

Bryssel den 26 november 2025  
(OR. en)

15611/25

---

---

Interinstitutionellt ärende:  
2023/0265(COD)

---

---

TRANS 556  
CLIMA 543  
ENV 1239  
COMPET 1183  
CODEC 1850

**NOT**

---

från: Rådets generalsekretariat

till: Rådet

---

Ärende: Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av rådets direktiv 96/53/EG om största tillåtna dimensioner i nationell och internationell trafik och högsta tillåtna vikter i internationell trafik för vissa vägfordon som framförs inom gemenskapen  
– Allmän riktlinje

---

**I. INLEDNING**

1. Kommissionen förelade Europaparlamentet och rådet det ovannämnda förslaget den 11 juli 2023 som en del av åtgärdspaketet för grönare transporter.
2. Förslaget 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 (nedan kallat *direktivet om vikter och dimensioner för vissa vägfordon*) har tre mål, nämligen a) att bättre säkerställa en fri och effektiv rörlighet för varor och en rättvis konkurrens, b) att ge sektorn tillräckliga incitament för att uppmuntra till investeringar i utsläppsfri teknik samt c) att säkerställa en effektivare och mer konsekvent efterlevnad av nya och befintliga regler.

## **II. ARBETET VID ÖVRIGA INSTITUTIONER**

3. Europaparlamentet utsåg utskottet för transport och turism (TRAN) till ansvarigt utskott för förslaget och Rosa Maria SERRANO SIERRA (S&D, ES) till föredragande.  
Europaparlamentet antog sin ståndpunkt vid första behandlingen vid plenarsammanträdet den 12 mars 2024.
4. Europeiska ekonomiska och sociala kommittén antog sitt yttrande om förslaget vid den 578:e plenarsessionen den 27 april 2023. Regionkommittén antog sitt yttrande om förslaget vid den 159:e plenarsessionen den 31 januari 2024.

## **III. ARBETET I RÅDET OCH DESS FÖRBEREDANDE ORGAN**

5. Arbetsgruppen för landtransporter inledde sitt arbete den 24 juli 2023 under det spanska ordförandeskapet med en allmän presentation av förslaget och en granskning av konsekvensbedömningen. Sedan förslaget lades fram har rådet diskuterat tre lägesrapporter, varav den första under det spanska ordförandeskapet den 4 december 2023 (ST 15663/23), den andra under det belgiska ordförandeskapet den 18 juni 2024 (ST 10214/24) och en tredje under det polska ordförandeskapet den 5 juni 2025 (ST 9156/25).
6. Under det danska ordförandeskapet fortsatte arbetet i arbetsgruppen för landtransporter den 4 juli 2025, den 18 september, den 15 och 31 oktober samt den 13 november.

## **IV. ARBETET FÖR EN KOMPROMISS**

7. Ordförandeskapet tog hänsyn till de tidigare ordförandeskapens arbete men återgick till att arbeta med utgångspunkt i kommissionens förslag. Arbetet inriktades på att upprätthålla de huvudsakliga målen med den övergripande målsättningen att förenkla direktivet och samtidigt stödja användningen av utsläppsfria fordon. Ordförandeskapet lägger fram lösningar på de kvarstående frågorna.
8. Nedan ges en heltäckande översikt som förklarar de ändringar som har gjorts i kommissionens förslag inför antagandet av en allmän riktlinje.

9. Artikel 1.3 om användningen av ledbussar och särskilda fordonskombinationer för persontransporter ändras för att göra det möjligt för medlemsstaterna att fortsätta att använda särskilda kombinationer.
10. Möjligheten att avvika från de vikter och dimensioner som anges i bilagan säkerställs för fordon som omfattas av särskilda tillstånd och som är avsedda att befordra odelbar last [artikel 4.3], fordon som utför transporter som inte påtagligt påverkar den internationella konkurrensen inom transportsektorn [artikel 4.4] samt europeiska modulsystem (EMS) [artikel 4.4a]. I artikel 4b och i linje med målen för den föreslagna ändringen, nämligen att skapa incitament för utsläppsfria fordon och intermodala transporter, föreslår ordförandeskapet att utsläppsfria motorfordon eller fordonskombinationer som används i intermodala transporter också tillåts passera gränser även om de överskrider de högsta tillåtna vikter som fastställs i bilagan, förutsatt att vikten inte överstiger vad som är tillåtet på båda sidor om gränsen.
11. När det gäller transport av odelbar last och språkkravet på föraren [artikel 4.3] får medlemsstaterna kräva särskilda åtgärder för att säkerställa effektiv kommunikation med föraren.
12. Det har införts en möjlighet för medlemsstaterna att lägga till högst 1,380 meter till släpvagnens längd vid särskild skytteltrafik [artikel 4.4aa], tillsammans med ett nytt skäl [11c] som förklarar resonemanget bakom den extra längden.
13. Den maximala perioden för tester med EMS i artikel 4.5 förlängs till sju år.
14. Medlemsstaterna ges tillräckligt med tid för att inrätta funktionen av one-stop-shop-karaktär enligt artikel 4a.
15. Genom artikel 7 införs en möjlighet för medlemsstaterna att av trafiksäkerhetsskäl eller på grund av infrastrukturens egenskaper begränsa användningen av vissa vägar eller konstbyggnader.

16. På grund av farhågor avseende den extra viktens effekt på infrastrukturen har det införts ändringar när det gäller efterlevnadskontrollen enligt artikel 10d. I punkt 1 klargörs det att medlemsstaterna får använda antingen automatiska system som installeras i väginfrastrukturen i TEN-T-nätet eller ombordsystem för vägning. Från och med den 1 december 2029 bör utsläppsfria fordon kunna fjärrkommunicera tillförlitlig viktinformation via ombordsystem för viktmätning, med möjlighet att använda smarta färdskrivare. Detaljerna kommer att fastställas i en genomförandeakt.
17. I artikel 10k klargörs det att kommissionen i händelse av kriser som påverkar flera medlemsstater endast kan anta genomförandeakter på begäran av de berörda medlemsstaterna.
18. Ordförandeskapet föreslår också administrativa förenklingar genom att inte längre införa ett övervakningssystem för EMS-tester [artikel 4.5 och 4.5a] och genom att stryka användningen av eFTI för att visa att en transport uppfyller kraven för en intermodal transport [artikel 6.7]. Med tanke på det begränsade mervärdet av intelligenta åtkomstsystem ströks den föreslagna artikel 10da.
19. I bilagan har det gjorts ändringar för att återspegla stödet för användningen av utsläppsfria fordon, samtidigt som hänsyn har tagits till medlemsstaternas farhågor i fråga om slitaget på infrastrukturen.
  - a. Ytterligare 0,90 meter har lagts till för ledade fordon med ett utsläppsfritt motorfordon för att ge mer utrymme för installation av den utsläppsfria tekniken (underavsnitt 1.1).
  - b. Raden avseende extra höjd vid transport av high cube-containrar har strukits, eftersom de flesta medlemsstater har farhågor när det gäller deras bröunderfarter (underavsnitt 1.3).
  - c. Det har gjorts en åtskillnad mellan fem- eller sexaxlade motorfordon när det gäller nollutsläppsbonusen på 2 respektive 4 ton (underavsnitt 2.2).

- d. Den högsta tillåtna vikten för denna särskilda typ av korta och tunga fordon har sänkts till 34 ton i punkt 2.3.6, samtidigt som tillägget av 2 ton har bibehållits för utsläppsfria fordon. Det finns en ytterligare rad som tillåter att vikten på utsläppsfria tvåaxlade bussar ökas med 0,50 ton (underavsnitt 2.3).
- e. Den extra vikten för drivaxeln på utsläppsfria fordon har strukits, eftersom de flesta medlemsstater anser att en extra tung drivaxel är alltför skadlig för infrastrukturen (underavsnitt 3.4).
- f. Ett underavsnitt 3.6 för trippelaxlar på motorfordon har inkluderats, eftersom denna typ av fordon har särskilda egenskaper.
- g. Eftersom det finns specialfall lades en rad till för femaxlade motorfordon, och en annan rad lades till med en broformel som anger avståndet mellan axlarna på fordonskombinationer som överstiger 42 ton (underavsnitt 4.3).

## V. **SLUTSATSER**

- 20. Mot bakgrund av ovanstående uppmanas rådet (transport, telekommunikation och energi) att vid mötet den 4 december 2025 enas om en allmän riktlinje om den kompromisstext som bifogas denna not.

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 yttrande<sup>1</sup>,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande<sup>2</sup>,

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet, och

av följande skäl:

---

<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/EG<sup>3</sup> 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 transporterens 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*<sup>4</sup> framgår tydligt att för att bidra till att uppnå målet i den gröna given<sup>5</sup> 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 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.

---

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

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

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

- (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) 2018/858<sup>6</sup> och (EU) 2019/2144<sup>7</sup>. 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/EEG<sup>8</sup> 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.

---

<sup>6</sup> 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).

<sup>7</sup> 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).

<sup>8</sup> 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).

7. För att säkerställa en gemensam förståelse och ett enhetligt genomförande av bestämmelserna i detta direktiv i nationell och internationell trafik är det nödvändigt att klargöra att de nationella undantagen från vissa högsta tillåtna vikter och största tillåtna dimensioner för vissa typer av fordon i nationell trafik inte automatiskt gäller fordon som används i gränsöverskridande trafik.
  
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 säkerställa att de nationella kraven är proportionella och icke-diskriminerande och att de inte innebär omotiverade krav på föraren såsom flytande kunskaper i den berörda medlemsstatens nationella språk. Medlemsstaterna bör överväga att begära att transportföretagen använder andra kommunikationsverktyg, främst av digital karaktär, för att säkerställa effektiv kommunikation mellan föraren och tillsynsmyndigheterna. Transportföretagen skulle till exempel kunna uppmanas att upprätta ett journalnummer dit föraren kan ringa och få hjälp om denne stoppas av tillsynsmyndigheterna och att säkerställa att detta journalnummer är tillgängligt för föraren vid körning, även nattetid och under helger. 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, när detta görs i lämpliga fysiska förhållanden och driftförhållanden. 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 möjliggöra mer omfattande positiva socioekonomiska och miljömässiga effekter 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 nationella villkoren 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 högsta vikt- och dimensionsgränser för EMS som gäller i dessa medlemsstater.
- (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.

- (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.
- (11a) Gränsöverskridande trafik mellan medlemsstater för vilken man tillåter högre vikter än de som anges i bilaga I kan förbättra effektiviteten och minska koldioxidutsläppen genom att minska det totala antalet körda kilometer. Sådana transporter bör fortfarande tillåtas, förutsatt att medlemsstaternas nationella villkor avseende dessa högre gränsvärden iakttas och att dessa transporter utförs av utsläppsfria motorfordon eller fordon som används i intermodala transporter. Detta bör inte påverka medlemsstaternas rätt att i enlighet med artikel 4 göra undantag från de vikt- och dimensionsgränser som fastställs i bilaga I.
- (11b) Medlemsstaterna bör ha rätt att tillåta specialiserade transporter som utförs under sådana förhållanden som innebär att dessa transporter normalt inte utförs av fordon från andra medlemsstater, och därvid tillåta att sådana transporter avviker från standardiserade fordonsvikter och fordonsdimensioner, eftersom sådana specialiserade transporter inte avsevärt påverkar den internationella konkurrensen inom transportsektorn. Det är nödvändigt att klargöra begreppet specialiserade fordon och användningen av dessa fordon, särskilt när det gäller utvidgningen av sådan verksamhet till att omfatta internationell trafik, i syfte att möjliggöra ett smidigt samarbete mellan samtyckande medlemsstater. Tydliga exempel på detta är transporter i samband med skogsbruk och skogsindustri, transporter som utförs med fordonskombinationer med fler än sex axlar och lokala transporter med bussar.

- (11c) I syfte att stödja driftseffektiviteten och främja lösningar som bidrar till att begränsa vägtransporternas miljöpåverkan bör medlemsstaterna ha rätt att tillåta extra längd för ledade fordon som används i skytteltrafik, under förutsättning att de återstående parametrarna i bilaga 1, särskilt dess underavsnitt 1.5, är uppfyllda. En ökad längd på ledade fordon som används i reguljär skytteltrafik på en fast logistisk rutt kan avsevärt öka lastkapaciteten, särskilt när det gäller pallstatat gods, och därmed minska antalet nödvändiga resor.
- (11d) Det är avgörande för den gröna omställningen av vägtransportsektorn att det finns incitament för utsläppsfria fordon. Medlemsstaterna uppmuntras att harmonisera sina nationella viktgränser på ett sådant sätt att det skapas incitament för utsläppsfria fordon utan att den gränsöverskridande trafiken hindras.
- (11e) Även om direktivet medger undantag från de högsta vikterna och största dimensionerna får medlemsstaterna fortsättningsvis av skäl som rör trafiksäkerhet eller infrastrukturegenskaper ha möjlighet att begränsa framförandet av vissa fordon på särskilda delar av sitt vägnät.
- (12) *utgår*
- (13) *utgår*
- (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 säkerställa 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 härbärgera 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 snedvrids och för att undanröja de risker för trafiksäkerheten och väginfrastrukturen som fordon som olagligen överskrider de tillämpliga vikterna eller dimensionerna utgör. För att inrikta vägkontrollerna mot fordon som överskrider viktgränserna, och om medlemsstaterna väljer att använda automatiska system på väginfrastrukturen, bör de som ett minimum säkerställa att sådana system införs i det transeuropeiska vägtransportnätet. För att kontrollen av efterlevnaden i hela unionen ska vara tillförlitlig och konsekvent bör dessutom den obligatoriska miniminivån för kontroller som ska utföras av medlemsstaterna fastställas i förhållande till trafiknivån på deras territorier för de fordon som omfattas av detta direktiv. Detta ska även omfatta ett lämpligt antal kontroller nattetid.

- (17a) För att säkerställa en ändamålsenlig, effektiv och konsekvent kontroll av efterlevnaden och förbättra efterlevnaden när det gäller fordon som har en högre vikt på grund av användning av utsläppsfri teknik bör fordonen överföra information om fordonskombinationens nuvarande totala vikt från ombordteknik såsom ombordsystemet för viktövervakning (OBMM) via korthållskommunikation (DSRC). Informationen får användas av medlemsstaterna för att identifiera fordon som eventuellt överskrider viktgränserna, men detta direktiv ålägger inte medlemsstaterna att använda DSRC i sin efterlevnadskontroll. Detta verktyg kompletterar andra verktyg för kontroll av efterlevnad. För att säkerställa att dessa krav kan uppfyllas bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter så att uppgifterna kan översändas till tillsynsmyndigheterna.
- (17b) Eftersom det kan vara komplicerat att göra ändringar i färdskrivaren och eftersom det kan vara kostsamt för transportföretagen att eftermontera OBMM på fordon, bör detta krav endast gälla fordon som är utrustade med OBMM från och med den 1 december 2029. Utan att det påverkar tillämpningen av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 595/2009 eller medlemsstaternas befogenhet att reglera viktkrav för nationella transporter föreskrivs i detta direktiv inte eftermontering av OBMM. Dessutom bör kommissionen kunna skjuta upp datumet den 1 december 2029 med högst 18 månader om detta är nödvändigt för att säkerställa möjligheten att översända viktinformation.
- (18) *utgår*
- (19) *utgår*
- (20) Europaparlamentet och rådet bör regelbundet informeras om resultaten av de kontroller av efterlevnaden som utförs av medlemsstaternas behöriga myndigheter. 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 och utan att det påverkar tillämpningen av särskild lagstiftning som är tillämplig i samband med militära transporter och ökade avskräckande åtgärder och motåtgärder.

(22) *utgår*

- (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 182/2011<sup>9</sup>.
- (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 femaxlade motorfordon och behovet av att främja intermodala transporter, är det av tydlighetsskäl lämpligt att ersätta det direktivet.
- (25) *utgår*
- (26) Eftersom målen för detta direktiv, nämligen att säkerställa trafiksäkerhet, främja hållbara och effektiva transporter och främja den inre marknads 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.

---

<sup>9</sup> 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).

- (27) I enlighet med den gemensamma politiska förklaringen av den 28 september 2011 från medlemsstaterna och kommissionen om förklarande dokument<sup>10</sup>, 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.

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 M<sub>2</sub> och M<sub>3</sub> och släpvagnar till dessa i kategori O samt motorfordon i kategorierna N<sub>2</sub> och N<sub>3</sub> och släpvagnar till dessa i kategorierna O<sub>3</sub> och O<sub>4</sub>, enligt klassificeringen i artikel 4 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/858\*,”.

---

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

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).”.

c) Punkt 3 ska ersättas med följande:

”3. Detta direktiv ska inte tillämpas på ledbussar som har mer än en ledad sektion, på fordonskombinationer bestående av ett motorfordon med tillkopplad släpvagn avsedda för persontransporter eller på fordonskombinationer bestående av ett motorfordon med tillkopplad påhängsvagn avsedda för persontransporter.”.

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”:

”—*uropeiskt 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).”.

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 en skyldighet för föraren att besitta kunskaper i det eller de officiella språken i den medlemsstat där transporten äger rum. Medlemsstaterna får dock kräva andra åtgärder för att säkerställa effektiv kommunikation mellan föraren och tillsynsmyndigheterna, inbegripet digitala kommunikationsverktyg.

4. Medlemsstaterna får inom sitt territorium tillåta trafik med fordon eller fordonskombinationer som används för transport och som utför vissa nationella eller internationella transporter som inte påtagligt påverkar den internationella konkurrensen inom transportsektorn med vikter eller dimensioner som avviker från dem som anges i avsnitten 1, 2 och 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.

b) Den medlemsstat som tillåter transport inom sitt territorium med fordon eller fordonskombinationer villkas vikter och/eller 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 punkter ska införas som punkterna 4aa och 4a:

”4aa. Medlemsstaterna får inom sitt territorium tillåta trafik med ledade fordon som används för skytteltrafik i nationella eller internationella transporter med dimensioner som avviker från dem som anges i underavsnitt 1.1 i bilaga I om den extra längden inte överskrider 1,380 meter.

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.

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 uppfyller de nationella villkoren inbegripet 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 sju år. Antalet tester ska inte vara begränsat. Medlemsstaterna ska underrätta kommissionen om detta.”.

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 ingångspunkt 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.
- ba) En enda nationell åtkomstpunkt till informationen om högsta tillåtna vikter och största tillåtna dimensioner i en medlemsstat enligt artiklarna 4.2 a, 4.4 och 4b, i förekommande fall.
- 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.

De nationella ingångspunkterna av one-stop-shop-karaktär och de nationella åtkomstpunkterna får slås samman till en enda allmänt tillgänglig webbplats som tillhandahåller en enhetlig ingångspunkt och gör det möjligt för användarna att interagera med det relevanta nationella eller regionala beslutsfattande organet utan att det krävs flera ansökningar.

2. Kommissionen får anta genomförandeakter för att fastställa minimikraven för ansökningsformuläret 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 avsnitten 2 eller 3 eller underavsnitt 4.3 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, om dessa fordonskombinationer omfattar utsläpfsfria motorfordon eller om dessa fordonskombinationer ingår i en intermodal transport.”.

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.”.

5a. Artikel 7 ska ersättas med följande:

”Detta direktiv ska inte påverka tillämpningen av de vägtrafikbestämmelser som gäller i varje medlemsstat och som gör det möjligt att av trafiksäkerhetsskäl och på grund av infrastrukturens egenskaper begränsa fordonens vikt och/eller dimensioner på vissa vägar eller konstbyggnader oavsett i vilken medlemsstat fordonet har registrerats eller tagits i bruk.

Detta innefattar möjligheterna att införa lokala begränsningar av största tillåtna dimensioner och/eller högsta tillåtna vikter för fordon som kan användas i särskilda områden eller på särskilda vägar, när den lokala infrastrukturen inte medger trafik med långa och tunga fordon, som till exempel i stadskärnor, i små byar eller på platser av särskilt naturintresse.”.

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 underavsnitt 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 underavsnitt 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 underavsnitt 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 0,50 meter framför dragfordonet, förutsatt att den första axeln på det transporterade fordonet vilar på släpfordonets konstruktion. Lasten får skjuta ut högst 1,50 meter bakåt, förutsatt att den sista axeln på det transporterade fordonet vilar på släpfordonets konstruktion och att den bakersta axeln på det transporterade fordonet inte skjuter ut utanför laststödet.”

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 underavsnitt 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 underavsnitt 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 för fordon som drivs med alternativa bränslen eller för utsläppsfria fordon ska vara de som anges i underavsnitten 2.2, 2.3 och 2.4 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. Den största tillåtna längd som fastställs i underavsnitt 1.1 i bilaga I för ledade fordon, om dessa omfattar utsläppsfria motorfordon, får överskridas med den ytterligare längd som krävs för användning av utsläppsfri teknik, dock högst 0,90 meter, för att möjliggöra montering av sådana anordningar. Sådana utsläppsfria fordon eller fordonskombinationer ska uppfylla kraven i underavsnitten 1.5 och 1.6 i bilaga I till detta direktiv, och eventuella överskridanden av största tillåtna längd får inte leda till en ökning av lastlängden för dessa fordonskombinationer, för att säkerställa att 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:

”Artikel 10c

De största tillåtna längder som fastställs i underavsnitt 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 underavsnitt 1.6 i bilaga I får överskridas med 0,150 meter för fordon eller fordonskombinationer som transporterar containrar på 45 fot eller växelflak på 45 fot, med eller utan last, under förutsättning att vägtransporten av containern eller växelflaget i fråga utgör en del av en intermodal transport.”.

11. 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 i det transeuropeiska vägtransportnätet i enlighet med förordning (EU) 2024/1679\*.

Utöver användningen av automatiska system som installeras i väginfrastrukturen får medlemsstaterna identifiera fordon eller fordonskombinationer som är i trafik och som misstänks ha överskridit högsta tillåtna vikt med hjälp av ombordsystem för vägning som installerats i fordon i enlighet med punkt 4.

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.

1a. För att vara berättigade till den extra vikt som i punkterna 2.2.1 och 2.2.2 i bilaga I beviljas utsläppsfria fordon ska fordon som är utrustade med OBMM-utrustning som uppfyller kraven i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2025/2161 och som registreras för första gången från och med den 1 december 2029 vid vägkanten kunna fjärrkommunicera tillförlitlig viktinformation för fordonskombinationer som är i trafik till tillsynsmyndigheterna. Den information som översänds får endast användas av medlemsstaterna för att identifiera fordon som eventuellt överskrider de högsta tillåtna vikterna.

1b. En smart färdskrivare enligt förordning (EU) nr 165/2014 får användas för översändande av den information som avses i punkt 1a.

1c. Kommissionen får anta genomförandeakter om detta är nödvändigt för att den information som avses i punkt 1a ska kunna översändas till tillsynsmyndigheterna. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 10i.2.

1d. Kommissionen får anta delegerade akter i enlighet med artikel 10h för att senarelägga det datum som avses i punkt 1a med 18 månader om detta är nödvändigt för att säkerställa att nyregistrerade fordon kan översända viktinformation genom fjärrkommunikation.

2. Varje medlemsstat ska varje kalenderår utföra ett lämpligt antal kontroller av 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.”.

---

\* Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2024/1679 av den 13 juni 2024 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet, om ändring av förordningarna (EU) 2021/1153 och (EU) nr 913/2010 och om upphävande av förordning (EU) nr 1315/2013 (EUT L, 2024/1679, 28.6.2024).

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

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

12. *utgår*

13. *utgår*

14. 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 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) utgår,

e) det antal nationella tillstånd som utfärdats för onormala transporter enligt artikel 4.3 och deras varaktighet (engångstillstånd eller långtidstillstånd).

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.”.

15. I artikel 10h ska punkt 2 ersättas med följande:

”2. Den befogenhet att anta delegerade akter som avses i artikel 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.”.

16. 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.”.

17. Artikel 10j ska utgå.

18. 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, och de får förlängas endast om krisen består.

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 på den berörda medlemsstatens begäran 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 brådskande åtgärder vidtas.

Denna artikel ska tillämpas utan att det påverkar särskild lagstiftning tillämplig på militära transporter i händelse av ökad avskräckning och beredskap.”.

19. Bilaga I ska ersättas med bilagan till det här direktivet.
20. I bilaga III ska orden ”direktiv 76/114/EEG” ersättas med orden ”bilaga II till kommissionens genomförandeförordning (EU) 2021/535.”.

[...]

[...]

### *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 och tillämpning*

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

Artikel 4a.1 ska tillämpas från och med den [för in datum: fyra år efter utgången av införlivandeperioden].

#### *Artikel 5*

##### *Adressater*

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Strasbourg den

*På Europaparlamentets vägnar*

*Ordförande*

*På rådets vägnar*

*Ordförande*

## BILAGA

### HÖGSTA TILLÅTNA VIKTER OCH STÖRSTA TILLÅTNA DIMENSIONER SAMT DÄRTILL HÖRANDE UPPGIFTER OM FORDON

1. Största tillåtna dimensioner för fordon som avses i artikel 1.1 a		
1.1 Största längd		
	– annat motorfordon än buss	12,00 m
	– släpvagn	12,00 m
	– ledat fordon	16,50 m
	– fordonståg	18,75 m
	– ledbuss	18,75 m
	– buss med 2 axlar	13,50 m
	– buss med > 2 axlar	15,00 m
	– buss + släpvagn	18,75 m
	För ledade fordon, om dessa omfattar utsläppsfria motorfordon, får den största tillåtna längden enligt underavsnitt 1.1 överskridas med 0,90 m.	
1.2 Maximal bredd		
	a) alla fordon utom de fordon som avses i led b	2,55 m
	b) påbyggnader för temperaturkontrollerade fordon eller temperaturkontrollerade containrar eller växelflak som transporteras av fordon	2,60 m

1.3 Maximal höjd		
	– alla fordon	4,00 m
1.4 De dimensioner som anges i underavsnitten 1.1, 1.2, 1.3, 1.6, 1.7, 1.8 och 4.4 omfattar även avtagbara påbyggnader och standardiserade godsbehållare såsom containrar.		
1.4a Om avtagbar extrautrustning, till exempel en skidbox, monteras på en buss, får fordonets längd, inbegripet extrautrustningen, inte överskrida den största tillåtna längden enligt underavsnitt 1.1.		
1.5 Varje motorfordon eller fordonskombination som är i rörelse måste kunna vända inom en cirkelring som har en yttre radie på 12,50 m och en inre radie på 5,30 m.		
1.5a Ytterligare krav på bussar		
	När bussen står stilla ska ett vertikalt plan som tangerar fordonets sida och den yttre cirkelradien fastställas genom att en linje markeras på marken. För ledbussar ska de två oledade sektionerna placeras i linje med planet.	
	När fordonet förs framåt in i den cirkelring som beskrivs i underavsnitt 1.5, får ingen del av fordonet gå utanför detta vertikala plan mer än 0,60 m.	
1.6 Största avstånd mellan kopplingstappen och påhängsvagnens bakkant.		12,00 m
1.7 Största avstånd uppmätt parallellt med fordonstågets längsgående axel från den längst fram belägna yttre punkten på lastutrymmet bakom förarhytten till den längst bak belägna yttre punkten på fordonskombinationens släpvagn, minskad med avståndet mellan motorfordonets bakkant och släpvagnens framkant		15,65 m
1.8 Största avstånd uppmätt parallellt med fordonstågets längsgående axel från den längst fram belägna yttre punkten på lastutrymmet bakom förarhytten till den längst bak belägna yttre punkten på kombinationens släpvagn		16,40 m

2. Högsta tillåtna vikt för fordon				
2.1 Fordon som ingår i en fordonskombination				
	2.1.1	Tvåaxlad släpvagn	18 ton	
	2.1.2	Treaxlad släpvagn	24 ton	
2.2 Fordonskombinationer				
	2.2.1	Fordonståg med fem eller sex axlar		
		a) tvåaxlat motorfordon med treaxlad släpvagn eller treaxlade motorfordon med tvåaxlade släpvagnar	40 ton	
		b) treaxlat motorfordon med treaxlad släpvagn	40 ton	
	2.2.2	a) tvåaxlat motorfordon med treaxlad påhängsvagn eller treaxlade motorfordon med tvåaxlade påhängsvagnar	40 ton	
		b) treaxlat motorfordon med treaxlad påhängsvagn	40 ton	
		c) tvåaxlat motorfordon med treaxlad påhängsvagn eller treaxlade motorfordon med tvåaxlade påhängsvagnar som används i intermodala transporter	42 ton	
		d) treaxlat motorfordon med treaxlad påhängsvagn som används för intermodala transporter	44 ton	
	2.2.3	Fordonståg med fyra axlar bestående av ett tvåaxlat motorfordon och en tvåaxlad släpvagn	36 ton	
	2.2.4	Ledade fordon med fyra axlar bestående av ett tvåaxlat motorfordon och en tvåaxlad påhängsvagn, om axelavståndet på påhängsvagnen		
		2.2.4.1	är lika med eller överstiger 1,3 m och understiger eller är lika med 1,80 m ( $1,30 \leq d \leq 1,80$ )	36 ton
		2.2.4.2	överstiger 1,80 m ( $1,80 \text{ m} < d$ )	36 ton

		Om den högsta tillåtna vikten för motorfordonet (18 ton) och för tandemaxeln på påhängsvagnen (20 ton) inte överskrids samtidigt som drivaxeln är utrustad med dubbla däck och med luftfjädring eller fjädring som inom unionen anses likvärdig enligt definitionen i bilaga II ska den högsta tillåtna vikten enligt punkt 2.2.4.2 ökas med 2 ton.
		För fordonskombinationer där det ingår fordon som drivs med alternativa bränslen och som inte är utsläppsfria fordon ska de högsta tillåtna vikterna enligt underavsnitt 2.2 höjas med den extra vikt som tekniken för det alternativa bränslet kräver, med högst 1 ton.
		För fordonskombinationer där det ingår utsläppsfria motorfordon ska de högsta tillåtna vikterna enligt punkterna 2.2.1 b och 2.2.2 b i underavsnitt 2.2 ökas med 4 ton.
		För fordonskombinationer där det ingår utsläppsfria motorfordon ska de högsta tillåtna vikterna enligt punkterna 2.2.1 a och 2.2.2 a, c och d, 2.2.3 och 2.2.4 i underavsnitt 2.2 ökas med 2 ton.
<b>2.3 Motorfordon</b>		
2.3.1	Tvåaxlat motorfordon annat än buss	18 ton
2.3.2	Tvåaxlad buss	19,50 ton
2.3.3	Treaxlat motorfordon	25 ton
2.3.4	Treaxlat motorfordon: när drivaxeln är utrustad med dubbelmonterade hjul och luftfjädring eller fjädring som inom unionen erkänns som likvärdig enligt bilaga II, eller när varje drivaxel är utrustad med dubbelmonterade hjul och högsta tillåtna vikt för varje axel inte överstiger 9,50 ton.	26 ton
2.3.5	Fyraxlat motorfordon med två styraxlar: när drivaxeln är utrustad med dubbelmonterade hjul och luftfjädring eller fjädring som inom unionen erkänns som likvärdig enligt bilaga II, eller när varje drivaxel är utrustad med dubbelmonterade hjul och högsta tillåtna vikt för varje axel inte överstiger 9,50 ton.	32 ton

2.3.6	Femaxlat motorfordon med minst två styraxlar: när minst en drivaxel är utrustad med dubbelmonterade hjul och luftfjädring eller fjädring som inom unionen erkänns som likvärdig enligt bilaga II, eller när varje drivaxel är utrustad med dubbelmonterade hjul och högsta tillåtna vikt för varje axel inte överstiger 9,50 ton.	34 ton
För fordon som drivs med alternativa bränslen och som inte är utsläppsfria fordon ska de högsta tillåtna vikterna enligt punkterna 2.3.1, 2.3.3 och 2.3.4 i underavsnitt 2.3 höjas med den extra vikt som tekniken för det alternativa bränslet kräver, med högst 1 ton.		
För utsläppsfria fordon ska de högsta tillåtna vikterna enligt punkterna 2.3.1, 2.3.3, 2.3.4, 2.3.5 och 2.3.6 i underavsnitt 2.3 ökas med 2 ton.		
För utsläppsfria tvåaxlade bussar ska de högsta tillåtna vikterna enligt punkt 2.3.2 i underavsnitt 2.3 ökas med 0,50 ton.		
2.4 Treaxlad ledbuss		28 ton
För fordon som drivs med alternativa bränslen och som inte är utsläppsfria fordon ska den högsta tillåtna vikten på 28 ton enligt underavsnitt 2.4 höjas med den extra vikt som tekniken för det alternativa bränslet kräver, med högst 1 ton.		
För utsläppsfria fordon ska den högsta tillåtna vikten på 28 ton enligt underavsnitt 2.4 ökas med 2 ton.		
3 Högsta tillåtna axeltryck för fordon som avses i artikel 1.1 b		
3.1 Singelaxlar		
	Singelaxel som inte är drivaxel	10 ton
3.2 Tandemaxlar på släpvagnar och påhängsvagnar		
Summan av axeltrycket per tandemaxel får, om axelavståndet (d)		
3.2.1	understiger 1 m ( $d < 1$ )	11 ton

	3.2.2	är lika med eller överstiger 1 m och understiger 1,30 m ( $1 \leq d < 1,30$ )	16 ton
	3.2.3	är lika med eller överstiger 1,30 m och understiger 1,80 m ( $1,30 \leq d < 1,80$ )	18 ton
	3.2.4	är lika med eller överstiger 1,80 m ( $1,80 \leq d$ )	20 ton
3.3 Trippelaxlar på släpvagnar och påhängsvagnar			
	Summan av axeltrycket per trippelaxel får, om axelavståndet (d)		
	3.3.1	understiger 1,30 m ( $d < 1,30$ )	21 ton
	3.3.2	är lika med eller överstiger 1,30 m och understiger 1,40 m ( $1,30 \leq d < 1,40$ )	24 ton
3.4 Drivaxel			
	3.4.1	Drivaxel för de fordon som avses i underavsnitten 2.2, 2.3 och 2.4.	11,5 ton
3.5 Tandemaxlar på motorfordon			
	Summan av axeltrycket per tandemaxel får, om axelavståndet (d)		
	3.5.1	understiger 1 m ( $d < 1$ )	11,5 ton
	3.5.2	är lika med eller överstiger 1 m och understiger 1,30 m ( $1 \leq d < 1,30$ )	16 ton
	3.5.3	är lika med eller överstiger 1,30 m och understiger 1,80 m ( $1,30 \leq d < 1,80$ )	18 ton
		Om drivaxeln är utrustad med dubbla däck och med luftfjädring eller fjädring som inom gemenskapen unionen anses likvärdig enligt definitionen i bilaga II eller om varje drivaxel är utrustad med dubbla däck och det högsta tillåtna axeltrycket inte överskrider 9,50 ton.	19 ton

3.6 Trippelaxlar på motorfordon			
	Summan av axeltrycket per trippelaxel får, om axelavståndet (d)		
	3.6.1	understiger 1,30 m ( $d < 1,30$ )	21 ton
	3.6.2	är lika med eller överstiger 1,30 m och understiger 1,40 m ( $1,30 \leq d < 1,40$ )	24 ton
4. Därtill hörande uppgifter om fordon som avses i artikel 1.1 b			
4.1 Alla fordon			
	Axeltrycket på drivaxeln eller drivaxlarna på ett fordon eller en fordonskombination får inte understiga 25 % av fordonets eller fordonskombinationens totalvikt med last, när det eller den används i internationell trafik.		
4.2 Fordonståg			
	Avståndet mellan den bakersta axeln på ett motorfordon och den främsta axeln på en släpvagn får inte understiga 3,00 m.		
4.3 Högsta tillåtna vikt beroende på axelavståndet			
	Den högsta tillåtna vikten uttryckt i ton för ett fyraxlat motorfordon får inte överstiga fem gånger axelavståndet i meter mellan fordonets yttersta axlar.		
	Den högsta tillåtna vikten uttryckt i ton för ett femaxlat motorfordon får inte överstiga fyra gånger axelavståndet i meter mellan fordonets yttersta axlar, om vikten överstiger 32 ton.		
	Om den högsta tillåtna vikten för en fordonskombination enligt avsnitt 2.2 överstiger 42 ton får den inte överstiga den vikt som beräknas med hjälp av följande formel: $\text{Vikt i ton} \leq 2,7 \times A + 13,5$ där A är axelavståndet i meter mellan fordonskombinationens yttersta axlar.		

#### 4.4 Påhängsvagnar

Det horisontella avståndet mellan kopplingstappen och en valfri punkt på påhängsvagnens framkant får inte överskrida 2,04 m.

---