



Bryssel den 3 juli 2024
(OR. en)

10645/24

Interinstitutionellt ärende:
2023/0265(COD)

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

INFORMERANDE NOT

från:	Rådets generalsekretariat
till:	Ständiga representanternas kommitté (Coreper)/rådet
Ärende:	Förslag till EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV om ändring av rådets direktiv 96/53/EG om största tillåtna dimensioner i nationell och internationell trafik och högsta tillåtna vikter i internationell trafik för vissa vägfordon som framförs inom gemenskapen – Resultatet av Europaparlamentets första behandling Strasbourg, 11–14 mars 2024)

I. INLEDNING

Föredraganden, Isabel GARCÍA MUÑOZ (S&D, ES), lade som företrädare för utskottet för transport och turism (TRAN) fram ett betänkande om ovannämnda förslag till direktiv, som innehöll 51 ändringsförslag (ändringsförslagen 1–51) till förslaget.

Dessutom lade Verts/ALE-gruppen fram nio ändringsförslag (ändringsförslag 52–60) och ett antal ledamöter från olika politiska grupper lade fram fem ändringsförslag (ändringsförslag 61–65).

II. OMRÖSTNING

Vid omröstningen i plenum den 12 mars 2024 antog Europaparlamentet ändringsförslag 1–51 avseende förslaget till direktiv. Inga andra ändringsförslag antogs.

Det ändrade kommissionsförslaget utgör parlamentets ståndpunkt vid första behandlingen, vilken återges i lagstiftningsresolutionen i bilagan.

P9_TA(2024)0126

Vägfordon: högsta tillåtna vikter och största tillåtna dimensioner

Europaparlamentets lagstiftningsresolution av den 12 mars 2024 om förslaget till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av rådets direktiv 96/53/EG om största tillåtna dimensioner i nationell och internationell trafik och högsta tillåtna vikter i internationell trafik för vissa vägfordon som framförs inom gemenskapen (COM(2023)0445 – C9-0306/2023 – 2023/0265(COD))

(Ordinarie lagstiftningsförfarande: första behandlingen)

Europaparlamentet utfärdar denna resolution

- med beaktande av kommissionens förslag till Europaparlamentet och rådet (COM(2023)0445),
 - med beaktande av artiklarna 294.2 och 91.1 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, i enlighet med vilka kommissionen har lagt fram sitt förslag för parlamentet (C9-0306/2023),
 - med beaktande av artikel 294.3 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,
 - med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande av den 26 oktober 2023¹,
 - efter att ha hört Regionkommittén,
 - med beaktande av artikel 59 i arbetsordningen,
 - med beaktande av betänkandet från utskottet för transport och turism (A9-0047/2024).
1. Europaparlamentet antar nedanstående ståndpunkt vid första behandlingen.
 2. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att på nytt lägga fram ärendet för parlamentet om den ersätter, väsentligt ändrar eller har för avsikt att väsentligt ändra sitt förslag.
 3. Europaparlamentet uppdrar åt talmannen att översända parlamentets ståndpunkt till rådet, kommissionen och de nationella parlamenten.

¹ EUT C, C/2024/895, 06.02.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2024/895/oj>.

Ändring 1

Förslag till direktiv Skäl 4

Kommissionens förslag

(4) För att uppnå dessa mål bör man hitta rätt balans mellan ekonomisk effektivitet, miljömässig hållbarhet, skydd av väginfrastruktur och trafiksäkerhet.

Ändring

(4) För att uppnå dessa mål bör man hitta rätt balans mellan ekonomisk effektivitet, miljömässig hållbarhet, skydd av väginfrastruktur och trafiksäkerhet. **För att säkerställa en konsekvent lagstiftning och rättssäkerhet bör detta direktiv dessutom anpassas så nära som möjligt till förordningen om normer för koldioxidutsläpp från tunga fordon och direktivet om kombinerad transport.**

Ändring 2

Förslag till direktiv Skäl 6a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändring

(6a) Syftet med detta direktiv är att förbättra konkurrenskraften inom vägtransportsektorn genom att främja mer kostnadseffektiva och hållbara transporter och uppmuntra intermodalitet. Även om de nya bestämmelserna kommer att leda till en minskning av antalet körda fordonskilometer förväntas den akuta förarbristen i EU kvarstå. För att avhjälpa denna brist är det ytterst viktigt att utan dröjsmål förbättra arbetsvillkoren för

lastbilsförare. Bristen på lastbilsparkeringar av god kvalitet i EU bidrar till att försämra lastbilsförarnas arbetsvillkor, vilket i synnerhet är ett problem vid långa resor.

För att komma tillrätta med denna situation och göra sektorn attraktivare får de större dimensioner som behövs för att installera utsläppsfri teknik i fordon inte införas på bekostnad av tillräckligt utrymme i förarhytten och de bör förbättra förarkomforten. Där så är möjligt bör koncept som möjliggör extra utrymme i förarhytterna för installation av sanitära inrättningar ombord undersökas och uppmuntras.

Ändring 3

Förslag till direktiv Skäl 7

Kommissionens förslag

(7) För att säkerställa en gemensam förståelse och ett enhetligt genomförande av bestämmelserna i detta direktiv i nationell och internationell trafik är det nödvändigt att klargöra att **de nationella undantagen** från vissa högsta tillåtna vikter och största tillåtna dimensioner för vissa typer av fordon **i nationell trafik inte automatiskt gäller fordon som används i gränsöverskridande trafik.**

Ändring

(7) För att säkerställa en gemensam förståelse och ett enhetligt genomförande av bestämmelserna i detta direktiv i nationell och internationell trafik är det nödvändigt att klargöra att **det för närvarande finns specifika undantag, ofta på grundval av bilaterala överenskommelser mellan angränsande medlemsstater**, från vissa högsta tillåtna vikter och största tillåtna dimensioner för vissa typer av **specialiserade** fordon **som utför transporter, vilka bör upprätthållas så länge de inte påverkar den internationella konkurrensen.**

Ändring 4

Förslag till direktiv

Skäl 8

Kommissionens förslag

(8) Transport av odelbara laster är ett viktigt marknadssegment som är kopplat till de strategiska områdena förnybar energi, anläggningsarbeten och infrastruktur, olja och gas, tung industri och elproduktion. Trots det erkända värdet av de befintliga europeiska riktlinjerna för bästa praxis vid onormala transporter, som antagits av experter som utsetts av medlemsstaterna, har mycket få framsteg gjorts när det gäller förenkling och harmonisering av regler och förfaranden för att erhålla tillstånd för transport av odelbara laster. Utan att det påverkar medlemsstaternas rätt att fastställa de villkor som är nödvändiga för att säkerställa en säker transport av odelbara laster inom sina territorier, bör medlemsstaterna samarbeta för att i möjligaste mån harmonisera dessa krav för att undvika ett stort antal olika villkor som har samma syfte. Medlemsstaterna bör också se till att de nationella kraven är proportionella och icke-diskriminerande och att de inte innebär omotiverade krav såsom flytande kunskaper i den berörda medlemsstatens nationella språk. För att minska den administrativa bördan för operatörerna och säkerställa en effektiv, rättvis och säker verksamhet är det mycket viktigt att införa ett öppet, harmoniserat och användarvänligt system för att erhålla tillstånd.

Ändring

(8) Transport av odelbara laster är ett viktigt marknadssegment som är kopplat till de strategiska områdena förnybar energi, anläggningsarbeten och infrastruktur, olja och gas, tung industri och elproduktion. Trots det erkända värdet av de befintliga europeiska riktlinjerna för bästa praxis vid onormala transporter, som antagits av experter som utsetts av medlemsstaterna, har mycket få framsteg gjorts när det gäller förenkling och harmonisering av regler och förfaranden för att erhålla tillstånd för transport av odelbara laster. Utan att det påverkar medlemsstaternas rätt att fastställa de villkor som är nödvändiga för att säkerställa en säker transport av odelbara laster inom sina territorier, bör medlemsstaterna samarbeta för att i möjligaste mån harmonisera dessa krav för att undvika ett stort antal olika villkor som har samma syfte. Medlemsstaterna bör också se till att de nationella kraven är proportionella och icke-diskriminerande och att de inte innebär omotiverade krav såsom flytande kunskaper i den berörda medlemsstatens nationella språk. För att minska den administrativa bördan för operatörerna och säkerställa en effektiv, rättvis och säker verksamhet är det mycket viktigt att införa ett öppet, harmoniserat och användarvänligt system för att erhålla tillstånd ***som är tillgängligt på samtliga EU-språk och är enkelt att komma åt på elektronisk väg. Dessa tillstånd bör utfärdas i elektroniskt format och grundas på SERT-dokumentet för särskild europeisk registrering av lastbilar och släpvagnar, vars syfte är att harmonisera teknisk fordonsinformation***

såsom registreringen av släpvagnar eller modulära släpvagnar. Det bör vara tillåtet för transportföretagen att transportera odelbara laster genom att använda detta elektroniska dokument.

Ändring 5

Förslag till direktiv Skäl 9

Kommissionens förslag

(9) Europeiska modulsystem (EMS) har använts och testats i stor utsträckning och har visat sig vara en intressant lösning för att förbättra transporternas ekonomiska effektivitet och energieffektivitet, samtidigt som trafiksäkerheten och infrastrukturskyddet säkerställs, tack vare att systemen begränsas till lämpliga delar av vägnätet. Med tanke på nationella särdrag, olika ekonomiska intressen, transportbehov och olika transportinfrastrukturkapaciteter i medlemsstaterna är det medlemsstaterna som är bäst lämpade att bedöma och godkänna användningen av EMS på sina territorier. För att förstärka de positiva socioekonomiska och miljömässiga effekterna av användningen av EMS är det samtidigt mycket viktigt att undanröja onödiga hinder för deras användning i gränsöverskridande verksamhet mellan angränsande medlemsstater som tillåter sådana fordonskombinationer på sina territorier, utan begränsning av antalet passerade gränser, förutsatt att de uppfyller de högsta tillåtna vikter och största tillåtna dimensioner för EMS som fastställts av medlemsstaterna inom deras respektive territorier. Syftet är att säkerställa att de EMS som används i

Ändring

(9) Europeiska modulsystem (EMS) har använts och testats i stor utsträckning och har visat sig vara en intressant lösning för att förbättra transporternas ekonomiska effektivitet och energieffektivitet, samtidigt som trafiksäkerheten och infrastrukturskyddet säkerställs, tack vare att systemen begränsas till lämpliga delar av vägnätet. Med tanke på nationella särdrag, olika ekonomiska intressen, transportbehov och olika transportinfrastrukturkapaciteter i medlemsstaterna är det medlemsstaterna som är bäst lämpade att bedöma och godkänna användningen av EMS på sina territorier. ***Innan de tillåter EMS bör medlemsstaterna göra en förhandsbedömning för nya rutter av deras eventuella påverkan på trafiksäkerheten, infrastrukturen, det modala samarbetet, trafikomställningen och miljön.*** För att förstärka de positiva socioekonomiska och miljömässiga effekterna av användningen av EMS är det samtidigt mycket viktigt att undanröja onödiga hinder för deras användning i gränsöverskridande verksamhet mellan angränsande medlemsstater som tillåter sådana fordonskombinationer på sina territorier, utan begränsning av antalet

gränsöverskridande verksamhet uppfyller de gemensamma lägsta vikt- och dimensionsgränser för EMS som gäller i dessa medlemsstater. För att uppnå säker verksamhet, öppenhet och rättslig klarhet bör gemensamma villkor fastställas för användning av EMS i nationell och internationell trafik, **inbegripet** tydlig information om vikt- och dimensionsgränser för EMS och om de delar av vägnätet som är förenliga med specifikationerna för sådana fordon, **och** för **övervakning av** hur användningen av EMS påverkar trafiksäkerheten, väginfrastrukturen, det modala samarbetet och de europeiska modalsystemens miljöpåverkan på transportsystemet, inbegripet inverkan på modalfördelningen.

passerade gränser, förutsatt att de uppfyller de högsta tillåtna vikter och största tillåtna dimensioner för EMS som fastställts av medlemsstaterna inom deras respektive territorier. Syftet är att säkerställa att de EMS som används i gränsöverskridande verksamhet uppfyller de gemensamma lägsta vikt- och dimensionsgränser för EMS som gäller i dessa medlemsstater. För att uppnå säker verksamhet, öppenhet och rättslig klarhet bör gemensamma villkor fastställas för användning av EMS i nationell och internationell trafik. **Dessa villkor bör bl.a. säkerställa att EMS framförs på vägar där säkerheten för oskyddade trafikanter kan garanteras. Medlemsstaterna bör tillhandahålla** tydlig information om vikt- och dimensionsgränser för EMS och om de delar av vägnätet som är förenliga med specifikationerna för sådana fordon. **Medlemsstaterna bör inrätta ett övervakningssystem för att utvärdera** hur användningen av EMS påverkar trafiksäkerheten, väginfrastrukturen, det modala samarbetet och de europeiska modalsystemens miljöpåverkan på transportsystemet, inbegripet inverkan på modalfördelningen. **En tydlig definition av EMS i detta direktiv garanterar att EMS består av standardfordonsenheter för att säkerställa kompatibilitet med andra transportsätt, särskilt järnväg. För att främja en verklig övergång till utsläppsfri mobilitet bör EMS som går i internationell trafik, så snart det är tekniskt och driftsmässigt genomförbart, bestå av utsläppsfria fordon eller fordonskombinationer.**

Ändring 6

Förslag till direktiv Skäl 9a (nytt)

(9a) För att maximera trafiksäkerheten och garantera goda arbetsvillkor är det viktigt att säkerställa att förarna av EMS har lämplig utbildning och de kvalifikationer som krävs för att hantera tyngre och längre fordon och fordonskombinationer. Medlemsstaterna bör kunna fastställa minimikrav eller ett certifieringssystem för förare av EMS. För att säkerställa likvärdiga förutsättningar som garanterar likabehandling och icke-diskriminering av förare och operatörer av EMS bör medlemsstaterna garantera att dessa certifieringar är ömsesidigt erkända i de berörda medlemsstaterna.

Ändring 7

Förslag till direktiv Skäl 10a (nytt)

(10a) De nya harmoniserade reglerna för EMS i nationell och internationell trafik i de medlemsstater som tillåter att de används bör medföra att det samlas in uppgifter om trafiksäkerhet i dessa medlemsstater, inbegripet andelen dödsfall och skador vid krockar. Med tanke på att oskyddade trafikanter står för nästan en tredjedel av dödsfallen vid krockar där tunga fordon är inblandade bör medlemsstaterna se till att EMS inte negativt påverkar trafiksäkerheten, i synnerhet säkerheten för oskyddade trafikanter såsom fotgängare och cyklister liksom motorcyklister och personer med funktionsnedsättning eller

**med nedsatt rörelse- eller
orienteringsförmåga.**

Ändring 8

Förslag till direktiv Skäl 11

Kommissionens förslag

(11) Transport av odelbara laster som utförs av fordon eller fordonskombinationer som överskrider de högsta tillåtna vikterna eller största tillåtna dimensionerna och användningen av EMS kräver, med tanke på deras behov av ytterligare säkerhetsfunktioner och lämplig infrastruktur, att särskild uppmärksamhet ägnas åt faktorer som insyn i relevant information, rättssäkerhet och harmonisering av tillståndsförfarandena. Det är därför nödvändigt att medlemsstaterna inrättar ett gemensamt elektroniskt informations- och kommunikationssystem som, på ett tydligt och lättillgängligt sätt, innehåller all relevant information om de driftsmässiga och administrativa villkoren för transport av odelbara laster och användning av EMS. Detta nationella system bör också göra det möjligt för transportföretagen att få information och på elektronisk väg lämna in ansökan, i ett standardiserat **format**, om särskilda tillstånd för transport av odelbara laster i den berörda medlemsstaten.

Ändring

(11) Transport av odelbara laster som utförs av fordon eller fordonskombinationer som överskrider de högsta tillåtna vikterna eller största tillåtna dimensionerna och användningen av EMS kräver, med tanke på deras behov av ytterligare säkerhetsfunktioner och lämplig infrastruktur, att särskild uppmärksamhet ägnas åt faktorer som insyn i relevant information, rättssäkerhet och harmonisering av tillståndsförfarandena. Det är därför nödvändigt att medlemsstaterna inrättar ett gemensamt elektroniskt informations- och kommunikationssystem som, på ett tydligt och lättillgängligt sätt, innehåller all relevant information om de driftsmässiga och administrativa villkoren för transport av odelbara laster och användning av EMS. Detta nationella system bör också göra det möjligt för transportföretagen att få information och på elektronisk väg lämna in ansökan, i ett standardiserat **EU-format**, om särskilda tillstånd för transport av odelbara laster i den berörda medlemsstaten. **Dessutom bör detta nationella system tillhandahålla information om de nationella högsta tillåtna vikterna och största tillåtna dimensionerna för fordon och fordonskombinationer samt information om eventuella restriktioner, särskilt vad gäller höjd. För att säkerställa att**

*operatörer och medborgare kan komma
åt all relevant information på ett ställe
bör kommissionen senast den [6 månader
efter dagen för detta direktivs
införlivande] inrätta en specifik europeisk
webbportal som kopplar ihop de
nationella elektroniska informations- och
kommunikationssystemen och som bl.a.
tillhandahåller en tydlig grafisk översikt
över de vägar där EMS och, i
förekommande fall, fordon som
transporterar odelbara laster, får
framföras i medlemsstaterna i fråga.*

Ändring 9

Förslag till direktiv Skäl 12

Kommissionens förslag

(12) De konstgjorda hindren för gränsöverskridande transport med tyngre lastbilar som främst används för långväga transporter (t.ex. fordonskombinationer med 5 och 6 axlar) bör undanröjas på ett harmoniserat sätt för att man på kort sikt ska kunna dra nytta av den drifts-, energi- och miljöeffektivitet som är kopplad till den större lastkapacitet som medlemsstaterna beviljar, även för intermodala transporter. För att omställningen till utsläppsfri mobilitet ska bli verklighet är det nödvändigt att fasa ut användningen av sådana tyngre lastbilar som drivs med fossila bränslen från och med 2035, **då utsläppsfria tunga fordons marknadspenetration beräknas öka avsevärt till omkring 50 % av registreringarna av nya tunga fordon.** Efter utfasningen bör tyngre lastbilar fortsätta att tillåtas i nationell trafik, medan de i internationell trafik bör

Ändring

(12) De konstgjorda hindren för gränsöverskridande transport med tyngre lastbilar som främst används för långväga transporter (t.ex. fordonskombinationer med 5 och 6 axlar) bör undanröjas på ett harmoniserat sätt för att man på kort sikt ska kunna dra nytta av den drifts-, energi- och miljöeffektivitet som är kopplad till den större lastkapacitet som medlemsstaterna beviljar, även för intermodala transporter. För att omställningen till utsläppsfri mobilitet ska bli verklighet **och för att maximera verkan av relevant befintlig miljölagstiftning** är det nödvändigt att fasa ut användningen av sådana tyngre lastbilar som drivs med fossila bränslen från och med 2035, **i syfte att stärka den rättsliga förutsebarheten för investeringar och ytterligare uppmuntra marknadspenetrationen av effektivare utsläppsfria tunga fordon.** Efter utfasningen bör tyngre lastbilar

uppfylla de högsta tillåtna vikter som fastställs i bilaga I till direktiv 96/53/EG, som begränsar den extra vikten till utsläppsfria fordon och till fordon som används för intermodala transporter.

fortsätta att tillåtas i nationell trafik, medan de i internationell trafik bör uppfylla de högsta tillåtna vikter som fastställs i bilaga I till direktiv 96/53/EG, som begränsar den extra vikten till utsläppsfria fordon och till fordon som används för intermodala transporter.

Ändring 10

Förslag till direktiv Skäl 14

Kommissionens förslag

(14) Möjligheterna att genom förbättrad aerodynamik minska energiförbrukningen hos fordon **med öppen kaross** för transport av fordon är mycket små. Skiljaktiga nationella regler om överhängande last på fordon för transport av fordon snedvrider konkurrensen och begränsar avsevärt deras potential att förbättra driftseffektivitet och energiprestanda vid internationell trafik. Det är därför nödvändigt att harmonisera bestämmelserna om överhängande last på fordon **med öppen kaross** för transport av fordon för att se till att dessa mål uppnås på ett korrekt sätt.

Ändring

(14) Möjligheterna att genom förbättrad aerodynamik minska energiförbrukningen hos fordon för transport av fordon, **som ofta har öppen kaross**, är mycket små. Skiljaktiga nationella regler om överhängande last på fordon för transport av fordon snedvrider konkurrensen och begränsar avsevärt deras potential att förbättra driftseffektivitet och energiprestanda vid internationell trafik. Det är därför nödvändigt att harmonisera bestämmelserna om överhängande last på fordon för transport av fordon för att se till att dessa mål uppnås på ett korrekt sätt.

Ändring 11

Förslag till direktiv Skäl 15

Kommissionens förslag

(15) Tunga fordon med förlängda förarhytter har börjat bli vanligare på

Ändring

(15) Tunga fordon med förlängda förarhytter har börjat bli vanligare på

marknaden, tillsammans med utsläppsfria framdrivningssystem. Användning av utsläppsfria framdrivningssystem kräver, beroende på tekniken, extra utrymme som inte bör medräknas på bekostnad av fordonets nyttolast, så att den utsläppsfria vägtransportsektorn inte bestraffas ekonomiskt. Det bör därför klargöras att överskridandet av de största tillåtna längderna för förlängda förarhytter kan vara sådant att det möjliggör det utrymme som behövs för att hållbarhets tekniker, exempelvis batterier och vätgastankar, förutsatt att de aerodynamiska hytternas säkerhet, effektivitet och komfort inte äventyras.

marknaden, tillsammans med utsläppsfria framdrivningssystem. Användning av utsläppsfria framdrivningssystem kräver, beroende på tekniken, extra utrymme som inte bör medräknas på bekostnad av fordonets nyttolast, så att den utsläppsfria vägtransportsektorn inte bestraffas ekonomiskt. Det bör därför klargöras att överskridandet av de största tillåtna längderna för förlängda förarhytter kan vara sådant att det möjliggör det utrymme som behövs för att hållbarhets tekniker, exempelvis batterier och vätgastankar, förutsatt att de aerodynamiska hytternas säkerhet, effektivitet och komfort inte äventyras **och att fordonet i fråga uppfyller "vändradierregeln"**.

Ändring 12

Förslag till direktiv Skäl 16a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändring

(16a) Mångfalden av fordonsmärkningar och signaler i medlemsstaterna kan vara förvirrande för trafikanterna och skadlig för trafiksäkerheten i EU. För att förbättra trafiksäkerheten bör det på EU-nivå fastställas en standardiserad EU-märkning för längden på motorfordon eller fordonskombinationer som används i EMS eller som avviker från standarddimensionerna. En sådan EU-märkning skulle hjälpa trafikanterna att identifiera sådana fordon och få en uppfattning om deras beskaffenhet och skulle minska riskerna till följd av begränsad sikt eller döda vinklar, t.ex. vid omkörning av sådana långa fordon eller

fordonskombinationer.

Ändring 13

Förslag till direktiv
Skäl 16b (nytt)

Kommissionens förslag

Ändring

(16b) Batteridrivna elfordon, bränslecellsfordon och andra vätgasdrivna fordon har stor potential att åstadkomma en utfasning av fossila bränslen inom vissa segment av den tunga transportsektorn, och deras utveckling bör uppmuntras, samtidigt som hänsyn tas till att ingen teknik är helt fri från miljöpåverkan. Om elektrifiering inte är möjlig eller är mindre effektiv och vätgasdrivna fordon inte är lämpliga eller kostnadsmässigt konkurrenskraftiga möjliggör principen om teknikneutralitet likvärdiga förutsättningar gentemot annan mer mogen teknik.

Ändring 14

Förslag till direktiv
Skäl 17

Kommissionens förslag

Ändring

(17) En ändamålsenlig, effektiv och konsekvent kontroll av efterlevnaden av reglerna är av yttersta vikt för att säkerställa att konkurrensen mellan operatörer inte snedvrids och för att undanröja de risker för trafiksäkerheten och väginfrastrukturen som fordon som olagligen överskrider de tillämpliga

(17) En ändamålsenlig, effektiv och konsekvent kontroll av efterlevnaden av reglerna är av yttersta vikt för att säkerställa att konkurrensen mellan operatörer inte snedvrids och för att undanröja de risker för trafiksäkerheten och väginfrastrukturen som fordon som olagligen överskrider de tillämpliga

vikterna eller dimensionerna utgör. För att inrikta vägkontrollerna mot fordon som överskrider viktgränserna, **och om medlemsstaterna väljer att använda** automatiska system **på väginfrastrukturen, bör de som ett minimum se till att sådana system införs i det transeuropeiska vägtransportnätet.** För att kontrollen av efterlevnaden i hela unionen ska vara tillförlitlig och konsekvent bör dessutom den obligatoriska miniminivån för kontroller som ska utföras av medlemsstaterna fastställas i förhållande till trafiknivån på deras territorier för de fordon som omfattas av detta direktiv. Detta ska även omfatta ett lämpligt antal kontroller nattetid.

vikterna eller dimensionerna utgör. För att inrikta vägkontrollerna mot fordon som överskrider viktgränserna **bör medlemsstaterna som ett minimum se till att automatiska system införs i det transeuropeiska vägtransportnätet, inbegripet certifierade system inom stomnätet. Det bör dessutom vara möjligt att använda exakta och fullständigt driftskompatibla ombordsystem för vägning. Sådana certifierade automatiska system bör kunna känna igen fordon eller fordonskombinationer som överskrider de högsta tillåtna vikterna men som har ett undantag grundat på ett giltigt särskilt tillstånd eller liknande arrangemang. Systemen bör också kunna upptäcka om kraven i särskilda tillstånd är uppfyllda. På så sätt räknar man med att kunna undvika omotiverade sanktioner och spara administrativa kostnader för både operatörerna och medlemsstaterna.** För att kontrollen av efterlevnaden i hela unionen ska vara tillförlitlig och konsekvent bör dessutom den obligatoriska miniminivån för kontroller som ska utföras av medlemsstaterna fastställas i förhållande till trafiknivån på deras territorier för de fordon som omfattas av detta direktiv. Detta ska även omfatta ett lämpligt antal kontroller nattetid.

Ändring 15

Förslag till direktiv Skäl 18

Kommissionens förslag

(18) För att ytterligare förstärka kontrollen av efterlevnaden och övervakningen av tunga fordons rörelser

Ändring

(18) För att ytterligare förstärka kontrollen av efterlevnaden och övervakningen av tunga fordons rörelser

på unionens vägar, minska trafikstockningarna, öka trafiksäkerheten, minska riskerna för skador på infrastrukturen och främja hållbara transporter bör medlemsstaterna uppmuntras att inrätta intelligenta åtkomstsystem (Intelligent Access Policy schemes) som säkerställer efterlevnad av reglerna om högsta tillåtna vikter och största tillåtna dimensioner. **När** medlemsstaterna **inrättar sådana system** bör **de** tillämpa gemensamma minimikrav för att garantera harmonisering och driftskompatibilitet i hela EU, särskilt när det gäller åtkomst och format för de relevanta data som ska utbytas. Systemen bör bidra till att säkerställa att rätt fordon med rätt last används på rätt väg och vid rätt tidpunkt för att säkerställa minsta möjliga påverkan på miljö, infrastruktur, människors hälsa och säkerhet samt samhället i stort. När man inrättar sådana system bör man använda avancerade intelligenta transportsystem, såsom kommunikation mellan fordon och infrastruktur, kommunikation mellan fordon och nätverk, datadelning i realtid och fjärrövervakning, för att säkerställa säker och smidig trafik med tunga fordon, och systemen bör inte leda till oproportionerliga eller diskriminerande trafikbegränsningar.

på unionens vägar, minska trafikstockningarna, öka trafiksäkerheten, minska riskerna för skador på infrastrukturen och främja hållbara transporter bör medlemsstaterna uppmuntras att inrätta intelligenta åtkomstsystem (Intelligent Access Policy schemes) som säkerställer efterlevnad av reglerna om högsta tillåtna vikter och största tillåtna dimensioner.

Medlemsstaterna bör tillämpa gemensamma minimikrav **för sådana system** för att garantera harmonisering och driftskompatibilitet i hela EU, särskilt när det gäller åtkomst och format för de relevanta data som ska utbytas.

Uppgifterna i fråga bör vara tillgängliga i realtid och på EU:s officiella språk.

Systemen bör bidra till att säkerställa att rätt fordon med rätt last används på rätt väg och vid rätt tidpunkt för att säkerställa minsta möjliga påverkan på miljö, infrastruktur, människors hälsa och säkerhet samt samhället i stort. När man inrättar sådana system bör man använda avancerade intelligenta transportsystem, såsom kommunikation mellan fordon och infrastruktur, kommunikation mellan fordon och nätverk, datadelning i realtid och fjärrövervakning, för att säkerställa säker och smidig trafik med tunga fordon, och systemen bör inte leda till oproportionerliga eller diskriminerande trafikbegränsningar.

Ändring 16

Förslag till direktiv Skäl 18a (nytt)

(18a) Efterlevnaden av direktiv 96/53/EG är en viktig del av de väletablerade system för övervakning och efterlevnad på EU-nivå och nationell nivå som bidrar till genomförandet av de av EU:s sociala, marknadsrelaterade och tekniska regler som är tillämpliga på vägtransporter. När det upptäcks att de föreskrivna kraven vad gäller vikt och dimensioner inte följs måste de behöriga nationella myndigheterna vidta åtgärder för att säkerställa efterlevnad. Medlemsstaterna bör säkerställa att sanktionerna inte är diskriminerande vare sig vad gäller typen av sanktion eller storleken på sanktionen och att sanktionerna är effektiva och avskräckande och står i proportion till överträdelsens allvarlighetsgrad. Dessa överträdelser bör registreras i det nationella registret för vägtransportföretag via Europeiska registret för vägtransportföretag och speglas i företagens riskvärderingsresultat i enlighet med förordning (EG) nr 1071/2009. Man räknar med att det gränsöverskridande genomförandet av sanktioner inom ramen för direktiv 96/53/EG kommer att underlättas genom en ändring av direktiv 2015/413 om gränsöverskridande uppföljning.

Ändring 17

**Förslag till direktiv
Skäl 18b (nytt)**

(18b) För att uppnå framsteg i den gröna och den digitala omställningen och fullgöra målen i den europeiska gröna given och strategin för hållbar och smart mobilitet, i synnerhet vad gäller minskningar av växthusgasutsläppen i transportsektorn, bör medlemsstaterna uppmuntras att använda intäkterna från sanktioner för överträdelser av detta direktiv, eller ett finansiellt värde motsvarande dessa intäkter, för att stödja införandet av hållbara transportsätt och därmed minska transporterernas externa kostnader, uppmuntra intermodalitet och göra de gränsöverskridande transportererna mer hållbara.

Ändring 18

Förslag till direktiv Skäl 19

(19) För att främja utvecklingen av multimodala transportsystem bör containertransporter underlättas ytterligare genom att vägfordon **som transporterar containrar med hög höjd (high cube-container)** tillåts vara högre.

(19) För att främja utvecklingen av multimodala transportsystem bör containertransporter, **inbegripet containertransporter som använder sig av containrar på 45 eller 48 fot, växelflak på 45 fot eller containrar med hög höjd,** underlättas ytterligare genom att vägfordon tillåts vara högre **och längre för att kunna transportera sådana containrar.**

Ändring 19

Förslag till direktiv

Skäl 19a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändring

(19a) Kommissionen bör se över den nuvarande lagstiftningen för typgodkännande för att göra nya tunga fordon och fordonskombinationer mer tekniskt och driftsmässigt förenliga, bl.a. vad gäller deras vikt, form, storlek, hållbarhet för kran samt utskjutande anordningars infällbarhet och vikbarhet, med kraven för kombinerade transporter samt för att underlätta användningen och införandet av utsläppsfria släpvagnar och påhängsvagnar.

Ändring 20

Förslag till direktiv

Skäl 21

Kommissionens förslag

Ändring

(21) För att vägtransportsektorn snabbt ska kunna reagera på olika typer av kriser, såsom naturkatastrofer, pandemier, militära konflikter eller förstörd infrastruktur, finns det ett behov av att införa en nödfallsklausul i direktiv 96/53/EG, som tillfälligt möjliggör trafik med tunga fordon som överskrider de högsta tillåtna vikterna och/eller största tillåtna dimensionerna, så att nödvändiga varor och tjänster kan fortsätta att tillhandahållas. En sådan nödfallsklausul bör endast tillämpas om allmänintresset så kräver och under förutsättning att

(21) För att vägtransportsektorn snabbt ska kunna reagera på olika typer av kriser, såsom naturkatastrofer, pandemier, militära konflikter eller förstörd infrastruktur, finns det ett behov av att införa en nödfallsklausul i direktiv 96/53/EG, som tillfälligt möjliggör trafik med tunga fordon som överskrider de högsta tillåtna vikterna och/eller största tillåtna dimensionerna, så att nödvändiga varor och tjänster kan fortsätta att tillhandahållas. En sådan nödfallsklausul bör endast tillämpas om allmänintresset så kräver och under förutsättning att

trafiksäkerheten inte äventyras.

trafiksäkerheten inte äventyras, **och den
bör endast kunna förlängas om krisen
håller i sig.**

Ändring 21

Förslag till direktiv Skäl 23

Kommissionens förslag

(23) För att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av detta direktiv bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter för att fastställa ett gemensamt **standardansökningsformulär** och harmonisera reglerna och förfarandena för utfärdande av nationella tillstånd eller liknande arrangemang för fordon eller fordonskombinationer som överskrider de högsta tillåtna vikterna och/eller största tillåtna dimensionerna och som är avsedda att transportera odelbara laster, för att fastställa ett standardiserat rapporteringsformat så att medlemsstaterna kan uppfylla sina rapporteringsskyldigheter och för att fastställa tillfälliga undantag från tillämpningen av de vikt- och dimensionsgränser som används i internationell trafik mellan medlemsstater som drabbats av en kris. Dessa befogenheter bör utövas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011⁴⁵.

⁴⁵ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 av den 16 februari 2011 om fastställande av allmänna regler och principer för medlemsstaternas kontroll av

Ändring

(23) För att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av detta direktiv bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter för att fastställa ett gemensamt **EU-standardansökningsformulär** och harmonisera reglerna och förfarandena för utfärdande av nationella tillstånd eller liknande arrangemang för fordon eller fordonskombinationer som överskrider de högsta tillåtna vikterna och/eller största tillåtna dimensionerna och som är avsedda att transportera odelbara laster, för att fastställa ett standardiserat rapporteringsformat så att medlemsstaterna kan uppfylla sina rapporteringsskyldigheter och för att fastställa tillfälliga undantag från tillämpningen av de vikt- och dimensionsgränser som används i internationell trafik mellan medlemsstater som drabbats av en kris. Dessa befogenheter bör utövas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011⁴⁵.

⁴⁵ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 av den 16 februari 2011 om fastställande av allmänna regler och principer för medlemsstaternas kontroll av

kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter (EUT L 55, 28.2.2011, s. 13).

kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter (EUT L 55, 28.2.2011, s. 13).

Ändring 22

Förslag till direktiv Skäl 23a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändring

(23a) För att bedöma detta direktivs genomslagskraft och effektivitet och för att mäta i vilken utsträckning dess specifika mål har uppnåtts är det viktigt att regelbundet utvärdera dess genomförande och verkan. Kommissionen bör därför lägga fram regelbundna bedömningsrapporter om tillämpningen av detta direktiv, på grundval av de nödvändiga villkoren för marknadsintroduktionen av utsläppsfria tunga fordon, såsom tillgången på lämplig infrastruktur för alternativa bränslen och dess kapacitet, det europeiska systemets följder för vägtransporterna liksom differentierade vägavgifter beroende på koldioxidutsläppen i medlemsstaterna. Dessa rapporter bör innehålla detaljerad information om dessa nödvändiga villkor, och om de nationella och internationella vägtransporternas utveckling, följderna för trafiksäkerheten och väginfrastrukturen, trafikomställningen, användningen av smarta tillsynssystem och tekniska framsteg avseende vägtransporter. Rapporterna bör dessutom överväga åtgärdernas skalbarhet i enlighet med direktivets långsiktiga mål. På grundval av resultaten av dessa bedömningar bör rapporten, i lämpliga fall, åtföljas av ett

Ändring 23

Förslag till direktiv Artikel 1 – led 2 – led e

Direktiv 96/53/EG

Artikel 2 – punkt 1 – strecksats 14

Kommissionens förslag

- fordon som drivs med alternativa bränslen: ett motorfordon som helt drivs med ett alternativt bränsle och som har godkänts inom ramen för förordning (EU) 2018/858.”

Ändring

- fordon som drivs med alternativa bränslen: ett motorfordon som helt **eller delvis** drivs med ett alternativt bränsle och som har godkänts inom ramen för förordning (EU) 2018/858.

Ändring 24

Förslag till direktiv Artikel 1 – led 3 – led b

Direktiv 96/53/EG

Artikel 4 – punkt 3 – styckena 2, 3 och 3a (nya)

Kommissionens förslag

Medlemsstaterna ska säkerställa att förfarandet för att erhålla tillstånd eller liknande arrangemang för transport av odelbara laster är smidigt, effektivt och icke-diskriminerande, genom att **de**

Ändring

Medlemsstaterna ska säkerställa att förfarandet för att erhålla tillstånd eller liknande arrangemang för transport av odelbara laster är smidigt, effektivt och icke-diskriminerande, genom att

minimerar de administrativa bördorna och **undviker** onödiga förseningar.

Medlemsstaterna ska garantera att villkoren för utfärdande av tillstånd eller liknande arrangemang för transport av odelbara laster är proportionella och icke-diskriminerande. Medlemsstaterna ska **särskilt** samarbeta för att undvika en mångfald av fordonsmärkningar och signaler och för att främja användningen av piktogram framför text. Medlemsstaterna får inte införa språkkrav för **transport** av odelbara laster.

tillhandahålla ett gemensamt EU-standardansökningsformulär och genom att minimera de administrativa bördorna och **undvika** onödiga förseningar.

Medlemsstaterna ska garantera att villkoren för utfärdande av tillstånd eller liknande arrangemang för transport av odelbara laster är proportionella och icke-diskriminerande. **I synnerhet ska medlemsstaterna utfärda tillstånden eller de liknande arrangemangen i elektroniskt format och samarbeta för att ytterligare harmonisera tidsfristerna för utfärdande av tillstånd.** Medlemsstaterna ska **också** samarbeta för att undvika en mångfald av fordonsmärkningar och signaler och för att främja användningen av piktogram framför text. **Medlemsstaterna ska dessutom samarbeta för att harmonisera de relevanta reglerna för eskort av transport av odelbara laster, såsom om föreskriven användning och om märkningar och signaler för eskortfordon.** Medlemsstaterna får inte införa språkkrav för **förarna av transporter** av odelbara laster.

Medlemsstaterna ska säkerställa att fordon som transporterar odelbara laster är försedda med den EU-märkning som fastställs i artikel 10ca.

Ändring 25

Förslag till direktiv Artikel 1 – led 3 – led b

Direktiv 96/53/EG

Artikel 4 – punkt 4

4. Medlemsstaterna kan inom sitt territorium tillåta trafik med fordon eller fordonskombinationer som används för transport och som utför vissa nationella transporter som inte påtagligt påverkar den internationella konkurrensen inom transportsektorn med dimensioner som avviker från de som anges i punkterna 1.1, 1.2, 1.4—1.8, 4.2 och 4.4 i bilaga I.

Transporter ska anses inte påtagligt påverka den internationella konkurrensen inom transportsektorn om ett av följande villkor är uppfyllt:

- a) Transporten utförs inom en medlemsstats territorium av specialiserade fordon eller fordonskombinationer under sådana förhållanden som innebär att denna transport normalt inte utförs av fordon från andra medlemsstater, exempelvis transport i samband med skogsbruk och skogsindustri.
- b) Den medlemsstat som tillåter transport inom sitt territorium med fordon eller fordonskombinationer vilkas dimensioner avviker från dem som anges i bilaga I, tillåter även användningen av europeiska modulsystem i enlighet med punkt 4a, så att de minst uppnår den lastlängd som är tillåten i den aktuella medlemsstaten, och så att samma konkurrensvillkor gäller alla företag.

4. Medlemsstaterna kan inom sitt territorium tillåta trafik med fordon eller fordonskombinationer som används för transport och som utför vissa nationella **eller internationella** transporter som inte påtagligt påverkar den internationella konkurrensen inom transportsektorn med **vikter eller** dimensioner som avviker från de som anges i punkterna 1.1, 1.2, **1.3**, 1.4—1.8, **2, 4.1**, 4.2 och 4.4 i bilaga I.

Transporter ska anses inte påtagligt påverka den internationella konkurrensen inom transportsektorn om ett av följande villkor är uppfyllt:

- a) Transporten utförs inom en medlemsstats territorium av specialiserade fordon eller fordonskombinationer under sådana förhållanden som innebär att denna transport normalt inte utförs av fordon från andra medlemsstater, exempelvis transport i samband med skogsbruk och skogsindustri.
- b) Den medlemsstat som tillåter transport inom sitt territorium med fordon eller fordonskombinationer vilkas dimensioner avviker från dem som anges i bilaga I, tillåter även användningen av europeiska modulsystem i enlighet med punkt 4a, så att de minst uppnår den lastlängd som är tillåten i den aktuella medlemsstaten, och så att samma konkurrensvillkor gäller alla företag.

Ändring 26

Förslag till direktiv Artikel 1 – led 3 – led c

Kommissionens förslag

4a. Medlemsstaterna får inom sina territorier tillåta trafik med europeiska modulsystem i nationell och internationell trafik på samtliga följande villkor:

- a) Medlemsstaterna ska på ett tillgängligt och öppet sätt offentliggöra information om de högsta tillåtna vikter och största tillåtna dimensioner som gäller för användningen av europeiska modulsystem inom deras territorier.
- b) Medlemsstaterna ska på ett tillgängligt och öppet sätt offentliggöra information om den del av vägnätet där europeiska modulsystem får användas.
- c) Medlemsstaterna ska säkerställa konnektivitet för den del av nätet där europeiska modulsystem kan användas på deras territorier med vägnätet i angränsande medlemsstater som också tillåter användning av europeiska modulsystem, i syfte att möjliggöra

Ändring

4a. Medlemsstaterna får inom sina territorier tillåta trafik med europeiska modulsystem i nationell och internationell trafik på samtliga följande villkor:

-a) För nya EMS-rutter ska medlemsstaterna göra en förhandsbedömning av hur de europeiska modulsystemen eventuellt påverkar trafiksäkerheten, väginfrastrukturen och det modala samarbetet samt av de europeiska modulsystemens miljöpåverkan på transportsystemet, inbegripet påverkan på fördelningen på olika transportsätt. Bedömningen ska offentliggöras. Medlemsstater som redan har inrättat EMS-rutter på sitt territorium vid datumet för detta direktivs ikraftträdande behöver inte göra en förhandsbedömning för dessa redan inrättade rutter.

- a) Medlemsstaterna ska på ett tillgängligt och öppet sätt offentliggöra information om de högsta tillåtna vikter och största tillåtna dimensioner som gäller för användningen av europeiska modulsystem inom deras territorier.
- b) Medlemsstaterna ska på ett tillgängligt och öppet sätt offentliggöra information om den del av vägnätet där europeiska modulsystem får användas.
- c) Medlemsstaterna ska säkerställa konnektivitet för den del av nätet där europeiska modulsystem kan användas på deras territorier med vägnätet i angränsande medlemsstater som också tillåter användning av europeiska modulsystem, i syfte att möjliggöra

gränsöverskridande trafik.

d) Medlemsstaterna ska **inrätta** ett övervakningssystem **och** bedöma hur de europeiska modulsystemen påverkar trafiksäkerheten, väginfrastrukturen, det modala samarbetet samt de europeiska modulsystemens miljöpåverkan på transportsystemet, inbegripet inverkan på fördelningen på olika transportsätt.

När en medlemsstat i enlighet med denna punkt tillåter användning av europeiska modulsystem i nationell trafik, får den inte avvisa eller förbjuda användningen av europeiska modulsystem i internationell trafik på sitt territorium, förutsatt att systemen inte överskrider de högsta tillåtna vikter och största tillåtna dimensioner som fastställts för europeiska modulsystem i nationell trafik.

Medlemsstaterna ska underrätta kommissionen om de tillåter användning av europeiska modulsystem inom sina territorier.”

gränsöverskridande trafik.

d) Medlemsstaterna ska **fastställa** ett övervakningssystem **för att** bedöma hur de europeiska modulsystemen påverkar trafiksäkerheten, väginfrastrukturen, det modala samarbetet, **trafikvolymerna** samt de europeiska modulsystemens miljöpåverkan på transportsystemet, inbegripet inverkan på fördelningen på olika transportsätt, **med beaktande av den förhandsbedömning som gjorts enligt led -a.**

da) Medlemsstaterna ska se till att lämpliga åtgärder vidtas för att undvika all negativ påverkan på trafiksäkerheten, inbegripet säkerheten för oskyddade trafikanter, till följd av användningen av de europeiska modulsystemen.

Medlemsstaterna får fastställa minimikrav eller en certifieringsordning för förarna av europeiska modulsystem, förutsatt att de säkerställer proportionalitet och icke-diskriminering. Medlemsstaterna ska samarbeta för att ömsesidigt erkänna varandras certifiering.

När en medlemsstat i enlighet med denna punkt tillåter användning av europeiska modulsystem i nationell trafik, får den inte avvisa eller förbjuda användningen av europeiska modulsystem i internationell trafik på sitt territorium, förutsatt att systemen inte överskrider de högsta tillåtna vikter och största tillåtna dimensioner som fastställts för europeiska modulsystem i nationell trafik.

Medlemsstaterna ska underrätta kommissionen om de tillåter användning av europeiska modulsystem inom sina territorier **och underrätta den om hur de fullgör de villkor som fastställs i led -a till led da i denna punkt. Efter att ha fått dessa underrättelser ska kommissionen, där så är lämpligt, utfärda rekommendationer till dessa**

medlemsstater för att säkerställa efterlevnad av dessa villkor. Om kommissionen utfärdar rekommendationer ska den berörda medlemsstaten inom 6 månader underrätta kommissionen om hur den avser att genomföra dessa rekommendationer. Kommissionens rekommendationer och medlemsstatens svar ska offentliggöras.

Ändring 27

Förslag till direktiv Artikel 1 – led 3 – led d

Direktiv 96/53/EG

Artikel 4 – punkt 5 – stycke 1

Kommissionens förslag

Medlemsstaterna får under en begränsad tid tillåta testning av fordon eller fordonskombinationer som innehåller ny teknik eller nya koncept som inte kan uppfylla kraven i detta direktiv. Sådana fordon eller fordonskombinationer ska tillåtas utföra vissa nationella eller internationella transporter under testperioden. I synnerhet ska tester med europeiska modulsystem tillåtas i högst fem år. Antalet tester ska inte vara begränsat. Medlemsstaterna ska underrätta kommissionen om detta.

Ändring

Medlemsstaterna får under en begränsad tid tillåta testning av fordon eller fordonskombinationer som innehåller ny teknik eller nya koncept som inte kan uppfylla kraven i detta direktiv. Sådana fordon eller fordonskombinationer ska tillåtas utföra vissa nationella eller internationella transporter under testperioden ***först efter att ha visat att den berörda transportverksamheten inte kan bedrivas genom någon annan form av transport som erbjuder liknande eller bättre säkerhets- och miljöfördelar. Det måste bevisas att detta inte har någon betydande påverkan på den intermodala konkurrensen inom transportnäringen som helhet.*** I synnerhet ska tester med europeiska modulsystem tillåtas i högst fem år ***och de kan förnyas en gång för en period på högst tre år. Om en***

medlemsstat beslutar att förlänga ett test ska den lämna en tillräcklig motivering till kommissionen. Antalet tester ska inte vara begränsat. Medlemsstaterna ska underrätta kommissionen om detta.

Ändring 28

Förslag till direktiv Artikel 1 – led 3 – led e

Direktiv 96/53/EG

Artikel 4 – punkt 5a (ny)

Kommissionens förslag

5a. Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 10h för att komplettera detta direktiv genom att fastställa minimiuppsättningarna data och de resultatindikatorer som ska tillhandahållas av de övervakningssystem som inrättats av medlemsstaterna i enlighet med ***punkterna*** 4a d och 5 i den här artikeln.”

Ändring

5a. Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 10h för att komplettera detta direktiv genom att fastställa minimiuppsättningarna data och de resultatindikatorer som ska tillhandahållas av de ***förhandsbedömningar och*** övervakningssystem som inrättats av medlemsstaterna i enlighet med ***punkt*** 4a ***led -a och*** d och ***punkt*** 5 i den här artikeln.

Ändring 29

Förslag till direktiv Artikel 1 – led 4

Direktiv 96/53/EG

Artikel 4a – punkt 1 – led ca (nytt)

ca) En enda nationell åtkomstpunkt genom vilken det är möjligt att på ett tydligt, tillgängligt och transparent sätt erhålla information om nationella högsta tillåtna vikter och största tillåtna dimensioner för fordon liksom om restriktioner, däribland avseende vikt, i vissa specifika områden eller på specifika vägar.

Ändring 30

Förslag till direktiv Artikel 1 – led 4

Direktiv 96/53/EG

Artikel 4a – punkt 1a (ny)

1a. Senast den [6 månader efter dagen för detta direktivs införlivande] ska kommissionen inrätta och därefter förvalta en specifik och aktuell europeisk webbportal, som är tillgänglig på alla officiella EU-språk och som på ett tydligt, tillgängligt och transparent sätt kopplar ihop de nationella elektroniska informations- och kommunikationssystem som avses i punkt 1. Denna europeiska portal ska också på ett tillgängligt och transparent sätt offentliggöra de delar av vägnätet där europeiska modulsystem och, i förekommande fall, fordon som transporterar odelbara laster, får framföras.

Ändring 31

Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 4

Direktiv 96/53/EG

Artikel 4a – punkt 2

Kommissionens förslag

2. Kommissionen **får** anta genomförandeakter för att fastställa ett gemensamt **standardansökningsformulär** och harmonisera de regler och förfaranden för utfärdande av nationella tillstånd eller liknande arrangemang som avses i punkt 1 i denna artikel och i artikel 4.3. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 10i.2.

Ändring

2. Kommissionen **ska** anta genomförandeakter för att fastställa ett gemensamt **EU-standardtillståndsansökningsformulär** och harmonisera de regler och förfaranden, **inbegripet för nödvändig information om fordonsregistrering**, för utfärdande, **inbegripet i digitalt format**, av nationella tillstånd eller liknande arrangemang som avses i punkt 1 i denna artikel och i artikel 4.3 **samt harmonisera reglerna för eskort av transporter av odelbara laster**. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 10i.2.

Ändring 32

Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 5 – led -aa (nytt)

Direktiv 96/53/EG

Artikel 6 – punkt 4

Nuvarande lydelse

4. De fordon som har erhållit bevis om överensstämmelse **kan** bli föremål för stickprovskontroller vad avser gemensamma normer om vikter, kontroller **endast** vid misstanke om att fordonet inte överensstämmer med direktivet, vad avser gemensamma normer om dimensioner.

Ändring

aa) Punkt 4 ska ersättas med följande:

"4. De fordon som har erhållit bevis om överensstämmelse **ska** bli föremål för stickprovskontroller vad avser gemensamma normer om vikter, kontroller vid misstanke om att fordonet inte överensstämmer med direktivet, vad avser gemensamma normer om dimensioner."

(Direktiv 96/53/EC)

Ändring 33

Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 7

Direktiv 96/53/EG

Artikel 8c

Kommissionens förslag

Artikel 8c

Fordon **med öppen kaross** för transport av fordon får överskrida de största tillåtna längder som fastställs i punkt 1.1 i bilaga I när de är lastade, upp till totalt 20,75 meter, med användning av **tillåtna** laststöd.

Överhänget eller laststödet på ett fordon för transport av fordon får inte skjuta ut i förhållande till lasten. Lasten får skjuta ut högst 0,5 meter framför dragfordonet, förutsatt att **den första axeln** på det transporterade fordonet vilar på **släpfordonets** konstruktion. Lasten får

Ändring

Artikel 8c

Fordon för transport av fordon får överskrida de största tillåtna längder som fastställs i punkt 1.1 i bilaga I när de är lastade, upp till totalt 20,75 meter, med användning av **laststöd, såsom bakre förlängningsbara** laststöd.

Laststödet på ett fordon för transport av fordon får inte skjuta ut i förhållande till **den överhängande** lasten. Lasten får skjuta ut högst 0,5 meter framför dragfordonet, förutsatt att **alla axlar** på det transporterade fordonet vilar på **fordonets** konstruktion. Lasten får skjuta

skjuta ut högst 1,5 meter bakåt, förutsatt att **den sista axeln** på det transporterade fordonet vilar på **släpfordonets konstruktion.**”

ut högst 1,5 meter bakåt, förutsatt att **som mest en axel** på det transporterade fordonet vilar på **det bakre laststödet.**

Ändring 34

Förslag till direktiv Artikel 1 – led 8 – led a

Direktiv 96/53/EG

Artikel 9a – punkt 1

Kommissionens förslag

1. Fordon eller fordonskombinationer som uppfyller kraven i förordning (EU) 2018/858 får överskrida de största tillåtna längder som fastställs i punkt 1.1 i bilaga I till detta direktiv, förutsatt att deras förarhytter ger bättre aerodynamiska prestanda, energieffektivitet **och** säkerhetsprestanda. Eventuella överskridanden av de största längder som tillåts enligt denna artikel får också användas för att installera utsläppsfri teknik. Fordon eller fordonskombinationer utrustade med sådana förarhytter ska uppfylla kraven i punkt 1.5 i bilaga I till det här direktivet, och ett överskridande av de största tillåtna längderna får inte medföra ökad lastkapacitet för dessa fordon.

Ändring

1. Fordon eller fordonskombinationer som uppfyller kraven i förordning (EU) 2018/858 får överskrida de största tillåtna längder som fastställs i punkt 1.1 i bilaga I till detta direktiv, förutsatt att deras förarhytter ger bättre aerodynamiska prestanda, energieffektivitet, säkerhetsprestanda **och förarkomfort.** Eventuella överskridanden av de största längder som tillåts enligt denna artikel får också användas för att installera utsläppsfri teknik. Fordon eller fordonskombinationer utrustade med sådana förarhytter ska uppfylla kraven i punkt 1.5 i bilaga I till det här direktivet, och ett överskridande av de största tillåtna längderna får inte medföra ökad lastkapacitet för dessa fordon.

Ändring 35

Förslag till direktiv Artikel 1 – led 9

Kommissionens förslag

De största tillåtna längder som fastställs i punkt 1.1 i bilaga I för utsläppsfria fordon eller fordonskombinationer inklusive utsläppsfria fordon, får överskridas med den ytterligare längd som krävs för användning av utsläppsfri teknik, **dock högst 90 cm**, för att möjliggöra montering av sådana anordningar. Sådana utsläppsfria fordon eller fordonskombinationer ska uppfylla kraven i punkterna 1.5 och 1.5a i bilaga I till detta direktiv, och eventuella överskridanden av största tillåtna längd får inte leda till en ökning av lastlängden för dessa fordon eller fordonskombinationer, för att säkerställa att släpvagnar och påhängsvagnar är förenliga med kraven för intermodala transporter.

Ändring

De största tillåtna längder som fastställs i punkt 1.1 i bilaga I för utsläppsfria fordon eller fordonskombinationer inklusive utsläppsfria fordon, får överskridas med den ytterligare längd som krävs för användning av utsläppsfri teknik för att möjliggöra montering av sådana anordningar. Sådana utsläppsfria fordon eller fordonskombinationer ska uppfylla kraven i punkterna 1.5 och 1.5a i bilaga I till detta direktiv, och eventuella överskridanden av största tillåtna längd får inte leda till en ökning av lastlängden för dessa fordon eller fordonskombinationer, för att säkerställa att släpvagnar och påhängsvagnar är förenliga med kraven för intermodala transporter.

Ändring 36

**Förslag till direktiv
Artikel 1 – led 10**

Direktiv 96/53/EG

Artikel 10c – stycke 1

Kommissionens förslag

De största tillåtna **längder** som fastställs i punkt 1.1 i bilaga **I**, i förekommande fall med förbehåll för artiklarna 9a.1 och 10b.2, och det längsta tillåtna avstånd som

Ändring

När det gäller fordon eller fordonskombinationer som utför intermodala transporter ska den största tillåtna **längd** som fastställs i punkt 1.1 i

fastställs i punkt 1.6 i bilaga I **får överskridas med 15 cm för fordon eller fordonskombinationer som transporterar containrar på 45 fot eller växelflak på 45 fot, med eller utan last, under förutsättning att vägtransporten av containern eller växelflaget i fråga utgör en del av en intermodal transport.**”

bilaga I **för ett ledat fordon**, i förekommande fall med förbehåll för artiklarna 9a.1 och 10b.2, **vara 18,00 m** och det längsta tillåtna avstånd som fastställs i punkt 1.6 i bilaga I **ska vara 13,50 m.**

Ändring 37

Förslag till direktiv Artikel 1 – led 12a (nytt)

Direktiv 96/53/EG

Artikel 10ca (ny)

Kommissionens förslag

Ändring

(12a) Följande artikel ska införas som artikel 10ca:

Artikel 10ca

1. För att öka trafiksäkerheten och undvika en uppsjö av fordonsmärkningar och signaler fastställs det härmed en gemensam EU-märkning för längden på motorfordon eller fordonskombinationer som är i trafik och som används i EMS-verksamhet eller som har dimensioner som avviker från dem som fastställs i punkterna 1.1, 1.2, 1.4–1.8, 4.2 och 4.4 i bilaga I.

2. Medlemsstaterna ska vidta nödvändiga åtgärder för att säkerställa att alla motorfordon eller fordonskombinationer som avses i punkt 1 klart och tydligt uppvisar EU-märkningen baktill på motorfordonet eller fordonskombinationen.

3. Senast den [1 år efter dagen för detta direktivs ikraftträdande] ska kommissionen anta en delegerad akt i enlighet med artikel 10h för att komplettera detta direktiv genom att fastställa detaljerade standarder, krav och andra bestämmelser för märkningarna och för hur de ska utfärdas och fästas, varvid användningen av piktogram ska föredras framför text.

Ändring 38

Förslag till direktiv Artikel 1 – led 13 – led a

Direktiv 96/53/EG

Artikel 10d – punkt 1

Kommissionens förslag

1. Medlemsstaterna ska vidta särskilda åtgärder för att **identifiera** fordon eller fordonskombinationer som är i trafik och som **misstänks ha** överskridit högsta tillåtna vikt **och som därför måste kontrolleras av medlemsstaternas behöriga myndigheter** för att säkerställa att kraven i detta direktiv har uppfyllts. Dessa åtgärder **får vidtas med hjälp** av automatiska system som installeras i väginfrastrukturen **eller med hjälp av ombordsystem för vägning som installerats i fordon i enlighet med punkt 4.**

Om en medlemsstat väljer att inrätta automatiska system i väginfrastrukturen **ska den åtminstone säkerställa införandet av sådana system i det**

Ändring

1. Medlemsstaterna ska vidta särskilda åtgärder för att **upptäcka** fordon eller fordonskombinationer som är i trafik och som **har** överskridit högsta tillåtna vikt, för att säkerställa att kraven i detta direktiv har uppfyllts, **inbegripet kraven för särskilda tillstånd**. Dessa åtgärder **ska innefatta inrättandet** av automatiska system som installeras i väginfrastrukturen **och ska åtminstone säkerställa ett införande i enlighet med förordning (EU) nr 1315/2013*. Medlemsstaterna ska inrätta certifierade automatiska system längs stomnätet i det transeuropeiska vägtransportnätet som definieras i förordning (EU) 1315/2013.**

Utöver användningen av automatiska system **som installeras i** väginfrastrukturen **får medlemsstaterna identifiera fordon eller**

transeuropeiska vägtransportnätet enligt förordning (EU) nr 1315/2013*.

En medlemsstat får inte kräva installation av ombordsystem för vägning i fordon eller fordonskombinationer som är registrerade i en annan medlemsstat.

Utan att det påverkar tillämpningen av unionsrätten och nationell rätt **ska automatiska system som används för fastställande av** överträdelser av detta direktiv **och för påförande av sanktioner vara certifierade. Om automatiska system används endast för identifieringsändamål behövs ingen certifiering.**

fordonskombinationer som är i trafik och som misstänks ha överskridit högsta tillåtna vikt med hjälp av ombordsystem för vägning som installerats i fordon i enlighet med punkt 4 eller med hjälp av vägkontroller.

En medlemsstat får inte kräva installation av ombordsystem för vägning i fordon eller fordonskombinationer som är registrerade i en annan medlemsstat.

Utan att det påverkar tillämpningen av unionsrätten och nationell rätt **får medlemsstaterna använda de certifierade automatiska systemen för att påföra sanktioner för** överträdelser av detta direktiv.

Certifierade automatiska system ska kopplas till den enda nationella kontaktpunkten för särskilda tillstånd eller liknande arrangemang som fastställs i artikel 4a för att kunna känna igen fordon eller fordonskombinationer som överskrider de högsta tillåtna vikterna och som har ett särskilt tillstånd liksom fordon eller fordonskombinationer som överskrider de högsta tillåtna vikter som är tillåtna enligt det särskilda tillståndet.

Ändring 39

Förslag till direktiv Artikel 1 – led 14

Direktiv 96/53/EG

Artikel 10da

Artikel 10da

1. Medlemsstaterna får införa intelligenta åtkomstsystem (IAP) inom sina territorier för att reglera, övervaka och underlätta åtkomsten för tunga fordon till specifika vägar eller områden.

I denna artikel avses med "intelligenta åtkomstsystem" en teknisk och funktionell ram för att hantera åtkomsten till vägnätet för tunga fordon genom användning av telematik för att säkerställa överensstämmelse med tillämpliga regler om vikter och dimensioner.

2. **När en medlemsstat genomför IAP i enlighet med punkt 1** ska **den** säkerställa att landets IAP-system är förenliga med Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/40/EU*. Medlemsstaterna ska särskilt säkerställa att uppgifter som rör IAP-systemet och som omfattas av direktiv 2010/40/EU, inbegripet begränsningar av vikt, längd, bredd eller höjd, finns tillgängliga i digitalt maskinläsbart format och görs tillgängliga via de nationella åtkomstpunkter som inrättats genom delegerad förordning (EU) 2022/670**.

3. När **en medlemsstat** genomför IAP-system i enlighet med punkt 1 ska **den**

a) fastställa kriterierna för beviljande av åtkomst för tunga fordon, inbegripet men inte begränsat till fordonsvikt, längd, tekniska specifikationer och

Artikel 10da

1. Medlemsstaterna får införa intelligenta åtkomstsystem (IAP) inom sina territorier för att reglera, övervaka och underlätta åtkomsten för tunga fordon till specifika vägar eller områden.

I denna artikel avses med "intelligenta åtkomstsystem" en teknisk och funktionell ram för att hantera åtkomsten till vägnätet för tunga fordon genom användning av telematik för att säkerställa överensstämmelse med tillämpliga regler om vikter och dimensioner.

2. **Medlemsstaterna** ska säkerställa att landets IAP-system är förenliga med Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/40/EU*. Medlemsstaterna ska särskilt säkerställa att uppgifter som rör IAP-systemet och som omfattas av direktiv 2010/40/EU, inbegripet begränsningar av vikt, längd, bredd eller höjd, finns tillgängliga i digitalt maskinläsbart format och görs tillgängliga via de nationella åtkomstpunkter som inrättats genom delegerad förordning (EU) 2022/670**. **Medlemsstaterna ska också säkerställa att IAP-systemet kopplas till den enda nationella kontaktpunkten för särskilda tillstånd eller liknande arrangemang som fastställs i artikel 4a för att kunna känna igen fordon eller fordonskombinationer som överskrider de högsta tillåtna vikterna och/eller de största tillåtna dimensionerna och som har ett särskilt tillstånd.**

3. När **medlemsstaterna** genomför IAP-system i enlighet med punkt 1 ska **de**

a) fastställa kriterierna för beviljande av åtkomst för tunga fordon, inbegripet men inte begränsat till fordonsvikt, längd, **höjd**, tekniska specifikationer och

överensstämmelse med särskilda säkerhetsnormer,

b) främja användningen av avancerade intelligenta transportsystem för att förbättra säkerheten och effektiviteten och minska trafikstockningarna i samband med vägtransporter som påverkas av IAP-systemen,

c) inrätta ett omfattande informations- och kommunikationssystem för att informera operatörer av tunga fordon om IAP-systemets krav, ansökningsförfaranden och eventuella uppdateringar eller ändringar av systemet.

överensstämmelse med särskilda säkerhetsnormer,

b) främja användningen av avancerade intelligenta transportsystem för att förbättra säkerheten och effektiviteten och minska trafikstockningarna i samband med vägtransporter som påverkas av IAP-systemen,

c) inrätta ett omfattande informations- och kommunikationssystem för att informera operatörer av tunga fordon om IAP-systemets krav, ansökningsförfaranden och eventuella uppdateringar eller ändringar av systemet,

ca) undvika diskriminerande eller oproportionerliga begränsningar av den fria rörligheten för varor och tjänster och undvika att i onödan hindra den inre marknaden från att fungera väl.

4. Att en medlemsstat inrättar ett IAP-system får inte leda till diskriminerande eller oproportionerliga begränsningar av den fria rörligheten för varor och tjänster och får inte i onödan hindra den inre marknaden från att fungera väl.”

Ändring 40

Förslag till direktiv Artikel 1 – led 14a (nytt)

Direktiv 96/53/EG

Artikel 10e – punkt 1a (ny)

Kommissionens förslag

Ändring

(14a) I artikel 10e ska följande nya punkt införas:

Medlemsstaterna ska uppmuntras att

använda intäkter från dessa sanktioner, eller ett finansiellt värde motsvarande dessa intäkter, för att utveckla och stödja införandet på marknaden av hållbara transportsätt, finansiera sin infrastruktur och smarta tillsynssystem, uppmuntra intermodala transporter och göra de gränsöverskridande transporterna mer hållbara.

Ändring 41

Förslag till direktiv Artikel 1 – led 16

Direktiv 96/53/EG

Artikel 10g – punkt 1 – stycke 1 – led c

Kommissionens förslag

c) det antal och den placering av automatiska system som inrättats i väginfrastrukturen i enlighet med artikel 10d.1, och ***huruvida de endast är avsedda för identifiering eller*** är certifierade för direkt kontroll,

Ändring

c) det antal och den placering av automatiska system som inrättats i väginfrastrukturen i enlighet med artikel 10d.1 och ***som*** är certifierade för direkt kontroll,

Ändring 42

Förslag till direktiv Artikel 1 – led 16

Direktiv 96/53/EG

Artikel 10g – punkt 2

Kommissionens förslag

2. Kommissionen ska analysera den information som mottagits i enlighet med punkt 1, och på grundval av den mottagna informationen lägga fram en rapport för Europaparlamentet och rådet om **genomförandet** av detta direktiv senast **13** månader efter att ha mottagit informationen från alla medlemsstater. Rapporten ska innehålla information om relevant utveckling inom de berörda områdena.

Ändring

2. Kommissionen ska analysera den information som mottagits i enlighet med punkt 1, och på grundval av den mottagna informationen, **där så är lämpligt, utfärda rekommendationer till medlemsstaterna. Om kommissionen utfärdar sådana rekommendationer ska den berörda medlemsstaten, inom 6 månader efter att de utfärdats, underrätta kommissionen om hur den avser att genomföra dessa rekommendationer. Kommissionen ska** lägga fram en rapport för Europaparlamentet och rådet om **efterlevnaden av kraven i** detta direktiv senast **12** månader efter att ha mottagit informationen från alla medlemsstater. Rapporten ska innehålla information om relevant utveckling inom de berörda områdena.

Ändring 43

Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 17

Direktiv 96/53/EG

Artikel 10h – punkt 2

Kommissionens förslag

(17) I artikel 10h ska **punkt 2** ersättas med följande:

2. Den befogenhet att anta delegerade akter som avses i artiklarna 4.5a **och** 10b.1 ges till kommissionen för en period på fem år från och med den [Publikationsbyrå; för in datumet för detta direktiv]

Ändring

(17) I artikel 10h ska **punkterna 2, 3 och 5** ersättas med följande:

2. Den befogenhet att anta delegerade akter som avses i artiklarna 4.5a, 10b.1 **och 10ca** ges till kommissionen för en period på fem år från och med den [Publikationsbyrå; för in datumet för

ikraftträdande]. Kommissionen ska utarbeta en rapport om delegeringen av befogenhet senast nio månader före utgången av perioden på fem år. Delegeringen av befogenhet ska genom tyst medgivande förlängas med perioder av samma längd, såvida inte Europaparlamentet eller rådet motsätter sig en sådan förlängning senast tre månader före utgången av perioden i fråga.”

detta direktivs ikraftträdande]. Kommissionen ska utarbeta en rapport om delegeringen av befogenhet senast nio månader före utgången av perioden på fem år. Delegeringen av befogenhet ska genom tyst medgivande förlängas med perioder av samma längd, såvida inte Europaparlamentet eller rådet motsätter sig en sådan förlängning senast tre månader före utgången av perioden i fråga.”

Ändring 44

Förslag till direktiv Artikel 1 – led 17

Direktiv 96/53/EG

Artikel 10h – punkt 3

Nuvarande lydelse

3. Den delegering av befogenhet som avses i **artikel** 10b får när som helst återkallas av Europaparlamentet eller rådet. Ett beslut om återkallelse innebär att delegeringen av den befogenhet som anges i beslutet upphör att gälla. Beslutet får verkan dagen efter det att det offentliggörs i Europeiska unionens officiella tidning, eller vid ett senare i beslutet angivet datum. Det påverkar inte giltigheten av delegerade akter som redan har trätt i kraft.

Ändring

3. Den delegering av befogenhet som avses i **artiklarna 4.5a, 10b.1 och 10ca** får när som helst återkallas av Europaparlamentet eller rådet. Ett beslut om återkallelse innebär att delegeringen av den befogenhet som anges i beslutet upphör att gälla. Beslutet får verkan dagen efter det att det offentliggörs i Europeiska unionens officiella tidning, eller vid ett senare i beslutet angivet datum. Det påverkar inte giltigheten av delegerade akter som redan har trätt i kraft.

(Direktiv 96/53/EG)

Ändring 45

Förslag till direktiv
Artikel 1 – led 17

Direktiv 96/53/EG

Artikel 10h – punkt 5

Nuvarande lydelse

5. En delegerad akt som antas enligt **artikel 10b** ska träda i kraft endast om varken Europaparlamentet eller rådet har gjort invändningar mot den delegerade akten inom en period av två månader från den dag då akten delgavs Europaparlamentet och rådet, eller om både Europaparlamentet och rådet, före utgången av den perioden, har underrättat kommissionen om att de inte kommer att göra några invändningar. Denna period ska förlängas med två månader på Europaparlamentets eller rådets initiativ.

Ändring

5. En delegerad akt som antas enligt **artiklarna 4.5a, 10b.1 och 10ca** ska träda i kraft endast om varken Europaparlamentet eller rådet har gjort invändningar mot den delegerade akten inom en period av två månader från den dag då akten delgavs Europaparlamentet och rådet, eller om både Europaparlamentet och rådet, före utgången av den perioden, har underrättat kommissionen om att de inte kommer att göra några invändningar. Denna period ska förlängas med två månader på Europaparlamentets eller rådets initiativ.

(Direktiv 96/53/EC)

Ändring 46

Förslag till direktiv
Artikel 1 – led 19

Direktiv 96/53/EG

Artikel 10j

Kommissionens förslag

(19) Artikel 10j ska **utgå**.

Ändring

(19) Artikel 10j ska **ersättas med följande:**

Artikel 10j

Senast 2027, och därefter vart fjärde år, ska kommissionen lägga fram en rapport om tillämpningen av detta direktiv för Europaparlamentet och rådet. Rapporten ska innehålla en detaljerad bedömning av utvecklingen av nationella och internationella vägtransporter, inbegripet vissa marknadssegments särskilda särdrag och denna utvecklings påverkan på trafiksäkerheten, väginfrastrukturen, på hur den inre marknaden för vägtransporter fungerar, sektorns konkurrenskraft, konnektiviteten och trafikomställningen. Rapporten får innehålla delar ur den rapport som avses i artikel 10g.2. I synnerhet ska kommissionen i denna rapport analysera huruvida de nödvändiga villkoren för marknadsintroduktionen av utsläppsfria tunga fordon i unionen har fullgjorts på ett tillfredsställande sätt med avseende på det datum som avses i artikel 4b.3. I synnerhet ska rapporten bl.a. bedöma följande nödvändiga villkor: antalet registreringar av utsläppsfria tunga fordon i medlemsstaterna, tillgången på lämplig infrastruktur för alternativa bränslen och dess kapacitet, det europeiska utsläppshandelssystemets påverkan på vägtransporterna liksom differentierade vägavgifter utifrån koldioxidutsläpp i medlemsstaterna. Dessutom ska denna analys bedöma de nödvändiga villkoren för marknadsintroduktionen av utsläppsfria fordon eller fordonskombinationer av europeiska modulsystem som används i internationell trafik i de medlemsstater som tillåter att de går i trafik på deras territorium.

Rapporten ska även analysera användningen av intelligenta åtkomstsystem (IAP) för tillsyn, med beaktande av deras tillgänglighet och kostnadseffektivitet. Vidare ska rapporten lämna uppgifter om de tekniska framsteg på

vägtransportområdet som är relevanta, bl.a. med avseende på ny teknik eller nya koncept och aerodynamiska anordningar liksom släpvagnar eller påhängsvagnar med utsläppsfri teknik.

Som en del av denna rapport ska kommissionen även bedöma detta direktivs genomslagskraft och påverkan, i vilken utsträckning genomförandet av direktivet har uppfyllt direktivets mål samt direktivets samverkan och förenlighet med annan relevant unionslagstiftning.

På grundval av resultaten av dessa bedömningar ska rapporten, i lämpliga fall, åtföljas av ett lagstiftningsförslag om ändring av detta direktiv.

Ändring 47

Förslag till direktiv Artikel 1 – led 20

Direktiv 96/53/EG

Artikel 10k – stycke 1

Kommissionens förslag

I händelse av en kris, om allmänintresset kräver det, och under förutsättning att trafiksäkerheten inte äventyras, får medlemsstaterna bevilja tillfälliga undantag från tillämpningen av de vikt- och dimensionsgränser som anges i bilaga I för fordon som används i nationell trafik, för en period av högst två månader.

Ändring

I händelse av en kris, om allmänintresset kräver det, och under förutsättning att trafiksäkerheten inte äventyras, får medlemsstaterna bevilja tillfälliga undantag från tillämpningen av de vikt- och dimensionsgränser som anges i bilaga I för fordon som används i nationell trafik, för en period av högst två månader.

Denna period får förlängas endast om krisen håller i sig.

Ändring 48

Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 20

Direktiv 96/53/EG

Artikel 10k – stycke 2

Kommissionens förslag

Sådana undantag ska vara vederbörligen motiverade och omedelbart anmälas till kommissionen. Kommissionen ska omedelbart offentliggöra informationen om det beviljade undantaget på sin officiella webbplats.

Ändring

Sådana undantag ska vara vederbörligen motiverade och omedelbart anmälas till kommissionen. Kommissionen ska omedelbart offentliggöra informationen om det beviljade undantaget på sin officiella webbplats **och på den specifika europeiska webbportal som avses i artikel 4a.1a.**

Ändring 49

Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 20

Direktiv 96/53/EG

Artikel 10k – stycke 4

Kommissionens förslag

I denna artikel avses med kris en exceptionell, oväntad och plötslig, naturlig eller av människan orsakad händelse av extraordinär karaktär och omfattning som äger rum inom eller utanför unionen, med betydande direkta eller indirekta konsekvenser för vägtransportområdet eller unionsmedborgarnas ekonomi eller välfärd, där samhällets normala funktion

Ändring

I denna artikel avses med kris en exceptionell, oväntad och plötslig, naturlig eller av människan orsakad händelse av extraordinär karaktär och omfattning som äger rum inom eller utanför unionen, med betydande direkta eller indirekta konsekvenser för vägtransportområdet eller unionsmedborgarnas ekonomi eller välfärd, **inklusive säkerhet**, där samhällets

störs avsevärt och där allmänintresset kräver att brådiskande åtgärder vidtas.

normala funktion störs avsevärt och där allmänintresset kräver att brådiskande åtgärder vidtas.

Ändring 50

Förslag till direktiv Artikel 3 – punkt 1

Kommissionens förslag

1. Medlemsstaterna ska senast den [dag för antagande + **2** år] anta och offentliggöra de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv. De ska genast överlämna texten till dessa bestämmelser till kommissionen. När en medlemsstat antar dessa bestämmelser ska de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen ska göras ska varje medlemsstat själv utfärda.

Ändring

1. Medlemsstaterna ska senast den [dag för antagande + **1** år] anta och offentliggöra de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv. De ska genast överlämna texten till dessa bestämmelser till kommissionen. När en medlemsstat antar dessa bestämmelser ska de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen ska göras ska varje medlemsstat själv utfärda.

Ändring 51

Förslag till direktiv Bilaga I – tabellen

Kommissionens förslag

1. Största tillåtna dimensioner för fordon som avses i artikel 1.1 a
1.1 Största längd

	annat motorfordon än buss	12,00 m
	– släpvagn	12,00 m
	– ledat fordon	16,50 m
	– fordonståg	18,75 m
	– ledbuss	18,75 m
	– buss med 2 axlar	13,50 m
	– buss med > 2 axlar	15,00 m
	– buss + släpvagn	18,75 m
1.2 Maximal bredd:		
	a) alla fordon utom de fordon som avses i led b	2,55 m
	b) påbyggnader för temperaturkontrollerade fordon eller temperaturkontrollerade containrar eller växelflak som transporteras av fordon	2,60 m
1.3 Maximal höjd		
	– alla fordon	4,00 m
	– fordon eller fordonskombinationer som vid intermodal transport transporterar en eller flera containrar med en yttre standardhöjd på 9 fot och 6 tum (2,89 meter) (high cube-containrar)	4,30 m
1.4 De dimensioner som anges i 1.1, 1.2, 1.3, 1.6, 1.7, 1.8 och 4.4 omfattar även avtagbara påbyggnader och standardiserade godsbehållare såsom containrar.		
1.4a Om avtagbar extrautrustning, till exempel en skidbox, monteras på en buss, får fordonets längd, inbegripet extrautrustningen, inte överskrida den största tillåtna längden enligt punkt 1.1.		

1.5 Varje motorfordon eller fordonskombination som är i rörelse måste kunna vända inom en cirkelring som har en yttre radie på 12,50 m och en inre radie på 5,30 m.			
1.5a Ytterligare krav på bussar			
	När bussen står stilla ska ett vertikalt plan som tangerar fordonets sida och den yttre cirkelradien fastställas genom att en linje markeras på marken. För ledbussar ska de två oledade sektionerna placeras i linje med planet.		
	När fordonet förs framåt in i den cirkelring som beskrivs i punkt 1.5, får ingen del av fordonet gå utanför detta vertikala plan mer än 0,60 m.		
1.6 Största avstånd mellan kopplingstappen och påhängsvagnens bakkant.			12,00 m
1.7 Största avstånd uppmätt parallellt med fordonstågets längsgående axel från den längst fram belägna yttre punkten på lastutrymmet bakom förarhytten till den längst bak belägna yttre punkten på fordonskombinationens släpvagn, minskad med avståndet mellan motorfordonets bakkant och släpvagnens framkant			15,65 m
1.8 Största avstånd uppmätt parallellt med fordonstågets längsgående axel från den längst fram belägna yttre punkten på lastutrymmet bakom förarhytten till den längst bak belägna yttre punkten på kombinationens släpvagn			16,40 m
2. Högsta tillåtna vikt för fordon			
2.1 Fordon som ingår i en fordonskombination			
	2.1.1	Tvåaxlad släpvagn	18 ton
	2.1.2	Treaxlad släpvagn	24 ton
2.2 Fordonskombinationer			
	2.2.1	Fordonståg med fem eller sex axlar	
		a) tvåaxlat motorfordon med treaxlad släpvagn	40 ton

	b)	treaxlat motorfordon med två- eller treaxlad släpvagn	40 ton
2.2.2	Ledade fordon med fem eller sex axlar		
	a)	tvåaxlat motorfordon med treaxlad påhängsvagn	40 ton
	b)	treaxlat motorfordon med två- eller treaxlad påhängsvagn	40 ton
	c)	tvåaxlat motorfordon med treaxlad påhängsvagn som används för intermodala transporter	42 ton
	d)	treaxlat motorfordon med två- eller treaxlad påhängsvagn som används för intermodala transporter	44 ton
2.2.3	Fordonståg med fyra axlar bestående av ett tvåaxlat motorfordon och en tvåaxlad släpvagn		36 ton
2.2.4	Ledade fordon med fyra axlar bestående av ett tvåaxlat motorfordon och en tvåaxlad påhängsvagn, om axelavståndet på påhängsvagnen		
	2.2.4.1	överstiger eller är lika med 1,3 m och understiger eller är lika med 1,8 m	36 ton
	2.2.4.2	överstiger 1,8 m	36 ton
		Om den högsta tillåtna vikten för motorfordonet (18 ton) och för tandemaxeln på påhängsvagnen (20 ton) inte överskrids samtidigt som drivaxeln är utrustad med dubbla däck och med luftfjädring eller fjädring som inom unionen anses likvärdig enligt definitionen i bilaga II ska den högsta tillåtna vikten enligt punkt 2.2.4.2 ökas med 2 ton.	
För fordonskombinationer där det ingår <i>fordon</i> som drivs med alternativa bränslen och som inte är utsläppsfria <i>fordon</i> ska de högsta tillåtna vikterna enligt underavsnitt 2.2 höjas med den extra vikt som tekniken för det alternativa bränslet kräver, med högst 1 ton.			

För fordonskombinationer inklusive utsläppsfria fordon ska de högsta tillåtna vikterna enligt underavsnitten 2.2.1 och 2.2.2 ökas med 4 ton.		
För fordonskombinationer inklusive utsläppsfria fordon ska de högsta tillåtna vikterna enligt underavsnitten 2.2.3 och 2.2.4 ökas med 2 ton.		
2.3 Motorfordon		
2.3.1	Tvåaxlat motorfordon annat än buss:	18 ton
2.3.2	Tvåaxlad buss:	19,5 ton
2.3.3	Treaxlat motorfordon	25 ton Treaxlat motorfordon:
2.3.4	när drivaxeln är utrustad med dubbelmonterade hjul och luftfjädring eller fjädring som inom unionen erkänns som likvärdig enligt bilaga II, eller när varje drivaxel är utrustad med dubbelmonterade hjul och högsta tillåtna vikt för varje axel inte överstiger 9,5 ton.	26 ton Fyraxlat motorfordon med två styraxlar:
2.3.5	när drivaxeln är utrustad med dubbelmonterade hjul och luftfjädring eller fjädring som inom unionen erkänns som likvärdig enligt bilaga II, eller när varje drivaxel är utrustad med dubbelmonterade hjul och högsta tillåtna vikt för varje axel inte överstiger 9,5 ton.	32 ton Femaxlat motorfordon med två styraxlar:
2.3.6	när drivaxeln är utrustad med dubbelmonterade hjul och luftfjädring eller fjädring som inom unionen erkänns som likvärdig enligt bilaga II, eller när varje drivaxel är utrustad med dubbelmonterade hjul och högsta tillåtna vikt för varje axel inte överstiger 9,5 ton.	40 ton
För fordon som drivs med alternativa bränslen och som inte är utsläppsfria fordon ska de högsta tillåtna vikterna enligt punkterna 2.3.1, 2.3.3 och 2.3.4 i underavsnitt 2.3 höjas med den extra vikt som tekniken för det alternativa bränslet kräver, med högst 1 ton.		

	För utsläppsfria fordon ska de högsta tillåtna vikterna enligt underavsnitten 2.3 ökas med 2 ton.		
2.4 Treaxlad ledbuss			28 ton
	För fordon som drivs med alternativa bränslen och som inte är utsläppsfria fordon ska den högsta tillåtna vikten på 28 ton enligt underavsnitt 2.4. höjas med den extra vikt som tekniken för det alternativa bränslet kräver, med högst 1 ton.		
	För utsläppsfria fordon ska den högsta tillåtna vikten på 28 ton enligt underavsnitt 2.4 ökas med 2 ton.		
3 Högsta tillåtna axeltryck för fordon som avses i artikel 1.1 b			
3.1 Singelaxlar			
	Singelaxel som inte är drivaxel		10 ton
3.2 Tandemaxlar på släpvagnar och påhängsvagnar			
	Summan av axeltrycket per tandemaxel får, om axelavståndet (d)		
	3.2.1	understiger 1 m ($d < 1,0$)	inte överskrida 11 ton
	3.2.2	överstiger eller är lika med 1,0 m och understiger 1,3 m ($1,0 \leq d < 1,3$) inte överskrida	16 ton
	3.2.3	överstiger eller är lika med 1,3 m och understiger 1,8 m ($1,3 \leq d < 1,8$) inte överskrida	18 ton
	3.2.4	överstiger eller är lika med 1,8 m ($1,8 \leq d$) inte överskrida	20 ton
3.3 Trippelaxlar på släpvagnar och påhängsvagnar			
	Summan av axeltrycket per trippelaxel får, om axelavståndet (d)		
	3.3.1	understiger eller är lika med 1,3 m ($d \leq 1,3$) inte överskrida	21 ton

	3.3.2	överstiger 1,3 m och understiger eller är lika med 1,4 m (1,3 <d ≤ 1,4) inte överskrida	24 ton
3.4 Drivaxel			
	3.4.1	Drivaxel för de fordon som avses i punkterna 2.2, 2.3 och 2.4 utom utsläppsfria fordon	11,5 ton
	3.4.2	Drivaxel på utsläppsfria fordon som avses i 2.2.1 och 2.2.2	12,5 ton
	3.4.3	Utsläppsfria tvåaxlade bussar	12,5 ton
3.5 Tandemaxlar på motorfordon			
	Summan av axeltrycket per tandemaxel får, om axelavståndet (d)		
	3.5.1	understiger 1 m (d < 1,0)	11,5 ton
	3.5.2	överstiger eller är lika med 1,0 m och understiger 1,3 m (1,0 < d < 1,3) inte överskrida	16 ton
	3.5.3	överstiger eller är lika med 1,3 m och understiger 1,8 m (1,3 ≤ d < 1,8) inte överskrida	18 ton
		Om drivaxeln är utrustad med dubbla däck och med luftfjädring eller fjädring som inom gemenskapen unionen anses likvärdig enligt definitionen i bilaga II eller om varje drivaxel är utrustad med dubbla däck och det högsta tillåtna axeltrycket inte överskrider 9,5 ton.	19 ton
4. Därtill hörande uppgifter om fordon som avses i artikel 1.1 b			
4.1 Alla fordon			
	Axeltrycket på drivaxeln eller drivaxlarna på ett fordon eller en fordonskombination får inte understiga 25 % av fordonets eller fordonskombinationens totalvikt med last, när det eller den används i internationell trafik.		

4.2 Fordonståg	
	Avståndet mellan den bakersta axeln på ett motorfordon och den främsta axeln på en släpvagn får inte understiga 3,00 m.
4.3 Högsta tillåtna vikt beroende på axelavståndet	
	Den högsta tillåtna vikten uttryckt i ton för ett fyraxlat fordon får inte överstiga fem gånger axelavståndet i meter mellan fordonets yttersta axlar.
4.4 Påhängsvagnar	
	Det horisontella avståndet mellan kopplingstappen och en valfri punkt på påhängsvagnens framkant får inte överskrida 2,04 m.

Ändring

1. Största tillåtna dimensioner för fordon som avses i artikel 1.1 a		
1.1 Största längd		
	annat motorfordon än buss	12,00 m
	– släpvagn	12,00 m
	– ledat fordon	16,50 m
	– fordonståg	18,75 m
	– ledbuss med 3 axlar	18,75 m
	– ledbuss med 4 axlar	21,00 m
	– buss med 2 axlar	13,50 m
	– buss med > 2 axlar	15,00 m

	– buss + släpvagn	18,75 m
1.2 Maximal bredd:		
	a) alla fordon utom de fordon som avses i led b	2,55 m
	b) påbyggnader för temperaturkontrollerade fordon eller temperaturkontrollerade containrar eller växelflak som transporteras av fordon	2,60 m
1.3 Maximal höjd		
	– alla fordon	4,00 m
	– fordon eller fordonskombinationer som vid intermodal transport transporterar en eller flera containrar med en yttre standardhöjd på 9 fot och 6 tum (2,89 meter) (high cube-containrar)	4,30 m
1.4 De dimensioner som anges i 1.1, 1.2, 1.3, 1.6, 1.7, 1.8 och 4.4 omfattar även avtagbara påbyggnader och standardiserade godsbehållare såsom containrar.		
1.4a Om avtagbar extrautrustning, till exempel en skidbox, monteras på en buss, får fordonets längd, inbegripet extrautrustningen, inte överskrida den största tillåtna längden enligt punkt 1.1.		
1.5 Varje motorfordon eller fordonskombination som är i rörelse måste kunna vända inom en cirkelring som har en yttre radie på 12,50 m och en inre radie på 5,30 m.		
1.5a Ytterligare krav på bussar		
	När bussen står stilla ska ett vertikalt plan som tangerar fordonets sida och den yttre cirkelradien fastställas genom att en linje markeras på marken. För ledbussar ska de två oledade sektionerna placeras i linje med planet.	
	När fordonet förs framåt in i den cirkelring som beskrivs i punkt 1.5, får ingen del av fordonet gå utanför detta vertikala plan mer än 0,60 m.	
1.6 Största avstånd mellan kopplingstappen och påhängsvagnens bakkant.		12,00 m

1.7 Största avstånd uppmätt parallellt med fordonstågets längsgående axel från den längst fram belägna yttre punkten på lastutrymmet bakom förarhytten till den längst bak belägna yttre punkten på fordonskombinationens släpvagn, minskad med avståndet mellan motorfordonets bakkant och släpvagnens framkant			15,65 m
1.8 Största avstånd uppmätt parallellt med fordonstågets längsgående axel från den längst fram belägna yttre punkten på lastutrymmet bakom förarhytten till den längst bak belägna yttre punkten på kombinationens släpvagn			16,40 m
2. Högsta tillåtna vikt för fordon			
2.1 Fordon som ingår i en fordonskombination			
	2.1.1	Tvåaxlad släpvagn	18 ton
	2.1.2	Treaxlad släpvagn	24 ton
2.2 Fordonskombinationer			
	2.2.1	Fordonståg med fem eller sex axlar	
		a) tvåaxlat motorfordon med treaxlad släpvagn	40 ton
		b) treaxlat motorfordon med två- eller treaxlad släpvagn	40 ton
	2.2.2	Ledade fordon med fem eller sex axlar	
		a)	tvåaxlat motorfordon med treaxlad påhängsvagn 40 ton
		b)	treaxlat motorfordon med två- eller treaxlad påhängsvagn 40 ton
		c)	tvåaxlat motorfordon med treaxlad påhängsvagn som används för intermodala transporter 44 ton
		d)	treaxlat motorfordon med två- eller treaxlad påhängsvagn som används för intermodala 44 ton

		transporter	
2.2.3	Fordonståg med fyra axlar bestående av ett tvåaxlat motorfordon och en tvåaxlad släpvagn		36 ton
2.2.4	Ledade fordon med fyra axlar bestående av ett tvåaxlat motorfordon och en tvåaxlad påhängsvagn, om axelavståndet på påhängsvagnen		
	2.2.4.1	överstiger eller är lika med 1,3 m och understiger eller är lika med 1,8 m	36 ton
	2.2.4.2	överstiger 1,8 m	36 ton
		Om den högsta tillåtna vikten för motorfordonet (18 ton) och för tandemaxeln på påhängsvagnen (20 ton) inte överskrids samtidigt som drivaxeln är utrustad med dubbla däck och med luftfjädring eller fjädring som inom unionen anses likvärdig enligt definitionen i bilaga II ska den högsta tillåtna vikten enligt punkt 2.2.4.2 ökas med 2 ton.	
För fordonskombinationer där det ingår motorfordon som drivs med alternativa bränslen och som inte är utsläppsfria motorfordon ska de högsta tillåtna vikterna enligt underavsnitt 2.2 höjas med den extra vikt som tekniken för det alternativa bränslet kräver, med högst 1 ton.			
För fordonskombinationer inklusive utsläppsfria motorfordon ska de högsta tillåtna vikterna enligt underavsnitten 2.2.1 och 2.2.2 ökas med 4 ton.			
För fordonskombinationer inklusive utsläppsfria motorfordon ska de högsta tillåtna vikterna enligt underavsnitten 2.2.3 och 2.2.4 ökas med 2 ton.			
<i>För fordonskombinationer inklusive utsläppsfria släpvagnar eller påhängsvagnar med utsläppsfri teknik ska de högsta tillåtna vikterna enligt underavsnitten 2.2.1, 2.2.2, 2.2.3 och 2.2.4 ökas med 2 ton.</i>			
<i>Om fler än en av de ökningar för fordonskombinationer som fastställs ovan är tillämpliga på en enda fordonskombination ska dessa ökningar tillämpas kumulativt.</i>			

2.3 Motorfordon			
	2.3.1	Tvåaxlat motorfordon annat än buss:	18 ton
	2.3.2	Tvåaxlad buss:	19,5 ton
	2.3.3	Treaxlat motorfordon	25 ton Treaxlat motorfordon:
	2.3.4	när drivaxeln är utrustad med dubbelmonterade hjul och luftfjädring eller fjädring som inom unionen erkänns som likvärdig enligt bilaga II, eller när varje drivaxel är utrustad med dubbelmonterade hjul och högsta tillåtna vikt för varje axel inte överstiger 9,5 ton.	26 ton Fyraxlat motorfordon med två styraxlar:
	2.3.5	när drivaxeln är utrustad med dubbelmonterade hjul och luftfjädring eller fjädring som inom unionen erkänns som likvärdig enligt bilaga II, eller när varje drivaxel är utrustad med dubbelmonterade hjul och högsta tillåtna vikt för varje axel inte överstiger 9,5 ton.	32 ton Femaxlat motorfordon med två styraxlar:
	2.3.6	när drivaxeln är utrustad med dubbelmonterade hjul och luftfjädring eller fjädring som inom unionen erkänns som likvärdig enligt bilaga II, eller när varje drivaxel är utrustad med dubbelmonterade hjul och högsta tillåtna vikt för varje axel inte överstiger 9,5 ton.	40 ton
	För motorfordon som drivs med alternativa bränslen och som inte är utsläppsfria motorfordon ska de högsta tillåtna vikterna enligt punkterna 2.3.1, 2.3.3 och 2.3.4 i underavsnitt 2.3 höjas med den extra vikt som tekniken för det alternativa bränslet kräver, med högst 1 ton.		
	För utsläppsfria motorfordon ska de högsta tillåtna vikterna enligt underavsnitten 2.3 ökas med 2 ton.		
2.4 Treaxlad ledbuss			28 ton

2.5 Fyraxlad ledbuss			32 ton
	För motorfordon som drivs med alternativa bränslen och som inte är utsläppsfria motorfordon ska de högsta tillåtna vikterna enligt underavsnitten 2.4. och 2.5 höjas med den extra vikt som tekniken för det alternativa bränslet kräver, med högst 1 ton.		
	För utsläppsfria motorfordon ska de högsta tillåtna vikterna enligt underavsnitten 2.4 och 2.5 ökas med 2 ton.		
3 Högsta tillåtna axeltryck för fordon som avses i artikel 1.1 b			
3.1 Singelaxlar			
	Singelaxel som inte är drivaxel		10 ton
3.2 Tandemaxlar på släpvagnar och påhängsvagnar			
	Summan av axeltrycket per tandemaxel får, om axelavståndet (d)		
	3.2.1	understiger 1 m ($d < 1,0$)	inte överskrida 11 ton
	3.2.2	överstiger eller är lika med 1,0 m och understiger 1,3 m ($1,0 \leq d < 1,3$) inte överskrida	16 ton
	3.2.3	överstiger eller är lika med 1,3 m och understiger 1,8 m ($1,3 \leq d < 1,8$) inte överskrida	18 ton
	3.2.4	överstiger eller är lika med 1,8 m ($1,8 \leq d$) inte överskrida	20 ton
3.3 Trippelaxlar på släpvagnar och påhängsvagnar			
	Summan av axeltrycket per trippelaxel får, om axelavståndet (d)		
	3.3.1	understiger eller är lika med 1,3 m ($d \leq 1,3$) inte överskrida	21 ton
	3.3.2	överstiger 1,3 m och understiger eller är lika med 1,4 m ($1,3 < d \leq 1,4$) inte överskrida	24 ton

3.4 Drivaxel			
	3.4.1	Drivaxel för de fordon som avses i punkterna 2.2, 2.3 och 2.4 utom utsläppsfria fordon	11,5 ton
	3.4.2	Drivaxel på utsläppsfria fordon som avses i 2.2.1 och 2.2.2	12,5 ton
	3.4.3	Utsläppsfria tvåaxlade bussar	12,5 ton
	3.4.4	<i>Utsläppsfria treaxlade bussar</i>	<i>12,5 ton</i>
3.5 Tandemaxlar på motorfordon			
	Summan av axeltrycket per tandemaxel får, om axelavståndet (d)		
	3.5.1	understiger 1 m ($d < 1,0$)	11,5 ton
	3.5.2	överstiger eller är lika med 1,0 m och understiger 1,3 m ($1,0 < d < 1,3$) inte överskrida	16 ton
	3.5.3	överstiger eller är lika med 1,3 m och understiger 1,8 m ($1,3 \leq d < 1,8$) inte överskrida	18 ton
		Om drivaxeln är utrustad med dubbla däck och med luftfjädring eller fjädring som inom gemenskapen unionen anses likvärdig enligt definitionen i bilaga II eller om varje drivaxel är utrustad med dubbla däck och det högsta tillåtna axeltrycket inte överskrider 9,5 ton. <i>För utsläppsfria motorfordon ska den högsta tillåtna summan av axeltrycken per tandemaxel ökas med 1 ton.</i>	19 ton
3.6 Trippelaxlar på motorfordon			
	Summan av axeltrycken per trippelaxel får, om axelavståndet (d)		
	3.6.1	understiger 1,3 m ($d < 1,3$)	21 ton
	3.6.2	överstiger eller är lika med 1,3 m och understiger 1,8 m ($1,3$	24 ton

		$\leq d < 1,8$) <i>inte överskrida</i>	
4. Därtill hörande uppgifter om fordon som avses i artikel 1.1 b			
4.1 Alla fordon			
	Axeltrycket på drivaxeln eller drivaxlarna på ett fordon eller en fordonskombination får inte understiga 25 % av fordonets eller fordonskombinationens totalvikt med last, när det eller den används i internationell trafik.		
4.2 Fordonståg			
	Avståndet mellan den bakersta axeln på ett motorfordon och den främsta axeln på en släpvagn får inte understiga 3,00 m.		
4.3 Högsta tillåtna vikt beroende på axelavståndet			
	Den högsta tillåtna vikten uttryckt i ton för ett fyraxlat <i>eller femaxlat motorfordon</i> får inte överstiga fem gånger axelavståndet i meter mellan fordonets yttersta axlar.		
4.4 Påhängsvagnar			
	Det horisontella avståndet mellan kopplingstappen och en valfri punkt på påhängsvagnens framkant får inte överskrida 2,04 m.		
