

Sondierung zur Bewertung der EU Richtlinie 96/53/EG Nutzfahrzeuge – Gewichte und Abmessungen

https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/road/weights-and-dimensions_en

Frist für Rückmeldungen 21 Januar 2022 - 18 Februar 2022 (Mitternacht Brüsseler Zeit)

Stellungnahme der UECC

Die Corona-Krise zeigt die enorme grenzübergreifende Bedeutung der Branchen Spedition, Transport und Logistik für eine funktionierende (Waren-)Versorgung der Unternehmen sowie der Bevölkerung in Europa. Die Aufrechterhaltung von Transportketten bleibt eine enorme Herausforderung in Europa, die von den - oft mittelständischen - Unternehmen bestmöglich gelöst wird. Aufgrund der sichtbar gewordenen Systemrelevanz verdient dieser Sektor eine hohe Wertschätzung und Unterstützung, auch bei seinen Bemühungen um klimafreundlichere Transporte. Die EU Green Lanes Initiative hat die Branche begrüßt und unterstützt.

Das Verkehrsgewerbe bekennt sich vor dem Hintergrund der heutigen und im Fit-for-55 angemahnten Anforderungen der Klimaschutzpolitik zu Nachhaltigkeit, Umwelt- und Klimaschutz und Verkehrssicherheit. Auch der Verkehrssektor muss mit effizienteren, emissionsarmen oder emissionsfreien Fahrzeugen seinen Beitrag zur Schadstoffreduktion und Effizienzverbesserung leisten. Die allgemeine Zulassung von höheren Gewichten und vor allem Abmessungen bei Nutzfahrzeugen ermöglicht deutliche CO₂-Einsparungen, wenn dadurch die Anzahl der Fahrten reduziert werden.

Voraussetzung ist,

- dass die europäischen Staaten, wo die Straßenverhältnisse es zulassen, ein ausgewiesenes Straßennetz bereithalten, das für nachhaltigere höhere Gewichte und Abmessungen geeignet ist und in einem entsprechend guten Erhaltungszustand ist,
- dass die Länder versuchen, nationale Strassenverordnungen stärker anzugleichen und nationale oder regionale Alleingänge z.B. eines Bundeslandes zukünftig verhindern,
- ausreichend Lkw-Parkplätze auch für Fahrzeuge mit größeren Abmessungen an Fernstraßen und wichtigen Verkehrsachsen bereitgestellt werden,
- innovative Fahrzeugtechnik eine hohe Verkehrssicherheit gewährleistet,
- Fahrzeugtechnik und Fahrerqualifizierung stets angepasst werden.

Nur in Deutschland, Österreich, Polen und der Schweiz ist das Maximalgewicht auf 40 t begrenzt. In Belgien, Frankreich, Luxemburg und Tschechien hingegen sind es 44 t, in den Niederlanden 50 t und in Dänemark sogar 54 t.

Die UECC fordert daher eine Anpassung der allgemein höchstzulässigen Gewichte und Abmessungen an die derzeit am häufigsten zulässigen Grenzwerte, wie

- LKW-Gesamtgewicht von 40 Tonnen in Europa
- LKW-Gesamtgewicht von bis zu 44 Tonnen, wo es von Mitgliedsstaaten gewünscht ist
- ein künstlich niedrigeres nationales Gesamtgewicht das durch nationale Ausnahmen niedrig gehalten wird sollte vermieden werden
- den grenzübergreifenden Verkehr zwischen Ländern mit gleichem Gesamtgewicht z.B. 44 Tonnen niedriger zu halten (z.B. 40 Tonnen), sollte untersagt sein
- der grenzübergreifende Verkehr sollte Berücksichtigung finden, mit dem Ziel eines möglichen Konsens auf einen größtmöglichen Nenner
- Europäische Modulare Systeme mit einer Länge von bis zu 25,25 Metern mit und vor allem ohne Mehrgewicht im grenzüberschreitenden regionalen und überregionalen Verkehr
- belastete Länge von 20,75 Metern für Fahrzeugträger

- sowie ggf. eine Erhöhung der Fahrzeuggewichte und -Längen, sofern diese fahrzeugseitig für emissionsfreie Antriebe oder Aerodynamik benötigt werden.

Dies könnte unter bestimmten Rahmenbedingungen zu klimafreundlicheren und schadstoffärmeren Verkehren beitragen und mehr Kapazität für die prognostizierten Verkehrsmengen schaffen.

Allerdings sollte dann zumindest den nationalen Besonderheiten in Bezug auf den Zustand und die Auslegung des Netzes Rechnung getragen werden.

Grundsätzlich sieht eine große Anzahl von Firmen, in einer Anpassung der Längen und damit des Volumens mehr Potenzial als in einer Erhöhung der Gesamtmasse.

Es gilt ein großes Maß an Flexibilität bezüglich der Nutzung der am Markt etablierten Wechselbehälter und Container zu erreichen und dadurch Verkehrsverlagerungen hin zum Kombinierten Verkehr zu fördern.

Ein weiteres nicht ausgeschöpftes Potenzial zur Ressourceneinsparung liegt bei Nutzfahrzeugen in der Aerodynamik. Es sollte deswegen das Ziel sein, Anpassungen an den Längenvorgaben zugunsten einer verbesserten Aerodynamik zuzulassen. Ein Schritt könnte dabei nur die Laderaumabmessungen bei LKW gesetzlich zu limitieren und zusätzlich einen Anreiz für geringen Fahrwiderstand zu schaffen.

Es ist auch für die UECC wichtig, die Öffentlichkeit zu informieren, dass der Kombinierte Verkehr und der Straßengüterverkehr sich ergänzen müssen und nicht miteinander konkurrieren, besonders durch den zunehmenden LKW-Fahrer Mangel.

Da schätzungsweise 65% der Unternehmen aus der Verkehrswirtschaft in der E.U. kleine mittelständische Unternehmen mit 1-20 Mitarbeitern sind, und nicht immer ausreichende Investitionskraft und Kompetenzen haben, um mit erfahreneren Unternehmen aus dem Kombinierten Verkehr wettbewerbsfähig zu sein, könnten diese stark benachteiligt werden und sich schwer tun überhaupt Kapazitäten im Kombinierten Verkehr zu bekommen. Wir können es deshalb nachvollziehen, wenn die Kommission eine Bevorrechtigung des privilegierten Zulaufs zum Kombinierten Verkehr zum Beispiel mit einem Mehrgewicht von bis zu 46 Tonnen vorsehen würde, um damit einer möglichen Verlagerung von Schienentransporten entgegenzuwirken.

Es soll nicht verschwiegen werden, dass verschiedene Unternehmen den Einsatz von Lang-Lkw und höheren Gewichten kritisch sehen, obwohl mehrere Studien zeigen, dass eine Verlagerung von der Schiene auf die Straße vermieden wird. Obwohl ein stärkerer Einsatz der Schiene grundsätzlich erwünscht ist, sollten dennoch einfache Maßnahmen, die den mittelständischen Straßengüterverkehr dekarbonisieren und wirtschaftlicher machen und dem LKW-Fahrermangel entgegenwirken, in Europa zugelassen und aus Wettbewerbsgründen harmonisiert werden. Ohne diese wird ein Erreichen der ambitionierten Klimaschutz-Ziele in der EU bis 2030 unwahrscheinlich.

Ansprechpartner mit Kontaktdaten:

Dipl.-Ing. Malik Zeniti c/o UECC
Chambre de Commerce Luxembourg
7, rue Alcide de Gasperi
L-2981 Luxembourg
T : +352 432929 849
E-mail: m.zeniti@uecc-chambers.eu



Beschreibung UECC: Wer sind wir?

Unter dem Dach der UECC haben sich ca. 50 Industrie- und Handelskammern (IHKs) aus 5 Ländern aus dem Einzugsgebiet von Rhein, Rhone, Donau sowie den Alpen 1949 zusammengeschlossen. Die UECC setzt sich für eine an den Bedürfnissen der Wirtschaft orientierte Verkehrspolitik ein.

Unser gemeinsames Ziel in Europa:

- Eine liberale Marktordnung im Verkehr.
- Wirtschaftlich orientierter genzübergreifender Ausbau der Verkehrsinfrastruktur.
- Den freien Zugang zu allen Verkehrsträgern für erfolgreiches Wirtschaften.

- Die Gleichbehandlung der Verkehrsträger in fiskalischer Hinsicht. Mit mehreren Hunderttausenden Unternehmen aus Handel, Industrie und Dienstleistung ist die UECC eine Diskussionsplattform für den Austausch und wirtschaftspolitischen Meinungsbildungsprozess zu verkehrstechnischen Belangen der Unternehmen.

www.uecc-chambers.eu

Hintergrundinformation:

Politischer Kontext:

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

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

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

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

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

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

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

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

Bewertung:

Die Richtlinie wurde im Jahr 2015 geändert (Richtlinie (EU) 2015/719), um den Straßenverkehr energieeffizient zu machen, die Treibhausgasemissionen zu verringern sowie die Straßenverkehrssicherheit und die Ref. Ares(2022)478559 - 21/01/2022 2 Arbeitsbedingungen für Fahrer zu verbessern. Ein weiteres Ziel der Richtlinie bestand darin, die Durchsetzung der Vorschriften im Hinblick auf den internen Wettbewerb und die Straßeninfrastruktur zu verbessern. Die Richtlinie wurde erneut durch die Verordnung (EU) 2019/1242 geändert, mit der Maßnahmen zur Förderung der Markteinführung emissionsfreier schwerer Nutzfahrzeuge eingeführt wurden. Diese sind in der Regel schwerer als konventionelle schwere Nutzfahrzeuge, vor allem aufgrund des Gewichts der Batterie. Die Bewertung erstreckt sich auf den Anwendungszeitraum der Richtlinie und ihre späteren Änderungen (17. September 1997 bis 31. Dezember 2021). Der Schwerpunkt der Bewertung wird auf den Problemen liegen, die bei der Umsetzung der Richtlinie aufgetreten sind. Es wird geprüft, ob die derzeit geltenden Vorschriften für die Gewährleistung des freien Warenverkehrs, die Verringerung der Treibhausgasemissionen und die Minimierung der Risiken für die Straßenverkehrssicherheit ausreichen.

https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13278-Nutzfahrzeuge-Gewicht-und-Abmessungen-Bewertung-/F2877660_de

