



Europeiska
unionens råd

Bryssel den 13 juli 2023
(OR. en)

11722/23

**Interinstitutionellt ärende:
2023/0265(COD)**

**TRANS 306
CLIMA 356
ENV 853
COMPET 762
CODEC 1374
IA 188**

FÖRSLAG

från:	Europeiska kommissionens generalsekreterare, undertecknat av Martine DEPREZ, direktör
inkom den:	12 juli 2023
till:	Thérèse BLANCHET, generalsekreterare för Europeiska unionens råd
Komm. dok. nr:	COM(2023) 445 final
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

För delegationerna bifogas dokument – COM(2023) 445 final.

Bilaga: COM(2023) 445 final



EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Strasbourg den 11.7.2023
COM(2023) 445 final

2023/0265 (COD)

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

{SEC(2023) 445 final} - {SWD(2023) 445 final} - {SWD(2023) 446 final} -
{SWD(2023) 447 final}

MOTIVERING

1. BAKGRUND TILL FÖRSLAGET

Denna motivering åtföljer förslaget till direktiv om ändring av rådets direktiv 96/53/EG av den 25 juli 1996 om största tillåtna dimensioner i nationell och internationell trafik och högsta tillåtna vikter i internationell trafik för vissa vägfordon som framförs inom gemenskapen¹ (*direktivet om vikter och dimensioner*).

• Motiv och syfte med förslaget

Vägtransportsektorn är avgörande för att underlätta handel och rörlighet, sammanlänka företag och kunder i hela EU och främja ekonomisk tillväxt och sysselsättning. Genom att tillhandahålla medel för att transportera varor stöder den många branscher, däribland tillverkning, byggnation och detaljhandel. Den är också nödvändig för nödinsatser. Sektorn har visat sin avgörande roll när det gäller att säkra distributionen av nödvändiga förnödenheter och tillhandahålla humanitärt bistånd samt säkerställa personlig rörlighet i nödsituationer, såsom covid-19-pandemin och Rysslands anfallskrig mot Ukraina.

Vägtransporter spelar en viktig roll i godstransportsystemet, då det står för mer än tre fjärdedelar (77,4 %) av det gods som transporteras inom EU landvägen². De är dock en källa till flera socioekonomiska och miljömässiga problem, däribland utsläpp av växthusgaser, luft- och bullerföroreningar, trängsel, risker för trafiksäkerheten samt slitage på väginfrastrukturen. Tunga fordon, som lastbilar och bussar, står för 28 % av vägtransporternas utsläpp av växthusgaser (6 % av EU:s totala utsläpp) och är en viktig källa till utsläpp av kväveoxider (34 % av vägtransporternas utsläpp av kväveoxider 2020). De är också en källa till andra luftföroreningar som partiklar³.

I direktiv 96/53/EG fastställs högsta tillåtna vikter och mått för tunga fordon som rör sig på EU:s vägar och transporterar gods eller passagerare. Det var ursprungligen avsett att garantera fri rörlighet för varor och rättvis konkurrens på den inre marknaden, förbättra trafiksäkerheten och förhindra skador på väginfrastrukturen. Dessa ursprungliga mål skulle uppnås genom att säkerställa att tunga fordon inte överskrider de gränser som kan äventyra trafiksäkerheten eller väginfrastrukturen, att tunga fordon som uppfyller kraven kan röra sig fritt inom EU och att vägtransportföretag kan konkurrera på lika villkor när det gäller lastkapaciteten hos deras fordon. Genom de senaste efterföljande ändringarna av direktivet, som antogs 2015 och 2019⁴, infördes miljöaspekter i direktivet i syfte att minska energiförbrukningen och utsläppen av växthusgaser samt främja intermodala transporter, varigenom varor transporteras i standardiserade lastenheter (såsom containrar) med olika transportsätt. Detta gjordes genom att införa regler för att tillåta högre vikter och/eller dimensioner för energieffektiva och

¹ EGT L 235, 17.9.1996, s. 59.

² [Statistical pocketbook 2022 \(europa.eu\) \(inte översatt till svenska\)](#).

³ [National air pollutant emissions data viewer 2005-2020 \(inte översatt till svenska\)](#).

⁴ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2015/719 av den 29 april 2015 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 (EUT L 115, 6.5.2015, s. 1), Europaparlamentets och rådets beslut (EU) 2019/984 av den 5 juni 2019 om ändring av rådets direktiv 96/53/EG vad gäller tidsfristen för att införa särskilda regler om största tillåtna längd för förarhytter som ger bättre aerodynamisk prestanda, energieffektivitet och säkerhetsprestanda (EUT L 164, 20.6.2019, s. 30) och Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/1242 av den 20 juni 2019 om fastställande av normer för koldioxidutsläpp från nya tunga fordon och om ändring av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 595/2009 och (EU) 2018/956 och rådets direktiv 96/53/EG (EUT L 198, 25.7.2019, s. 202).

mindre förorenande fordon, för att uppmuntra användningen av alternativa framdrivningssystem (inklusive utsläppsfria fordon), förbättra fordons aerodynamik och säkerställa driftskompatibilitet med andra transportslag.

Den utvärdering av direktivet som genomfördes 2022 visade att direktivet visserligen är effektivt när det gäller att främja trafiksäkerhet, skydda väginfrastrukturen och underlätta användningen av vägfordon i intermodala containertransporter, men att det brister när det gäller lika villkor och utfasning av fossila bränslen.

Problemen med marknadsfragmentering för längre och tyngre fordon och ineffektivt och inkonsekvent genomförande beror till stor del på brister i direktivet. Otydliga regler och avsaknad av regler i direktivet har lett till ett lapptäcke av nationella regler och krav, olika tolkningar och kontrollmetoder. Dessa hindrar den fria rörligheten för tunga fordon inom EU, snedvrider konkurrensen och leder till en förlust av drifts- och energieffektivitet. Dessa är de främsta orsakerna till att direktivet inte har uppfyllt sina mål att säkerställa en fri och effektiv rörlighet för varor och en rättvis konkurrens.

När det gäller utfasning av fossila bränslen är användningen av utsläppsfria fordon i parken för tunga fordon för närvarande mycket begränsad. EU:s lastbilspark (över 3,5 ton) domineras fortfarande till stor del av motorer som drivs med fossila bränslen. 96,3 % av alla lastbilar i EU drivs med diesel och endast 0,7 % av alla lastbilar drivs med förbränningsmotorer som drivs med alternativa bränslen (naturgas och LPG). Andelen elektriskt laddningsbara lastbilar, inklusive el- och laddhybridfordon, är så låg som 0,2 %. Den årliga registreringen av utsläppsfria lastbilar ökade från 0,6 % under 2016 till 7 % under 2020. Det går i rätt riktning, men inte tillräckligt snabbt för att på ett meningsfullt sätt bidra till att uppnå målet i den europeiska gröna given⁵ om en 90-procentig minskning av växthusgasutsläppen från transporter till 2050.

De europeiska ramprogrammen för forskning och innovation har stött utsläppssnåla och utsläppsfria tunga fordon, aerodynamiska egenskaper och energieffektivitetsutmaningar med särskilda partnerskap sedan 2007 med det europeiska initiativet för gröna bilar inom ramen för det sjunde ramprogrammet, det europeiska initiativet för gröna fordon inom ramen för Horisont 2020 och för närvarande med *Towards Zero Emission Road Transport* inom ramen för Horisont Europa. Särskilda projekt har bidragit till några av innovationerna, t.ex. motordrivna utsläppsfria släpvagnar och förbättrad aerodynamik⁶.

Den låga användningen av utsläppsfria tunga fordon och energibesparande lösningar har flera bakomliggande orsaker, och bristerna i direktivet har en begränsad inverkan. Direktivet ger inte tillräckliga incitament för sektorn att uppmuntra investeringar i utsläppsfri teknik, såsom en nödvändig vikt- eller dimensionsjustering för att kompensera för vikten och/eller storleken på den relevanta tekniken och säkerställa minst samma lastkapacitet som konventionella tunga fordon som drivs med fossila bränslen.

Syftet med detta förslag är att ta itu med följande tre problem som har identifierats: i) Låg användning av utsläppsfria tunga fordon. ii) Fragmentering av marknaden för längre och tyngre fordon. iii) Ineffektiv och inkonsekvent tillämpning. Dess huvudsakliga mål är att undanröja hinder och ge starkare incitament för användning av utsläppsfri teknik och

⁵ COM(2019) 640 final.

⁶ AEROFLEX (<https://cordis.europa.eu/project/id/769658>), och TRANSFORMERS (<https://cordis.europa.eu/project/id/605170>).

energibesparande anordningar inom sektorn för tunga fordon, ytterligare underlätta intermodala transporter, klargöra reglerna för användning av längre och/eller tyngre fordon vid gränsöverskridande transporter samt göra efterlevnaden ändamålsenlig och effektiv.

I kommissionens meddelande om en strategi för hållbar och smart mobilitet – att sätta EU-transporterna på rätt spår för framtiden⁷ identifierades översynen av direktivet om vikter och dimensioner som en av de viktigaste åtgärderna för att effektivt stimulera efterfrågan på utsläppsfria fordon och främja samarbete mellan olika transportsätt. Detta kan bidra till övergången till ett utsläppsfritt transportsystem i EU och främja innovation inom sektorn.

Detta förslag är en viktig del av de åtgärder som krävs för gröna vägtransporter. För att vara ändamålsenligt när det gäller att främja användningen av utsläppsfria tunga fordon måste det gå hand i hand med utbyggnaden av infrastruktur för laddning och tankning⁸, strängare utsläppsfria koldioxidstandarder för tunga fordon⁹, införandet av system för vägavgifter baserade på tunga fordons koldioxidutsläpp och inkludering av vägtransporter i system för handel med utsläppsrätter. Direktivets ändamålsenlighet när det gäller att främja intermodala godstransporter beror i stor utsträckning på tillgången till och kapaciteten hos andra transportsätt. Detta direktiv behöver därför kompletteras med andra lagstiftningsinitiativ om olika transportsätt som antagits tillsammans som en del av paketet om grönare godstransporter, särskilt åtgärderna för att bättre hantera och samordna internationell järnvägstrafik och initiativet om en gemensam metod för företag att beräkna sina utsläpp av växthusgaser. Den planerade översynen av rådets direktiv 92/106/EEG¹⁰ (*direktivet om kombinerad transport*) kommer också att stärka effekterna av detta förslag i fråga om att främja tillväxten av intermodala transporter.

- **Förenlighet med befintliga bestämmelser inom området**

Översynen av direktivet om vikter och dimensioner är förenlig med andra lagstiftningsinitiativ som syftar till att minska utsläppen från transporter, förbättra energi- och drifteffektiviteten i gränsöverskridande verksamhet och främja intermodalt samarbete. Den ger framför allt synergieffekter med följande tre kommissionsinitiativ:

- a) Förslaget till översyn av rådets direktiv 92/106/EEG¹¹ (*direktivet om kombinerad transport*), som syftar till att stimulera användningen av intermodala transporter.
- b) Förslaget till förordning om ett gemensamt regelverk för växthusgasutsläpp från gods- och persontransporter ("CountEmissions EU"-initiativet), som syftar till att fastställa en harmoniserad metod för att mäta utsläpp av växthusgaser från transporter från dörr till dörr, som transportföretagen skulle kunna använda för att övervaka och jämföra sina transporttjänster.
- c) Förslaget till förordning om planering och förvaltning av järnvägskapacitet som syftar till att förbättra järnvägstjänsternas tillförlitlighet, punktlighet och

⁷ COM(2020) 789 final.

⁸ COM(2021) 559 final.

⁹ COM (2023) 88 final.

¹⁰ Rådets direktiv 92/106/EEG av den 7 december 1992 om gemensamma regler för vissa former av kombinerad transport av gods mellan medlemsstaterna (EGT L 368, 17.12.1992, s. 38).

¹¹ Rådets direktiv 92/106/EEG av den 7 december 1992 om gemensamma regler för vissa former av kombinerad transport av gods mellan medlemsstaterna (EGT L 368, 17.12.1992, s. 38).

tillgänglighet genom att optimera användningen av järnvägsinfrastruktur och förbättra deras multimodala integration.

Även om dessa initiativ omfattar olika modala och tvärmodala aspekter av regelverket för landtransporter, kompletterar de varandra för att skapa ett mer effektivt och hållbart landtransportsystem.

Dessutom kommer direktiv 1999/62/EG (*Eurovinjettdirektivet*)¹², genom att ta upp behovet av att internalisera vägtransporternas externa kostnader och tillämpa principerna ”förorenaren betalar” och ”användaren betalar”, att ytterligare stärka de incitament som ges genom direktivet om vikter och dimensioner att öka användningen av utsläppsfria tunga fordon och uppmuntra användningen av energieffektiva släpvagnar och påhängsvagnar, tillsammans med införandet av vägtransporter i handeln med utsläppsrätter¹³.

Detta förslag är också förenligt med förslaget till översyn av förordningen om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet, om ändring av förordning (EU) 2021/1153 och förordning (EU) nr 913/2010 och om upphävande av förordning (EU) nr 1315/2013¹⁴. Det syftar bland annat till att modernisera vägnätet genom att förbättra kvalitetsstandarderna, inbegripet införandet av vägningsanordningar som är inbyggda i väginfrastrukturen. Dessa behövs för att bättre kontrollera efterlevnaden av de högsta tillåtna viktgränserna i direktivet om vikter och dimensioner.

När det gäller att matcha egenskaperna hos ett tungt fordon för godstransporter på väg med väginfrastrukturens tillstånd och kapacitet, är bestämmelserna i förslaget till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktiv 2010/40/EU om ett ramverk för införande av intelligenta transportsystem på vägtransportområdet och för gränssnitt mot andra transportslag¹⁵ vad gäller format och tillgänglighet för uppgifter om begränsningar av vikt, längd, bredd och höjd också relevanta för och förenliga med detta initiativ.

Dessutom syftar Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2015/413 av den 11 mars 2015 om underlättande av gränsöverskridande informationsutbyte om trafiksäkerhetsrelaterade brott (*direktivet om gränsöverskridande brottsbekämpning*)¹⁶ till att förbättra trafiksäkerheten och säkerställa likabehandling av förare, närmare bestämt inhemska och utländska lagöverträdare. I mars 2023 antog kommissionen ett lagstiftningsförslag¹⁷ om att ändra direktivet om gränsöverskridande brottsbekämpning och utvidga dess tillämpningsområde till andra trafiksäkerhetsrelaterade trafikbrott. ”Användning av ett överbelastat fordon” är ett av dem. Den mekanism som föreskrivs i direktivet skulle därför kunna användas för att identifiera lagöverträdare och göra det lättare att åtala dem för överträdelser av bestämmelserna i direktivet om vikter och dimensioner.

- **Förenlighet med unionens politik inom andra områden**

I vidare bemärkelse överensstämmer detta förslag med de övergripande målen för den gröna och digitala omställningen av EU:s ekonomi, och i synnerhet handlingsplanen för

¹² Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/62/EG av den 17 juni 1999 om avgifter på tunga godsfordon för användningen av vissa infrastrukturer (EGT L 187, 20.7.1999, s. 42).

¹³ COM(2021) 551 final.

¹⁴ COM(2021) 812 final.

¹⁵ COM(2021) 813 final.

¹⁶ EUT L 68, 13.3.2015, s. 9.

¹⁷ COM(2023) 126.

nollförorening, där det underlättar införandet av utsläppsfria tunga fordon¹⁸. Det är förenligt med och bidrar till det långsiktiga målet att uppnå klimatneutralitet senast 2050 enligt meddelandet om den europeiska gröna given¹⁹, samt EU:s åtagande att minska nettoutsläppen av växthusgaser med 55 % senast 2030 jämfört med 1990, enligt den europeiska klimatlagen²⁰. Dessutom är den planerade översynen därmed förenlig med 55 %-paketet²¹, som omfattar insatser för att minska beroendet av fossila bränslen och öka utbyggnaden av infrastruktur för alternativa bränslen. När det gäller energieffektivitet är förslaget ett svar på 2022 års REPowerEU-plan²², vars huvudmål är att minska beroendet av ryska fossila bränslen efter Rysslands angreppskrig mot Ukraina samt att påskynda den gröna omställningen, inbegripet mot utsläppsfria fordon, vilket återspeglas i förslaget.

Det finns också tydliga synergier mellan detta initiativ och förordning (EU) 2019/1242, som fastställer normer för koldioxidutsläpp från tunga fordon²³. I direktivet fastställs krav på fordonstillverkare för mer bränsleeffektiva och utsläppsfria tunga fordon. Förslaget till översyn av förordningen, som antogs av kommissionen den 14 februari 2023²⁴, utvidgar tillämpningsområdet till nästan alla nyregistrerade tunga fordon med certifierade koldioxidutsläpp och fastställer nya koldioxidutsläppsmål från 2030 och framåt. För att effektivt nå målen och uppnå miljöanpassningsmålen så snart som möjligt måste koldioxidstandarderna för tunga fordon kompletteras med åtgärder som riktar in sig på efterfrågesidan, i synnerhet översynen av direktivet om vikter och dimensioner. Detta kommer att skapa de rätta incitamenten för transportoperatörer att investera i renare tunga fordon.

2. RÄTTSLIG GRUND, SUBSIDIARITETSPRINCIPEN OCH PROPORTIONALITETSPRINCIPEN

• Rättslig grund

Den rättsliga grunden för den föreslagna ändringen är artikel 91.1 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt. Att förbättra vägtransporternas effektivitet och miljöprestanda och samtidigt garantera trafiksäkerheten är viktiga mål för den gemensamma transportpolitiken.

Enligt artikel 91.1 har EU befogenhet att fastställa gemensamma regler för internationella transporter till eller från en medlemsstats territorium eller genom en eller flera medlemsstaters territorier.

• Subsidiaritetsprincipen (för icke-exklusiv befogenhet)

EU har redan behörighet att fastställa gränser för dimensioner och vikter för tunga fordon som används i gränsöverskridande verksamhet genom antagandet av direktivet om vikter och dimensioner. Samtidigt gör direktivet det möjligt för medlemsstaterna att tillåta att större och/eller tyngre fordon används på medlemsstaternas territorier baserat på ländernas specifika behov och omständigheter.

¹⁸ COM(2021) 400 final.

¹⁹ COM(2019) 640 final.

²⁰ COM(2020) 80 final.

²¹ COM(2021) 550 final.

²² COM(2022) 230 final.

²³ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/1242 av den 20 juni 2019 om fastställande av normer för koldioxidutsläpp från nya tunga fordon och om ändring av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 595/2009 och (EU) 2018/956 och rådets direktiv 96/53/EG (EUT L 198, 25.7.2019, s. 202).

²⁴ COM(2023) 88 final.

Trots direktivets strävan att harmonisera tekniska standarder har det brister som leder till olika tolkningar och inkonsekvent tillämpning i medlemsstaterna. Detta resulterar i ett fragmenterat lapptäcke av nationella krav, vilket står i vägen för målet att skapa ett gemensamt europeiskt transportområde. EU-åtgärder är nödvändiga för att undanröja dessa hinder och säkerställa effektiva, rättvisa och hållbara transporter på den inre marknaden.

Dessutom har direktivet inte på ett ändamålsenligt sätt främjat införandet av alternativa bränslen, energisparande teknik och intermodala transporter. Med tanke på behovet av minskade koldioxidutsläpp och ny teknisk utveckling behövs ytterligare EU-åtgärder för att stimulera och påskynda införandet av utsläppsfria tunga fordon, främja innovation, förbättra kompatibiliteten med andra transportsätt och bidra till miljöanpassningsmålen.

Översynen av direktivet begränsar inte medlemsstaternas möjligheter att hantera lokala förhållanden och nationell verksamhet. Ett offentligt samråd visade att det finns ett starkt stöd för EU-åtgärder för att främja gränsöverskridande samarbete, se till att den inre marknaden fungerar smidigt och förbättra transportsektorns miljöprestanda.

I utvärderingen av direktivet erkänns dess mervärde när det gäller att fastställa EU-standarder för vikter och dimensioner för tunga fordon vid gränsöverskridande transporter. Men den identifierar också brister, t.ex. juridiska kryphål och föråldrade standarder som hindrar tekniska framsteg och insatser för att minska koldioxidutsläppen. Utan samordnade EU-åtgärder skulle medlemsstaterna behöva agera individuellt, vilket skulle leda till marknadsfragmentering, snedvridning av konkurrensen och diskriminerande metoder. Dessutom är enbart nationella initiativ otillräckliga för att ta itu med EU-omfattande problem och uppnå målen för minskade koldioxidutsläpp.

EU-åtgärder är därför nödvändiga för att ta itu med dessa frågor på ett ändamålsenligt sätt, säkerställa att den inre marknaden fungerar harmoniserat, främja miljöprestanda och skapa stabilitet för långsiktig planering för vägtransportföretagen och tillverkarna av tunga fordon.

- **Proportionalitetsprincipen**

Förslaget gör rätt avvägning mellan att uppnå de önskade målen harmonisering, minskade koldioxidutsläpp och efterlevnad på ett effektivt sätt samtidigt som det säkerställer att de föreslagna åtgärderna inte går längre än vad som är nödvändigt för att lösa de problem som identifierats eller uppfylla det politiska målet.

Förslaget bidrar till att förbättra energi- och driftseffektiviteten för gränsöverskridande transporter och till att stärka efterlevnaden på ett ändamålsenligt sätt. Det medför inte några betydande kostnader för operatörerna och medför endast vissa inledande investeringskostnader för medlemsstaterna. Detta progressiva och effektiva sätt att uppnå målen kommer att möjliggöra en smidig ”grön” övergång för myndigheter och aktörer.

Det skapar rätt balans mellan att fastställa miniminormer på EU-nivå för minskade koldioxidutsläpp och efterlevnad av de tillämpliga reglerna och att ge medlemsstaterna flexibilitet att fastställa mer ambitiösa lösningar, särskilt när det gäller efterlevnadsverktyg.

Förslaget proportionalitet bygger på en noggrann bedömning av alla politiska alternativ som analyserats i den konsekvensbedömning som åtföljer detta förslag (se avsnitten 7.4 och 8.1 i konsekvensbedömningen för närmare uppgifter)²⁵.

- **Val av instrument**

Eftersom förslaget består av flera ändringar av direktivet om vikter och dimensioner bör det framtida rättsliga instrumentet därför vara ett direktiv. Detta möjliggör riktad harmonisering samt en viss flexibilitet för medlemsstaterna att ta hänsyn till specifika nationella särdrag.

Eftersom det ändrade direktivet behåller sin struktur och dess innehåll inte påverkas krävs ingen omarbetning.

3. RESULTAT AV EFTERHANDSUTVÄRDERINGAR, SAMRÅD MED BERÖRDA PARTER OCH KONSEKVENSBEDÖMNINGAR

- **Efterhandsutvärderingar av och kontroller av ändamålsenligheten med befintlig lagstiftning**

År 2022 inledde kommissionen en efterhandsutvärdering för att bedöma resultatet av direktivet om vikter och dimensioner utifrån dess ändamålsenlighet, effektivitet, relevans, samstämmighet och mervärde för EU. Utvärderingen genomfördes direkt efter konsekvensbedömningen för översynen av direktivet. Den följde kommissionens principer för bättre lagstiftning²⁶.

I utvärderingen granskades direktivets effekter när det gäller att säkerställa den fria rörligheten för varor, förbättra energieffektiviteten, minska växthusgasutsläppen och minska trafiksäkerhetsriskerna. Den bedömde också vilka regler som fungerade bra och vilka som inte fungerade, och varför. Den omfattade perioden från september 1997 till den 31 december 2021.

Nedan följer en beskrivning av de viktigaste resultaten från utvärderingen:

- 1) Ett lapptäcke av nationella och bilaterala undantag, tillsammans med administrativa, tekniska och säkerhetsmässiga krav som styr trafik med tyngre och/eller längre fordon har uppstått, trots den förväntade högre grad av harmonisering av lagstiftningen som direktivet syftade till att uppnå.
- 2) Användningen av tunga fordon som drivs med alternativa bränslen, och förbättrad aerodynamik för att öka vägtransporternas energieffektivitet och minska utsläppen av växthusgaser har ännu inte gett några större resultat.
- 3) Efterlevnaden av reglerna varierar avsevärt mellan medlemsstaterna när det gäller antalet kontroller, och hur effektiva de är när det gäller att upptäcka överträdelse, kontrollverktyg och kontrollmetoder.
- 4) Restriktioner för gränsöverskridande transporter av tyngre och/eller längre fordon ansågs vara den främsta källan till drifts- och energineffektivitet, vilket medför onödiga administrativa bördor och kostnader för vägtransportföretagen.

²⁵ Konsekvensbedömningsrapport som åtföljer dokumentet Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av rådets direktiv 96/53/EG av den 25 juli 1996 om största tillåtna dimensioner i nationell och internationell trafik och högsta tillåtna vikter i internationell trafik för vissa vägfordon som framförs inom gemenskapen, SWD(2023) 445.

²⁶ SWD(2021) 305 final, *Bättre lagstiftning* (europa.eu).

- 5) Det finns vissa interna inkonsekvenser i bestämmelserna i direktivet om vikter och dimensioner, vilket främst beror på att direktivet försöker balansera olika mål som eftersträvas samtidigt som det erkänner skillnader mellan medlemsstaterna när det gäller infrastrukturstandards och driftsförhållanden.
- 6) EU:s mervärde erkändes när direktivet godkändes, och motiveringarna för detta mervärde är fortfarande övertygande eftersom direktivet har gett vägtransportföretagen lika villkor.
- 7) Direktivets mål är fortfarande relevanta. Dess mål att förbättra transportverksamhetens energi- och driftseffektivitet, underlätta intermodala transporter och säkerställa rättvis konkurrens samtidigt som trafiksäkerhet och infrastrukturskydd skyddas fortsätter att återspegla nuvarande och framtida behov och stämmer väl överens med det politiska målet att utveckla ett rättvist, säkert, hållbart och resilient transportsystem i EU.

Den viktigaste slutsatsen av utvärderingen är att direktivet endast delvis lyckades uppnå sina mål att stärka den inre marknaden, förbättra energi- och driftseffektiviteten för vägtransporter samt bidra till trafiksäkerheten och skyddet av väginfrastrukturen. Å ena sidan har de gemensamma tekniska standarderna för tunga fordon möjliggjort effektivare, säkrare och rättvisare gränsöverskridande verksamhet inom EU:s inre marknad. Å andra sidan har det stora antalet nationella undantag och krav som medlemsstaterna fastställt i enlighet med direktivet lett till fragmentering av vissa marknadssegment och till ineffektivitet i verksamheten. Direktivet har visserligen bidragit till att öka andelen intermodala transporter med containrar och till att förbättra energi- och driftsprestandan för verksamheter i de medlemsstater som tillåter längre och tyngre fordon, men dess övergripande bidrag till energieffektiviteten för godstransporter i EU, inbegripet genom införandet av aerodynamiska anordningar och alternativa framdrivningssystem (inbegripet utsläppsfria sådana), har varit mycket begränsat. Direktivet anses vara ändamålsenligt när det gäller att främja trafiksäkerheten och minska slitaget på infrastrukturen.

• **Samråd med berörda parter**

Samråd med berörda parter genomfördes under 2022 och 2023 under efterhandsutvärderingen och konsekvensbedömningen, i linje med principerna om bättre lagstiftning. Öppna och riktade samrådsförfaranden och olika samrådsinstrument användes.

Syftet med dessa aktiviteter var att

- 1) samla in information och synpunkter från berörda parter om de viktigaste frågorna i samband med genomförandet av direktivet, viktiga problem och deras orsaker samt om önskvärda ändringar av regelverket,
- 2) samla in specialiserade synpunkter (data och information, expertutlåtanden) om specifika aspekter av regelverket,
- 3) samla in information och synpunkter om de potentiella effekterna av olika politiska åtgärder.

Följande samrådsaktiviteter ägde rum 2022:

- Ett samråd om inbjudan att lämna synpunkter – från januari till februari 2022.
- Ett öppet offentligt samråd – från april till juli 2022.
- En undersökning som riktade in sig på olika intressentgrupper – från september till oktober 2022.

- Två workshoppar – en inriktad på branschintressenter, en annan i medlemsstaterna i december 2022.

Dessutom hölls ett antal bilaterala och multilaterala möten med olika intressenter (från väg- och järnvägssektorerna och sektorn för kombinerade transporter, lastbilstillverkare, branschorganisationer, väginfrastrukturmyndigheter och nationella myndigheter), och flera ståndpunktsdokument mottogs och analyserades under 2022 och under första kvartalet 2023.

De berörda parter som rådfrågades omfattade följande: Väginfrastrukturmyndigheter, vägtransportföretag, branschorganisationer, speditörer, nationella myndigheter i medlemsstaterna, tillverkare av tunga fordon och tillverkare av originalutrustning, andra berörda parter (från det civila samhället, icke-statliga organisationer och den akademiska världen) samt allmänheten.

De centrala teman som undersöktes under de tre första samråden med berörda parter följde till stor del de olika delarna av utvärderingsmatrisen, nämligen ändamålsenligheten när det gäller att uppnå målen, effektiviteten, relevansen, samstämmigheten och EU:s mervärde.

Ett gemensamt tema i återkopplingen till uppmaningen att inkomma med synpunkter var bristen på enhetliga EU-regler om gränsöverskridande transporter mellan medlemsstater som tillåter längre och tyngre fordon enligt det nuvarande direktivet om vikter och dimensioner. I det öppna offentliga samrådet identifierade uppgiftslämnarna också direktivets underlåtenhet att effektivt ta itu med vägtransporternas energieffektivitet. På det hela taget bekräftade de berörda parterna de problem som ursprungligen identifierades och deras europeiska dimension och stödde i stort sett översynens mål för minskade koldioxidutsläpp, harmonisering och efterlevnad. Under samråden med berörda parter föreslogs också möjliga lösningar på de problem som identifierats.

Åtgärderna för utfasning av fossila bränslen, såsom att höja de tunga fordonens högsta vikter och dimensioner för att kompensera för utsläppsfria teknikers storlek och vikt, samt tillåta gränsöverskridande transporter med tyngre och/eller längre fordon mellan angränsande medlemsstater som tillåter samma normer för vikter eller dimensioner på sina territorier, stöddes till stor del av de berörda parterna. På grund av oro över effekterna på väginfrastrukturen och en potentiell bakåtförskjutning när det gäller transportsätt, från järnväg till väg, uttryckte några medlemsstater och berörda parter inom järnvägar och intermodala transporter samtidigt en motvilja mot att tillåta gränsöverskridande långdistanstrafik med tyngre och/eller längre fordon. De ytterligare incitamenten för miljöanpassning, såsom att öka den maximala vikten för utsläppsfria tunga fordon oavsett vikten på den utsläppsfria tekniken och att betrakta släpvagnar och påhängsvagnar som intermodala transportenheter, mottogs väl av alla intressentgrupper.

Myndigheterna och industrin efterlyste också en harmonisering av fordonets lastade längd och en miniminivå för inspektioner av överlastade tunga fordon. Berörda parter stödde också starkt harmoniseringen och förenklingen av de administrativa förfaranden som rör tillstånd för transport av odelbara laster.

• **Insamling och användning av sakkunnigutlåtanden**

Kommissionens eget arbete med efterhandsutvärderingen och konsekvensbedömningen stöddes av två externa studier som utfördes av ett oberoende konsortium under ledning av Transport & Mobility Leuven och Ramboll Management Consulting. Det bestod också av Panteia, LNEC, Apollo Vehicle Safety och enskilda underleverantörer.

Viktiga uppgifter och information samlades in i den genomföranderapport²⁷ som utarbetats av kommissionen, med tekniskt stöd från den externa uppdragstagaren COWI.

Under efterhandsutvärderingen och konsekvensbedömningen rådfrågades regelbundet kommissionens interna styrgrupp bestående av experter från relevanta EU-politikområden (miljö, klimat, energi, den inre marknaden och sysselsättning).

Dessutom rådfrågades branschintressenter, däribland utvecklare av grön teknik, fordonstillverkare, branschorganisationer (från väg- och järnvägssektorn), vägmyndigheter och många andra.

- **Konsekvensbedömning**

Detta förslag till ändring av direktivet om vikter och dimensioner åtföljs av en konsekvensbedömningsrapport. Utkastet till rapport lämnades in till nämnden för lagstiftningskontroll den 26 april 2023, och nämnden avgav sitt positiva yttrande med reservationer den 26 maj 2023²⁸. Rapporten justerades därefter för att ta itu med reservationerna och mer detaljerade kommentarer från nämnden. Konsekvensbedömningen ger en detaljerad förklaring av de politiska alternativen i avsnitt 5, medan avsnitt 6 innehåller en omfattande analys av effekterna av alla alternativ.

Tre alternativ utformades för att ta itu med de problem som identifierats och drivkrafterna bakom problemen, med fokus på minskade koldioxidutsläpp, harmonisering och efterlevnadsmål. Alla alternativ bidrar till att uppnå initiativets mål, om än med varierande effektivitet och ändamålsenlighet.

Alternativ A består av sju gemensamma politiska åtgärder för alla tre alternativen. Det är inriktat på att undanröja hinder för användningen av utsläppsfria fordon och energibesparande lösningar genom att bevilja ytterligare vikt- och längdjusteringar för att kompensera för sådana teknikers vikt och/eller storlek. Genom direktivet harmoniseras fordonstransportörernas lastade längd och förtydligas de regler som gäller för användning av tyngre och/eller längre fordon (dvs. tunga fordon med en vikt på upp till 44 ton och europeiska modulära system) vid gränsöverskridande transporter, och stöd ges till alla typer av transporter, inklusive intermodala transporter utan container. Alternativ A ger incitament till ytterligare intermodala containertransporter genom att tillåta ytterligare höjd för high cube-containerar i vägsträckor för intermodala transporter. Det stärker också efterlevnaden genom att fastställa en miniminivå av kontroller som ska utföras av medlemsstaterna och tillhandahåller minimikrav för de medlemsstater som är villiga att genomföra strategier för smart åtkomst för att säkerställa harmonisering och interoperabilitet mellan dessa system i hela EU.

Alternativ B har ett bredare tillämpningsområde än alternativ A. Det omfattar de sju gemensamma politiska åtgärderna tillsammans med ytterligare åtgärder som ger starkare incitament för användning av utsläppsfria fordon genom att höja viktgränsen för utsläppsfria tunga fordon från en nuvarande högsta vikt på 42 ton (som anses otillräckligt för att kompensera för vikten av en del av den nuvarande utsläppsfria tekniken) till 44 ton, oavsett vikten på den utsläppsfria tekniken. Denna åtgärd gör det möjligt för operatörerna att få

²⁷ ARBETSDOKUMENT FRÅN KOMMISSIONENS AVDELNINGAR om genomförandet av de ändringar av direktiv 96/53/EG som infördes genom direktiv (EU) 719/2015, SWD(2023) 70.

²⁸ Yttrande från nämnden för lagstiftningskontroll. Direktivet om vikter och dimensioner, SEC(2023) 445.

ytterligare lastkapacitet om utsläppsfri teknik blir lättare och mindre. Alternativ B underlättar dessutom intermodala transporter genom att klassificera lastbilar, släpfordon och påhängsvagnar som intermodala transportenheter som kommer att omfattas av samma extra vikt på 4 ton som vägfordon som transporterar containrar eller växelflak. Alternativ B föreskriver också en större harmonisering av de administrativa kraven för utfärdande av tillstånd för transport av odelbara laster med fordon som överskrider de vikt- och dimensionsgränser som fastställs i direktivet. Genom direktivet införs också åtgärder som gör genomförandet mer målinriktat och effektivt tack vare användningen av vägningsmekanismer som ska installeras i väginfrastrukturen. För att stödja övergången till utsläppsfria transporter fastställer alternativ B ett måldatum efter vilket tyngre tunga fordon (44 ton), som är tillåtna enligt alternativ A för användning vid gränsöverskridande transporter, måste vara utsläppsfria eller användas för intermodala transporter. Alternativ B ger operatörerna fördelar, men det kräver vissa utgifter och lagstiftningsändringar från medlemsstaternas sida.

Alternativ C omfattar också de sju gemensamma politiska åtgärderna och ytterligare åtgärder för harmonisering, utfasning av fossila bränslen och efterlevnad. Genom förordningen utvidgas det operativa området för europeiska modulsystem (EMS) till att omfatta hela EU:s territorium (inte, som i alternativ B, begränsat till medlemsstater som tillåter EMS vid nationella transporter), införs högre säkerhetsnormer och kvalifikationskrav för spridning av miljöledningssystem, fastställs korridorer för transport av odelbara laster och åläggs medlemsstaterna ytterligare efterlevnadsskyldigheter. Alternativ C erbjuder högre effektivitet i transporterna, miljöfördelar och efterlevnad av reglerna, men medför en högre insatsnivå och högre kostnader för medlemsstaterna. Dessa är kopplade till underhåll och förstärkning av väginfrastruktur och extra efterlevnadskostnader för operatörer.

Samtliga alternativ tar itu med de problem som identifierats och deras drivkrafter och bidrar till att uppnå specifika och huvudsakliga mål, om än med en annan grad av ändamålsenlighet och effektivitet.

Analysen av de politiska alternativen effektivitet tyder på att de totala fördelarna, som varierar mellan alternativen från 20 miljarder euro (PO-A), 80,2 miljarder euro (PO-B) till 97 miljarder euro (PO-C), uppväger de totala kostnaderna som varierar från 1,9 miljarder euro (PO-A), till 6,5 miljarder euro (PO-B) till 15,1 miljarder euro (PO-C). Alternativ B visar det högsta kostnads-nyttoförhållandet (12:3), följt av alternativ B (10:7) och alternativ C (6:4).

På grundval av jämförelsen av de tre politiska alternativen i fråga om ändamålsenlighet, effektivitet, samstämmighet, subsidiaritet och proportionalitet drar konsekvensbedömningen slutsatsen att B är det lämpligaste alternativet. Det är mer ändamålsenligt när det gäller att uppnå alla specifika mål än alternativ A, med endast något högre kostnader som medlemsstaternas myndigheter ska bära på kort sikt. Alternativ B är något mindre ändamålsenligt än alternativ C, särskilt när det gäller efterlevnad och incitament till mer miljövänliga längre och/eller tyngre fordon. Alternativ B verkar dock vara enklare att genomföra än alternativ C när det gäller de operativa villkoren för användning av längre och/eller tyngre fordon (inklusive specialtransporter) och för kontrollåtgärder. Alternativ B säkerställer en balans mellan de mål som måste uppnås och insatsernas kostnader och proportionalitet samt underlättar genomförandet.

Direktivet bidrar direkt till FN:s mål nr 13 för hållbar utveckling ("Vidta omedelbara åtgärder för att bekämpa klimatförändringarna och dess konsekvenser")²⁹, med 1 592,7 tusen ton koldioxidutsläpp som sparas in 2030 och 54,6 tusen ton koldioxidutsläpp som sparas in 2050. Sammanlagt under 2025–2050 skulle förslaget minska koldioxidutsläppen med 27,8 miljoner ton (1,2 % av koldioxidutsläppen från godstransporter). De externa kostnaderna för koldioxidutsläpp, uttryckta som nuvarande värde under 2025–2050 i förhållande till referensscenariot, beräknas minska med 3,5 miljarder euro. Denna minskning av koldioxidutsläppen beror på den ökade användningen av utsläppsfria tunga fordon, övergången till intermodala transporter och minskningen av antalet körningar (på grund av den ökade nyttolasten). Den bidrar också till mål 3 för hållbar utveckling ("Säkerställa hälsosamma liv och främja välbefinnande för alla i alla åldrar")³⁰ med 5,1 tusen ton kväveoxidutsläpp som sparats in 2030 och 700 ton kväveoxidutsläpp som sparats in 2050, 1 000 ton partikelutsläpp som sparats in 2030 och 400 ton kväveoxidutsläpp som sparats in 2050, tillsammans med en minskning av de externa kostnaderna för bullerutsläpp på 700 miljoner euro (uttryckt som det nuvarande värdet för 2025–2050 i förhållande till referensscenariot) och 411 liv som räddats sammanlagt under 2025–2050, jämfört med referensscenariot. De liv som räddas (dvs. minskade dödsfall till följd av olyckor) möjliggörs genom övergången till intermodala transporter och det minskade antalet resor (som beror på den ökade nyttolasten).

- **Lagstiftningens ändamålsenlighet och förenkling**

Detta förslag ingår i kommissionens arbetsprogram för 2022 i bilaga II (Refit-initiativ) under rubriken "En ny satsning på demokrati i Europa"³¹. Det har en viktig Refit-dimension när det gäller att förenkla och anpassa de tekniska krav och administrativa förfaranden som medlemsstaterna tillämpar på längre och/eller tyngre fordon som färdas på deras territorier och i gränsöverskridande transporter. Initiativet kommer att minska den administrativa bördan för operatörer i samband med olika och kostsamma krav på tillstånd för att transportera onormala eller odelbara laster.

En betydande kostnadsbörda till följd av det nuvarande direktivet om vikter och dimensioner är följderna för operatörer som hindras från att utföra gränsöverskridande transporter av längre och/eller tyngre fordon som är tillåtna i två (eller fler) angränsande medlemsstater. Bristande tydlighet i direktivets regler leder till olika nationella tolkningar när det gäller gränsöverskridande transporter av dessa fordon och resulterar i ett lapptäcke av metoder. I vissa fall är operatörerna skyldiga att delvis lossa fordonet innan det passerar gränsen, medan de i andra fall fritt kan passera gränsen på grundval av bilaterala överenskommelser mellan de två medlemsstaterna. Initiativet kommer att undanröja den rättsliga osäkerheten kring gränsövergångar med längre och/eller tyngre fordon (t.ex. biltransportfordon, EMS och tunga fordon med en vikt på högst 44 ton) och den därmed sammanhängande administrativa bördan. Genom att fastställa gemensamma standarder för tillämpning av gränsöverskridande regler kommer dessutom ökad rättssäkerhet att skapas för operatörer, tillverkare och myndigheter.

Införandet av harmoniserade regler och villkor för gränsöverskridande trafik med fordon som överskrider vissa vikter och dimensioner innebär att initiativet kommer att förenkla och förbättra lagstiftningens effektivitet överlag. Det kommer att minska regelbördan för

²⁹ <https://sdgs.un.org/goals/goal13>.

³⁰ <https://sdgs.un.org/goals/goal3>.

³¹ COM(2021) 645 final EUR-Lex – 52021DC0645 – SV – EUR-Lex (europa.eu).

operatörerna och bidra till att den inre marknaden för vägtransporter fungerar smidigt, rättvist och säkert.

- **Tillämpning av principen ”en in och en ut”**

Enligt denna strategi ska invånare och företag kompenseras för eventuella nya bördor som uppstår till följd av kommissionens förslag genom att motsvarande befintliga bördor avskaffas inom samma politikområde.

Alternativ B förväntas leda till administrativa kostnadsbesparingar för vägtransportföretag på grund av en förkortning av den tid som krävs för att utarbeta och lämna in ansökningar om utfärdande av särskilda tillstånd för transport av odelbara laster (1,2 miljarder euro, uttryckt som nuvarande värde för 2025–2050 jämfört med referensscenariot), vilket möjliggörs genom harmonisering av ansökningsformulär och ansökningsförfaranden. Enligt principen ”en in och en ut” uppskattas de årliga administrativa kostnadsbesparingarna till 71,8 miljoner euro per år på grund av en förkortning av den tid som krävs för att utarbeta och lämna in ansökningar om utfärdande av särskilda tillstånd för transport av odelbara laster.

Grundläggande rättigheter

Förslaget är förenligt med de grundläggande rättigheter och de principer som erkänns i framför allt Europeiska unionens stadga om de grundläggande rättigheterna³². Det bidrar särskilt till målet att uppnå en hög miljöskyddsnivå i enlighet med principen om hållbar utveckling i artikel 37 i stadgan.

4. BUDGETKONSEKVENSER

Förslaget förväntas leda till anpassningskostnader för kommissionen. Dessa är kopplade till fastställandet av tekniska och operativa standarder för informationsutbyte om transport av odelbara laster och till utvecklingen av standarder för smart åtkomst.

Fastställandet av tekniska och operativa standarder för informationsutbyte om transport av odelbara laster kommer att ske i två steg. Till att börja med kommer en studie att genomföras för att sammanställa de nödvändiga delarna och föreslå flera alternativ för att fastställa standarderna. I ett andra steg kommer resultaten av studien att användas för att utarbeta standarderna med hjälp av en expertgrupp. Kostnaden för den inledande undersökningen uppskattas till 400 000 euro. Det kommer att behövas två fysiska workshoppar. Den genomsnittliga kostnaden för en tvådagarsworkshop som kommissionen anordnar uppskattas till 30 000 euro. Engångskostnaderna beräknas därför till 460 000 euro.

Utvecklingen av standarder för smart åtkomst kommer också att fortsätta i två steg. För det första kommer en studie att genomföras, följt av två workshoppar och utarbetande av standarder med hjälp av en expertgrupp. Kostnaden för studien uppskattas till 400 000 euro. Den genomsnittliga kostnaden för en tvådagarsworkshop som kommissionen anordnar uppskattas till 30 000 euro. Två sådana fysiska workshoppar kommer att behövas. Ersättningen till de experter som bidrar till mötena uppskattas till 5 000 euro för varje möte. Därför uppskattas engångskostnaderna för PMc7 till 470 000 euro.

³² EUT C 326, 26.10.2012, s. 391.

5. ÖVRIGA INSLAG

- **Genomförandeplaner samt åtgärder för övervakning, utvärdering och rapportering**

Kommissionen kommer att övervaka och utvärdera lagstiftningens faktiska effekter genom olika åtgärder och en uppsättning indikatorer som gör det möjligt för den att mäta framstegen med att uppnå specifika och operativa mål. Övervakningsåtgärderna omfattar regelbunden (tvåårig) rapportering från medlemsstaterna om antalet och typen av (slumpmässiga, riktade och automatiserade) kontroller av efterlevnaden som utförts och antalet och kategorin av överträdelser som upptäckts. På grundval av dessa nationella inlagor kommer kommissionen att vartannat år utarbeta rapporter till Europaparlamentet och rådet om medlemsstaternas genomförande av reglerna om vikter och dimensioner för tunga fordon. Den kommer att dra slutsatser om medlemsstaternas efterlevnad av sina verkställighetsskyldigheter och om operatörernas efterlevnad av viktreglerna för tunga fordon. Regelbunden rapportering kommer också att bidra till att observera tendenser när det gäller efterlevnadsnivåer och effektiviteten hos tillsynsåtgärder och tillsynsverktyg. Kommissionen kommer att fortsätta att samarbeta med expertgruppen för vikter och dimensioner, som kommer att hjälpa den att identifiera och diskutera fall av olika tolkningar av EU:s regler om vikt och dimensioner samt olika nationella krav och tillämpningsmetoder. Syftet är att fastställa gemensamma strategier och vid behov utfärda riktlinjer. Dessutom kommer de övervaknings- och informationssystem som medlemsstaterna kommer att inrätta att bidra till att bedöma utvecklingen när det gäller användningen av EMS och deras driftsförhållanden, transportnivån för odelbara laster och nationella driftsförhållanden.

- **Ingående redogörelse för de specifika bestämmelserna i förslaget**

Genom artikel 1 ändras rådets direktiv 96/53/EG. De centrala bestämmelser som i väsentlig grad ändrar direktivet eller tillför nya element är följande:

Artikel 1.1

Artikel 1 ändras för att uppdatera hänvisningarna till relevant lagstiftning om typgodkännande och marknadstillsyn av fordon och släpvagnar till dessa fordon samt system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon.

Artikel 1.2

Artikel 2 ändras för att anpassa definitionerna av ”släpvagn” och ”påhängsvagn” och förfarandena för att mäta de högsta tillåtna dimensionerna till dem i lagstiftningen om typgodkännande av fordon, genom tillägg av de viktigaste definitionerna av ”europeiska modulsystemet” och ”fordon för transport av fordon” och definitionen av ”eFTI-plattform” i enlighet med förordning (EU) 1056/2020³³.

Definitionen av intermodal transport och nödvändiga hänvisningar till dessa typer av transporter i den reviderade versionen av bilaga I ändras också så att lastbilar, släpvagnar och

³³ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2020/1056 av den 15 juli 2020 om elektronisk godstransportinformation (EUT L 249, 31.7.2020, s. 33).

påhängsvagnar som används i intermodala transporter kan dra nytta av samma extra viktstillägg som för vägfordon som transporterar containrar eller växelflak och som används i intermodal transport med containrar. Detta kommer att uppmuntra vägtransportföretag att även ägna sig åt intermodala transporter utan containrar.

Artikel 1.3

Artikel 4 ska ändras på följande sätt:

- För att skapa rättslig klarhet om användning av tunga fordon som överskrider de vikter och dimensioner som fastställs i direktivet, bekräftar punkt 1 c att om medlemsstaterna utnyttjar de nationella undantag som medges enligt punkt 2, medför detta inte automatiskt rätten till gränsöverskridande trafik för tyngre och/eller längre fordon.
- Punkt 3 återspeglar det faktum att transport av odelbara laster också kan leda till övervikt och överdimensioner. Vidare åläggs medlemsstaterna att förenkla och effektivisera förfarandena för utfärdande av nationella tillstånd eller antagande av liknande arrangemang för transport av odelbar last för att minimera den administrativa bördan för operatörerna och undvika förseningar. Det införs också en skyldighet till samarbete mellan medlemsstaterna när det gäller kraven på fordonssignaler eller märkningar, och oproportionella hinder i form av nationella språkr krav förhindras.
- I en ny punkt 4a fastställs villkoren för spridning av europeiska modulsystem (EMS), som får användas utanför de försökssystem som omfattas av punkt 5, och utan att begränsas till sin roll som garanti för att säkerställa rättvis konkurrens enligt artikel 4.4 b. För att säkerställa rättvisa konkurrensvillkor och icke-diskriminering gör denna nya punkt det möjligt för medlemsstaterna att tillåta EMS i nationell och internationell trafik under förutsättning att särskilda villkor uppfylls, däribland att relevant information görs tillgänglig för väghållare på ett tydligt, tillgängligt och transparent sätt, nämligen via ett enda nationellt informations- och kommunikationssystem som fastställts av dessa medlemsstater.
- Ändringen av punkt 5 gör det möjligt att utvidga det geografiska tillämpningsområdet för försök som syftar till att testa, bedöma och gradvis införa ny teknik och nya system, inbegripet EMS, som också kan genomföras över gränserna, stärka deras tillfälliga karaktär och fastställa en period på högst fem år för sådana försök med EMS. I det nya stycket föreskrivs att medlemsstaterna måste inrätta ett övervakningssystem för att på EU-nivå dra nytta av de lärdomar som dragits av den teknik som testats i försök samt säkerställa jämförbarheten av den information som samlats in, inbegripet effekterna av EMS.
- En ny punkt 5a ger kommissionen befogenhet att fastställa minimiuppsättningar av uppgifter och prestationsindikatorer som måste tillhandahållas av de nationella övervakningssystemen för övervakning av användningen av EMS och försök.

Artikel 1.4

En ny artikel 4a införs, enligt vilken medlemsstaterna ska inrätta och förvalta ett nationellt elektroniskt informations- och kommunikationssystem som tillhandahåller en enda åtkomstpunkt för operatörer för att få all nödvändig information för att transportera odelbara laster, använda EMS i de medlemsstater som tillåter dem att göra detta och lämna in ansökningar om tillstånd för transport av odelbara laster. För att ytterligare underlätta de

administrativa förfarandena fastställs i denna regel också att kommissionen får upprätta ett gemensamt standardiserat ansökningsformulär för operatörer av odelbara laster och ytterligare harmonisera regler och förfaranden för utfärdande av tillstånd.

Artikel 1.5

Genom en ny artikel 4b avlägsnas konstgjorda hinder för gränsöverskridande förflyttningar av tyngre lastbilar som hindrar vägtransporter från att förbättra sin drift-, energi- och miljöeffektivitet i övergången till utsläppsfria transporter. Det gör det tillfälligt möjligt att använda tunga fordon med en vikt på högst 44 ton som drivs med fossila bränslen i internationell trafik mellan de medlemsstater som godtar sådana tyngre fordon i nationell trafik. Det gör det också tillfälligt möjligt att använda dem vid intermodala transporter, varvid den extra vikten är tillåten. Övergångsperioden är sådan att den säkerställer tillräcklig tillgång till utsläppsfria tunga fordon på marknaden och ger operatörerna den tid de behöver för att förnya sina nuvarande fordonsparker. Det datum då denna tillfälliga åtgärd löper ut är kopplat till den förväntade ökningen av användningen av utsläppsfria fordon, som beräknas uppgå till omkring 50 % av de nya registreringarna, enligt analysen i den konsekvensbedömning som åtföljer kommissionens förslag om ändring av förordning (EU) 2019/1242 (SWD(2023) 88 final).

Artikel 1.6

Genom en ändrad artikel 6.1 uppdateras hänvisningarna till tillämpliga EU-regler, medan den ändrade punkt 5 anpassar hänvisningen till den information som måste ingå i beviset om överensstämmelse med de högsta vikter som anges i bilaga I.

Enligt en ny punkt 7 i artikel 6 ska organisatören av den intermodala transporten tillhandahålla relevanta uppgifter om godstransporter via en plattform för elektronisk godstransportinformation (eFTI) i enlighet med förordning (EU) 2020/1056 och denna information ska vara tillgänglig för de berörda myndigheterna.

Artikel 1.7

Genom en ändrad artikel 8b uppdateras hänvisningarna till tillämpliga EU-regler om typgodkännandelagstiftning.

Artikel 1.8

Med begränsad potential att förbättra sin energiprestanda får fordon med öppen kaross för transport av fordon för närvarande överskrida den högsta tillåtna längden för överhängande last, vilket avsevärt ökar deras lastkapacitet. Genom en ny artikel 8c harmoniseras reglerna om överhängande laster för dessa fordon och bekräftas lagenligheten i deras användning inom internationella transporter.

Artikel 1.9

I en ändrad artikel 9a.1 klargörs att överskridandet av de högsta tillåtna längderna för förlängda förarhytter kan vara sådant att det även kan omfatta utsläppsfri teknik, såsom batterier och vätgastankar, i fordon utrustade med förlängda förarhytter. Den uppdaterar dessutom hänvisningen till de tillämpliga EU-reglerna om typgodkännandelagstiftning i punkt 2.

Artikel 1.10

Genom att ersätta artikel 10b, och även genom att inkludera nödvändiga ändringar i den reviderade versionen av bilaga I, fastställs i förslaget undantag från de högsta tillåtna vikterna och största tillåtna dimensionerna för utsläppsfria tunga fordon som kompenserar för vikten och utrymmet för utsläppsfria framdrivningssystem och tillhörande utrustning. Med ändringarna i bilaga I tar förslaget dessutom bort villkoret att den högsta extra vikten för utsläppsfria tunga fordon begränsas till vikten av utsläppsfri teknik.

Artikel 1.11

Artikel 10c ändras till följd av att en ny punkt läggs till i artikel 10b, för att klargöra att möjligheten för de största tillåtna längder som avses i den bestämmelsen i tillämpliga fall även omfattas av artikel 10b.2.

Artikel 1.12

I artikel 10d beaktas den miniminivå för utbyggnad av system för vägning i rörelse i det transeuropeiska vägtransportnätet som anges i kommissionens förslag till förordning om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet. Detta säkerställer extern samstämmighet mellan de två rättsliga instrumenten och stöder de verkställighetskrav som anges i denna artikel. I punkt 2 i artikel 10d fastställs också en miniminivå för de kontroller av efterlevnaden som medlemsstaterna ska utföra, inklusive kontroller nattetid.

Artikel 1.13

I en ny artikel 10da fastställs gemensamma minimivillkor för medlemsstaternas frivilliga införande av system för smart åtkomst och säkerställs att de är anpassade till den rättsliga ram som fastställs i direktiv 2010/40/EU, särskilt när det gäller utbyte av relevanta uppgifter i realtid. Det klargörs vidare att dessa system är tänkta som ett verktyg för att bättre upprätthålla trafikregler och inte bör ge upphov till diskriminerande eller oproportionella begränsningar av den fria rörligheten för varor och tjänster som hindrar den inre marknaden från att fungera smidigt.

Artikel 1.14

Genom att ändra artikel 10f och införa nödvändiga ändringar i bilaga I ökas den högsta tillåtna höjden för fordon eller fordonskombinationer som transporterar containrar med en yttre standardhöjd på 9,6 fot (high cube-containrar) för att ytterligare underlätta utvecklingen av intermodala transporter.

Artikel 1.15

I artikel 10g anges vilken information som är nödvändig för att på ett lämpligt och regelbundet sätt utvärdera hur direktivet fungerar, utvärdera dess inverkan på transportsystemet som helhet samt övervaka försök och system som används i medlemsstaterna för att säkerställa att de gynnar EU, utan att skapa en onödig eller omotiverad börda för medlemsstaterna. Kommissionen kommer att införa en enhetlig

rapporteringsenkät i elektroniskt format för att underlätta medlemsstaternas rapporteringsskyldigheter och säkerställa att den information som lämnas är jämförbar.

Artikel 1.16

I artikel 10h.2 klargörs att den befogenhet att anta delegerade akter som ges till kommissionen enligt den bestämmelsen även omfattar de delegerade akter som avses i artikel 4.5a.

Artikel 1.17

En ny punkt 4 i artikel 10i innehåller en hänvisning till det förfarande som kommissionen bör följa för att anta genomförandeakter med omedelbar tillämpning som är lämpliga för nödsituationer.

Artikel 1.18

Artikel 10j ska utgå eftersom kommissionen redan har fullgjort sin skyldighet enligt denna artikel genom att offentliggöra rapporten i fråga.

Artikel 1.19

Genom artikel 10k införs en nödbestämmelse för att ge medlemsstaterna den flexibilitet som krävs för att hantera krissituationer, även sådana som äger rum utanför EU. Nödklausulen kan tillfälligt användas för att bevilja undantag från reglerna i direktivet, antingen av enskilda medlemsstater eller, när det påverkar fler än en medlemsstat, av kommissionen genom genomförandeakter med omedelbar tillämpning.

Artikel 1.20

Bilaga I ersätts för att införa nödvändiga ändringar avseende vissa värden för vissa typer av tunga fordon, inklusive de som avses ovan och som rör artiklarna 2, 10b och 10f.1, och för att göra de värden som fastställs i bilagan tydligare. Ändringarna av värdena rör den extra höjden för fordon som transporterar high cube-containerar, den högsta tillåtna vikten för femaxlade motorfordon och den fasta mängden extra vikt och extra axeltryck för utsläppsfria fordon.

Artikel 1.21

Bilaga III ska ändras för att uppdatera hänvisningen till tillämpliga EU-regler.

Artikel 2

En ny strecksats vi ska införas i artikel 2.1 a i förordning (EU) 2020/1056 för att tillämpa denna förordning på de lagstadgade informationskrav som anges i artikel 6.6 i direktiv 96/53/EG.

Artikel 3

Genom artikel 3 fastställs fristen för införlivande av det ändrade direktivet i medlemsstaterna.

Artikel 4

I artikel 4 anges att det ändrade direktivet ska träda i kraft den tjugonde dagen efter det att det har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Artikel 5

I artikel 5 anges att det ändrade direktivet riktar sig till medlemsstaterna.

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

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT
DETTA DIREKTIV

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt , särskilt artikel 91,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,

efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de nationella parlamenten,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande³⁴,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande³⁵,

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet, och

av följande skäl:

- (1) I rådets direktiv 96/53/EG³⁶ fastställs högsta tillåtna vikter och största tillåtna dimensioner för tunga fordon som kan köras på unionens vägar i syfte att säkerställa trafiksäkerheten och en väl fungerande inre marknad samt främja transporternas energi- och driftseffektivitet och minska utsläppen av växthusgaser från dessa verksamheter. Utvärderingen av direktiv 96/53/EG har visat att direktivet endast delvis har varit effektivt när det gäller att uppnå dess mål för trafiksäkerhet, inre marknad och miljö, och det finns ett behov av att anpassa dess bestämmelser för att återspegla den tekniska utvecklingen och främja innovation, ta itu med de skiftande utmaningarna på transportmarknaden och bidra till unionens politiska prioriteringar om minskade koldioxidutsläpp från transporter.
- (2) I kommissionens meddelande *Strategi för hållbar och smart mobilitet – att sätta EU-transporterna på rätt spår för framtiden*³⁷ framgår tydligt att för att bidra till att uppnå målet i den gröna given³⁸ att utsläppen av växthusgaser från transporter ska minska med 90 % fram till 2050, måste alla transportsätt bli hållbarare, hållbara alternativ göras mer tillgängliga i ett multimodalt system och rätt incitament införs för att driva på omställningen till transportsystem med nollutsläpp i unionen.
- (3) Genom att rationalisera och förtydliga reglerna om vikter och dimensioner för tunga vägtransportfordon kan man ta itu med ineffektiv drift och energislöseri inom gränsöverskridande transporter, ge starka incitament för operatörer att införa

³⁴ EUT C , , s. .

³⁵ EUT C , , s. .

³⁶ EGT L 235, 17.9.1996, s. 59.

³⁷ COM(2020) 789 final.

³⁸ COM(2019) 640 final.

utsläppsfri teknik och samtidigt underlätta användningen av befintliga energisparlösningar och ytterligare stödja intermodala godstransporter. För att minimera de administrativa bördorna, förhindra snedvridning av konkurrensen och minska riskerna för trafiksäkerheten och skadorna på väginfrastrukturen bör vissa krav på användning av tyngre och längre fordon harmoniseras och kontrollen av efterlevnaden av gällande regler skärpas.

- (4) För att uppnå dessa mål bör man hitta rätt balans mellan ekonomisk effektivitet, miljömässig hållbarhet, skydd av väginfrastruktur och trafiksäkerhet.
- (5) Typerna av tunga fordon, liksom viktvärdena för dessa fordon, har fastställts med hänvisning till unionens lagstiftning om typgodkännande av och marknadstillsyn över fordon och släpvagnar till dessa fordon samt system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon, särskilt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/858³⁹ och (EU) 2019/2144⁴⁰. Det är därför önskvärt att uppdatera hänvisningarna till dessa relevanta rättsakter för att förtydliga den tillämpliga rättsliga ramen.
- (6) Bestämmelserna i direktiv 96/53/EG kompletterar rådets direktiv 92/106/EEG⁴¹ när det gäller att främja och stödja tillväxten av intermodala transporter. Definitionen av intermodala transporter bör därför anpassas till den terminologi som används i direktiv 92/106/EEG, så att lastbilar, släpvagnar och påhängsvagnar som används i intermodala transporter kan dra nytta av samma gränser för extra vikt som gäller för vägfordon som transporterar containrar eller växelflak och som används i intermodala containertransporter. Ett sådant incitament i fråga om vikter bör uppmuntra vägtransportföretag att även delta i intermodala transporter utan containertransport.
- (7) För att säkerställa en gemensam förståelse och ett enhetligt genomförande av bestämmelserna i detta direktiv i nationell och internationell trafik är det nödvändigt

³⁹ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/858 av den 30 maj 2018 | om godkännande av och marknadskontroll över motorfordon och släpfordon till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon, om ändring av förordningarna (EG) nr 715/2007 och (EG) nr 595/2009 samt om upphävande av direktiv 2007/46/EG (EUT L 151, 14.6.2018, s. 1) och Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/2144 av den 27 november 2019 om krav för typgodkännande av motorfordon och deras släpvagnar samt de system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon, med avseende på deras allmänna säkerhet och skydd för personer i fordonet och oskyddade trafikanter, om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/858 och om upphävande av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 78/2009, (EG) nr 79/2009 och (EG) nr 661/2009 samt kommissionens förordningar (EG) nr 631/2009, (EU) nr 406/2010, (EU) nr 672/2010, (EU) nr 1003/2010, (EU) nr 1005/2010, (EU) nr 1008/2010, (EU) nr 1009/2010, (EU) nr 19/2011, (EU) nr 109/2011, (EU) nr 458/2011, (EU) nr 65/2012, (EU) nr 130/2012, (EU) nr 347/2012, (EU) nr 351/2012, (EU) nr 1230/2012 och (EU) 2015/166 (EUT L 325, 16.12.2019, s. 1).

⁴⁰ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/2144 av den 27 november 2019 om krav för typgodkännande av motorfordon och deras släpvagnar samt de system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon, med avseende på deras allmänna säkerhet och skydd för personer i fordonet och oskyddade trafikanter, om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/858 och om upphävande av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 78/2009, (EG) nr 79/2009 och (EG) nr 661/2009 samt kommissionens förordningar (EG) nr 631/2009, (EU) nr 406/2010, (EU) nr 672/2010, (EU) nr 1003/2010, (EU) nr 1005/2010, (EU) nr 1008/2010, (EU) nr 1009/2010, (EU) nr 19/2011, (EU) nr 109/2011, (EU) nr 458/2011, (EU) nr 65/2012, (EU) nr 130/2012, (EU) nr 347/2012, (EU) nr 351/2012, (EU) nr 1230/2012 och (EU) 2015/166 (EUT L 325, 16.12.2019, s. 1).

⁴¹ Rådets direktiv 92/106/EEG av den 7 december 1992 om gemensamma regler för vissa former av kombinerad transport av gods mellan medlemsstaterna (EGT L 368, 17.12.1992, s. 38).

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.

- (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.
- (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 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 modulsystemens miljöpåverkan på transportsystemet, inbegripet inverkan på modalfördelningen.
- (10) Medlemsstaterna bör även i fortsättningen tillåtas att genomföra tester på tillfällig basis. Ny teknik som möjliggör laddning under körning, såsom solpaneler, strömavtagare och elektriska vägar, eller ett successivt införande av EMS i medlemsstaterna, kan kräva att högsta tillåtna vikter och största tillåtna dimensioner överskrids i en testmiljö, även i gränsöverskridande avsnitt av vägnätet. Därför bör medlemsstaterna kunna ha rätt att fortsätta genomföra sådana tester och kunna testa kompatibiliteten hos ny teknik och nya koncept över gränserna. Testernas tillfälliga

och innovativa karaktär måste klargöras genom att man fastställer en maximal tidsperiod för deras genomförande. Samtidigt bör antalet försök med ny teknik och innovativa system inte begränsas för att undvika att hämma innovation. Medlemsstaterna bör regelbundet övervaka och bedöma prestanda och effekter av att testa ny teknik och nya koncept för trafiksäkerhet, väginfrastruktur, modalt samarbete samt miljöpåverkan på transportsystemet, såsom inverkan på fördelningen på olika transportsätt.

- (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.
- (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 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.
- (13) Bevis på att fordon överensstämmer med de värden som anges i direktiv 96/53/EG bör innehålla omfattande information i enlighet med unionens uppdaterade regler om enhetliga förfaranden och tekniska specifikationer för typgodkännande av fordon. Hänvisningarna till tillämpliga unionsbestämmelser bör därför uppdateras så att det införs en särskild hänvisning till kommissionens genomförandeförordning (EU) 2021/535⁴². Den information som bör ingå i beviset på överensstämmelse bör vidare anpassas till de högsta tillåtna vikter som tillåts enligt direktiv 96/53/EG. Att kontrollera en transports intermodala karaktär, enligt definitionen i artikel 2, kan vara särskilt besvärligt ifråga om transporter utan containrar. För att säkerställa att tillståndet för extra vikt för tunga fordon som deltar i intermodala transporter används på lämpligt sätt är det nödvändigt att operatörerna tillhandahåller bevis på

⁴² Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2021/535 av den 31 mars 2021 om tillämpningsföreskrifter för Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/2144 vad gäller enhetliga förfaranden och tekniska specifikationer för typgodkännande av fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon, med avseende på deras allmänna konstruktionsegenskaper och säkerhet (EUT L 117, 6.4.2021, s. 1).

transporternas intermodala karaktär. De plattformar för digitala transportdata som inrättats i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 1056/2020⁴³ (*eFTI-plattformar*) utgör ett lämpligt verktyg eftersom de är utformade för att inkludera de krav på föreskriven information som fastställs i artiklarna 3 och 7 i direktiv 92/106/EEG. Därför bör användningen av en eFTI-plattform göras obligatorisk för att registrera och tillgängliggöra relevant transportinformation i fråga om vilket transportsätt som används för att transportera lasten.

- (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.
- (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 hårbärga utsläppsfri teknik, exempelvis batterier och vätgastankar, förutsatt att de aerodynamiska hytternas säkerhet, effektivitet och komfort inte äventyras.
- (16) I likhet med behovet av extra utrymme är de nuvarande standarderna inte heller lämpliga för att kompensera för den extra vikten hos utsläppsfria tunga fordon, särskilt vid långväga transporter. Extra vikt och ökat axeltryck är nödvändiga för utsläppsfria fordonskombinationer samt för de vanligaste personbilar som används i unionen. Lättare teknik och bättre aerodynamik kommer att göra användningen av utsläppsfria framdrivningssystem effektivare (t.ex. för att möjliggöra längre resor och längre batterilivslängd) genom att deras energiförbrukning minskar. För att ytterligare uppmuntra införandet av utsläppsfria tunga fordon, främja den tekniska utvecklingen och utrustningen i fordon med förbättrad aerodynamik, bör godkännandet av gränserna för extra vikt därför frikopplas från vikten av utsläppsfri teknik.
- (17) En ändamålsenlig, effektiv och konsekvent kontroll av efterlevnaden av reglerna är av yttersta vikt för att säkerställa att konkurrensen mellan operatörer inte snedvrider 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

⁴³ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2020/2020 av den 15 juli 2020 om elektronisk godstransportinformation (EUT L 249, 31.7.2020, s. 33).

fordon som omfattas av detta direktiv. Detta ska även omfatta ett lämpligt antal kontroller nattetid.

- (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 säkra och smidiga trafik med tunga fordon, och systemen bör inte leda till oproportionerliga eller diskriminerande trafikbegränsningar.
- (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.
- (20) Europaparlamentet och rådet bör regelbundet informeras om resultaten av de kontroller av efterlevnaden som utförs av medlemsstaternas behöriga myndigheter, om införandet och användningen av verktyg för kontroll av efterlevnad samt övervakningssystem, särskilt i samband med bedömningen av drifts-, säkerhets- och miljökonsekvenserna av användningen av tyngre och/eller längre fordon, inbegripet modulfordonskombinationer. Denna information, som tillhandahålls av medlemsstaterna, bör göra det möjligt för kommissionen att övervaka marknadsutvecklingen och efterlevnaden av direktiv 96/53/EG. För att underlätta för medlemsstaterna att lämna nödvändig information till kommissionen och säkerställa att data är enhetliga och jämförbara, vilket gör det möjligt att övervaka efterlevnaden och utvärdera det övergripande resultatet av direktiv 96/53/EG, är det önskvärt att kommissionen fastställer ett enhetligt och användarvänligt rapporteringsformat.
- (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.
- (22) I syfte att säkerställa att övervakningssystemen, som medlemsstaterna ska inrätta för att bedöma effekterna av EMS och testerna, uppfyller harmoniserade minimikrav, bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt delegeras till kommissionen vad gäller att komplettera direktiv 96/53/EG i fråga om att fastställa minimiuppsättningarna data och/eller resultatindikatorer som dessa övervakningssystem ska tillhandahålla. Det är särskilt viktigt att kommissionen genomför lämpliga samråd under sitt förberedande arbete, inklusive på expertnivå, och att dessa samråd genomförs i enlighet med principerna i

det interinstitutionella avtalet av den 13 april 2016 om bättre lagstiftning⁴⁴. För att säkerställa lika stor delaktighet i förberedelsen av delegerade akter erhåller Europaparlamentet och rådet alla handlingar samtidigt som medlemsstaternas experter, och deras experter ges systematiskt tillträde till möten i kommissionens expertgrupper som arbetar med förberedelse av delegerade akter.

- (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.
- (24) Med tanke på de många ändringarna av bilaga I till direktiv 96/53/EG som rör behovet av att tillhandahålla ytterligare incitament för införandet av utsläppsfria tunga fordon, behovet av att harmonisera den högsta tillåtna vikten för femaxliga motorfordon och behovet av att främja intermodala transporter, är det av tydlighetsskäl lämpligt att ersätta det direktivet.
- (25) För att lägga till den information som krävs enligt direktiv 96/53/EG vad gäller tillämpningsområdet för förordning (EU) 2020/1056 behöver den förordningen ändras.
- (26) Eftersom målen för detta direktiv, nämligen att säkerställa trafiksäkerhet, främja hållbara och effektiva transporter och främja den inre marknadens funktion, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna utan snarare, på grund av vägtransporternas gränsöverskridande karaktär och de problem som detta direktiv är avsett att avhjälpa, kan uppnås bättre på unionsnivå, kan unionen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget om Europeiska unionen. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går detta direktiv inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå dessa mål.
- (27) I enlighet med den gemensamma politiska förklaringen av den 28 september 2011 från medlemsstaterna och kommissionen om förklarande dokument⁴⁶, har medlemsstaterna åtagit sig att, när det är motiverat, låta anmälan av införlivandeåtgärder åtföljas av ett eller flera dokument som förklarar förhållandet mellan de olika delarna i direktivet och motsvarande delar i de nationella instrumenten för införlivande. Lagstiftaren anser att det är motiverat att sådana dokument översänds avseende detta direktiv.
- (28) Direktiv 96/53/EG bör därför ändras i enlighet med detta.

⁴⁴ EUT L 123, 12.5.2016, s. 1.

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).

⁴⁶ EUT C 369, 17.12.2011, s. 14.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Ändringar av direktiv 96/53/EG

Direktiv 96/53/EG ska ändras på följande sätt:

(1) Artikel 1 ska ändras på följande sätt:

a) I punkt 1 ska led a ersättas med följande:

”a) dimensionerna på motorfordon i kategorierna M₂ och M₃ och släpvagnar till dessa i kategori O samt motorfordon i kategorierna N₂ och N₃ och släpvagnar till dessa i kategorierna O₃ och O₄, enligt klassificeringen i artikel 4 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/858*,”

b) Punkt 2 ska ersättas med följande:

”2. Alla viktangivelser i bilaga I gäller som normer för användandet och avser därför lastförhållanden och inte produktionsnormer, vilka fastställs i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/2144 **.”

* Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/858 av den 30 maj 2018 om godkännande av och marknadskontroll över motorfordon och släpfordon till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon, om ändring av förordningarna (EG) nr 715/2007 och (EG) nr 595/2009 samt om upphävande av direktiv 2007/46/EG (EUT L 151, 14.6.2018, s. 1).

** Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/2144 av den 27 november 2019 om krav för typgodkännande av motorfordon och deras släpvagnar samt de system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon, med avseende på deras allmänna säkerhet och skydd för personer i fordonet och oskyddade trafikanter, om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/858 och om upphävande av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 78/2009, (EG) nr 79/2009 och (EG) nr 661/2009 samt kommissionens förordningar (EG) nr 631/2009, (EU) nr 406/2010, (EU) nr 672/2010, (EU) nr 1003/2010, (EU) nr 1005/2010, (EU) nr 1008/2010, (EU) nr 1009/2010, (EU) nr 19/2011, (EU) nr 109/2011, (EU) nr 458/2011, (EU) nr 65/2012, (EU) nr 130/2012, (EU) nr 347/2012, (EU) nr 351/2012, (EU) nr 1230/2012 och (EU) 2015/166 (EUT L 325, 16.12.2019, s. 1).”

(2) Artikel 2 ska ändras på följande sätt:

a) I andra strecksatsen ska definitionen av ”släpvagn” ersättas med följande:

”— *släpvagn*: ett fordon enligt definitionen i artikel 3.17 i förordning (EU) 2018/858.”

b) I tredje strecksatsen ska definitionen av ”påhängsvagn” ersättas med följande:

”— *påhängsvagn*: ett fordon enligt definitionen i artikel 3.33 i förordning (EU) 2018/858,”

c) Följande definition ska införas efter definitionen av ”fordonskombination”:

”— *europiskt modulsystem (EMS)*: ett motorfordon eller en fordonskombination som är kopplat till en eller flera släpvagnar eller påhängsvagnar, där den totala fordonskombinationens längd överskrider den största tillåtna längd och dess vikt får överskrida de högsta tillåtna vikter som fastställs i bilaga I, och där det enskilda motorfordonet och de enskilda släpvagnarna och påhängsvagnarna inte överskrider de vikter eller dimensioner som fastställs i bilaga I.”

- d) Följande definition ska införas efter definitionen av ”temperaturkontrollerat fordon”:

”— *fordon för transport av fordon*: en fordonskombination som är konstruerad eller permanent anpassad för transport av andra fordon.”

- e) I fjortonde strecksatsen ska definitionen av ”fordon som drivs med alternativa bränslen” ersättas med följande:

”— *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.”

- f) I femtonde strecksatsen ska definitionen av ”intermodal transport” i led a ersättas med följande:

”a) den kombinerade transport som anges i artikel 1 i rådets direktiv 92/106/EEG*, eller”

* Rådets direktiv 92/106/EEG av den 7 december 1992 om gemensamma regler för vissa former av kombinerad transport av gods mellan medlemsstaterna (EGT L 368, 17.12.1992, s. 38).

- g) Följande definition ska införas efter definitionen av ”avsändare”:

”— *eFTI-plattform*: en informationsplattform för godstransporter som inrättats i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2020/1056*.”

* Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2020/1056 av den 15 juli 2020 om elektronisk godstransportinformation (EUT L 249, 31.7.2020, s. 33).

- h) Andra stycket ska ersättas med följande:

”Alla största tillåtna dimensioner som anges i bilaga I ska kontrolleras mot motsvarande deklarerade värden för det specifika fordonet i det informationsdokument som åtföljer EU-typgodkännandet av hela fordon, upprättat i enlighet med bilaga I till kommissionens genomförandeförordning (EU) 2020/683*, utan några positiva toleranser.”

* Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2020/683 av den 15 april 2020 om genomförande av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/858 vad gäller de administrativa kraven för godkännande och marknadskontroll av motorfordon och släpfordon till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon (EUT L 163, 26.5.2020, s. 1).

- (3) Artikel 4 ska ändras på följande sätt:

- a) I punkt 1 ska följande led läggas till som led c:

”c) att fordon eller fordonskombinationer avsedda för internationella transporter av gods eller passagerare används i normaltrafik inom deras territorier endast om de uppfyller kraven enligt bilaga I.”

b) Punkterna 3 och 4 ska ersättas med följande:

”3. Fordon eller fordonskombinationer som överstiger högsta tillåtna vikter och/eller största tillåtna dimensioner kan tillåtas användas i trafiken endast på särskilt tillstånd, vilket ska utfärdas av de behöriga myndigheterna, eller på liknande arrangemang som ska överenskommas från fall till fall med dessa myndigheter, under förutsättning att dessa fordon eller fordonskombinationer befordrar eller är avsedda att befordra odelbar last.

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 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 språkrav för transport av odelbara laster.

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.”

c) Följande punkt ska införas som punkt 4a:

”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 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.”

d) Punkt 5 ska ersättas med följande:

”5. 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.

Medlemsstaterna ska inrätta ett övervakningssystem och bedöma hur de tester som avses i första stycket påverkar trafiksäkerheten, väginfrastrukturen och det modala samarbetet samt miljöpåverkan på transportsystemet, inbegripet inverkan på fördelningen på olika transportsätt.”

e) Följande punkt ska föras in som punkt 5 a:

”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.”

f) Punkt 7 ska utgå.

(4) Följande artiklar ska införas som artiklarna 4a och 4b:

”Artikel 4a

1. Medlemsstaterna ska inrätta och förvalta ett elektroniskt informations- och kommunikationssystem med åtminstone följande funktioner av one-stop-shop-karaktär:

a) En enda nationell åtkomstpunkt genom vilken sökanden i ett standardiserat format ska lämna in sin ansökan om det särskilda tillståndet eller liknande arrangemang enligt artikel 4.3.

b) En enda nationell åtkomstpunkt där de sökande kan få information om kraven för att ansöka om särskilda tillstånd eller liknande arrangemang enligt artikel 4.3 och den

information som krävs för att planera sina rutter på ett tydligt, tillgängligt och öppet sätt.

c) En enda nationell åtkomstpunkt för operatörer av europeiska modulsystem till den information som avses i artikel 4.4a a och b, i förekommande fall.

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.

”Artikel 4b

1. När en medlemsstat i enlighet med artikel 4.2 a tillåter trafik inom sitt territorium med fordonskombinationer med en högsta tillåten vikt som överstiger de gränsvärden som anges i punkt 2.2.1 eller 2.2.2 i bilaga I, får den inte vägra eller förbjuda användning på sitt territorium i internationell trafik av sådana fordonskombinationer som överensstämmer med de viktvärden som fastställts för nationell godstransport, förutsatt att sådana fordonskombinationer inte har en högsta tillåten vikt som överstiger 44 ton.

2. Genom undantag från punkt 1 får det gränsvärde på 44 ton som anges i punkt 1 överskridas om medlemsstaten tillåter högre viktvärden för dessa fordonskombinationer när de ingår i en intermodal transport.

3. Mot bakgrund av den förväntade ökningen av användningen av utsläppsfria fordon ska denna artikel tillämpas till och med den 31 december 2034.”

(5) Artikel 6 ska ändras på följande sätt:

a) Punkt 1 ska ersättas med följande:

”1. Medlemsstaterna ska vidta de åtgärder som är nödvändiga för att säkerställa att de fordon som nämns i artikel 1 och som överensstämmer med detta direktiv, är försedda med ett av följande bevis:

a) En kombination av följande två skyltar:

- i) ”tillverkarens föreskrivna skylt” som har utformats och anbringats i enlighet med bilaga II till kommissionens genomförandeförordning (EU) 2021/535*,
- ii) den skylt som avser dimensioner i enlighet med bilaga III till detta direktiv, och som har utformats och anbringats i enlighet med bilaga II till genomförandeförordning (EU) 2021/535.

b) En enda skylt som har utformats och anbringats i enlighet med bilaga II till genomförandeförordning (EU) 2021/535 och som innehåller samma uppgifter som de två skyltar som avses i led a i detta stycke.

c) Ett enda dokument som har utfärdats av den behöriga myndigheten i den medlemsstat i vilken fordonet har registrerats eller tagits i bruk. Detta dokument ska vara försett med samma rubriker och uppgifter som de skyltar som avses i led a. Det ska förvaras på en plats som är lättillgänglig vid inspektion och ska skyddas på lämpligt sätt.”

* Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2021/535 av den 31 mars

2021 om tillämpningsföreskrifter för Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/2144 vad gäller enhetliga förfaranden och tekniska specifikationer för typgodkännande av fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon, med avseende på deras allmänna konstruktionsegenskaper och säkerhet (EUT L 117, 6.4.2021, s. 1).

b) Punkt 5 ska ersättas med följande:

”5. Mittkolumnen i beviset på överensstämmelse om angiven vikt ska, i förekommande fall, innehålla den viktstandard inom unionen som är tillämplig för fordonet i fråga.”

c) Följande punkt ska läggas till som punkt 7:

”7. För att en transport ska anses utgöra en intermodal transport enligt detta direktiv ska avsändaren eller, om det inte är samma som avsändaren, det företag som organiserar den intermodala transporten, säkerställa att de dokument som avses i artiklarna 3 och 7 i direktiv 92/106/EEG, beroende på vad som är lämpligt, registreras och görs tillgängliga på en eFTI-plattform i enlighet med förordning (EU) 2020/1056. Sådan information ska vara tillgänglig för behöriga myndigheter på samma eFTI-plattform som där transportinformationen registrerades, i enlighet med förordning (EU) 2020/1056.”

(6) Artikel 8b ska ändras på följande sätt:

a) Punkterna 1 och 2 ska ersättas med följande:

”1. I syfte att förbättra deras energieffektivitet får fordon eller fordonskombinationer utrustade med aerodynamiska anordningar som uppfyller de krav som anges i punkterna 2 och 3, och som är förenliga med förordning (EU) 2018/858, överstiga de största tillåtna längder som anges i punkt 1.1 i bilaga I till det här direktivet, för att möjliggöra montering av sådana anordningar baktill på fordon eller fordonskombinationer. Fordon eller fordonskombinationer som är utrustade med sådana anordningar ska uppfylla kraven i punkt 1.5 i bilaga I till det här direktivet, och ett överskridande av största tillåtna längder får inte medföra en ökad lastlängd för dessa fordon eller fordonskombinationer.

2. Innan de släpps ut på marknaden ska de aerodynamiska anordningar som avses i punkt 1 typgodkännas i enlighet med reglerna för typgodkännande inom ramen för förordning (EU) 2018/858 och genomförandeförordning (EU) 2021/535.”

b) Punkt 5 ska utgå.

(7) Följande artikel ska införas som artikel 8c:

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

(8) Artikel 9a ska ändras på följande sätt:

a) Punkterna 1 och 2 ska ersättas med följande:

”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.

2. Innan de släpps ut på marknaden ska de fordon som avses i punkt 1 godkännas i enlighet med reglerna för typgodkännande inom ramen för förordning (EU) 2018/858 och genomförandeförordning (EU) 2021/535.”

b) Punkt 3 ska utgå.

(9) Artikel 10b ska ersättas med följande:

”Artikel 10b

1. Högsta tillåtna vikter och högsta tillåtna axeltryck för fordon som drivs med alternativa bränslen eller för utsläppsfria fordon ska vara de som anges i punkterna 2.2., 2.3, 2.4, 3.4.2 och 3.4.3 i bilaga I.

Den extra vikt som krävs för fordon som drivs med alternativa bränslen, men som inte är utsläppsfria fordon, ska fastställas på grundval av den dokumentation som tillverkaren tillhandahåller vid godkännandet av fordonet i fråga. Denna extra vikt ska anges i det officiella dokument som krävs enligt artikel 6.

Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 10h för att komplettera detta direktiv genom att uppdatera den förteckning över alternativa bränslen som avses i artikel 2, och för vilka extra vikt krävs. Det är av särskild betydelse att kommissionen följer sin sedvanliga praxis och genomför samråd med experter, inbegripet experter från medlemsstaterna, innan den antar sådana delegerade akter.”

2. 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.

Den extra längd som krävs för utsläppsfria fordon ska fastställas på grundval av den dokumentation som tillverkaren tillhandahåller vid godkännandet av fordonet

i fråga. Denna extra längd ska anges i det officiella dokument som krävs enligt artikel 6.”

(10) Artikel 10c ska ersättas med följande:

(11) ”*Artikel 10c*

(12) 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 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 växelflaket i fråga utgör en del av en intermodal transport.”

(13) Artikel 10d ska ändras på följande sätt:

a) Punkterna 1 och 2 ska ersättas med följande:

”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 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.

2. Varje medlemsstat ska varje kalenderår utföra minst sex kontroller per en miljon fordonskilometer som körs med fordon eller fordonskombinationer som används för godstransport på dess territorium, och som omfattas av detta direktivs tillämpningsområde, av vikterna för dessa fordon eller fordonskombinationer, oavsett i vilket land sådana fordon är registrerade eller i vilket land sådana fordon togs i bruk. Efterlevnadskontrollerna ska omfatta ett lämpligt antal kontroller natttid.”

* Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1315/2013 av den 11 december 2013 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet och om upphävande av beslut nr 661/2010/EU (EUT L 348, 20.12.2013, s. 1).

b) I punkt 5 ska första stycket ersättas med följande:

c) ”5. Kommissionen ska anta genomförandeakter med närmare bestämmelser för att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av reglerna för driftskompatibilitet och förenlighet i punkt 4.”

(14) Följande artikel ska införas som artikel 10da:

”Artikel 10da

1. Medlemsstaterna får införa intelligenta åtkomstssystem (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 åtkomstssystem” 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 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.

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.”

* Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/40/EU av den 7 juli 2010 om ett ramverk för införande av intelligenta transportsystem på vägtransportområdet och för gränssnitt mot andra transportslag (EUT L 207, 6.8.2010, s. 1).

** Kommissionens delegerade förordning (EU) 2022/670 av den 2 februari 2022 om komplettering av Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/40/EU vad gäller tillhandahållande av EU-omfattande realtidstrafikinformationstjänster (EUT L 122, 25.4.2022, s. 1).

(15) I artikel 10f.1 ska led a ersättas med följande:

”a) avsändaren överlämnar en deklARATION med uppgift om en containers eller ett växelflaks vikt och höjd till den transportör som anlitats för transporten av containern eller växelflaket, och”

(16) Artikel 10g ska ersättas med följande:

”Artikel 10g

1. Vartannat år och senast den 30 september det år som följer på utgången av den ifrågavarande tvåårsperioden, ska medlemsstaterna översända nödvändig information till kommissionen om

- a) det antal kontroller som genomförts under de två föregående kalenderåren,
- b) det antal överlastade fordon eller fordonskombinationer som upptäckts,
- 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,
- d) genomförandet av och effektiviteten hos IAP-system som inrättats i enlighet med artikel 10da,
- e) det antal nationella tillstånd som utfärdats för onormala transporter enligt artikel 4.3 och deras varaktighet (engångstillstånd eller långtidstillstånd),
- f) resultaten av de bedömningar som gjorts i enlighet med artiklarna 4.4a d och 4.5.

Informationen ska delas upp per år.

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.

3. Kommissionen ska genom genomförandeakter fastställa ett standardrapporteringsformulär i elektroniskt format som medlemsstaterna ska använda för att lämna den information som avses i punkt 1 till kommissionen. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 10i.2.”

(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 [*Publikationsbyrån; för in datumet för 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.”

(18) I artikel 10i ska följande punkt införas som punkt 4:

”4. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 8 i förordning (EU) nr 182/2011 tillämpas.

(19) Artikel 10j ska utgå.

(20) Följande artikel ska införas som artikel 10k:

”Artikel 10k

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.

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

Om en kris påverkar flera medlemsstater får kommissionen anta genomförandeakter för att fastställa tillfälliga undantag från tillämpningen av de vikt- och dimensionsgränser som anges i bilaga I för fordon som används i internationell trafik mellan berörda medlemsstater. Undantagsperioden får vara högst sex månader och får förlängas endast om krisen består. Sådana genomförandeakter ska antas i enlighet med det förfarande som avses i artikel 10i.4.

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 störs avsevärt och där allmänintresset kräver att brådska åtgärder vidtas.”

(21) Bilaga I ska ersättas med bilagan till det här direktivet.

(22) I bilaga III ska orden ”direktiv 76/114/EEG” ersättas med orden ”bilaga II till kommissionens genomförandeförordning (EU) 2021/535”.

Artikel 2

Ändringar av förordning (EU) 2020/1056

I artikel 2.1 a i förordning (EU) 2020/1056 ska följande led införas som led vi:

”vi) artikel 6.7 i rådets direktiv 96/53/EG*,”

* Rådets direktiv 96/53/EG av den 25 juli 1996 om största tillåtna dimensioner i nationell och internationell trafik och högsta tillåtna vikter i internationell trafik för vissa vägfordon som framförs inom gemenskapen (EGT L 235, 17.9.1996, s. 59).

Artikel 3

Införlivande

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.

2. Medlemsstaterna ska underrätta kommissionen om texten till de centrala bestämmelser i nationell rätt som de antar inom det område som omfattas av detta direktiv.

Artikel 4

Ikraftträdande

Detta direktiv träder i kraft den tjugonde dagen efter det att det har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Artikel 5
Adressater

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Strasbourg den

På Europaparlamentets vägnar
Ordförande

På rådets vägnar
Ordförande

FINANSIERINGSÖVERSIKT FÖR RÄTTSAKT

1. GRUNDLÄGGANDE UPPGIFTER OM FÖRSLAGET ELLER INITIATIVET

1.1. Förslagets eller initiativets titel

1.2. Berörda politikområden

1.3. Förslaget eller initiativet avser

1.4. Mål

1.4.1. Allmänt/allmänna mål:

1.4.2. Specifikt/specifika mål:

1.4.3. Verkan eller resultat som förväntas

1.4.4. Prestationsindikatorer

1.5. Grunder för förslaget eller initiativet

1.5.1. Krav som ska uppfyllas på kort eller lång sikt, inbegripet en detaljerad tidsplan för genomförandet av initiativet

1.5.2. Mervärdet av en åtgärd på unionsnivå (som kan följa av flera faktorer, t.ex. samordningsfördelar, rättssäkerhet, ökad effektivitet eller komplementaritet). Med "mervärdet av en åtgärd på unionsnivå" i denna punkt avses det värde en åtgärd från unionens sida tillför utöver det värde som annars skulle ha skapats av enbart medlemsstaterna.

1.5.3 Erfarenheter från tidigare liknande åtgärder

1.5.4. Förenlighet med den fleråriga budgetramen och eventuella synergieffekter med andra relevanta instrument

1.5.5. Bedömning av de olika finansieringsalternativ som finns att tillgå, inbegripet möjligheter till omfördelning

1.6. Förslagets eller initiativets beräknade varaktighet och beräknade inverkan på budgeten

1.7. Planerad(e) genomförandemetod(er)

2. FÖRVALTNING

2.1. Regler om uppföljning och rapportering

2.2. Förvaltnings- och kontrollsystem

2.2.1. Motivering av den genomförandemetod, de finansieringsmekanismer, de betalningsvillkor och den kontrollstrategi som föreslås

2.2.2. Uppgifter om identifierade risker och om det eller de interna kontrollsystem som inrättats för att begränsa riskerna

2.2.3. Beräkning och motivering av kontrollernas kostnadseffektivitet (dvs. förhållandet mellan kostnaden för kontrollerna och värdet av de medel som förvaltas) och en bedömning av den förväntade risken för fel (vid betalning och vid avslutande)

2.3. Åtgärder för att förebygga bedrägeri och oriktigheter

- 3. FÖRSLAGETS ELLER INITIATIVETS BERÄKNADE INVERKAN PÅ BUDGETEN**
- 3.1. Berörda rubriker i den fleråriga budgetramen och utgiftsposter i den årliga budgeten**
- 3.2. Förslagens beräknade inverkan på anslagen**
 - 3.2.1. Sammanfattning av beräknad inverkan på driftsanslagen*
 - 3.2.2. Beräknad output som finansieras med driftsanslag*
 - 3.2.3. Sammanfattning av beräknad inverkan på de administrativa anslagen*
 - 3.2.3.1 Beräknat personalbehov*
 - 3.2.4 Förenlighet med den gällande fleråriga budgetramen*
 - 3.2.5. Bidrag från tredje part*
- 3.3. Beräknad inverkan på inkomsterna**

1. GRUNDLÄGGANDE UPPGIFTER OM FÖRSLAGET ELLER INITIATIVET

1.1. Förslaget eller initiativets titel

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.

1.2 Berörda politikområden

Rörlighet och transport

1.3 Förslaget eller initiativet avser

☒ en ny åtgärd

☐ en ny åtgärd som bygger på ett pilotprojekt eller en förberedande åtgärd⁴⁷

☐ en förlängning av en befintlig åtgärd

☐ en sammanslagning eller omdirigering av en eller flera åtgärder mot en annan/en ny åtgärd

1.4 Mål

1.4.1. Allmänt/allmänna mål:

De allmänna målen för detta initiativ är att förbättra energi- och driftseffektiviteten hos vägtransportverksamhet i ett bredare sammanhang med ökade miljö- och klimatambitioner i EU till 2030 och klimatneutralitet i EU till 2050 samt att säkerställa fri rörlighet för varor och rättvis konkurrens på den inre marknaden för vägtransporter.

1.4.2 Specifikt/specifika mål:

Specifikt mål

Detta initiativ har följande tre specifika mål:

1. Att undanröja hinder för användningen av utsläppsfria fordon och energisparande anordningar och stimulera intermodala transporter.

2. Att harmonisera reglerna om högsta tillåtna vikter och största tillåtna dimensioner för tunga fordon vid gränsöverskridande transporter.

3. Att förbättra tillämpningen av gränsöverskridande regler, även för trafiksäkerhetsändamål.

Dessa mål måste uppnås samtidigt som balansen mellan kraven på infrastrukturunderhåll, trafiksäkerhet och minskade utsläpp av växthusgaser och föroreningar från transportsystemet säkerställs.

1.4.3 Verkan eller resultat som förväntas

Beskriv den verkan som förslaget eller initiativet förväntas få på de mottagare eller den del av befolkningen som berörs.

⁴⁷

I den mening som avses i artikel 58.2 a eller b i budgetförordningen.

Genom att ge vägtransportföretagen starka incitament när det gäller ytterligare lastkapacitet för utsläppsfria tunga fordon och för alla typer av fordon som används i intermodala transporter kommer förslaget att påskynda användningen av utsläppsfria tunga fordon och främja ökningen av intermodala transporter. I själva verket kommer andelen utsläppsfria fordon i fordonsparken för tunga fordon och transportaktiviteten med utsläppsfria tunga fordon att öka och nå omkring 90 % av de totala tonkilometer som utförs med utsläppsfria tunga fordon år 2050. Förslaget kommer också att leda till att övergången från endast vägtransport till intermodala transporter, som uppskattas till omkring 21 miljarder tonkilometer 2030 och 26 miljarder tonkilometer 2050, i förhållande till referensscenariot.

Genom att harmonisera de regler som gäller för användning av längre/tyngre fordon i gränsöverskridande transporter och vid behov förenkla förfarandena för ansökan om tillstånd kommer förslaget att minska den administrativa bördan för operatörerna och förbättra energieffektiviteten och driftseffektiviteten för sådana fordon. Nettokostnadsbesparingarna för operatörerna uppskattas till 45 miljarder euro, uttryckt som nuvärde under 2025–2050 i förhållande till referensscenariot.

Genom att förbättra övervakningen och kontrollen av efterlevnaden kommer förslaget att förhindra att överlastade och andra tunga fordon som inte uppfyller kraven cirkulerar på EU:s vägar, vilket eliminerar de risker för trafiksäkerheten som sådana fordon utgör och snedvridningar av konkurrensen.

Sammanlagt under 2025–2050 kommer förslaget att minska koldioxidutsläppen med 27,8 miljoner ton (1,2 % av koldioxidutsläppen från godstransporter). De externa kostnaderna för koldioxidutsläpp, uttryckta som nuvarande värde under 2025–2050 i förhållande till referensscenariot, beräknas minska med 3,5 miljarder euro.

Förslaget förväntas leda till en minskning av de externa kostnaderna för dödsfall på omkring 0,9 miljarder euro på grund av 411 räddade liv, kumulativt under 2025–2050, i förhållande till referensscenariot.

1.4.4 *Prestationsindikatorer*

Ange indikatorer för övervakning av framsteg och resultat.

Kommissionen kommer att övervaka och utvärdera direktivets faktiska effekter genom olika åtgärder och en uppsättning indikatorer som gör det möjligt att mäta framstegen med att uppnå specifika och operativa mål.

Framstegen med att undanröja hindren för den inre marknaden kommer att mätas i antalet avskaffade nationella krav och genom övervakning av minskningarna av administrativa kostnader och driftskostnader i samband med förenklade tillståndsförfaranden och underlättade gränsöverskridande transporter. Relevanta uppgifter kommer att samlas in från de viktigaste intressenterna, däribland åkeriföreningar, organisationer för speciallast och statistik från nationella behöriga myndigheter.

Framgången med att öka användningen av utsläppsfria tunga fordon och energibesparande anordningar kommer att bedömas på grundval av det ökade antalet registrerade utsläppsfria tunga fordon, försäljningsvolymerna och deras andel av den totala fordonsparken för tunga fordon, det ökade antalet tunga fordon som säljs med installerade energibesparande anordningar. Relevant information kommer att samlas in från statistik från medlemsstaterna, biltillverkare och transportföretagsorganisationer.

Framstegen när det gäller att främja intermodala transporter kommer att övervakas genom en analys av den ökade volymen intermodala transporter, ett ökat antal transportföretag som deltar i intermodala transporter, en ökning av transportvolymen av high cube-containrar. Informationen kommer att samlas in från sektorsorganisationer, officiell statistik över transportvolymen efter transportsätt och förändringar i andelen godstransporter. Relevanta uppgifter kan också samlas in från eFTI-plattformar, som innehåller information om godstransporter.

Slutligen kommer effektiviteten i efterlevnaden att bedömas genom en utvärdering av efterlevnadsåtgärderna. Uppgifter om antalet inspektioner, upptäckta överträdelse, detektionsgrad, ålagda sanktioner och efterlevnadsgrader samt antal och typer av installerade WIM-system skulle samlas in från nationella myndigheter, särskilt tillsynsorgan. Berörda parter kan också ge insikter i efterlevnadsmetodernas konsekvens och effektivitet.

1.5 Grunder för förslaget eller initiativet

1.5.1. *Krav som ska uppfyllas på kort eller lång sikt, inbegripet en detaljerad tidsplan för genomförandet av initiativet*

Det föreslagna direktivet planeras träda i kraft 2025.

Bland de harmoniserings- och övervakningsåtgärder som planeras återfinns i) att fastställa lägsta administrativa krav och säkerhetskrav för transport av odelbara laster och ii) fastställa gemensamma principer för frivilligt genomförande av principer för smart åtkomst. Dessa två åtgärder kommer att omfatta förberedande åtgärder som kommer att genomföras under perioden 2025–2027.

Varje åtgärd kommer att innebära att en extern studie ingås och att workshoppar anordnas med experter på området. Finansiering av de två studierna och fyra workshoppar med experter kommer att behövas för perioden 2025–2027.

1.5.2 *Mervärdet av en åtgärd på unionsnivå (som kan följa av flera faktorer, t.ex. samordningsfördelar, rättssäkerhet, ökad effektivitet eller komplementaritet). Med "mervärdet av en åtgärd på unionsnivå" i denna punkt avses det värde en åtgärd från unionens sida tillför utöver det värde som annars skulle ha skapats av enbart medlemsstaterna.*

Utvärderingen av direktivet bekräftade mervärdet av EU:s åtgärder för att fastställa gemensamma standarder för tunga fordon som färdas på EU:s vägar. Bristen i direktivet, t.ex. kryphål i lagstiftningen och föråldrade standarder, hindrar dock en bred spridning av teknik för minskade koldioxidutsläpp och förbättringar av driftseffektiviteten i gränsöverskridande transporter. Bristen på samordnade EU-åtgärder skulle leda till ytterligare marknadsfragmentering, konkurrenssnedvridningar och diskriminerande kontrollmetoder. Allt detta skulle försvaga incitamenten att använda utsläppsfria fordon och energieffektiv teknik. Initiativ på nationell, lokal och sektoriell nivå kommer inte att vara tillräckliga för att ta itu med EU-omfattande problem och deras bakomliggande orsaker eller för att på ett meningsfullt sätt bidra till att uppnå målen för minskade koldioxidutsläpp. EU:s åtgärder är därför nödvändiga för att skapa rättslig klarhet om de regler som är tillämpliga på gränsöverskridande transaktioner med längre/tyngre fordon, skapa starkare incitament för användning av utsläppsfria tunga fordon och tillväxt av intermodala transporter samt för att säkerställa effektivare och mer konsekvent gränsöverskridande efterlevnad av gällande regler.

1.5.3 Erfarenheter från tidigare liknande åtgärder

Det ursprungliga direktiv som antogs 1996 ändrades därefter 2002 genom direktiv 2002/7/EG och 2015 genom direktiv (EU) 2015/719. Genom 2002 års översyn harmoniserades de högsta tillåtna dimensionerna för bussar i nationell och internationell trafik för att möjliggöra sömlösa persontransporter på väg inom EU. Översynen 2015 innehöll vissa undantag från högsta tillåtna vikter och största tillåtna dimensioner för fordon och fordonskombinationer, för att främja användningen av alternativa framdrivningssystem, förbättra fordons aerodynamik och säkerställa driftskompatibilitet med andra transportslag. Minskningen av växthusgasutsläppen, förbättringen av trafiksäkerheten och förarens komfort inom kommersiella (gods-)transporter var det främsta syftet med dessa undantag.

I en utvärdering 2022 av det nuvarande direktivet konstaterades dock att det visserligen är effektivt när det gäller att främja trafiksäkerhet, skydda väginfrastrukturen och underlätta användningen av vägfordon i intermodala transporter med containrar, men att det inte räcker till för att säkerställa rättvis konkurrens och uppmuntra användningen av utsläppsfri teknik och energibesparande anordningar.

Utvärderingen visade att incitamenten för att förbättra energieffektiviteten i vägtransporter och minska växthusgasutsläppen var otillräckliga och inte återspeglade de praktiska konsekvenserna av att använda ny utsläppsfri teknik, som kan vara tyngre och ta mer utrymme än förbränningsmotorteknik. De nationella undantag som tillåter användning av längre och/eller tyngre fordon har också lett till ett lapptäcke av olika regler som hindrar smidig gränsöverskridande trafik med tunga fordon i EU och leder till förlust av drifts- och energieffektivitet. Denna blandning av EU-krav och nationella krav samt bilaterala överenskommelser, tillsammans med rättslig osäkerhet, har också lett till ineffektiv och inkonsekvent tillämpning, särskilt inom gränsöverskridande transporter.

Dessa resultat bekräftade att det finns ett behov av att undanröja rättsliga och tekniska hinder och ge starkare incitament för användningen av utsläppsfri teknik och energisparanordningar inom sektorn för tunga fordon för att ytterligare underlätta intermodala transporter, harmonisera och förtydliga reglerna för användning av längre och/eller tyngre tunga fordon vid gränsöverskridande transaktioner, och göra efterlevnaden ändamålsenlig, effektiv och konsekvent i hela EU.

1.5.4 Förenlighet med den fleråriga budgetramen och eventuella synergieffekter med andra relevanta instrument

Förslaget är förenligt med den fleråriga budgetramen. EU-finansieringen kommer att behövas för att täcka operativa utgifter i samband med stödverksamhet för utveckling av gemensamma standarder för att tillåta specialtransporter och för genomförandet på ett harmoniserat sätt genom system för smart åtkomst i hela EU.

1.5.5 Bedömning av de olika finansieringsalternativ som finns att tillgå, inbegripet möjligheter till omfördelning

Budgetkonsekvenserna av detta förslag är mycket begränsade. De består av finansiering av standardverksamhet för extern stödanalys och samråd med experter som är nödvändiga för att fastställa gemensamma tekniska krav som säkerställer en

konsekvent tillämpning av de regler som är tillämpliga på sektorn för tunga fordon i EU.

1.6 Förslagets eller initiativets beräknade varaktighet och beräknade inverkan på budgeten

☐ **Begränsad varaktighet**

☐ verkan från och med [den DD/MM]ÅÅÅÅ till och med [den DD/MM]ÅÅÅÅ

☐ inverkan på budgeten från och med YYYY till och med YYYY för åtaganden och från och med YYYY till och med YYYY för betalningar.

☒ **obegränsad varaktighet**

Efter en inledande period ÅÅÅÅ–ÅÅÅÅ,
beräknas genomförandetakten nå en stabil nivå.

1.7 Planerad(e) genomförandemetod(er)⁴⁸

☒ **Direkt förvaltning** som sköts av kommissionen

☒ av dess avdelningar, vilket också inbegriper personalen vid unionens delegationer

☐ via genomförandeorgan

☐ **Delad förvaltning** med medlemsstaterna

☐ **Indirekt förvaltning** genom att uppgifter som ingår i budgetgenomförandet anförtros

☐ tredjeländer eller organ som de har utsett

☐ internationella organisationer och organ kopplade till dem (ange vilka)

☐ EIB och Europeiska investeringsfonden

☐ organ som avses i artiklarna 70 och 71 i budgetförordningen

☐ offentligrättsliga organ

☐ privaträttsliga organ som har anförtrotts offentliga förvaltningsuppgifter i den utsträckning som de har försetts med tillräckliga ekonomiska garantier

☐ organ som omfattas av privaträtten i en medlemsstat, som anförtrotts genomförandeuppgifter inom ramen för ett offentlig-privat partnerskap och som har försetts med tillräckliga ekonomiska garantier

☐ organ eller personer som anförtrotts genomförandet av särskilda åtgärder inom Gusp enligt avdelning V i fördraget om Europeiska unionen och som fastställs i den grundläggande akten.

Vid fler än en metod, ange kompletterande uppgifter under "Anmärkningar".

Anmärkningar

--

⁴⁸ Närmare förklaringar av de olika genomförandemetoderna med hänvisningar till respektive bestämmelser i budgetförordningen återfinns på webbplatsen Budgpedia:
<https://myintracomm.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budget-implementation/Pages/implementation-methods.aspx>

2. FÖRVALTNING

2.1. Regler om uppföljning och rapportering

Ange intervall och andra villkor för sådana åtgärder:

Uppgifterna kommer att genomföras direkt av GD Transport och rörlighet, efter den årliga planerings- och övervakningscykeln, inklusive rapportering av resultat genom GD Transport och rörlighets årliga verksamhetsrapport.

2.2 Förvaltnings- och kontrollsystem

2.2.1. *Motivering av den genomförandemetod, de finansieringsmekanismer, de betalningsvillkor och den kontrollstrategi som föreslås*

GD Transport och rörlighets enhet för vägtransportpolitiken kommer att övervaka införlivandet och genomförandet av det föreslagna direktivet. Utgifterna kommer att genomföras inom ramen för direkt förvaltning, med fullständig tillämpning av bestämmelserna i budgetförordningen och kommissionens beslut K(2007)5858 av den 5 december 2007 om ersättning för utgifterna för externa experter som inbjuds till möten samt eventuella ändringar av dessa regler. Finansieringen kommer att tillhandahållas genom upphandling och i form av ersättning för expertutgifter. Kontrollstrategin för upphandlingar och bidrag inom GD Transport och rörlighet omfattar särskilda rättsliga, operativa och finansiella förhandskontroller av förfarandena samt undertecknande av kontrakt och avtal. Dessutom är utgifter för upphandling av varor och tjänster vid behov även föremål för finansiella efterhandskontroller.

2.2.2 *Uppgifter om identifierade risker och om det eller de interna kontrollsystem som inrättats för att begränsa riskerna*

Potentiella tjänsteleverantörer inom ramavtal betraktas som entreprenörer med låg risk. Potentiella risker skulle därför täckas av de befintliga mekanismerna i budgetförordningen och mildras av de interna kontrollerna från GD Transport och rörlighet (systematiska rättsliga och finansiella förhandskontroller, efterhandsrevisioner av utgifter enligt definitionen i de årliga revisionsplanerna). När det gäller ersättning av expertkostnader hanteras de viktigaste kontrollerna för att minska de inneboende riskerna när det gäller riktigheten och giltigheten av påståendena med hjälp av AGM, ett onlineverktyg för planering, organisation och hantering av ersättning för kostnader för möten med externa experter. Lämpliga kontroller kommer också att införas för att minska den potentiella risken för intressekonflikter.

2.2.3 *Beräkning och motivering av kontrollernas kostnadseffektivitet (dvs. förhållandet mellan kostnaden för kontrollerna och värdet av de medel som förvaltas) och en bedömning av den förväntade risken för fel (vid betalning och vid avslutande)*

Med tanke på den begränsade omfattningen och storleken på den EU-finansiering som ska tillhandahållas, och eftersom mottagarna av EU-medel betraktas som lågriskföretag, förväntas detta initiativ inte medföra att kontrollkostnaderna går utöver de befintliga kostnaderna för kontroller vid GD Transport och rörlighet. Risken för fel vid betalning och vid avslutande förväntas ligga kvar under 2 %.

2.3 Åtgärder för att förebygga bedrägeri och oriktigheter

Beskriv förebyggande åtgärder (befintliga eller planerade), t.ex. från strategi för bedrägeribekämpning.

Kommissionens ordinarie förebyggande åtgärder och skyddsåtgärder tillämpas, särskilt följande:

- Betalningar för tjänster kontrolleras av kommissionens personal innan utbetalningen görs, med beaktande av villkoren i avtalen, ekonomiska principer samt god ekonomisk och administrativ sed. Åtgärder för bedrägeribekämpning (övervakning, rapporteringskrav osv.) kommer att ingå i alla bidragsavtal och kontrakt mellan kommissionen och dess betalningsmottagare.

- För att bekämpa bedrägeri, korruption och annan olaglig verksamhet ska bestämmelserna i förordning (EU, Euratom) nr 883/2013 om utredningar som utförs av Europeiska byrån för bedrägeribekämpning (Olaf) och Europeiska åklagarmyndigheten (Eppo), inrättad genom rådets förordning (EU) 2017/1939, tillämpas utan begränsningar.

Kommissionen upprätthåller dessutom en kraftfull strategi för bedrägeribekämpning, som för närvarande håller på att ses över.

GD Transport och rörlighet antog 2020 en reviderad strategi för bedrägeribekämpning. AFS-systemet grundar sig på kommissionens strategi för bedrägeribekämpning och en särskild riskbedömning som genomförs internt för att identifiera de områden som är mest utsatta för bedrägeri, de kontroller som redan finns och de åtgärder som krävs för att förbättra GD Transport och rörlighets kapacitet att förebygga, upptäcka och korrigera bedrägerier.

De kontraktsbestämmelser som gäller för offentlig upphandling säkerställer att revisioner och kontroller på plats kan genomföras av kommissionens avdelningar, däribland Olaf, med tillämpning av de standardbestämmelser som rekommenderas av Olaf.

3. FÖRSLAGETS ELLER INITIATIVETS BERÄKNADE INVERKAN PÅ BUDGETEN

3.1. Berörda rubriker i den fleråriga budgetramen och utgiftsposter i den årliga budgeten

Befintliga budgetposter

Redovisa enligt de berörda rubrikerna i den fleråriga budgetramen i nummerföljd

Rubrik i den fleråriga budgetramen	Budgetpost	Typ av utgifter	Bidrag			
	Nummer	Diff./Icke-diff. ⁴⁹	från Efta-länder ⁵⁰	från kandidatländer och potentiella kandidater ⁵¹	från andra tredjeländer	övriga inkomster avsatta för särskilda ändamål
1	02 20 04 01	Diff.	NEJ	NEJ	NEJ	NEJ
7	20 02 06 02	Diff.	NEJ	NEJ	NEJ	NEJ

⁴⁹ Diff. = differentierade anslag/Icke-diff. = icke-differentierade anslag.

⁵⁰ Efta: Europeiska frihandelssammanslutningen.

⁵¹ Kandidatländer och i förekommande fall potentiella kandidatländer i västra Balkan.

3.2 Förslagets beräknade inverkan på anslagen

3.2.1. Sammanfattning av beräknad inverkan på driftsanslagen

- ☐ Förslaget/initiativet kräver inte att driftsanslag tas i anspråk
- ☒ Förslaget/initiativet kräver att driftsanslag tas i anspråk enligt följande:

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

Rubrik i den fleråriga budgetramen	1	Inre marknaden, innovation och digitalisering
---	----------	---

GD TRANSPORT OCH RÖRLIGHET			2025	2026	2027	TOTALT
• Driftsanslag						
Budgetpost ⁵² 02 20 04 01	Åtaganden	(1a)	0,400	0,400		0,800
	Betalningar	(2a)	0,200	0,400	0,200	0,800
Anslag av administrativ natur som finansieras genom ramanslagen för särskilda program ⁵³						
Budgetpost		(3)				
TOTALA anslag för GD Transport och rörlighet	Åtaganden	=1a+1b +3	0,400	0,400		0,800
	Betalningar	=2a+2b +3	0,200	0,400	0,200	0,800

⁵² Enligt den officiella kontoplanen.

⁵³ Detta avser tekniskt eller administrativt stöd för genomförandet av vissa av Europeiska unionens program och åtgärder (tidigare s.k. BA-poster) samt indirekta och direkta forskningsåtgärder.

• TOTALA driftsanslag	Åtaganden	(4)	0,400	0,400		0,800
	Betalningar	(5)	0,200	0,400	0,200	0,800
• TOTALA anslag av administrativ natur som finansieras genom ramanslagen för särskilda program		(6)				
TOTALA anslag inom ramen för RUBRIK 1 i den fleråriga budgetramen	Åtaganden	=4+6	0,400	0,400		0,800
	Betalningar	=5+6	0,200	0,400	0,200	0,800

Rubrik i den fleråriga budgetramen	7	”Administrativa utgifter”
---	----------	---------------------------

Detta avsnitt ska fyllas i med hjälp av det datablad för budgetuppgifter av administrativ natur som först ska föras in i [bilagan till finansieringsöversikt för rättsakt](#) (bilaga 5 till kommissionens beslut om interna bestämmelser för genomförandet av kommissionens avsnitt av Europeiska unionens allmänna budget), vilken ska laddas upp i DECIDE som underlag för samråden mellan kommissionens avdelningar.

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

		2025	2026	2027		För in så många år som behövs för att redovisa under hur lång tid resursanvändningen påverkas (jfr punkt 1.6)	TOTALT
GD: Transport och rörlighet							
• Personalresurser							
• Övriga administrativa utgifter			0,060	0,070			0,130
TOTALT GD Transport och rörlighet	Anslag		0,060	0,070			0,130

TOTALA anslag inom ramen för RUBRIK 7 i den fleråriga budgetramen	(summa åtaganden = summa betalningar)		0,060	0,070				0,130
---	--	--	-------	-------	--	--	--	--------------

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

		2025	2026	2027	TOTALT
TOTALA anslag inom ramen för RUBRIKERN 1–7 i den fleråriga budgetramen	Åtaganden	0,400	0,460	0,070	0,930
	Betalningar	0,200	0,460	0,270	0,930

3.2.2 Beräknad output som finansieras med driftanslag

Åtaganden i miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

Ange mål och output ↓			2025		2026		2027		TOTALT	
	Typ ⁵⁴	Genomsnittliga kostnader	Antal	Kostn.	Antal	Kostn.	Antal	Kostn.	Totalt antal	Total kostnad
SPECIFIKT MÅL ⁵⁵ – harmonisera reglerna om högsta tillåtna vikter och största tillåtna dimensioner för tunga fordon vid gränsöverskridande transporter,										
- Output	Slutrapport för en studie	0,400	1	0,400	1	0,400			2	0,800
– Output	Antal workshoppar och expertmöten	0,0325			2	0,060	2	0,070	4	0,130
Delsumma för specifikt mål nr 1		0,4325			3	0,460	3	0,470	6	0,930
TOTALT					3	0,460	3	0,470	6	0,930

⁵⁴ Output är de produkter eller tjänster som levererats (t.ex. antal studentutbyten som har finansierats eller antal kilometer väg som har byggts).

⁵⁵ Mål som redovisats under punkt 1.4.2: ”Specifikt/specifika mål...”.

3.2.3 Sammanfattning av beräknad inverkan på de administrativa anslagen

- ☐ Förslaget/initiativet kräver inte att anslag av administrativ natur tas i anspråk
- ☒ Förslaget/initiativet kräver att anslag av administrativ natur tas i anspråk enligt följande:

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

	2025	2026	2027		För in så många år som behövs för att redovisa under hur lång tid resursanvändningen påverkas (jfr punkt 1.6)	TOTALT
--	------	------	------	--	---	--------

RUBRIK 7 i den fleråriga budgetramen								
Personalresurser								
Övriga administrativa utgifter		0,060	0,070					0,130
Delsumma för RUBRIK 7 i den fleråriga budgetramen		0,060	0,070					0,130

Utanför RUBRIK 7⁵⁶ i den fleråriga budgetramen								
Personalresurser								
Andra utgifter av administrativ natur								
Delsumma utanför RUBRIK 7 i den fleråriga budgetramen								

TOTALT		0,060	0,070					0,130
---------------	--	-------	-------	--	--	--	--	--------------

Personalbehov och andra utgifter av administrativ natur ska täckas genom anslag inom generaldirektoratet vilka redan har avdelats för förvaltningen av åtgärden i fråga, eller genom en omfördelning av anslag inom generaldirektoratet, samt vid behov ytterligare resurser som kan tilldelas det förvaltande generaldirektoratet som ett led i det årliga förfarandet för tilldelning av anslag och med hänsyn tagen till begränsningar i fråga om budgetmedel.

⁵⁶ Tekniskt eller administrativt stöd för genomförandet av vissa av Europeiska unionens program och åtgärder (tidigare s.k. BA-poster) samt indirekta och direkta forskningsåtgärder.

3.2.3.1 Beräknat personalbehov

☒ Förslaget/initiativet kräver inte att personalresurser tas i anspråk

☐ Förslaget/initiativet kräver att personalresurser tas i anspråk enligt följande:

Beräkningarna ska anges i heltidsekvivalenter

	År n	År n+1	År n+2	År n+3	För in så många år som behövs för att redovisa under hur lång tid resursanvändningen påverkas (jfr punkt 1.6)		
• Tjänster som tas upp i tjänsteförteckningen (tjänstemän och tillfälligt anställda)							
20 01 02 01 (Kommissionens huvudkontor och representationskontor)							
20 01 02 03 (Delegationer)							
01 01 01 01 (Indirekta forskningsåtgärder)							
01 01 01 11 (Direkta forskningsåtgärder)							
Andra budgetposter (ange vilka)							
• Extern personal (i heltidsekvivalenter) ⁵⁷							
20 02 01 (Kontraktsanställda, nationella experter och vikarier finansierade genom ramanslaget)							
20 02 03 (Kontraktsanställda, lokalanställda, nationella experter, vikarier och unga experter som tjänstgör vid delegationerna)							
XX 01 xx yy zz ⁵⁸	- vid huvudkontoret						
	- vid delegationer						
01 01 01 02 (Kontraktsanställda, nationella experter och vikarier som arbetar med indirekta forskningsåtgärder)							
01 01 01 12 (Kontraktsanställda, vikarier och nationella experter som arbetar med direkta forskningsåtgärder)							
Andra budgetposter (ange vilka)							
TOTALT							

XX motsvarar det politikområde eller den avdelning i budgeten som avses.

Personalbehoven ska täckas med personal inom generaldirektoratet vilka redan har avdelats för förvaltningen av åtgärden i fråga, eller genom en omfördelning av personal inom generaldirektoratet, samt vid behov ytterligare resurser som kan tilldelas det förvaltande generaldirektoratet som ett led i det årliga förfarandet för tilldelning av anslag och med hänsyn tagen till begränsningar i fråga om budgetmedel.

Beskrivning av arbetsuppgifter:

Tjänstemän och tillfälligt anställda	
Extern personal	

⁵⁷ Denna fotnot förklarar vissa initialförkortningar som inte används i den svenska versionen].

⁵⁸ Särskilt tak för finansiering av extern personal genom driftsanslag (tidigare s.k. BA-poster).

3.2.4 Förenlighet med den gällande fleråriga budgetramen

Förslaget/initiativet

- ☒ kan finansieras fullständigt genom omfördelningar inom den berörda rubriken i den fleråriga budgetramen.

Initiativet kräver ingen större omprogrammering. Initiativet finansieras genom budgetposten för stöd till transportpolitiken (02.20.04.01) och budgetposten för administrativa utgifter (20 02 06 02).

- ☐ kräver användning av den outnyttjade marginalen under den relevanta rubriken i den fleråriga budgetramen och/eller användning av särskilda instrument enligt definitionen i förordningen om den fleråriga budgetramen.

Beskriv vad som krävs, ange berörda rubriker och budgetposter, motsvarande belopp och de instrument som är föreslagna för användning.

- ☐ kräver en översyn av den fleråriga budgetramen.

Beskriv vad som krävs, ange berörda rubriker och budgetposter samt motsvarande belopp.

3.2.5 Bidrag från tredje part

Förslaget/initiativet

- ☒ innehåller inga bestämmelser om samfinansiering från tredje parter
- ☐ innehåller bestämmelser om samfinansiering från tredje parter enligt följande uppskattning:

Anslag i miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

	År n ⁵⁹	År n+1	År n+2	År n+3	För in så många år som behövs för att redovisa under hur lång tid resursanvändningen påverkas (jfr punkt 1.6)			Totalt
Ange vilket organ som deltar i samfinansieringen								
TOTALA anslag som tillförs genom samfinansiering								

⁵⁹ Med år n avses det år då förslaget eller initiativet ska börja genomföras. Ersätt "n" med det förväntade första genomförandeåret (till exempel 2021). Detsamma för följande år.

3.3 Beräknad inverkan på inkomsterna

☒ Förslaget/initiativet påverkar inte budgetens inkomstsida.

☐ Förslaget/initiativet påverkar inkomsterna på följande sätt:

☐ Påverkan på egna medel

☐ Påverkan på andra inkomster

inkomsterna är avsatta för särskilda utgiftsposter ☐

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

Inkomstposter i den årliga budgeten:	Belopp som förts in för det innevarande budgetåret	Förslagets/initiativets inverkan på inkomsterna ⁶⁰						
		År n	År n+1	År n+2	År n+3	För in så många år som behövs för att redovisa under hur lång tid resursanvändningen påverkas (jfr punkt 1.6)		
Artikel								

För inkomster avsatta för särskilda ändamål, ange vilka utgiftsposter i budgeten som berörs.

--

Övriga anmärkningar (t.ex. den metod/formel som har använts för att beräkna inverkan på inkomsterna eller andra relevanta uppgifter).

--

⁶⁰ Vad gäller traditionella egna medel (tullar, sockeravgifter) ska nettobeloppen anges, dvs. bruttobeloppen minus 20 % avdrag för uppbördskostnader.