Stellungnahme zu dem Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Festlegung der höchstzulässigen Gewichte und Abmessungen für Straßenfahrzeuge über 3,5 Tonnen im innergemeinschaftlichen Verkehr [1]

(94/C 295/14)

Der Rat beschloß am 7. Februar 1994, den Wirtschafts- und Sozialausschuß gemäß Artikel 75 des EG-Vertrags um Stellungnahme zu dem vorgenannten Vorschlag zu ersuchen.

Die mit der Vorbereitung der Arbeiten beauftragte Fachgruppe Verkehr und Kommunikationsmittel nahm ihre Stellungnahme am 11. Mai 1994 an. Berichterstatter war Herr Moreland.

Der Ausschuß verabschiedete auf seiner 316. Plenartagung (Sitzung vom 1. Juni 1994) mit großer Mehrheit bei 2 Nein-Stimmen und 4 Stimmenthaltungen folgende Stellungnahme.

1. Der Kommissionsvorschlag

1.1. Der Kommissionsvorschlag zielt darauf ab, den schon mehrfach überarbeiteten Wortlaut der Richtlinie 85/3/EWG über höchstzulässige Gewichte und Abmessungen für Straßenfahrzeuge zu kodifizieren, den Anwendungsbereich der darin enthaltenen Bestimmungen auf den innerstaatlichen Verkehr auszuweiten und das höchstzulässige Gesamtgewicht für bestimmte sechsachsige Fahrzeugkombinationen auf 44 Tonnen zu erhöhen (bisher 40 Tonnen für fünf und sechsachsige Sattelkraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuge mit Anhänger im internationalen Güterverkehr bzw. 44 Tonnen für Kraftfahrzeuge mit Sattelanhänger, die im kombinierten Verkehr 40-Fuß-Container befördern). Diese Fahrzeuge müssen mit „straßenschonenden Federungen" ausgestattet sein.

1.2. Des weiteren schlägt die Kommission eine Erhöhung der höchstzulässigen Breite für alle Nicht-Isotherm-Fahrzeuge von 2,50 m auf 2,55 m vor (2,60 m für Isotherm-Fahrzeuge).

1.3. Das höchstzulässige Gewicht der größten Sattelkraftfahrzeuge variiert derzeit zwischen den Mitgliedstaaten um über 30 %. Nach Auffassung der Kommission untergräbt dies den Binnenmarkt. Andererseits ist die Kommission davon überzeugt, daß andere technische Merkmale wie Achslasten und Höchstgewichte einzelner Kraftfahrzeuge auf einzelstaatlicher Ebene festgelegt werden können.

2. Allgemeine Bemerkungen

2.1. 1985 einigte sich die Gemeinschaft darauf, daß die Mitgliedstaaten ein höchstzulässiges Gesamtgewicht von mindestens 40 Tonnen bei fünfachsigen Kraftfahrzeugen im internationalen Güterverkehr anwenden oder anstreben sollten. Dennoch weichen die einzelstaatlichen Vorschriften über Fahrzeuggewichte weiterhin stark voneinander ab, insbesondere im Hinblick auf das höchstzulässige Gesamtgewicht für Lastkraftwagen. Diese Situation spiegelt Unterschiede zwischen den Mitgliedstaaten in folgender Hinsicht wider:

— geographische Lage;

— relative Bedeutung des Straßengüterverkehrs;

— Rolle und Bedeutung von Schienen- und Wasserwegen im Güterverkehr;

— Betroffenheit über die Umweltschädlichkeit der Fahrzeuge;

— Infrastruktur, insbesondere die Struktur von Brücken.

Daher ist nach Ansicht des Ausschusses jegliche Einigung auf höchstzulässige Gewichte und Abmessungen in nächster Zeit schwer zu erreichen. Darüber hinaus ist der Ausschuß überzeugt, daß der von der Kommission erzielte Kompromiß die verschiedenen betroffenen Interessengruppen nicht zufriedenstellen wird, geschweige denn die Mitgliedstaaten. So werden die Interessengruppen des Straßengüterverkehrs die festgelegten höchstzulässigen Gewichte und Abmessungen als zu niedrig, die Interessengruppen des Umweltschutzes sie dagegen als zu hoch betrachten.

2.2. Der Ausschuß unterstützt die Schaffung des Gemeinsamen Marktes ohne Binnengrenzen vorbehaltlos, hält das Fehlen einer weiteren Einigung über höchstzulässige Gewichte und Abmessungen von Lastkraftwagen und deren Ausdehnung auf den innerstaatlichen Verkehr jedoch nicht für ein wesentliches Handelshemmnis. Außerdem ist er der Auffassung, daß die Festlegung gleicher Wettbewerbsbedingungen für die Kabotage keine große Bedeutung haben wird. (Die Kabotage macht nur 0,2 % des gesamten Güterverkehrsaufkommens aus.)

2.3. Der Ausschuß vermerkt, daß die Kommission von folgender Annahme ausgeht: „... der Vorschlag (wird) dazu führen, daß für die Beförderung der gleichen Menge von Gütern weniger Fahrten erforderlich sind, da in sieben Mitgliedstaaten das Höchstgewicht erhöht wird." Es fragt sich jedoch, wie stark dieser Rückgang ausfallen wird und ob dies nicht auch zu einer weiteren Verlagerung des Güterverkehrs von Schienen- und Wasserwegen auf die Straße führen und sich somit zum Nachteil des kombinierten Verkehrs auswirken wird. Jedenfalls werden viele Frachten schon durch das Volumen eingeschränkt, bevor sich das Gewicht hemmend auswirkt.

2.4. Der Ausschuß ist sich darüber im klaren, daß der Vorschlag Vorteile hat. So wäre es z.B. einfacher, die Einhaltung der Rechtsvorschriften über Gewichte und Abmessungen zu verbessern, wenn in allen Mitgliedstaa-

[1] ABl. Nr. C 38 vom 8. 2. 1994, S. 3.

ten dieselben Höchstgrenzen gälten. (Unabhängig von einer etwaigen Änderung der geltenden Rechtsvorschriften obliegt es allerdings in jedem Fall den Mitgliedstaaten, Gewichtskontrollen durchzuführen.)

2.5. Dennoch überwiegen für die meisten (wenn nicht alle) Mitgliedstaaten und viele Interessengruppen diese Vorteile nicht die damit verbundenen Nachteile. Der Ausschuß begrüßt zwar die Kodifizierung der bestehenden, mit Rücksicht auf den technischen Fortschritt aktualisierten Rechtsvorschriften, hält es jedoch aus den genannten Gründen nicht für zweckmäßig, die Vorschriften in nächster Zeit auf den innerstaatlichen Güterverkehr auszuweiten. Nach Ansicht des Ausschusses bieten solche Vorschriften innerhalb des Binnenmarktes nicht genügend Vorteile, um eine Weiterverfolgung dieses Vorschlags zu rechtfertigen. Er spricht sich daher dafür aus, jede weitere Arbeit an der Richtlinie auf die Kodifizierung geltender Rechtsvorschriften zu beschränken und den übrigen Teil des Vorschlags nicht weiter zu verfolgen, insbesondere im Hinblick auf höchstzulässige Gewichte.

2.6. Die Kommission sollte diese Frage im Zusammenhang mit der derzeitigen wirtschaftlichen, sozialen und umweltpolitischen Lage untersuchen und dabei insbesondere die Auswirkungen auf die Wettbewerbsverzerrungen im Straßengüterverkehr einschließlich der Kabotage berücksichtigen; sie sollte dann versuchen, ein Programm für eine schrittweise Harmonisierung aufzustellen.

3. Besondere Bemerkungen

(Die nachstehenden „Besonderen Bemerkungen" werden nur für den Fall formuliert, daß der Rat die Erörterung des Vorschlags fortsetzt.)

3.1. *Zur Präambel, zweiter Erwägungsgrund („Die Unterschiede ...", Seite 12)*

Wie unter „Allgemeine Bemerkungen" ausgeführt, sind zur Erhärtung dieser Aussage noch mehr Beweise erforderlich. Denn wenn diese Aussage stichhaltig ist, wirkt sie sich wahrscheinlich nachteilig auf die Mitgliedstaaten aus, die ein geringeres höchstzulässiges Gewicht vorschreiben. Gerade diese Mitgliedstaaten sprechen sich jedoch deutlich gegen eine Erhöhung der höchstzulässigen Gesamtgewichte von Lastkraftfahrzeugen aus.

3.2. *Zu Artikel 4 Absatz 4 (Seite 20)*

Der Ausdruck „die den internationalen Wettbewerb im Bereich des Verkehrs nicht maßgeblich beeinträchtigen" ist zu vage formuliert. Zur Klärung sollte die Kommission den Wortlaut deutlicher formulieren und nach Möglichkeit in einem Anhang eine Liste von Beispielen aufführen.

3.3. *Zu Artikel 10 (Seite 27)*

Der Termin 1. Januar 1995 ist unrealistisch, insbesondere da die Richtlinie in innerstaatliches Recht umzusetzen ist.

3.4. *Zu Anhang I (Seite 29)*

3.4.1. Zu 1.2 b): Wie beim höchstzulässigen Gesamtgewicht werden auch hier unterschiedliche Meinungen bestehen, die nur schwer miteinander in Einklang gebracht werden können.

3.4.2. Zu 1.3: Die „größte Höhe" richtet sich im wesentlichen nach der Höhe der Brücken. In einigen Mitgliedstaaten ist keine größte Höhe vorgesehen. Eine EG-Rechtsvorschrift scheint hier nicht notwendig zu sein, dies kann auf einzelstaatlicher Ebene festgelegt werden.

3.4.3. Der Achsabstand wird nicht erwähnt, obwohl er eine Auswirkung auf die Beschädigung von Brücken hat.

3.4.4. Zu 2.2.1 (Seite 30): Sollte wie folgt umformuliert werden:

„Jede Antriebsachse außer der Lenkachse ist mit Doppelbereifung ausgerüstet".

3.4.5. Zu 2.3.3: Im Hinblick auf die Anpassung der höchstzulässigen Gewichte dieser Fahrzeuge an die für dreiachsige Fahrzeuge sollte ein herabgesetztes höchstzulässiges Gewicht von 31 Tonnen vorgesehen werden.

4. Weitere Erwägungen

4.1. Der Ausschuß hat zur Kenntnis genommen, daß bestimmte Nachbarstaaten der Gemeinschaft sowie Staaten, die in naher Zukunft der Gemeinschaft beitreten dürften, wie Schweden und Finnland, deutlich gemacht haben, daß ihrer Auffassung nach die Kommissionsvorschläge ihren Wirtschaftsinteressen schaden würden. Diese Auffassungen sollten berücksichtigt werden.

4.2. Die Kommission sollte gewährleisten, daß Kompatibilität zwischen den Vorlagen über Gewichte und Abmessungen sowie über Bauartgenehmigungen besteht.

4.3. Die Kommission und die Mitgliedstaaten sollten Verfahren und Techniken zur Umsetzung der Richtlinie verbessern.

4.4. Der Ausschuß bedauert, daß diesem Kommissionsvorschlag kein Folgenabschätzungsbogen beigefügt ist.

Geschehen zu Brüssel am 1. Juni 1994.

Der Präsident
des Wirtschafts- und Sozialausschusses
Susanne TIEMANN