

Bruxelles, den 26. november 2025  
(OR. en)

15611/25

---

---

**Interinstitutionel sag:  
2023/0265(COD)**

---

---

**TRANS 556  
CLIMA 543  
ENV 1239  
COMPET 1183  
CODEC 1850**

## **NOTE**

---

fra:	Generalsekretariatet for Rådet
til:	Rådet
Vedr.:	Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af Rådets direktiv 96/53/EF om fastsættelse af de største tilladte dimensioner i national og international trafik og største tilladte vægt i international trafik for visse vej køretøjer i brug i Fællesskabet – Generel indstilling

---

## **I. INDLEDNING**

1. Kommissionen forelagde Europa-Parlamentet og Rådet ovennævnte forslag den 11. juli 2023 som en del af pakken om grønnere transport.
2. Forslaget om ændring af Rådets direktiv 96/53/EF om fastsættelse af de største tilladte dimensioner i national og international trafik og største tilladte vægt i international trafik for visse vej køretøjer i brug i Fællesskabet, i det følgende benævnt "direktivet om vægt og dimensioner for visse vej køretøjer", har tre mål: a) at bedre at sikre fri og effektiv bevægelighed for varer og fair konkurrence, b) at give sektoren tilstrækkelige incitamenter til at tilskynde til investeringer i nulemissionsteknologier og c) at sikre en mere effektiv og konsekvent håndhævelse af de nye og eksisterende regler.

## **II. ARBEJDET I DE ØVRIGE INSTITUTIONER**

3. Europa-Parlamentet udpegede Transport- og Turismeudvalget (TRAN) som det kompetente udvalg for dette forslag og Rosa Maria SERRANO SIERRA (S&D, ES) som ordfører. Europa-Parlamentet fastlagde sin førstebehandlingsholdning på plenarmødet den 12. marts 2024.
4. Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg vedtog sin udtalelse om forslaget på 578. plenarmøde den 27. april 2023. Regionsudvalget vedtog sin udtalelse på 159. plenarmøde den 31. januar 2024.

## **III. ARBEJDET I RÅDET OG DETS FORBEREDENDE ORGANER**

5. Landtransportgruppen indledte sit arbejde den 24. juli 2023 under det spanske formandskab med en generel forelæggelse af forslaget og en gennemgang af konsekvensanalysen. Siden forelæggelsen af forslaget har Rådet drøftet tre situationsrapporter, den første under det spanske formandskab den 4. december 2023 (ST 15663/23), den anden under det belgiske formandskab den 18. juni 2024 (ST 10214/24) og den tredje under det polske formandskab den 5. juni 2025 (ST 9156/25).
6. Under det danske formandskab fortsatte arbejdet i Landtransportgruppen den 4. juli, den 18. september, den 15. og 31. oktober og den 13. november 2025.

## **IV. ARBEJDET HEN IMOD ET KOMPROMIS**

7. Formandskabet vendte tilbage til Kommissionens forslag og arbejdede på grundlag af det, idet der blev taget hensyn til de tidligere formandskabers arbejde. Arbejdet fokuserede på at fastholde de vigtigste mål med et overordnet mål om at forenkle direktivet og samtidig støtte udbredelsen af nulemissionskøretøjer. Formandskabet fremlægger løsninger på de resterende udestående spørgsmål.
8. Nedenfor gives en samlet oversigt, der redegør for ændringerne af Kommissionens forslag med henblik på vedtagelse af en generel indstilling.

9. Artikel 1, stk. 3, om anvendelse af ledbusser og særlige vogntog til personbefordring ændres for at give medlemsstaterne mulighed for fortsat at anvende særlige vogntog.
10. Muligheden for at afvige fra den vægt og de dimensioner, der er fastsat i bilaget, sikres for køretøjer, der er omfattet af særlige tilladelser med henblik på transport af udelelig last [artikel 4, stk. 3], køretøjer, der udfører virksomhed, der ikke i væsentlig grad påvirker den internationale konkurrence i transportsektoren [artikel 4, stk. 4], og europæiske modulsystemer (EMS) [artikel 4, stk. 4a]. I artikel 4b foreslår formandskabet i overensstemmelse med målene i den foreslåede ændring om at skabe incitamentter til nulemissionskøretøjer og intermodal transport, at nulemissionsmotorkøretøjer eller vogntog, der indgår i intermodal transport, også må krydse grænserne, selv om de overstiger den største vægt, der er fastsat i bilaget, så længe vægten ikke overstiger den vægt, der er tilladt på begge sider af grænsen.
11. For så vidt angår transport af udelelig last og sprogkravet til føreren [artikel 4, stk. 3] kan medlemsstaterne kræve særlige foranstaltninger for at sikre effektiv kommunikation med føreren.
12. Der er indført mulighed for, at medlemsstaterne kan lægge op til 1,380 meter til påhængsvogne, når de anvendes til særlige pendultjenester [artikel 4, stk. 4aa], sammen med en ny betragtning [11c], der giver en begrundelse for den ekstra længde.
13. Den maksimale forsøgsperiode for EMS i artikel 4, stk. 5, forlænges til syv år.
14. Der gives medlemsstaterne tilstrækkelig tid til at oprette "one-stop-shop"-funktionen i henhold til artikel 4a.
15. Artikel 7 giver medlemsstaterne mulighed for at begrænse anvendelsen af visse veje eller vejanlæg baseret på trafiksikkerhedshensyn eller infrastrukturens karakteristika.

16. På grund af betænkeligheder med hensyn til effekten af den ekstra vægt på infrastrukturen er der indført ændringer med hensyn til håndhævelsen i artikel 10d. I stk. 1 præciseres det, at medlemsstaterne kan anvende enten automatiske systemer anbragt på vejinfrastrukturen i TEN-T-nettet eller vejeanordninger monteret i køretøjet. Nulemissionskøretøjer bør fra den 1. december 2029 kunne fjernkommunikere pålidelige vægtoplysninger via udstyr til ombordmåling af masse med mulighed for at anvende den intelligente takograf. De nærmere detaljer fastsættes i en gennemførelsesretsakt.
17. I forbindelse med kriser, der berører flere medlemsstater, præciseres det i artikel 10k, at Kommissionen kun kan vedtage gennemførelsesretsakter på anmodning af de pågældende medlemsstater.
18. Formandskabet foreslår også administrative forenklinger ved ikke længere at pålægge et overvågningssystem for EMS-forsøg [artikel 4, stk. 5 og 5a] og ved at anvendelse af eFTI til påvisning af, at en transport kan betragtes som intermodal transport [artikel 6, stk. 7], udgår. I betragtning af den begrænsede merværdi af ordninger for intelligent adgangspolitik udgår den foreslåede artikel 10da.
19. I bilaget er der foretaget ændringer for at afspejle støtten til udbredelse af nulemissionskøretøjer, samtidig med at der tages hensyn til medlemsstaternes betænkeligheder med hensyn til slid på infrastrukturen.
  - a. Der er tilføjet yderligere 0,90 meter for sættevognstog med et nulemissionsmotorkøretøj for at give mere plads til at installere nulemissionsteknologien (underafsnit 1.1).
  - b. Linjen vedrørende ekstra højde ved transport af high-cube-containere er udgået, da de fleste medlemsstater har problemer med kørselshøjden under deres broer (underafsnit 1.3).
  - c. Der er indført en differentiering mellem fem- og seksakslede motorkøretøjer for så vidt angår nulemissionsbonusen på henholdsvis 2 og 4 ton (underafsnit 2.2).

- d. Der er foretaget en reduktion af den største vægt til 34 ton i punkt 2.3.6 for denne særlige type korte og tunge køretøjer, samtidig med at de ekstra 2 ton for nulemissionskøretøjer bevares. Der er tilføjet en yderligere linje, der gør det muligt at øge toakslede nulemissionsbusser med 0,50 ton (underafsnit 2.3).
- e. Den ekstra vægt for drivakslen for nulemissionskøretøjer er udgået, da de fleste medlemsstater mener, at en ekstra tung drivaksel er for skadelig for infrastrukturen (underafsnit 3.4).
- f. Der er medtaget et underafsnit 3.6 for akselgrupper med tre aksler i motorkøretøjer, da denne type køretøjer har særlige karakteristika.
- g. Da der er særlige tilfælde, blev der tilføjet en linje for femakslede motorkøretøjer og en linje med en broformel, der fastsætter afstanden mellem akslerne for vogntog på over 42 ton (underafsnit 4.3).

## V. **KONKLUSION**

- 20. På baggrund af ovenstående opfordres Rådet (transport, telekommunikation og energi) til på samlingen den 4. december 2025 at nå til enighed om en generel indstilling til kompromisteksten i bilaget til denne note.

Forslag til

**EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV**

**om ændring af Rådets direktiv 96/53/EF om fastsættelse af de største tilladte dimensioner i national og international trafik og største tilladte vægt i international trafik for visse vej køretøjer i brug i Fællesskabet**

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR –

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 91,

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen,

efter fremsendelse af udkast til lovgivningsmæssig retsakt til de nationale parlamenter,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg<sup>1</sup>,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget<sup>2</sup>,

efter den almindelige lovgivningsprocedure, og

ud fra følgende betragtninger:

---

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

<sup>2</sup> EUT C, C/2024/1982, 18.3.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2024/1982/oj>.

- (1) I Rådets direktiv 96/53/EF<sup>3</sup> fastsættes den tilladte totalvægt og de største tilladte dimensioner for tunge køretøjer, der kan køre på Unionens veje, for at sikre trafiksikkerheden og et velfungerende indre marked samt fremme transportens energi- og driftseffektivitet og reducere drivhusgasemissionerne fra denne transport. Evalueringen af direktiv 96/53/EF har vist, at det kun delvist har været effektivt med hensyn til at nå målene om trafiksikkerhed, det indre marked og miljøet, og at der er behov for at tilpasse dets bestemmelser, så de afspejler den teknologiske udvikling og fremmer innovation, tager fat på de skiftende udfordringer på transportmarkedet og bidrager til Unionens politiske prioriteter om dekarbonisering af transport.
- (2) I Kommissionens *meddelelse om en strategi for bæredygtig og intelligent mobilitet – en europæisk transportsektor, der er klar til fremtiden*<sup>4</sup> gøres det klart, at der, for at kunne bidrage til at nå målet i den europæiske grønne pagt<sup>5</sup> om en reduktion af drivhusgasemissionerne fra transport med 90 % senest i 2050, er behov for at gøre alle transportformer mere bæredygtige, gøre bæredygtige alternativer bredt tilgængelige i et multimodalt transportsystem og fastsætte de rette incitamenter for at sætte gang i omstillingen til nulforureningstransportsystemer i Unionen.
- (3) En strømlining og præcisering af reglerne om vægt og dimensioner for tunge køretøjer i vejtransport vil kunne afhjælpe den energimæssige og driftsmæssige ineffektivitet i grænseoverskridende transport, skabe stærke incitamenter for transportvirksomhederne til at anvende nulemissionsteknologier og samtidig lette anvendelsen af eksisterende energibesparende løsninger og yderligere fremme intermodal godstransport. For at minimere de administrative byrder, forebygge konkurrenceforvridning og mindske risiciene for trafiksikkerheden og skader på vejinfrastrukturen bør visse krav vedrørende anvendelsen af tungere og længere køretøjer harmoniseres, og håndhævelsen af de gældende regler bør styrkes.

---

<sup>3</sup> EFT L 235 af 17.9.1996, s. 59.

<sup>4</sup> COM(2020) 789 final.

<sup>5</sup> COM(2019) 640 final.

- (4) For at nå disse mål bør der findes den rette balance mellem økonomisk effektivitet, miljømæssig bæredygtighed, beskyttelse af vejinfrastrukturen og trafik sikkerhedsaspekter.
- (5) Typerne af tunge køretøjer samt disse køretøjers vægtværdier er blevet defineret med henvisning til Unionens lovgivning om typegodkendelse og markedsovervågning af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer, især Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/858<sup>6</sup> og (EU) 2019/2144<sup>7</sup>. Henvisningerne til disse relevante retsakter bør derfor ajourføres for at sikre klarhed i de gældende lovgivningsmæssige rammer.
- (6) Bestemmelserne i direktiv 96/53/EU supplerer Rådets direktiv 92/106/EØF<sup>8</sup> for så vidt angår fremme og støtte af væksten i intermodal transport. Definitionen af intermodal transport bør derfor tilpasses terminologien i direktiv 92/106/EØF for at gøre det muligt for lastbiler, påhængsvogne og sættevogne, der anvendes i intermodal transport, at drage fordel af de samme ekstra vægttillæg som for vejkøretøjer, der transporterer containere eller veksellad, og som anvendes i intermodal containertransport. Et sådant vægtincitament ventes at tilskynde vejtransportvirksomhederne til også at deltage i intermodal transport uden containere.

---

<sup>6</sup> Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/858 af 30. maj 2018 om godkendelse og markedsovervågning af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer, om ændring af forordning (EF) nr. 715/2007 og (EF) nr. 595/2009 og om ophævelse af direktiv 2007/46/EF (EUT L 151 af 14.6.2018, s. 1).

<sup>7</sup> Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/2144 af 27. november 2019 om krav til typegodkendelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer for så vidt angår deres generelle sikkerhed og beskyttelsen af køretøjspassagerer og bløde trafikanter og om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/858 og ophævelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 78/2009, forordning (EF) nr. 79/2009 og forordning (EF) nr. 661/2009 og Kommissionens forordning (EF) 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 og (EU) 2015/166 (EUT L 325 af 16.12.2019, s. 1).

<sup>8</sup> Rådets direktiv 92/106/EØF af 7. december 1992 om indførelse af fælles regler for visse former for kombineret godstransport mellem medlemsstaterne (EFT L 368 af 17.12.1992, s. 38).

- (7) For at sikre en fælles forståelse og ensartet gennemførelse af bestemmelserne i dette direktiv i national og international trafik bør det præciseres, at nationale undtagelser fra visse tilladte totalvægte og største tilladte dimensioner for visse typer af køretøjer, der kører i national trafik, ikke automatisk finder anvendelse på køretøjer, der anvendes til grænseoverskridende transport.
- (8) Transport af udelelig last er et vigtigt markedssegment knyttet til strategiske områder inden for vedvarende energi, anlægsarbejde og infrastruktur, olie og gas, tung industri og elproduktionssektorer. På trods af den anerkendte værdi af de eksisterende retningslinjer for bedste praksis for unormal transport, der er vedtaget af eksperter udpeget af medlemsstaterne, er der kun gjort meget få fremskridt hen imod forenkling og harmonisering af reglerne og procedurene for opnåelse af tilladelser til transport af udelelig last. For at undgå, at medlemsstaterne anvender mange divergerende betingelser, der tjener samme formål, bør medlemsstaterne samarbejde om så vidt muligt at harmonisere disse krav, uden at det dog berører deres ret til at fastsætte de nødvendige betingelser for sikker transport af udelelig last på deres område. Medlemsstaterne bør også sikre, at de nationale krav er rimelige og ikkediskriminerende, og afholde sig fra at pålægge føreren uberettigede krav såsom at kunne udtrykke sig flydende på den pågældende medlemsstats nationale sprog. Medlemsstaterne bør overveje at anmode transportoperatørerne om at anvende andre kommunikationsværktøjer, hovedsagelig af digital karakter, for at sikre effektiv kommunikation mellem føreren og kontrolmyndighederne. Transportoperatørerne kan f.eks. blive anmodet om at sørge for et servicenummer, hvor føreren kan få hjælp, hvis vedkommende bliver stoppet af kontrolmyndighederne, og om at sikre, at dette servicenummer er tilgængeligt, når føreren kører, også om natten og i weekenden. For at mindske transportvirksomhedernes administrative byrde og at sikre en effektiv, fair og sikker drift, er det afgørende at indføre et gennemsigtigt, harmoniseret og brugervenligt system til opnåelse af tilladelser.

- (9) Europæiske modulsystemer er blevet anvendt og afprøvet udførligt, og de har vist sig at være en interessant løsning til at forbedre den økonomiske og energimæssige effektivitet af transport, samtidig med at trafiksikkerheden og beskyttelsen af infrastrukturen sikres, når de gennemføres på et egnet fysisk og operationelt område. I betragtning af særlige nationale forhold, forskellige økonomiske interesser, transportbehov og forskellig transportinfrastrukturkapacitet i medlemsstaterne er de bedste til at vurdere og tillade udbredelsen af europæiske modulsystemer på deres område. For at muliggøre bredere positive socioøkonomiske og miljømæssige virkninger af anvendelsen af europæiske modulsystemer er det samtidig afgørende at fjerne unødvendige hindringer for deres anvendelse i grænseoverskridende transport mellem nabomedlemsstater, som tillader sådanne vogntog på deres område, uden at begrænse antallet af krydsede grænser, så længe de overholder de nationale betingelser for europæiske modulsystemer, som medlemsstaterne har fastsat på deres respektive områder. Dette skal sikre, at europæiske modulsystemer, der anvendes til grænseoverskridende transport, overholder den fælles øvre vægt- og dimensionsgrænse for europæiske modulsystemer i disse medlemsstater.
- (10) Medlemsstaterne bør fortsat have mulighed for midlertidigt at gennemføre forsøg. Nye teknologier, der tillader opladning under kørsel, f.eks. solcellepaneler, pantografer og elektriske veje, eller den gradvise indførelse af europæiske modulsystemer i medlemsstaterne kan kræve, at den største vægt og de største dimensioner overskrides i et testmiljø, herunder på grænseoverskridende strækninger af vejnettet. Medlemsstaterne bør derfor fortsat have mulighed for at gennemføre sådanne forsøg samt for at teste foreneligheden af nye teknologier og koncepter på tværs af grænserne. Forsøgenes midlertidige og innovative karakter skal gøres tydelig ved at fastsætte en maksimal frist for udførelsen af dem. Samtidig bør antallet af forsøg med nye teknologier og innovative ordninger ikke begrænses for at undgå at hæmme innovationen.

- (11) Transport af udelelig last udført af køretøjer eller vogntog, der overskrider den største vægt eller de største dimensioner, og anvendelsen af europæiske modulsystemer kræver i betragtning af behovet for yderligere sikkerhedsforanstaltninger og for passende infrastruktur, at der lægges særlig vægt på elementer såsom gennemsigtigheden af relevante oplysninger, retssikkerhed og harmonisering af tilladelsesprocedurerne. Medlemsstaterne bør derfor oprette et enkelt elektronisk informations- og kommunikationssystem, som indeholder alle relevante oplysninger om de driftsmæssige og administrative betingelser for transport af udelelig last og for anvendelsen af europæiske modulsystemer på en tydelig og lettilgængelig måde. Dette nationale system bør også gøre det muligt for transportvirksomhederne elektronisk at indhente oplysninger og indsende ansøgninger, i et standardiseret format, om særlige tilladelser til transport af udelelig last i den pågældende medlemsstat.
- (11a) Grænseoverskridende trafik mellem medlemsstater, der tillader en højere vægt end den i bilag I, kan forbedre effektiviteten og reducere CO<sub>2</sub>-emissionerne ved at reducere den samlede mængde kørte kilometer. En sådan transport bør stadig være tilladt, så længe medlemsstaternes nationale betingelser overholdes for disse højere grænser, og de udføres af nulemissionsmotorkøretøjer eller køretøjer, der er involveret i intermodal transport. Dette bør ikke berøre medlemsstaternes ret til i overensstemmelse med artikel 4 at afvige fra de vægt- og dimensionsgrænser, der er fastsat i bilag I.
- (11b) Medlemsstaterne bør kunne tillade specialtransport, der udføres under forhold, der gør, at den normalt ikke udføres af køretøjer fra andre medlemsstater, og tillade, at en sådan transport afviger fra vægt og dimensioner for standardkøretøjer, da en sådan specialtransport ikke i væsentlig grad påvirker den internationale konkurrence i transportsektoren. Det er nødvendigt at skabe klarhed over begrebet specielt indrettede køretøjer og brugen heraf, navnlig i forbindelse med udbredelsen af en sådan transport til international trafik, for at muliggøre et gnidningsløst samarbejde mellem godkendende medlemsstater. Klare eksempler herpå er transport i forbindelse med skovbrug og skovindustri, transport, der udføres med vogntog med mere end seks aksler, og lokal transport med busser.

- (11c) For at styrke den operationelle effektivitet og fremme løsninger, der bidrager til at begrænse vejtransportens miljøpåvirkning, bør medlemsstaterne have mulighed for at tillade ekstra længde for sættevognstog, der anvendes til pendultransport, forudsat at de resterende parametre i bilag I, navnlig i underafsnit 1.5 heri, er opfyldt. Øget længde af sættevognstog, der anvendes til pendultransport, som er rutekørsel, der udføres på en fast logistikrute, kan øge lastekapaciteten betydeligt, navnlig for gods på paller, og dermed reducere antallet af nødvendige ture.
- (11d) Det er afgørende for den grønne omstilling af vejtransportsektoren, at der er incitamenter til nulemissionskøretøjer. Medlemsstaterne opfordres til at harmonisere deres nationale vægtgrænser på en sådan måde, at der gives incitamenter for nulemissionskøretøjer uden at hæmme den grænseoverskridende trafik.
- (11e) Direktivet tillader undtagelser fra den største vægt og de største dimensioner, men medlemsstaterne kan af grunde, der vedrører færdselssikkerheden eller infrastrukturkarakteristika, fortsat begrænse visse køretøjers kørsel på bestemte dele af deres vejnet.
- (12) *udgår*
- (13) *udgår*
- (14) Potentialet til at reducere energiforbruget for biltransporter med åbent lad gennem forbedret aerodynamik er yderst begrænset. Divergerende nationale regler om overhængende last på biltransporter skaber konkurrenceforvridning og begrænser i væsentlig grad potentialet for at forbedre driftseffektiviteten og den energimæssige ydeevne i international trafik. Reglerne om overhængende last på biltransporter med åbent lad bør derfor harmoniseres for at sikre, at disse mål opfyldes korrekt.

- (15) Tunge køretøjer med forlængede førerhuse, som indeholder nulemissionsfremdriftssystemer, er begyndt at komme ind på markedet. Brugen af nulemissionsfremdriftssystemer kræver, afhængigt af teknologien, ekstra plads, som ikke bør medregnes på bekostning af køretøjets nyttelast, så nulemissionsvejtransportsektoren ikke straffes økonomisk. Det bør derfor præciseres, at en overskridelse af den største længde, der gælder for forlængede førerhuse, kan give den nødvendige plads til nulemissionsteknologi såsom batterier og brinttanke, forudsat at de aerodynamiske førerhuses sikkerhed, effektivitet og komfort ikke bringes i fare.
- (16) I lighed med behovet for ekstra plads kan de nuværende standarder heller ikke tage højde for tunge nulemissionskøretøjers ekstra vægt, især i langdistancetransport. Nulemissionsvogntog kræver, ligesom de mest almindelige personbiler, der bruges i Unionen, en større vægt og et større akseltryk. Lettere teknologier og bedre aerodynamiske egenskaber vil gøre brugen af nulemissionsfremdriftssystemer mere effektiv (f.eks. længere kørerækkevidde og længere batterilevetid) ved at reducere deres energiforbrug. For at skabe yderligere incitament til udbredelsen af tunge nulemissionskøretøjer, fremme den teknologiske udvikling, samt udstyr til køretøjer med forbedret aerodynamik, bør ekstra tilladt vægt derfor ikke være forbundet med vægten af nulemissionsteknologien.
- (17) Effektiv, virkningsfuld og konsekvent håndhævelse af reglerne er af største betydning for at sikre lige konkurrencevilkår mellem transportvirksomhederne og fjerne de risici for trafiksikkerheden og for vejinfrastrukturen, som køretøjer, der ulovligt overskrider den gældende vægt eller de gældende dimensioner, udgør. For bedre at målrette vejkontrollen mod overlastede køretøjer bør medlemsstaterne, hvis de vælger at anvende automatiske systemer på vejinfrastrukturen, som minimum sikre udbredelsen af sådanne systemer i det transeuropæiske vejtransportnet. Af hensyn til pålideligheden og konsekvensen i håndhævelsen i hele Unionen bør det obligatoriske minimumsniveau for de kontroller, der skal udføres af medlemsstaterne, fastsættes i forhold til trafikniveauet på deres område med de køretøjer, der er omfattet af dette direktiv, herunder et passende antal kontroller om natten.

- (17a) For at sikre en effektiv, virkningsfuld og konsekvent håndhævelse og forbedre overholdelsen for køretøjer med en højere vægt for at rumme nulemissionsteknologi bør køretøjerne overføre oplysninger om vogntogets nuværende samlede vægt fra teknologi på køretøjerne såsom systemet til ombordovervågning af masse (OBMM) via dedikeret kortdistancekommunikation (DSRC). Oplysningerne kan anvendes af medlemsstaterne til at identificere køretøjer, der muligvis overskrider vægtgrænserne, men dette direktiv forpligter ikke medlemsstaterne til at anvende DSRC i deres håndhævelse. Dette værktøj supplerer andre håndhæelsesværktøjer. For at sikre, at sådanne krav kan opfyldes, bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser til at tillade, at dataene overføres til de håndhævende myndigheder.
- (17b) Da det kan være komplekst at indføre ændringer af takografen, og da det kan være dyrt for operatørerne at eftermontere OBMM i køretøjer, bør dette krav først finde anvendelse på køretøjer udstyret med OBMM fra den 1. december 2029. Uden at dette berører Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 595/2009 eller medlemsstaternes beføjelse til at regulere vægtkrav til national transport, indeholder dette direktiv ikke bestemmelser om eftermontering af OBMM. Desuden bør Kommissionen kunne udsætte datoen den 1. december 2029 med højst 18 måneder, hvis det er nødvendigt for at sikre, at det er muligt at overføre vægtdata.
- (18) *udgår*
- (19) *udgår*
- (20) Europa-Parlamentet og Rådet bør regelmæssigt underrettes om resultaterne af de overensstemmelseskontroller, der udføres af medlemsstaternes kompetente myndigheder. Disse oplysninger fra medlemsstaterne bør sætte Kommissionen i stand til at overvåge markedsudviklingen og overholdelsen af direktiv 96/53/EF. For at gøre det lettere for medlemsstaterne at indgive de nødvendige oplysninger til Kommissionen og for at sikre ensartethed og sammenlignelighed af data, hvilket vil gøre det muligt at overvåge overholdelsen og evaluere den overordnede præstation af direktiv 96/53/EF, bør Kommissionen indføre et ensartet brugervenligt rapporteringsformat.

(21) For at gøre det muligt for vejtransportsektoren hurtigt at reagere på eventuelle kriser såsom naturkatastrofer, pandemier, militære konflikter eller infrastruktursvigt bør der indføres en nødbestemmelse i direktiv 96/53/EF, som midlertidigt muliggør kørsel med tunge køretøjer, der overskrider den tilladte totalvægt og/eller de største tilladte dimensioner, for at sikre fortsat levering af nødvendige varer og tjenesteydelser. En sådan undtagelsesbestemmelse bør kun anvendes, når almene hensyn kræver det, og forudsat at trafiksikkerheden ikke derved bringes i fare, og uden at det berører specifik lovgivning, der finder anvendelse i forbindelse med militær transport og øget afskrækkelse og beredskab.

(22) *udgår*

- (23) For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af dette direktiv bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser til at fastlægge en fælles standardansøgningsformular og harmonisere reglerne og procedurene for udstedelse af nationale tilladelser eller lignende aftaler for køretøjer eller vogntog, som overskrider den største vægt og/eller de største dimensioner, og som er beregnet til at transportere udelelig last, til at fastsætte et standardrapporteringsformat for medlemsstaternes opfyldelse af deres rapporteringsforpligtelser og til at fastsætte midlertidige undtagelser fra anvendelsen af de vægt- og dimensionsgrænser, som anvendes i international trafik mellem medlemsstater, der påvirkes af en krise. Disse beføjelser bør udøves i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011<sup>9</sup>.
- (24) I betragtning af de mange ændringer af bilag I til direktiv 96/53/EF, der følger af behovet for at skabe yderligere incitamentter til udrulningen af tunge nulemissionskøretøjer, for at harmonisere den største vægt af femakslede motorkøretøjer og for at fremme intermodal transport, er det af klarhedshensyn hensigtsmæssigt at erstatte det.
- (25) *udgår*
- (26) Da målene for dette direktiv, nemlig at sikre trafiksikkerheden, fremme bæredygtig og effektiv transport og fremme det indre markeds funktion, ikke i tilstrækkelig grad kan opfyldes af medlemsstaterne, men på grund af vejtransportens grænseoverskridende karakter og de problemer, direktivet har til formål at løse, bedre kan opfyldes på EU-plan, kan Unionen vedtage foranstaltninger i overensstemmelse med nærhedsprincippet, jf. artikel 5 i traktaten om Den Europæiske Union. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går dette direktiv ikke videre, end hvad der er nødvendigt for at nå disse mål.

---

<sup>9</sup> Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 af 16. februar 2011 om de generelle regler og principper for, hvordan medlemsstaterne skal kontrollere Kommissionens udøvelse af gennemførelsesbeføjelser (EUT L 55 af 28.2.2011, s. 13).

- (27) I henhold til den fælles politiske erklæring af 28. september 2011 fra medlemsstaterne og Kommissionen om forklarende dokumenter<sup>10</sup> har medlemsstaterne forpligtet sig til i tilfælde, hvor det er berettiget, at lade meddelelsen af gennemførelsesforanstaltninger ledsage af et eller flere dokumenter, der forklarer forholdet mellem et direktivs bestanddele og de tilsvarende dele i de nationale gennemførelsesinstrumenter. I forbindelse med dette direktiv finder lovgiver, at fremsendelse af sådanne dokumenter er berettiget.
- (28) Direktiv 96/53/EF bør derfor ændres i overensstemmelse hermed –

VEDTAGET DETTE DIREKTIV:

*Artikel 1*

*Ændringer af direktiv 96/53/EF*

I direktiv 96/53/EF foretages følgende ændringer:

- 1) Artikel 1 ændres således:
  - a) Stk. 1, litra a), affattes således:

"a) dimensioner for motorkøretøjer i klasse M<sub>2</sub> og M<sub>3</sub> og påhængskøretøjer hertil i klasse O samt motorkøretøjer i klasse N<sub>2</sub> og N<sub>3</sub> og påhængskøretøjer hertil i klasse O<sub>3</sub> og O<sub>4</sub> som klassificeret i artikel 4 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/858\*".

---

<sup>10</sup> EUT C 369 af 17.12.2011, s. 14.

b) Stk. 2 affattes således:

"2. Alle vægtangivelserne i bilag I er at betragte som kørselsnormer og angår derfor lastningsforholdene og ikke produktionsnormerne, som er fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/2144\*\*.

---

\* Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/858 af 30. maj 2018 om godkendelse og markedsovervågning af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer, om ændring af forordning (EF) nr. 715/2007 og (EF) nr. 595/2009 og om ophævelse af direktiv 2007/46/EF (EUT L 151 af 14.6.2018, s. 1).

\*\* Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/2144 af 27. november 2019 om krav til typegodkendelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer for så vidt angår deres generelle sikkerhed og beskyttelsen af køretøjspassagerer og bløde trafikanter og om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/858 og ophævelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 78/2009, forordning (EF) nr. 79/2009 og forordning (EF) nr. 661/2009 og Kommissionens forordning (EF) 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 og (EU) 2015/166 (EUT L 325 af 16.12.2019, s. 1)."

c) Stk. 3 affattes således:

"3. Dette direktiv finder ikke anvendelse på ledbusser med mere end én ledsektion, på vogntog bestående af et motorkøretøj med en påhægtet påhængsvogn til personbefordring eller på vogntog bestående af et motorkøretøj med en påhægtet sættevogn til personbefordring."

2) Artikel 2 ændres således:

a) I andet led affattes definitionen af "påhængsvogn" således:

"– "påhængsvogn": et køretøj som defineret i artikel 3, nr. 17), i forordning (EU) 2018/858"

b) I tredje led affattes definitionen af "sættevogn" således:

"– "sættevogn": et køretøj som defineret i artikel 3, nr. 33), i forordning (EU) 2018/858"

c) Følgende definition indsættes efter definitionen på "vogntog":

"– "europæisk modulsystem": et motorkøretøj eller vogntog, som er koblet til en eller flere påhængsvogne eller sættevogne, hvor det samlede vogntog overstiger den største tilladte længde og kan overstige den tilladte totalvægt som fastsat i bilag I, og hvor det enkelte motorkøretøj og de enkelte påhængsvogne og sættevogne ikke overstiger den vægt og de dimensioner, der er fastsat i bilag I"

- d) Følgende definition indsættes efter definitionen på "temperaturkontrolleret køretøj":
- "biltransport": et vogntog, som er lavet eller permanent indrettet til transport af andre køretøjer"
- e) I fjortende led affattes definitionen af "køretøj, der bruger alternative brændstoffer" således:
- "køretøj, der bruger alternative brændstoffer": et motorkøretøj, der udelukkende drives af et alternativt brændstof, og som er godkendt i henhold til rammerne i forordning (EU) 2018/858"
- f) I femtende led affattes definitionen af "intermodal transport", litra a), således:
- "a) kombineret transport, jf. artikel 1 i Rådets direktiv 92/106/EØF\*, eller
- 
- \* Rådets direktiv 92/106/EØF af 7. december 1992 om indførelse af fælles regler for visse former for kombineret godstransport mellem medlemsstaterne (EFT L 368 af 17.12.1992, s. 38)."
- h) Andet afsnit affattes således:
- "I dette direktiv skal alle de største tilladte dimensioner i bilag I kontrolleres i forhold til de tilsvarende oplyste værdier for det specifikke køretøj i det oplysningsskema, som ledsager EU-typegodkendelsen af køretøjer, og som er udarbejdet i overensstemmelse med bilag I til Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2020/683\*, uden positiv tolerance.
- 
- \* Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2020/683 af 15. april 2020 om gennemførelse af Europa-Parlamentets og Rådets gennemførelsesforordning (EU) 2018/858 for så vidt angår de administrative krav i forbindelse med godkendelse og markedsovervågning af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer (EUT L 163 af 26.5.2020, s. 1)."

3) Artikel 4 ændres således:

a) I stk. 1 tilføjes følgende som litra c):

"c) køretøjer eller vogntog til international godstransport eller personbefordring, som ikke er i overensstemmelse med de specifikationer, der er anført i bilag I."

b) Stk. 3 og 4 affattes således:

"3. Brug af køretøjer og vogntog, der overskrider den tilladte største vægt og/eller de største tilladte dimensioner, må kun finde sted, hvis køretøjerne eller vogntogene transporterer eller er beregnet til at transportere en udelelig last, og i så fald kun med særlig tilladelse, der meddeles af den kompetente myndighed, eller efter lignende aftaler, der indgås med denne myndighed fra sag til sag.

Medlemsstaterne sikrer, at proceduren for opnåelse af tilladelser eller lignende aftaler til transport af udelelig last er gnidningsfri, effektiv og ikkediskriminerende ved at minimere den administrative byrde og undgå unødvendige forsinkelser.

Medlemsstaterne sikrer, at de betingelser, hvorunder tilladelserne eller de lignende aftaler for transport af udelelig last udstedes, er rimelige og ikkediskriminerende.

Medlemsstaterne skal især samarbejde for at undgå, at der anvendes mange forskellige mærkninger og signaler for køretøjer, og for at fremme anvendelsen af piktogrammer frem for tekst. Medlemsstaterne pålægger ikke føreren en forpligtelse til at besidde kendskab til det eller de officielle sprog i den medlemsstat, hvor transporten finder sted. Medlemsstaterne kan dog kræve andre foranstaltninger for at sikre effektiv kommunikation mellem føreren og kontrolmyndighederne, herunder digitale kommunikationsværktøjer.

4. Medlemsstaterne kan tillade, at køretøjer eller vogntog til transport, som benyttes til visse former for national eller international transport, der ikke påvirker den internationale konkurrence i transportsektoren i væsentlig grad, bruges på deres område, selv om de afviger fra de i bilag I, afsnit 1, 2 og 4, fastsatte grænser for vægt eller dimensioner.

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

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

c) Følgende indsættes som stk. 4aa og 4a:

"4aa. Medlemsstaterne kan tillade, at sættevognstog, der anvendes til pendultransport i forbindelse med national eller international transport, bruges på deres område med dimensioner, der afviger fra dem, der er fastsat i underafsnit 1.1 i bilag I, hvis den ekstra længde ikke overstiger 1,380 meter.

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

- a) medlemsstaterne offentliggør på en tilgængelig og gennemsigtig måde oplysningerne om største vægt og dimensioner for anvendelsen af europæiske modulsystemer på deres område
- b) medlemsstaterne offentliggør på en tilgængelig og gennemsigtig måde oplysningerne om den del af vejnettet, hvor de europæiske modulsystemer kan anvendes

c) medlemsstaterne sørger for, at den del af nettet, hvor de europæiske modulsystemer kan anvendes på deres område, er forbundet med vejnettet i de nabomedlemsstater, der også tillader anvendelsen af europæiske modulsystemer, for at muliggøre grænseoverskridende trafik.

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

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

d) Stk. 5 affattes således:

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

f) Stk. 7 udgår.

4) Som artikel 4a og 4b indsættes:

*"Artikel 4a*

1. Medlemsstaterne opretter og forvalter et elektronisk informations- og kommunikationssystem, der som minimum har følgende "one-stop-shop"-funktioner:

- a) et enkelt nationalt kontaktpunkt, hvor ansøgeren kan indgive sin ansøgning om særlig tilladelse eller en lignende aftale, jf. artikel 4, stk. 3, i et standardiseret format
- b) et enkelt nationalt adgangspunkt, hvor ansøgerne kan få oplysninger om betingelserne for at ansøge om særlige tilladelser eller lignende aftaler, jf. artikel 4, stk. 3, og nødvendige oplysninger for at kunne planlægge deres ruter på en klar, tilgængelig og gennemsigtig måde
- ba) et fælles nationalt adgangspunkt til oplysningerne om den største tilladte vægt og de største tilladte dimensioner i en medlemsstat i henhold til artikel 4, stk. 2, litra a), artikel 4, stk. 4, og artikel 4b, hvis det er relevant
- c) et enkelt nationalt adgangspunkt, hvor operatører af europæiske modulsystemer kan indhente de oplysninger, der er omhandlet i artikel 4, stk. 4a, litra a) og b), hvor det er relevant.

De nationale "one-stop-shop"-kontaktpunkter og de nationale adgangspunkter kan samles i et enkelt offentligt tilgængeligt websted, der udgør et forenet kontaktpunkt og gør det muligt for brugerne at interagere med det relevante nationale eller regionale beslutningstagende organ, uden at det kræver flere ansøgninger.

2. Kommissionen kan vedtage gennemførelsesretsakter med henblik på at fastlægge de elementer, som ansøgningsformularen som minimum skal indeholde, og harmonisere reglerne og procedurerne for udstedelse af nationale tilladelser eller lignende aftaler som omhandlet i denne artikels stk. 1 og i artikel 4, stk. 3. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 10i, stk. 2.

## Artikel 4b

1. Når en medlemsstat i henhold til artikel 4, stk. 2, litra a), tillader kørsel på sit område med vogntog med en største vægt, som overstiger de grænser, der er fastsat i afsnit 2 eller 3 eller underafsnit 4.3 i bilag I, må den ikke afvise eller forbyde anvendelse på sit område i international trafik af sådanne vogntog, som overholder de vægtværdier, der er fastsat for den nationale godstransport, når sådanne vogntog omfatter nulemissionsmotorkøretøjer, eller når sådanne vogntog anvendes i intermodal transport."

5) Artikel 6 ændres således:

a) Stk. 1 affattes således:

"1. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at de i artikel 1 omhandlede køretøjer, som er i overensstemmelse med dette direktiv, forsynes med et af følgende beviser:

a) en kombination af følgende to skilte:

i) "fabrikantens lovpligtige fabrikationsplade", der er udformet og anbragt i overensstemmelse med bilag II til Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2021/535\*

ii) et skilt vedrørende dimensionerne, jf. bilag III til dette direktiv, der er udformet og anbragt i overensstemmelse med bilag II til gennemførelsesforordning (EU) 2021/535

b) et enkelt skilt, der er udformet og anbragt i overensstemmelse med bilag II til gennemførelsesforordning (EU) 2021/535, og som indeholder samme oplysninger som de to i litra a) i dette stykke nævnte skilte

c) et enhedsdokument, der er udstedt af den kompetente myndighed i den medlemsstat, hvor køretøjet er indregistreret eller taget i brug. Dette dokument skal indeholde de samme rubrikker og oplysninger som dem, der er anført på de i litra a) nævnte skilte. Det skal opbevares forsvarligt på et sted, der er let tilgængeligt for kontrol.

---

\* Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2021/535 af 31. marts 2021 om regler for anvendelsen af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/2144 for så vidt angår ensartede procedurer og tekniske specifikationer for typegodkendelse af køretøjer og systemer, komponenter og separate tekniske enheder beregnet til sådanne køretøjer med hensyn til deres almindelige specifikationer og sikkerhed (EUT L 117 af 6.4.2021, s. 1)."

b) Stk. 5 affattes således:

"5. I den midterste kolonne på overensstemmelsesbeviset vedrørende vægt anføres de Unionsnormer for vægt, der gælder for det pågældende køretøj."

5a) Artikel 7 affattes således:

"Dette direktiv er ikke til hinder for anvendelse af de bestemmelser, der i hver medlemsstat gælder for kørsel på vej, og som tillader en begrænsning af køretøjers vægt og/eller dimensioner på visse veje eller vejanlæg baseret på trafiksikkerhedshensyn og infrastrukturens karakteristika, uanset i hvilken stat disse køretøjer er indregistreret eller taget i brug.

Der kan blandt andet indføres lokale restriktioner vedrørende størst tilladte vægt og/eller dimensioner for køretøjer, der må anvendes i bestemte områder eller på bestemte veje, hvor infrastrukturen ikke er egnet til lange og tunge køretøjer, f.eks. bycentre, små landsbyer eller naturområder af særlig interesse."

6) Artikel 8b ændres således:

a) Stk. 1 og 2 affattes således:

"1. Med det formål at forbedre deres energieffektivitet kan de største tilladte længder i nærværende direktivs bilag I, underafsnit 1.1, overskrides for køretøjer eller vogntog, som er udstyret med aerodynamiske anordninger, der opfylder kravene i stk. 2 og 3, og som overholder forordning (EU) 2018/858, for at tillade påsætning bag på køretøjer eller vogntog af sådanne anordninger. Køretøjer eller vogntog udstyret med sådanne anordninger skal overholde nærværende direktivs bilag I, underafsnit 1.5, og en eventuel overskridelse af de største tilladte længder må ikke medføre en forøgelse af de pågældende køretøjers eller vogntogs lad.

2. Forud for markedsføringen typegodkendes de i stk. 1 omhandlede aerodynamiske anordninger i overensstemmelse med reglerne om typegodkendelse inden for rammerne af forordning (EU) 2018/858 og gennemførelsesforordning (EU) 2021/535."

b) Stk. 5 udgår.

- 7) Følgende indsættes som artikel 8c:

*"Artikel 8c*

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

Biltransportens overhæng eller laststøtte må ikke rage ud i forhold til lasten. Lasten må højst rage 0,50 meter ud foran det trækkende køretøj, forudsat at det transporterede køretøjs første aksel hviler på påhængsvognens konstruktion. Lasten må højst rage 1,50 meter ud bagfra, forudsat at det transporterede køretøjs sidste aksel hviler på påhængsvognens konstruktion, og det transporterede køretøjs bagaksel ikke rager ud over lastestøtten."

- 8) Artikel 9a ændres således:

- a) Stk. 1 og 2 affattes således:

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

2. Forud for markedsføringen godkendes de i stk. 1 omhandlede køretøjer i overensstemmelse med reglerne om typegodkendelse inden for rammerne af forordning (EU) 2018/858 og gennemførelsesforordning (EU) 2021/535."

- b) Stk. 3 udgår.

9) Artikel 10b affattes således:

*"Artikel 10b*

1. Den tilladte totalvægt for køretøjer, der bruger alternative brændstoffer, eller for nulemissionskøretøjer er den, der er fastsat i underafsnit 2.2, 2.3 og 2.4 i bilag I.

Den ekstra vægt, som køretøjer, der bruger alternative brændstoffer, bortset fra nulemissionskøretøjer, kræver, fastsættes på grundlag af den dokumentation, som fabrikanten fremlægger, når det pågældende køretøj godkendes. Den ekstra vægt angives i det officielle bevis, der kræves i henhold til artikel 6.

Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 10h for at supplere dette direktiv ved at ajourføre listen over de i artikel 2 omhandlede alternative brændstoffer, der kræver ekstra vægt. Det er særlig vigtigt, at Kommissionen følger sin sædvanlige praksis og gennemfører høringer med eksperter, herunder eksperter fra medlemsstaterne, før den vedtager disse delegerede retsakter.

2. Den største tilladte længde, der er fastsat i bilag I, underafsnit 1.1, for sættevognstog, når disse omfatter nulemissionsmotorkøretøjer, kan overskrides med den ekstra længde, der er nødvendig for at rumme nulemissionsteknologien, dog højst med 0,90 meter, for at gøre det muligt at tilføje sådanne anordninger. Sådanne nulemissionskøretøjer eller -vogntog skal overholde nærværende direktivs bilag I, underafsnit 1.5 og 1.6, og en eventuel overskridelse af den største længde må ikke medføre en forøgelse af de pågældende vogntogs lad for at sikre, at sættevogne er kompatible med kravene til intermodal transport.

Den ekstra længde, som nulemissionskøretøjer kræver, fastsættes på grundlag af den dokumentation, som fabrikanten fremlægger, når det pågældende køretøj godkendes. Den ekstra længde skal angives i det officielle bevis, der kræves i henhold til artikel 6."

- 10) Artikel 10c affattes således:

"Artikel 10c

De største længder, der er fastsat i bilag I, underafsnit 1.1, hvor det er relevant med forbehold af artikel 9a, stk. 1, og artikel 10b, stk. 2, og den største afstand, der er fastsat i bilag I, underafsnit 1.6, kan overskrides med 0,150 meter for køretøjer eller vogntog, der transporterer tomme eller lastede containere eller veksellad med en længde på 45 fod, forudsat at vejtransporten af den pågældende container eller det pågældende veksellad indgår i intermodal transport."

- 11) Artikel 10d ændres således:

- a) Stk. 1 og 2 affattes således:

"1. Medlemsstaterne træffer særlige foranstaltninger til at identificere køretøjer eller vogntog under kørsel, der sandsynligvis har overskredet den tilladte totalvægt, og som derfor bør kontrolleres af deres kompetente myndigheder med henblik på at sikre overholdelse af kravene i dette direktiv. Disse foranstaltninger kan træffes ved hjælp af automatiske systemer anbragt på vejinfrastrukturen i det transeuropæiske vejtransportnet i overensstemmelse med forordning (EU) 2024/1679\*.

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

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

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

Anvendes automatiske systemer kun til identifikationsformål, kræves ikke certificering.

1a. For at være berettiget til den ekstra vægt, som nulemissionskøretøjer indrømmes i bilag I, punkt 2.2.1 og 2.2.2, skal køretøjer, der er udstyret med OBMM-udstyr i overensstemmelse med Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2025/2161, og som registreres for første gang fra den 1. december 2029, kunne fjernkommunikere pålidelige vægtoplysninger for vogntog under kørsel til de håndhævende myndigheder ved vejsiden. De overførte oplysninger må kun anvendes af medlemsstaterne til at identificere køretøjer, der må overskride den største tilladte vægt.

1b. En intelligent takograf som defineret i forordning (EU) nr. 165/2014 kan anvendes til at overføre de oplysninger, der er omhandlet i stk. 1a.

1c. Kommissionen kan vedtage gennemførelsesretsakter, hvis det er nødvendigt for at gøre det muligt at overføre de oplysninger, der er omhandlet i stk. 1a, til de håndhævende myndigheder. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 10i, stk. 2.

1d. Kommissionen kan vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 10h om udsættelse af den i stk. 1a nævnte dato med 18 måneder, hvis dette er nødvendigt for at sikre, at nyregistrerede køretøjer er i stand til at overføre vægtoplysninger via fjernkommunikation.

2. Hver medlemsstat udfører hvert kalenderår et passende antal kontroller af køretøjer eller vogntog, som anvendes til godstransport, og som er omfattet af dette direktivs anvendelsesområde, vedrørende sådanne køretøjers eller vogntogs vægt, uafhængigt af disse køretøjers registreringsland eller af det land, hvor køretøjerne blev taget i brug.

---

\* Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2024/1679 af 13. juni 2024 om Unionens retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet, ændring af forordning (EU) 2021/1153 og (EU) nr. 913/2010 og ophævelse af forordning (EU) nr. 1315/2013 (EUT L, 2024/1679, 28.6.2024)."

b) Stk. 5, første afsnit, affattes således:

"5. Kommissionen kan vedtage gennemførelsesretsakter, som fastsætter nærmere bestemmelser til sikring af ensartede betingelser for gennemførelsen af de i stk. 4 fastsatte regler om interoperabilitet og kompatibilitet."

12) *udgår*

13) *udgår*

14) Artikel 10g affattes således:

*"Artikel 10g*

1. Medlemsstaterne forelægger hvert andet år senest den 30. september i det år, der følger efter udløbet af den pågældende toårsperiode, Kommissionen de nødvendige oplysninger om:

- a) antallet af kontroller, der er gennemført i de to foregående kalenderår
- b) antallet af konstaterede overlastede køretøjer eller vogntog
- c) antallet af automatiske systemer, der er etableret på vejinfrastrukturen i henhold til artikel 10d, stk. 1, og hvorvidt de udelukkende er beregnet til identifikationsformål, eller om de er certificeret med henblik på direkte håndhævelse

d) udgår

e) antallet af nationale tilladelser, der er udstedt til unormal transport i henhold til artikel 4, stk. 3, og deres gyldighedsperiode (engangstilladelser eller længerevarende tilladelser).

Disse oplysninger opdeles pr. år.

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

3. Kommissionen fastlægger ved hjælp af gennemførelsesretsakter en standardindberetningsformular i elektronisk format, som medlemsstaterne skal anvende til at indsende de i stk. 1 omhandlede oplysninger til Kommissionen. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 10i, stk. 2."

15) Artikel 10h, stk. 2, affattes således:

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

16) I artikel 10i indsættes følgende som stk. 4:

"4. Når der henvises til dette stykke, finder artikel 8 i forordning (EU) nr. 182/2011 anvendelse."

17) Artikel 10j udgår.

18) Følgende indsættes som artikel 10k:

*"Artikel 10k*

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

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

Hvis en krise berører flere medlemsstater, kan Kommissionen på anmodning af de pågældende medlemsstater vedtage gennemførelsesretsakter for at fastsætte midlertidige undtagelser fra anvendelsen af de grænser for vægt og dimensioner, der er fastsat i bilag I for køretøjer, der anvendes i international trafik mellem de berørte medlemsstater. Varigheden af en sådan undtagelse må ikke overstige seks måneder, og den kan kun forlænges, hvis krisen varer ved. Gennemførelsesretsakterne vedtages efter proceduren til i artikel 10i, stk. 4.

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

Denne artikel finder anvendelse, uden at det berører specifik lovgivning, der finder anvendelse på militær transport i tilfælde af øget afskrækkelse og beredskab."

- 19) Bilag I erstattes af bilaget til dette direktiv.
- 20) I bilag III erstattes ordene "direktiv 76/114/EØF" af ordene "bilag II til Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2021/535".

[...]

[...]

### *Artikel 3*

#### *Gennemførelse*

1. Medlemsstaterne vedtager og offentliggør senest den [vedtagelsesdatoen + to år] de love og administrative bestemmelser, der er nødvendige for at efterkomme dette direktiv. De meddeler straks Kommissionen disse love og bestemmelser. Disse love og bestemmelser skal ved vedtagelsen indeholde en henvisning til dette direktiv eller skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De nærmere regler for henvisningen fastsættes af medlemsstaterne.
2. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen teksten til de vigtigste nationale retsfor skrifter, som de udsteder på det område, der er omfattet af dette direktiv.

#### *Artikel 4*

##### *Ikrafttræden og anvendelse*

Dette direktiv træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Artikel 4a, stk. 1, finder anvendelse fra den [*indsæt venligst datoen: fire år efter udløbet af gennemførelsesperioden*].

#### *Artikel 5*

##### *Adressater*

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Strasbourg, den [...].

*På Europa-Parlamentets vegne*

*På Rådets vegne*

*Formand*

*Formand*

## BILAG

### TILLADT STØRSTE VÆGT, TILLADT AKSELTRYK OG STØRSTE TILLADTE DIMENSIONER SAMT DERMED BESLÆGTEDE DATA FOR KØRETØJER

1. Største tilladte dimensioner for de køretøjer, der er omhandlet i artikel 1, stk. 1, litra a)		
1.1 Største længde		
	— andet motorkøretøj end bus	12,00 m
	— påhængsvogn	12,00 m
	— sættevognstog	16,50 m
	— påhængsvognstog	18,75 m
	— ledbus	18,75 m
	— bus med to aksler	13,50 m
	— bus med mere end to aksler	15,00 m
	— bus + påhængsvogn	18,75 m
	Når der er tale om sættevognstog, som inkluderer nulemissionsmotorkøretøjer, kan den største tilladte længde i underafsnit 1.1 overskrides med 0,90 m.	
1.2 Største bredde:		
	a) alle køretøjer bortset fra de i litra b) omhandlede køretøjer	2,55 m
	b) temperaturkontrollerede opbygninger eller temperaturkontrollerede containere eller veksellad, der transporteres af køretøjer	2,60 m

1.3 Største højde		
	— alle køretøjer	4,00 m
1.4 De i underafsnit 1.1, 1.2, 1.3, 1.6, 1.7, 1.8 og 4.4 anførte værdier omfatter løse overbygninger og standardiserede ladninger såsom containere (veksellad).		
1.4a Hvis aftageligt udstyr som f.eks. skibokse monteres på en bus, må bussens længde inklusive udstyret ikke overstige den største tilladte længde i underafsnit 1.1.		
1.5 Ethvert motorkøretøj eller vogntog skal under kørsel kunne vende inden for en vendecirkel med en ydre radius på 12,50 m og en indre radius på 5,30 m.		
1.5a Andre krav til busser		
	Når køretøjet holder stille, etableres der ved at markere en linje på jorden et lodret plan, der som tangent berører den side af køretøjet, som vender udad fra cirklen. Hvis der er tale om en ledbus, skal de to stive dele rettes ind efter planet.	
	Når køretøjet fra en tilkørsel i lige linje kører ind i den cirkel, der er omtalt i underafsnit 1.5, må ingen del bevæge sig uden for det vertikale plan med mere end 0,60 m.	
1.6 Største afstand mellem drejetappens akse og sættevognens bagende		12,00 m
1.7 Største afstand målt parallelt med påhængsvogntogets længdeakse fra ladets forreste punkt bag førerhuset til påhængsvognens bageste punkt minus afstanden mellem motorkøretøjets bagende og påhængsvognens forende		15,65 m
1.8 Største afstand målt parallelt med påhængsvogntogets længdeakse fra ladets forreste punkt bag ved førerhuset til påhængsvognens bageste punkt		16,40 m

2. Tilladt største vægt for køretøjer			
2.1 Køretøjer, der er en del af et vogntog			
	2.1.1.	2-akslet påhængsvogn	18 ton
	2.1.2.	3-akslet påhængsvogn	24 ton
2.2 Vogntog			
	2.2.1.	Påhængsvogntog med fem eller seks aksler	
		a) 2-akslet motorkøretøj med tilkoblet 3-akslet påhængsvogn eller 3-akslede motorkøretøjer med tilkoblede 2-akslede påhængsvogne	40 ton
		b) 3-akslet motorkøretøj med tilkoblet 3-akslet påhængsvogn	40 ton
	2.2.2.	a) 2-akslet motorkøretøj med tilkoblet 3-akslet sættevogn eller 3-akslede motorkøretøjer med 2-akslede sættevogne	
		b) 3-akslet motorkøretøj med tilkoblet 3-akslet sættevogn	40 ton
		c) 2-akslet motorkøretøj med tilkoblet 3-akslet sættevogn eller 3-akslede motorkøretøjer med tilkoblede 2-akslede sættevogne, der udfører intermodal transport	42 ton
		d) 3-akslet motorkøretøj med tilkoblet 3-akslet sættevogn, der udfører intermodal transport	44 ton
	2.2.3.	4-akslede påhængsvogntog bestående af et 2-akslet motorkøretøj med tilkoblet 2-akslet påhængsvogn	36 ton
	2.2.4.	4-akslede sættevognstog bestående af et 2-akslet motorkøretøj med tilkoblet 2-akslet sættevogn, hvis sættevognens indbyrdes akselafstand er:	
	2.2.4.1.	lig med eller større end 1,3 m og mindre end eller lig med 1,80 m ( $1,30 \leq d \leq 1,80$ )	36 ton
	2.2.4.2.	større end 1,80 m ( $1,80 \text{ m} < d$ )	36 ton

		Når den tilladte største vægt for motorkøretøjet (18 ton) og den tilladte største vægt for sættevognens to aksler (20 ton) overholdes, og drivakslen er forsynet med tvillinghjul og luftaffjedring eller en i Unionen anerkendt tilsvarende affjedring som nærmere fastlagt i bilag II, forhøjes den tilladte største vægt i punkt 2.2.4.2 med 2 ton.
		Når der er tale om vogntog, som inkluderer køretøjer, der bruger alternative brændstoffer, ud over nulemissionskøretøjer, forhøjes den tilladte største vægt i underafsnit 2.2 med den ekstra vægt af den alternative brændstofteknologi, dog højst 1 ton.
		Når der er tale om vogntog, som inkluderer nulemissionsmotorkøretøjer, forhøjes den tilladte største vægt i punkt 2.2.1, litra b), og punkt 2.2.2, litra b), i underafsnit 2.2 med 4 ton.
		Når der er tale om vogntog, som inkluderer nulemissionsmotorkøretøjer, forhøjes den tilladte største vægt i punkt 2.2.1, litra a), punkt 2.2.2, litra a), c) og d), og punkt 2.2.3 og 2.2.4 i underafsnit 2.2 med 2 ton.
<b>2.3 Motorkøretøjer</b>		
2.3.1.	2-akslede motorkøretøjer bortset fra busser	18 ton
2.3.2.	2-akslede busser	19,50 ton
2.3.3.	3-akslede motorkøretøjer	25 ton
2.3.4.	3-akslede motorkøretøjer, når drivakslen er forsynet med tvillinghjul og luftaffjedring eller en i Unionen anerkendt tilsvarende affjedring som nærmere fastlagt i bilag II, eller når hver drivaksel er forsynet med tvillinghjul, og den enkelte aksels tilladte tryk ikke overstiger 9,50 ton.	26 ton
2.3.5.	4-akslede motorkøretøjer med to styreaksler, og når drivakslen er forsynet med tvillinghjul og luftaffjedring eller en i Unionen anerkendt tilsvarende affjedring som nærmere fastlagt i bilag II, eller når hver drivaksel er forsynet med tvillinghjul, og den enkelte aksels tilladte tryk ikke overstiger 9,50 ton.	32 ton
2.3.6.	5-akslede motorkøretøjer med mindst to styreaksler og mindst én drivaksel forsynet med tvillinghjul og luftaffjedring eller en i Unionen anerkendt tilsvarende affjedring som nærmere fastlagt i	34 ton

	bilag II, eller når hver drivaksel er forsynet med tvillinghjul, og den enkelte aksels tilladte tryk ikke overstiger 9,50 ton.	
	Når der er tale om køretøjer, der bruger alternative brændstoffer, ud over nulemissionskøretøjer, forhøjes den tilladte største vægt i punkt 2.3.1, 2.3.3 og 2.3.4 i underafsnit 2.3 med den ekstra vægt af den alternative brændstofteknologi, dog højst 1 ton.	
	Når der er tale om nulemissionskøretøjer, forhøjes den tilladte største vægt i punkt 2.3.1, 2.3.3, 2.3.4, 2.3.5 og 2.3.6 i underafsnit 2.3 med 2 ton.	
	Når der er tale om 2-akslede nulemissionsbusser, forhøjes den tilladte største vægt i punkt 2.3.2 i underafsnit 2.3 med 0,50 ton.	
2.4 3-akslede ledbusser		28 ton
	Når der er tale om køretøjer, der bruger alternative brændstoffer, ud over nulemissionskøretøjer, forhøjes den tilladte største vægt på 28 ton i underafsnit 2.4 med den ekstra vægt, der kræves af den alternative brændstofteknologi, dog højst 1 ton.	
	Når der er tale om nulemissionskøretøjer, forhøjes den tilladte største vægt på 28 ton i underafsnit 2.4 med 2 ton.	
3 Tilladt akseltryk for de køretøjer, der er omhandlet i artikel 1, stk. 1, litra b)		
3.1 Enkelt aksel		
	Enkelt aksel, der ikke er drivaksel	10 ton
3.2 Akselgruppe med to aksler i påhængsvogne og sættevogne		
	Største samlede akseltryk i en akselgruppe med to aksler må ikke overstige, hvis den indbyrdes akselafstand (d) er:	
	3.2.1. mindre end 1 m ( $d < 1$ )	11 ton
	3.2.2. lig med eller større end 1 m og mindre end 1,30 m ( $1 \leq d < 1,30$ )	16 ton
	3.2.3. lig med eller større end 1,30 m og mindre end 1,80 m ( $1,30 \leq d < 1,80$ )	18 ton

	3.2.4.	lig med eller større end 1,80 m ( $1,80 \leq d$ )	20 ton
3.3 Akselgruppe med tre aksler i påhængsvogne og sættevogne			
	Største samlede akseltryk i en akselgruppe med tre aksler må ikke overstige, hvis den indbyrdes akselafstand (d) er:		
	3.3.1.	mindre end 1,30 m ( $d < 1,30$ )	21 ton
	3.3.2.	lig med eller større end 1,30 m og mindre end 1,40 m ( $1,30 \leq d < 1,40$ )	24 ton
3.4 Drivaksel			
	3.4.1.	Drivaksel på de i underafsnit 2.2, 2.3 og 2.4 nævnte køretøjer	11,5 ton
3.5 Akselgruppe med to aksler i motorkøretøjer			
	Største samlede akseltryk i en akselgruppe med to aksler må ikke overstige, hvis den indbyrdes akselafstand (d) er:		
	3.5.1.	mindre end 1 m ( $d < 1$ )	11,5 ton
	3.5.2.	lig med eller større end 1 m og mindre end 1,30 m ( $1 \leq d < 1,30$ )	16 ton
	3.5.3.	lig med eller større end 1,30 m og mindre end 1,80 m ( $1,30 \leq d < 1,80$ )	18 ton
		Når drivakslen er forsynet med tvillinghjul og luftaffjedring eller en i Unionen anerkendt tilsvarende affjedring som nærmere fastlagt i bilag II, eller når hver drivaksel er forsynet med tvillinghjul, og den enkelte aksels tilladte tryk ikke overstiger 9,50 ton.	19 ton
3.6 Akselgruppe med tre aksler i motorkøretøjer			
	Største samlede akseltryk i en akselgruppe med tre aksler må ikke overstige, hvis den indbyrdes akselafstand (d) er:		
	3.6.1.	mindre end 1,30 m ( $d < 1,30$ )	21 ton

	3.6.2. lig med eller større end 1,30 m og mindre end 1,40 m ( $1,30 \leq d < 1,40$ )	24 ton
4. Beslægtede data for de køretøjer, der er omhandlet i artikel 1, stk. 1, litra b)		
4.1 Alle køretøjer		
	Et køretøjs eller et vogntogets drivakseltryk må ikke være mindre end 25 % af køretøjets eller vogntogets største vægt, når køretøjet eller vogntoget anvendes i international transport.	
4.2 Påhængsvognstog		
	Afstanden mellem det trækkende køretøjs bageste aksel og den tilkoblede påhængsvogns forreste aksel må ikke være mindre end 3,00 m	
4.3 Tilladt største vægt som funktion af akselafstanden		
	Den tilladte største vægt i ton for et 4-akslet motorkøretøj må ikke overstige fem gange afstanden i meter mellem køretøjets yderste aksler	
	Den tilladte største vægt i ton for et motorkøretøj med fem aksler må ikke overstige fire gange afstanden i meter mellem køretøjets yderste aksler, hvis vægten overstiger 32 ton.	
	<p>Hvis den tilladte største vægt for et vogntog, jf. underafsnit 2.2, overstiger 42 ton, må den ikke overstige den vægt, der beregnes ved hjælp af følgende formel:</p> $\text{Vægt i ton} \leq 2,7 \times A + 13,5$ <p>hvor A er afstanden i meter mellem vogntogets yderste aksler.</p>	

#### 4.4 Sættevogne

Den vandret målte afstand mellem drejetappens akse og et vilkårligt punkt på sættevognens forende må ikke være over 2,04 m.

---