C/2025/1019

27.2.2025

P9_TA(2024)0126

Vægt og dimensioner for visse vejkøretøjer

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

(Almindelig lovgivningsprocedure: førstebehandling)

(C/2025/1019)

Europa-Parlamentet,

— der henviser til Kommissionens forslag til Europa-Parlamentet og Rådet (COM(2023)0445),

— der henviser til artikel 294, stk. 2, og artikel 91, stk. 1, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, på grundlag af hvilke Kommissionen har forelagt forslaget for Parlamentet (C9-0306/2023),

— der henviser til artikel 294, stk. 3, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

— der henviser til udtalelse af 26. oktober 2023 fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg ([1]),

— der henviser til høring af Regionsudvalget,

— der henviser til forretningsordenens artikel 59,

— der henviser til betænkning fra Transport- og Turismeudvalget (A9-0047/2024),

1. vedtager nedenstående holdning ved førstebehandling;

2. anmoder om fornyet forelæggelse, hvis Kommissionen erstatter, i væsentlig grad ændrer eller agter i væsentlig grad at ændre sit forslag;

3. pålægger sin formand at sende Parlamentets holdning til Rådet og Kommissionen samt til de nationale parlamenter.

([1]) EUT C, C/2024/895, 6.2.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/895/oj.

P9_TC1-COD(2023)0265

Europa-Parlamentets holdning fastlagt ved førstebehandlingen den 12. marts 2024 med henblik på vedtagelse af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2024/… 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 vejkøretøjer 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 ([1]),

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget ([2]),

efter den almindelige lovgivningsprocedure, og

ud fra følgende betragtninger:

(1) I Rådets direktiv 96/53/EF ([3]) 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 ([4]) gøres det klart, at der, for at kunne bidrage til at nå målet i den europæiske grønne pagt ([5]) 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.

(4) For at nå disse mål bør der findes den rette balance mellem økonomisk effektivitet, miljømæssig bæredygtighed, beskyttelse af vejinfrastrukturen og trafiksikkerhedsaspekter. ***Med henblik på at sikre lovgivningsmæssig sammenhæng og retssikkerhed bør dette direktiv desuden så vidt muligt tilpasses forordningen om CO2-standarderne for tunge køretøjer og direktivet om kombineret godstransport.*** **[Ændring 1]**

([1]) EUT C […] af […], s..
([2]) EUT C […] af […], s..
([3]) EFT L 235 af 17.9.1996, s. 59.
([4]) COM(2020) 789 final.
([5]) COM(2019) 640 final.

(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 ([6]) og (EU) 2019/2144 ([7]). 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 ([8]) 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 container.

(6a) Dette direktiv har til formål at forbedre vejtransportsektorens konkurrenceevne ved at fremme mere omkostningseffektiv og bæredygtig transport og ligeledes fremme intermodalitet. Selv om de nye bestemmelser vil resultere i en reduktion af de tilbagelagte køretøjskilometer, vil der fortsat været akut mangel på chauffører i Unionen. For at afhjælpe denne mangel er det afgørende hurtigst muligt at forbedre arbejdsvilkårene for førere af tunge køretøjer. Manglen på parkeringspladser af høj kvalitet til lastbiler i Unionen bidrager til forværringen af arbejdsvilkårene for lastbilchauffører, hvilket især er et problem under langdistancetransport. For at afhjælpe denne situation og gøre sektoren mere attraktiv bør de øgede dimensioner, der er nødvendige for at installere nulemissionsteknologier i køretøjer, ikke være på bekostning af et tilstrækkeligt kabineareal og bør forbedre førernes komfort. Hvor det er muligt, bør koncepter, der muliggør yderligere plads i kabinerne til installation af sanitære faciliteter i køretøjerne, undersøges og fremmes. **[Ændring 2]**

(7) For at sikre en fælles forståelse og ensartet gennemførelse af bestemmelserne i dette direktiv i national og international trafik bør det præciseres, at ~~national~~***der i øjeblikket er særlige*** undtagelser***, ofte på grundlag af bilaterale aftaler mellem nabomedlemsstater,*** fra visse tilladte totalvægte og største tilladte dimensioner for visse typer af ~~køretøjer, der kører i national trafik, ikke automatisk finder anvendelse på~~***specialiserede*** køretøjer, der ~~anvendes til grænseoverskridende~~***udfører*** transport***, og disse bør bevares så længe de ikke påvirker den internationale konkurrence***. **[Ændring 3]**

(8) Transport af udelelig last er et vigtigt markedssegment knyttet til strategiske områder inden for vedvarende energi, anlægsarbejde og infrastruktur, olie og gas, tung industri og elproduktionssektorer. På trods af den anerkendte værdi af de eksisterende retningslinjer for bedste praksis for unormal transport, der er vedtaget af eksperter udpeget af medlemsstaterne, er der kun gjort meget få fremskridt hen imod forenkling og harmonisering af reglerne og procedurerne for opnåelse af tilladelser til transport af udelelig last. ~~.~~ For at undgå, at medlemsstaterne anvender

([6]) 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) og 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).

([7]) 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).

([8]) 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).

mange divergerende betingelser, der tjener samme formål, bør medlemsstaterne samarbejde om så vidt muligt at harmonisere disse krav, uden at det dog berører deres ret til at fastsætte de nødvendige betingelser for sikker transport af udelelig last på deres område. Medlemsstaterne bør også sikre, at de nationale krav er rimelige og ikkediskriminerende, og afholde sig fra at pålægge uberettigede krav såsom at kunne udtrykke sig flydende på den pågældende medlemsstats nationale sprog. For at mindske transportvirksomhedernes administrative byrde og at sikre en effektiv, fair og sikker drift, er det afgørende at indføre et gennemsigtigt, harmoniseret og brugervenligt system til opnåelse af tilladelser***, der er tilgængeligt på alle EU-sprog og let tilgængeligt via elektroniske kommunikationsmidler. Disse tilladelser bør udstedes i elektronisk format og være baseret på det dokument for særlig europæisk registrering af lastbiler og påhængsvogne (SERT), som har til formål at harmonisere tekniske oplysninger om køretøjer såsom registrering af påhængsvogne eller modulpåhængsvogne. Transportvirksomheder bør have mulighed for at udføre transport af udelelig last ved hjælp af dette elektroniske dokument.*** **[Ændring 4]**

(9) Europæiske modulsystemer er blevet anvendt og afprøvet udførligt, og de har vist sig at være en interessant løsning til at forbedre den økonomiske og energimæssige effektivitet af transport, samtidig med at trafiksikkerheden og beskyttelsen af infrastrukturen sikres, takket være deres begrænsning til egnede dele af vejnettet. I betragtning af særlige nationale forhold, forskellige økonomiske interesser, transportbehov og forskellig transportinfrastrukturkapacitet i medlemsstaterne er de bedste til at vurdere og tillade udbredelsen af europæiske modulsystemer på deres område***. Før medlemsstaterne giver tilladelse til europæiske modulsystemer, bør de foretage en forhåndsvurdering for nye ruter af deres mulige indvirkning på trafiksikkerheden, infrastrukturen, det modale samarbejde, modalskiftet og miljøet***. For at øge de positive socioøkonomiske og miljømæssige virkninger af anvendelsen af europæiske modulsystemer er det samtidig afgørende at fjerne unødvendige hindringer for deres anvendelse i grænseoverskridende transport mellem nabomedlemsstater, som tillader sådanne vogntog på deres område, uden at begrænse antallet af krydsede grænser, så længe de overholder den tilladte totalvægt og de største tilladte dimensioner for europæiske modulsystemer, som medlemsstaterne har fastsat på deres respektive områder. Dette skal sikre, at europæiske modulsystemer, der anvendes til grænseoverskridende transport, overholder den fælles laveste vægt- og dimensionsgrænse for europæiske modulsystemer i disse medlemsstater. Af hensyn til driftssikkerheden, gennemsigtigheden og den juridiske klarhed bør der fastsættes fælles betingelser for kørslen med europæiske modulsystemer i national og international trafik***. Disse betingelser bør bl.a. sikre, at europæiske modulsystemer anvendes på veje, hvor bløde trafikanters sikkerhed er garanteret. Medlemsstaterne bør fremlægge***~~, herunder~~ klare oplysninger om vægt- og dimensionsgrænser for europæiske modulsystemer ~~og~~ om de dele af vejnettet, der er forenelige med specifikationerne for sådanne køretøjer~~, samt for overvågningen af.~~ ***Medlemsstaterne bør indføre et overvågningssystem for at evaluere*** virkningerne af anvendelsen af europæiske modulsystemer på trafiksikkerheden, vejinfrastrukturen, det modale samarbejde samt de europæiske modulsystemers miljøvirkninger på transportsystemet, herunder indvirkningen på fordelingen på transportmidler. ***Den klare definition af europæiske modulsystemer i dette direktiv garanterer, at europæiske modulsystemer består af standardkøretøjsenheder, således at der kan sikres kompatibilitet med andre transportformer, navnlig jernbane. For effektivt at fremme omstillingen til nulemissionsmobilitet bør europæiske modulsystemer i international trafik, så snart det er teknisk og operationelt muligt, bestå af nulemissionskøretøjer eller vogntog.*** **[Ændring 5]**

(9a) For at maksimere trafiksikkerheden og sikre ordentlige arbejdsforhold er det vigtigt at sikre, at førere af europæiske modulsystemer har tilstrækkelig uddannelse og de kvalifikationer, der kræves for at håndtere tungere og længere køretøjer og vogntog. Medlemsstaterne bør have mulighed for at fastsætte minimumskrav eller en certificeringsordning for førere af europæiske modulsystemer. For at skabe lige konkurrencevilkår, der sikrer ligebehandling og ikkeforskelsbehandling af førere og operatører af europæiske modulsystemer, bør medlemsstaterne sikre, at disse certificeringer anerkendes gensidigt i de berørte medlemsstater. **[Ændring 6]**

(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. Medlemsstaterne bør regelmæssigt overvåge og vurdere resultaterne og indvirkningen af afprøvningen af nye teknologier og nye koncepter på trafiksikkerheden, vejinfrastrukturen, det modale samarbejde samt miljøvirkningerne på transportsystemet såsom indvirkningen på fordelingen på transportmidler.

(10a) De nye harmoniserede regler for europæiske modulsystemer i national og international trafik i medlemsstater, som tillader dem, bør indebære indsamling af data om trafiksikkerheden i disse medlemsstater, herunder andelen af dræbte og kvæstede ved kollisioner. I betragtning af at bløde trafikanter tegner sig for næsten en tredjedel af dødsfaldene i forbindelse med kollisioner, hvor tunge køretøjer er impliceret, bør medlemsstaterne sikre, at europæiske modulsystemer ikke påvirker trafiksikkerheden negativt, navnlig sikkerheden for bløde trafikanter såsom fodgængere og cyklister samt motorcyklister og personer med handicap eller nedsat mobilitet og orienteringsevne. **[Ændring 7]**

(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~~***EU-format***, om særlige tilladelser til transport af udelelig last i den pågældende medlemsstat. ***Desuden bør dette nationale system give oplysninger om den største tilladte vægt og de største tilladte dimensioner på nationalt plan for køretøjer og vogntog og oplysninger om mulige begrænsninger, navnlig for højden. For at sikre, at transportvirksomheder og borgere kan få adgang til alle relevante oplysninger på ét sted, bør Kommissionen oprette en særlig europæisk webportal, der forbinder de nationale elektroniske systemer og kommunikationssystemer og bl.a. giver et klart grafisk overblik over de veje, hvor europæiske modulsystemer og, hvis det er relevant, køretøjer, der transporterer udelelig last, må anvendes i de relevante medlemsstater, senest [seks måneder efter datoen for dette direktivs gennemførelse].*** **[Ændring 8]**

(12) De kunstige hindringer for grænseoverskridende transport med tungere lastbiler, der primært anvendes til transport over lange afstande (f.eks. vogntog med fem og seks aksler), bør fjernes på en harmoniseret måde for på kort sigt at udnytte den driftsmæssige, energimæssige og miljømæssige effektivitet, der er forbundet med den større lastkapacitet, som medlemsstaterne indrømmer, herunder til intermodal transport. For effektivt at fremme omstillingen til nulemissionsmobilitet ***og maksimere virkningerne af den relevante eksisterende miljøret*** bør brugen af sådanne tungere lastbiler, der kører på fossile brændstoffer, udfases fra 2035~~, når~~ ***for at styrke retssikkerheden for investeringer og yderligere at fremme*** markedsindtrængningen af ***mere effektive*** tunge nulemissionskøretøjer ~~forventes at stige betydeligt op til omkring 50 % af nye registreringer af tunge køretøjer~~. Efter udfasningen bør tungere lastbiler fortsat være tilladt i national trafik, mens de i international trafik bør opfylde kravene vedrørende den tilladte totalvægt, der er fastsat i bilag I til direktiv 96/53/EF, som begrænser den ekstra tilladte vægt til kun at gælde for nulemissionskøretøjer og køretøjer, som deltager i intermodal transport. **[Ændring 9]**

(13) Beviset for køretøjers overholdelse af de værdier, der er fastsat i direktiv 96/53/EF, bør indeholde omfattende oplysninger i overensstemmelse med de ajourførte EU-regler om ensartede procedurer og tekniske specifikationer for typegodkendelse af køretøjer. Henvisningerne til de gældende EU-regler bør derfor ajourføres, så de omfatter en specifik henvisning til Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2021/535 ([9]). De oplysninger, der bør indgå i beviset for overholdelse, bør yderligere tilpasses den tilladte totalvægt, der er fastsat i direktiv 96/53/EF. Kontrol af en transports intermodale karakter som defineret i artikel 2 kan være særligt udfordrende i forbindelse med transport uden container. For at sikre, at den ekstra tilladte vægt for tunge køretøjer i intermodal transport anvendes hensigtsmæssigt, bør transportvirksomhederne fremlægge bevis for transportens intermodale karakter. Platformene for digitale transportdata, der er oprettet i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 1056/2020 ([10]) (»eFTI-platforme«), er et egnet værktøj, da de er bygget til at omfatte de lovgivningsmæssige oplysningskrav, der er fastsat i artikel 3 og 7 i direktiv 92/106/EØF. Derfor bør anvendelsen af en eFTI-platform gøres obligatorisk til registrering og tilrådighedsstillelse af relevante transportoplysninger med hensyn til de transportformer, der anvendes til transport af gods.

([9]) 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).

([10]) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 1056/2020 af 15. juli 2020 om elektronisk godstransportinformation (EUT L 249 af 31.7.2020, s. 33).

(14) Potentialet til at reducere energiforbruget for biltransporter***, hvoraf mange har et*** ~~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. **[*Ændring* 10]**

(15) Tunge køretøjer med forlængede førerhuse, som indeholder nulemissionsfremdriftssystemer, er begyndt at komme ind på markedet. Brugen af nulemissionsfremdriftssystemer kræver, afhængigt af teknologien, ekstra plads, som ikke bør medregnes på bekostning af køretøjets nyttelast, så nulemissionsvejtransportsektoren ikke straffes økonomisk. Det bør derfor præciseres, at en overskridelse af den største længde, der gælder for forlængede førerhuse, kan give den nødvendige plads til nulemissionsteknologi såsom batterier og brinttanke, forudsat at de aerodynamiske førerhuses sikkerhed, effektivitet og komfort ikke bringes i fare***, og at det pågældende køretøj overholder »vendediameterreglen«***. **[*Ændring* 11]**

(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 køreækkevidde og længere batterilevetid) ved at reducere deres energiforbrug. For at skabe yderligere incitamenter 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.

(16a) De mange forskellige mærkninger og signaler for køretøjer i medlemsstaterne kan være forvirrende for trafikanterne og til skade for trafiksikkerheden i Unionen. For at forbedre trafiksikkerheden bør der på EU-plan indføres et standardiseret EU-mærke for motorkøretøjers eller vogntogs længde, der anvendes i europæiske modulsystemer, eller som afviger fra standarddimensionerne. Dette EU-mærke vil hjælpe trafikanterne med at genkende og gøre sig bekendt med sådanne køretøjer og vil reducere eventuelle risici som følge af synlighedsbegrænsninger eller blinde vinkler, f.eks. ved overhaling af sådanne lange køretøjer eller vogntog. **[*Ændring* 12]**

(16b) Batteridrevne elkøretøjer, brændselscellekøretøjer og andre brintdrevne køretøjer har et stort potentiale til at dekarbonisere bestemte segmenter i sektoren for tung transport, og udviklingen af disse bør tilskyndes, samtidig med at der tages højde for, at al teknologi påvirker miljøet. Hvis elektrificering ikke er mulig eller er mindre effektiv, og brintdrevne køretøjer ikke er hensigtsmæssige eller omkostningsdygtige, giver princippet om teknologisk neutralitet mulighed for at sikre lige konkurrencevilkår i forhold til andre teknologier, som er mere modne. **[*Ændring* 13]**

(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~~***automatiske*** systemer i det transeuropæiske vejtransportnet***, herunder certificerede systemer på TEN-T-hovednettet. Det bør endvidere være muligt at anvende nøjagtige og fuldt interoperable vejeanordninger på køretøjer. Disse certificerede automatiske systemer bør kunne genkende køretøjer eller vogntog, der overstiger den største tilladte vægt, men have en undtagelse herfor baseret på en gyldig særlig tilladelse eller en lignende ordning. Systemerne bør også kunne opdage, om kravene i de særlige tilladelser er opfyldt. Det forventes, at man herigennem kan undgå uberettigede sanktioner og spare administrative omkostninger for både transportvirksomhederne og medlemsstaterne***. Af hensyn til pålideligheden og konsekvensen i håndhævelsen i hele Unionen bør det obligatoriske minimumsniveau for de kontroller, der skal udføres af medlemsstaterne, fastsættes i forhold til trafikniveauet på deres område med de køretøjer, der er omfattet af dette direktiv, herunder et passende antal kontroller om natten. **[*Ændring* 14]**

(18) For yderligere at styrke håndhævelsen og overvågningen af kørslen af tunge køretøjer på Unionens veje, mindske trængslen, forbedre trafiksikkerheden, mindske risikoen for skader på infrastrukturen og fremme bæredygtig transport bør medlemsstaterne tilskyndes til at indføre ordninger for intelligent adgangspolitik, som sikrer overholdelse af reglerne om den tilladte totalvægt og de største tilladte dimensioner. ~~Når~~ Medlemsstaterne ~~indfører sådanne ordninger, bør de~~***bør*** anvende fælles minimumskrav ***for sådanne ordninger*** for at sikre harmonisering og interoperabilitet i hele ~~EU~~***Unionen***, især med hensyn til tilgængeligheden og formatet af de relevante data, der skal udveksles***. Der bør være adgang til de relevante data i realtid og på Unionens officielle sprog***. Ordningerne bør bidrage til at sikre, at det rette køretøj med den rette last kører på den rette vej på det rette tidspunkt for at sikre en minimal indvirkning på miljøet, infrastrukturen, menneskers sundhed og sikkerhed og samfundet. Oprettelsen af sådanne ordninger bør gøre brug af avancerede intelligente transportsystemer såsom kommunikation mellem køretøj og infrastruktur, kommunikation mellem køretøj og netværk, datadeling i realtid og fjernovervågning for at sikre en sikker og gnidningsløs trafik med tunge køretøjer, og de bør ikke føre til uforholdsmæssige eller diskriminerende trafikbegrænsninger. **[Ændring 15]**

(18a) Håndhævelsen af direktiv 96/53/EF er en afgørende del af de veletablerede overvågnings- og håndhævelsessystemer på EU-plan og nationalt plan, som bidrager til gennemførelsen af Unionens sociale, markedsmæssige og tekniske regler, der gælder for vejtransport. Når der konstateres manglende overholdelse af de foreskrevne vægt- og dimensionskrav, bør de kompetente nationale myndigheder træffe håndhævelsesforanstaltninger. Medlemsstaterne bør sikre, at sanktionerne er ikkediskriminerende, både med hensyn til de valgte sanktionstyper og deres niveau, og at de er effektive, har en afskrækkende virkning og står i et rimeligt forhold til overtrædelsens grovhed. Disse overtrædelser bør registreres i det nationale register over vejtransportvirksomheder, udveksles med det europæiske register over vejtransportvirksomheder (ERRU) og afspejles i virksomhedernes risikovurderingsscore i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 1071/2009. Det forventes, at den grænseoverskridende gennemførelse af sanktioner inden for anvendelsesområdet for direktiv 96/53/EF vil blive lettet, når direktiv (EU) 2015/413 om grænseoverskridende håndhævelse ændres. **[Ændring 16]**

(18b) For at gøre fremskridt i den grønne og den digitale omstilling og opfylde målene i den europæiske grønne pagt og strategien for bæredygtig og intelligent mobilitet, navnlig for så vidt angår reduktionen af drivhusgasemissioner fra transportsektoren, bør medlemsstaterne tilskyndes til at anvende indtægterne fra de sanktioner, der gælder for overtrædelser af dette direktiv, eller den tilsvarende økonomiske værdi af disse indtægter til at støtte udbredelsen af bæredygtige transportmidler og dermed mindske de eksterne omkostninger, der genereres af transportoperationer, tilskynde til intermodalitet og øge bæredygtigheden af grænseoverskridende transport. **[Ændring 17]**

(19) For at fremme væksten i det multimodale transportsystem bør containertransport***, herunder transport med containere med en længde på 45 fod eller 48 fod, vekselad med en længde på 45 fod eller high cube-containere,*** lettes yderligere ved at tillade ekstra højde ***og længde*** for vejkøretøjer, der transporterer ~~high cube-containere~~***disse containere***. **[Ændring 18]**

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

(20) Europa-Parlamentet og Rådet bør regelmæssigt underrettes om resultaterne af de overensstemmelseskontroller, der udføres af medlemsstaternes kompetente myndigheder, og om udrulningen og anvendelsen af håndhævelsesværktøjer og overvågningssystemer, især i forbindelse med vurderingen af de driftsmæssige, sikkerhedsmæssige og miljømæssige virkninger af anvendelsen af tungere og/eller længere køretøjer, herunder modulopbyggede vogntog. 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 gør 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 bør udelukkende kunne fornyes, hvis krisen varer ved***. **[Ændring 20]**

(22) For at sikre, at de overvågningssystemer, som medlemsstaterne opretter til vurdering af virkningerne af europæiske modulsystemer og forsøg, overholder de harmoniserede minimumskrav, bør beføjelsen til at vedtage retsakter delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde med henblik på at supplere direktiv 96/53/EF med hensyn til de minimumssæt af data og/eller resultatindikatorer, som disse overvågningssystemer skal levere. Det er især vigtigt, at Kommissionen gennemfører relevante høringer under sit forberedende arbejde, herunder på ekspertniveau, og at disse høringer gennemføres i overensstemmelse med principperne i den interinstitutionelle aftale om bedre lovgivning af 13. april 2016 ([11]). For at sikre lige deltagelse i forberedelsen af delegerede retsakter modtager Europa-Parlamentet og Rådet navnlig alle dokumenter på samme tid som medlemsstaternes eksperter, og deres eksperter har systematisk adgang til møder i Kommissionens ekspertgrupper, der beskæftiger sig med forberedelse af delegerede retsakter.

(23) For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af dette direktiv bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser til at fastlægge en fælles ~~standardansøgningsformular~~***EU-standardansøgningsformular*** og harmonisere reglerne og procedurerne for udstedelse af nationale tilladelser eller lignende aftaler for køretøjer eller vogntog, som overskrider den største vægt og/eller de største dimensioner, og som er beregnet til at transportere udelelig last, til at fastsætte et standardrapporteringsformat for medlemsstaternes opfyldelse af deres rapporteringsforpligtelser og til at fastsætte midlertidige undtagelser fra anvendelsen af de vægt- og dimensionsgrænser, som anvendes i international trafik mellem medlemsstater, der påvirkes af en krise. Disse beføjelser bør udøves i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 ([12]). **[Ændring 21]**

(23a) For at vurdere effektiviteten af dette direktiv og for at måle fremskridt i forhold til dets specifikke mål er det vigtigt regelmæssigt at evaluere dets gennemførelse og virkning. Kommissionen bør derfor forelægge regelmæssige vurderingsrapporter om anvendelsen af dette direktiv baseret på grundforudsætningerne for markedsudbredelsen af tunge nulemissionskøretøjer såsom tilgængeligheden og kapaciteten af passende infrastruktur for alternative brændstoffer, det europæiske systems indvirkning på vejtransport og kørselsafgifter differentieret efter CO2-emissioner i medlemsstaterne. Disse rapporter bør indeholde detaljerede oplysninger om disse grundforudsætninger og om udviklingen inden for national og international vejtransport, indvirkningen på trafiksikkerheden og vejinfrastrukturen, modalskift, anvendelsen af intelligente håndhævelsessystemer og teknologiske fremskridt inden for vejtransport. Desuden bør der i rapporterne tages højde for skalerbarheden af foranstaltninger i overensstemmelse med direktivets langsigtede mål. På grundlag af resultaterne af disse vurderinger bør rapporten, hvor det er relevant, ledsages af et lovgivningsmæssigt forslag om ændring af dette direktiv og de deri fastsatte forpligtelser. **[Ændring 22]**

(24) I betragtning af de mange ændringer af bilag I til direktiv 96/53/EF, der følger af behovet for at skabe yderligere incitamenter til udrulningen af tunge nulemissionskøretøjer, for at harmonisere den største vægt af 5-akslede motorkøretøjer og for at fremme intermodal transport, er det af klarhedshensyn hensigtsmæssigt at erstatte det.

(25) For at kunne tilføje de oplysninger, der kræves i henhold til direktiv 96/53/EF, til anvendelsesområdet for forordning (EU) 2020/1056 skal denne forordning ændres.

([11]) EUT L 123 af 12.5.2016, s. 1.

([12]) 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).

(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.

(27) I henhold til den fælles politiske erklæring af 28. september 2011 fra medlemsstaterne og Kommissionen om forklarende dokumenter ([13]) 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 lovgiveren, at fremsendelse af sådanne dokumenter er berettiget.

(28) Direktiv 96/53/EF bør derfor ændres —

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_2 og M_3 og påhængskøretøjer hertil i klasse O samt motorkøretøjer i klasse N_2 og N_3 og påhængskøretøjer hertil i klasse O_3 og O_4 som klassificeret i artikel 4 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/858 (*)«

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).«

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«

([13]) EUT C 369 af 17.12.2011, s. 14.

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 ***eller delvist*** drives af et alternativt brændstof, og som er godkendt i henhold til rammerne i forordning (EU) 2018/858« **[*Ændring 23*]**

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).«

g) Følgende definition indsættes efter definitionen på »afskiber«:

»— »eFTI-platform«: en godstransportoplysningsplatform oprettet i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2020/1056 (*)"

_____

(*) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2020/1056 af 15. juli 2020 om elektronisk godstransportinformation (EUT L 249 af 31.7.2020, s. 33).«

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 totalvægt 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 ikke-diskriminerende ved at ***stille en fælles EU-standardansøgningsformular til rådighed og ved at*** minimere den administrative byrde og undgå unødvendige forsinkelser.

Medlemsstaterne sikrer, at de betingelser, hvorunder tilladelserne eller de lignende aftaler for transport af udelelig last udstedes, er rimelige og ikke-diskriminerende. Medlemsstaterne skal især ***udstede tilladelserne eller lignende ordninger i elektronisk format og*** samarbejde ***om yderligere at harmonisere fristerne for udstedelse af tilladelser. Medlemsstaterne samarbejder også*** for at undgå, at der anvendes mange forskellige mærkninger og signaler for køretøjer, og for at fremme anvendelsen af piktogrammer frem for tekst. Medlemsstaterne ***samarbejder desuden om at harmonisere de relevante regler for ledsagelse af transport af udelelig last, f.eks. om foreskrevet anvendelse, mærkning og skiltning i forbindelse med ledsagende køretøjer. Medlemsstaterne*** indfører ikke sprogkrav i forbindelse med ***førere af*** transport af udelelig last.

Medlemsstaterne sikrer, at køretøjer, der transporterer udelelig last, er forsynet med det EU-mærke, der er omhandlet i artikel 10ca. **[Ændring 24]**

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, punkt 1.1, 1.2, ***1.3,*** 1.4-1.8***, 2, 4.1***, 4.2 og 4.4 fastsatte grænser for ***vægt eller*** dimensioner.

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

a) transporten udføres på medlemsstatens område med specielt indrettede køretøjer eller vogntog under forhold, der gør, at den normalt ikke udføres af køretøjer fra andre medlemsstater, f.eks. aktiviteter i forbindelse med skovbrug og skovindustri

b) en medlemsstat, der tillader, at transporten udføres på dens område af køretøjer eller vogntog, hvis dimensioner afviger fra dem, der er fastsat i bilag I, tillader ligeledes anvendelse af europæiske modulsystemer i henhold til stk. 4a, således at der opnås mindst det lad, der er tilladt i denne medlemsstat, og at alle transportvirksomheder er underlagt lige konkurrencevilkår.« **[Ændring 25]**

c) Følgende indsættes som stk. 4a:

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

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

a) medlemsstaterne offentliggør på en tilgængelig og gennemsigtig måde oplysningerne om største vægt og dimensioner for anvendelsen af europæiske modulsystemer på deres område

b) medlemsstaterne offentliggør på en tilgængelig og gennemsigtig måde oplysningerne om den del af vejnettet, hvor de europæiske modulsystemer kan anvendes

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

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

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

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

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

Medlemsstaterne underretter Kommissionen, såfremt de tillader anvendelsen af europæiske modulsystemer på deres område***, og oplyser den om, hvordan de opfylder betingelserne i dette stykkes litra -a)-da)***. ***Efter en sådan underretning udsteder Kommissionen, hvor det er relevant, henstillinger til disse medlemsstater for at sikre, at de opfylder disse betingelser. Hvis Kommissionen udsteder henstillinger, underretter den pågældende medlemsstat inden for seks måneder Kommissionen om, hvordan den agter at gennemføre disse henstillinger. Kommissionens henstillinger og svar fra medlemsstaten gøres offentligt tilgængelige.***« **[*Ændring* 26]**

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 ***først*** kunne udføre visse nationale eller internationale transporter i forsøgsperioden***, efter at det er påvist, at den tilstræbte transport ikke kan udføres med jernbane eller nogen anden form for transport, der giver tilsvarende eller bedre sikkerheds- og miljømæssige fordele. Det skal bevises, at dette ikke har en væsentlig indvirkning på den intermodale konkurrence i transportbranchen som helhed***. Særligt skal forsøg med europæiske modulsystemer tillades i højst fem år ***og kan fornyes én gang med højst yderligere tre år. Hvis en medlemsstat beslutter at forny et forsøg, skal den give Kommissionen en fyldestgørende begrundelse***. Antallet af forsøg må ikke begrænses. Medlemsstaterne underretter Kommissionen herom. **[*Ændring* 27]**

Medlemsstaterne indfører et overvågningssystem og vurderer indvirkningen af de i første afsnit omhandlede forsøg på trafiksikkerheden, vejinfrastrukturen og det modale samarbejde samt de europæiske modulsystemers miljøvirkninger på transportsystemet, herunder indvirkningen på fordelingen på transportmidler.«

e) Følgende indsættes som stk. 5a:

»5a. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 10h med henblik på at supplere dette direktiv ved at fastsætte de minimumsdatasæt og de resultatindikatorer, der skal leveres ***på grundlag af de forudgående vurderinger og*** ~~af~~ overvågningssystemerne oprettet af medlemsstaterne som omhandlet i denne artikels stk. 4a, litra ***-a) og*** d), og stk. 5.« **[*Ændring* 28]**

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

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.

ca) et enkelt nationalt adgangspunkt for at indhente oplysninger på en klar, tilgængelig og gennemsigtig måde om nationale krave for største tilladte vægt og dimensioner for køretøjer samt eventuelle restriktioner, herunder højderestriktioner, i bestemte områder eller på bestemte veje. **[Ændring 29]**

1a. Senest [seks måneder efter datoen for gennemførelsen af dette direktiv] opretter og derefter forvalter Kommissionen en særlig og ajourført europæisk webportal, der er tilgængelig på alle officielle EU-sprog, og som på en klar, tilgængelig og gennemsigtig måde forbinder de nationale elektroniske informations- og kommunikationssystemer, som er omhandlet i stk. 1. Denne europæiske portal offentliggør også på en tilgængelig og gennemsigtig måde oplysningerne om den del af vejnettet, hvor europæiske modulsystemer og, hvis det er relevant, køretøjer, der transporterer udelelig last, kan anvendes. **[Ændring 30]**

2. Kommissionen ~~kan vedtage~~***vedtager*** gennemførelsesretsakter med henblik på at fastlægge en fælles ~~standardansøgningsformular~~***EU-standardansøgningsformular*** og harmonisere reglerne og procedurerne***, herunder vedrørende de nødvendige oplysninger om køretøjsregistrering,*** for udstedelse***, herunder i digitalt format,*** af nationale tilladelser eller lignende aftaler som omhandlet i denne artikels stk. 1 og i artikel 4, stk. 3***, og harmonisere de relevante regler for ledsagelse af udelelig last***. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 10i, stk. 2. **[Ændring 31]**

Artikel 4b

1. Når en medlemsstat i henhold til artikel 4, stk. 2, litra a), tillader kørsel på sit område med vogntog med en totalvægt, som overstiger de grænser, der er fastsat i punkt 2.2.1 eller 2.2.2 i bilag I, må den ikke afvise eller forbyde anvendelsen på sit område i international trafik af sådanne vogntog, som overholder de vægtværdier, der er fastsat for den nationale godstransport, forudsat at sådanne vogntog ikke har en tilladt totalvægt på over 44 ton.

2. Uanset stk. 1 kan den vægtgrænse på 44 ton, der er fastsat i stk. 1, overskrides, hvis medlemsstaten tillader højere vægtværdier for disse vogntog, når de anvendes i intermodal transport.

3. I lyset af den forventede stigning i udbredelsen af nulemissionskøretøjer finder denne artikel anvendelse indtil den 31. december 2034.«

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).«

aa) Stk. 4 affattes således:

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

— ***for så vidt angår de fælles normer for vægt: stikprøvekontrol***

— ***for så vidt angår de fælles normer for dimensioner: kontrol, når der foreligger mistanke om, at de ikke er i overensstemmelse med dette direktiv.«* [Ændring 32]**

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.«

c) Følgende tilføjes som stk. 7:

»7. For at en transport kan betragtes som intermodal transport i henhold til dette direktiv, skal afskiberen eller den virksomhed, der tilrettelægger den intermodale transport, hvis denne er forskellig fra afskiberen, sikre, at de dokumenter, der er omhandlet i artikel 3 og 7 i direktiv 92/106/EØF, alt efter hvad der er relevant, registreres og stilles til rådighed på en eFTI-platform i overensstemmelse med forordning (EU) 2020/1056. Disse oplysninger skal være tilgængelige for de kompetente myndigheder på den samme eFTI-platform, hvor transportoplysningerne blev registreret, i overensstemmelse med forordning (EU) 2020/1056.«

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, punkt 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, punkt 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 punkt 1.1 i bilag I, når de er lastet, op til en samlet længde på 20,75 meter ved hjælp af ~~godkendt~~***laststøtte såsom bagmonteret*** laststøtte***, der kan trækkes ud***.

Biltransportens ~~overhæng eller~~ laststøtte må ikke rage ud i forhold til ~~lasten~~***den overhængende last***. Lasten må højst rage 0,5 meter ud foran det trækkende køretøj, forudsat at ***samtlige aksler på*** det transporterede ~~køretøjs første aksel~~***køretøj*** hviler på ~~påhængsvognens~~***køretøjets*** konstruktion. Lasten må højst rage 1,5 meter ud bagfra, forudsat at ***højst et aksel på*** det transporterede ~~køretøjs sidste aksel~~***køretøj*** hviler på ~~påhængsvognens konstruktion~~***den bagmonterede laststøtte***.« **[*Ændring 33*]**

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, punkt 1.1, til dette direktiv, forudsat at deres førerhuse giver forbedret aerodynamisk ydeevne, energieffektivitet ~~og~~***,*** forbedret sikkerhed ***og førerkomfort***. Enhver overskridelse af de største længder i henhold til denne artikel kan også anvendes til installering af nulemissionsteknologi. Køretøjer eller vogntog udstyret med sådanne førerhuse skal overholde nærværende direktivs bilag I, punkt 1.5, og en eventuel overskridelse af de største tilladte længder må ikke medføre en forøgelse af de pågældende køretøjers lasteevne. **[*Ændring 34*]**

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 og det største tilladte akseltryk for køretøjer, der bruger alternative brændstoffer, eller for nulemissionskøretøjer er dem, der er fastsat i punkt 2.2, 2.3, 2.4, 3.4.2 og 3.4.3 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. De største tilladte længder, der er fastsat i bilag I, punkt 1.1, for nulemissionskøretøjer eller vogntog, der omfatter nulemissionskøretøjer, kan overskrides med den ekstra længde, der er nødvendig for at rumme nulemissionsteknologien~~, dog højst med 90 cm~~, for at gøre det muligt at tilføje sådanne anordninger. Sådanne nulemissionskøretøjer eller -vogntog skal overholde nærværende direktivs bilag I, punkt 1.5 og 1.5a, og en eventuel overskridelse af de største længder må ikke medføre en forøgelse af de pågældende køretøjers eller vogntogs lad for at sikre, at påhængsvogne og sættevogne er kompatible med kravene til intermodal transport. **[*Ændring 35*]**

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~~***For så vidt angår køretøjer eller vogntog, der udfører intermodal transport, skal den*** største ~~længder~~***længde***, der er fastsat i bilag I, punkt 1.1***, for et sættevognstog***, hvor det er relevant med forbehold af artikel 9a, stk. 1, og ***artikel*** 10b, stk. 2***, være 18,00 m***, og den største afstand, der er fastsat i bilag I, punkt~~, 1.6, kan overskrides med 15 cm for køretøjer eller vogntog, der transporterer tomme eller lastede containere eller vekselbad med en længde på 45 fod, forudsat at vejtransporten af den pågældende container eller det pågældende vekselbad indgår i intermodal transport~~ ***1.6, skal være 13,50 m***.« **[*Ændring 36*]**

10a) Følgende indsættes som artikel 10ca:

»Artikel 10ca

1. For at øge trafiksikkerheden og undgå mange forskellige mærkninger og signaler for køretøjer oprettes der hermed et fælles EU-mærke for længden af motorkøretøjer eller vogntog, der anvendes i forbindelse med europæiske modulsystemer, eller som har dimensioner, der afviger fra dem i punkt 1.1, 1.2, 1.4-1.8, 4.2 og 4.4 i bilag I.

2. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at alle motorkøretøjer eller vogntog, der er omhandlet i stk. 1, er forsynet med EU-mærket bag på motorkøretøjet eller vogntoget på en tydelig og synlig måde.

3. Senest [et år efter datoen for dette direktivs ikrafttræden] vedtager Kommissionen en delegeret retsakt i overensstemmelse med artikel 10h for at supplere dette direktiv ved at fastsætte detaljerede standarder, krav og andre bestemmelser for mærkerne, og hvordan de skal udstedes og vises, og fremme anvendelsen af piktogrammer frem for tekst.« **[Ændring 37]**

11) Artikel 10d ændres således:

a) Stk. 1 og 2 affattes således:

»1. Medlemsstaterne træffer særlige foranstaltninger til at ~~identificere~~***registrere*** køretøjer eller vogntog under kørsel, der ~~sandsynligvis har overskredet~~***overskrider*** den tilladte totalvægt, ~~og som derfor bør kontrolleres af deres kompetente myndigheder~~ med henblik på at sikre overholdelse af kravene i dette direktiv***, herunder overholdelse af kravene om særlige tilladelser***. Disse foranstaltninger ~~kan træffes ved hjælp~~***omfatter etablering*** af automatiske systemer anbragt på vejinfrastrukturen ~~eller ved hjælp af vejeanordninger på køretøjerne~~***, der som minimum sikrer en udrulning*** i overensstemmelse med ~~stk. 4~~***forordning (EU) nr. 1315/2013*** (*). ***Medlemsstaterne opretter certificerede automatiske systemer langs hovednettet i det transeuropæiske transportnet som defineret i forordning (EU) nr. 1315/2013.***

~~Hvis en medlemsstat vælger at oprette~~***Ud over brugen af*** automatiske systemer ***anbragt*** på vejinfrastrukturen~~, skal den som minimum sikre udrulningen af sådanne systemer i det transeuropæiske vejtransportnet, der er fastsat i forordning (EU) nr. 1315/2013~~ (*) ***kan medlemsstaterne identificere køretøjer eller vogntog under kørsel, som sandsynligvis har overskredet den tilladte totalvægt, ved hjælp af vejeanordninger installeret i køretøjer i overensstemmelse med stk. 4 eller ved hjælp af vejkontroller***.

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

Uden at dette berører EU-retten og national ret~~, skal~~ ***kan medlemsstaterne anvende certificerede*** automatiske systemer~~, der anvendes til at fastslå, at dette direktiv er overtrådt, og~~ til at pålægge sanktioner~~, certificeres. Anvendes~~ ***for overtrædelser af dette direktiv. Certificerede*** automatiske systemer ~~kun til identifikationsformål, kræves ikke certificering~~***knyttes til det fælles nationale kontaktpunkt for særlige tilladelser eller lignende ordninger, der er fastsat i artikel 4a, for at kunne genkende køretøjer eller vogntog, der overskrider den tilladte totalvægt, og som er i besiddelse af en særlig tilladelse, samt dem, der overskrider den tilladte totalvægt, der er fastlagt i den særlige tilladelse***. **[Ændring 38]**

2. Hver medlemsstat udfører hvert kalenderår mindst seks kontroller for hver million køretøjskilometer, der tilbagelægges på deres område af køretøjer eller vogntog, som anvendes til godstransport, og som er omfattet af dette direktivs anvendelsesområde, af sådanne køretøjers eller vogntogs vægt, uafhængigt af disse køretøjers registreringsland eller af det land, hvor køretøjerne blev taget i brug. Overensstemmelseskontrollerne skal omfatte et passende antal kontroller udført om natten.

(*) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1315/2013 af 11. december 2013 om Unionens retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet og om ophævelse af afgørelse nr. 661/2010/EU (EUT L 348 af 20.12.2013, s. 1).«

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

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

12) Følgende indsættes som artikel 10da:

»*Artikel 10da*

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

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

2. ~~Når en medlemsstat indfører en intelligent adgangspolitik i henhold til stk. 1,~~***Medlemsstaterne*** sikrer ~~den~~, at dens ordning for intelligent adgangspolitik er i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2010/40/EU (*). Medlemsstaterne sikrer især, at data vedrørende ordningen for intelligent adgangspolitik, som falder ind under anvendelsesområdet for direktiv 2010/40/EU, herunder begrænsninger af vægt, længde, bredde eller højde, er til rådighed i et digitalt maskinlæsbart format og gjort tilgængelige via de nationale adgangspunkter oprettet i henhold til delegeret forordning (EU) 2022/670 (**). ***Medlemsstaterne sikrer også, at ordningen for intelligent adgangspolitik knyttes til det fælles nationale kontaktpunkt for særlige tilladelser eller lignende ordninger, der er fastsat i artikel 4a, for at kunne genkende køretøjer eller vogntog, der overskrider den tilladte totalvægt og/eller og de største tilladte dimensioner, og som er i besiddelse af en særlig tilladelse.***

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

a) definere kriterierne for at give adgang til tunge køretøjer, herunder, men ikke begrænset til, køretøjets vægt, længde, ***højde,*** tekniske specifikationer og overholdelse af specifikke sikkerhedsstandarder

b) fortrinsvis anvende avancerede intelligente transportsystemer til at øge sikkerheden og effektiviteten og mindske trængslen i den vejtransport, der påvirkes af ordningerne for intelligente adgangspolitikker

c) oprette et omfattende informations- og kommunikationssystem til at informere operatører af tunge køretøjer om kravene i ordningen for intelligent adgangspolitik, procedurerne for anvendelsen og eventuelle ajourføringer eller ændringer af ordningen.

ca) afstå fra diskriminerende eller uforholdsmæssige begrænsninger af den frie bevægelighed for varer og tjenesteydelser og fra unødigt at hindre et velfungerende indre marked.

~~4. Når medlemsstaterne opretter ordninger for intelligent adgangspolitik, må dette ikke give anledning til diskriminerende eller urimelige begrænsninger af den frie bevægelighed af varer og tjenesteydelser og må ikke unødigt hindre et velfungerende indre marked.~~ **[Ændring 39]**

(*) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2010/40/EU af 7. juli 2010 om rammerne for indførelse af intelligente transportsystemer på vejtransportområdet og for grænsefladerne til andre transportformer (EUT L 207 af 6.8.2010, s. 1).

(**) Kommissionens delegerede forordning (EU) 2022/670 af 2. februar 2022 om supplerende regler til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2010/40/EU for så vidt angår tilrådighedsstillelse af EU-dækkende tidstro trafikinformationstjenester (EUT L 122 af 25.4.2022, s. 1).«

12a) I artikel 10e tilføjes følgende nye stykke:

»Medlemsstaterne tilskyndes til at anvende indtægterne fra disse sanktioner eller den tilsvarende økonomiske værdi af disse indtægter til at udvikle og støtte markedsudbredelsen af bæredygtige transportmidler, finansiere deres infrastruktur og intelligente håndhævelsessystemer, fremme intermodal transport og øge bæredygtigheden af grænseoverskridende transport.« [Ændring 40]

13) Artikel 10f, stk. 1, litra a), affattes således:

»a) afskiberen udsteder en erklæring om vægten og højden af den container eller det vekselad, der transporteres, til den transportvirksomhed, der varetager transporten af containeren eller vekselladet, og«

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 og placeringen af automatiske systemer, der er etableret på vejinfrastrukturen i henhold til artikel 10d, stk. 1, og ~~hvorvidt de udelukkende er beregnet til identifikationsformål, eller om de~~***som*** er certificeret med henblik på direkte håndhævelse **[*Ændring 41*]**

d) gennemførelsen og effektiviteten af ordningerne for intelligente adgangspolitikker, der er indført i overensstemmelse med artikel 10da

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)

f) resultaterne af de vurderinger, der udføres i henhold til artikel 4, stk. 4a, litra d), og artikel 4, stk. 5.

Disse oplysninger opdeles pr. år.

2. Kommissionen analyserer de oplysninger, den modtager i henhold til stk. 1, og ~~forelægger~~***udsteder*** på grundlag af de modtagne oplysninger ***henstillinger til medlemsstaterne, hvis det er relevant. Hvis Kommissionen udsteder sådanne henstillinger, underretter den pågældende medlemsstat senest seks måneder efter deres udstedelse Kommissionen om, hvordan den agter at gennemføre disse henstillinger. Kommissionen forelægger*** Europa-Parlamentet og Rådet en rapport om ~~gennemførelsen af~~***opfyldelsen af kravene i*** dette direktiv senest ~~13~~***12*** måneder efter modtagelsen af oplysningerne fra alle medlemsstater. Denne rapport skal indeholde oplysninger om den relevante udvikling på de pågældende områder. **[*Ændring 42*]**

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, ***3 og 5,*** affattes således:

»2. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter, jf. artikel 4, stk. 5a, ~~og~~ artikel 10b, stk. 1***, og artikel 10ca***, tillægges Kommissionen for en periode på fem år fra [Publikationskontor: indsæt venligst datoen for dette direktivs ikrafttræden]. Kommissionen udarbejder en rapport vedrørende delegationen af beføjelser senest ni måneder inden udløbet af femårsperioden. Delegationen af beføjelser forlænges stiltiende for perioder af samme varighed, medmindre Europa-Parlamentet eller Rådet modsætter sig en sådan forlængelse senest tre måneder inden udløbet af hver periode. **[*Ændring 43*]**

3. Den i artikel 4, stk. 5a, artikel 10b, stk. 1, og artikel 10ca omhandlede delegation af beføjelser kan til enhver tid tilbagekaldes af Europa-Parlamentet eller Rådet. En afgørelse om tilbagekaldelse bringer delegationen af de beføjelser, der er angivet i den pågældende afgørelse, til ophør. Den får virkning dagen efter offentliggørelsen af afgørelsen i Den Europæiske Unions Tidende eller på et senere tidspunkt, der angives i afgørelsen. Den berører ikke gyldigheden af delegerede retsakter, der allerede er i kraft. [*Ændring 44*]

5. En delegeret retsakt vedtaget i henhold til artikel 4, stk. 5a, artikel 10b, stk. 1, og artikel 10ca træder kun i kraft, hvis hverken Europa-Parlamentet eller Rådet har gjort indsigelse inden for en frist på to måneder fra meddelelsen af den pågældende retsakt til Europa-Parlamentet og Rådet, eller hvis Europa-Parlamentet og Rådet inden udløbet af denne frist begge har informeret Kommissionen om, at de ikke agter at gøre indsigelse. Fristen forlænges med to måneder på Europa-Parlamentets eller Rådets initiativ.« [*Ændring 45*]

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.~~***affattes således:***

»Artikel 10j

Senest i 2027 og derefter hvert fjerde år aflægger Kommissionen Europa-Parlamentet og Rådet rapport om anvendelsen af dette direktiv. Rapporten skal indeholde en detaljeret vurdering af udviklingen inden for national og international vejtransport, herunder specifikke karakteristika for visse markedssegmenter og virkningen af denne udvikling på trafiksikkerheden, vejinfrastrukturen, funktionen af det indre marked for vejtransport, sektorens konkurrenceevne, konnektiviteten og modalskiftet. Rapporten kan indeholde elementer fra den rapport, der er omhandlet i artikel 10g, stk. 2. I denne rapport analyserer Kommissionen især, om de nødvendige grundforudsætninger for udbredelsen på markedet af tunge nulemissionskøretøjer i Unionen er opfyldt på tilfredsstillende vis med hensyn til den dato, der er omhandlet i artikel 4b, stk. 3. Denne rapport skal navnlig indeholde en vurdering af bl.a. følgende grundforudsætninger: antallet af registreringer af tunge nulemissionskøretøjer i medlemsstaterne, tilgængeligheden og kapaciteten af passende infrastruktur for alternative brændstoffer og indvirkningen af det europæiske emissionshandelssystem på vejtransport samt kørselsafgifter differentieret efter CO2-emissioner i medlemsstaterne. Desuden skal denne analyse indeholde en vurdering af grundforudsætningerne for udbredelsen på markedet af nulemissionskøretøjer eller vogntog af europæiske modulsystemer, der anvendes i international trafik i de medlemsstater, som tillader, at de anvendes på deres område.

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

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

På grundlag af resultaterne af ovenstående vurderinger skal rapporten, hvor det er relevant, ledsages af et lovgivningsmæssigt forslag om ændring af dette direktiv.« **[Ændring 46]**

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. ***Denne periode kan kun forlænges, hvis krisen varer ved.*** **[Ændring 47]**

En sådan undtagelse skal behørigt begrundes og straks meddeles Kommissionen. Kommissionen offentliggør straks oplysningerne om den indrømmede undtagelse på sit officielle website ***og på den særlige europæiske webportal, der er omhandlet i artikel 4a, stk. 1a.*** **[Ændring 48]**

Hvis en krise berører flere medlemsstater, kan Kommissionen 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, ***herunder sikkerhed,*** hvor samfundets normale funktion er væsentligt forstyrret, og hvor almene hensyn kræver, at der tages øjeblikkelig handling.« **[Ændring 49]**

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 2

Ændringer af forordning (EU) 2020/1056

I artikel 2 stk. 1, litra a), i forordning (EU) 2020/1056 indsættes følgende punkt vi):

»vi) artikel 6, stk. 7, i Rådets direktiv 96/53/EF (*)

(*) Rådets direktiv 96/53/EF af 25. juli 1996 om fastsættelse af de største tilladte dimensioner i national og international trafik og største tilladte vægt i international trafik for visse vejkøretøjer i brug i Fællesskabet (EFT L 235 af 17.9.1996, s. 59).«

Artikel 3

Gennemførelse

1. Medlemsstaterne vedtager og offentliggør senest den [vedtagelsesdato + ~~2~~***et*** år] de love og administrative bestemmelser, der er nødvendige for at efterkomme dette direktiv. De meddeler straks Kommissionen disse love og bestemmelser. Disse love og bestemmelser skal ved vedtagelsen indeholde en henvisning til dette direktiv eller skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De nærmere regler for henvisningen fastsættes af medlemsstaterne. **[Ændring 50]**

2. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen teksten til de vigtigste nationale retsforskrifter, som de udsteder på det område, der er omfattet af dette direktiv.

Artikel 4

Ikrafttræden

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

Artikel 5

Adressater

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i …, den […].

På Europa-Parlamentets vegne	*På Rådets vegne*
Formand	*Formand*

Bilag

TILLADT TOTALVÆGT, 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 ***med tre aksler***	18,75 m
	— ***ledbus med fire aksler***	***21,00 m***
	— bus med to aksler	13,50 m
	— bus med mere end to aksler	15,00 m
	— bus + påhængsvogn	18,75 m
1.2	Største bredde:	
	a) alle køretøjer bortset fra de i litra b) omhandlede køretøjer	2,55 m
	b) temperaturkontrollerede opbygninger eller temperaturkontrollerede containere eller veksellad, der transporteres af køretøjer	2,60 m
1.3	Største højde	
	— alle køretøjer	4,00 m
	— køretøjer eller vogntog, som i intermodal transport transporterer en eller flere containere med en standard udvendig højde på 9'6" (high cube-containere)	4,30 m
1.4	De i punkt 1.1, 1.2, 1.3, 1.6, 1.7, 1.8 og 4.4 anførte værdier omfatter løse overbygninger og standardiserede ladninger såsom containere (veksellad).	
1.4a	Hvis aftageligt udstyr som f.eks. skibokse monteres på en bus, må bussens længde inklusive udstyret ikke overstige den største tilladte længde i punkt 1.1.	
1.5	Ethvert motorkøretøj eller vogntog skal under kørsel kunne vende inden for en vendecirkel med en ydre radius på 12,50 m og en indre radius på 5,30 m	
1.5a	Andre krav til busser	
	Når køretøjet holder stille, etableres der ved at markere en linje på jorden et lodret plan, der som tangent berører den side af køretøjet, som vender udad fra cirklen. Hvis der er tale om en ledbus, skal de to stive dele rettes ind efter planet.	
	Når køretøjet fra en tilkørsel i lige linje kører ind i den cirkel, der er omtalt i punkt 1.5, må ingen del bevæge sig uden for det vertikale plan med mere end 0,60 m	
1.6	Største afstand mellem drejetappens akse og sættevognens bagende.	12,00 m
1.7	Største afstand målt parallelt med påhængsvogntogets længdeakse fra ladets forreste punkt bag førerhuset til påhængsvognens bageste punkt minus afstanden mellem motorkøretøjets bagende og påhængsvognens forende.	15,65 m
1.8	Største afstand målt parallelt med påhængsvogntogets længdeakse fra ladets forreste punkt bag ved førerhuset til påhængsvognens bageste punkt.	16,40 m

2.	Tilladt totalvægt for køretøjer			
2.1	Køretøjer, der er en del af et vogntog			
	2.1.1	2-akslet påhængsvogn		18 ton
	2.1.2	3-akslet påhængsvogn		24 ton
2.2	Vogntog			
	2.2.1	Påhængsvogntog med fem eller seks aksler		
		a) 2-akslet motorkøretøj med tilkoblet 3-akslet påhængsvogn		40 ton
		b) 3-akslet motorkøretøj med tilkoblet 2- eller 3-akslet påhængsvogn		40 ton
	2.2.2	5- eller 6-akslede sættevognstog		
		a)	2-akslet motorkøretøj med tilkoblet 3-akslet sættevogn	40 ton
		b)	3-akslet motorkøretøj med tilkoblet 2- eller 3-akslet sættevogn	40 ton
		c)	2-akslet motorkøretøj med tilkoblet 3-akslet sættevogn, der udfører intermodal transport	~~42~~ **44** ton
		d)	3-akslet motorkøretøj med tilkoblet 2- eller 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	1,3 m eller derover, men ikke over 1,8 m	36 ton
		2.2.4.2	over 1,8 m	36 ton
			Når den tilladte totalvægt for motorkøretøjet (18 ton) og den tilladte totalvægt for sættevognens to aksler (20 ton) overholdes, og drivakslen er forsynet med tvillinghjul og luftaffjedring eller en i Unionen anerkendt tilsvarende affjedring som nærmere fastlagt i bilag II, forhøjes den tilladte totalvægt i punkt 2.2.4.2 med 2 ton.	
	Når der er tale om vogntog, som inkluderer ~~køretøjer~~ ***motorkøretøjer***, der bruger alternative brændstoffer, ud over ~~nulemissionskøretøjer~~ ***nulemissionsmotorkøretøjer***, forhøjes den tilladte totalvægt i underafsnit 2.2 med den ekstra vægt af den alternative brændstofteknologi, dog højst 1 ton.			
	Når der er tale om vogntog, som inkluderer ~~nulemissionskøretøjer~~ ***nulemissionsmotorkøretøjer***, forhøjes den tilladte totalvægt i underafsnit 2.2.1 og 2.2.2 med 4 ton.			
	Når der er tale om vogntog, som inkluderer ~~nulemissionskøretøjer~~ ***nulemissionsmotorkøretøjer***, forhøjes den tilladte totalvægt i underafsnit 2.2.3 og 2.2.4 med 2 ton.			
	Når der er tale om vogntog, som inkluderer påhængsvogne eller sættevogne med nulemissionsteknologi, forhøjes den tilladte totalvægt i underafsnit 2.2.1, 2.2.2, 2.2.3 og 2.2.4 med 2 ton.			
	Når mere end én af de forhøjelser for vogntog, der er anført ovenfor, finder anvendelse på et enkelt vogntog, finder disse forhøjelser anvendelse kumulativt.			

2.3 — Motorkøretøjer			
	2.3.1	2-akslede motorkøretøjer bortset fra busser:	18 ton
	2.3.2	2-akslede busser:	19,5 ton
	2.3.3	3-akslede motorkøretøjer:	25 ton
	2.3.4	3-akslede motorkøretøjer, når drivakslen er forsynet med tvillinghjul og luftaffjedring eller en i Unionen anerkendt tilsvarende affjedring som nærmere fastlagt i bilag II, eller når hver drivaksel er forsynet med tvillinghjul, og den enkelte aksels tilladte tryk ikke overstiger 9,5 ton.	26 ton
	2.3.5	4-akslede motorkøretøjer med to styreaksler, når drivakslen er forsynet med tvillinghjul og luftaffjedring eller en i Unionen anerkendt tilsvarende affjedring som nærmere fastlagt i bilag II, eller når hver drivaksel er forsynet med tvillinghjul, og den enkelte aksels tilladte tryk ikke overstiger 9,5 ton	32 ton
	2.3.6	5-akslede motorkøretøjer med to styreaksler, når drivakslen er forsynet med tvillinghjul og luftaffjedring eller en i Unionen anerkendt tilsvarende affjedring som nærmere fastlagt i bilag II, eller når hver drivaksel er forsynet med tvillinghjul, og den enkelte aksels tilladte tryk ikke overstiger 9,5 ton	40 ton
	Når der er tale om ~~køretøjer~~ ***motorkøretøjer***, der bruger alternative brændstoffer, ud over ~~nulemissionskøretøjer~~ ***nulemissionsmotorkøretøjer***, forhøjes den tilladte totalvægt i punkt 2.3.1, 2.3.3 og 2.3.4 i underafsnit 2.3 med den ekstra vægt af den alternative brændstofteknologi, dog højst 1 ton.		
	Når der er tale om ~~nulemissionskøretøjer~~ ***nulemissionsmotorkøretøjer***, forhøjes den tilladte totalvægt i underafsnit 2.3 med 2 ton.		
2.4	3-akslede ledbusser		28 ton
2.5	***4-akslede ledbusser***		***32 ton***
	Når der er tale om ~~køretøjer~~ ***motorkøretøjer***, der bruger alternative brændstoffer, ud over ~~nulemissionskøretøjer~~ ***nulemissionsmotorkøretøjer***, forhøjes den tilladte totalvægt på 28 ton i underafsnit 2.4 ***og 2.5*** med den ekstra vægt, der kræves af den alternative brændstofteknologi, dog højst 1 ton.		
	Når der er tale om ~~nulemissionskøretøjer~~ ***nulemissionsmotorkøretøjer***, forhøjes den tilladte totalvægt ~~på 28 ton~~ i underafsnit 2.4 ***og 2.5*** med 2 ton.		
3.	Tilladt akseltryk for de køretøjer, der er omhandlet i artikel 1, stk. 1, litra b)		
3.1	Enkelt aksel		
	Enkelt aksel, der ikke er drivaksel		10 ton
3.2	Akselgruppe med to aksler i påhængsvogne og sættevogne		
	Største samlede akseltryk i en akselgruppe med to aksler må ikke overstige, hvis den indbyrdes akselafstand (d) er:		
	3.2.1	mindre end 1 m (d < 1,0)	11 ton
	3.2.2	mellem 1,0 m og mindre end 1,3 m (1,0 ≤ d < 1,3)	16 ton
	3.2.3	mellem 1,3 m og mindre end 1,8 m (1,3 ≤ d < 1,8)	18 ton
	3.2.4	1,8 m eller derover (1,8 ≤ d)	20 ton

3.3	Akselgruppe med tre aksler i påhængsvogne og sættevogne		
	Største samlede akseltryk i en akselgruppe med tre aksler må ikke overstige, hvis den indbyrdes akselafstand (d) er:		
	3.3.1	1,3 m eller derunder (d ≤ 1,3)	21 ton
	3.3.2	mere end 1,3 m og op til 1,4 m (1,3	24 ton
3.4	Drivaksel		
	3.4.1	Drivaksel på de i punkt 2.2, 2.3, og 2.4 nævnte køretøjer, bortset fra nulemissionskøretøjer	11,5 ton
	3.4.2	Drivaksel på de i punkt 2.2.1 og 2.2.2 nævnte nulemissionskøretøjer	12,5 ton
	3.4.3	2-akslede nulemissionsbusser	12,5 ton
	3.4.4	***3-akslede nulemissionsbusser***	***12,5 ton***
3.5	Akselgruppe med to aksler i motorkøretøjer		
	Største samlede akseltryk i en akselgruppe med to aksler må ikke overstige, hvis den indbyrdes akselafstand (d) er:		
	3.5.1	mindre end 1 m (d < 1,0)	11,5 ton
	3.5.2	1,0 m eller derover, men mindre end 1,3 m (1,0 ≤ d < 1,3)	16 ton
	3.5.3	1,3 m eller derover, men mindre end 1,8 m (1,3 ≤ d < 1,8)	18 ton
		Når drivakslen er forsynet med tvillinghjul og luftaffjedring eller en i Unionen anerkendt tilsvarende affjedring som nærmere fastlagt i bilag II, eller når hver drivaksel er forsynet med tvillinghjul, og den enkelte aksels tilladte tryk ikke overstiger 9,5 ton***. Når der er tale om nulemissionsmotorkøretøjer, forhøjes det største samlede akseltryk i en akselgruppe med to aksler med 1 ton.***	19 ton
3.6	***3-akslede motorkøretøjer***		
	Største samlede akseltryk i en akselgruppe med tre aksler må ikke overstige, hvis den indbyrdes akselafstand (d) er:		
	3.6.1	***mindre end 1,3 m (d < 1,3)***	***21 ton***
	3.6.2	***1,3 m eller derover, men mindre end 1,8 m (1,3 ≤ d < 1,8)***	***24 ton***
4.	Beslægtede data for de køretøjer, der er omhandlet i artikel 1, stk. 1, litra b)		
4.1 — Alle køretøjer			
	Et køretøjs eller et vogntogs drivakseltryk må ikke være mindre end 25 % af køretøjets eller vogntogets totalvægt, når køretøjet eller vogntoget anvendes i international transport		
4.2 — Påhængsvognstog			
	Afstanden mellem det trækkende motorkøretøjs bageste aksel og den tilkoblede påhængsvogns forreste aksel må ikke være mindre end 3,00 m		
4.3	Tilladt totalvægt som funktion af akselafstanden		
	Den tilladte totalvægt i ton for et 4-akslet ***eller 5-akslet*** motorkøretøj må ikke overstige fem gange afstanden i meter mellem køretøjets yderste aksler		
4.4	Sættevogne		
	Den vandret målte afstand mellem drejetappens akse og et vilkårligt punkt på sættevognens forende må ikke være over 2,04 m **[Ændring 51]**		