



Rådet for
Den Europæiske Union

Bruxelles, den 3. juli 2024
(OR. en)

10645/24

Interinstitutionel sag:
2023/0265(COD)

CODEC 1426
TRANS 271
CLIMA 228
ENV 581
COMPET 615
PE 161

ORIENTERENDE NOTE

fra:	Generalsekretariatet for Rådet
til:	De Faste Repræsentanternes Komité/Rådet
Vedr.:	Forslag til EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV om ændring af Rådets direktiv 96/53/EF om fastsættelse af de største tilladte dimensioner i national og international trafik og største tilladte vægt i international trafik for visse vej køretøjer i brug i Fællesskabet – Resultat af Europa-Parlamentets førstebehandling (den 11.-14. marts 2024 i Strasbourg)

I. INDLEDNING

Ordføreren, Isabel GARCÍA MUÑOZ (S&D, ES), forelagde på vegne af Transport- og Turismeudvalget (TRAN) en betænkning om ovennævnte forslag til direktiv, som indeholdt 51 ændringsforslag (ændringsforslag 1-51) til forslaget.

Desuden fremsatte Verts/ALE-Gruppen ni ændringsforslag (ændringsforslag 52-60), og en række MEP'er fra forskellige politiske grupper fremsatte fem ændringsforslag (ændringsforslag 61-65).

II. AFSTEMNING

Ved afstemningen den 12. marts 2024 vedtog Europa-Parlamentets plenarforsamling ændringsforslag 1-51 til direktivforslaget. Der blev ikke vedtaget andre ændringsforslag.

Det således ændrede kommissionsforslag udgør Parlamentets førstebehandlingsholdning, som er indeholdt i dets lovgivningsmæssige beslutning, jf. bilaget til denne note.

P9_TA(2024)0126

Vægt og dimensioner for visse vej køretøjer

Europa-Parlamentets lovgivningsmæssige beslutning af 12. marts 2024 om forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af Rådets direktiv 96/53/EF om fastsættelse af de største tilladte dimensioner i national og international trafik og største tilladte vægt i international trafik for visse vej køretøjer i brug i Fællesskabet (COM(2023)0445 – C9-0306/2023 – 2023/0265(COD))

(Almindelig lovgivningsprocedure: førstebehandling)

Europa-Parlamentet,

- der henviser til Kommissionens forslag til Europa-Parlamentet og Rådet (COM(2023)0445),
 - der henviser til artikel 294, stk. 2, og artikel 91, stk. 1, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, på grundlag af hvilke Kommissionen har forelagt forslaget for Parlamentet (C9-0306/2023),
 - der henviser til artikel 294, stk. 3, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,
 - der henviser til udtalelse af 26. oktober 2023 fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg¹,
 - der henviser til høring af Regionsudvalget,
 - der henviser til forretningsordenens artikel 59,
 - der henviser til betænkning fra Transport- og Turismeudvalget (A9-0047/2024),
1. vedtager nedenstående holdning ved førstebehandling;
 2. anmoder om fornyet forelæggelse, hvis Kommissionen erstatter, i væsentlig grad ændrer eller agter i væsentlig grad at ændre sit forslag;
 3. pålægger sin formand at sende Parlamentets holdning til Rådet og Kommissionen samt til de nationale parlamenter.

¹ EUT C, C/2024/895, 6.2.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2024/895/oj>.

Ændring 1

Forslag til direktiv Betragtning 4

Kommissionens forslag

(4) For at nå disse mål bør der findes den rette balance mellem økonomisk effektivitet, miljømæssig bæredygtighed, beskyttelse af vejinfrastrukturen og trafiksikkerhedsaspekter.

Ændring

(4) For at nå disse mål bør der findes den rette balance mellem økonomisk effektivitet, miljømæssig bæredygtighed, beskyttelse af vejinfrastrukturen og trafiksikkerhedsaspekter. ***Med henblik på at sikre lovgivningsmæssig sammenhæng og retssikkerhed bør dette direktiv desuden så vidt muligt tilpasses forordningen om CO₂-standarderne for tunge køretøjer og direktivet om kombineret godstransport.***

Ændring 2

Forslag til direktiv Betragtning 6 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændring

(6a) Dette direktiv har til formål at forbedre vejtransportsektorens konkurrenceevne ved at fremme mere omkostningseffektiv og bæredygtig transport og ligeledes fremme intermodalitet. Selv om de nye bestemmelser vil resultere i en reduktion af de tilbagelagte køretøjskilometer, vil der fortsat været akut mangel på chauffører i Unionen. For at afhjælpe denne mangel er det afgørende hurtigst muligt at forbedre arbejdsvilkårene for førere af tunge køretøjer. Manglen på

parkeringspladser af høj kvalitet til lastbiler i Unionen bidrager til forværringen af arbejdsvilkårene for lastbilchauffører, hvilket især er et problem under langdistancetransport.

For at afhjælpe denne situation og gøre sektoren mere attraktiv bør de øgede dimensioner, der er nødvendige for at installere nulemissionsteknologier i køretøjer, ikke være på bekostning af et tilstrækkeligt kabineareal og bør forbedre førernes komfort. Hvor det er muligt, bør koncepter, der muliggør yderligere plads i kabinerne til installation af sanitære faciliteter i køretøjerne, undersøges og fremmes.

Ændring 3

Forslag til direktiv Betragtning 7

Kommissionens forslag

(7) For at sikre en fælles forståelse og ensartet gennemførelse af bestemmelserne i dette direktiv i national og international trafik bør det præciseres, at ***nationale*** undtagelser fra visse tilladte totalvægte og største tilladte dimensioner for visse typer af køretøjer, der ***kører i national trafik, ikke automatisk finder anvendelse på køretøjer, der anvendes til grænseoverskridende transport.***

Ændring

(7) For at sikre en fælles forståelse og ensartet gennemførelse af bestemmelserne i dette direktiv i national og international trafik bør det præciseres, at ***der i øjeblikket er særlige*** undtagelser, ***ofte på grundlag af bilaterale aftaler mellem nabomedlemsstater,*** fra visse tilladte totalvægte og største tilladte dimensioner for visse typer af ***specialiserede*** køretøjer, der ***udfører transport, og disse bør bevares så længe de ikke påvirker den internationale konkurrence.***

Ændring 4

Forslag til direktiv

Betragtning 8

Kommissionens forslag

(8) Transport af udelelig last er et vigtigt markedssegment knyttet til strategiske områder inden for vedvarende energi, anlægsarbejde og infrastruktur, olie og gas, tung industri og elproduktionssektorer. På trods af den anerkendte værdi af de eksisterende retningslinjer for bedste praksis for unormal transport, der er vedtaget af eksperter udpeget af medlemsstaterne, er der kun gjort meget få fremskridt hen imod forenkling og harmonisering af reglerne og procedurerne for opnåelse af tilladelser til transport af udelelig last. For at undgå, at medlemsstaterne anvender mange divergerende betingelser, der tjener samme formål, bør medlemsstaterne samarbejde om så vidt muligt at harmonisere disse krav, uden at det dog berører deres ret til at fastsætte de nødvendige betingelser for sikker transport af udelelig last på deres område. Medlemsstaterne bør også sikre, at de nationale krav er rimelige og ikkediskriminerende, og afholde sig fra at pålægge uberettigede krav såsom at kunne udtrykke sig flydende på den pågældende medlemsstats nationale sprog. For at mindske transportvirksomhedernes administrative byrde og at sikre en effektiv, fair og sikker drift, er det afgørende at indføre et gennemsigtigt, harmoniseret og brugervenligt system til opnåelse af tilladelser.

Ændring

(8) Transport af udelelig last er et vigtigt markedssegment knyttet til strategiske områder inden for vedvarende energi, anlægsarbejde og infrastruktur, olie og gas, tung industri og elproduktionssektorer. På trods af den anerkendte værdi af de eksisterende retningslinjer for bedste praksis for unormal transport, der er vedtaget af eksperter udpeget af medlemsstaterne, er der kun gjort meget få fremskridt hen imod forenkling og harmonisering af reglerne og procedurerne for opnåelse af tilladelser til transport af udelelig last. For at undgå, at medlemsstaterne anvender mange divergerende betingelser, der tjener samme formål, bør medlemsstaterne samarbejde om så vidt muligt at harmonisere disse krav, uden at det dog berører deres ret til at fastsætte de nødvendige betingelser for sikker transport af udelelig last på deres område. Medlemsstaterne bør også sikre, at de nationale krav er rimelige og ikkediskriminerende, og afholde sig fra at pålægge uberettigede krav såsom at kunne udtrykke sig flydende på den pågældende medlemsstats nationale sprog. For at mindske transportvirksomhedernes administrative byrde og at sikre en effektiv, fair og sikker drift, er det afgørende at indføre et gennemsigtigt, harmoniseret og brugervenligt system til opnåelse af tilladelser, **der er tilgængeligt på alle EU-sprog og let tilgængeligt via elektroniske kommunikationsmidler. Disse tilladelser bør udstedes i elektronisk format og være baseret på det dokument for særlig europæisk registrering af lastbiler og påhængsvogne (SERT), som har til formål at harmonisere tekniske oplysninger om**

køretøjer såsom registrering af påhængsvogne eller modulpåhængsvogne. Transportvirksomheder bør have mulighed for at udføre transport af udelelig last ved hjælp af dette elektroniske dokument.

Ændring 5

Forslag til direktiv Betragtning 9

Kommissionens forslag

(9) Europæiske modulsystemer er blevet anvendt og afprøvet udførligt, og de har vist sig at være en interessant løsning til at forbedre den økonomiske og energimæssige effektivitet af transport, samtidig med at trafiksikkerheden og beskyttelsen af infrastrukturen sikres, takket være deres begrænsning til egnede dele af vejnettet. I betragtning af særlige nationale forhold, forskellige økonomiske interesser, transportbehov og forskellig transportinfrastrukturkapacitet i medlemsstaterne er de bedste til at vurdere og tillade udbredelsen af europæiske modulsystemer på deres område. For at øge de positive socioøkonomiske og miljømæssige virkninger af anvendelsen af europæiske modulsystemer er det samtidig afgørende at fjerne unødvendige hindringer for deres anvendelse i grænseoverskridende transport mellem nabomedlemsstater, som tillader sådanne vogntog på deres område, uden at begrænse antallet af krydsede grænser, så længe de overholder den tilladte totalvægt og de største tilladte dimensioner for europæiske modulsystemer, som medlemsstaterne har

Ændring

(9) Europæiske modulsystemer er blevet anvendt og afprøvet udførligt, og de har vist sig at være en interessant løsning til at forbedre den økonomiske og energimæssige effektivitet af transport, samtidig med at trafiksikkerheden og beskyttelsen af infrastrukturen sikres, takket være deres begrænsning til egnede dele af vejnettet. I betragtning af særlige nationale forhold, forskellige økonomiske interesser, transportbehov og forskellig transportinfrastrukturkapacitet i medlemsstaterne er de bedste til at vurdere og tillade udbredelsen af europæiske modulsystemer på deres område. **Før medlemsstaterne giver tilladelse til europæiske modulsystemer, bør de foretage en forhåndsvurdering for nye ruter af deres mulige indvirkning på trafiksikkerheden, infrastrukturen, det modale samarbejde, modalskiftet og miljøet.** For at øge de positive socioøkonomiske og miljømæssige virkninger af anvendelsen af europæiske modulsystemer er det samtidig afgørende at fjerne unødvendige hindringer for deres anvendelse i grænseoverskridende transport mellem nabomedlemsstater,

fastsat på deres respektive områder. Dette skal sikre, at europæiske modulsystemer, der anvendes til grænseoverskridende transport, overholder den fælles laveste vægt- og dimensionsgrænse for europæiske modulsystemer i disse medlemsstater. Af hensyn til driftssikkerheden, gennemsigtigheden og den juridiske klarhed bør der fastsættes fælles betingelser for kørslen med europæiske modulsystemer i national og international trafik, **herunder** klare oplysninger om vægt- og dimensionsgrænser for europæiske modulsystemer **og** om de dele af vejnettet, der er forenelige med specifikationerne for sådanne køretøjer, **samt** for **overvågningen af** virkningerne af anvendelsen af europæiske modulsystemer på trafiksikkerheden, vejinfrastrukturen, det modale samarbejde samt de europæiske modulsystemers miljøvirkninger på transportsystemet, herunder indvirkningen på fordelingen på transportmidler.

som tillader sådanne vogntog på deres område, uden at begrænse antallet af krydsede grænser, så længe de overholder den tilladte totalvægt og de største tilladte dimensioner for europæiske modulsystemer, som medlemsstaterne har fastsat på deres respektive områder. Dette skal sikre, at europæiske modulsystemer, der anvendes til grænseoverskridende transport, overholder den fælles laveste vægt- og dimensionsgrænse for europæiske modulsystemer i disse medlemsstater. Af hensyn til driftssikkerheden, gennemsigtigheden og den juridiske klarhed bør der fastsættes fælles betingelser for kørslen med europæiske modulsystemer i national og international trafik. **Disse betingelser bør bl.a. sikre, at europæiske modulsystemer anvendes på veje, hvor bløde trafikanters sikkerhed er garanteret.**

Medlemsstaterne bør fremlægge klare oplysninger om vægt- og dimensionsgrænser for europæiske modulsystemer om de dele af vejnettet, der er forenelige med specifikationerne for sådanne køretøjer. **Medlemsstaterne bør indføre et overvågningssystem for at evaluere** virkningerne af anvendelsen af europæiske modulsystemer på trafiksikkerheden, vejinfrastrukturen, det modale samarbejde samt de europæiske modulsystemers miljøvirkninger på transportsystemet, herunder indvirkningen på fordelingen på transportmidler. **Den klare definition af europæiske modulsystemer i dette direktiv garanterer, at europæiske modulsystemer består af standardkøretøjsenheder, således at der kan sikres kompatibilitet med andre transportformer, navnlig jernbane. For effektivt at fremme omstillingen til nulemissionsmobilitet bør europæiske modulsystemer i international trafik, så snart det er teknisk og operationelt muligt, bestå af nulemissionskøretøjer**

eller -vogntog.

Ændring 6

Forslag til direktiv Betragtning 9 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændring

(9a) For at maksimere trafiksikkerheden og sikre ordentlige arbejdsforhold er det vigtigt at sikre, at førere af europæiske modulsystemer har tilstrækkelig uddannelse og de kvalifikationer, der kræves for at håndtere tungere og længere køretøjer og vogntog. Medlemsstaterne bør have mulighed for at fastsætte minimumskrav eller en certificeringsordning for førere af europæiske modulsystemer. For at skabe lige konkurrencevilkår, der sikrer ligebehandling og ikkeforskelsbehandling af førere og operatører af europæiske modulsystemer, bør medlemsstaterne sikre, at disse certificeringer anerkendes gensidigt i de berørte medlemsstater.

Ændring 7

Forslag til direktiv Betragtning 10 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændring

(10a) De nye harmoniserede regler for europæiske modulsystemer i national og international trafik i medlemsstater, som tillader dem, bør indebære indsamling af

data om trafiksikkerheden i disse medlemsstater, herunder andelen af dræbte og kvæstede ved kollisioner. I betragtning af at bløde trafikanter tegner sig for næsten en tredjedel af dødsfaldene i forbindelse med kollisioner, hvor tunge køretøjer er impliceret, bør medlemsstaterne sikre, at europæiske modulsystemer ikke påvirker trafiksikkerheden negativt, navnlig sikkerheden for bløde trafikanter såsom fodgængere og cyklister samt motorcyklister og personer med handicap eller nedsat mobilitet og orienteringsevne.

Ændring 8

Forslag til direktiv Betragtning 11

Kommissionens forslag

(11) Transport af udelelig last udført af køretøjer eller vogntog, der overskrider den største vægt eller de største dimensioner, og anvendelsen af europæiske modulsystemer kræver i betragtning af behovet for yderligere sikkerhedsforanstaltninger og for passende infrastruktur, at der lægges særlig vægt på elementer såsom gennemsigtigheden af relevante oplysninger, retssikkerhed og harmonisering af tilladelsesprocedurerne. Medlemsstaterne bør derfor oprette et enkelt elektronisk informations- og kommunikationssystem, som indeholder alle relevante oplysninger om de driftsmæssige og administrative betingelser for transport af udelelig last og for anvendelsen af europæiske modulsystemer på en tydelig og

Ændring

(11) Transport af udelelig last udført af køretøjer eller vogntog, der overskrider den største vægt eller de største dimensioner, og anvendelsen af europæiske modulsystemer kræver i betragtning af behovet for yderligere sikkerhedsforanstaltninger og for passende infrastruktur, at der lægges særlig vægt på elementer såsom gennemsigtigheden af relevante oplysninger, retssikkerhed og harmonisering af tilladelsesprocedurerne. Medlemsstaterne bør derfor oprette et enkelt elektronisk informations- og kommunikationssystem, som indeholder alle relevante oplysninger om de driftsmæssige og administrative betingelser for transport af udelelig last og for anvendelsen af europæiske modulsystemer på en tydelig og

lettilgængelig måde. Dette nationale system bør også gøre det muligt for transportvirksomhederne elektronisk at indhente oplysninger og indsende ansøgninger, i et standardiseret **format**, om særlige tilladelser til transport af udelelig last i den pågældende medlemsstat.

lettilgængelig måde. Dette nationale system bør også gøre det muligt for transportvirksomhederne elektronisk at indhente oplysninger og indsende ansøgninger, i et standardiseret **EU-format**, om særlige tilladelser til transport af udelelig last i den pågældende medlemsstat. **Desuden bør dette nationale system give oplysninger om den største tilladte vægt og de største tilladte dimensioner på nationalt plan for køretøjer og vogntog og oplysninger om mulige begrænsninger, navnlig for højden. For at sikre, at transportvirksomheder og borgere kan få adgang til alle relevante oplysninger på ét sted, bør Kommissionen oprette en særlig europæisk webportal, der forbinder de nationale elektroniske systemer og kommunikationssystemer og bl.a. giver et klart grafisk overblik over de veje, hvor europæiske modulsystemer og, hvis det er relevant, køretøjer, der transporterer udelelig last, må anvendes i de relevante medlemsstater, senest [seks måneder efter datoen for dette direktivs gennemførelse].**

Ændring 9

Forslag til direktiv Betragtning 12

Kommissionens forslag

(12) De kunstige hindringer for grænseoverskridende transport med tungere lastbiler, der primært anvendes til transport over lange afstande (f.eks. vogntog med fem og seks aksler), bør fjernes på en harmoniseret måde for på kort sigt at udnytte den driftsmæssige, energimæssige og miljømæssige

Ændring

(12) De kunstige hindringer for grænseoverskridende transport med tungere lastbiler, der primært anvendes til transport over lange afstande (f.eks. vogntog med fem og seks aksler), bør fjernes på en harmoniseret måde for på kort sigt at udnytte den driftsmæssige, energimæssige og miljømæssige

effektivitet, der er forbundet med den større lastkapacitet, som medlemsstaterne indrømmer, herunder til intermodal transport. For effektivt at fremme omstillingen til nulemissionsmobilitet bør brugen af sådanne tungere lastbiler, der kører på fossile brændstoffer, udfases fra 2035, **når markedsindtrængningen af tunge nulemissionskøretøjer forventes at stige betydeligt op til omkring 50 % af nye registreringer af tunge køretøjer.** Efter udfasningen bør tungere lastbiler fortsat være tilladt i national trafik, mens de i international trafik bør opfylde kravene vedrørende den tilladte totalvægt, der er fastsat i bilag I til direktiv 96/53/EF, som begrænser den ekstra tilladte vægt til kun at gælde for nulemissionskøretøjer og køretøjer, som deltager i intermodal transport.

effektivitet, der er forbundet med den større lastkapacitet, som medlemsstaterne indrømmer, herunder til intermodal transport. For effektivt at fremme omstillingen til nulemissionsmobilitet **og maksimere virkningerne af den relevante eksisterende miljøret** bør brugen af sådanne tungere lastbiler, der kører på fossile brændstoffer, udfases fra 2035 **for at styrke retssikkerheden for investeringer og yderligere at fremme markedsindtrængningen af mere effektive tunge nulemissionskøretøjer.** Efter udfasningen bør tungere lastbiler fortsat være tilladt i national trafik, mens de i international trafik bør opfylde kravene vedrørende den tilladte totalvægt, der er fastsat i bilag I til direktiv 96/53/EF, som begrænser den ekstra tilladte vægt til kun at gælde for nulemissionskøretøjer og køretøjer, som deltager i intermodal transport.

Ændring 10

Forslag til direktiv Betragtning 14

Kommissionens forslag

(14) Potentialet til at reducere energiforbruget for biltransporter **med** åbent lad gennem forbedret aerodynamik er yderst begrænset. Divergerende nationale regler om overhængende last på biltransporter skaber konkurrenceforvridning og begrænser i væsentlig grad potentialet for at forbedre driftseffektiviteten og den energimæssige ydeevne i international trafik. Reglerne om overhængende last på biltransporter **med åbent lad** bør derfor harmoniseres for at

Ændring

(14) Potentialet til at reducere energiforbruget for biltransporter, **hvoraf mange har et** åbent lad, gennem forbedret aerodynamik er yderst begrænset. Divergerende nationale regler om overhængende last på biltransporter skaber konkurrenceforvridning og begrænser i væsentlig grad potentialet for at forbedre driftseffektiviteten og den energimæssige ydeevne i international trafik. Reglerne om overhængende last på biltransporter bør derfor harmoniseres for

sikre, at disse mål opfyldes korrekt.

at sikre, at disse mål opfyldes korrekt.

Ændring 11

Forslag til direktiv Betragtning 15

Kommissionens forslag

(15) Tunge køretøjer med forlængede førerhuse, som indeholder nulemissionsfremdriftssystemer, er begyndt at komme ind på markedet. Brugen af nulemissionsfremdriftssystemer kræver, afhængigt af teknologien, ekstra plads, som ikke bør medregnes på bekostning af køretøjets nyttelast, så nulemissionsvejtransportsektoren ikke straffes økonomisk. Det bør derfor præciseres, at en overskridelse af den største længde, der gælder for forlængede førerhuse, kan give den nødvendige plads til nulemissionsteknologi såsom batterier og brinttanke, forudsat at de aerodynamiske førerhuses sikkerhed, effektivitet og komfort ikke bringes i fare.

Ændring

(15) Tunge køretøjer med forlængede førerhuse, som indeholder nulemissionsfremdriftssystemer, er begyndt at komme ind på markedet. Brugen af nulemissionsfremdriftssystemer kræver, afhængigt af teknologien, ekstra plads, som ikke bør medregnes på bekostning af køretøjets nyttelast, så nulemissionsvejtransportsektoren ikke straffes økonomisk. Det bør derfor præciseres, at en overskridelse af den største længde, der gælder for forlængede førerhuse, kan give den nødvendige plads til nulemissionsteknologi såsom batterier og brinttanke, forudsat at de aerodynamiske førerhuses sikkerhed, effektivitet og komfort ikke bringes i fare, **og at det pågældende køretøj overholder "vendediameterreglen"**.

Ændring 12

Forslag til direktiv Betragtning 16 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændring

(16a) De mange forskellige mærkninger og signaler for køretøjer i medlemsstaterne kan være forvirrende for trafikanterne og til skade for

trafiksikkerheden i Unionen. For at forbedre trafiksikkerheden bør der på EU-plan indføres et standardiseret EU-mærke for motorkøretøjers eller vogntogs længde, der anvendes i europæiske modulsystemer, eller som afviger fra standarddimensionerne. Dette EU-mærke vil hjælpe trafikanterne med at genkende og gøre sig bekendt med sådanne køretøjer og vil reducere eventuelle risici som følge af synlighedsbegrænsninger eller blinde vinkler, f.eks. ved overhaling af sådanne lange køretøjer eller vogntog.

Ændring 13

**Forslag til direktiv
Betragtning 16 b (ny)**

Kommissionens forslag

Ændring

(16b) Batteridrevne elkøretøjer, brændselscellekøretøjer og andre brintdrevne køretøjer har et stort potentiale til at dekarbonisere bestemte segmenter i sektoren for tung transport, og udviklingen af disse bør tilskyndes, samtidig med at der tages højde for, at al teknologi påvirker miljøet. Hvis elektrificering ikke er mulig eller er mindre effektiv, og brintdrevne køretøjer ikke er hensigtsmæssige eller omkostningsdygtige, giver princippet om teknologisk neutralitet mulighed for at sikre lige konkurrencevilkår i forhold til andre teknologier, som er mere modne.

Ændring 14

**Forslag til direktiv
Betragtning 17**

(17) Effektiv, virkningsfuld og konsekvent håndhævelse af reglerne er af største betydning for at sikre lige konkurrencevilkår mellem transportvirksomhederne og fjerne de risici for trafiksikkerheden og for vejinfrastrukturen, som køretøjer, der ulovligt overskrider den gældende vægt eller de gældende dimensioner, udgør. For bedre at målrette vejkontrollen mod overlastede køretøjer bør medlemsstaterne, *hvis de vælger* at anvende automatiske systemer på **vejinfrastrukturen, som minimum sikre udbredelsen af sådanne systemer i det transeuropæiske vejtransportnet**. Af hensyn til pålideligheden og konsekvensen i håndhævelsen i hele Unionen bør det obligatoriske minimumsniveau for de kontroller, der skal udføres af medlemsstaterne, fastsættes i forhold til trafikniveauet på deres område med de køretøjer, der er omfattet af dette direktiv, herunder et passende antal kontroller om natten.

(17) Effektiv, virkningsfuld og konsekvent håndhævelse af reglerne er af største betydning for at sikre lige konkurrencevilkår mellem transportvirksomhederne og fjerne de risici for trafiksikkerheden og for vejinfrastrukturen, som køretøjer, der ulovligt overskrider den gældende vægt eller de gældende dimensioner, udgør. For bedre at målrette vejkontrollen mod overlastede køretøjer bør medlemsstaterne **som minimum sikre udbredelsen af automatiske systemer i det transeuropæiske vejtransportnet, herunder certificerede systemer på TEN-T-hovednettet. Det bør endvidere være muligt at anvende nøjagtige og fuldt interoperable vejeanordninger på køretøjer. Disse certificerede automatiske systemer bør kunne genkende køretøjer eller vogntog, der overstiger den største tilladte vægt, men have en undtagelse herfor baseret på en gyldig særlig tilladelse eller en lignende ordning. Systemerne bør også kunne opdage, om kravene i de særlige tilladelser er opfyldt. Det forventes, at man herigennem kan undgå uberettigede sanktioner og spare administrative omkostninger for både transportvirksomhederne og medlemsstaterne**. Af hensyn til pålideligheden og konsekvensen i håndhævelsen i hele Unionen bør det obligatoriske minimumsniveau for de kontroller, der skal udføres af medlemsstaterne, fastsættes i forhold til trafikniveauet på deres område med de køretøjer, der er omfattet af dette direktiv, herunder et passende antal kontroller om natten.

Ændring 15

Forslag til direktiv Betragtning 18

Kommissionens forslag

(18) For yderligere at styrke håndhævelsen og overvågningen af kørslen af tunge køretøjer på Unionens veje, mindske trængslen, forbedre trafiksikkerheden, mindske risikoen for skader på infrastrukturen og fremme bæredygtig transport bør medlemsstaterne tilskyndes til at indføre ordninger for intelligent adgangspolitik, som sikrer overholdelse af reglerne om den tilladte totalvægt og de største tilladte dimensioner. **Når** medlemsstaterne **indfører sådanne ordninger**, bør de anvende fælles minimumskrav for at sikre harmonisering og interoperabilitet i hele **EU**, især med hensyn til tilgængeligheden og formatet af de relevante data, der skal udveksles. Ordningerne bør bidrage til at sikre, at det rette køretøj med den rette last kører på den rette vej på det rette tidspunkt for at sikre en minimal indvirkning på miljøet, infrastrukturen, menneskers sundhed og sikkerhed og samfundet. Oprettelsen af sådanne ordninger bør gøre brug af avancerede intelligente transportsystemer såsom kommunikation mellem køretøj og infrastruktur, kommunikation mellem køretøj og netværk, datadeling i realtid og fjernovervågning for at sikre en sikker og gnidningsløs trafik med tunge køretøjer, og de bør ikke føre til uforholdsmæssige eller diskriminerende trafikbegrænsninger.

Ændring

(18) For yderligere at styrke håndhævelsen og overvågningen af kørslen af tunge køretøjer på Unionens veje, mindske trængslen, forbedre trafiksikkerheden, mindske risikoen for skader på infrastrukturen og fremme bæredygtig transport bør medlemsstaterne tilskyndes til at indføre ordninger for intelligent adgangspolitik, som sikrer overholdelse af reglerne om den tilladte totalvægt og de største tilladte dimensioner. Medlemsstaterne bør anvende fælles minimumskrav for **sådanne ordninger for** at sikre harmonisering og interoperabilitet i hele **Unionen**, især med hensyn til tilgængeligheden og formatet af de relevante data, der skal udveksles. **Der bør være adgang til de relevante data i realtid og på Unionens officielle sprog.** Ordningerne bør bidrage til at sikre, at det rette køretøj med den rette last kører på den rette vej på det rette tidspunkt for at sikre en minimal indvirkning på miljøet, infrastrukturen, menneskers sundhed og sikkerhed og samfundet. Oprettelsen af sådanne ordninger bør gøre brug af avancerede intelligente transportsystemer såsom kommunikation mellem køretøj og infrastruktur, kommunikation mellem køretøj og netværk, datadeling i realtid og fjernovervågning for at sikre en sikker og gnidningsløs trafik med tunge køretøjer, og de bør ikke føre til uforholdsmæssige eller diskriminerende trafikbegrænsninger.

Ændring 16

Forslag til direktiv Betragtning 18 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændring

(18a) Håndhævelsen af direktiv 96/53/EF er en afgørende del af de veletablerede overvågnings- og håndhævelsessystemer på EU-plan og nationalt plan, som bidrager til gennemførelsen af Unionens sociale, markedsmæssige og tekniske regler, der gælder for vejtransport. Når der konstateres manglende overholdelse af de foreskrevne vægt- og dimensionskrav, bør de kompetente nationale myndigheder træffe håndhævelsesforanstaltninger. Medlemsstaterne bør sikre, at sanktionerne er ikkediskriminerende, både med hensyn til de valgte sanktionstyper og deres niveau, og at de er effektive, har en afskrækkende virkning og står i et rimeligt forhold til overtrædelsens grovhed. Disse overtrædelser bør registreres i det nationale register over vejtransportvirksomheder, udveksles med det europæiske register over vejtransportvirksomheder (ERRU) og afspejles i virksomhedernes risikovurderingsscore i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 1071/2009. Det forventes, at den grænseoverskridende gennemførelse af sanktioner inden for anvendelsesområdet for direktiv 96/53/EF vil blive lettet, når direktiv (EU) 2015/413 om grænseoverskridende håndhævelse ændres.

Ændring 17

**Forslag til direktiv
Betragtning 18 b (ny)**

Kommissionens forslag

Ændring

(18b) For at gøre fremskridt i den grønne og den digitale omstilling og opfylde målene i den europæiske grønne pagt og strategien for bæredygtig og intelligent mobilitet, navnlig for så vidt angår reduktionen af drivhusgasemissioner fra transportsektoren, bør medlemsstaterne tilskyndes til at anvende indtægterne fra de sanktioner, der gælder for overtrædelser af dette direktiv, eller den tilsvarende økonomiske værdi af disse indtægter til at støtte udbredelsen af bæredygtige transportmidler og dermed mindske de eksterne omkostninger, der genereres af transportoperationer, tilskynde til intermodalitet og øge bæredygtigheden af grænseoverskridende transport.

Ændring 18

**Forslag til direktiv
Betragtning 19**

Kommissionens forslag

Ændring

(19) For at fremme væksten i det multimodale transportsystem bør containertransport lettes yderligere ved at tillade ekstra højde for vej køretøjer, der transporterer **high cube-containere**.

(19) For at fremme væksten i det multimodale transportsystem bør containertransport, **herunder transport med containere med en længde på 45 fod eller 48 fod, veksellad med en længde på 45 fod eller high cube-containere**, lettes yderligere ved at tillade ekstra højde **og længde** for vej køretøjer, der transporterer **disse containere**.

Ændring 19

Forslag til direktiv Betragtning 19 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændring

(19a) Kommissionen bør revidere den nuværende typegodkendelseslovgivning med henblik på at styrke nye tunge køretøjers og vogntogs tekniske og driftsmæssige kompatibilitet, bl.a. med hensyn til deres vægt, form, størrelse, mulighed for at blive flyttet med kraner og fremstående anordningers udtrækkelighed og foldbarhed, med kravene til kombineret transport og for at lette brugen og udbredelsen af nulemissionspåhængsvogne og -sættevogne.

Ændring 20

Forslag til direktiv Betragtning 21

Kommissionens forslag

Ændring

(21) For at gøre det muligt for vejtransportsektoren hurtigt at reagere på eventuelle kriser såsom naturkatastrofer, pandemier, militære konflikter eller infrastruktursvigt bør der indføres en nødbestemmelse i direktiv 96/53/EF, som midlertidigt muliggør kørsel med tunge køretøjer, der overskrider den tilladte totalvægt og/eller de største tilladte dimensioner, for at sikre fortsat levering af nødvendige varer og tjenesteydelser. En sådan undtagelsesbestemmelse bør kun anvendes, når almene hensyn kræver det,

(21) For at gøre det muligt for vejtransportsektoren hurtigt at reagere på eventuelle kriser såsom naturkatastrofer, pandemier, militære konflikter eller infrastruktursvigt bør der indføres en nødbestemmelse i direktiv 96/53/EF, som midlertidigt muliggør kørsel med tunge køretøjer, der overskrider den tilladte totalvægt og/eller de største tilladte dimensioner, for at sikre fortsat levering af nødvendige varer og tjenesteydelser. En sådan undtagelsesbestemmelse bør kun anvendes, når almene hensyn kræver det,

og forudsat at trafiksikkerheden ikke derved bringes i fare.

forudsat at trafiksikkerheden ikke derved bringes i fare, **og bør udelukkende kunne fornyes, hvis krisen varer ved.**

Ændring 21

Forslag til direktiv Betragtning 23

Kommissionens forslag

(23) For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af dette direktiv bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser til at fastlægge en fælles **standardansøgningsformular** og harmonisere reglerne og procedurerne for udstedelse af nationale tilladelser eller lignende aftaler for køretøjer eller vogntog, som overskrider den største vægt og/eller de største dimensioner, og som er beregnet til at transportere udelelig last, til at fastsætte et standardrapporteringsformat for medlemsstaternes opfyldelse af deres rapporteringsforpligtelser og til at fastsætte midlertidige undtagelser fra anvendelsen af de vægt- og dimensionsgrænser, som anvendes i international trafik mellem medlemsstater, der påvirkes af en krise. Disse beføjelser bør udøves i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011⁴⁵.

⁴⁵ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 af 16. februar 2011 om de generelle regler og principper for, hvordan medlemsstaterne skal kontrollere Kommissionens udøvelse af gennemførelsesbeføjelser (EUT L 55 af

Ændring

(23) For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af dette direktiv bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser til at fastlægge en fælles **EU-standardansøgningsformular** og harmonisere reglerne og procedurerne for udstedelse af nationale tilladelser eller lignende aftaler for køretøjer eller vogntog, som overskrider den største vægt og/eller de største dimensioner, og som er beregnet til at transportere udelelig last, til at fastsætte et standardrapporteringsformat for medlemsstaternes opfyldelse af deres rapporteringsforpligtelser og til at fastsætte midlertidige undtagelser fra anvendelsen af de vægt- og dimensionsgrænser, som anvendes i international trafik mellem medlemsstater, der påvirkes af en krise. Disse beføjelser bør udøves i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011⁴⁵.

⁴⁵ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 af 16. februar 2011 om de generelle regler og principper for, hvordan medlemsstaterne skal kontrollere Kommissionens udøvelse af gennemførelsesbeføjelser (EUT L 55 af

Ændring 22

Forslag til direktiv Betragtning 23 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændring

(23a) For at vurdere effektiviteten af dette direktiv og for at måle fremskridt i forhold til dets specifikke mål er det vigtigt regelmæssigt at evaluere dets gennemførelse og virkning. Kommissionen bør derfor forelægge regelmæssige vurderingsrapporter om anvendelsen af dette direktiv baseret på grundforudsætningerne for markedsudbredelsen af tunge nulemissionskøretøjer såsom tilgængeligheden og kapaciteten af passende infrastruktur for alternative brændstoffer, det europæiske systems indvirkning på vejtransport og kørselsafgifter differentieret efter CO₂-emissioner i medlemsstaterne. Disse rapporter bør indeholde detaljerede oplysninger om disse grundforudsætninger og om udviklingen inden for national og international vejtransport, indvirkningen på trafiksikkerheden og vejinfrastrukturen, modalskift, anvendelsen af intelligente håndhævelsessystemer og teknologiske fremskridt inden for vejtransport. Desuden bør der i rapporterne tages højde for skalerbarheden af foranstaltninger i overensstemmelse med direktivets langsigtede mål. På grundlag af resultaterne af disse vurderinger bør rapporten, hvor det er relevant, ledsages af et lovgivningsmæssigt forslag om ændring af dette direktiv og de deri

Ændring 23

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 2 – litra e

Direktiv 96/53/EF

Artikel 2 – stk. 1 – led 14

Kommissionens forslag

— "køretøj, der bruger alternative brændstoffer": et motorkøretøj, der udelukkende drives af et alternativt brændstof, og som er godkendt i henhold til rammerne i forordning (EU) 2018/858

Ændring

— "køretøj, der bruger alternative brændstoffer": et motorkøretøj, der udelukkende **eller delvist** drives af et alternativt brændstof, og som er godkendt i henhold til rammerne i forordning (EU) 2018/858

Ændring 24

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 3 – litra b

Direktiv 96/53/EF

Artikel 4 – stk. 3 – afsnit 2, 3, og 3 a (nyt)

Kommissionens forslag

Medlemsstaterne sikrer, at proceduren for opnåelse af tilladelser eller lignende aftaler til transport af udelelig last er gnidningsfri, effektiv og ikke-diskriminerende ved at minimere den administrative byrde og undgå

Ændring

Medlemsstaterne sikrer, at proceduren for opnåelse af tilladelser eller lignende aftaler til transport af udelelig last er gnidningsfri, effektiv og ikke-diskriminerende ved at **stille en fælles EU-standardansøgningsformular til rådighed**

unødvendige forsinkelser.

Medlemsstaterne sikrer, at de betingelser, hvorunder tilladelserne eller de lignende aftaler for transport af udelelig last udstedes, er rimelige og ikke-diskriminerende. Medlemsstaterne skal især samarbejde for at undgå, at der anvendes mange forskellige mærkninger og signaler for køretøjer, og for at fremme anvendelsen af piktogrammer frem for tekst. Medlemsstaterne indfører ikke sprogkrav i forbindelse med transport af udelelig last.

og ved at minimere den administrative byrde og undgå unødvendige forsinkelser.

Medlemsstaterne sikrer, at de betingelser, hvorunder tilladelserne eller de lignende aftaler for transport af udelelig last udstedes, er rimelige og ikke-diskriminerende. Medlemsstaterne skal især **udstede tilladelserne eller lignende ordninger i elektronisk format og samarbejde om yderligere at harmonisere fristerne for udstedelse af tilladelser.**

Medlemsstaterne samarbejder også for at undgå, at der anvendes mange forskellige mærkninger og signaler for køretøjer, og for at fremme anvendelsen af piktogrammer frem for tekst.

Medlemsstaterne samarbejder desuden om at harmonisere de relevante regler for ledsagelse af transport af udelelig last, f.eks. om foreskrevet anvendelse, mærkning og skiltning i forbindelse med ledsagende køretøjer. Medlemsstaterne indfører ikke sprogkrav i forbindelse med **førere af** transport af udelelig last.

Medlemsstaterne sikrer, at køretøjer, der transporterer udelelig last, er forsynet med det EU-mærke, der er omhandlet i artikel 10ca.

Ændring 25

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 3 – litra b

Direktiv 96/53/EF

Artikel 4 – stk. 4

Kommissionens forslag

4. Medlemsstaterne kan tillade, at køretøjer eller vogntog til transport, som

Ændring

4. Medlemsstaterne kan tillade, at køretøjer eller vogntog til transport, som

benyttes til visse former for national transport, der ikke påvirker den internationale konkurrence i transportsektoren i væsentlig grad, bruges på deres område, selv om de afviger fra de i bilag I, punkt 1.1, 1.2, 1.4-1.8, 4.2 og 4.4 fastsatte grænser for dimensioner.

Transport anses for ikke at påvirke den internationale konkurrence i transportsektoren i væsentlig grad, når én af følgende betingelser er opfyldt:

- a) transporten udføres på medlemsstatens område med specielt indrettede køretøjer eller vogntog under forhold, der gør, at den normalt ikke udføres af køretøjer fra andre medlemsstater, f.eks. aktiviteter i forbindelse med skovbrug og skovindustri
- b) en medlemsstat, der tillader, at transporten udføres på dens område af køretøjer eller vogntog, hvis dimensioner afviger fra dem, der er fastsat i bilag I, tillader ligeledes anvendelse af europæiske modulsystemer i henhold til stk. 4a, således at der opnås mindst det lad, der er tilladt i denne medlemsstat, og at alle transportvirksomheder er underlagt lige konkurrencevilkår.

benyttes til visse former for national **eller international** transport, der ikke påvirker den internationale konkurrence i transportsektoren i væsentlig grad, bruges på deres område, selv om de afviger fra de i bilag I, punkt 1.1, 1.2, **1.3**, 1.4-1.8, **2**, **4.1**, 4.2 og 4.4 fastsatte grænser for **vægt eller** dimensioner.

Transport anses for ikke at påvirke den internationale konkurrence i transportsektoren i væsentlig grad, når én af følgende betingelser er opfyldt:

- a) transporten udføres på medlemsstatens område med specielt indrettede køretøjer eller vogntog under forhold, der gør, at den normalt ikke udføres af køretøjer fra andre medlemsstater, f.eks. aktiviteter i forbindelse med skovbrug og skovindustri
- b) en medlemsstat, der tillader, at transporten udføres på dens område af køretøjer eller vogntog, hvis dimensioner afviger fra dem, der er fastsat i bilag I, tillader ligeledes anvendelse af europæiske modulsystemer i henhold til stk. 4a, således at der opnås mindst det lad, der er tilladt i denne medlemsstat, og at alle transportvirksomheder er underlagt lige konkurrencevilkår.

Ændring 26

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 3 – litra c

Direktiv 96/53/EF

Artikel 4 – stk. 4 a

Kommissionens forslag

4a. Medlemsstaterne kan tillade anvendelsen af europæiske modulsystemer på deres område i national og international trafik på alle følgende betingelser:

- a) medlemsstaterne offentliggør på en tilgængelig og gennemsigtig måde oplysningerne om største vægt og dimensioner for anvendelsen af europæiske modulsystemer på deres område
- b) medlemsstaterne offentliggør på en tilgængelig og gennemsigtig måde oplysningerne om den del af vejnettet, hvor de europæiske modulsystemer kan anvendes
- c) medlemsstaterne sørger for, at den del af nettet, hvor de europæiske modulsystemer kan anvendes på deres område, er forbundet med vejnettet i de nabomedlemsstater, der også tillader anvendelsen af europæiske modulsystemer, for at muliggøre

Ændring

4a. Medlemsstaterne kan tillade anvendelsen af europæiske modulsystemer på deres område i national og international trafik på alle følgende betingelser:

-a) for så vidt angår nye ruter til europæiske modulsystemer foretager medlemsstaterne en forudgående vurdering af indvirkningen af de europæiske modulsystemer på trafiksikkerheden, vejinfrastrukturen, det modale samarbejde samt de europæiske modulsystemers miljøvirkninger på transportsystemet, herunder indvirkningen på fordelingen på transportmidler. Vurderingen gøres offentligt tilgængelig. Medlemsstater, der allerede har etableret ruter til europæiske modulsystemer på deres område på datoen for dette direktivs ikrafttræden, er ikke forpligtet til at foretage en forudgående vurdering af disse ruter, der allerede er blevet etableret

- a) medlemsstaterne offentliggør på en tilgængelig og gennemsigtig måde oplysningerne om største vægt og dimensioner for anvendelsen af europæiske modulsystemer på deres område
- b) medlemsstaterne offentliggør på en tilgængelig og gennemsigtig måde oplysningerne om den del af vejnettet, hvor de europæiske modulsystemer kan anvendes
- c) medlemsstaterne sørger for, at den del af nettet, hvor de europæiske modulsystemer kan anvendes på deres område, er forbundet med vejnettet i de nabomedlemsstater, der også tillader anvendelsen af europæiske modulsystemer, for at muliggøre

grænseoverskridende trafik

d) medlemsstaterne **indfører** et overvågningssystem **og vurderer** indvirkningen af de europæiske modulsystemer på trafiksikkerheden, vejinfrastrukturen, det modale samarbejde samt de europæiske modulsystemers miljøvirkninger på transportsystemet, herunder indvirkningen på fordelingen på transportmidler.

Når en medlemsstat i henhold til dette stykke tillader anvendelsen af europæiske modulsystemer i national trafik, må den ikke afvise eller forbyde anvendelsen på sit område af europæiske modulsystemer i international trafik, forudsat at disse systemer ikke overstiger den største vægt og de største dimensioner, der er fastsat for europæiske modulsystemer i national trafik.

Medlemsstaterne underretter Kommissionen, såfremt de tillader anvendelsen af europæiske modulsystemer på deres område.

grænseoverskridende trafik

d) medlemsstaterne **etablerer** et overvågningssystem **til at vurdere** indvirkningen af de europæiske modulsystemer på trafiksikkerheden, vejinfrastrukturen, det modale samarbejde, **trafikintensiteten** samt de europæiske modulsystemers miljøvirkninger på transportsystemet, herunder indvirkningen på fordelingen på transportmidler, **under hensyntagen til den forudgående vurdering, der er foretaget i henhold til litra -a)**

da) medlemsstaterne sikrer, at der træffes passende foranstaltninger for at undgå eventuelle negative virkninger på trafiksikkerheden, herunder bløde trafikanters sikkerhed, som følge af anvendelsen af europæiske modulsystemer.

Medlemsstaterne kan fastsætte minimumskrav eller en certificeringsordning for førere af europæiske modulsystemer, forudsat at de sikrer proportionalitet og ikkeforskelsbehandling. Medlemsstaterne samarbejder om gensidig anerkendelse af deres respektive certificeringer.

Når en medlemsstat i henhold til dette stykke tillader anvendelsen af europæiske modulsystemer i national trafik, må den ikke afvise eller forbyde anvendelsen på sit område af europæiske modulsystemer i international trafik, forudsat at disse systemer ikke overstiger den største vægt og de største dimensioner, der er fastsat for europæiske modulsystemer i national trafik.

Medlemsstaterne underretter Kommissionen, såfremt de tillader anvendelsen af europæiske modulsystemer på deres område, **og oplyser den om, hvordan de opfylder betingelserne i dette stykkes litra -a)-da). Efter en sådan underretning udsteder**

Kommissionen, hvor det er relevant, henstillinger til disse medlemsstater for at sikre, at de opfylder disse betingelser. Hvis Kommissionen udsteder henstillinger, underretter den pågældende medlemsstat inden for seks måneder Kommissionen om, hvordan den agter at gennemføre disse henstillinger. Kommissionens henstillinger og svar fra medlemsstaten gøres offentligt tilgængelige.

Ændring 27

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 3 – litra d

Direktiv 96/53/EF

Artikel 4 – stk. 5 – afsnit 1

Kommissionens forslag

Medlemsstaterne kan tillade, at der i en midlertidig forsøgsperiode anvendes køretøjer eller vogntog, hvori der indgår ny teknologi eller nye koncepter, som ikke kan opfylde bestemmelserne i dette direktiv. Sådanne køretøjer eller vogntog skal kunne udføre visse nationale eller internationale transporter i forsøgsperioden. Særligt skal forsøg med europæiske modulsystemer tillades i højst fem år. Antallet af forsøg må ikke begrænses. Medlemsstaterne underretter Kommissionen herom.

Ændring

Medlemsstaterne kan tillade, at der i en midlertidig forsøgsperiode anvendes køretøjer eller vogntog, hvori der indgår ny teknologi eller nye koncepter, som ikke kan opfylde bestemmelserne i dette direktiv. Sådanne køretøjer eller vogntog skal **først** kunne udføre visse nationale eller internationale transporter i forsøgsperioden, **efter at det er påvist, at den tilstræbte transport ikke kan udføres med jernbane eller nogen anden form for transport, der giver tilsvarende eller bedre sikkerheds- og miljømæssige fordele. Det skal bevises, at dette ikke har en væsentlig indvirkning på den intermodale konkurrence i transportbranchen som helhed.** Særligt skal forsøg med europæiske modulsystemer tillades i højst fem år **og**

kan fornyes én gang med højst yderligere tre år. Hvis en medlemsstat beslutter at forny et forsøg, skal den give Kommissionen en fyldestgørende begrundelse. Antallet af forsøg må ikke begrænses. Medlemsstaterne underretter Kommissionen herom.

Ændring 28

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 3 – litra e

Direktiv 96/53/EF

Artikel 4 – stk. 5 a

Kommissionens forslag

5a. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 10h med henblik på at supplere dette direktiv ved at fastsætte de minimumsdatasæt og de resultatindikatorer, der skal leveres af overvågningssystemerne oprettet af medlemsstaterne som omhandlet i denne artikels stk. 4a, litra d), og stk. 5.

Ændring

5a. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 10h med henblik på at supplere dette direktiv ved at fastsætte de minimumsdatasæt og de resultatindikatorer, der skal leveres **på grundlag af de forudgående vurderinger og** overvågningssystemerne oprettet af medlemsstaterne som omhandlet i denne artikels stk. 4a, litra **-a) og** d), og stk. 5.

Ændring 29

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 4

Direktiv 96/53/EF

Artikel 4a – stk. 1 – litra c a (nyt)

ca) et enkelt nationalt adgangspunkt for at indhente oplysninger på en klar, tilgængelig og gennemsigtig måde om nationale krav for største tilladte vægt og dimensioner for køretøjer samt eventuelle restriktioner, herunder højderestriktioner, i bestemte områder eller på bestemte veje.

Ændring 30

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 4

Direktiv 96/53/EF

Artikel 4 a – stk. 1 a (nyt)

1a. Senest [seks måneder efter datoen for gennemførelsen af dette direktiv] opretter og derefter forvalter Kommissionen en særlig og ajourført europæisk webportal, der er tilgængelig på alle officielle EU-sprog, og som på en klar, tilgængelig og gennemsigtig måde forbinder de nationale elektroniske informations- og kommunikationssystemer, som er omhandlet i stk. 1. Denne europæiske portal offentliggør også på en tilgængelig og gennemsigtig måde oplysningerne om den del af vejnettet, hvor europæiske modulsystemer og, hvis det er relevant, køretøjer, der transporterer udelelig last, kan anvendes.

Ændring 31

Forslag til direktiv

Artikel 1 – Stk. 1 – nr. 4

Direktiv 96/53/EF

Artikel 4a – Stk. 2

Kommissionens forslag

2. Kommissionen **kan vedtage** gennemførelsesretsakter med henblik på at fastlægge en fælles **standardansøgningsformular** og harmonisere reglerne og procedurerne for udstedelse af nationale tilladelser eller lignende aftaler som omhandlet i denne artikels stk. 1 og i artikel 4, stk. 3. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 10i, stk. 2.

Ændring

2. Kommissionen **vedtager** gennemførelsesretsakter med henblik på at fastlægge en fælles **EU-standardansøgningsformular** og harmonisere reglerne og procedurerne, **herunder vedrørende de nødvendige oplysninger om køretøjsregistrering**, for udstedelse, **herunder i digitalt format**, af nationale tilladelser eller lignende aftaler som omhandlet i denne artikels stk. 1 og i artikel 4, stk. 3, **og harmonisere de relevante regler for ledsagelse af udelelig last**. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 10i, stk. 2.

Ændring 32

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 5 – litra a a (nyt)

Direktiv 96/53/EF

Artikel 6 – stk. 4

Gældende ordlyd

Ændring

aa) Stk. 4 affattes således:

4. Køretøjer, der er forsynet med overensstemmelsesbevis, **kan** underkastes:

- for så vidt angår de fælles normer for vægt: stikprøvekontrol
- for så vidt angår de fælles normer for dimensioner: kontrol, **udelukkende** når der foreligger mistanke om, at de ikke er i overensstemmelse med dette direktiv.

"4. Køretøjer, der er forsynet med overensstemmelsesbevis, underkastes:

- for så vidt angår de fælles normer for vægt: stikprøvekontrol
- for så vidt angår de fælles normer for dimensioner: kontrol, når der foreligger mistanke om, at de ikke er i overensstemmelse med dette direktiv.

Ændring 33

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 7

Direktiv 96/53/EF

Artikel 8c

Kommissionens forslag

Artikel 8c

Biltransporter **med åbent lad** må overskride de største længder, der er fastsat i punkt 1.1 i bilag I, når de er lastet, op til en samlet længde på 20,75 meter ved hjælp af **godkendt** laststøtte.

Biltransportens **overhæng eller** laststøtte må ikke rage ud i forhold til **lasten**. Lasten må højst rage 0,5 meter ud foran det trækkende køretøj, forudsat at **det transporterede køretøjs første aksel** hviler på **påhængsvognens** konstruktion. Lasten må højst rage 1,5 meter ud bagfra, forudsat at **det transporterede køretøjs sidste aksel** hviler på **påhængsvognens konstruktion**.

Ændring

Artikel 8c

Biltransporter må overskride de største længder, der er fastsat i punkt 1.1 i bilag I, når de er lastet, op til en samlet længde på 20,75 meter ved hjælp af **laststøtte såsom bagmonteret laststøtte, der kan trækkes ud**.

Biltransportens laststøtte må ikke rage ud i forhold til **den overhængende last**. Lasten må højst rage 0,5 meter ud foran det trækkende køretøj, forudsat at **samtliche aksler på det transporterede køretøj** hviler på **køretøjets** konstruktion. Lasten må højst rage 1,5 meter ud bagfra, forudsat at **højst et aksel på det transporterede køretøj** hviler på **den bagmonterede laststøtte**.

Ændring 34

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 8 – litra a

Direktiv 96/53/EF

Artikel 9a – stk. 1

Kommissionens forslag

1. Køretøjer eller vogntog, der overholder forordning (EU) 2018/858, må overskride de største længder, der er fastsat i bilag I, punkt 1.1, til dette direktiv, forudsat at deres førerhuse giver forbedret aerodynamisk ydeevne, energieffektivitet **og** forbedret sikkerhed. Enhver overskridelse af de største længder i henhold til denne artikel kan også anvendes til installering af nulemissionsteknologi. Køretøjer eller vogntog udstyret med sådanne førerhuse skal overholde nærværende direktivs bilag I, punkt 1.5, og en eventuel overskridelse af de største tilladte længder må ikke medføre en forøgelse af de pågældende køretøjers lasteevne.

Ændring

1. Køretøjer eller vogntog, der overholder forordning (EU) 2018/858, må overskride de største længder, der er fastsat i bilag I, punkt 1.1, til dette direktiv, forudsat at deres førerhuse giver forbedret aerodynamisk ydeevne, energieffektivitet, forbedret sikkerhed **og førerkomfort**. Enhver overskridelse af de største længder i henhold til denne artikel kan også anvendes til installering af nulemissionsteknologi. Køretøjer eller vogntog udstyret med sådanne førerhuse skal overholde nærværende direktivs bilag I, punkt 1.5, og en eventuel overskridelse af de største tilladte længder må ikke medføre en forøgelse af de pågældende køretøjers lasteevne.

Ændring 35

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 9

Direktiv 96/53/EF

Artikel 10b – stk. 2 – afsnit 1

Kommissionens forslag

De største tilladte længder, der er fastsat i

Ændring

De største tilladte længder, der er fastsat i

bilag I, punkt 1.1, for nulemissionskøretøjer eller vogntog, der omfatter nulemissionskøretøjer, kan overskrides med den ekstra længde, der er nødvendig for at rumme nulemissionsteknologien, **dog højst med 90 cm**, for at gøre det muligt at tilføje sådanne anordninger. Sådanne nulemissionskøretøjer eller -vogntog skal overholde nærværende direktivs bilag I, punkt 1.5 og 1.5a, og en eventuel overskridelse af de største længder må ikke medføre en forøgelse af de pågældende køretøjers eller vogntogs lad for at sikre, at påhængsvogne og sættevogne er kompatible med kravene til intermodal transport.

bilag I, punkt 1.1, for nulemissionskøretøjer eller vogntog, der omfatter nulemissionskøretøjer, kan overskrides med den ekstra længde, der er nødvendig for at rumme nulemissionsteknologien, for at gøre det muligt at tilføje sådanne anordninger. Sådanne nulemissionskøretøjer eller -vogntog skal overholde nærværende direktivs bilag I, punkt 1.5 og 1.5a, og en eventuel overskridelse af de største længder må ikke medføre en forøgelse af de pågældende køretøjers eller vogntogs lad for at sikre, at påhængsvogne og sættevogne er kompatible med kravene til intermodal transport.

Ændring 36

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 10

Direktiv 96/53/EF

Artikel 10c – stk. 1

Kommissionens forslag

De største længder, der er fastsat i bilag I, punkt 1.1, hvor det er relevant med forbehold af artikel 9a, stk. 1, og 10b, stk. 2, og den største afstand, der er fastsat i bilag I, punkt 1.6, **kan overskrides med 15 cm for køretøjer eller vogntog, der transporterer tomme eller lastede containere eller veksellad med en længde på 45 fod, forudsat at vejtransporten af den pågældende container eller det pågældende veksellad indgår i intermodal transport.**

Ændring

For så vidt angår køretøjer eller vogntog, der udfører intermodal transport, skal den største længde, der er fastsat i bilag I, punkt 1.1, **for et sættevognstog**, hvor det er relevant med forbehold af artikel 9a, stk. 1, og **artikel** 10b, stk. 2, **være 18,00 m**, og den største afstand, der er fastsat i bilag I, punkt 1.6, **skal være 13,50 m.**

Ændring 37

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 12 a (nyt)

Direktiv 96/53/EF

Artikel 10 c a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændring

12a) Følgende indsættes som artikel 10ca:

Artikel 10ca

- 1. For at øge trafiksikkerheden og undgå mange forskellige mærkninger og signaler for køretøjer oprettes der hermed et fælles EU-mærke for længden af motorkøretøjer eller vogntog, der anvendes i forbindelse med europæiske modulsystemer, eller som har dimensioner, der afviger fra dem i punkt 1.1, 1.2, 1.4-1.8, 4.2 og 4.4 i bilag I.**
- 2. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at alle motorkøretøjer eller vogntog, der er omhandlet i stk. 1, er forsynet med EU-mærket bag på motorkøretøjet eller vogntoget på en tydelig og synlig måde.**
- 3. Senest [et år efter datoen for dette direktivs ikrafttræden] vedtager Kommissionen en delegeret retsakt i overensstemmelse med artikel 10h for at supplere dette direktiv ved at fastsætte detaljerede standarder, krav og andre bestemmelser for mærkerne, og hvordan de skal udstedes og vises, og fremme anvendelsen af piktogrammer frem for tekst.**

Ændring 38

Kommissionens forslag

1. Medlemsstaterne træffer særlige foranstaltninger til at **identificere** køretøjer eller vogntog under kørsel, der **sandsynligvis har overskredet** den tilladte totalvægt, **og som derfor bør kontrolleres af deres kompetente myndigheder** med henblik på at sikre overholdelse af kravene i dette direktiv. Disse foranstaltninger **kan træffes ved hjælp** af automatiske systemer anbragt på vejinfrastrukturen **eller ved hjælp af vejeanordninger på køretøjerne** i overensstemmelse med **stk. 4**.

Hvis en medlemsstat vælger at oprette automatiske systemer på vejinfrastrukturen, **skal** den **som minimum sikre udrulningen af sådanne systemer i det transeuropæiske vejtransportnet, der er fastsat i forordning (EU) nr. 1315/2013***.

En medlemsstat må ikke kræve, at der monteres vejeanordninger på køretøjer eller vogntog, der er registreret i en anden medlemsstat.

Uden at dette berører EU-retten og national ret, **skal automatiske systemer, der anvendes til at fastslå, at dette direktiv er overtrådt, og til at pålægge sanktioner, certificeres. Anvendes automatiske systemer kun til**

Ændring

1. Medlemsstaterne træffer særlige foranstaltninger til at **registrere** køretøjer eller vogntog under kørsel, der **overskrider** den tilladte totalvægt, med henblik på at sikre overholdelse af kravene i dette direktiv, **herunder overholdelse af kravene om særlige tilladelser**. Disse foranstaltninger **omfatter etablering** af automatiske systemer anbragt på vejinfrastrukturen, **der som minimum sikrer en udrulning** i overensstemmelse med **forordning (EU) nr. 1315/2013***. **Medlemsstaterne opretter certificerede automatiske systemer langs hovednettet i det transeuropæiske transportnet som defineret i forordning (EU) nr. 1315/2013.**

Ud over brugen af automatiske systemer **anbragt** på vejinfrastrukturen **kan medlemsstaterne identificere køretøjer eller vogntog under kørsel, som sandsynligvis har overskredet den tilladte totalvægt, ved hjælp af vejeanordninger installeret i køretøjer i overensstemmelse med stk. 4 eller ved hjælp af vejkontroller.**

En medlemsstat må ikke kræve, at der monteres vejeanordninger på køretøjer eller vogntog, der er registreret i en anden medlemsstat.

Uden at dette berører EU-retten og national ret **kan medlemsstaterne anvende certificerede automatiske systemer** til at pålægge sanktioner **for overtrædelser af dette direktiv.**

identifikationsformål, kræves ikke certificering.

Certificerede automatiske systemer knyttes til det fælles nationale kontaktpunkt for særlige tilladelser eller lignende ordninger, der er fastsat i artikel 4a, for at kunne genkende køretøjer eller vogntog, der overskrider den tilladte totalvægt, og som er i besiddelse af en særlig tilladelse, samt dem, der overskrider den tilladte totalvægt, der er fastlagt i den særlige tilladelse.

Ændring 39

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 14

Direktiv 96/53/EF

Artikel 10d a

Kommissionens forslag

Artikel 10da

1. Medlemsstaterne kan gennemføre ordninger for intelligent adgangspolitik på deres område for at regulere, overvåge og lette tunge køretøjers adgang til bestemte veje eller områder.

I denne artikel forstås ved en "intelligent adgangspolitik" en teknisk og funktionel ramme for forvaltning af tunge køretøjers adgang til vejnettet, ved hjælp af telematik, for at sikre overholdelse af de gældende regler om vægt og dimensioner.

2. **Når en medlemsstat indfører en intelligent adgangspolitik i henhold til stk. 1,** sikrer **den**, at dens ordning for intelligent adgangspolitik er i overensstemmelse med Europa-

Ændring

Artikel 10da

1. Medlemsstaterne kan gennemføre ordninger for intelligent adgangspolitik på deres område for at regulere, overvåge og lette tunge køretøjers adgang til bestemte veje eller områder.

I denne artikel forstås ved en "intelligent adgangspolitik" en teknisk og funktionel ramme for forvaltning af tunge køretøjers adgang til vejnettet, ved hjælp af telematik, for at sikre overholdelse af de gældende regler om vægt og dimensioner.

2. **Medlemsstaterne** sikrer, at dens ordning for intelligent adgangspolitik er i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2010/40/EU*. Medlemsstaterne sikrer

Parlamentets og Rådets direktiv 2010/40/EU*. Medlemsstaterne sikrer især, at data vedrørende ordningen for intelligent adgangspolitik, som falder ind under anvendelsesområdet for direktiv 2010/40/EU, herunder begrænsninger af vægt, længde, bredde eller højde, er til rådighed i et digitalt maskinlæsbart format og gjort tilgængelige via de nationale adgangspunkter oprettet i henhold til delegeret forordning (EU) 2022/670**.

3. Når **en medlemsstat indfører** en ordning for intelligent adgangspolitik i henhold til stk. 1, skal **den**:

- a) definere kriterierne for at give adgang til tunge køretøjer, herunder, men ikke begrænset til, køretøjets vægt, længde, tekniske specifikationer og overholdelse af specifikke sikkerhedsstandarder
- b) fortrinsvis anvende avancerede intelligente transportsystemer til at øge sikkerheden og effektiviteten og mindske trængslen i den vejtransport, der påvirkes af ordningerne for intelligente adgangspolitikker
- c) oprette et omfattende informations- og kommunikationssystem til at informere operatører af tunge køretøjer om kravene i ordningen for intelligent adgangspolitik, procedurerne for anvendelsen og eventuelle ajourføringer eller ændringer af ordningen.

især, at data vedrørende ordningen for intelligent adgangspolitik, som falder ind under anvendelsesområdet for direktiv 2010/40/EU, herunder begrænsninger af vægt, længde, bredde eller højde, er til rådighed i et digitalt maskinlæsbart format og gjort tilgængelige via de nationale adgangspunkter oprettet i henhold til delegeret forordning (EU) 2022/670**.

Medlemsstaterne sikrer også, at ordningen for intelligent adgangspolitik knyttes til det fælles nationale kontaktpunkt for særlige tilladelser eller lignende ordninger, der er fastsat i artikel 4a, for at kunne genkende køretøjer eller vogntog, der overskrider den tilladte totalvægt og/eller og de største tilladte dimensioner, og som er i besiddelse af en særlig tilladelse.

3. Når **der indføres** en ordning for intelligent adgangspolitik i henhold til stk. 1, skal **medlemsstaterne**:

- a) definere kriterierne for at give adgang til tunge køretøjer, herunder, men ikke begrænset til, køretøjets vægt, længde, **højde**, tekniske specifikationer og overholdelse af specifikke sikkerhedsstandarder
- b) fortrinsvis anvende avancerede intelligente transportsystemer til at øge sikkerheden og effektiviteten og mindske trængslen i den vejtransport, der påvirkes af ordningerne for intelligente adgangspolitikker
- c) oprette et omfattende informations- og kommunikationssystem til at informere operatører af tunge køretøjer om kravene i ordningen for intelligent adgangspolitik, procedurerne for anvendelsen og eventuelle ajourføringer eller ændringer af ordningen.

ca) afstå fra diskriminerende eller uforholdsmæssige begrænsninger af den frie bevægelighed for varer og tjenesteydelser og fra unødigt at hindre

et velfungerende indre marked.

4. Når medlemsstaterne opretter ordninger for intelligent adgangspolitik, må dette ikke give anledning til diskriminerende eller urimelige begrænsninger af den frie bevægelighed af varer og tjenesteydelser og må ikke unødigt hindre et velfungerende indre marked.

Ændring 40

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 14 a (nyt)

Direktiv 96/53/EF

Artikel 10e – stk. 1 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændring

14a) I artikel 10e tilføjes følgende nye stykke:

Medlemsstaterne tilskyndes til at anvende indtægterne fra disse sanktioner eller den tilsvarende økonomiske værdi af disse indtægter til at udvikle og støtte markedsudbredelsen af bæredygtige transportmidler, finansiere deres infrastruktur og intelligente håndhævelsessystemer, fremme intermodal transport og øge bæredygtigheden af grænseoverskridende transport.

Ændring 41

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 16

Direktiv 96/53/EF

Artikel 10g – stk. 1 – afsnit 1 – litra c

Kommissionens forslag

c) antallet og placeringen af automatiske systemer, der er etableret på vejinfrastrukturen i henhold til artikel 10d, stk. 1, og **hvorvidt de udelukkende er beregnet til identifikationsformål, eller om de** er certificeret med henblik på direkte håndhævelse

Ændring

c) antallet og placeringen af automatiske systemer, der er etableret på vejinfrastrukturen i henhold til artikel 10d, stk. 1, og **som** er certificeret med henblik på direkte håndhævelse

Ændring 42

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 16

Direktiv 96/53/EF

Artikel 10g – stk. 2

Kommissionens forslag

2. Kommissionen analyserer de oplysninger, den modtager i henhold til stk. 1, og **forelægger** på grundlag af de modtagne oplysninger Europa-Parlamentet og Rådet en rapport om **gennemførelsen** af dette direktiv senest **13** måneder efter modtagelsen af oplysningerne fra alle medlemsstater. Denne rapport skal indeholde oplysninger om den relevante udvikling på de pågældende områder.

Ændring

2. Kommissionen analyserer de oplysninger, den modtager i henhold til stk. 1, og **udsteder** på grundlag af de modtagne oplysninger **henstillinger til medlemsstaterne, hvis det er relevant. Hvis Kommissionen udsteder sådanne henstillinger, underretter den pågældende medlemsstat senest seks måneder efter deres udstedelse Kommissionen om, hvordan den agter at gennemføre disse henstillinger. Kommissionen forelægger** Europa-Parlamentet og Rådet en rapport om

opfyldelsen af kravene i dette direktiv senest **12** måneder efter modtagelsen af oplysningerne fra alle medlemsstater. Denne rapport skal indeholde oplysninger om den relevante udvikling på de pågældende områder.

Ændring 43

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 17

Direktiv 96/53/EF

Artikel 10h – stk. 2

Kommissionens forslag

17) Artikel 10h, stk. **2**, affattes således:

2. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter, jf. artikel 4, stk. 5a, **og** artikel 10b, stk. 1, tillægges Kommissionen for en periode på fem år fra [Publikationskontor: indsæt venligst datoen for dette direktivs ikrafttræden]. Kommissionen udarbejder en rapport vedrørende delegationen af beføjelser senest ni måneder inden udløbet af femårsperioden. Delegationen af beføjelser forlænges stiltiende for perioder af samme varighed, medmindre Europa-Parlamentet eller Rådet modsætter sig en sådan forlængelse senest tre måneder inden udløbet af hver periode."

Ændring

17) Artikel 10h, stk. **2, 3 og 5**, affattes således:

2. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter, jf. artikel 4, stk. 5a, artikel 10b, stk. **1, og artikel 10ca**, tillægges Kommissionen for en periode på fem år fra [Publikationskontor: indsæt venligst datoen for dette direktivs ikrafttræden]. Kommissionen udarbejder en rapport vedrørende delegationen af beføjelser senest ni måneder inden udløbet af femårsperioden. Delegationen af beføjelser forlænges stiltiende for perioder af samme varighed, medmindre Europa-Parlamentet eller Rådet modsætter sig en sådan forlængelse senest tre måneder inden udløbet af hver periode.

Ændring 44

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 17

Direktiv 96/53/EF

Artikel 10h – stk. 3

Gældende ordlyd

3. Den i artikel 10b omhandlede delegation af beføjelser kan til enhver tid tilbagekaldes af Europa-Parlamentet eller Rådet. En afgørelse om tilbagekaldelse bringer delegationen af de beføjelser, der er angivet i den pågældende afgørelse, til ophør. Den får virkning dagen efter offentliggørelsen af afgørelsen i Den Europæiske Unions Tidende eller på et senere tidspunkt, der angives i afgørelsen. Den berører ikke gyldigheden af delegerede retsakter, der allerede er i kraft.

Ændring

3. Den i artikel **4, stk. 5a, artikel 10b, stk. 1, og artikel 10ca** omhandlede delegation af beføjelser kan til enhver tid tilbagekaldes af Europa-Parlamentet eller Rådet. En afgørelse om tilbagekaldelse bringer delegationen af de beføjelser, der er angivet i den pågældende afgørelse, til ophør. Den får virkning dagen efter offentliggørelsen af afgørelsen i Den Europæiske Unions Tidende eller på et senere tidspunkt, der angives i afgørelsen. Den berører ikke gyldigheden af delegerede retsakter, der allerede er i kraft.

Ændring 45

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 17

Direktiv 96/53/EF

Artikel 10h – stk. 5

Gældende ordlyd

5. En delegeret retsakt vedtaget i henhold til artikel 10b træder kun i kraft, hvis hverken Europa-Parlamentet eller Rådet har gjort indsigelse inden for en frist på to måneder fra meddelelsen af den pågældende retsakt til Europa-

Ændring

5. En delegeret retsakt vedtaget i henhold til **artikel 4, stk. 5a, artikel 10b, stk. 1, og artikel 10ca** træder kun i kraft, hvis hverken Europa-Parlamentet eller Rådet har gjort indsigelse inden for en frist på to måneder fra meddelelsen af den

Parlamentet og Rådet, eller hvis Europa-Parlamentet og Rådet inden udløbet af denne frist begge har informeret Kommissionen om, at de ikke agter at gøre indsigelse. Fristen forlænges med to måneder på Europa-Parlamentets eller Rådets initiativ.

pågældende retsakt til Europa-Parlamentet og Rådet, eller hvis Europa-Parlamentet og Rådet inden udløbet af denne frist begge har informeret Kommissionen om, at de ikke agter at gøre indsigelse. Fristen forlænges med to måneder på Europa-Parlamentets eller Rådets initiativ.

Ændring 46

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 19

Direktiv 96/53/EF

Artikel 10j

Kommissionens forslag

(19) Artikel 10j **udgår.**

Ændring

19) Artikel 10j **affattes således:**

Artikel 10j

Senest i 2027 og derefter hvert fjerde år aflægger Kommissionen Europa-Parlamentet og Rådet rapport om anvendelsen af dette direktiv. Rapporten skal indeholde en detaljeret vurdering af udviklingen inden for national og international vejtransport, herunder specifikke karakteristika for visse markedssegmenter og virkningen af denne udvikling på trafiksikkerheden, vejinfrastrukturen, funktionen af det indre marked for vejtransport, sektorens konkurrenceevne, konnektiviteten og modalskiftet. Rapporten kan indeholde elementer fra den rapport, der er omhandlet i artikel 10g, stk. 2. I denne rapport analyserer Kommissionen især, om de nødvendige grundforudsætninger for udbredelsen på markedet af tunge nulemissionskøretøjer i Unionen er

opfyldt på tilfredsstillende vis med hensyn til den dato, der er omhandlet i artikel 4b, stk. 3. Denne rapport skal navnlig indeholde en vurdering af bl.a. følgende grundforudsætninger: antallet af registreringer af tunge nulemissionskøretøjer i medlemsstaterne, tilgængeligheden og kapaciteten af passende infrastruktur for alternative brændstoffer og indvirkningen af det europæiske emissionshandelssystem på vejtransport samt kørselsafgifter differentieret efter CO₂-emissioner i medlemsstaterne. Desuden skal denne analyse indeholde en vurdering af grundforudsætningerne for udbredelsen på markedet af nulemissionskøretøjer eller -vogntog af europæiske modulsystemer, der anvendes i international trafik i de medlemsstater, som tillader, at de anvendes på deres område.

Desuden skal rapporten indeholde en analyse af anvendelsen af ordningerne for intelligent adgangspolitik med hensyn til håndhævelse under hensyntagen til deres tilgængelighed og omkostningseffektivitet. Desuden skal rapporten indeholde oplysninger om teknologiske fremskridt inden for vejtransport, som er relevante, bl.a. med hensyn til nye teknologier eller nye koncepter og aerodynamiske anordninger, og påhængsvogne eller sættevogne med nulemissionsteknologi.

Som led i denne rapport vurderer Kommissionen også effektiviteten og indvirkningen af dette direktiv, i hvilket omfang gennemførelsen af dette direktiv har opfyldt dets mål og dets forenelighed med anden relevant EU-lovgivning.

På grundlag af resultaterne af ovenstående vurderinger skal rapporten, hvor det er relevant, ledsages af et lovgivningsmæssigt forslag om ændring af dette direktiv.

Ændring 47

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 20

Direktiv 96/53/EF

Artikel 10k – stk. 1

Kommissionens forslag

I tilfælde af en krise, såfremt almene hensyn kræver det, og forudsat at trafiksikkerheden ikke derved bringes i fare, kan medlemsstaterne indrømme midlertidige undtagelser fra anvendelsen af de grænser for vægt og dimensioner, der er fastsat i bilag I for køretøjer, der anvendes i national trafik, i en periode på højst to måneder.

Ændring

I tilfælde af en krise, såfremt almene hensyn kræver det, og forudsat at trafiksikkerheden ikke derved bringes i fare, kan medlemsstaterne indrømme midlertidige undtagelser fra anvendelsen af de grænser for vægt og dimensioner, der er fastsat i bilag I for køretøjer, der anvendes i national trafik, i en periode på højst to måneder. ***Denne periode kan kun forlænges, hvis krisen varer ved.***

Ændring 48

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 20

Direktiv 96/53/EF

Artikel 10k – stk. 2

Kommissionens forslag

En sådan undtagelse skal behørigt begrundes og straks meddeles Kommissionen. Kommissionen offentliggør straks oplysningerne om den indrømmede

Ændring

En sådan undtagelse skal behørigt begrundes og straks meddeles Kommissionen. Kommissionen offentliggør straks oplysningerne om den indrømmede

undtagelse på sit officielle website.

undtagelse på sit officielle website **og på den særlige europæiske webportal, der er omhandlet i artikel 4a, stk. 1a.**

Ændring 49

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 20

Direktiv 96/53/EF

Artikel 10k – stk. 4

Kommissionens forslag

I denne artikel forstås ved en krise en usædvanlig uventet og pludselig, naturlig eller menneskeskabt begivenhed af ekstraordinær karakter og omfang, der finder sted i eller uden for Unionen, som har betydelig direkte eller indirekte indvirkning på vejtransportområdet eller på EU-borgernes økonomi eller velfærd, hvor samfundets normale funktion er væsentligt forstyrret, og hvor almene hensyn kræver, at der tages øjeblikkelig handling.

Ændring

I denne artikel forstås ved en krise en usædvanlig uventet og pludselig, naturlig eller menneskeskabt begivenhed af ekstraordinær karakter og omfang, der finder sted i eller uden for Unionen, som har betydelig direkte eller indirekte indvirkning på vejtransportområdet eller på EU-borgernes økonomi eller velfærd, **herunder sikkerhed**, hvor samfundets normale funktion er væsentligt forstyrret, og hvor almene hensyn kræver, at der tages øjeblikkelig handling.

Ændring 50

Forslag til direktiv

Artikel 3 – stk. 1

Kommissionens forslag

1. Medlemsstaterne vedtager og offentliggør senest den [vedtagelsesdato + 2 år] de love og administrative

Ændring

1. Medlemsstaterne vedtager og offentliggør senest den [vedtagelsesdato + **et** år] de love og administrative

bestemmelser, der er nødvendige for at efterkomme dette direktiv. De meddeler straks Kommissionen disse love og bestemmelser. Disse love og bestemmelser skal ved vedtagelsen indeholde en henvisning til dette direktiv eller skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De nærmere regler for henvisningen fastsættes af medlemsstaterne.

bestemmelser, der er nødvendige for at efterkomme dette direktiv. De meddeler straks Kommissionen disse love og bestemmelser. Disse love og bestemmelser skal ved vedtagelsen indeholde en henvisning til dette direktiv eller skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De nærmere regler for henvisningen fastsættes af medlemsstaterne.

Ændring 51

Forslag til direktiv Bilag I – tabel 1

Kommissionens forslag

1. Største tilladte dimensioner for de køretøjer, der er omhandlet i artikel 1, stk. 1, litra a)		
1.1 Største længde		
	— andet motorkøretøj end bus	12,00 m
	— påhængsvogn	12,00 m
	— sættevognstog	16,50 m
	— påhængsvognstog	18,75 m
	— ledbus	18,75 m
	— bus med to aksler	13,50 m
	— bus med mere end to aksler	15,00 m
	— bus + påhængsvogn	18,75 m

1.2 Største bredde:		
	a) alle køretøjer bortset fra de i litra b) omhandlede køretøjer	2,55 m
	b) temperaturkontrollerede opbygninger eller temperaturkontrollerede containere eller veksellad, der transporteres af køretøjer	2,60 m
1.3 Største højde		
	— alle køretøjer	4,00 m
	— køretøjer eller vogntog, som i intermodal transport transporterer en eller flere containere med en standard udvendig højde på 9'6" (high cube-containere)	4,30 m
1.4 De i punkt 1.1, 1.2, 1.3, 1.6, 1.7, 1.8 og 4.4 anførte værdier omfatter løse overbygninger og standardiserede ladninger såsom containere (veksellad).		
1.4a Hvis aftageligt udstyr som f.eks. skibokse monteres på en bus, må bussens længde inklusive udstyret ikke overstige den største tilladte længde i punkt 1.1.		
1.5 Ethvert motorkøretøj eller vogntog skal under kørsel kunne vende inden for en vendecirkel med en ydre radius på 12,50 m og en indre radius på 5,30 m		
1.5a Andre krav til busser		
	Når køretøjet holder stille, etableres der ved at markere en linje på jorden et lodret plan, der som tangent berører den side af køretøjet, som vender udad fra cirklen. Hvis der er tale om en ledbus, skal de to stive dele rettes ind efter planet.	
	Når køretøjet fra en tilkørsel i lige linje kører ind i den cirkel, der er omtalt i punkt 1.5, må ingen del bevæge sig uden for det vertikale plan med mere end 0,60 m	
1.6 Største afstand mellem drejetappens akse og sættevognens bagende.		12,00 m

1.7 Største afstand målt parallelt med påhængsvogntogets længdeakse fra ladets forreste punkt bag førerhuset til påhængsvognens bageste punkt minus afstanden mellem motorkøretøjets bagende og påhængsvognens forende.			15,65 m
1.8 Største afstand målt parallelt med påhængsvogntogets længdeakse fra ladets forreste punkt bag ved førerhuset til påhængsvognens bageste punkt.			16,40 m
2. Tilladt totalvægt for køretøjer			
2.1 Køretøjer, der er en del af et vogntog			
	2.1.1	2-akslet påhængsvogn	18 ton
	2.1.2	3-akslet påhængsvogn	24 ton
2.2 Vogntog			
	2.2.1	Påhængsvogntog med fem eller seks aksler	
		a) 2-akslet motorkøretøj med tilkoblet 3-akslet påhængsvogn	40 ton
		b) 3-akslet motorkøretøj med tilkoblet 2- eller 3-akslet påhængsvogn	40 ton
	2.2.2	5- eller 6-akslede sættevogntog	
		a)	2-akslet motorkøretøj med tilkoblet 3-akslet sættevogn
		b)	3-akslet motorkøretøj med tilkoblet 2- eller 3-akslet sættevogn
		c)	2-akslet motorkøretøj med tilkoblet 3-akslet sættevogn, der udfører intermodal transport
		d)	3-akslet motorkøretøj med tilkoblet 2- eller 3-akslet sættevogn, der udfører intermodal transport
	2.2.3	4-akslede påhængsvogntog bestående af et 2-akslet	

	motorkøretøj med tilkoblet 2-akslet påhængsvogn		
2.2.4	4-akslede sættevognstog bestående af et 2-akslet motorkøretøj med tilkoblet 2-akslet sættevogn, hvis sættevognens indbyrdes akselafstand er:		
	2.2.4.1	1,3 m eller derover, men ikke over 1,8 m	36 ton
	2.2.4.2	over 1,8 m	36 ton
		Når den tilladte totalvægt for motorkøretøjet (18 ton) og den tilladte totalvægt for sættevognens to aksler (20 ton) overholdes, og drivakslen er forsynet med tvillinghjul og luftaffjedring eller en i Unionen anerkendt tilsvarende affjedring som nærmere fastlagt i bilag II, forhøjes den tilladte totalvægt i punkt 2.2.4.2 med 2 ton.	
Når der er tale om vogntog, som inkluderer køretøjer, der bruger alternative brændstoffer, ud over nulemissionskøretøjer, forhøjes den tilladte totalvægt i underafsnit 2.2 med den ekstra vægt af den alternative brændstofteknologi, dog højst 1 ton.			
Når der er tale om vogntog, som inkluderer nulemissionskøretøjer , forhøjes den tilladte totalvægt i underafsnit 2.2.1 og 2.2.2 med 4 ton.			
Når der er tale om vogntog, som inkluderer nulemissionskøretøjer , forhøjes den tilladte totalvægt i underafsnit 2.2.3 og 2.2.4 med 2 ton.			
2.3 Motorkøretøjer			
	2.3.1	2-akslede motorkøretøjer bortset fra busser:	18 ton
	2.3.2	2-akslede busser:	19,5 ton
	2.3.3	3-akslede motorkøretøjer:	25 ton
	2.3.4	3-akslede motorkøretøjer, når drivakslen er forsynet med tvillinghjul og luftaffjedring eller en i Unionen anerkendt tilsvarende affjedring som nærmere fastlagt i bilag II, eller når hver drivaksel er forsynet med tvillinghjul, og den enkelte	26 ton

	aksels tilladte tryk ikke overstiger 9,5 ton.	
2.3.5	4-akslede motorkøretøjer med to styreaksler, når drivakslen er forsynet med tvillinghjul og luftaffjedring eller en i Unionen anerkendt tilsvarende affjedring som nærmere fastlagt i bilag II, eller når hver drivaksel er forsynet med tvillinghjul, og den enkelte aksels tilladte tryk ikke overstiger 9,5 ton	32 ton
2.3.6	5-akslede motorkøretøjer med to styreaksler, når drivakslen er forsynet med tvillinghjul og luftaffjedring eller en i Unionen anerkendt tilsvarende affjedring som nærmere fastlagt i bilag II, eller når hver drivaksel er forsynet med tvillinghjul, og den enkelte aksels tilladte tryk ikke overstiger 9,5 ton	40 ton
Når der er tale om køretøjer, der bruger alternative brændstoffer, ud over nulemissionskøretøjer, forhøjes den tilladte totalvægt i punkt 2.3.1, 2.3.3 og 2.3.4 i underafsnit 2.3 med den ekstra vægt af den alternative brændstofteknologi, dog højst 1 ton.		
Når der er tale om nulemissionskøretøjer, forhøjes den tilladte totalvægt i underafsnit 2.3 med 2 ton.		
2.4 3-akslede ledbusser		28 ton
Når der er tale om køretøjer, der bruger alternative brændstoffer, ud over nulemissionskøretøjer, forhøjes den tilladte totalvægt på 28 ton i underafsnit 2.4 med den ekstra vægt, der kræves af den alternative brændstofteknologi, dog højst 1 ton.		
Når der er tale om nulemissionskøretøjer, forhøjes den tilladte totalvægt på 28 ton i underafsnit 2.4 med 2 ton.		
3 Tilladt akseltryk for de køretøjer, der er omhandlet i artikel 1, stk. 1, litra b)		
3.1 Enkelt aksel		
	Enkelt aksel, der ikke er drivaksel	10 ton

3.2 Akselgruppe med to aksler i påhængsvogne og sættevogne			
	Største samlede akseltryk i en akselgruppe med to aksler må ikke overstige, hvis den indbyrdes akselafstand (d) er:		
	3.2.1	mindre end 1 m ($d < 1,0$)	11 ton
	3.2.2	mellem 1,0 m og mindre end 1,3 m ($1,0 \leq d < 1,3$)	16 ton
	3.2.3	mellem 1,3 m og mindre end 1,8 m ($1,3 \leq d < 1,8$)	18 ton
	3.2.4	1,8 m eller derover ($1,8 \leq d$)	20 ton
3.3 Akselgruppe med tre aksler i påhængsvogne og sættevogne			
	Største samlede akseltryk i en akselgruppe med tre aksler må ikke overstige, hvis den indbyrdes akselafstand (d) er:		
	3.3.1	1,3 m eller derunder ($d \leq 1,3$)	21 ton
	3.3.2	mere end 1,3 m og op til 1,4 m ($1,3 < d \leq 1,4$)	24 ton
3.4 Drivaksel			
	3.4.1	Drivaksel på de i punkt 2.2, 2.3, og 2.4 nævnte køretøjer, bortset fra nulemissionskøretøjer	11,5 ton
	3.4.2	Drivaksel på de i punkt 2.2.1 og 2.2.2 nævnte nulemissionskøretøjer	12.5 ton
	3.4.3	2-akslede nulemissionsbusser	12.5 ton
3.5 Akselgruppe med to aksler i motorkøretøjer			
	Største samlede akseltryk i en akselgruppe med to aksler må ikke overstige, hvis den indbyrdes akselafstand (d) er:		
	3.5.1	mindre end 1 m ($d < 1,0$)	11,5 ton

	3.5.2	1,0 m eller derover, men mindre end 1,3 m ($1,0 \leq d < 1,3$)	16 ton
	3.5.3	1,3 m eller derover, men mindre end 1,8 m ($1,3 \leq d < 1,8$)	18 ton
		Når drivakslen er forsynet med tvillinghjul og luftaffjedring eller en i Unionen anerkendt tilsvarende affjedring som nærmere fastlagt i bilag II, eller når hver drivaksel er forsynet med tvillinghjul, og den enkelte aksels tilladte tryk ikke overstiger 9,5 ton	19 ton
4. Beslægtede data for de køretøjer, der er omhandlet i artikel 1, stk. 1, litra b)			
4.1 Alle køretøjer			
	Et køretøjs eller et vogntogs drivakseltryk må ikke være mindre end 25 % af køretøjets eller vogntogets totalvægt, når køretøjet eller vogntoget anvendes i international transport		
4.2 Påhængsvognstog			
	Afstanden mellem det trækkende motorkøretøjs bageste aksel og den tilkoblede påhængsvogns forreste aksel må ikke være mindre end 3,00 m		
4.3 Tilladt totalvægt som funktion af akselafstanden			
	Den tilladte totalvægt i ton for et 4-akslet motorkøretøj må ikke overstige fem gange afstanden i meter mellem køretøjets yderste aksler		
4.4 Sættevogne			
	Den vandret målte afstand mellem drejetappens akse og et vilkårligt punkt på sættevognens forende må ikke være over 2,04 m		

Ændring

1. Største tilladte dimensioner for de køretøjer, der er omhandlet i artikel 1, stk. 1, litra a)

1.1 Største længde		
	– andet motorkøretøj end bus	12,00 m
	– påhængsvogn	12,00 m
	– sættevognstog	16,50 m
	– påhængsvognstog	18,75 m
	– ledbus <i>med tre aksler</i>	18,75 m
	– <i>ledbus med fire aksler</i>	21,00 m
	– bus med to aksler	13,50 m
	– bus med mere end to aksler	15,00 m
	– bus + påhængsvogn	18,75 m
1.2 Største bredde:		
	a) alle køretøjer bortset fra de i litra b) omhandlede køretøjer	2,55 m
	b) temperaturkontrollerede opbygninger eller temperaturkontrollerede containere eller veksellad, der transporteres af køretøjer	2,60 m
1.3 Største højde		
	– alle køretøjer	4,00 m
	– køretøjer eller vogntog, som i intermodal transport transporterer en eller flere containere med en standard udvendig højde på 9'6" (high cube-container)	4,30 m
1.4 De i punkt <u>1.1, 1.2, 1.3, 1.6, 1.7, 1.8 og 4.4</u> anførte værdier omfatter løse overbygninger og standardiserede ladninger såsom containere (veksellad).		

1.4a Hvis aftageligt udstyr som f.eks. skibokse monteres på en bus, må bussens længde inklusive udstyret ikke overstige den største tilladte længde i punkt 1.1.			
1.5 Ethvert motorkøretøj eller vogntog skal under kørsel kunne vende inden for en vendecirkel med en ydre radius på 12,50 m og en indre radius på 5,30 m			
1.5a Andre krav til busser			
	Når køretøjet holder stille, etableres der ved at markere en linje på jorden et lodret plan, der som tangent berører den side af køretøjet, som vender udad fra cirklen. Hvis der er tale om en ledbus, skal de to stive dele rettes ind efter planet.		
	Når køretøjet fra en tilkørsel i lige linje kører ind i den cirkel, der er omtalt i punkt 1.5, må ingen del bevæge sig uden for det vertikale plan med mere end 0,60 m		
1.6 Største afstand mellem drejetappens akse og sættevognens bagende.			12,00 m
1.7 Største afstand målt parallelt med påhængsvogntogets længdeakse fra ladets forreste punkt bag førerhuset til påhængsvognens bageste punkt minus afstanden mellem motorkøretøjets bagende og påhængsvognens forende.			15,65 m
1.8 Største afstand målt parallelt med påhængsvogntogets længdeakse fra ladets forreste punkt bag ved førerhuset til påhængsvognens bageste punkt.			16,40 m
2. Tilladt totalvægt for køretøjer			
2.1 Køretøjer, der er en del af et vogntog			
	2.1.1	2-akslet påhængsvogn	18 ton
	2.1.2	3-akslet påhængsvogn	24 ton
2.2 Vogntog			
	2.2.1	Påhængsvogntog med fem eller seks aksler	
		a) 2-akslet motorkøretøj med tilkoblet 3-akslet påhængsvogn	40 ton

	b) 3-akslet motorkøretøj med tilkoblet 2- eller 3-akslet påhængsvogn	40 ton	
2.2.2	5- eller 6-akslede sættevognstog		
	a)	2-akslet motorkøretøj med tilkoblet 3-akslet sættevogn	40 ton
	b)	3-akslet motorkøretøj med tilkoblet 2- eller 3-akslet sættevogn	40 ton
	c)	2-akslet motorkøretøj med tilkoblet 3-akslet sættevogn, der udfører intermodal transport	44 ton
	d)	3-akslet motorkøretøj med tilkoblet 2- eller 3-akslet sættevogn, der udfører intermodal transport	44 ton
2.2.3	4-akslede påhængsvognstog bestående af et 2-akslet motorkøretøj med tilkoblet 2-akslet påhængsvogn	36 ton	
2.2.4	4-akslede sættevognstog bestående af et 2-akslet motorkøretøj med tilkoblet 2-akslet sættevogn, hvis sættevognens indbyrdes akselafstand er:		
	2.2.4.1	1,3 m eller derover, men ikke over 1,8 m	36 ton
	2.2.4.2	over 1,8 m	36 ton
		Når den tilladte totalvægt for motorkøretøjet (18 ton) og den tilladte totalvægt for sættevognens to aksler (20 ton) overholdes, og drivakslen er forsynet med tvillinghjul og luftaffjedring eller en i Unionen anerkendt tilsvarende affjedring som nærmere fastlagt i bilag II, forhøjes den tilladte totalvægt i punkt 2.2.4.2 med 2 ton.	
Når der er tale om vogntog, som inkluderer motorkøretøjer , der bruger alternative brændstoffer, ud over nulemissionsmotorkøretøjer , forhøjes den tilladte totalvægt i underafsnit 2.2 med den ekstra vægt af den alternative brændstofteknologi, dog højst 1 ton.			

	Når der er tale om vogntog, som inkluderer nulemissionsmotorkøretøjer , forhøjes den tilladte totalvægt i underafsnit 2.2.1 og 2.2.2 med 4 ton.
	Når der er tale om vogntog, som inkluderer nulemissionsmotorkøretøjer , forhøjes den tilladte totalvægt i underafsnit 2.2.3 og 2.2.4 med 2 ton.
	<i>Når der er tale om vogntog, som inkluderer påhængsvogne eller sættevogne med nulemissionsteknologi, forhøjes den tilladte totalvægt i underafsnit 2.2.1, 2.2.2, 2.2.3 og 2.2.4 med 2 ton.</i>
	<i>Når mere end én af de forhøjelser for vogntog, der er anført ovenfor, finder anvendelse på et enkelt vogntog, finder disse forhøjelser anvendelse kumulativt.</i>

2.3 Motorkøretøjer

2.3.1	2-akslede motorkøretøjer bortset fra busser:	18 ton
2.3.2	2-akslede busser:	19,5 ton
2.3.3	3-akslede motorkøretøjer:	25 ton
2.3.4	3-akslede motorkøretøjer, når drivakslen er forsynet med tvillinghjul og luftaffjedring eller en i Unionen anerkendt tilsvarende affjedring som nærmere fastlagt i bilag II, eller når hver drivaksel er forsynet med tvillinghjul, og den enkelte aksels tilladte tryk ikke overstiger 9,5 ton.	26 ton
2.3.5	4-akslede motorkøretøjer med to styreaksler, når drivakslen er forsynet med tvillinghjul og luftaffjedring eller en i Unionen anerkendt tilsvarende affjedring som nærmere fastlagt i bilag II, eller når hver drivaksel er forsynet med tvillinghjul, og den enkelte aksels tilladte tryk ikke overstiger 9,5 ton	32 ton
2.3.6	5-akslede motorkøretøjer med to styreaksler, når drivakslen er forsynet med tvillinghjul og luftaffjedring eller en i Unionen anerkendt tilsvarende affjedring som nærmere fastlagt i bilag II, eller når hver drivaksel er forsynet med tvillinghjul, og den	40 ton

		enkelte aksels tilladte tryk ikke overstiger 9,5 ton	
	Når der er tale om motorkøretøjer , der bruger alternative brændstoffer, ud over nulemissionsmotorkøretøjer , forhøjes den tilladte totalvægt i punkt 2.3.1, 2.3.3 og 2.3.4 i underafsnit 2.3 med den ekstra vægt af den alternative brændstofteknologi, dog højst 1 ton.		
	Når der er tale om nulemissionsmotorkøretøjer , forhøjes den tilladte totalvægt i underafsnit 2.3 med 2 ton.		
2.4 3-akslede ledbusser			28 ton
2.5 4-akslede ledbusser			32 ton
	Når der er tale om motorkøretøjer , der bruger alternative brændstoffer, ud over nulemissionsmotorkøretøjer , forhøjes den tilladte totalvægt i underafsnit 2.4 og 2.5 med den ekstra vægt, der kræves af den alternative brændstofteknologi, dog højst 1 ton.		
	Når der er tale om nulemissionsmotorkøretøjer , forhøjes den tilladte totalvægt i underafsnit 2.4 og 2.5 med 2 ton.		
3 Tilladt akseltryk for de køretøjer, der er omhandlet i artikel 1, stk. 1, litra b)			
3.1 Enkelt aksel			
	Enkelt aksel, der ikke er drivaksel		10 ton
3.2 Akselgruppe med to aksler i påhængsvogne og sættevogne			
	Største samlede akseltryk i en akselgruppe med to aksler må ikke overstige, hvis den indbyrdes akselafstand (d) er:		
	3.2.1	mindre end 1 m ($d < 1,0$)	11 ton
	3.2.2	mellem 1,0 m og mindre end 1,3 m ($1,0 \leq d < 1,3$)	16 ton
	3.2.3	mellem 1,3 m og mindre end 1,8 m ($1,3 \leq d < 1,8$)	18 ton

	3.2.4	1,8 m eller derover ($1,8 \leq d$)	20 ton
3.3 Akselgruppe med tre aksler i påhængsvogne og sættevogne			
	Største samlede akseltryk i en akselgruppe med tre aksler må ikke overstige, hvis den indbyrdes akselafstand (d) er:		
	3.3.1	1,3 m eller derunder ($d \leq 1,3$)	21 ton
	3.3.2	mere end 1,3 m og op til 1,4 m ($1,3 < d \leq 1,4$)	24 ton
3.4 Drivaksel			
	3.4.1	Drivaksel på de i punkt 2.2, 2.3, og 2.4 nævnte køretøjer, bortset fra nulemissionskøretøjer	11,5 ton
	3.4.2	Drivaksel på de i punkt 2.2.1 og 2.2.2 nævnte nulemissionskøretøjer	12,5 ton
	3.4.3	2-akslede nulemissionsbusser	12,5 ton
	3.4.4	3-akslede nulemissionsbusser	12,5 ton
3.5 Akselgruppe med to aksler i motorkøretøjer			
	Største samlede akseltryk i en akselgruppe med to aksler må ikke overstige, hvis den indbyrdes akselafstand (d) er:		
	3.5.1	mindre end 1 m ($d < 1,0$)	11,5 ton
	3.5.2	1,0 m eller derover, men mindre end 1,3 m ($1,0 \leq d < 1,3$)	16 ton
	3.5.3	1,3 m eller derover, men mindre end 1,8 m ($1,3 \leq d < 1,8$)	18 ton
		Når drivakslen er forsynet med tvillinghjul og luftaffjedring eller en i Unionen anerkendt tilsvarende affjedring som nærmere fastlagt i bilag II, eller når hver drivaksel er forsynet med tvillinghjul, og den enkelte aksels tilladte tryk ikke overstiger 9,5 ton <i>Når der er tale om</i>	19 ton

		<i>nulemissionsmotorkøretøjer, forhøjes det største samlede akseltryk i en akselgruppe med to aksler med 1 ton.</i>	
3.6 3-akslede motorkøretøjer			
	<i>Største samlede akseltryk i en akselgruppe med tre aksler må ikke overstige, hvis den indbyrdes akselafstand (d) er:</i>		
	3.6.1	<i>mindre end 1,3 m ($d < 1,3$)</i>	21 ton
	3.6.2	<i>1,3 m eller derover, men mindre end 1,8 m ($1,3 \leq d < 1,8$)</i>	24 ton
4. Beslægtede data for de køretøjer, der er omhandlet i artikel 1, stk. 1, litra b)			
4.1 Alle køretøjer			
	Et køretøjs eller et vogntogs drivakseltryk må ikke være mindre end 25 % af køretøjets eller vogntogets totalvægt, når køretøjet eller vogntoget anvendes i international transport		
4.2 Påhængsvognstog			
	Afstanden mellem det trækkende motorkøretøjs bageste aksel og den tilkoblede påhængsvogns forreste aksel må ikke være mindre end 3,00 m		
4.3 Tilladt totalvægt som funktion af akselafstanden			
	Den tilladte totalvægt i ton for et 4-akslet eller 5-akslet motorkøretøj må ikke overstige fem gange afstanden i meter mellem køretøjets yderste aksler		
4.4 Sættevogne			
	Den vandret målte afstand mellem drejetappens akse og et vilkårligt punkt på sættevognens forende må ikke være over 2,04 m		

