stromabnehmern und elektrischen Straßensystemen ermöglichen, oder die schrittweise Einführung von EMS in den Mitgliedstaaten können eine Überschreitung der höchstzulässigen Gewichte und Abmessungen in einer Testumgebung, auch in grenzüberschreitenden Abschnitten des Straßennetzes, erfordern. Daher sollte es den Mitgliedstaaten weiterhin gestattet sein, solche Versuche durchzuführen und die Kompatibilität neuer Technologien und Konzepte grenzüberschreitend zu testen. Der vorübergehende und innovative Charakter von Versuchen muss durch die Festlegung einer Höchstdauer für deren Durchführung klargestellt werden. Gleichzeitig sollte die Anzahl der Versuche mit neuen Technologien und innovativen Konzepten nicht begrenzt werden, damit Innovationen nicht behindert werden. Die Mitgliedstaaten sollten die Leistung und die Auswirkungen der Versuche mit neuen Technologien und Konzepten auf die Straßenverkehrssicherheit, die Straßeninfrastruktur und das Zusammenwirken der einzelnen Verkehrsträger sowie die Umweltauswirkungen auf das Verkehrssystem, einschließlich der Auswirkungen auf die jeweiligen Anteile der Verkehrsträger, regelmäßig überwachen und bewerten.

(10a) Im Rahmen der neuen harmonisierten Vorschriften für EMS im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr in den Mitgliedstaaten, in denen EMS verkehren dürfen, sollte auch die Erhebung von Daten über die Straßenverkehrssicherheit in diesen Mitgliedstaaten, einschließlich des Anteils der Verkehrstoten und Verletzten bei Zusammenstößen, vorgesehen sein. Angesichts der Tatsache, dass fast ein Drittel der tödlichen Zusammenstöße mit schweren Nutzfahrzeugen auf ungeschützte Verkehrsteilnehmer entfällt, sollten die Mitgliedstaaten dafür sorgen, dass EMS sich nicht nachteilig auf die Straßenverkehrssicherheit auswirken, insbesondere auf die Sicherheit ungeschützter Verkehrsteilnehmer, z. B. Fußgänger und Fahrradfahrer sowie Motorradfahrer und Personen mit Behinderungen oder eingeschränkter Mobilität und eingeschränktem Orientierungssinn. **[Abänd. 7]**

(11) Die Beförderung unteilbarer Ladungen mit Fahrzeugen oder Fahrzeugkombinationen, die die höchstzulässigen Gewichte oder Abmessungen überschreiten, und die Verwendung von EMS erfordern angesichts der hierfür notwendigen zusätzlichen Sicherheitsmerkmale und geeigneten Infrastruktur, dass Aspekten wie Transparenz der relevanten Informationen, Rechtssicherheit und Harmonisierung der Genehmigungsverfahren besondere Aufmerksamkeit gewidmet wird. Es ist daher erforderlich, dass die Mitgliedstaaten ein zentrales elektronisches Informations- und Kommunikationssystem einrichten, das alle relevanten Informationen über die betriebs- und verwaltungsbezogenen Bedingungen für die Beförderung unteilbarer Ladungen und die Verwendung von EMS in klarer und leicht zugänglicher Weise enthält. Zudem sollten die Unternehmen für die Beförderung unteilbarer Ladungen in dem betreffenden Mitgliedstaat über dieses nationale System Informationen abrufen und die Erteilung von Sondergenehmigungen in einem ***EU-weit*** standardisierten Format elektronisch beantragen können. ***Darüber hinaus sollte dieses nationale System Informationen über die nationalen höchstzulässigen Gewichte von Fahrzeugen und Fahrzeugkombinationen, Informationen über mögliche Beschränkungen, insbesondere der Höhe, enthalten. Um sicherzustellen, dass Betreiber und Bürger über eine einzige Stelle auf alle relevanten Informationen zugreifen können, sollte die Kommission bis spätestens [sechs Monate nach dem Datum der Umsetzung dieser Richtlinie] ein spezielles europäisches Webportal einrichten, das die nationalen elektronischen Informations- und Kommunikationssysteme miteinander verbindet und unter anderem eine klare grafische Übersicht über die Straßen in den betreffenden Mitgliedstaaten bietet, auf denen EMS und gegebenenfalls Fahrzeuge, die unteilbare Ladungen befördern, für den Verkehr zugelassen sind.*** **[Abänd. 8]**

(12) Die künstlichen Hindernisse für die grenzüberschreitende Beförderung mit schwereren Lastkraftwagen, die in erster Linie im Fernverkehr eingesetzt werden (z. B. Fahrzeugkombinationen mit 5 und 6 Achsen), sollten auf harmonisierte Weise beseitigt werden, damit die Betriebs-, Energie- und Umwelteffizienz im Zusammenhang mit der von den Mitgliedstaaten gewährten höheren Ladekapazität, auch für den intermodalen Verkehr, schon kurzfristig genutzt werden kann. Um den Übergang zu emissionsfreier Mobilität wirksam voranzutreiben ***und um die Wirkung der einschlägigen bestehenden Umweltvorschriften zu maximieren***, muss die Nutzung solcher schwereren Lastkraftwagen, die mit fossilen Brennstoffen betrieben werden, ab 2035 schrittweise eingestellt werden, ~~wenn die prognostizierte~~***um die Rechtssicherheit für Investitionen und die*** Marktdurchdringung ***effizienterer*** emissionsfreier schwerer Nutzfahrzeuge ~~deutlich auf rund 50 % der Neuzulassungen schwerer Nutzfahrzeuge angestiegen ist~~***zu stärken***. Nach dem schrittweisen Ausstieg sollten schwerere Lastkraftwagen im innerstaatlichen Verkehr weiterhin zugelassen werden, während sie im grenzüberschreitenden Verkehr die in Anhang I der Richtlinie 96/53/EG festgelegten höchstzulässigen Gewichte einhalten sollten, sodass die Zulässigkeit von Mehrgewicht auf emissionsfreie Fahrzeuge und im intermodalen Verkehr eingesetzte Fahrzeuge beschränkt wird. **[Abänd. 9]**

(13) Der Nachweis der Übereinstimmung von Fahrzeugen mit den in der Richtlinie 96/53/EG festgelegten Werten sollte umfassende Angaben gemäß den aktualisierten Unionsvorschriften über einheitliche Verfahren und technische Spezifikationen für die Typgenehmigung von Fahrzeugen enthalten. Die Bezugnahmen auf die geltenden Unionsvorschriften sollten daher dahin gehend aktualisiert werden, dass ein spezifischer Verweis auf die Durchführungsverordnung (EU) 2021/535 der Kommission ([9]) aufgenommen wird. Die Angaben, die im Nachweis der Übereinstimmung enthalten sein sollten, sollten weiter an die gemäß der Richtlinie 96/53/EG zulässigen Höchstgewichte angeglichen werden. Die Kontrolle des intermodalen Charakters einer Beförderung im Sinne des Artikels 2 kann im Verkehr ohne Container eine besondere Herausforderung darstellen. Um sicherzustellen, dass die Bestimmungen über die Zulässigkeit von Mehrgewicht für schwere Nutzfahrzeuge im intermodalen Verkehr ordnungsgemäß eingehalten werden, ist es erforderlich, dass die Unternehmen einen Nachweis für den intermodalen Charakter der Beförderung erbringen. Hierfür bieten die gemäß der Verordnung (EU) 2020/1056 des Europäischen Parlaments und des Rates ([10]) eingerichteten Plattformen für digitale Verkehrsdaten (im Folgenden „eFTI-Plattformen“) ein geeignetes Instrument, da sie darauf ausgelegt sind, die in den Artikeln 3 und 7 der Richtlinie 92/106/EWG festgelegten gesetzlichen Informationsanforderungen aufzunehmen. Daher sollte für die Bereitstellung relevanter Beförderungsinformationen über die für die Frachtbeförderung verwendeten Verkehrsträger die Nutzung einer eFTI-Plattform verbindlich vorgeschrieben werden.

([9]) Durchführungsverordnung (EU) 2021/535 der Kommission vom 31. März 2021 mit Durchführungsbestimmungen zur Verordnung (EU) 2019/2144 des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich einheitlicher Verfahren und technischer Spezifikationen für die Typgenehmigung von Fahrzeugen sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge im Hinblick auf ihre allgemeinen Baumerkmale und ihre Sicherheit (ABl. L 117 vom 6.4.2021, S. 1).

([10]) Verordnung (EU) 2020/1056 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Juli 2020 über elektronische Frachtbeförderungsinformationen (ABl. L 249 vom 31.7.2020, S. 33).

(14) Fahrzeugtransporter ~~mit offenem~~ ***, von denen viele einen offenen*** Aufbau ***haben,*** haben nur ein sehr begrenztes Potenzial, ihren Energieverbrauch durch verbesserte Aerodynamik zu senken. Unterschiedliche nationale Vorschriften über den Ladungsüberhang auf Fahrzeugtransportern führen zu Wettbewerbsverzerrungen und schränken deren Potenzial zur Erhöhung der betrieblichen Effizienz und der Energieeffizienz im grenzüberschreitenden Verkehr erheblich ein. Um dieses Potenzial tatsächlich ausschöpfen zu können, ist es notwendig, die Vorschriften für den Ladungsüberhang auf Fahrzeugtransportern ~~mit offenem Aufbau~~ zu harmonisieren. **[Abänd. 10]**

(15) Nach und nach kommen immer mehr schwere Nutzfahrzeuge mit verlängerten Führerhäusern und emissionsfreien Antriebssystemen auf den Markt. Der Einsatz emissionsfreier Antriebssysteme erfordert je nach Technologie zusätzlichen Platz, der nicht auf Kosten der tatsächlichen Ladung des Fahrzeugs gehen sollte, damit der emissionsfreie Straßenverkehrssektor wirtschaftlich nicht benachteiligt wird. Daher sollte klargestellt werden, dass die für verlängerte Führerhäuser vorgesehenen Höchstlängen so weit überschritten werden können, dass sie den für emissionsfreie Technologien wie Batterien und Wasserstofftanks benötigten Platz bieten, sofern Sicherheit, Effizienz und Komfort von aerodynamischen Führerhäusern nicht gefährdet werden ***und das betroffene Fahrzeug die „Wendekreisregelung" einhält***. **[Abänd. 11]**

(16) Ebensowenig wie in Bezug auf den Bedarf an zusätzlichem Platz sind die derzeitigen Normen geeignet, das Mehrgewicht emissionsfreier schwerer Nutzfahrzeuge, insbesondere im Fernverkehr, zu berücksichtigen. Zusätzliches Gewicht und zusätzliche Achslast müssen sowohl für emissionsfreie Fahrzeugkombinationen als auch für die in der Union am stärksten verbreiteten Personenkraftwagen berücksichtigt werden. Leichtere Technologien und bessere Aerodynamik werden den Einsatz emissionsfreier Antriebssysteme durch einen geringeren Energieverbrauch effizienter machen (z. B. um eine größere Reichweite und eine längere Lebensdauer der Batterien zu ermöglichen). Um zusätzliche Anreize für den Einsatz emissionsfreier schwerer Nutzfahrzeuge zu schaffen und die technologische Entwicklung sowie die Ausrüstung von Fahrzeugen mit verbesserter Aerodynamik zu fördern, sollte die Zulässigkeit von Mehrgewicht daher vom Gewicht der emissionsfreien Technologie abgekoppelt werden.

(16a) Die Vielzahl unterschiedlicher Fahrzeugkennzeichnungen und -signalisierungen in den Mitgliedstaaten kann für die Verkehrsteilnehmer verwirrend und der Straßenverkehrssicherheit in der Union unzuträglich sein. Um die Straßenverkehrssicherheit zu verbessern, sollte auf Unionsebene eine standardisierte EU-Kennzeichnung für die Länge von Kraftfahrzeugen oder Fahrzeugkombinationen, die in EMS eingesetzt werden, oder für solche, die von den Standardabmessungen abweichen, eingeführt werden. Diese EU-Kennzeichnung würde es den Verkehrsteilnehmern erleichtern, solche Fahrzeuge zu identifizieren und sich damit vertraut zu machen, und sie würde Risiken verringern, die sich aus Sichtbeschränkungen oder toten Winkeln ergeben, z. B. beim Überholen solch langer Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen. **[Abänd. 12]**

(16b) Elektrofahrzeuge, Fahrzeuge mit Brennstoffzellenantrieb oder mit Wasserstoff betriebene Fahrzeuge bieten ein großes Potenzial zur Dekarbonisierung bestimmter Segmente des Schwerlastverkehrs, und ihre Entwicklung sollte gefördert werden, wobei zu berücksichtigen ist, dass keine Technologie frei von Auswirkungen auf die Umwelt ist. Wenn eine Elektrifizierung nicht möglich oder weniger effizient ist und wasserstoffbetriebene Fahrzeuge nicht geeignet sind oder preislich nicht konkurrieren können, ermöglicht der Grundsatz der Technologieneutralität die Sicherstellung gleicher Wettbewerbsbedingungen gegenüber anderen, ausgereifteren Technologien. **[Abänd. 13]**

(17) Eine wirksame, effiziente und kohärente Durchsetzung der Vorschriften ist von größter Bedeutung, um einen unverfälschten Wettbewerb zwischen den Unternehmen zu gewährleisten und Risiken für die Straßenverkehrssicherheit und die Straßeninfrastruktur auszuräumen, die von Fahrzeugen ausgehen, die rechtswidrig die geltenden Gewichte oder Abmessungen überschreiten. Die Mitgliedstaaten sollten für gezieltere straßenseitige Gewichtskontrollen von Fahrzeugen~~, gegebenenfalls durch den Einsatz von in die Straßeninfrastruktur integrierten automatischen Systemen,~~ die Einführung ~~solcher~~***automatischer*** Systeme***, einschließlich zertifizierter Systeme im TEN-V-Kernnetz,*** zumindest im transeuropäischen Straßenverkehrsnetz sicherstellen***. Darüber hinaus sollte es möglich sein, genaue und vollständig interoperable bordeigene Wiegesysteme zu verwenden. Solche zertifizierten automatischen Systeme sollten in der Lage sein, Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen zu erkennen, die die höchstzulässigen Gewichte überschreiten, für die jedoch aufgrund einer gültigen Sondergenehmigung oder einer Vereinbarung vergleichbarer Bedingungen eine Ausnahme gilt. Die Systeme sollten ferner erkennen können, ob die Anforderungen an die Sondergenehmigungen erfüllt werden. Dadurch sollen ungerechtfertigte Sanktionen vermieden und Verwaltungskosten für Betreiber und Mitgliedstaaten eingespart werden***. Darüber hinaus sollte im Interesse der zuverlässigen und kohärenten Durchsetzung in der gesamten Union das verbindliche Mindestniveau der von den Mitgliedstaaten durchzuführenden Kontrollen im Verhältnis zum Verkehrsaufkommen der unter diese Richtlinie fallenden Fahrzeuge in ihrem Hoheitsgebiet festgelegt werden, einschließlich einer angemessenen Anzahl von Kontrollen in den Nachtstunden. **[Abänd. 14]**

(18) Um die Durchsetzung und Überwachung des Verkehrs von schweren Nutzfahrzeugen auf den Straßen der Union weiter zu verstärken, Staus zu verringern, die Straßenverkehrssicherheit zu erhöhen, das Risiko von Infrastrukturschäden zu senken und einen nachhaltigen Verkehr zu fördern, sollten die Mitgliedstaaten ermutigt werden, intelligente Zugangsregelungen einzuführen, die die Einhaltung der Vorschriften über die höchstzulässigen Gewichte und Abmessungen gewährleisten. ~~Bei der Einführung solcher Regelungen sollten~~ Die Mitgliedstaaten ***sollten*** gemeinsame Mindestanforderungen anwenden, um die Harmonisierung und Interoperabilität ~~in der gesamten EU~~***unionsweit*** zu gewährleisten, insbesondere in Bezug auf die Zugänglichkeit und das Format der auszutauschenden relevanten Daten***. Die relevanten Daten sollten in Echtzeit und in den Amtssprachen der Union zugänglich sein***. Die Regelungen sollten dazu beitragen, dass das richtige Fahrzeug mit der richtigen Ladung auf der richtigen Straße und zur richtigen Zeit betrieben wird, um die Auswirkungen auf die Umwelt, die Infrastruktur, die menschliche Gesundheit, die Sicherheit und die Gesellschaft möglichst gering zu halten. Dabei sollten fortschrittliche intelligente Verkehrssysteme wie die Kommunikation zwischen Fahrzeug und Infrastruktur, die Kommunikation zwischen Fahrzeugen und Netzen, die gemeinsame Nutzung von Echtzeitdaten und die Fernüberwachung genutzt werden, um einen sicheren und reibungslosen Verkehr schwerer Nutzfahrzeuge zu gewährleisten, ohne dass dies zu unverhältnismäßigen oder diskriminierenden Verkehrsbeschränkungen zu führt. **[Abänd. 15]**

(18a) Die Durchsetzung der Richtlinie 96/53/EG ist ein wesentlicher Bestandteil der auf Unionsebene und auf nationaler Ebene etablierten Überwachungs- und Durchsetzungssysteme, die zur Umsetzung der für den Straßenverkehr geltenden sozialen, marktbezogenen und technischen Vorschriften der Union beitragen. Werden Verstöße gegen die vorgeschriebenen Anforderungen an Gewicht und Abmessungen festgestellt, ergreifen die zuständigen nationalen Behörden Durchsetzungsmaßnahmen. Die Mitgliedstaaten sollten sicherstellen, dass die Sanktionen in Bezug auf Art und Höhe nicht diskriminierend sind und dass sie wirksam, abschreckend und verhältnismäßig in Bezug auf die Schwere des begangenen Verstoßes sind. Diese Verstöße sollten in das einzelstaatliche Register der Kraftverkehrsunternehmen eingetragen werden, über das europäische Register der Kraftverkehrsunternehmen (ERRU) ausgetauscht werden und sich in der Risikoeinstufung der Unternehmen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 widerspiegeln. Die grenzüberschreitende Anwendung von Sanktionen, die in den Anwendungsbereich der Richtlinie 96/53/EG fallen, dürfte durch eine geänderte Richtlinie 2015/413 über die grenzüberschreitende Durchsetzung erleichtert werden. **[Abänd. 16]**

(18b) Um Fortschritte beim ökologischen und digitalen Wandel zu erzielen und die Ziele des europäischen Grünen Deals und der Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität, insbesondere im Hinblick auf die Verringerung der Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor, zu erreichen, sollten die Mitgliedstaaten ermutigt werden, die Einnahmen aus den Sanktionen für Verstöße gegen diese Richtlinie oder den finanziellen Gegenwert dieser Einnahmen zu verwenden, um die Einführung nachhaltiger Verkehrsmittel zu unterstützen und somit die durch Verkehrstätigkeiten verursachten externen Kosten zu verringern, die Intermodalität zu fördern und die Nachhaltigkeit des grenzüberschreitenden Verkehrs zu erhöhen. **[Abänd. 17]**

(19) Um das Wachstum des multimodalen Verkehrssystems zu fördern, sollte der Containerverkehr***, einschließlich Fahrzeugen, die Container von 45 oder 48 Fuß Länge oder Wechselaufbauten von 45 Fuß Länge oder Großvolumencontainer befördern,*** weiter erleichtert werden, indem ***den*** Straßenfahrzeugen für die Beförderung ~~von Großvolumencontainern~~***dieser Container*** zusätzliche Höhe ***und Länge*** erlaubt wird. **[Abänd. 18]**

(19a) Die Kommission sollte die derzeitigen Rechtsvorschriften über die Typgenehmigung überprüfen, um sicherzustellen, dass neue schwere Nutzfahrzeuge und Fahrzeugkombinationen in technischer und betrieblicher Hinsicht, unter anderem in Bezug auf Gewicht, Form, Größe, Handhabbarkeit mit einem Kran sowie Einziehbarkeit und Faltbarkeit hervorstehender Vorrichtungen, mit den Anforderungen der Beförderungsvorgänge des kombinierten Verkehrs vereinbar sind und um die Verwendung und Verbreitung energieeffizienter Anhänger und Sattelanhänger zu erleichtern. **[Abänd. 19]**

(20) Das Europäische Parlament und der Rat sollten regelmäßig über die Ergebnisse der von den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten durchgeführten Kontrollen der Einhaltung sowie über die Einführung und Nutzung von Durchsetzungsinstrumenten und Überwachungssystemen, insbesondere im Zusammenhang mit der Bewertung der Auswirkungen des Einsatzes schwererer und/oder längerer Fahrzeuge, einschließlich modularer Fahrzeugkombinationen, auf den Betrieb, die Sicherheit und die Umwelt, unterrichtet werden. Diese von den Mitgliedstaaten bereitgestellten Informationen sollten es der Kommission ermöglichen, die Marktentwicklungen und die Einhaltung der Richtlinie 96/53/EG zu überwachen. Um den Mitgliedstaaten die Übermittlung der erforderlichen Informationen an die Kommission zu erleichtern und die Einheitlichkeit und Vergleichbarkeit der Daten zu gewährleisten sowie die Einhaltung zu überwachen und die Gesamtleistung der Richtlinie 96/53/EG bewerten zu können, ist es wünschenswert, dass die Kommission ein einheitliches benutzerfreundliches Berichtsformat festlegt.

(21) Um eine rasche Reaktion des Straßenverkehrssektors auf Krisen wie Naturkatastrophen, Pandemien, militärische Konflikte oder Infrastrukturausfälle zu ermöglichen, muss zur Gewährleistung einer kontinuierlichen Versorgung mit den erforderlichen Gütern und Dienstleistungen in die Richtlinie 96/53/EG eine Notfallklausel aufgenommen werden, die den Verkehr schwerer Nutzfahrzeuge, die die höchstzulässigen Gewichte und/oder Abmessungen überschreiten, vorübergehend ermöglicht. Eine solche Ausnahmeklausel sollte nur angewandt werden, wenn dies im öffentlichen Interesse erforderlich ist und die Straßenverkehrssicherheit dadurch nicht gefährdet wird***; eine etwaige Verlängerung sollte nur möglich sein, wenn die Krise andauert***. **[Abänd. 20]**

(22) Um sicherzustellen, dass die von den Mitgliedstaaten einzurichtenden Überwachungssysteme für die Bewertung der Auswirkungen von EMS und Versuchen den harmonisierten Mindestanforderungen entsprechen, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union Rechtsakte zur Ergänzung der Richtlinie 96/53/EG im Hinblick auf die Festlegung der von diesen Überwachungssystemen bereitzustellenden Mindestdatensätze und/oder Leistungsindikatoren zu erlassen. Es ist von besonderer Bedeutung, dass die Kommission im Zuge ihrer Vorbereitungsarbeit angemessene Konsultationen, auch auf Sachverständigenebene, durchführt, die mit den in der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 13. April 2016 über bessere Rechtsetzung ([11]) niedergelegten Grundsätzen in Einklang stehen. Um insbesondere für eine gleichberechtigte Beteiligung an der Vorbereitung delegierter Rechtsakte zu sorgen, erhalten das Europäische Parlament und der Rat alle Dokumente zur gleichen Zeit wie die Sachverständigen der Mitgliedstaaten, und ihre Sachverständigen haben systematisch Zugang zu den Sitzungen der Sachverständigengruppen der Kommission, die mit der Vorbereitung der delegierten Rechtsakte befasst sind.

(23) Im Sinne einheitlicher Bedingungen für die Durchführung dieser Richtlinie sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse für die Festlegung eines ***EU-weit geltenden,*** gemeinsamen Standardantragsformulars und die Harmonisierung von Vorschriften und Verfahren für die Erteilung nationaler Genehmigungen oder die Vereinbarung vergleichbarer Bedingungen für Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen, die die höchstzulässigen Gewichte und/oder Abmessungen überschreiten und für die Beförderung unteilbarer Ladungen bestimmt sind, sowie für die Festlegung eines einheitlichen Meldeformats, für die Meldepflichten der Mitgliedstaaten und die Gewährung vorübergehender Ausnahmen von der Anwendung der im grenzüberschreitenden Verkehr zwischen Mitgliedstaaten, die von einer Krise betroffen sind, verwendeten Gewichts- und Abmessungsgrenzen übertragen werden. Diese Befugnisse sollten im Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates ([12]) ausgeübt werden. **[Abänd. 21]**

(23a) Um die Wirksamkeit und Effizienz dieser Richtlinie zu bewerten und die Fortschritte bei der Verwirklichung der darin vorgesehenen spezifischen Ziele zu messen, sollten die Umsetzung und die Auswirkungen dieser Richtlinie regelmäßig evaluiert werden. Daher sollte die Kommission regelmäßig Berichte über die Bewertung der Anwendung dieser Richtlinie vorlegen, wobei sie sich auf die grundlegenden Voraussetzungen für die Markteinführung emissionsfreier schwerer Nutzfahrzeuge stützen sollte, wie z. B. die Verfügbarkeit und Kapazität geeigneter Infrastrukturen für alternative Kraftstoffe, die Auswirkungen des europäischen Systems auf den Straßenverkehr sowie die nach CO2-Emissionen differenzierten Straßenbenutzungsgebühren in den Mitgliedstaaten. Diese Berichte sollten ausführliche Informationen über diese grundlegenden Voraussetzungen sowie über die Entwicklung des innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Straßenverkehrs, die Auswirkungen auf die Straßenverkehrssicherheit und die Straßeninfrastruktur, die Verkehrsverlagerung, den Einsatz intelligenter Durchsetzungssysteme und den technologischen Fortschritt im Straßenverkehr enthalten. Außerdem sollte in den Berichten im Hinblick auf die langfristigen Ziele der Richtlinie die Ausbaufähigkeit der Maßnahmen berücksichtigt werden. Auf der Grundlage der Ergebnisse dieser Bewertungen sollte dem Bericht, soweit erforderlich, ein Legislativvorschlag zur Änderung dieser Richtlinie und der darin festgelegten Verpflichtungen beigefügt werden. **[Abänd. 22]**

(24) Angesichts der zahlreichen Änderungen des Anhangs I der Richtlinie 96/53/EG in Bezug auf die Notwendigkeit, zusätzliche Anreize für die Einführung emissionsfreier schwerer Nutzfahrzeuge zu schaffen, das Höchstgewicht von Kraftfahrzeugen mit fünf Achsen zu harmonisieren und den intermodalen Verkehr zu fördern, ist es aus Gründen der Klarheit angezeigt, diesen zu ersetzen.

(25) Um die gemäß der Richtlinie 96/53/EG angeforderten Informationen in den Anwendungsbereich der Verordnung (EU) 2020/1056 aufzunehmen, muss die genannte Verordnung geändert werden.

([11]) ABl. L 123 vom 12.5.2016, S. 1.

([12]) Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 zur Festlegung der allgemeinen Regeln und Grundsätze, nach denen die Mitgliedstaaten die Wahrnehmung der Durchführungsbefugnisse durch die Kommission kontrollieren (ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13).

(26) Da die Ziele dieser Richtlinie, nämlich die Gewährleistung der Straßenverkehrssicherheit, die Förderung eines nachhaltigen und effizienten Verkehrs und die Förderung des Funktionierens des Binnenmarkts, von den Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden können, sondern vielmehr wegen des grenzüberschreitenden Charakters des Straßenverkehrs und der Probleme, die mit dieser Richtlinie angegangen werden sollen, auf Unionsebene besser zu verwirklichen sind, kann die Union im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags über die Europäische Union niedergelegten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Richtlinie nicht über das für die Verwirklichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus.

(27) Gemäß der Gemeinsamen Politischen Erklärung vom 28. September 2011 der Mitgliedstaaten und der Kommission zu erläuternden Dokumenten ([13]) haben sich die Mitgliedstaaten verpflichtet, in begründeten Fällen zusätzlich zur Mitteilung ihrer Umsetzungsmaßnahmen ein oder mehrere Dokumente zu übermitteln, in denen der Zusammenhang zwischen den Bestandteilen einer Richtlinie und den entsprechenden Teilen nationaler Umsetzungsinstrumente erläutert wird. Bei dieser Richtlinie hält der Gesetzgeber die Übermittlung derartiger Dokumente für gerechtfertigt.

(28) Die Richtlinie 96/53/EG sollte daher entsprechend geändert werden —

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

Änderung der Richtlinie 96/53/EG

Die Richtlinie 96/53/EG wird wie folgt geändert:

1. Artikel 1 wird wie folgt geändert:

   a) Absatz 1 Buchstabe a erhält folgende Fassung:

      „a) die Abmessungen der Kraftfahrzeuge der Klassen M_2 und M_3 und ihrer Kraftfahrzeuganhänger der Klasse O sowie der Kraftfahrzeuge der Klassen N_2 und N_3 und ihrer Kraftfahrzeuganhänger der Klassen O_3 und O_4 im Sinne des Artikels 4 der Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates (*);“

   b) Absatz 2 erhält folgende Fassung:

      „(2) Alle in Anhang I angegebenen Werte für die Gewichte gelten als Verkehrsnormen und betreffen daher die Beladungsbedingungen und nicht die Produktionsnormen, die in der Verordnung (EU) 2019/2144 des Europäischen Parlaments und des Rates (**) festgelegt sind.

      _____

      (*) Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Mai 2018 über die Genehmigung und die Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge, zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 715/2007 und (EG) Nr. 595/2009 und zur Aufhebung der Richtlinie 2007/46/EG (ABl. L 151 vom 14.6.2018, S. 1).

      (**) Verordnung (EU) 2019/2144 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. November 2019 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge im Hinblick auf ihre allgemeine Sicherheit und den Schutz der Fahrzeuginsassen und von ungeschützten Verkehrsteilnehmern, zur Änderung der Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 78/2009, (EG) Nr. 79/2009 und (EG) Nr. 661/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates sowie der Verordnungen (EG) Nr. 631/2009, (EU) Nr. 406/2010, (EU) Nr. 672/2010, (EU) Nr. 1003/2010, (EU) Nr. 1005/2010, (EU) Nr. 1008/2010, (EU) Nr. 1009/2010, (EU) Nr. 19/2011, (EU) Nr. 109/2011, (EU) Nr. 458/2011, (EU) Nr. 65/2012, (EU) Nr. 130/2012, (EU) Nr. 347/2012, (EU) Nr. 351/2012, (EU) Nr. 1230/2012 und (EU) 2015/166 der Kommission (ABl. L 325 vom 16.12.2019, S. 1).“

2. Artikel 2 wird wie folgt geändert:

   a) im zweiten Gedankenstrich erhält die Begriffsbestimmung für „Anhänger“ folgende Fassung:

      „— ‚Anhänger‘ ein Fahrzeug gemäß der Begriffsbestimmung in Artikel 3 Nummer 17 der Verordnung (EU) 2018/858.“

([13]) ABl. C 369 vom 17.12.2011, S. 14.

b) im dritten Gedankenstrich erhält die Begriffsbestimmung für „Sattelanhänger“ folgende Fassung:

„— ‚Sattelanhänger‘ ein Fahrzeug gemäß der Begriffsbestimmung in Artikel 3 Nummer 33 der Verordnung (EU) 2018/858.“

c) nach der Begriffsbestimmung für „Fahrzeugkombination“ wird folgende Begriffsbestimmung eingefügt:

„— ‚Europäisches Modulares System‘ ein(e) mit einem oder mehreren Anhängern oder Sattelanhängern verbundene(s) Kraftfahrzeug oder Fahrzeugkombination, bei dem/der die Gesamtkombination die höchstzulässige Länge überschreitet und die in Anhang I festgelegten höchstzulässigen Gewichte überschreiten kann und das Kraftfahrzeug, der/die Anhänger und der/die Sattelanhänger die in Anhang I festgelegten Gewichte oder Abmessungen einzeln jeweils nicht überschreiten;“

d) nach der Begriffsbestimmung für „klimatisiertes Fahrzeug“ wird folgende Begriffsbestimmung eingefügt:

„— ‚Fahrzeugtransporter‘ eine Fahrzeugkombination, die für die Beförderung anderer Fahrzeuge konstruiert oder dauerhaft angepasst ist;“

e) im vierzehnten Gedankenstrich erhält die Begriffsbestimmung für „Fahrzeug mit alternativem Antrieb“ folgende Fassung:

„— ‚Fahrzeug mit alternativem Antrieb‘ ein Kraftfahrzeug, das ganz ***oder teilweise*** mit einem alternativen Kraftstoff angetrieben wird und nach dem Rahmen der Verordnung (EU) 2018/858 genehmigt wurde;“ **[Abänd. 23]**

f) im fünfzehnten Gedankenstrich erhält die Begriffsbestimmung für „intermodaler Beförderungsvorgang“ unter Buchstabe a folgende Fassung:

„a) Beförderungsvorgänge des kombinierten Verkehrs im Sinne des Artikels 1 der Richtlinie 92/106/EWG des Rates (*) oder

_____

(*) Richtlinie 92/106/EWG des Rates vom 7. Dezember 1992 über die Festlegung gemeinsamer Regeln für bestimmte Beförderungen im kombinierten Güterverkehr zwischen Mitgliedstaaten (ABl. L 368 vom 17.12.1992, S. 38).“

g) nach der Begriffsbestimmung für „Spediteur“ wird folgende Begriffsbestimmung eingefügt:

„— ‚eFTI-Plattform‘ eine gemäß der Verordnung (EU) 2020/1056 des Europäischen Parlaments und des Rates (*) eingerichtete Plattform für Frachtbeförderungsinformationen;

_____

(*) Verordnung (EU) 2020/1056 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Juli 2020 über elektronische Frachtbeförderungsinformationen (ABl. L 249 vom 31.7.2020, S. 33).“

h) Unterabsatz 2 erhält folgende Fassung:

„Alle in Anhang I aufgeführten höchstzulässigen Abmessungen werden mit den entsprechenden für das betreffende Fahrzeug angegebenen Werten in dem gemäß Anhang I der Durchführungsverordnung (EU) 2020/683 der Kommission (*) erstellten Beschreibungsbogen zur EU-Gesamtfahrzeug-Typgenehmigung abgeglichen, wobei keine Toleranz nach oben gestattet ist.

_____

(*) Durchführungsverordnung (EU) 2020/683 der Kommission vom 15. April 2020 zur Durchführung der Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der administrativen Anforderungen für die Genehmigung und Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge (ABl. L 163 vom 26.5.2020, S. 1).“

3. Artikel 4 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 wird folgender Buchstabe c angefügt:

„c) den normalen Verkehr von Fahrzeugen oder Fahrzeugkombinationen für die grenzüberschreitende Güter- oder Personenbeförderung, die den Merkmalen des Anhangs I nicht entsprechen.“

b) Die Absätze 3 und 4 erhalten folgende Fassung:

„(3) Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen dürfen nur dann die Höchstgewichte und/oder -abmessungen überschreiten und für den Verkehr zugelassen werden, wenn sie unteilbare Ladungen befördern oder für deren Beförderung bestimmt sind und sofern von den zuständigen Behörden eine Sondergenehmigung erteilt wurde oder mit diesen Behörden im Einzelfall vergleichbare Bedingungen vereinbart wurden.

Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass das Verfahren zur Erlangung von Genehmigungen oder für die Vereinbarung vergleichbarer Bedingungen für die Beförderung unteilbarer Ladungen reibungslos, effizient und diskriminierungsfrei ist, indem ***ein EU-weit geltendes gemeinsames Standardantragsfomular bereitgestellt wird,*** der Verwaltungsaufwand möglichst gering gehalten wird und unnötige Verzögerungen vermieden werden.

Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass Genehmigungen oder vergleichbare Bedingungen für die Beförderung unteilbarer Ladungen unter verhältnismäßigen und diskriminierungsfreien Bedingungen erteilt bzw. vereinbart werden. Die Mitgliedstaaten ~~arbeiten~~***erteilen*** insbesondere ***Genehmigungen oder sie vereinbaren vergleichbare Bedingungen in elektronischer Form, und sie arbeiten zusammen, um die Fristen für die Erteilung der Genehmigungen weiter zu harmonisieren. Die Mitgliedstaaten arbeiten außerdem*** bei der Vermeidung unterschiedlichster Fahrzeugkennzeichnungen und -signalisierungen und bei der Bevorzugung von Piktogrammen anstelle von Text zusammen. ***Darüber hinaus arbeiten die Mitgliedstaaten zusammen, um die einschlägigen Vorschriften für die Begleitung von Transporten von unteilbaren Ladungen zu harmonisieren, z. B. im Zusammenhang mit der vorgeschriebenen Verwendung, Kennzeichnung und Beschilderung von Begleitfahrzeugen.*** Die Mitgliedstaaten dürfen in Bezug auf die Beförderung unteilbarer Ladungen keine ***die Fahrer betreffenden*** Sprachanforderungen auferlegen.

Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass Fahrzeuge, die unteilbare Ladungen befördern, über die EU-Kennzeichnung gemäß Artikel 10ca verfügen. **[Abänd. 24]**

(4) Die Mitgliedstaaten dürfen für bestimmte Beförderungen im innerstaatlichen ***oder grenzüberschreitenden*** Verkehr, die den internationalen Wettbewerb im Bereich des Verkehrs nicht maßgeblich beeinträchtigen, Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen für den Verkehr in ihrem Hoheitsgebiet auch dann zulassen, wenn deren ***Gewichte oder*** Abmessungen von den Werten des Anhangs I Nummern 1.1, 1.2, ***1.3,*** 1.4 bis 1.8***, 2, 4.1.***, 4.2 und 4.4 abweichen.

Es wird davon ausgegangen, dass Verkehrstätigkeiten den internationalen Wettbewerb im Bereich des Verkehrs nicht maßgeblich beeinträchtigen, wenn eine der folgenden Bedingungen erfüllt ist:

a) Die Verkehrstätigkeiten werden im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats mit Spezialfahrzeugen oder -fahrzeugkombinationen unter Gegebenheiten durchgeführt, für die normalerweise keine Fahrzeuge aus anderen Mitgliedstaaten eingesetzt werden, z. B. Tätigkeiten in der Holzgewinnung und Forstwirtschaft.

b) Der Mitgliedstaat, der in seinem Hoheitsgebiet Beförderungen durch Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen gestattet, die von den in Anhang I festgelegten Abmessungen abweichen, gestattet auch den Verkehr von Europäischen Modularen Systemen gemäß Absatz 4a, damit zumindest die in diesem Mitgliedstaat erlaubte Ladelänge erreicht werden kann und für jeden Unternehmer gleiche Wettbewerbsbedingungen gegeben sind.“ **[Abänd. 25]**

c) Folgender Absatz 4a wird eingefügt:

„(4a) Die Mitgliedstaaten dürfen zulassen, dass Europäische Modulare Systeme im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr in ihrem Hoheitsgebiet unter Einhaltung aller folgenden Bedingungen verkehren:

-a) Bei neuen Strecken für EMS bewerten die Mitgliedstaaten im Voraus die möglichen Auswirkungen der Europäischen Modularen Systeme auf die Straßenverkehrssicherheit, die Straßeninfrastruktur und das Zusammenwirken der einzelnen Verkehrsträger sowie die Umweltauswirkungen der Europäischen Modularen Systeme auf das Verkehrssystem, einschließlich der Auswirkungen auf die Aufteilung auf die jeweiligen Verkehrsträger. Die Bewertung wird öffentlich zugänglich gemacht. Mitgliedstaaten, die zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Richtlinie bereits Strecken für EMS in ihrem Hoheitsgebiet eingerichtet haben, sind nicht verpflichtet, eine vorherige Bewertung dieser bereits eingerichteten Strecken vorzunehmen.

a) Die Mitgliedstaaten machen die Informationen über die höchstzulässigen Gewichte und Abmessungen, die für den Verkehr von Europäischen Modularen Systemen in ihrem Hoheitsgebiet gelten, in zugänglicher und transparenter Weise öffentlich verfügbar.

b) Die Mitgliedstaaten machen die Informationen über den Teil ihres Straßennetzes, in dem Europäische Modulare Systeme verkehren können, in zugänglicher und transparenter Weise öffentlich verfügbar.

c) Die Mitgliedstaaten gewährleisten die Anbindung des Teils des Netzes, in dem Europäische Modulare Systeme verkehren können, an das Straßennetz benachbarter Mitgliedstaaten, die ebenfalls den Verkehr von Europäischen Modularen Systemen zulassen, um den grenzüberschreitenden Verkehr zu ermöglichen.

d) Die Mitgliedstaaten richten ein ~~Überwachungssystem ein und bewerten die~~***System zur Überwachung der*** Auswirkungen der Europäischen Modularen Systeme auf die Straßenverkehrssicherheit, die Straßeninfrastruktur und das Zusammenwirken der einzelnen Verkehrsträger***, das Verkehrsaufkommen*** sowie die Umweltauswirkungen der Europäischen Modularen Systeme auf das Verkehrssystem ***ein***, einschließlich der Auswirkungen auf die Aufteilung auf die jeweiligen Verkehrsträger***, und berücksichtigen die gemäß Buchstabe -a im Voraus durchgeführte Bewertung***.

da) Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die geeigneten Maßnahmen getroffen werden, um mögliche nachteilige Auswirkungen auf die Straßenverkehrssicherheit, auch auf die Sicherheit ungeschützter Verkehrsteilnehmer, infolge der Verwendung Europäischer Modularer Systeme zu vermeiden.

Die Mitgliedstaaten können Mindestanforderungen oder ein Zertifizierungssystem für die Fahrer Europäischer Modularer Systeme festlegen, sofern diese mit den Grundsätzen der Verhältnismäßigkeit und Nichtdiskriminierung im Einklang stehen. Die Mitgliedstaaten arbeiten zum Zweck der gegenseitigen Anerkennung der jeweiligen Zertifikate zusammen.

Lässt ein Mitgliedstaat es gemäß diesem Absatz zu, dass Europäische Modulare Systeme im innerstaatlichen Verkehr eingesetzt werden, so darf er den Einsatz Europäischer Modularer Systeme im grenzüberschreitenden Verkehr in seinem Hoheitsgebiet weder verweigern noch verbieten, sofern diese Systeme die für Europäische Modulare Systeme im innerstaatlichen Verkehr festgelegten höchstzulässigen Gewichte und Abmessungen nicht überschreiten.

Die Mitgliedstaaten ~~unterrichten die~~***teilen der*** Kommission ***mit***, wenn sie den Verkehr von Europäischen Modularen Systemen in ihrem Hoheitsgebiet zulassen***, und sie informieren sie darüber, wie sie die unter den Buchstaben -a bis da dieses Absatzes genannten Bedingungen erfüllen. Im Anschluss an diese Mitteilungen richtet die Kommission gegebenenfalls Empfehlungen an diese Mitgliedstaaten, um die Einhaltung dieser Bedingungen sicherzustellen. Gibt die Kommission Empfehlungen ab, so teilt der betreffende Mitgliedstaat der Kommission innerhalb von 6 Monaten mit, wie er diese Empfehlungen umzusetzen gedenkt. Die Empfehlungen der Kommission und die Antworten des Mitgliedstaats werden öffentlich zugänglich gemacht***." **[Abänd. 26]**

d) Absatz 5 erhält folgende Fassung:

„(5) Die Mitgliedstaaten dürfen für einen begrenzten Zeitraum Versuche mit Fahrzeugen oder Fahrzeugkombinationen zulassen, die auf neuen Technologien oder neuen Konzepten beruhen und die Anforderungen dieser Richtlinie nicht einhalten können. Diese Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen dürfen während des Versuchszeitraums für bestimmte innerstaatliche oder grenzüberschreitende Beförderungen ***erst dann*** eingesetzt werden***, nachdem nachgewiesen wurde, dass die angestrebten Transporttätigkeiten nicht in einer anderen Weise durchgeführt werden können, die ähnliche Vorteile im Hinblick auf die Sicherheit und die Umwelt bietet. Es muss nachgewiesen werden, dass dies keine wesentlichen Auswirkungen auf den intermodalen Wettbewerb in der Transportbranche insgesamt hat***. Versuche mit Europäischen Modularen Systemen sind für eine Dauer von höchstens fünf ***Jahren mit der Möglichkeit einer einmaligen Verlängerung um höchstens drei*** Jahre zulässig***. Beschließt ein Mitgliedstaat, diese Möglichkeit in Anspruch zu nehmen, so muss er der Kommission eine hinreichende Begründung vorlegen***. Die Anzahl der Versuche ist nicht begrenzt. Die Mitgliedstaaten unterrichten hiervon die Kommission. **[Abänd. 27]**

Die Mitgliedstaaten richten ein Überwachungssystem ein und bewerten die Auswirkungen der Versuche nach Unterabsatz 1 auf die Straßenverkehrssicherheit, die Straßeninfrastruktur und das Zusammenwirken der Verkehrsträger sowie die Umweltauswirkungen für das Verkehrssystem, einschließlich der Auswirkungen auf die Aufteilung auf die jeweiligen Verkehrsträger."

e) Folgender Absatz 5a wird eingefügt:

„(5a) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 10h delegierte Rechtsakte zur Ergänzung dieser Richtlinie zu erlassen und darin die Mindestdatensätze und Leistungsindikatoren festzulegen, die von den von den Mitgliedstaaten gemäß Absatz 4a ~~Buchstabe~~***Buchstaben -a und*** d und Absatz 5 ***im Vorfeld durchgeführten Bewertungen und*** eingerichteten Überwachungssystemen bereitzustellen sind." **[Abänd. 28]**

f) Absatz 7 wird gestrichen.

4. Die folgenden Artikel 4a und 4b werden eingefügt:

„*Artikel 4a*

(1) Die Mitgliedstaaten richten ein elektronisches Informations- und Kommunikationssystem mit mindestens den folgenden Funktionen einer zentralen Anlaufstelle ein und verwalten dieses:

a) eine einzige nationale Eingabestelle, über die die Antragsteller ihren Antrag auf eine Sondergenehmigung oder eine vergleichbare Bedingung gemäß Artikel 4 Absatz 3 in einem standardisierten Format stellen;

b) eine einzige nationale Zugangsstelle, über die die Antragsteller in klarer, zugänglicher und transparenter Weise Informationen zu den Anforderungen für die Beantragung von Sondergenehmigungen oder vergleichbaren Bedingungen gemäß Artikel 4 Absatz 3 sowie über die Angaben erhalten, die sie für die Planung ihrer Strecke benötigen;

c) gegebenenfalls einen einzigen nationalen Zugangspunkt für die Betreiber Europäischer Modularer Systeme zu den in Artikel 4 Absatz 4a Buchstaben a und b genannten Informationen.

ca) eine einzige nationale Zugangsstelle, über die in klarer, zugänglicher und transparenter Weise Informationen über die höchstzulässigen Gewichte und Abmessungen der Fahrzeuge sowie über in bestimmten Gebieten oder auf bestimmten Straßen geltende Einschränkungen, auch bezüglich der Höhe, eingeholt werden können. **[Abänd. 29]**

(1a) Bis zum [sechs Monate nach dem Datum der Umsetzung dieser Richtlinie] richtet die Kommission ein spezielles und aktuelles europäisches Webportal ein, das in allen Amtssprachen der Union verfügbar ist und das die in Absatz 1 genannten nationalen elektronischen Informations- und Kommunikationssysteme in klarer, zugänglicher und transparenter Weise miteinander verbindet, und verwaltet es. Auf diesem europäischen Portal sollen auch die Teile des Straßennetzes in zugänglicher und transparenter Weise öffentlich einsehbar sein, auf denen Europäische Modulare Systeme und, falls vorhanden, Fahrzeuge, die unteilbare Ladungen befördern, verkehren dürfen. **[Abänd. 30]**

(2) Die Kommission ~~kann~~***erlässt*** Durchführungsrechtsakte zur Festlegung eines ***EU-weit geltenden,*** gemeinsamen ~~Standardantragsformulars~~***Standardformulars zur Beantragung einer Genehmigung*** und zur Harmonisierung der Vorschriften und Verfahren***, auch mit Blick auf die für die Fahrzeugzulassung erforderlichen Informationen,*** für die Ausstellung nationaler Genehmigungen***, auch in digitaler Form, oder Vereinbarungen*** ~~oder Vereinbarung~~ vergleichbarer Bedingungen gemäß Absatz 1 dieses Artikels und Artikel 4 Absatz 3 ~~erlassen~~***sowie zur Harmonisierung der maßgeblichen Vorschriften über die Begleitung von Transporten unteilbarer Ladungen***. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem Prüfverfahren gemäß Artikel 10i Absatz 2 erlassen. **[Abänd. 31]**

Artikel 4b

(1) Lässt ein Mitgliedstaat gemäß Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe a den Verkehr von Fahrzeugkombinationen mit einem Höchstgewicht, das die in Anhang I Nummern 2.2.1 oder 2.2.2 festgelegten Grenzwerte überschreitet, in seinem Hoheitsgebiet zu, so darf er den Einsatz dieser Fahrzeugkombinationen, die den für den innerstaatlichen Güterverkehr festgelegten Gewichtswerten entsprechen, im grenzüberschreitenden Verkehr in seinem Hoheitsgebiet weder verweigern noch verbieten, sofern das zulässige Höchstgewicht dieser Fahrzeugkombinationen 44 Tonnen nicht übersteigt.

(2) Abweichend von Absatz 1 kann die in Absatz 1 festgelegte Obergrenze von 44 Tonnen Gewicht überschritten werden, wenn der Mitgliedstaat höhere Gewichtswerte für diese Fahrzeugkombinationen zulässt, wenn sie an einer intermodalen Beförderung beteiligt sind.

(3) Angesichts des erwarteten Anstiegs der Verbreitung emissionsfreier Fahrzeuge gilt dieser Artikel bis zum 31. Dezember 2034.“

5. Artikel 6 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass die in Artikel 1 genannten Fahrzeuge, die mit dieser Richtlinie übereinstimmen, mit einem der nachfolgend genannten Nachweise versehen sind:

a) einer Kombination aus den folgenden beiden Schildern:

- i) dem ‚gesetzlich vorgeschriebenen Fabrikschild‘, das gemäß Anhang II der Durchführungsverordnung (EU) 2021/535 der Kommission (*) erstellt und angebracht wird,

- ii) dem dem Anhang III der vorliegenden Richtlinie entsprechenden und gemäß Anhang II der Durchführungsverordnung (EU) 2021/535 erstellten und angebrachten Abmessungsschild;

b) einem einzigen, gemäß Anhang II der Durchführungsverordnung (EU) 2021/535 erstellten und angebrachten Schild, das die Angaben der beiden unter Buchstabe a genannten Schilder enthält;

c) einem einzigen Dokument, das von der zuständigen Behörde des Mitgliedstaats ausgestellt wird, in dem das Fahrzeug zugelassen oder in Betrieb genommen wurde. Dieses Dokument muss die gleichen Rubriken und die gleichen Angaben wie die unter Buchstabe a genannten Schilder aufweisen. Es muss an einer für die Kontrolle leicht zugänglichen und gut geschützten Stelle mitgeführt werden.

_____

(*) Durchführungsverordnung (EU) 2021/535 der Kommission vom 31. März 2021 mit Durchführungsbestimmungen zur Verordnung (EU) 2019/2144 des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich einheitlicher Verfahren und technischer Spezifikationen für die Typgenehmigung von Fahrzeugen sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge im Hinblick auf ihre allgemeinen Baumerkmale und ihre Sicherheit (ABl. L 117 vom 6.4.2021, S. 1).“

aa) Absatz 4 erhält folgende Fassung:

***„(4)* Fahrzeuge, die mit einem Nachweis der Übereinstimmung versehen sind, *werden* unterzogen:**

— ***Stichprobenkontrollen hinsichtlich der gemeinsamen Normen für die Gewichte;***

— **Kontrollen hinsichtlich der gemeinsamen Normen für die Abmessungen im Falle eines Verdachts auf Nichtübereinstimmung mit dieser Richtlinie.“ [Abänd. 32]**

b) Absatz 5 erhält folgende Fassung:

„(5) In der mittleren Spalte des Nachweises über die Konformität der Gewichte werden gegebenenfalls die für das betreffende Fahrzeug geltenden Gewichtsstandards der Union aufgeführt.“

c) Folgender Absatz 7 wird angefügt:

„(7) Damit ein Beförderungsvorgang als intermodaler Beförderungsvorgang im Sinne dieser Richtlinie gilt, stellt der Spediteur oder, falls es sich nicht um den Spediteur handelt, das Unternehmen, das den intermodalen Beförderungsvorgang organisiert, sicher, dass die in den Artikeln 3 und 7 der Richtlinie 92/106/EWG genannten Dokumente gemäß der Verordnung (EU) 2020/1056 erfasst und auf einer eFTI-Plattform bereitgestellt werden. Diese Angaben müssen den zuständigen Behörden auf derselben eFTI-Plattform zur Verfügung gestellt werden, auf der die Verkehrsinformationen gemäß der Verordnung (EU) 2020/1056 erfasst wurden.“

6. Artikel 8b wird wie folgt geändert:

a) Die Absätze 1 und 2 erhalten folgende Fassung:

„(1) Zur Verbesserung ihrer Energieeffizienz können Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen, die mit aerodynamischen Luftleiteinrichtungen ausgerüstet sind, die die Anforderungen der Absätze 2 und 3 und der Verordnung (EU) 2018/858 erfüllen, die in Anhang I Nummer 1.1 der vorliegenden Richtlinie festgelegten höchstzulässigen Längen überschreiten, um den Anbau solcher Einrichtungen am hinteren Teil der Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen zu ermöglichen. Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen, die mit diesen Einrichtungen ausgerüstet sind, müssen Anhang I Nummer 1.5 der vorliegenden Richtlinie genügen, wobei eine Überschreitung der höchstzulässigen Längen nicht zu einer größeren Ladelänge dieser Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen führen darf.

(2) Bevor die in Absatz 1 genannten aerodynamischen Luftleiteinrichtungen in Verkehr gebracht werden, müssen sie gemäß den Vorschriften der Typgenehmigung im Rahmen der Verordnung (EU) 2018/858 und der Durchführungsverordnung (EU) 2021/535 typgenehmigt werden.“

b) Absatz 5 wird gestrichen.

7. Folgender Artikel 8c wird eingefügt:

„Artikel 8c

Fahrzeugtransporter ~~mit offenem Aufbau~~ dürfen in beladenem Zustand unter Verwendung ~~zugelassener~~***von*** Ladestützen***, wie z. B. ausfahrbarer hinterer Ladestützen,*** die in Anhang I Nummer 1.1 festgelegten höchstzulässigen Längen bis zu einer Gesamtlänge von 20,75 m überschreiten.

~~Überhang oder~~ Ladestützen von Fahrzeugtransportern dürfen nicht über die ***überhängende*** Ladung hinausragen. Die Ladung darf nach vorn über das Zugfahrzeug bis zu 0,5 m hinausragen, sofern ~~die erste Achse~~***alle Achsen*** des beförderten Fahrzeugs auf ~~dem Anhängeraufbau ruht~~***der Fahrzeugstruktur ruhen***. Die Ladung darf nach hinten bis zu 1,5 m hinausragen, sofern ~~die letzte~~***höchstens eine*** Achse des beförderten Fahrzeugs auf ~~dem Anhängeraufbau~~***der hinteren Ladestütze*** ruht." **[Abänd. 33]**

8. Artikel 9a wird wie folgt geändert:

a) Die Absätze 1 und 2 erhalten folgende Fassung:

„(1) Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen, die der Verordnung (EU) 2018/858 entsprechen, dürfen die in Anhang I Nummer 1.1 der vorliegenden Richtlinie festgelegten höchstzulässigen Längen überschreiten, sofern ihr Führerhaus eine verbesserte Aerodynamik und Energieeffizienz ~~sowie~~***,*** größere Sicherheit ***und erhöhten Fahrerkomfort*** bietet. Jede nach diesem Artikel zulässige Überschreitung der höchstzulässigen Länge kann auch dem Einbau emissionsfreier Technologien dienen. Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen, die mit solchen Führerhäusern ausgestattet sind, müssen Anhang I Nummer 1.5 der vorliegenden Richtlinie genügen, wobei Überschreitungen der höchstzulässigen Längen nicht zu einem größeren Ladevermögen dieser Fahrzeuge führen dürfen. **[Abänd. 34]**

(2) Bevor die in Absatz 1 genannten Fahrzeuge in Verkehr gebracht werden, müssen sie gemäß den Vorschriften der Typgenehmigung im Rahmen der Verordnung (EU) 2018/858 und der Durchführungsverordnung (EU) 2021/535 typgenehmigt werden."

b) Absatz 3 wird gestrichen;

9. Artikel 10b erhält folgende Fassung:

„*Artikel 10b*

(1) Die höchstzulässigen Gewichte und Achslasten von Fahrzeugen mit alternativem Antrieb oder emissionsfreien Fahrzeugen entsprechen denen, die in Anhang I Nummern 2.2, 2.3, 2,4, 3.4.2, und 3.4.3 festgelegt sind.

Das durch den alternativen Antrieb von Fahrzeugen, bei denen es sich nicht um emissionsfreie Fahrzeuge handelt, bedingte Mehrgewicht ist der vom Hersteller im Rahmen der Genehmigung des fraglichen Fahrzeugs vorgelegten Dokumentation zu entnehmen. Dieses Mehrgewicht ist in dem gemäß Artikel 6 geforderten amtlichen Nachweis anzugeben.

Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 10h delegierte Rechtsakte zu erlassen, um die vorliegende Richtlinie durch eine Aktualisierung der Liste der in Artikel 2 genannten alternativen Kraftstoffe zu ergänzen, die ein Mehrgewicht bedingen. Es ist besonders wichtig, dass die Kommission ihrer üblichen Praxis folgt und vor dem Erlass dieser delegierten Rechtsakte Konsultationen mit Sachverständigen, auch mit Sachverständigen der Mitgliedstaaten, durchführt."

(2) Die in Anhang I Nummer 1.1 für emissionsfreie Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen, die emissionsfreie Fahrzeuge umfassen, festgelegten höchstzulässigen Längen können um die für den Anbau emissionsfreier Technologie erforderliche zusätzliche Länge~~, jedoch um höchstens 90 cm~~ überschritten werden. Solche emissionsfreien Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen müssen Anhang I Nummern 1.5 und 1.5a der vorliegenden Richtlinie genügen, wobei eine Überschreitung der höchstzulässigen Längen nicht zu einer größeren Ladelänge dieser Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen führen darf, um die Kompatibilität von Anhängern und Sattelanhängern mit den Anforderungen für intermodale Beförderungen zu gewährleisten. **[Abänd. 35]**

Die zusätzliche Länge, die für emissionsfreie Fahrzeuge erforderlich ist, ist der vom Hersteller im Rahmen der Genehmigung des betreffenden Fahrzeugs vorgelegten Dokumentation zu entnehmen. Diese zusätzliche Länge ist in dem gemäß Artikel 6 geforderten amtlichen Nachweis anzugeben."

10. Artikel 10c erhält folgende Fassung:

„*Artikel 10c*

Bei Fahrzeugen oder Fahrzeugkombinationen, die bei intermodalen Beförderungsvorgängen eingesetzt werden, beträgt die in Anhang I Nummer 1.1 — gegebenenfalls vorbehaltlich des Artikels 9a Absatz ~~1 und~~***1 und*** des Artikels 10b Absatz 2 — ~~festgelegten höchstzulässigen Längen~~***für ein Sattelkraftfahrzeug festgelegte höchstzulässige Länge 18,00 m*** und der in Anhang I Nummer 1.6 festgelegte höchstzulässige Abstand ~~können bei Fahrzeugen oder Fahrzeugkombinationen, die Container von 45 Fuß Länge oder Wechselaufbauten von 45 Fuß Länge — leer oder beladen — befördern, um 15 cm überschritten werden, sofern der auf der Straße erfolgende Transport des betreffenden Containers oder Wechselaufbaus Teil einer intermodalen Beförderung ist~~***13,50 m***." **[Abänd. 36]**

10a. Folgender Artikel 10ca wird eingefügt:

„***Artikel 10ca***

(1) Zur Erhöhung der Straßenverkehrssicherheit und um unterschiedlichste Fahrzeugkennzeichnungen und -signalisierungen zu vermeiden, wird hiermit eine einheitliche EU-Kennzeichnung für die Länge der Kraftfahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen eingeführt, die im Verkehr von EMS eingesetzt werden oder deren Abmessungen von den in Anhang I Nummern 1.1, 1.2, 1.4 bis 1.8, 4.2 und 4.4 festgelegten Werten abweichen.

(2) Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass an der Rückseite aller Kraftfahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen, auf die in Absatz 1 Bezug genommen wird, die EU-Kennzeichnung deutlich sichtbar angebracht wird.

(3) Bis zum [1 Jahr nach dem Datum des Inkrafttretens] erlässt die Kommission gemäß Artikel 10h einen delegierten Rechtsakt zur Ergänzung dieser Richtlinie, in dem sie detaillierte Normen, Anforderungen und Bestimmungen für das Anbringen und die Ausstellung der Kennzeichnung festlegt, wobei die Verwendung von Piktogrammen gegenüber Text bevorzugt wird.“ **[Abänd. 37]**

11. Artikel 10d ~~wird wie folgt geändert:~~***erhält folgende Fassung:***

a) Die Absätze 1 und 2 erhalten folgende Fassung:

„(1) Die Mitgliedstaaten ergreifen spezifische Maßnahmen, um die in Betrieb befindlichen Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen zu ~~identifizieren, die mutmaßlich~~***erkennen, die*** das höchstzulässige Gewicht ~~überschritten haben und die daher von den zuständigen Behörden überprüft werden sollten~~***überschreiten***, damit die Einhaltung der Anforderungen dieser Richtlinie***, auch die Einhaltung der Anforderungen an Sondergenehmigungen,*** sichergestellt ist. ~~Diese~~***Zu diesen*** Maßnahmen ~~können mithilfe~~***gehört die Einrichtung*** von in die Straßeninfrastrukturen integrierten automatischen Systemen ~~oder mithilfe von bordeigenen Wiegesystemen erfolgen, die in~~***, womit zumindest sichergestellt wird, dass diese Systeme gemäß der Verordnung (EU) 1315/2013*** (*) ***eingeführt werden. Die Mitgliedstaaten richten im*** Einklang mit ~~Absatz 4 in Fahrzeugen installiert sind~~***Verordnung (EU) 1315/2013 entlang des Kernnetzes des transeuropäischen Straßenverkehrsnetzes zertifizierte automatische Systeme ein***.

~~Entscheidet sich ein Mitgliedstaat für die Einrichtung~~***Zusätzlich zum Einsatz*** von in die Straßeninfrastruktur integrierten automatischen Systemen~~, stellt er sicher, dass solche Systeme zumindest im transeuropäischen Straßenverkehrsnetz gemäß der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013~~ (*) ~~eingeführt werden~~ ***können die Mitgliedstaaten Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen, die mutmaßlich das höchstzulässige Gewicht überschritten haben, mithilfe von bordeigenen Wiegesystemen, die in Einklang mit Absatz 4 in Fahrzeugen installiert sind, oder mithilfe von Straßenkontrollen ermitteln***.

Ein Mitgliedstaat darf bei in einem anderen Mitgliedstaat zugelassenen Fahrzeugen oder Fahrzeugkombinationen den Einbau von bordeigenen Wiegesystemen nicht vorschreiben.

Unbeschadet des Unionsrechts und des nationalen Rechts ~~müssen automatische~~***können die Mitgliedstaaten die zertifizierten automatischen*** Systeme ***nutzen, um Verstöße***~~, sofern sie zur Feststellung von Verstößen~~ gegen diese Richtlinie ~~und zur Verhängung von Sanktionen verwendet werden, zertifiziert sein. Werden automatische~~***zu ahnden. Die zertifizierten automatischen*** Systeme ~~nur zu Identifizierungszwecken verwendet, müssen sie nicht zertifiziert sein~~***sind mit der einzigen nationalen Eingabestelle für Sondergenehmigungen oder einer Vereinbarung vergleichbarer Bedingungen gemäß Artikel 4a verbunden, damit sie Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen erkennen können, die die höchstzulässigen Gewichte überschreiten und über eine Sondergenehmigung verfügen, sowie solche, die die in der Sondergenehmigung zugelassenen Gewichte überschreiten***. **[Abänd. 38]**

(2) Jeder Mitgliedstaat führt in seinem Hoheitsgebiet in jedem Kalenderjahr mindestens sechs Kontrollen je eine Million Fahrzeugkilometer durch, die von Fahrzeugen oder Fahrzeugkombinationen, die für die Güterbeförderung verwendet werden und in den Anwendungsbereich der vorliegenden Richtlinie fallen, zurückgelegt werden, unabhängig davon, in welchem Land diese Fahrzeuge zugelassen sind oder in welchem Land diese Fahrzeuge in Betrieb genommen wurden. Die Konformitätskontrollen umfassen eine geeignete Anzahl von nachts durchgeführten Kontrollen.

(*) Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2013 über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes und zur Aufhebung des Beschlusses Nr. 661/2010/EU (ABl. L 348 vom 20.12.2013, S. 1).“

b) Absatz 5 Unterabsatz 1 erhält folgende Fassung:

„(5) Die Kommission erlässt Durchführungsrechtsakte, in denen die Einzelheiten zur Schaffung einheitlicher Bedingungen für die Durchführung der Interoperabilitäts- und Kompatibilitätsvorschriften gemäß Absatz 4 festgelegt werden."

12. Folgender Artikel 10da wird eingefügt:

„Artikel 10da

(1) Die Mitgliedstaaten können in ihrem Hoheitsgebiet intelligente Zugangsregelungen (Intelligent Access Policy – IAP) einführen, um den Zugang schwerer Nutzfahrzeuge zu bestimmten Straßen oder Gebieten zu regulieren, zu überwachen und zu erleichtern.

Für die Zwecke dieses Artikels bezeichnet der Ausdruck ‚intelligente Zugangsregelungen' einen technischen und funktionalen Rahmen für die Verwaltung des Zugangs schwerer Nutzfahrzeuge zum Straßennetz mittels Telematik, um die Einhaltung der geltenden Vorschriften über Gewichte und Abmessungen zu gewährleisten.

(2) ~~Setzt ein Mitgliedstaat intelligente~~***Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass ihre intelligenten*** Zugangsregelungen ~~nach Absatz 1 um, stellt er sicher, dass diese~~ mit der Richtlinie 2010/40/EU des Europäischen Parlaments und des Rates (*) im Einklang stehen. Die Mitgliedstaaten stellen insbesondere sicher, dass Daten im Zusammenhang mit den intelligenten Zugangsregelungen, die in den Anwendungsbereich der Richtlinie 2010/40/EU fallen, einschließlich Beschränkungen in Bezug auf Gewicht, Länge, Breite oder Höhe, in digitaler maschinenlesbarer Form zur Verfügung stehen und über die mit der Delegierten Verordnung (EU) 2022/670 (**) eingerichteten nationalen Zugangspunkte zugänglich gemacht werden. ***Die Mitgliedstaaten sorgen auch dafür, dass die intelligente Zugangsregelung mit der einzigen nationalen Eingabestelle für Sondergenehmigungen oder mit einer Vereinbarung vergleichbarer Bedingung gemäß Artikel 4a verbunden ist, damit Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen erkannt werden können, die die höchstzulässigen Gewichte bzw. Abmessungen überschreiten und über eine Sondergenehmigung verfügen.***

(3) ~~Setzt ein Mitgliedstaat intelligente~~***Bei der Umsetzung intelligenter*** Zugangsregelungen nach Absatz 1 ~~um, muss er~~***müssen die Mitgliedstaaten***

a) die Kriterien für die Gewährung des Zugangs für schwere Nutzfahrzeuge festlegen, einschließlich, aber nicht beschränkt auf Fahrzeuggewicht, Länge, ***Höhe,*** technische Spezifikationen und Einhaltung spezifischer Sicherheitsnormen;

b) den Einsatz fortschrittlicher intelligenter Verkehrssysteme fördern, um die Sicherheit und Effizienz zu erhöhen und die Verkehrsüberlastung bei den von den intelligenten Zugangsregelungen betroffenen Beförderungen im Straßenverkehr zu verringern;

c) ein umfassendes Informations- und Kommunikationssystem einrichten, um die Betreiber schwerer Nutzfahrzeuge über die Anforderungen der intelligenten Zugangsregelungen, die Antragsverfahren und etwaige Aktualisierungen oder Änderungen der Regelungen zu informieren.

ca) von diskriminierenden und unverhältnismäßigen Beschränkungen des freien Waren- und Dienstleistungsverkehrs und übermäßigen Beeinträchtigungen des reibungslosen Funktionierens des Binnenmarkts absehen. **[Abänd. 39]**

~~(4) 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.~~ **[Abänd. 39]**

(*) Richtlinie 2010/40/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. Juli 2010 zum Rahmen für die Einführung intelligenter Verkehrssysteme im Straßenverkehr und für deren Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern (ABl. L 207 vom 6.8.2010, S. 1).

(**) Delegierte Verordnung (EU) 2022/670 der Kommission vom 2. Februar 2022 zur Ergänzung der Richtlinie 2010/40/EU des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der Bereitstellung EU-weiter Echtzeit-Verkehrsinformationsdienste (ABl. L 122 vom 25.4.2022, S. 1)."

12a. In Artikel 10e wird folgender neuer Absatz eingefügt:

„Die Mitgliedstaaten werden ermutigt, die Einnahmen aus diesen Sanktionen oder den finanziellen Gegenwert dieser Einnahmen zu verwenden, um die Markteinführung nachhaltiger Verkehrsmittel zu entwickeln und zu unterstützen, die Intermodalität zu fördern, die dafür notwendige Infrastruktur und intelligente Durchsetzungssysteme zu finanzieren, intermodale Beförderungsvorgänge zu fördern und die Nachhaltigkeit des grenzüberschreitenden Verkehrs zu steigern." **[Abänd. 40]**

13. In Artikel 10f Absatz 1 erhält Buchstabe a folgende Fassung:

„a) Der Spediteur händigt dem Transportunternehmen, dem er die Beförderung eines Containers oder eines Wechselaufbaus anvertraut, eine Erklärung aus, in der das Gewicht und die Höhe des beförderten Containers oder Wechselaufbaus angegeben ist, und"

14. Artikel 10g erhält folgende Fassung:

„*Artikel 10g*

(1) Alle zwei Jahre und spätestens bis zum 30. September des auf den jeweiligen Zweijahreszeitraum folgenden Jahres legen die Mitgliedstaaten der Kommission die erforderlichen Informationen vor in Bezug auf

a) die Anzahl der während der vorangegangenen zwei Kalenderjahre durchgeführten Kontrollen,

b) die Anzahl der festgestellten Fälle von Überladung bei Fahrzeugen und Fahrzeugkombinationen.

c) die Anzahl und den Standort der automatischen Systeme, die gemäß Artikel 10d Absatz 1 in die Straßeninfrastruktur integriert wurden~~,~~ und die ~~Angabe, ob sie ausschließlich Identifizierungszwecken dienen oder~~ für die direkte Durchsetzung zertifiziert sind; **[Abänd. 41]**

d) die Umsetzung und Wirksamkeit der gemäß Artikel 10da eingerichteten intelligenten Zugangsregelungen;

e) die Anzahl der für Sondertransporte gemäß Artikel 4 Absatz 3 ausgestellten nationalen Genehmigungen und deren Geltungsdauer (einmalige oder langfristige Genehmigungen);

f) die Ergebnisse der gemäß Artikel 4 Absatz 4a Buchstabe d und Artikel 4 Absatz 5 durchgeführten Bewertungen.

Diese Informationen werden nach Jahren aufgeschlüsselt.

(2) Die Kommission analysiert die gemäß Absatz 1 erhaltenen Informationen und ***gibt auf dieser Grundlage gegebenenfalls Empfehlungen an die Mitgliedstaaten ab. Gibt die Kommission derlei Empfehlungen ab, so teilt der betreffende Mitgliedstaat der Kommission innerhalb von sechs Monaten ab dem Zeitpunkt der Erteilung der Empfehlungen mit, wie er diese umzusetzen gedenkt. Die Kommission*** legt dem Europäischen Parlament und dem Rat ~~auf dieser Grundlage~~ spätestens ~~13~~***zwölf*** Monate nach Erhalt der Informationen aus allen Mitgliedstaaten einen Bericht über die ~~Durchführung~~***Einhaltung der Anforderungen*** dieser Richtlinie vor. Dieser Bericht umfasst Informationen über relevante Entwicklungen in den betreffenden Bereichen. **[Abänd. 42]**

(3) Die Kommission legt im Wege von Durchführungsrechtsakten ein Standardformular für die Meldung in elektronischem Format fest, das von den Mitgliedstaaten für die Übermittlung der in Absatz 1 genannten Informationen an die Kommission zu verwenden ist. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem Prüfverfahren gemäß Artikel 10i Absatz 2 erlassen."

15. Artikel 10h ~~Absatz 2 erhält~~***Absätze 2, 3 und 5 erhalten*** folgende Fassung:

„(2) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 4 Absatz 5a ~~und~~**,** Artikel 10b Absatz 1 ***und Artikel 10ca*** wird der Kommission für einen Zeitraum von fünf Jahren ab dem [Amt für Veröffentlichungen: bitte Datum des Inkrafttretens dieser Richtlinie einfügen] übertragen. Die Kommission erstellt spätestens neun Monate vor Ablauf des Zeitraums von fünf Jahren einen Bericht über die Befugnisübertragung. Die Befugnisübertragung verlängert sich stillschweigend um Zeiträume gleicher Länge, es sei denn, das Europäische Parlament oder der Rat widerspricht einer solchen Verlängerung spätestens drei Monate vor Ablauf des jeweiligen Zeitraums**., [Abänd. 43]**

(3) **Die Befugnisübertragung gemäß *Artikel 4 Absatz 5a*, Artikel 10b *Absatz 1 und Artikel 10ca* kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat jederzeit widerrufen werden. Der Beschluss über den Widerruf beendet die Übertragung der in diesem Beschluss angegebenen Befugnis. Er wird am Tag nach seiner Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Union oder zu einem im Beschluss über den Widerruf angegebenen späteren Zeitpunkt wirksam. Die Gültigkeit von delegierten Rechtsakten, die bereits in Kraft sind, wird von dem Beschluss über den Widerruf nicht berührt.' [Abänd. 44]**

(5) **Ein delegierter Rechtsakt, der gemäß *Artikel 4 Absatz 5a*, Artikel 10b *Absatz 1 und Artikel 10ca* erlassen wurde, tritt nur in Kraft, wenn weder das Europäische Parlament noch der Rat innerhalb einer Frist von zwei Monaten nach Übermittlung dieses Rechtsakts an das Europäische Parlament und den Rat Einwände erhoben haben oder wenn vor Ablauf dieser Frist das Europäische Parlament und der Rat beide der Kommission mitgeteilt haben, dass sie keine Einwände erheben werden. Auf Initiative des Europäischen Parlaments oder des Rates wird diese Frist um zwei Monate verlängert." [Abänd. 45]**

16. In Artikel 10i wird folgender Absatz 4 eingefügt:

„(4) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gilt Artikel 8 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011."

17. Artikel 10j ~~wird gestrichen.~~***erhält folgende Fassung:***

„***Artikel 10j***

Bis 2027 und anschließend alle vier Jahre legt die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht über die Anwendung dieser Richtlinie vor. Der Bericht enthält eine detaillierte Bewertung der Entwicklung des innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Straßenverkehrs, einschließlich der besonderen Merkmale bestimmter Marktsegmente und der Auswirkungen dieser Entwicklung auf die Straßenverkehrssicherheit, die Straßeninfrastruktur und das Funktionieren des Binnenmarkts im Bereich des Straßenverkehrs, die Wettbewerbsfähigkeit des Sektors, die Konnektivität und die Verkehrsverlagerung. Der Bericht kann Bestandteile des in Artikel 10g Absatz 2 genannten Berichts enthalten. In diesem Bericht untersucht die Kommission insbesondere, ob die notwendigen Voraussetzungen für die Markteinführung emissionsfreier schwerer Nutzfahrzeuge in der Union bis zu dem in Artikel 4b Absatz 3 genannten Zeitpunkt zufriedenstellend erfüllt sind. In diesem Bericht werden unter anderem die folgenden Voraussetzungen bewertet: die Anzahl der Zulassungen von emissionsfreien schweren Nutzfahrzeugen in den Mitgliedstaaten, die Verfügbarkeit und Kapazität einer geeigneten Infrastruktur für alternative Kraftstoffe und die Auswirkungen des europäischen Emissionshandelssystems auf den Straßenverkehr sowie die nach CO2-Emissionen differenzierten Straßenbenutzungsgebühren in den Mitgliedstaaten. Darüber hinaus werden im Rahmen dieser Analyse die Voraussetzungen für die Markteinführung emissionsfreier Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen von Europäischen Modularen Systemen, die im grenzüberschreitenden Verkehr eingesetzt werden, in denjenigen Mitgliedstaaten bewertet, die deren Verkehr in ihrem Hoheitsgebiet zulassen.

Außerdem wird in dem Bericht der Einsatz intelligenter Zugangsregelungen im Hinblick auf die Durchsetzung analysiert, wobei deren Verfügbarkeit und Kosteneffizienz berücksichtigt werden. Des Weiteren gibt der Bericht Auskunft über im Bereich des Straßenverkehrs relevante technologische Fortschritte, auch in Hinblick auf neue Technologien oder neue Konzepte und aerodynamische Vorrichtungen sowie Anhänger oder Sattelanhänger mit emissionsfreier Technologie.

Im Rahmen dieses Berichts bewertet die Kommission auch die Wirksamkeit und die Auswirkungen dieser Richtlinie, inwieweit mit der Umsetzung dieser Richtlinie die darin festgelegten Ziele erreicht wurden und inwieweit sie mit anderen einschlägigen Rechtsakten der Union in Wechselwirkung steht und vereinbar ist.

Auf der Grundlage der Ergebnisse dieser oben genannten Bewertungen sollte dem Bericht, soweit erforderlich, ein Legislativvorschlag zur Änderung dieser Richtlinie beigefügt werden.“ **[Abänd. 46]**

18. Folgender Artikel 10k wird eingefügt:

„*Artikel 10k*

Im Krisenfall, wenn das öffentliche Interesse dies erfordert und sofern die Straßenverkehrssicherheit dadurch nicht gefährdet wird, können die Mitgliedstaaten vorübergehende Ausnahmen von der Anwendung der in Anhang I festgelegten Grenzwerte für Gewichte und Abmessungen für Fahrzeuge im innerstaatlichen Verkehr für einen Zeitraum von höchstens zwei Monaten gewähren. ***In dem ausschließlichen Fall eines Andauerns der Krise kann eine Verlängerung dieses Zeitraums erfolgen.*** **[Abänd. 47]**

Eine solche Ausnahme ist ordnungsgemäß zu begründen und der Kommission unverzüglich mitzuteilen. Die Kommission veröffentlicht die Informationen über die gewährte Ausnahme unverzüglich auf ihrer offiziellen Website ***und auf dem in Artikel 4a Absatz 1a genannten eigens eingerichteten Webportal***. **[Abänd. 48]**

Betrifft eine Krise mehrere Mitgliedstaaten, kann die Kommission Durchführungsrechtsakte erlassen, um vorübergehende Ausnahmen von der Anwendung der in Anhang I festgelegten Grenzwerte für Gewichte und Abmessungen für Fahrzeuge festzulegen, die im grenzüberschreitenden Verkehr zwischen betroffenen Mitgliedstaaten eingesetzt werden. Die Geltungsdauer dieser Ausnahme darf sechs Monate nicht überschreiten und kann nur verlängert werden, wenn die Krise andauert. Solche Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 10i Absatz 4 genannten Verfahren erlassen.

Für die Zwecke des vorliegenden Artikels bezeichnet der Ausdruck ‚Krise‘ ein außergewöhnliches, unerwartetes, plötzliches, natürliches oder vom Menschen verursachtes Ereignis von außergewöhnlicher Art und Tragweite innerhalb oder außerhalb der Union, das erhebliche direkte oder indirekte Auswirkungen auf den Bereich des Straßenverkehrs oder die Wirtschaft oder das Wohlergehen ***und die Sicherheit*** der Unionsbürger hat, bei dem das normale Funktionieren der Gesellschaft erheblich gestört wird und bei dem das öffentliche Interesse dringende Maßnahmen erfordert.“ **[Abänd. 49]**

19. Anhang I erhält die Fassung des Anhangs der vorliegenden Richtlinie.

20. In Anhang III werden die Worte „Richtlinie 76/114/EWG“ durch die Worte „Anhang II der Durchführungsverordnung (EU) 2021/535 der Kommission“ ersetzt.

Artikel 2

Änderungen der Verordnung (EU) 2020/1056

In Artikel 2 Absatz 1 Buchstabe a der Verordnung (EU) 2020/1056 wird folgende Ziffer vi eingefügt:

„vi) Artikel 6 Absatz 7 der Richtlinie 96/53/EG des Rates (*).

(*) Richtlinie 96/53/EG des Rates vom 25. Juli 1996 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 (ABl. L 235 vom 17.9.1996, S. 59).“

Artikel 3

Umsetzung

(1) Die Mitgliedstaaten erlassen und veröffentlichen spätestens am [Datum der Annahme + ~~2 Jahre~~***ein Jahr***] die Rechts- und Verwaltungsvorschriften, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie nachzukommen. Sie teilen der Kommission unverzüglich den Wortlaut dieser Vorschriften mit. Bei Erlass dieser Vorschriften nehmen die Mitgliedstaaten in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf die vorliegende Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten dieser Bezugnahme. **[Abänd. 50]**

(2) Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission den Wortlaut der wichtigsten nationalen Rechtsvorschriften mit, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen.

Artikel 4

Inkrafttreten

Diese Richtlinie tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Artikel 5

Adressaten

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu … am …

Im Namen des Europäischen Parlaments	*Im Namen des Rates*
Die Präsidentin	*Der Präsident /// Die Präsidentin*

Anhang

HÖCHSTGRENZEN FÜR GEWICHTE UND ABMESSUNGEN SOWIE DAMIT ZUSAMMENHÄNGENDE MERKMALE DER FAHRZEUGE

1.	Höchstzulässige Abmessungen für die in Artikel 1 Absatz 1 Buchstabe a genannten Fahrzeuge	
1.1	Höchstlänge	
	— Kraftfahrzeug (ausgenommen Kraftomnibusse)	12,00 m
	— Anhänger	12,00 m
	— Gelenkfahrzeug	16,50 m
	— Lastzug	18,75 m
	— ***dreiachsiger*** Gelenkbus	18,75 m
	— ***vierachsiger Gelenkbus***	***21,00 m***
	— zweiachsiger Kraftomnibus	13,50 m
	— Kraftomnibus mit mehr als 2 Achsen	15,00 m
	— Kraftomnibus + Anhänger	18,75 m
1.2	Höchstbreite	
	a) alle Fahrzeuge mit Ausnahme der unter Buchstabe b genannten Fahrzeuge	2,55 m
	b) Aufbauten von klimatisierten Fahrzeugen oder von Fahrzeugen beförderte klimatisierte Container oder Wechselaufbauten	2,60 m
1.3	Maximale Höhe	
	— alle Fahrzeuge	4,00 m
	— Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen, die im intermodalen Verkehr einen oder mehrere Container mit einer Standardaußenhöhe von 9‘ 6“ (Großvolumencontainer) befördern	4,30 m
1.4	Die unter den Nummern 1.1, 1.2, 1.3, 1.6, 1.7, 1.8 und 4.4 genannten Werte umfassen auch die Wechselaufbauten und genormte Frachtstücke, wie z. B. Container.	
1.4a	Wenn abnehmbare Zubehörteile wie Skiboxen an einem Kraftomnibus angebracht sind, darf die Höchstlänge des Fahrzeugs einschließlich des Zubehörteils die zulässige Höchstlänge gemäß Nummer 1.1 nicht überschreiten.	
1.5	Jedes Kraftfahrzeug und jede Fahrzeugkombination im Fahrzustand muss sich in einer Kreisringfläche mit einem Außenradius von 12,50 m und einem Innenradius von 5,30 m bewegen können.	
1.5a	Zusätzliche Anforderungen für Kraftomnibusse	
	Beistehendem Fahrzeug ist auf dem Boden eine Linie entlang der senkrechten Ebene zu ziehen, die die zur Außenseite des Kreises gerichtete Fahrzeugseite tangiert. Bei Gelenkfahrzeugen müssen die zwei starren Teile parallel zu dieser Ebene ausgerichtet sein.	
	Fährt das Fahrzeug aus einer Geradeausbewegung in die unter Nummer 1.5 beschriebene Kreisringfläche ein, so darf kein Teil mehr als 0,60 m über die senkrechte Ebene hinausragen.	
1.6	Höchstabstand zwischen der Achse des Sattelzapfens und der hinteren Begrenzung des Sattelanhängers.	12,00 m
1.7	Parallel zur Längsachse des Lastzugs gemessener Höchstabstand zwischen dem vordersten äußeren Punkt der Ladefläche hinter dem Führerhaus und dem hintersten äußeren Punkt des Anhängers der Fahrzeugkombination, abzüglich des Abstands zwischen der hinteren Begrenzung des Kraftfahrzeugs und der vorderen Begrenzung des Anhängers.	15,65 m
1.8	Parallel zur Längsachse des Lastzugs gemessener Höchstabstand zwischen dem vordersten äußeren Punkt der Ladefläche hinter dem Führerhaus und dem hintersten äußeren Punkt des Anhängers der Fahrzeugkombination.	16,40 m

2.	Höchstzulässiges Gewicht der Fahrzeuge			
2.1	Zu einer Kombination gehörende Fahrzeuge			
	2.1.1	Zweiachsige Anhänger		18 t
	2.1.2	Dreiachsige Anhänger		24 t
2.2	Fahrzeugkombinationen			
	2.2.1	Fünf- oder sechsachsige Lastzüge		
		a) Zweiachsiges Kraftfahrzeug mit dreiachsigem Anhänger		40 t
		b) Dreiachsiges Kraftfahrzeug mit zwei- oder dreiachsigem Anhänger		40 t
	2.2.2	Fünf- oder sechsachsige Gelenkfahrzeuge		
		a)	Zweiachsiges Kraftfahrzeug mit dreiachsigem Sattelanhänger	40 t
		b)	Dreiachsiges Kraftfahrzeug mit zwei- oder dreiachsigem Sattelanhänger	40 t
		c)	Zweiachsiges Kraftfahrzeug mit dreiachsigem Sattelanhänger bei intermodalen Beförderungsvorgängen	~~4244~~ t
		d)	Dreiachsiges Kraftfahrzeug mit zwei- oder dreiachsigem Sattelanhänger bei intermodalen Beförderungsvorgängen	44 t
	2.2.3	Vierachsige Lastzüge, bestehend aus einem zweiachsigen Kraftfahrzeug und einem zweiachsigen Anhänger		36 t
	2.2.4	Vierachsige Gelenkfahrzeuge, bestehend aus einem zweiachsigen Kraftfahrzeug und einem zweiachsigen Sattelanhänger bei einem Radstand (Achsabstand) des Sattelanhängers:		
		2.2.4.1	von 1,3 m bis höchstens 1,8 m	36 t
		2.2.4.2	von mehr als 1,8 m	36 t
			Falls das höchstzulässige Gewicht des Kraftfahrzeugs (18 t) und die höchstzulässige Achslast der Doppelachse des Sattelanhängers (20 t) eingehalten werden und die Antriebsachse mit Doppelbereifung und Luftfederung oder mit einer auf Unionsebene als gleichwertig anerkannten Federung gemäß Anhang II ausgerüstet ist, ist das in Nummer 2.2.4.2 vorgesehene höchstzulässige Gewicht um 2 t zu erhöhen.	
	Bei Fahrzeugkombinationen, die ~~Fahrzeuge~~***Kraftfahrzeuge*** mit alternativem Antrieb, aber keine emissionsfreien Fahrzeuge umfassen, erhöhen sich die in Nummer 2.2 vorgesehenen höchstzulässigen Gewichte um das zusätzliche Gewicht der alternativen Kraftstofftechnologie, höchstens jedoch um 1 t.			
	Bei Fahrzeugkombinationen, die emissionsfreie ~~Fahrzeuge~~***Kraftfahrzeuge*** umfassen, erhöhen sich die in den Nummern 2.2.1 und 2.2.2 vorgesehenen höchstzulässigen Gewichte um 4 t.			
	Bei Fahrzeugkombinationen, die emissionsfreie ~~Fahrzeuge~~***Kraftfahrzeuge*** umfassen, erhöhen sich die in den Nummern 2.2.3 und 2.2.4 vorgesehenen höchstzulässigen Gewichte um 2 t.			
	Bei Fahrzeugkombinationen, die Anhänger oder Sattelanhänger mit emissionsfreier Technologie umfassen, erhöhen sich die in den Nummern 2.2.1, 2.2.2, 2.2.3 und 2.2.4 vorgesehenen höchstzulässigen Gewichte um 2 t.			
	Gilt für eine Fahrzeugkombination mehr als eine der oben genannten Erhöhungen, so sind diese Erhöhungen kumulativ anzuwenden.			

2.3	Kraftfahrzeuge		
	2.3.1	Andere zweiachsige Kraftfahrzeuge als Kraftomnibusse	18 t
	2.3.2	Zweiachsige Kraftomnibusse	19,5 t
	2.3.3	Dreiachsige Kraftfahrzeuge	25 t
	2.3.4	Dreiachsige Kraftfahrzeuge, wenn die Antriebsachse mit Doppelbereifung und Luftfederung oder mit einer auf Unionsebene als gleichwertig anerkannten Federung gemäß Anhang II ausgerüstet ist oder wenn jede Antriebsachse mit Doppelbereifung ausgerüstet ist und die maximale Achslast von 9,5 t je Achse nicht überschritten wird.	26 t
	2.3.5	Vierachsige Kraftfahrzeuge mit zwei Lenkachsen, wenn die Antriebsachse mit Doppelbereifung und Luftfederung oder mit einer auf Unionsebene als gleichwertig anerkannten Federung gemäß Anhang II ausgerüstet ist oder wenn jede Antriebsachse mit Doppelbereifung ausgerüstet ist und die maximale Achslast von 9,5 t je Achse nicht überschritten wird.	32 t
	2.3.6	Fünfachsige Kraftfahrzeuge mit zwei Lenkachsen, wenn die Antriebsachse mit Doppelbereifung und Luftfederung oder mit einer auf Unionsebene als gleichwertig anerkannten Federung gemäß Anhang II ausgerüstet ist oder wenn jede Antriebsachse mit Doppelbereifung ausgerüstet ist und die maximale Achslast von 9,5 t je Achse nicht überschritten wird.	40 t
	Bei ~~Fahrzeugen~~***Kraftfahrzeugen*** mit alternativem Antrieb, bei denen es sich nicht um emissionsfreie ~~Fahrzeuge~~***Kraftfahrzeugen*** handelt, erhöhen sich die in den Punkten 2.3.1, 2.3.3 und 2.3.4 von Nummer 2.3 vorgesehenen höchstzulässigen Gewichte um das zusätzliche Gewicht der alternativen Kraftstofftechnologie, höchstens jedoch um 1 t.		
	Bei emissionsfreien ~~Fahrzeugen~~***Kraftfahrzeugen*** erhöhen sich die in Nummer 2.3 vorgesehenen höchstzulässigen Gewichte um 2 t.		
2.4	Dreiachsige Gelenkbusse		28 t
2.5	***Vierachsige Gelenkbusse***		***32 t***
	Bei ~~Fahrzeugen~~***Kraftfahrzeugen*** mit alternativem Antrieb, bei denen es sich nicht um emissionsfreie Fahrzeuge handelt, erhöht sich ~~das~~***die*** in ~~Nummer~~***den Nummern*** 2.4 ~~vorgesehene höchstzulässige Gewicht~~***und 2.5 vorgesehenen höchstzulässigen Gewichte*** ~~von 28 t~~ um das zusätzliche Gewicht der alternativen Kraftstofftechnologie, höchstens jedoch um 1 t.		
	Bei emissionsfreien ~~Fahrzeugen~~***Kraftfahrzeugen*** erhöht sich ~~das~~***die*** in ~~Nummer~~***den Nummern*** 2.4 ***und 2.5*** ~~vorgesehene höchstzulässige Gewicht von 28 t~~***vorgesehenen höchstzulässigen Gewichte*** um 2 t.		
3.	Höchstzulässige Achslast für die in Artikel 1 Absatz 1 Buchstabe b genannten Fahrzeuge		
3.1	Einzelachsen		
	Einzelachse ohne Antrieb		10 t
3.2	Doppelachsen von Anhängern und Sattelanhängern		
	Die Summe der Achslasten einer Doppelachse darf bei den nachstehenden Achsabständen (= d) jeweils folgende Werte nicht übersteigen:		
	3.2.1	weniger als 1,0 m (d < 1,0)	11 t
	3.2.2	1,0 m bis weniger als 1,3 m (1,0 ≤ d < 1,3)	16 t
	3.2.3	1,3 m bis weniger als 1,8 m (1,3 ≤ d < 1,8)	18 t
	3.2.4	1,8 m oder mehr (1,8 ≤ d)	20 t

3.3	Dreifachachsen von Anhängern und Sattelanhängern		
	Die Summe der Achslasten einer Dreifachachse darf bei den nachstehenden Achsabständen (= d) jeweils folgende Werte nicht übersteigen:		
	3.3.1	1,3 m oder weniger (d ≤ 1,3)	21 t
	3.3.2	über 1,3 m und bis zu 1,4 m (1,3 < d ≤ 1,4)	24 t
3.4	Antriebsachse		
	3.4.1	Antriebsachse der Fahrzeuge nach Nummern 2.2, 2.3 und 2.4, bei denen es sich nicht um emissionsfreie Fahrzeuge handelt	11,5 t
	3.4.2	Antriebsachse der emissionsfreien Fahrzeuge nach Nummern 2.2.1 und 2.2.2	12,5 t
	3.4.3	Emissionsfreie zweiachsige Kraftomnibusse	12,5 t
	3.4.4	***Emissionsfreie dreiachsige Kraftomnibusse***	***12,5 t***
3.5	Doppelachsen von Kraftfahrzeugen		
	Die Summe der Achslasten einer Doppelachse darf bei den nachstehenden Achsabständen (= d) jeweils folgende Werte nicht übersteigen:		
	3.5.1	weniger als 1,0 m (d < 1,0)	11,5 t
	3.5.2	1,0 m bis weniger als 1,3 m (1,0 ≤ d < 1,3)	16 t
	3.5.3	1,3 m bis weniger als 1,8 m (1,3 ≤ d < 1,8)	18 t
		Wenn die Antriebsachse mit Doppelbereifung und Luftfederung oder mit einer auf Unionsebene als gleichwertig anerkannten Federung gemäß Anhang II ausgerüstet ist oder wenn jede Antriebsachse mit Doppelbereifung ausgerüstet ist und die maximale Achslast von 9,5 t je Achse nicht überschritten wird. ***Bei emissionsfreien Kraftfahrzeugen erhöht sich die höchstzulässige Summe der Achslasten einer Doppelachse um 1 t.***	19 t
3.6	***Dreifachachsen von Kraftfahrzeugen***		
	Die Summe der Achslasten einer Dreifachachse darf bei den nachstehenden Achsabständen (= d) jeweils folgende Werte nicht übersteigen:		
	3.6.1	***weniger als 1,3 m (d < 1,3 m)***	***21 t***
	3.6.2	***1,3 m bis weniger als 1,8 m (1,3 ≤ d < 1,8)***	***24 t***

4. Mit den Gewichten und Abmessungen zusammenhängende Merkmale der in Artikel 1 Absatz 1 Buchstabe b genannten Fahrzeuge

4.1	Alle Fahrzeuge
	Das Gewicht auf der oder den Antriebsachse(n) eines Fahrzeugs oder einer Fahrzeugkombination darf nicht weniger als 25 % des zulässigen Gesamtgewichts des Fahrzeugs oder der Fahrzeugkombination betragen, wenn es im grenzüberschreitenden Verkehr eingesetzt wird.
4.2	Lastzüge
	Der Abstand zwischen der letzten Achse eines Kraftfahrzeugs und der ersten Achse eines Anhängers beträgt mindestens 3,00 m.
4.3	Höchstzulässiges Gewicht je nach Radstand (Achsabstand)
	Das höchstzulässige Gewicht eines vierachsigen -***oder fünfachsigen*** Kraftfahrzeugs in Tonnen darf das Fünffache des Abstands in Metern zwischen der vordersten und der hintersten Achse des Fahrzeugs nicht überschreiten.
4.4	Sattelanhänger
	Die horizontal gemessene Entfernung zwischen der Achse des Sattelzapfens und irgendeinem Punkt des Kopfes des Sattelanhängers darf nicht mehr als 2,04 m betragen. **[Abänd. 51]**