



**COUNCIL OF  
THE EUROPEAN UNION**

**Brussels, 2 August 2013**

**12942/13**

---

---

**Interinstitutional File:  
2013/0105 (COD)**

---

---

**TRANS 433  
CODEC 1882  
INST 445  
PARLNAT 204**

**COVER NOTE**

---

from: Austrian Bundesrat  
date of receipt: 8 May 2013  
to: General Secretariat of the Council of the European Union

---

Subject: Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council amending Directive 96/53/EC of 25 July 1996 laying down for certain road vehicles circulating within the Community the maximum authorised dimensions in national and international traffic and the maximum authorised weights in international traffic  
- Opinion on the application of the Principles of Subsidiarity and Proportionality<sup>1</sup>  
doc. 8953/13 TRANS 191 CODEC 933  
COM(2013) 195 final

---

Delegations will find annexed a copy of the above-mentioned letter.

---

<sup>1</sup> Translation(s) of the opinion may be available in English on the Interparliamentary EU information exchange Internet site (IPEX) at the following address: <http://www.ipex.eu/IPEXL-WEB/search.do>

**MITTEILUNG**  
**an das Europäische Parlament und den Rat**

**des EU-Ausschusses des Bundesrates**  
**vom 7. Mai 2013**

**gemäß Art. 23f Abs. 4 B-VG**

**COM (2013) 195 final**

**Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 96/53/EG 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**

Mit dem nun von der Kommission vorgelegten Vorschlag für eine neue Richtlinie soll eine neue Generation an LKW, die bis zu 60 Tonnen schwer und bis zu 25 Meter lang sein kann, zugelassen werden können.

Die Kommission weist in dem Vorschlag vor allem auch auf die mögliche Einsparung des Kraftstoffverbrauchs hin, der bei entsprechendem Anbringen von Luftleiteinrichtungen am hinteren Teil des Fahrzeugs einen 5-10% geringeren Treibstoffverbrauch zur Folge hätte. Grundsätzlich ist jede Senkung des Treibstoffverbrauchs zu befürworten, auch die im Vorschlag angedachte Konstruktion, um die Aerodynamik der Fahrzeuge zu steigern, wird befürwortet. Diese Maßnahmen könnten jedoch ebenso auf herkömmliche LKWs angewendet werden. In Bezug auf die Senkung des Verbrauchs bei Gigalintern muss eine Einsparung auch vor dem Hintergrund notwendiger Umbaumaßnahmen der Straßen gesehen werden. Vor diesem Hintergrund ist die Einsparung von Treibstoffverbrauch unverhältnismäßig und steht sogar in einem klaren Missverhältnis zu den Infrastrukturkosten.

Das österreichische Straßennetz ist nicht auf Fahrzeuge, die 60 Tonnen schwer sind und über 25 Meter Länge aufweisen, ausgerichtet. Tunnels, Straßenzüge, Leitschienen, Brücken, Pannengebühren, Autobahnparkplätze, Tankstellen, Kreuzungen und Kurvenradien sind nicht für Gigaliner passend, eine Adaptierung der Straßen wäre sehr kostenintensiv und würde Mitgliedstaaten je nach Beschaffenheit ihrer Landschaften unterschiedlich stark belasten. Die Schätzungen für eine Nachrüstung allein des Straßennetzes liegen bei 5,4 Mrd. Euro.

Die Europäische Kommission begründet ihren Vorschlag auch mit einer Verbesserung der Verkehrssicherheit, da die toten Winkel im Sichtfeld des Fahrers/Fahrerin verringert werden. Aus der Sicht des Bundesrates verschlechtert sich jedoch die Verkehrssicherheit durch die längeren Überholwege.

Die Europäische Kommission argumentiert damit, dass die Mitgliedstaaten die freie Wahl im Hinblick darauf haben, solche Gigaliner auf den Straßen zuzulassen oder nicht. Derzeit finden Pilotversuche mit Gigalinern auf den Straßen von Schweden, Finnland, Deutschland, den Niederlanden und Dänemark statt. Für den Fall jedoch, dass in einem Mitgliedstaat keine Gigaliner erlaubt sind, weil der Mitgliedstaat sich dagegen ausspricht, besteht das hohe Risiko von Wettbewerbsnachteilen und einer Verzerrung des Binnenmarktes, da die Kosten für Güterbeförderungen mit Gigalinern geringer sind als mit herkömmlichen LKWs. Eine Möglichkeit für die Mitgliedstaaten, sich gegen die Zulassung von Gigalinern auszusprechen, ist daher nicht ausreichend.

Die Einführung von Gigalinern im grenzüberschreitenden Verkehr wird aus all diesen Gründen vom Bundesrat abgelehnt.

---