C/2025/1019

27.2.2025

P9_TA(2024)0126

Vägfordon: högsta tillåtna vikter och största tillåtna dimensioner

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

(Ordinarie lagstiftningsförfarande: första behandlingen)

(C/2025/1019)

Europaparlamentet utfärdar denna resolution

— med beaktande av kommissionens förslag till Europaparlamentet och rådet (COM(2023)0445),

— med beaktande av artiklarna 294.2 och 91.1 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, i enlighet med vilka kommissionen har lagt fram sitt förslag för parlamentet (C9-0306/2023),

— med beaktande av artikel 294.3 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,

— med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande av den 26 oktober 2023 ([1]),

— efter att ha hört Regionkommittén,

— med beaktande av artikel 59 i arbetsordningen,

— med beaktande av betänkandet från utskottet för transport och turism (A9-0047/2024).

1. Europaparlamentet antar nedanstående ståndpunkt vid första behandlingen.

2. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att på nytt lägga fram ärendet för parlamentet om den ersätter, väsentligt ändrar eller har för avsikt att väsentligt ändra sitt förslag.

3. Europaparlamentet uppdrar åt talmannen att översända parlamentets ståndpunkt till rådet, kommissionen och de nationella parlamenten.

([1]) EUT C, C/2024/895, 06.02.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/895/oj.

P9_TC1-COD(2023)0265

Europaparlamentets ståndpunkt fastställd vid första behandlingen den 12 mars 2024 inför antagandet av Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2024/… 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 ([1]),

med beaktande av Regionkommitténs yttrande ([2]),

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet, och

av följande skäl:

(1) I rådets direktiv 96/53/EG ([3]) fastställs högsta tillåtna vikter och största tillåtna dimensioner för tunga fordon som kan köras på unionens vägar i syfte att säkerställa trafiksäkerheten och en väl fungerande inre marknad samt främja transporternas energi- och driftseffektivitet och minska utsläppen av växthusgaser från dessa verksamheter. Utvärderingen av direktiv 96/53/EG har visat att direktivet endast delvis har varit effektivt när det gäller att uppnå dess mål för trafiksäkerhet, inre marknad och miljö, och det finns ett behov av att anpassa dess bestämmelser för att återspegla den tekniska utvecklingen och främja innovation, ta itu med de skiftande utmaningarna på transportmarknaden och bidra till unionens politiska prioriteringar om minskade koldioxidutsläpp från transporter.

(2) I kommissionens meddelande Strategi för hållbar och smart mobilitet – att sätta EU-transporterna på rätt spår för framtiden ([4]) framgår tydligt att för att bidra till att uppnå målet i den gröna given ([5]) 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 införas 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.

(4) För att uppnå dessa mål bör man hitta rätt balans mellan ekonomisk effektivitet, miljömässig hållbarhet, skydd av väginfrastruktur och trafiksäkerhet. ***För att säkerställa en konsekvent lagstiftning och rättssäkerhet bör detta direktiv dessutom anpassas så nära som möjligt till förordningen om normer för koldioxidutsläpp från tunga fordon och direktivet om kombinerad transport.*** **[Ändr. 1]**

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

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

(6a) Syftet med detta direktiv är att förbättra konkurrenskraften inom vägtransportsektorn genom att främja mer kostnadseffektiva och hållbara transporter och uppmuntra intermodalitet. Även om de nya bestämmelserna kommer att leda till en minskning av antalet körda fordonskilometer förväntas den akuta förarbristen i EU kvarstå. För att avhjälpa denna brist är det ytterst viktigt att utan dröjsmål förbättra arbetsvillkoren för lastbilsförare. Bristen på lastbilsparkeringar av god kvalitet i EU bidrar till att försämra lastbilsförarnas arbetsvillkor, vilket i synnerhet är ett problem vid långa resor. För att komma tillrätta med denna situation och göra sektorn attraktivare får de större dimensioner som behövs för att installera utsläppsfri teknik i fordon inte införas på bekostnad av tillräckligt utrymme i förarhytten och de bör förbättra förarkomforten. Där så är möjligt bör koncept som möjliggör extra utrymme i förarhytterna för installation av sanitära inrättningar ombord undersökas och uppmuntras. **[Ändr. 2]**

(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~~***det för närvarande finns specifika undantag, ofta på grundval av bilaterala överenskommelser mellan angränsande medlemsstater,*** från vissa högsta tillåtna vikter och största tillåtna dimensioner för vissa typer av ~~fordon i nationell trafik inte automatiskt gäller~~***specialiserade*** fordon som ~~används i gränsöverskridande trafik~~***utför transporter, vilka bör bibehållas så länge de inte påverkar den internationella konkurrensen***. **[Ändr. 3]**

(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

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

([7]) 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).

([8]) 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).

fastställa de villkor som är nödvändiga för att säkerställa en säker transport av odelbara laster inom sina territorier, bör medlemsstaterna samarbeta för att i möjligaste mån harmonisera dessa krav för att undvika ett stort antal olika villkor som har samma syfte. Medlemsstaterna bör också se till att de nationella kraven är proportionella och icke-diskriminerande och att de inte innebär omotiverade krav såsom flytande kunskaper i den berörda medlemsstatens nationella språk. För att minska den administrativa bördan för operatörerna och säkerställa en effektiv, rättvis och säker verksamhet är det mycket viktigt att införa ett öppet, harmoniserat och användarvänligt system för att erhålla tillstånd ***som är tillgängligt på samtliga av unionens språk och är enkelt att komma åt på elektronisk väg. Dessa tillstånd bör utfärdas i elektroniskt format och grundas på SERT-dokumentet för särskild europeisk registrering av lastbilar och släpvagnar, vars syfte är att harmonisera teknisk fordonsinformation såsom registreringen av släpvagnar eller modulära släpvagnar. Det bör vara tillåtet för transportföretagen att transportera odelbara laster genom att använda detta elektroniska dokument.*** **[Ändr. 4]**

(9) Europeiska modulsystem (EMS) har använts och testats i stor utsträckning och har visat sig vara en intressant lösning för att förbättra transporternas ekonomiska effektivitet och energieffektivitet, samtidigt som trafiksäkerheten och infrastrukturskyddet säkerställs, tack vare att systemen begränsas till lämpliga delar av vägnätet. Med tanke på nationella särdrag, olika ekonomiska intressen, transportbehov och olika transportinfrastrukturkapaciteter i medlemsstaterna är det medlemsstaterna som är bäst lämpade att bedöma och godkänna användningen av EMS inom sina territorier***. Innan de tillåter EMS bör medlemsstaterna göra en förhandsbedömning för nya rutter av deras eventuella påverkan på trafiksäkerheten, infrastrukturen, det modala samarbetet, trafikomställningen och miljön***. För att förstärka de positiva socioekonomiska och miljömässiga effekterna av användningen av EMS är det samtidigt mycket viktigt att undanröja onödiga hinder för deras användning i gränsöverskridande verksamhet mellan angränsande medlemsstater som tillåter sådana fordonskombinationer inom sina territorier, utan begränsning av antalet passerade gränser, förutsatt att de uppfyller de högsta tillåtna vikter och största tillåtna dimensioner för EMS som fastställts av medlemsstaterna inom deras respektive territorier. Syftet är att säkerställa att de EMS som används i gränsöverskridande verksamhet uppfyller de gemensamma lägsta vikt- och dimensionsgränser för EMS som gäller i dessa medlemsstater. För att uppnå säker verksamhet, öppenhet och rättslig klarhet bör gemensamma villkor fastställas för användning av EMS i nationell och internationell trafik~~, inbegripet~~***. Dessa villkor bör bl.a. säkerställa att EMS framförs på vägar där säkerheten för oskyddade trafikanter kan garanteras. Medlemsstaterna bör tillhandahålla*** tydlig information om vikt- och dimensionsgränser för EMS och om de delar av vägnätet som är förenliga med specifikationerna för sådana fordon~~, och för övervakning av~~***. Medlemsstaterna bör inrätta ett övervakningssystem för att utvärdera*** hur användningen av EMS påverkar trafiksäkerheten, väginfrastrukturen, det modala samarbetet och de europeiska modulsystemens miljöpåverkan på transportsystemet, inbegripet inverkan på modalfördelningen. ***En tydlig definition av EMS i detta direktiv garanterar att EMS består av standardfordonsenheter för att säkerställa kompatibilitet med andra transportsätt, särskilt järnväg. För att främja en verklig övergång till utsläppsfri mobilitet bör EMS som går i internationell trafik, så snart det är tekniskt och driftsmässigt genomförbart, bestå av utsläppsfria fordon eller fordonskombinationer.*** **[Ändr. 5]**

(9a) För att maximera trafiksäkerheten och garantera goda arbetsvillkor är det viktigt att säkerställa att förarna av EMS har lämplig utbildning och de kvalifikationer som krävs för att hantera tyngre och längre fordon och fordonskombinationer. Medlemsstaterna bör kunna fastställa minimikrav eller ett certifieringssystem för förare av EMS. För att säkerställa likvärdiga förutsättningar som garanterar likabehandling och icke-diskriminering av förare och operatörer av EMS bör medlemsstaterna garantera att dessa certifieringar är ömsesidigt erkända i de berörda medlemsstaterna. **[Ändr. 6]**

(10) Medlemsstaterna bör även i fortsättningen tillåtas att genomföra tester på tillfällig basis. Ny teknik som möjliggör laddning under körning, såsom solpaneler, strömavtagare och elektriska vägar, eller ett successivt införande av EMS i medlemsstaterna, kan kräva att högsta tillåtna vikter och största tillåtna dimensioner överskrids i en testmiljö, även i gränsöverskridande avsnitt av vägnätet. Därför bör medlemsstaterna kunna ha rätt att fortsätta genomföra sådana tester och kunna testa kompatibiliteten hos ny teknik och nya koncept över gränserna. Testernas tillfälliga och innovativa karaktär måste klargöras genom att man fastställer en maximal tidsperiod för deras genomförande. Samtidigt bör antalet försök med ny teknik och innovativa system inte begränsas för att undvika att hämma innovation. Medlemsstaterna bör regelbundet övervaka och bedöma prestanda och effekter av att testa ny teknik och nya koncept för trafiksäkerhet, väginfrastruktur, modalt samarbete samt miljöpåverkan på transportsystemet, såsom inverkan på fördelningen på olika transportsätt.

(10a) De nya harmoniserade reglerna för EMS i nationell och internationell trafik i de medlemsstater som tillåter att de används bör medföra att det samlas in uppgifter om trafiksäkerhet i dessa medlemsstater, inbegripet andelen dödsfall och skador vid krockar. Med tanke på att oskyddade trafikanter står för nästan en tredjedel av dödsfallen vid krockar där tunga fordon är inblandade bör medlemsstaterna se till att EMS inte negativt påverkar trafiksäkerheten, i synnerhet säkerheten för oskyddade trafikanter såsom fotgängare och cyklister liksom motorcyklister och personer med funktionsnedsättning eller med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga. **[Ändr. 7]**

(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~~***EU-format***, om särskilda tillstånd för transport av odelbara laster i den berörda medlemsstaten. ***Dessutom bör detta nationella system tillhandahålla information om de nationella högsta tillåtna vikterna och största tillåtna dimensionerna för fordon och fordonskombinationer samt information om eventuella restriktioner, särskilt vad gäller höjd. För att säkerställa att operatörer och medborgare kan komma åt all relevant information på ett ställe bör kommissionen senast den [sex månader efter dagen för detta direktivs införlivande] inrätta en specifik europeisk webbportal som kopplar ihop de nationella elektroniska informations- och kommunikationssystemen och som bl.a. tillhandahåller en tydlig grafisk översikt över de vägar där EMS och, i förekommande fall, fordon som transporterar odelbara laster, får framföras i medlemsstaterna i fråga.*** **[Ändr. 8]**

(12) De konstgjorda hindren för gränsöverskridande transport med tyngre lastbilar som främst används för långväga transporter (t.ex. fordonskombinationer med 5 och 6 axlar) bör undanröjas på ett harmoniserat sätt för att man på kort sikt ska kunna dra nytta av den drifts-, energi- och miljöeffektivitet som är kopplad till den större lastkapacitet som medlemsstaterna beviljar, även för intermodala transporter. För att omställningen till utsläppsfri mobilitet ska bli verklighet ***och för att maximera verkan av relevant befintlig miljölagstiftning*** är det nödvändigt att fasa ut användningen av sådana tyngre lastbilar som drivs med fossila bränslen från och med 2035, ~~då~~***i syfte att stärka den rättsliga förutsebarheten för investeringar och ytterligare uppmuntra marknadspenetrationen av effektivare*** utsläppsfria ~~tunga fordons marknadspenetration beräknas öka avsevärt till omkring 50 % av registreringarna av nya~~ tunga fordon. Efter utfasningen bör tyngre lastbilar fortsätta att tillåtas i nationell trafik, medan de i internationell trafik bör uppfylla de högsta tillåtna vikter som fastställs i bilaga I till direktiv 96/53/EG, som begränsar den extra vikten till utsläppsfria fordon och till fordon som används för intermodala transporter. **[Ändr. 9]**

(13) Bevis på att fordon överensstämmer med de värden som anges i direktiv 96/53/EG bör innehålla omfattande information i enlighet med unionens uppdaterade regler om enhetliga förfaranden och tekniska specifikationer för typgodkännande av fordon. Hänvisningarna till tillämpliga unionsbestämmelser bör därför uppdateras så att det införs en särskild hänvisning till kommissionens genomförandeförordning (EU) 2021/535 ([9]). Den information som bör ingå i beviset på överensstämmelse bör vidare anpassas till de högsta tillåtna vikter som tillåts enligt direktiv 96/53/EG. Att kontrollera en transports intermodala karaktär, enligt definitionen i artikel 2, kan vara särskilt besvärligt ifråga om transporter utan containrar. För att säkerställa att tillståndet för extra vikt för tunga fordon som deltar i intermodala transporter används på lämpligt sätt är det nödvändigt att operatörerna tillhandahåller bevis på transporternas intermodala karaktär. De plattformar för digitala transportdata som inrättats i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 1056/2020 ([10]) (eFTI-plattformar) utgör ett lämpligt verktyg eftersom de är utformade för att inkludera de krav på föreskriven information som fastställs i artiklarna 3 och 7 i direktiv 92/106/EEG. Därför bör användningen av en eFTI-plattform göras obligatorisk för att registrera och tillgängliggöra relevant transportinformation i fråga om vilket transportsätt som används för att transportera lasten.

([9]) 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).

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

(14) Möjligheterna att genom förbättrad aerodynamik minska energiförbrukningen hos fordon ~~med öppen kaross~~ för transport av fordon***, som ofta har öppen kaross,*** är mycket små. Skiljaktiga nationella regler om överhängande last på fordon för transport av fordon snedvrider konkurrensen och begränsar avsevärt deras potential att förbättra driftseffektivitet och energiprestanda vid internationell trafik. Det är därför nödvändigt att harmonisera bestämmelserna om överhängande last på fordon ~~med öppen kaross~~ för transport av fordon för att se till att dessa mål uppnås på ett korrekt sätt. **[Ändr. 10]**

(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 ***och att fordonet i fråga uppfyller "vändradieregeln"***. **[Ändr. 11]**

(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.

(16a) Mångfalden av fordonsmärkningar och signaler i medlemsstaterna kan vara förvirrande för trafikanterna och skadlig för trafiksäkerheten i unionen. För att förbättra trafiksäkerheten bör det på unionsnivå fastställas en standardiserad EU-märkning för längden på motorfordon eller fordonskombinationer som används i EMS eller som avviker från standarddimensionerna. En sådan EU-märkning skulle hjälpa trafikanterna att identifiera sådana fordon och få en uppfattning om deras beskaffenhet och skulle minska riskerna till följd av begränsad sikt eller döda vinklar, t.ex. vid omkörning av sådana långa fordon eller fordonskombinationer. **[Ändr. 12]**

(16b) Batteridrivna elfordon, bränslecellsfordon och andra vätgasdrivna fordon har stor potential att åstadkomma en utfasning av fossila bränslen inom vissa segment av den tunga transportsektorn, och deras utveckling bör uppmuntras, samtidigt som hänsyn tas till att ingen teknik är helt fri från miljöpåverkan. Om elektrifiering inte är möjlig eller är mindre effektiv och vätgasdrivna fordon inte är lämpliga eller kostnadsmässigt konkurrenskraftiga möjliggör principen om teknikneutralitet likvärdiga förutsättningar gentemot annan mer mogen teknik. **[Ändr. 13]**

(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~~ ***bör*** medlemsstaterna ~~väljer att använda automatiska system på väginfrastrukturen, bör de~~ som ett minimum se till att ~~sådana~~***automatiska*** system införs i det transeuropeiska vägtransportnätet***, inbegripet certifierade system inom stomnätet. Det bör dessutom vara möjligt att använda exakta och fullständigt driftskompatibla ombordsystem för vägning. Sådana certifierade automatiska system bör kunna känna igen fordon eller fordonskombinationer som överskrider de högsta tillåtna vikterna men som har ett undantag grundat på ett giltigt särskilt tillstånd eller liknande arrangemang. Systemen bör också kunna upptäcka om kraven i särskilda tillstånd är uppfyllda. På så sätt räknar man med att kunna undvika omotiverade sanktioner och spara administrativa kostnader för både operatörerna och medlemsstaterna***. För att kontrollen av efterlevnaden i hela unionen ska vara tillförlitlig och konsekvent bör dessutom den obligatoriska miniminivån för kontroller som ska utföras av medlemsstaterna fastställas i förhållande till trafiknivån inom deras territorier för de fordon som omfattas av detta direktiv. Detta ska även omfatta ett lämpligt antal kontroller nattetid. **[Ändr. 14]**

(18) För att ytterligare förstärka kontrollen av efterlevnaden och övervakningen av tunga fordons rörelser på unionens vägar, minska trafikstockningarna, öka trafiksäkerheten, minska riskerna för skador på infrastrukturen och främja hållbara transporter bör medlemsstaterna uppmuntras att inrätta intelligenta åtkomstsystem (Intelligent Access Policy schemes) som säkerställer efterlevnad av reglerna om högsta tillåtna vikter och största tillåtna dimensioner. ~~När~~ Medlemsstaterna ~~inrättar sådana system bör de~~***bör*** tillämpa gemensamma minimikrav ***för sådana system*** för att garantera harmonisering och driftskompatibilitet i hela EU, särskilt när det gäller åtkomst och format för de relevanta data som ska utbytas***. Uppgifterna i fråga bör vara tillgängliga i realtid och på unionens officiella språk***. Systemen bör bidra till att säkerställa att rätt fordon med rätt last används på rätt väg och vid rätt tidpunkt för att säkerställa minsta möjliga påverkan på miljö, infrastruktur, människors hälsa och säkerhet samt samhället i stort. När man inrättar sådana system bör man använda avancerade intelligenta transportsystem, såsom kommunikation mellan fordon och infrastruktur, kommunikation mellan fordon och nätverk, datadelning i realtid och fjärrövervakning, för att säkerställa säker och smidig trafik med tunga fordon, och systemen bör inte leda till oproportionerliga eller diskriminerande trafikbegränsningar. **[Ändr. 15]**

(18a) Efterlevnaden av direktiv 96/53/EG är en viktig del av de väletablerade system för övervakning och efterlevnad på unionsnivå och nationell nivå som bidrar till genomförandet av de av unionens sociala, marknadsrelaterade och tekniska regler som är tillämpliga på vägtransporter. När det upptäcks att de föreskrivna kraven vad gäller vikt och dimensioner inte följs måste de behöriga nationella myndigheterna vidta åtgärder för att säkerställa efterlevnad. Medlemsstaterna bör säkerställa att sanktionerna inte är diskriminerande vare sig vad gäller typen av eller storleken på sanktion och att sanktionerna är effektiva och avskräckande och står i proportion till överträdelsens allvarlighetsgrad. Dessa överträdelser bör registreras i det nationella registret för vägtransportföretag via Europeiska registret för vägtransportföretag och speglas i företagens riskvärderingsresultat i enlighet med förordning (EG) nr 1071/2009. Man räknar med att det gränsöverskridande genomförandet av sanktioner inom ramen för direktiv 96/53/EG kommer att underlättas genom en ändring av direktiv (EU) 2015/413 om gränsöverskridande uppföljning. **[Ändr. 16]**

(18b) För att uppnå framsteg i den gröna och den digitala omställningen och fullgöra målen i den europeiska gröna given och strategin för hållbar och smart mobilitet, i synnerhet vad gäller minskningar av växthusgasutsläppen i transportsektorn, bör medlemsstaterna uppmuntras att använda intäkterna från sanktioner för överträdelser av detta direktiv, eller ett finansiellt värde motsvarande dessa intäkter, för att stödja införandet av hållbara transportsätt och därmed minska transporternas externa kostnader, uppmuntra intermodalitet och göra de gränsöverskridande transporterna mer hållbara. **[Ändr. 17]**

(19) För att främja utvecklingen av multimodala transportsystem bör containertransporter***, inbegripet containertransporter som använder sig av containrar på 45 eller 48 fot, växelflak på 45 fot eller containrar med hög höjd,*** underlättas ytterligare genom att vägfordon ~~som transporterar containrar med hög höjd (high cube-container)~~ tillåts vara högre ***och längre för att kunna transportera sådana containrar***. **[Ändr. 18]**

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

(20) Europaparlamentet och rådet bör regelbundet informeras om resultaten av de kontroller av efterlevnaden som utförs av medlemsstaternas behöriga myndigheter, om införandet och användningen av verktyg för kontroll av efterlevnad samt övervakningssystem, särskilt i samband med bedömningen av drifts-, säkerhets- och miljökonsekvenserna av användningen av tyngre och/eller längre fordon, inbegripet modulfordonskombinationer. Denna information, som tillhandahålls av medlemsstaterna, bör göra det möjligt för kommissionen att övervaka marknadsutvecklingen och efterlevnaden av direktiv 96/53/EG. För att underlätta för medlemsstaterna att lämna nödvändig information till kommissionen och säkerställa att data är enhetliga och jämförbara, vilket gör det möjligt att övervaka efterlevnaden och utvärdera det övergripande resultatet av direktiv 96/53/EG, är det önskvärt att kommissionen fastställer ett enhetligt och användarvänligt rapporteringsformat.

(21) För att vägtransportsektorn snabbt ska kunna reagera på olika typer av kriser, såsom naturkatastrofer, pandemier, militära konflikter eller förstörd infrastruktur, finns det ett behov av att införa en nödfallsklausul i direktiv 96/53/EG, som tillfälligt möjliggör trafik med tunga fordon som överskrider de högsta tillåtna vikterna och/eller största tillåtna dimensionerna, så att nödvändiga varor och tjänster kan fortsätta att tillhandahållas. En sådan nödfallsklausul bör endast tillämpas om allmänintresset så kräver och under förutsättning att trafiksäkerheten inte äventyras***, och den bör endast kunna förlängas om krisen är långvarig***. **[Ändr. 20]**

(22) I syfte att säkerställa att övervakningssystemen, som medlemsstaterna ska inrätta för att bedöma effekterna av EMS och testerna, uppfyller harmoniserade minimikrav, bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt delegeras till kommissionen vad gäller att komplettera direktiv 96/53/EG i fråga om att fastställa minimiuppsättningarna data och/eller resultatindikatorer som dessa övervakningssystem ska tillhandahålla. Det är särskilt viktigt att kommissionen genomför lämpliga samråd under sitt förberedande arbete, inklusive på expertnivå, och att dessa samråd genomförs i enlighet med principerna i det interinstitutionella avtalet av den 13 april 2016 om bättre lagstiftning ([11]). För att säkerställa lika stor delaktighet i förberedelsen av delegerade akter erhåller Europaparlamentet och rådet alla handlingar samtidigt som medlemsstaternas experter, och deras experter ges systematiskt tillträde till möten i kommissionens expertgrupper som arbetar med förberedelse av delegerade akter.

(23) För att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av detta direktiv bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter för att fastställa ett gemensamt ~~standardansökningsformulär~~***EU-standardansökningsformulär*** och harmonisera reglerna och förfarandena för utfärdande av nationella tillstånd eller liknande arrangemang för fordon eller fordonskombinationer som överskrider de högsta tillåtna vikterna och/eller största tillåtna dimensionerna och som är avsedda att transportera odelbara laster, för att fastställa ett standardiserat rapporteringsformat så att medlemsstaterna kan uppfylla sina rapporteringsskyldigheter och för att fastställa tillfälliga undantag från tillämpningen av de vikt- och dimensionsgränser som används i internationell trafik mellan medlemsstater som drabbats av en kris. Dessa befogenheter bör utövas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 ([12]). **[Ändr. 21]**

(23a) För att bedöma detta direktivs ändamålsenlighet och effektivitet och för att mäta i vilken utsträckning dess specifika mål har uppnåtts är det viktigt att regelbundet utvärdera dess genomförande och verkan. Kommissionen bör därför lägga fram regelbundna bedömningsrapporter om tillämpningen av detta direktiv, på grundval av de nödvändiga villkoren för marknadsintroduktionen av utsläppsfria tunga fordon, såsom tillgången på lämplig infrastruktur för alternativa bränslen och dess kapacitet, det europeiska systemets följder för vägtransporterna liksom differentierade vägavgifter beroende på koldioxidutsläppen i medlemsstaterna. Dessa rapporter bör innehålla detaljerad information om dessa nödvändiga villkor, och om de nationella och internationella vägtransporternas utveckling, följderna för trafiksäkerheten och väginfrastrukturen, trafikomställningen, användningen av smarta tillsynssystem och tekniska framsteg avseende vägtransporter. Rapporterna bör dessutom överväga åtgärdernas skalbarhet i enlighet med direktivets långsiktiga mål. På grundval av resultaten av dessa bedömningar bör rapporten, i lämpliga fall, åtföljas av ett lagstiftningsförslag om ändring av detta direktiv och de skyldigheter som fastställs i det. **[Ändr. 22]**

(24) Med tanke på de många ändringarna av bilaga I till direktiv 96/53/EG som rör behovet av att tillhandahålla ytterligare incitament för införandet av utsläppsfria tunga fordon, behovet av att harmonisera den högsta tillåtna vikten för femaxliga motorfordon och behovet av att främja intermodala transporter, är det av tydlighetsskäl lämpligt att ersätta det direktivet.

(25) För att lägga till den information som krävs enligt direktiv 96/53/EG vad gäller tillämpningsområdet för förordning (EU) 2020/1056 behöver den förordningen ändras.

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

([12]) 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).

(26) Eftersom målen för detta direktiv, nämligen att säkerställa trafiksäkerhet, främja hållbara och effektiva transporter och främja den inre marknadens funktion, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna utan snarare, på grund av vägtransporternas gränsöverskridande karaktär och de problem som detta direktiv är avsett att avhjälpa, kan uppnås bättre på unionsnivå, kan unionen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget om Europeiska unionen. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går detta direktiv inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå dessa mål.

(27) I enlighet med den gemensamma politiska förklaringen av den 28 september 2011 från medlemsstaterna och kommissionen om förklarande dokument ([13]), 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_2 och M_3 och släpvagnar till dessa i kategori O samt motorfordon i kategorierna N_2 och N_3 och släpvagnar till dessa i kategorierna O_3 och O_4, enligt klassificeringen i artikel 4 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/858 (*),”

b) Punkt 2 ska ersättas med följande:

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

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

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

(2) Artikel 2 ska ändras på följande sätt:

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

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

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

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”:

”— europeiskt 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 ***eller delvis*** drivs med ett alternativt bränsle och som har godkänts inom ramen för förordning (EU) 2018/858.” **[Ändr. 23]**

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

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

_____

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

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

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

_____

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

h) Andra stycket ska ersättas med följande:

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

_____

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

(3) Artikel 4 ska ändras på följande sätt:

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

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

b) Punkterna 3 och 4 ska ersättas med följande:

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

Medlemsstaterna ska säkerställa att förfarandet för att erhålla tillstånd eller liknande arrangemang för transport av odelbara laster är smidigt, effektivt och icke-diskriminerande, genom att ~~de minimerar~~***tillhandahålla ett gemensamt EU-standardansökningsformulär och genom att minimera*** administrativa bördor och ~~undviker~~***undvika*** onödiga förseningar.

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

Medlemsstaterna ska säkerställa att fordon som transporterar odelbara laster är försedda med den EU-märkning som fastställs i artikel 10ca. **[Ändr. 24]**

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

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

a) Transporten utförs inom en medlemsstats territorium av specialiserade fordon eller fordonskombinationer under sådana förhållanden som innebär att denna transport normalt inte utförs av fordon från andra medlemsstater, exempelvis transport i samband med skogsbruk och skogsindustri.

b) Den medlemsstat som tillåter transport inom sitt territorium med fordon eller fordonskombinationer vilkas dimensioner avviker från dem som anges i bilaga I, tillåter även användningen av europeiska modulsystem i enlighet med punkt 4a, så att de minst uppnår den lastlängd som är tillåten i den aktuella medlemsstaten, och så att samma konkurrensvillkor gäller alla företag.” **[Ändr. 25]**

c) Följande punkt ska införas som punkt 4a:

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

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

a) Medlemsstaterna ska på ett tillgängligt och öppet sätt offentliggöra information om de högsta tillåtna vikter och största tillåtna dimensioner som gäller för användningen av europeiska modulsystem inom deras territorier.

b) Medlemsstaterna ska på ett tillgängligt och öppet sätt offentliggöra information om den del av vägnätet där europeiska modulsystem får användas.

c) Medlemsstaterna ska säkerställa konnektivitet för den del av nätet där europeiska modulsystem kan användas inom deras territorier med vägnätet i angränsande medlemsstater som också tillåter användning av europeiska modulsystem, i syfte att möjliggöra gränsöverskridande trafik.

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

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

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

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

Medlemsstaterna ska underrätta kommissionen om de tillåter användning av europeiska modulsystem inom sina territorier ***och underrätta den om hur de fullgör de villkor som fastställs i leden -a–da i denna punkt***. ***Efter att ha fått dessa underrättelser ska kommissionen, där så är lämpligt, utfärda rekommendationer till dessa medlemsstater för att säkerställa efterlevnad av dessa villkor. Om kommissionen utfärdar rekommendationer ska den berörda medlemsstaten inom sex månader underrätta kommissionen om hur den avser att genomföra dessa rekommendationer. Kommissionens rekommendationer och medlemsstatens svar ska offentliggöras.***" **[Ändr. 26]**

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 ***först efter att ha visat att den berörda transportverksamheten inte kan bedrivas genom någon annan form av transport som erbjuder liknande eller bättre säkerhets- och miljöfördelar. Det måste bevisas att detta inte har någon betydande påverkan på den intermodala konkurrensen inom transportnäringen som helhet***. I synnerhet ska tester med europeiska modulsystem tillåtas i högst fem år ***och de kan förnyas en gång för en period på högst tre år. Om en medlemsstat beslutar att förlänga ett test ska den lämna en tillräcklig motivering till kommissionen***. Antalet tester ska inte vara begränsat. Medlemsstaterna ska underrätta kommissionen om detta. **[Ändr. 27]**

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

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

"5a. Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 10h för att komplettera detta direktiv genom att fastställa minimiuppsättningarna data och de resultatindikatorer som ska tillhandahållas av de ***förhandsbedömningar och*** övervakningssystem som inrättats av medlemsstaterna i enlighet med ~~punkterna 4a~~***punkt 4a led -a och*** d samt ***punkt*** 5 i den här artikeln." **[Ändr. 28]**

f) Punkt 7 ska utgå.

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

”*Artikel 4a*

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

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

b) En enda nationell åtkomstpunkt där de sökande kan få information om kraven för att ansöka om särskilda tillstånd eller liknande arrangemang enligt artikel 4.3 och den information som krävs för att planera sina rutter på ett tydligt, tillgängligt och öppet sätt.

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

ca) En enda nationell åtkomstpunkt genom vilken det är möjligt att på ett tydligt, tillgängligt och transparent sätt erhålla information om nationella högsta tillåtna vikter och största tillåtna dimensioner för fordon liksom om restriktioner, däribland avseende vikt, i vissa specifika områden eller på specifika vägar. **[Ändr. 29]**

1a. Senast den [sex månader efter dagen för detta direktivs införlivande] ska kommissionen inrätta och därefter förvalta en specifik och aktuell europeisk webbportal, som är tillgänglig på samtliga av unionens officiella språk och som på ett tydligt, tillgängligt och transparent sätt kopplar ihop de nationella elektroniska informations- och kommunikationssystem som avses i punkt 1. Denna europeiska portal ska också på ett tillgängligt och transparent sätt offentliggöra de delar av vägnätet där europeiska modulsystem och, i förekommande fall, fordon som transporterar odelbara laster, får framföras. **[Ändr. 30]**

2. Kommissionen ~~får~~***ska*** anta genomförandeakter för att fastställa ett gemensamt ~~standardansökningsformulär~~***EU-standardtillståndsansökningsformulär*** och harmonisera de regler och förfaranden***, inbegripet för nödvändig information om fordonsregistrering,*** för utfärdande***, inbegripet i digitalt format,*** av nationella tillstånd eller liknande arrangemang som avses i punkt 1 i denna artikel och i artikel 4.3 ***samt harmonisera reglerna för eskort av transporter av odelbara laster***. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 10i.2. **[Ändr. 31]**

Artikel 4b

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

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

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

(5) Artikel 6 ska ändras på följande sätt:

a) Punkt 1 ska ersättas med följande:

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

a) En kombination av följande två skyltar:

-i) ’tillverkarens föreskrivna skylt’ som har utformats och anbringats i enlighet med bilaga II till kommissionens genomförandeförordning (EU) 2021/535 (*),

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

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

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

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

aa) Punkt 4 ska ersättas med följande:

"4. De fordon som har erhållit bevis om överensstämmelse ska bli föremål för

— stickprovskontroller vad avser gemensamma normer om vikter,

— kontroller vid misstanke om att fordonet inte överensstämmer med direktivet, vad avser gemensamma normer om dimensioner." **[Ändr. 32]**

b) Punkt 5 ska ersättas med följande:

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

c) Följande punkt ska läggas till som punkt 7:

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

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

a) Punkterna 1 och 2 ska ersättas med följande:

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

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

b) Punkt 5 ska utgå.

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

"*Artikel 8c*

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

~~Överhänget eller~~ Laststödet på ett fordon för transport av fordon får inte skjuta ut i förhållande till ***den överhängande*** lasten. Lasten får skjuta ut högst 0,5 meter framför dragfordonet, förutsatt att ~~den första axeln~~***alla axlar*** på det transporterade fordonet vilar på ~~släpfordonets~~***fordonets*** konstruktion. Lasten får skjuta ut högst 1,5 meter bakåt, förutsatt att ~~den sista axeln~~***som mest en axel*** på det transporterade fordonet vilar på ~~släpfordonets konstruktion~~***det bakre laststödet***." **[Ändr. 33]**

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

a) Punkterna 1 och 2 ska ersättas med följande:

"1. Fordon eller fordonskombinationer som uppfyller kraven i förordning (EU) 2018/858 får överskrida de största tillåtna längder som fastställs i punkt 1.1 i bilaga I till detta direktiv, förutsatt att deras förarhytter ger bättre aerodynamiska prestanda, energieffektivitet ~~och~~***,*** säkerhetsprestanda ***och förarkomfort***. Eventuella överskridanden av de största längder som tillåts enligt denna artikel får också användas för att installera utsläppsfri teknik. Fordon eller fordonskombinationer utrustade med sådana förarhytter ska uppfylla kraven i punkt 1.5 i bilaga I till det här direktivet, och ett överskridande av de största tillåtna längderna får inte medföra ökad lastkapacitet för dessa fordon. **[Ändr. 34]**

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

b) Punkt 3 ska utgå.

(9) Artikel 10b ska ersättas med följande:

"*Artikel 10b*

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

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

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

2. De största tillåtna längder som fastställs i punkt 1.1 i bilaga I för utsläppsfria fordon eller fordonskombinationer inklusive utsläppsfria fordon, får överskridas med den ytterligare längd som krävs för användning av utsläppsfri teknik~~, dock högst 90 cm,~~ för att möjliggöra montering av sådana anordningar. Sådana utsläppsfria fordon eller fordonskombinationer ska uppfylla kraven i punkterna 1.5 och 1.5a i bilaga I till detta direktiv, och eventuella överskridanden av största tillåtna längd får inte leda till en ökning av lastlängden för dessa fordon eller fordonskombinationer, för att säkerställa att släpvagnar och påhängsvagnar är förenliga med kraven för intermodala transporter. **[Ändr. 35]**

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~~***När det gäller fordon eller fordonskombinationer som utför intermodala transporter ska den*** största tillåtna ~~längder~~***längd*** som fastställs i punkt 1.1 i bilaga I ***för ett ledat fordon***, i förekommande fall med förbehåll för artiklarna 9a.1 och 10b.2, ***vara 18,00 m*** och det längsta tillåtna avstånd som fastställs i punkt 1.6 i bilaga I ~~får överskridas med 15 cm för fordon eller fordonskombinationer som transporterar containrar på 45 fot eller växelflak på 45 fot, med eller utan last, under förutsättning att vägtransporten av containern eller växelflaket i fråga utgör en del av en intermodal transport~~***ska vara 13,50 m***." **[Ändr. 36]**

10a. Följande artikel ska införas som artikel 10ca:

"Artikel 10ca

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

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

3. Senast den [1 år efter dagen för detta direktivs ikraftträdande] ska kommissionen anta en delegerad akt i enlighet med artikel 10h för att komplettera detta direktiv genom att fastställa detaljerade standarder, krav och andra bestämmelser för märkningarna och för hur de ska utfärdas och fästas, varvid användningen av piktogram ska föredras framför text." **[Ändr. 37]**

(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~~***upptäcka*** fordon eller fordonskombinationer som är i trafik och som ~~misstänks ha~~***har*** överskridit högsta tillåtna vikt ~~och som därför måste kontrolleras av medlemsstaternas behöriga myndigheter~~**,** för att säkerställa att kraven i detta direktiv har uppfyllts***, inbegripet kraven för särskilda tillstånd***. Dessa åtgärder ~~får vidtas med hjälp~~***ska innefatta inrättandet*** av automatiska system som installeras i väginfrastrukturen ~~eller med hjälp av ombordsystem för vägning som installerats i fordon~~***och ska åtminstone säkerställa ett införande*** i enlighet med ~~punkt 4~~***förordning (EU) nr 1315/2013*** (*). ***Medlemsstaterna ska inrätta certifierade automatiska system längs stomnätet i det transeuropeiska vägtransportnätet som definieras i förordning (EU) 1315/2013.***

~~Om en medlemsstat väljer att inrätta~~***Utöver användningen av*** automatiska system ***som installeras*** i väginfrastrukturen ~~ska den åtminstone säkerställa införandet av sådana system i det transeuropeiska vägtransportnätet enligt förordning (EU) nr 1315/2013~~ (*)***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 eller med hjälp av vägkontroller***.

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

Utan att det påverkar tillämpningen av unionsrätten och nationell rätt ~~ska~~***får medlemsstaterna använda de certifierade*** automatiska ~~system som används för fastställande av~~***systemen för att påföra sanktioner för*** överträdelser av detta direktiv ~~och för påförande av sanktioner vara~~**.** Certifierade~~. Om~~ automatiska system ~~används endast för identifieringsändamål behövs ingen certifiering~~***ska kopplas till den enda nationella kontaktpunkten för särskilda tillstånd eller liknande arrangemang som fastställs i artikel 4a för att kunna känna igen fordon eller fordonskombinationer som överskrider de högsta tillåtna vikterna och som har ett särskilt tillstånd liksom fordon eller fordonskombinationer som överskrider de högsta tillåtna vikter som är tillåtna enligt det särskilda tillståndet***. **[Ändr. 38]**

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

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

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

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

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

"*Artikel 10da*

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

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

2. ~~När en medlemsstat genomför IAP i enlighet med punkt 1 ska den~~***Medlemsstaterna ska*** säkerställa att landets IAP-system är förenliga med Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/40/EU (*). Medlemsstaterna ska särskilt säkerställa att uppgifter som rör IAP-systemet och som omfattas av direktiv 2010/40/EU, inbegripet begränsningar av vikt, längd, bredd eller höjd, finns tillgängliga i digitalt maskinläsbart format och görs tillgängliga via de nationella åtkomstpunkter som inrättats genom delegerad förordning (EU) 2022/670 (**). ***Medlemsstaterna ska också säkerställa att IAP-systemet kopplas till den enda nationella kontaktpunkten för särskilda tillstånd eller liknande arrangemang som fastställs i artikel 4a för att kunna känna igen fordon eller fordonskombinationer som överskrider de högsta tillåtna vikterna och/eller de största tillåtna dimensionerna och som har ett särskilt tillstånd.***

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

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

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

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

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

~~4. Att en medlemsstat inrättar ett IAP-system får inte leda till diskriminerande eller oproportionerliga begränsningar av den fria rörligheten för varor och tjänster och får inte i onödan hindra den inre marknaden från att fungera väl."~~ **[Ändr. 39]**

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

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

12a. I artikel 10e ska följande nya punkt införas:

"Medlemsstaterna ska uppmuntras att använda intäkterna från dessa sanktioner, eller ett finansiellt värde motsvarande dessa intäkter, för att utveckla och stödja införandet på marknaden av hållbara transportsätt, finansiera sin infrastruktur och smarta tillsynssystem, uppmuntra intermodala transporter och göra de gränsöverskridande transporterna mer hållbara." **[Ändr. 40]**

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

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

(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 och den placering av automatiska system som inrättats i väginfrastrukturen i enlighet med artikel 10d.1~~, och huruvida de endast är avsedda för identifiering eller~~ ***och som*** är certifierade för direkt kontroll, **[Ändr. 41]**

d) genomförandet av och effektiviteten hos IAP-system som inrättats i enlighet med artikel 10da,

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

f) resultaten av de bedömningar som gjorts i enlighet med artiklarna 4.4a d och 4.5.

Informationen ska delas upp per år.

2. Kommissionen ska analysera den information som mottagits i enlighet med punkt 1, och på grundval av den mottagna informationen***, där så är lämpligt, utfärda rekommendationer till medlemsstaterna. Om kommissionen utfärdar sådana rekommendationer ska den berörda medlemsstaten, inom sex månader efter att de utfärdats, underrätta kommissionen om hur den avser att genomföra dessa rekommendationer. Kommissionen ska*** lägga fram en rapport för Europaparlamentet och rådet om ~~genomförandet av~~***efterlevnaden av kraven i*** detta direktiv senast ~~13~~***tolv*** månader efter att ha mottagit informationen från alla medlemsstater. Rapporten ska innehålla information om relevant utveckling inom de berörda områdena. **[Ändr. 42]**

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~~***punkterna 2, 3 och 5*** ersättas med följande:

”2. Den befogenhet att anta delegerade akter som avses i artiklarna 4.5a ~~och 10b.1~~***, 10b.1 och 10ca*** 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. **[Ändr. 43]**

3. Den delegering av befogenhet som avses i artiklarna 4.5a, 10b.1 och 10ca får när som helst återkallas av Europaparlamentet eller rådet. Ett beslut om återkallelse innebär att delegeringen av den befogenhet som anges i beslutet upphör att gälla. Beslutet får verkan dagen efter det att det offentliggörs i Europeiska unionens officiella tidning, eller vid ett senare i beslutet angivet datum. Det påverkar inte giltigheten av delegerade akter som redan har trätt i kraft. **[Ändr. 44]**

5. En delegerad akt som antas enligt artiklarna 4.5a, 10b.1 och 10ca ska träda i kraft endast om varken Europaparlamentet eller rådet har gjort invändningar däremot inom en period av två månader från den dag då akten delgavs Europaparlamentet och rådet, eller om både Europaparlamentet och rådet, före utgången av den perioden, har underrättat kommissionen om att de inte kommer att göra några invändningar. Denna period ska förlängas med två månader på Europaparlamentets eller rådets initiativ.” **[Ändr. 45]**

(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.~~***ersättas med följande:***

”***Artikel 10j***

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

Rapporten ska även analysera användningen av intelligenta åtkomstsystem (IAP) för tillsyn, med beaktande av deras tillgänglighet och kostnadseffektivitet. Vidare ska rapporten lämna uppgifter om de tekniska framsteg på vägtransportområdet som är relevanta, bl.a. med avseende på ny teknik eller nya koncept och aerodynamiska anordningar liksom släpvagnar eller påhängsvagnar med utsläppsfri teknik.

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

På grundval av resultaten av dessa bedömningar ska rapporten, i lämpliga fall, åtföljas av ett lagstiftningsförslag om ändring av detta direktiv.” **[Ändr. 46]**

(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. ***Denna period får förlängas endast om krisen är långvarig.*** **[Ändr. 47]**

Sådana undantag ska vara vederbörligen motiverade och omedelbart anmälas till kommissionen. Kommissionen ska omedelbart offentliggöra informationen om det beviljade undantaget på sin officiella webbplats ***och på den specifika europeiska webbportal som avses i artikel 4a.1a.*** **[Ändr. 48]**

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

I denna artikel avses med kris en exceptionell, oväntad och plötslig, naturlig eller av människan orsakad händelse av extraordinär karaktär och omfattning som äger rum inom eller utanför unionen, med betydande direkta eller indirekta konsekvenser för vägtransportområdet eller unionsmedborgarnas ekonomi eller välfärd, ***inklusive säkerhet,*** där samhällets normala funktion störs avsevärt och där allmänintresset kräver att brådskande åtgärder vidtas.” **[Ändr. 49]**

(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 2

Ändringar av förordning (EU) 2020/1056

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

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

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

Artikel 3

Införlivande

1. Medlemsstaterna ska senast den [dag för antagande + ~~2~~***ett*** 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. **[Ändr. 50]**

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

Artikel 4

Ikraftträdande

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

Artikel 5

Adressater

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i … den

På Europaparlamentets vägnar	*På rådets vägnar*
Ordförande	*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 ***med tre axlar***	18,75 m
	— ***ledbuss med fyra axlar***	***21,00 m***
	— buss med 2 axlar	13,50 m
	— buss med > 2 axlar	15,00 m
	— buss + släpvagn	18,75 m
1.2	Maximal bredd:	
	a) alla fordon utom de fordon som avses i led b	2,55 m
	b) påbyggnader för temperaturkontrollerade fordon eller temperaturkontrollerade containrar eller växelflak som transporteras av fordon	2,60 m
1.3	Maximal höjd	
	— alla fordon	4,00 m
	— fordon eller fordonskombinationer som vid intermodal transport transporterar en eller flera containrar med en yttre standardhöjd på 9 fot och 6 tum (2,89 meter) (high cube-containrar)	4,30 m
1.4	De dimensioner som anges i 1.1, 1.2, 1.3, 1.6, 1.7, 1.8 och 4.4 omfattar även avtagbara påbyggnader och standardiserade godsbehållare såsom containrar.	
1.4a	Om avtagbar extrautrustning, till exempel en skidbox, monteras på en buss, får fordonets längd, inbegripet extrautrustningen, inte överskrida den största tillåtna längden enligt punkt 1.1.	
1.5	Varje motorfordon eller fordonskombination som är i rörelse måste kunna vända inom en cirkelring som har en yttre radie på 12,50 m och en inre radie på 5,30 m.	
1.5a	Ytterligare krav på bussar	
	När bussen står stilla ska ett vertikalt plan som tangerar fordonets sida och den yttre cirkelradien fastställas genom att en linje markeras på marken. För ledbussar ska de två oledade sektionerna placeras i linje med planet.	
	När fordonet förs framåt in i den cirkelring som beskrivs i punkt 1.5, får ingen del av fordonet gå utanför detta vertikala plan mer än 0,60 m.	
1.6	Största avstånd mellan kopplingstappen och påhängsvagnens bakkant.	12,00 m
1.7	Största avstånd uppmätt parallellt med fordonstågets längsgående axel från den längst fram belägna yttre punkten på lastutrymmet bakom förarhytten till den längst bak belägna yttre punkten på fordonskombinationens släpvagn, minskad med avståndet mellan motorfordonets bakkant och släpvagnens framkant	15,65 m
1.8	Största avstånd uppmätt parallellt med fordonstågets längsgående axel från den längst fram belägna yttre punkten på lastutrymmet bakom förarhytten till den längst bak belägna yttre punkten på kombinationens släpvagn	16,40 m

2.	Högsta tillåtna vikt för fordon			
2.1	Fordon som ingår i en fordonskombination			
	2.1.1	Tvåaxlad släpvagn		18 ton
	2.1.2	Treaxlad släpvagn		24 ton
2.2	Fordonskombinationer			
	2.2.1	Fordonståg med fem eller sex axlar		
		a) tvåaxlat motorfordon med treaxlad släpvagn		40 ton
		b) treaxlat motorfordon med två- eller treaxlad släpvagn		40 ton
	2.2.2	Ledade fordon med fem eller sex axlar		
		a)	tvåaxlat motorfordon med treaxlad påhängsvagn	40 ton
		b)	treaxlat motorfordon med två- eller treaxlad påhängsvagn	40 ton
		c)	tvåaxlat motorfordon med treaxlad påhängsvagn som används för intermodala transporter	~~42~~**44** ton
		d)	treaxlat motorfordon med två- eller treaxlad påhängsvagn som används för intermodala transporter	44 ton
	2.2.3	Fordonståg med fyra axlar bestående av ett tvåaxlat motorfordon och en tvåaxlad släpvagn		36 ton
	2.2.4	Ledade fordon med fyra axlar bestående av ett tvåaxlat motorfordon och en tvåaxlad påhängsvagn, om axelavståndet på påhängsvagnen		
		2.2.4.1	överstiger eller är lika med 1,3 m och understiger eller är lika med 1,8 m	36 ton
		2.2.4.2	överstiger 1,8 m	36 ton
			Om den högsta tillåtna vikten för motorfordonet (18 ton) och för tandemaxeln på påhängsvagnen (20 ton) inte överskrids samtidigt som drivaxeln är utrustad med dubbla däck och med luftfjädring eller fjädring som inom unionen anses likvärdig enligt definitionen i bilaga II ska den högsta tillåtna vikten enligt punkt 2.2.4.2 ökas med 2 ton.	
	För fordonskombinationer där det ingår ~~fordon~~***motorfordon*** som drivs med alternativa bränslen och som inte är utsläppsfria ~~fordon~~***motorfordon*** ska de högsta tillåtna vikterna enligt underavsnitt 2.2 höjas med den extra vikt som tekniken för det alternativa bränslet kräver, med högst 1 ton.			
	För fordonskombinationer inklusive utsläppsfria ~~fordon~~***motorfordon*** ska de högsta tillåtna vikterna enligt underavsnitten 2.2.1 och 2.2.2 ökas med 4 ton.			
	För fordonskombinationer inklusive utsläppsfria ~~fordon~~***motorfordon*** ska de högsta tillåtna vikterna enligt underavsnitten 2.2.3 och 2.2.4 ökas med 2 ton.			
	För fordonskombinationer inklusive utsläppsfria släpvagnar eller påhängsvagnar med utsläppsfri teknik ska de högsta tillåtna vikterna enligt underavsnitten 2.2.1, 2.2.2, 2.2.3 och 2.2.4 ökas med 2 ton.			
	Om fler än en av de ökningar för fordonskombinationer som fastställs ovan är tillämpliga på en enda fordonskombination ska dessa ökningar tillämpas kumulativt.			

2.3	Motorfordon		
	2.3.1	Tvåaxlat motorfordon annat än buss:	18 ton
	2.3.2	Tvåaxlad buss:	19,5 ton
	2.3.3	Treaxlat motorfordon	25 ton
	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 9,5 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 9,5 ton.	32 ton
	2.3.6	Femaxlat 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 9,5 ton.	40 ton
	För ~~fordon~~***motorfordon*** som drivs med alternativa bränslen och som inte är utsläppsfria ~~fordon~~***motorfordon*** ska de högsta tillåtna vikterna enligt punkterna 2.3.1, 2.3.3 och 2.3.4 i underavsnitt 2.3 höjas med den extra vikt som tekniken för det alternativa bränslet kräver, med högst 1 ton.		
	För utsläppsfria ~~fordon~~***motorfordon*** ska de högsta tillåtna vikterna enligt underavsnitten 2.3 ökas med 2 ton.		
2.4	Treaxlad ledbuss		28 ton
2.5	***Fyraxlad ledbuss***		***32 ton***
	För ~~fordon~~***motorfordon*** som drivs med alternativa bränslen och som inte är utsläppsfria ~~fordon~~***motorfordon*** ska ~~den~~***de*** högsta tillåtna ~~vikten på 28 ton~~***vikterna*** enligt ~~underavsnitt~~***underavsnitten*** 2.4. ***och 2.5*** höjas med den extra vikt som tekniken för det alternativa bränslet kräver, med högst 1 ton.		
	För utsläppsfria ~~fordon~~***motorfordon*** ska ~~den~~***de*** högsta tillåtna ~~vikten på 28 ton~~***vikterna*** enligt ~~underavsnitt~~***underavsnitten*** 2.4 ***och 2.5*** ökas med 2 ton.		
3.	Högsta tillåtna axeltryck för fordon som avses i artikel 1.1 b		
3.1	Singelaxlar		
	Singelaxel som inte är drivaxel		10 ton
3.2	Tandemaxlar på släpvagnar och påhängsvagnar		
	Summan av axeltrycket per tandemaxel får, om axelavståndet (d)		
	3.2.1	understiger 1 m (d < 1,0)	inte överskrida 11 ton
	3.2.2	överstiger eller är lika med 1,0 m och understiger 1,3 m (1,0 ≤ d < 1,3) inte överskrida	16 ton
	3.2.3	överstiger eller är lika med 1,3 m och understiger 1,8 m (1,3 ≤ d < 1,8) inte överskrida	18 ton
	3.2.4	överstiger eller är lika med 1,8 m (1,8 ≤ d) inte överskrida	20 ton

3.3	Trippelaxlar på släpvagnar och påhängsvagnar		
	Summan av axeltrycket per trippelaxel får, om axelavståndet (d)		
	3.3.1	understiger eller är lika med 1,3 m (d ≤ 1,3) inte överskrida	21 ton
	3.3.2	överstiger 1,3 m och understiger eller är lika med 1,4 m (1,3	24 ton
3.4	Drivaxel		
	3.4.1	Drivaxel för de fordon som avses i punkterna 2.2, 2.3 och 2.4 utom utsläppsfria fordon	11,5 ton
	3.4.2	Drivaxel på utsläppsfria fordon som avses i 2.2.1 och 2.2.2	12,5 ton
	3.4.3	Utsläppsfria tvåaxlade bussar	12,5 ton
	3.4.4	***Utsläppsfria treaxlade bussar***	***12,5 ton***
3.5	Tandemaxlar på motorfordon		
	Summan av axeltrycket per tandemaxel får, om axelavståndet (d)		
	3.5.1	understiger 1 m (d < 1,0)	11,5 ton
	3.5.2	överstiger eller är lika med 1,0 m och understiger 1,3 m (1,0 < d < 1,3) inte överskrida	16 ton
	3.5.3	överstiger eller är lika med 1,3 m och understiger 1,8 m (1,3 ≤ d < 1,8) inte överskrida	18 ton
		Om drivaxeln är utrustad med dubbla däck och med luftfjädring eller fjädring som inom gemenskapen unionen anses likvärdig enligt definitionen i bilaga II eller om varje drivaxel är utrustad med dubbla däck och det högsta tillåtna axeltrycket inte överskrider 9,5 ton. ***För utsläppsfria motorfordon ska den högsta tillåtna summan av axeltrycken per tandemaxel ökas med 1 ton.***	19 ton
3.6	***Trippelaxlar på motorfordon***		
	Summan av axeltrycken per trippelaxel får, om axelavståndet (d)		
	3.6.1	***understiger 1,3 m (d < 1,3)***	***21 ton***
	3.6.2	***överstiger eller är lika med 1,3 m och understiger 1,8 m (1,3 ≤ d < 1,8)***	***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 ~~fordon~~***eller femaxlat motorfordon*** får inte överstiga fem gånger axelavståndet i meter mellan fordonets yttersta axlar.		
4.4	Påhängsvagnar		
	Det horisontella avståndet mellan kopplingstappen och en valfri punkt på påhängsvagnens framkant får inte överskrida 2,04 m. **[Ändr. 51]**		