



EUROPA-PARLAMENTET

2009 - 2014

Transport- og Turismeudvalget

2013/0105(COD)

10.12.2013

ÆNDRINGSFORSLAG 49 - 365

Udkast til betænkning
Jörg Leichtfried
(PE521.689v01-00)

om forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv til ændring af 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 vej køretøjer i brug i Fællesskabet

Forslag til direktiv
(COM(2013)0195 – C7-0102/2013 – 2013/0105(COD))

AM\1011752DA.doc

PE524.694v01-00

DA

Forenet i mangfoldighed

DA

Ændringsforslag 49
Eva Lichtenberger, Michael Cramer

Forslag til direktiv

—

Forslag til forkastelse

***Europa-Parlamentet forkaster
Kommissionens forslag.***

Or. en

Ændringsforslag 50
Patricia van der Kammen

Forslag til direktiv
Overskrift 1

Kommissionens forslag

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG
RÅDETS DIREKTIV

om ændring af 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 vej køretøjer i brug i Fællesskabet

(EØS-relevant tekst)

Ændringsforslag

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG
RÅDETS DIREKTIV

om ændring af direktiv **2002/7/EF af 18. februar 2002** om fastsættelse af de største tilladte dimensioner i national og international trafik og største tilladte vægt i international trafik for visse vej køretøjer i brug i Fællesskabet

(EØS-relevant tekst)

Or. nl

Ændringsforslag 51
Eva Lichtenberger, Michael Cramer

Forslag til direktiv
Betragtning 1

Kommissionens forslag

(1) I hvidbogen "En køreplan for et fælles europæisk transportområde – mod et

Ændringsforslag

(1) I hvidbogen "En køreplan for et fælles europæisk transportområde – mod et

konkurrencedygtigt og ressourceeffektivt transportsystem", der blev offentliggjort i 2011⁶, lægges der vægt på behovet for at nedbringe drivhusgasemissionerne, navnlig kuldioxid (CO₂) med 60 % i 2050 i forhold til niveauet i 1990.

⁶ COM(2011) 144.

konkurrencedygtigt og ressourceeffektivt transportsystem", der blev offentliggjort i 2011⁶, lægges der vægt på behovet for at nedbringe drivhusgasemissionerne, navnlig kuldioxid (CO₂) med 60 % i 2050 i forhold til niveauet i 1990 **og med 20 % i 2020**.

⁶ COM(2011) 144.

Or. en

Ændringsforslag 52
Patricia van der Kammen

Forslag til direktiv
Betragtning 1

Kommissionens forslag

(1) I hvidbogen "En køreplan for et fælles europæisk transportområde – mod et konkurrencedygtigt og ressourceeffektivt transportsystem", der blev offentliggjort i 2011⁶, lægges der vægt på behovet for at nedbringe drivhusgasemissionerne, navnlig kuldioxid (CO₂) med 60 % i 2050 i forhold til niveauet i 1990.

⁶ COM(2011) 144.

Ændringsforslag

udgår

Or. nl

Ændringsforslag 53
Eva Lichtenberger, Michael Cramer

Forslag til direktiv
Betragtning 1 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(1a) Eftersom der på nuværende tidspunkt ikke findes nogen politikker, der beskæftiger sig med de stigende CO₂-

*emissioner fra lastbiler, bør
Kommissionen overveje at indføre
standarder for brændstoffektivitet for
lastbiler i forlængelse af dens lovgivning
om biler og varevogne.*

Or. en

Ændringsforslag 54
Patricia van der Kammen

Forslag til direktiv
Betragtning 2

Kommissionens forslag

(2) I denne forbindelse planlægges der i hvidbogen en tilpasning af 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 vej køretøjer i brug i Fællesskabet for at nedbringe energiforbruget og drivhusgasemissionerne, for at tilpasse lovgivningen til den teknologiske udvikling og til de nye behov på markedet og for at lette den intermodale transport.

Ændringsforslag

(2) I denne forbindelse planlægges der i hvidbogen en tilpasning af Rådets direktiv **2002/7/EF af 18. februar 2002** om fastsættelse af de største tilladte dimensioner i national og international trafik og største tilladte vægt i international trafik for visse vej køretøjer i brug i Fællesskabet for at nedbringe energiforbruget og drivhusgasemissionerne, for at tilpasse lovgivningen til den teknologiske udvikling og til de nye behov på markedet og for at lette den intermodale transport.

Or. nl

Ændringsforslag 55
Eva Lichtenberger, Michael Cramer

Forslag til direktiv
Betragtning 3

Kommissionens forslag

(3) Den teknologiske udvikling omfatter muligheden for at tilføje aerodynamiske anordninger, der kan trækkes eller foldes ind, bag på køretøjerne, fortrinsvis påhængsvogne eller sættevogne, **som så**

Ændringsforslag

(3) Den teknologiske udvikling omfatter muligheden for at tilføje aerodynamiske anordninger, der kan trækkes eller foldes ind, bag på køretøjerne, fortrinsvis påhængsvogne eller sættevogne.

kommer til at overskride den største tilladte længde i henhold til direktiv 96/53/EF. Montering af dette udstyr bør kunne ske umiddelbart efter nærværende direktivs ikrafttræden, da anordningerne findes på markedet og allerede benyttes på andre kontinenter.

Monteringen af dette udstyr bør kunne ske umiddelbart efter nærværende direktivs ikrafttræden, da anordningerne findes på markedet og allerede benyttes på andre kontinenter.

Or. en

Ændringsforslag 56 Corien Wortmann-Kool

Forslag til direktiv Betragtning 3

Kommissionens forslag

(3) Den teknologiske udvikling omfatter muligheden for at tilføje aerodynamiske anordninger, der kan trækkes eller foldes ind, bag på køretøjerne, fortrinsvis påhængsvogne eller sættevogne, som så kommer til at overskride den største tilladte længde i henhold til direktiv 96/53/EF. Montering af dette udstyr bør kunne ske umiddelbart efter nærværende direktivs ikrafttræden, da anordningerne findes på markedet og allerede benyttes på andre kontinenter.

Ændringsforslag

(3) Den teknologiske udvikling omfatter muligheden for at tilføje aerodynamiske anordninger, der kan trækkes eller foldes ind, bag på køretøjerne, fortrinsvis påhængsvogne eller sættevogne, som så kommer til at overskride den største tilladte længde i henhold til direktiv 96/53/EF. Montering af dette udstyr bør kunne ske umiddelbart efter nærværende direktivs ikrafttræden, da anordningerne findes på markedet og allerede benyttes på andre kontinenter. ***Dette direktiv bør også tilskynde til og fremme innovation inden for konstruktion af køretøjer og transportenheder.***

Or. en

Ændringsforslag 57 Phil Bennion

Forslag til direktiv Betragtning 3

Kommissionens forslag

(3) Den teknologiske udvikling omfatter

Ændringsforslag

(3) Den teknologiske udvikling omfatter

muligheden for at tilføje aerodynamiske anordninger, der kan trækkes eller foldes ind, bag på køretøjerne, fortrinsvis påhængsvogne eller sættevogne, som så kommer til at overskride den største tilladte længde i henhold til direktiv 96/53/EF. Montering af dette udstyr bør kunne ske **umiddelbart efter nærværende direktivs ikrafttræden**, da anordningerne findes på markedet og allerede benyttes på andre kontinenter.

muligheden for at tilføje aerodynamiske anordninger, der kan trækkes eller foldes ind, bag på køretøjerne, fortrinsvis påhængsvogne eller sættevogne, som så kommer til at overskride den største tilladte længde i henhold til direktiv 96/53/EF. Montering af dette udstyr bør kunne ske, **så snart de relevante krav er fastsat på EU-niveau**, da anordningerne findes på markedet og allerede benyttes på andre kontinenter.

Or. en

Ændringsforslag 58 Dieter-Lebrecht Koch

Forslag til direktiv Betragtning 3

Kommissionens forslag

(3) Den teknologiske udvikling omfatter muligheden for at tilføje aerodynamiske anordninger, der kan trækkes eller foldes ind, bag på køretøjerne, fortrinsvis påhængsvogne eller sættevogne, som så kommer til at overskride den største tilladte længde i henhold til direktiv 96/53/EF. Montering af dette udstyr bør kunne ske umiddelbart efter nærværende direktivs ikrafttræden, da anordningerne findes på markedet og allerede benyttes på andre kontinenter.

Ændringsforslag

(3) Den teknologiske udvikling omfatter muligheden for at tilføje aerodynamiske anordninger, der kan trækkes eller foldes ind, bag på køretøjerne, fortrinsvis påhængsvogne eller sættevogne, som så kommer til at overskride den største tilladte længde i henhold til direktiv 96/53/EF. Montering af dette udstyr bør kunne ske umiddelbart efter nærværende direktivs ikrafttræden, da anordningerne findes på markedet og allerede benyttes på andre kontinenter. ***Det samme gælder for energiabsorberende aerodynamiske anordninger og afskærmninger mod underkøring, som anbringes på siden i hjulenes område og bag på køretøjet under sættevogne og andre påhængsvogne og køretøjer. De kan ikke kun væsentligt forbedre køretøjets energieffektivitet, men også begrænse risikoen for, at andre trafikanter kommer til skade.***

Or. de

Ændringsforslag 59
Patricia van der Kammen

Forslag til direktiv
Betragtning 3

Kommissionens forslag

(3) Den teknologiske udvikling omfatter muligheden for at tilføje aerodynamiske anordninger, der kan trækkes eller foldes ind, bag på køretøjerne, fortrinsvis påhængsvogne eller sættevogne, som så kommer til at overskride den største tilladte længde i henhold til direktiv **96/53/EF**. Montering af dette udstyr bør kunne ske umiddelbart efter nærværende direktivs ikrafttræden, da anordningerne findes på markedet og allerede benyttes på andre kontinenter.

Ændringsforslag

(3) Den teknologiske udvikling omfatter muligheden for at tilføje aerodynamiske anordninger, der kan trækkes eller foldes ind, bag på køretøjerne, fortrinsvis påhængsvogne eller sættevogne, som så kommer til at overskride den største tilladte længde i henhold til direktiv **2002/7/EF**. Montering af dette udstyr bør kunne ske umiddelbart efter nærværende direktivs ikrafttræden, da anordningerne findes på markedet og allerede benyttes på andre kontinenter.

Or. nl

Ændringsforslag 60
Eva Lichtenberger, Michael Cramer

Forslag til direktiv
Betragtning 3 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(3a) Kommissionen bør udvikle en strategi for begrænsning af tomkørsel inden for vejgodstransport som led i bestemmelserne om "vægt og dimensioner" og om minimumsharmonisering med hensyn til cabotagekørsel med henblik på at forhindre dumping. Derudover bør revisionen af eurovignetdirektivet også udnyttes til at sikre, at fremskridtene i vurderingen af de eksterne omkostninger kommer til udtryk, og til at give mandat til internalisering af eksterne omkostninger for lastbiler. Kommissionen bør fremsætte

**Ændringsforslag 61
Phil Bennion**

**Forslag til direktiv
Betragtning 4**

Kommissionens forslag

(4) Den aerodynamiske forbedring af motorkøretøjernes førerhus gør det ligeledes muligt at opnå mærkbare gevinster i køretøjernes energiforbrug sammen med de i betragtning 3 ovenfor nævnte anordninger. Denne forbedring er imidlertid umulig inden for de nuværende længdemæssige grænser fastsat med direktiv 96/53/EF, uden at køretøjernes transportkapacitet reduceres, hvilket ville bringe sektorens økonomiske ligevægt i fare. Der bør således indføres en dispensation fra denne største tilladte længde.

Ændringsforslag

(4) ***Lastbiler står for omkring 26 % af CO₂-emissionerne fra vejtransport i Europa, mens deres brændstoffektivitet nærmest ikke er blevet bedre i de sidste 20 år.*** Den aerodynamiske forbedring af motorkøretøjernes førerhus gør det ligeledes muligt at opnå mærkbare gevinster i køretøjernes energiforbrug sammen med de i betragtning 3 ovenfor nævnte anordninger ***og haster, hvis vejgodssektoren skal nedbringe køretøjernes emissioner betydeligt.*** Denne forbedring er imidlertid umulig inden for de nuværende længdemæssige grænser fastsat med direktiv 96/53/EF, uden at køretøjernes transportkapacitet reduceres, hvilket ville bringe sektorens økonomiske ligevægt i fare. Der bør således indføres en dispensation fra denne største tilladte længde. ***Dispensationen må ikke bruges til at øge køretøjets nyttelast.***

**Ændringsforslag 62
Dieter-Lebrecht Koch**

**Forslag til direktiv
Betragtning 4**

Kommissionens forslag

(4) Den aerodynamiske forbedring af motorkøretøjernes førerhus gør det ligeledes muligt at opnå mærkbare gevinster i køretøjernes energiforbrug sammen med de i betragtning 3 ovenfor nævnte anordninger. Denne forbedring er imidlertid umulig inden for de nuværende længdemæssige grænser fastsat med direktiv 96/53/EF, uden at køretøjernes transportkapacitet reduceres, hvilket ville bringe sektorens økonomiske ligevægt i fare. Der bør således indføres en dispensation fra denne største tilladte længde.

Ændringsforslag

(4) Den aerodynamiske forbedring af motorkøretøjernes førerhus gør det ligeledes muligt at opnå mærkbare gevinster i køretøjernes energiforbrug **og i beskyttelsen af andre trafikanter** sammen med de i betragtning 3 ovenfor nævnte anordninger **af energiabsorberende materiale**. Denne forbedring **og forbedringen af færdselssikkerheden** er imidlertid umulig inden for de nuværende længdemæssige grænser fastsat med direktiv 96/53/EF, uden at køretøjernes transportkapacitet reduceres, hvilket ville bringe sektorens økonomiske ligevægt i fare. Der bør således indføres en dispensation fra denne største tilladte længde.

Or. de

Ændringsforslag 63 Dieter-Lebrecht Koch

Forslag til direktiv Betragtning 4

Kommissionens forslag

(4) Den aerodynamiske forbedring af motorkøretøjernes førerhus gør det ligeledes muligt at opnå mærkbare gevinster i køretøjernes energiforbrug sammen med de i betragtning 3 ovenfor nævnte anordninger. Denne forbedring er imidlertid umulig inden for de nuværende længdemæssige grænser fastsat med direktiv 96/53/EF, uden at køretøjernes transportkapacitet reduceres, hvilket ville bringe sektorens økonomiske ligevægt i fare. Der bør således indføres en dispensation fra denne største tilladte længde.

Ændringsforslag

(Vedrører ikke den danske tekst)

Ændringsforslag 64
Eva Lichtenberger, Michael Cramer

Forslag til direktiv
Betragtning 4

Kommissionens forslag

(4) Den aerodynamiske forbedring af motorkøretøjernes førerhus gør det ligeledes muligt at opnå mærkbare gevinster i køretøjernes energiforbrug **sammen med de i betragtning 3 ovenfor nævnte anordninger**. Denne forbedring **er imidlertid umulig** inden for de nuværende længdemæssige grænser fastsat med direktiv 96/53/EF, uden at køretøjernes transportkapacitet reduceres, hvilket ville bringe sektorens økonomiske ligevægt i fare. **Der bør således indføres en dispensation fra denne største tilladte længde.**

Ændringsforslag

(4) Den aerodynamiske forbedring af motorkøretøjernes førerhus gør det ligeledes muligt at opnå mærkbare gevinster i køretøjernes energiforbrug. **Som sektoren har vist, er** denne forbedring **mulig** inden for de nuværende længdemæssige grænser fastsat med direktiv 96/53/EF, uden at køretøjernes transportkapacitet reduceres, hvilket ville bringe sektorens økonomiske ligevægt i fare.

Ændringsforslag 65
Patricia van der Kammen

Forslag til direktiv
Betragtning 4

Kommissionens forslag

(4) Den aerodynamiske forbedring af motorkøretøjernes førerhus gør det ligeledes muligt at opnå mærkbare gevinster i køretøjernes energiforbrug sammen med de i betragtning 3 ovenfor nævnte anordninger. Denne forbedring er imidlertid umulig inden for de nuværende længdemæssige grænser fastsat med direktiv **96/53/EF**, uden at køretøjernes transportkapacitet reduceres, hvilket ville

Ændringsforslag

(4) Den aerodynamiske forbedring af motorkøretøjernes førerhus gør det ligeledes muligt at opnå mærkbare gevinster i køretøjernes energiforbrug sammen med de i betragtning 3 ovenfor nævnte anordninger. Denne forbedring er imidlertid umulig inden for de nuværende længdemæssige grænser fastsat med direktiv **2002/7/EF**, uden at køretøjernes transportkapacitet reduceres, hvilket ville

bringe sektorens økonomiske ligevægt i fare. Der bør således indføres en dispensation fra denne største tilladte længde.

bringe sektorens økonomiske ligevægt i fare. Der bør således indføres en dispensation fra denne største tilladte længde.

Or. nl

Ændringsforslag 66 Phil Bennion

Forslag til direktiv Betragtning 5

Kommissionens forslag

(5) Kommissionen har i sine politiske retningslinjer for færdselssikkerheden 2011-2020⁷ fastsat foranstaltninger, der har til formål at gøre køretøjerne mere sikre og forbedre beskyttelsen af sårbare trafikanter. Betydningen af, at køretøjernes chauffører har et godt udsyn, understreges ligeledes i Kommissionens rapport til Europa-Parlamentet og Rådet om gennemførelsen af direktiv 2007/38/EF om eftermontering af spejle på tunge lastvogne, som er indregistreret i Fællesskabet⁸. En ny udformning af førerhusene vil ligeledes bidrage til at forbedre færdselssikkerheden ved at mindske chaufførernes blinde vinkel, navnlig under forruden, hvilket gør det muligt at redde talrige sårbare trafikanters liv, f.eks. fodgængere og cyklister. Denne nye udformning **gør det også** muligt at montere energiabsorberende konstruktioner i tilfælde af sammenstød. Det potentielt større førerhus vil også gøre det muligt at forbedre chaufførens komfort og sikkerhed.

⁷ COM(2010) 389.

⁸ COM(2012) 258.

Ændringsforslag

(5) Kommissionen har i sine politiske retningslinjer for færdselssikkerheden 2011-2020⁷ fastsat foranstaltninger, der har til formål at gøre køretøjerne mere sikre og forbedre beskyttelsen af sårbare trafikanter. Betydningen af, at køretøjernes chauffører har et godt udsyn, understreges ligeledes i Kommissionens rapport til Europa-Parlamentet og Rådet om gennemførelsen af direktiv 2007/38/EF om eftermontering af spejle på tunge lastvogne, som er indregistreret i Fællesskabet⁸. En ny udformning af førerhusene vil ligeledes bidrage til at forbedre færdselssikkerheden ved at mindske chaufførernes blinde vinkel, navnlig under forruden **og ved siden af køretøjet**, hvilket gør det muligt at redde talrige sårbare trafikanters liv, f.eks. fodgængere og cyklister. Denne nye udformning **bør også gøre det** muligt at montere energiabsorberende konstruktioner i tilfælde af sammenstød. Det potentielt større førerhus vil også gøre det muligt at forbedre chaufførens komfort og sikkerhed.

⁷ COM(2010) 389.

⁸ COM(2012) 258.

Or. en

Ændringsforslag 67
Jörg Leichtfried

Forslag til direktiv
Betragtning 5

Kommissionens forslag

(5) Kommissionen har i sine politiske retningslinjer for færdselssikkerheden 2011-2020⁷ fastsat foranstaltninger, der har til formål at gøre køretøjerne mere sikre og forbedre beskyttelsen af sårbare trafikanter. Betydningen af, at køretøjernes chauffører har et godt udsyn, understreges ligeledes i Kommissionens rapport til Europa-Parlamentet og Rådet om gennemførelsen af direktiv 2007/38/EF om eftermontering af spejle på tunge lastvogne, som er indregistreret i Fællesskabet⁸. En ny udformning af førerhusene vil ligeledes bidrage til at forbedre færdselssikkerheden ved at mindske chaufførernes blinde vinkel, navnlig under forruden, hvilket gør det muligt at redde talrige sårbare trafikanters liv, f.eks. fodgængere og cyklister. Denne nye udformning **gør det også** muligt at montere energiabsorberende konstruktioner i tilfælde af sammenstød. Det potentielt større førerhus vil også gøre det muligt at forbedre chaufførens komfort og sikkerhed.

⁸ COM(2012) 258.

Ændringsforslag

(5) Kommissionen har i sine politiske retningslinjer for færdselssikkerheden 2011-2020⁷ fastsat foranstaltninger, der har til formål at gøre køretøjerne mere sikre og forbedre beskyttelsen af sårbare trafikanter. Betydningen af, at køretøjernes chauffører har et godt udsyn, understreges ligeledes i Kommissionens rapport til Europa-Parlamentet og Rådet om gennemførelsen af direktiv 2007/38/EF om eftermontering af spejle på tunge lastvogne, som er indregistreret i Fællesskabet⁸. En ny udformning af førerhusene vil ligeledes bidrage til at forbedre færdselssikkerheden ved at mindske chaufførernes blinde vinkel, navnlig under forruden, hvilket gør det muligt at redde talrige sårbare trafikanters liv, f.eks. fodgængere og cyklister. **Den nye udformning af førerhusene bør derfor gøres obligatorisk efter en passende overgangsperiode.** Denne nye udformning **bør også gøre det** muligt at montere energiabsorberende konstruktioner i tilfælde af sammenstød. Det potentielt større førerhus vil også gøre det muligt at forbedre chaufførens komfort og sikkerhed.

⁸ COM(2012) 258.

Or. de

Begrundelse

Korrektion af det tilsvarende ændringsforslag i udkastet til betænkning, så det indholdsmæssigt stemmer overens med ændringsforslaget til artikel 1, punkt 7.

Ændringsforslag 68
Eva Lichtenberger, Michael Cramer

Forslag til direktiv
Betragtning 5

Kommissionens forslag

(5) Kommissionen har i sine politiske retningslinjer for færdselssikkerheden 2011-2020⁷ fastsat foranstaltninger, der har til formål at gøre køretøjerne mere sikre og forbedre beskyttelsen af sårbare trafikanter. Betydningen af, at køretøjernes chauffører har et godt udsyn, understreges ligeledes i Kommissionens rapport til Europa-Parlamentet og Rådet om gennemførelsen af direktiv 2007/38/EF om eftermontering af spejle på tunge lastvogne, som er indregistreret i Fællesskabet⁸. En ny udformning af førerhusene vil ligeledes bidrage til at forbedre færdselssikkerheden ved at mindske chaufførernes blinde vinkel, navnlig under forruden, hvilket gør det muligt at redde talrige sårbare trafikanters liv, f.eks. fodgængere og cyklister. Denne nye udformning **gør det også** muligt at montere energiabsorberende konstruktioner i tilfælde af sammenstød. Det potentielt større førerhus vil også gøre det muligt at forbedre chaufførens komfort og sikkerhed.

⁷ COM(2010) 389.

⁸ COM(2012) 258.

Ændringsforslag

(5) Kommissionen har i sine politiske retningslinjer for færdselssikkerheden 2011-2020⁷ fastsat foranstaltninger, der har til formål at gøre køretøjerne mere sikre og forbedre beskyttelsen af sårbare trafikanter. Betydningen af, at køretøjernes chauffører har et godt udsyn, understreges ligeledes i Kommissionens rapport til Europa-Parlamentet og Rådet om gennemførelsen af direktiv 2007/38/EF om eftermontering af spejle på tunge lastvogne, som er indregistreret i Fællesskabet⁸. En ny udformning af førerhusene vil ligeledes bidrage til at forbedre færdselssikkerheden ved at mindske chaufførernes blinde vinkel, navnlig under forruden **og ved siden af køretøjet**, hvilket gør det muligt at redde talrige sårbare trafikanters liv, f.eks. fodgængere og cyklister. Denne nye udformning **bør også gøre det** muligt at montere energiabsorberende konstruktioner i tilfælde af sammenstød **og kan strømlines med henblik på at afbøje andre trafikanter i tilfælde af kollisioner for at forhindre overkørsler. Nykonstruerede førerhuse bør, samtidig med at de ligger inden for de dimensioner, der er fastsat i direktiv 96/53/EF, overholde krav til bedre direkte udsyn, energiabsorption og fodgængerbeskyttelse.** Det potentielt større førerhus vil også gøre det muligt at forbedre chaufførens komfort og sikkerhed.

⁷ COM(2010) 389.

⁸ COM(2012) 258.

Or. en

Ændringsforslag 69
Brian Simpson, Saïd El Khadraoui

Forslag til direktiv
Betragtning 5

Kommissionens forslag

(5) Kommissionen har i sine politiske retningslinjer for færdselssikkerheden 2011-2020⁷ fastsat foranstaltninger, der har til formål at gøre køretøjerne mere sikre og forbedre beskyttelsen af sårbare trafikanter. Betydningen af, at køretøjernes chauffører har et godt udsyn, understreges ligeledes i Kommissionens rapport til Europa-Parlamentet og Rådet om gennemførelsen af direktiv 2007/38/EF om eftermontering af spejle på tunge lastvogne, som er indregistreret i Fællesskabet⁸. En ny udformning af førerhusene vil ligeledes bidrage til at forbedre færdselssikkerheden ved at mindske chaufførernes blinde vinkel, navnlig under forruden, hvilket gør det muligt at redde talrige sårbare trafikanters liv, f.eks. fodgængere og cyklister. Denne nye udformning **gør det også** muligt at montere energiabsorberende konstruktioner i tilfælde af sammenstød. Det potentielt større førerhus vil også gøre det muligt at forbedre chaufførens komfort og sikkerhed.

Ændringsforslag

(5) Kommissionen har i sine politiske retningslinjer for færdselssikkerheden 2011-2020⁷ fastsat foranstaltninger, der har til formål at gøre køretøjerne mere sikre og forbedre beskyttelsen af sårbare trafikanter. Betydningen af, at køretøjernes chauffører har et godt udsyn, understreges ligeledes i Kommissionens rapport til Europa-Parlamentet og Rådet om gennemførelsen af direktiv 2007/38/EF om eftermontering af spejle på tunge lastvogne, som er indregistreret i Fællesskabet⁸. En ny udformning af førerhusene vil ligeledes bidrage til at forbedre færdselssikkerheden ved at mindske chaufførernes blinde vinkel, navnlig under forruden **og ved siden af køretøjet**, hvilket gør det muligt at redde talrige sårbare trafikanters liv, f.eks. fodgængere og cyklister. Denne nye udformning **af førerhuset bør derfor, efter en passende overgangsperiode, gøres obligatorisk. Den nye udformning bør også gøre det** muligt at montere energiabsorberende konstruktioner i tilfælde af sammenstød **og bør strømlines med henblik på at afbøje andre trafikanter i tilfælde af kollisioner for at forhindre overkørsler. Det er vigtigt, at nykonstruerede førerhuse, der overskrider de største tilladte længder, overholder krav til bedre direkte udsyn, energiabsorption og fodgængerbeskyttelse. Det** potentielt større førerhus vil også gøre det muligt at forbedre chaufførens komfort og sikkerhed, **hvilket vil bidrage til, at køretøjer, navnlig lastbiler, føres på en sikker måde. Med henblik på at forbedre chaufførens evne til at køre sikkert og dermed forbedre færdselssikkerheden er det endvidere afgørende, at nye dimensioneringer af**

førerhuse forbedrer førerhusets størrelse, sikkerhed og komfort.

⁷ COM(2010) 389.

⁸ COM(2012) 258.

⁷ COM(2010) 389.

⁸ COM(2012) 258.

Or. en

Begrundelse

Det er vigtigt at gøre det klart, hvordan førerhussikkerheden forbedres af hensyn til de bløde trafikanter, såsom fodgængere og cyklister, og chaufførerne selv. En bedre indretning af førerhuset vil også bidrage til, at chaufføren kører mere sikkert. Det er desuden vigtigt, at de sikkerhedsmæssige forbedringer gøres obligatoriske, således at disse ændringer har reel indvirkning på antallet af undgåelige og unødvendige dødsfald på vores veje.

Ændringsforslag 70
Dieter-Lebrecht Koch

Forslag til direktiv
Betragtning 5

Kommissionens forslag

(5) Kommissionen har i sine politiske retningslinjer for færdselssikkerheden 2011-2020⁷ fastsat foranstaltninger, der har til formål at gøre køretøjerne mere sikre og forbedre beskyttelsen af sårbare trafikanter. Betydningen af, at køretøjernes chauffører har et godt udsyn, understreges ligeledes i Kommissionens rapport til Europa-Parlamentet og Rådet om gennemførelsen af direktiv 2007/38/EF om eftermontering af spejle på tunge lastvogne, som er indregistreret i Fællesskabet⁸. En ny udformning af førerhusene vil ligeledes bidrage til at forbedre færdselssikkerheden ved at mindske chaufførernes blinde vinkel, navnlig under forruden, hvilket gør det muligt at redde talrige sårbare trafikanters liv, f.eks. fodgængere og cyklister. Denne nye udformning **gør det også** muligt at montere energiabsorberende konstruktioner i tilfælde af sammenstød. Det potentielt større førerhus vil også gøre

Ændringsforslag

(5) Kommissionen har i sine politiske retningslinjer for færdselssikkerheden 2011-2020⁷ fastsat foranstaltninger, der har til formål at gøre køretøjerne mere sikre og forbedre beskyttelsen af sårbare trafikanter. Betydningen af, at køretøjernes chauffører har et godt udsyn, understreges ligeledes i Kommissionens rapport til Europa-Parlamentet og Rådet om gennemførelsen af direktiv 2007/38/EF om eftermontering af spejle på tunge lastvogne, som er indregistreret i Fællesskabet⁸. En ny udformning af førerhusene vil ligeledes bidrage til at forbedre færdselssikkerheden ved at mindske chaufførernes blinde vinkel, navnlig under forruden, hvilket gør det muligt at redde talrige sårbare trafikanters liv, f.eks. fodgængere og cyklister. Denne nye udformning **skal også gøre det** muligt at montere energiabsorberende konstruktioner i tilfælde af sammenstød **som omhandlet i**

det muligt at forbedre chaufførens komfort og sikkerhed.

⁷ COM(2010) 389.

⁸ COM(2012) 258.

direktiv 2003/102/EF, som har vist gode resultater. Det potentielt større førerhus vil også gøre det muligt at forbedre chaufførens komfort, *arbejdspladskvalitet* og sikkerhed.

⁷ COM(2010) 389.

⁸ COM(2012) 258.

Or. de

Ændringsforslag 71 Anna Ibrisagic

Forslag til direktiv Betragtning 5

Kommissionens forslag

(5) Kommissionen har i sine politiske retningslinjer for færdselssikkerheden 2011-2020⁷ fastsat foranstaltninger, der har til formål at gøre køretøjerne mere sikre og forbedre beskyttelsen af sårbare trafikanter. Betydningen af, at køretøjernes chauffører har et godt udsyn, understreges ligeledes i Kommissionens rapport til Europa-Parlamentet og Rådet om gennemførelsen af direktiv 2007/38/EF om eftermontering af spejle på tunge lastvogne, som er indregistreret i Fællesskabet⁸. **En ny udformning af førerhusene vil ligeledes bidrage til at forbedre færdselssikkerheden ved at** mindske chaufførernes blinde vinkel, navnlig under forruden, hvilket gør det muligt at redde talrige sårbare trafikanters liv, f.eks. fodgængere og cyklister. Denne nye udformning gør det også muligt at montere energiabsorberende konstruktioner i tilfælde af sammenstød. Det potentielt større førerhus vil også gøre det muligt at forbedre chaufførens komfort og sikkerhed.

Ændringsforslag

(5) Kommissionen har i sine politiske retningslinjer for færdselssikkerheden 2011-2020⁷ fastsat foranstaltninger, der har til formål at gøre køretøjerne mere sikre og forbedre beskyttelsen af sårbare trafikanter. Betydningen af, at køretøjernes chauffører har et godt udsyn, understreges ligeledes i Kommissionens rapport til Europa-Parlamentet og Rådet om gennemførelsen af direktiv 2007/38/EF om eftermontering af spejle på tunge lastvogne, som er indregistreret i Fællesskabet⁸. **De sikkerhedsmæssige forbedringer sker imidlertid ikke automatisk efter den nye udformning og forlængelsen af førerhuset. Sikkerheden skal behandles i forordningen om den generelle sikkerhed (661/2009/EF) og i den tilsvarende FN/ECE-lovgivning. I disse lovgivninger kan der indføres yderligere sikkerhedsforanstaltninger for** at mindske chaufførernes blinde vinkel, navnlig under forruden, **og for at forhindre potentielle kollisioner**, hvilket gør det muligt at redde talrige sårbare trafikanters liv, f.eks. fodgængere og cyklister. Denne nye udformning gør det også muligt at montere

energiabsorberende konstruktioner i tilfælde af sammenstød. Det potentielt større førerhus vil også gøre det muligt at forbedre chaufførens komfort og sikkerhed.

⁷ COM(2010) 389.

⁸ COM(2012) 258.

⁷ COM(2010) 389.

⁸ COM(2012) 258.

Or. en

Ændringsforslag 72 **Phil Bennion**

Forslag til direktiv **Betragtning 6**

Kommissionens forslag

(6) De aerodynamiske anordninger og monteringen af dem på køretøjerne skal afprøves forud for markedsføringen af dem. Med henblik herpå bør medlemsstaterne udstede certifikater, der anerkendes af de øvrige medlemsstater.

Ændringsforslag

(6) De aerodynamiske anordninger og monteringen af dem på køretøjerne skal afprøves ***i overensstemmelse med de testprocedurer for måling af aerodynamisk ydeevne, Kommissionen udarbejder***, forud for markedsføringen af dem. Med henblik herpå bør medlemsstaterne udstede certifikater, der anerkendes af de øvrige medlemsstater. ***Kommissionen bør udarbejde detaljerede tekniske retningslinjer for anvendelsen af og kravene til certifikater.***

Or. en

Begrundelse

Kommissionen er ved at udarbejde en testprocedure – VECTO – som vil gøre det muligt at sikre konsekvens i målingen af den aerodynamiske ydeevne i Europa.

Ændringsforslag 73 **Patricia van der Kammen**

Forslag til direktiv **Betragtning 6**

Kommissionens forslag

(6) De aerodynamiske anordninger og monteringen af dem på køretøjerne skal afprøves forud for markedsføringen af dem. Med henblik herpå **bør** medlemsstaterne udstede certifikater, **der anerkendes af de øvrige medlemsstater.**

Ændringsforslag

(6) De aerodynamiske anordninger og monteringen af dem på køretøjerne skal afprøves forud for markedsføringen af dem. Med henblik herpå **kan** medlemsstaterne **om ønsket** udstede certifikater.

Or. nl

Ændringsforslag 74
Juozas Imbrasas

Forslag til direktiv
Betragtning 6 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(6a) Medlemsstater, der indgår aftaler, som gør det muligt at anvende længere og tungere køretøjer til grænseoverskridende transport, bør sikre, at målene for 2030 og 2050 om henholdsvis 30 % og 50 %^{8a} ikke belaster økonomien, og det anerkendes, at vejgodstransport over store afstande er positiv for økonomien. Det skal bevises, dokumenteres og indberettes til Kommissionen med henblik godkendelse, at anvendelsen af længere og tungere køretøjer nu og fremover supplerer og ikke konkurrerer med jernbane- og søtransport.

^{8a} EUT C 168 E af 14.6.2013, s. 72.

Or. en

Ændringsforslag 75
Mathieu Grosch, Dieter-Lebrecht Koch

Forslag til direktiv
Betragtning 6 a (ny)

(6a) I bestræbelserne på at nå målene i hvidbogen om transport, som blev offentliggjort i 2011, er revisionen af direktiv 96/53/EF en lejlighed til at forbedre chaufførernes sikkerhed og komfort, idet der tages højde for de krav, der er fastsat i direktiv 89/391/EØF om sikkerhed og sundhed under arbejdet.

Or. en

**Ændringsforslag 76
Hubert Pirker**

**Forslag til direktiv
Betragtning 7**

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(7) De længere køretøjer kan anvendes til grænseoverskridende transport, hvis de to berørte medlemsstater allerede tillader det, og hvis dispensationsbestemmelserne i medfør af artikel 4, stk. 3, 4 og 5, i direktiv 96/53/EF er opfyldt. Kommissionen har allerede udstukket retningslinjer for anvendelse af direktivets artikel 4. De i artikel 4, stk. 4, omhandlede transporter berører ikke i nævneværdig grad den internationale konkurrence, hvis den grænseoverskridende anvendelse begrænses til to medlemsstater, hvor den eksisterende infrastruktur og de færdselssikkerhedsmæssige krav tillader det. På denne måde opnås der en ligevægt mellem på den ene side medlemsstaternes ret til i henhold til nærhedsprincippet at træffe beslutning om transportløsninger, der passer til deres særlige omstændigheder, og på den anden side behovet for, at sådanne politikker ikke ødelægger det indre marked. Bestemmelserne i artikel 4, stk. 4, bør

(7) Køretøjer, der ikke opfylder de fælles standarder, der er fastsat i dette direktiv, er udelukkende tilladt til indenlandsk transport i en medlemsstat. På denne måde opnås der en ligevægt mellem på den ene side medlemsstaternes ret til i henhold til nærhedsprincippet at træffe beslutning om transportløsninger, der passer til deres særlige omstændigheder, og på den anden side behovet for, at sådanne politikker ikke ødelægger det indre marked. Bestemmelserne i artikel 4, stk. 4, bør tydeliggøres i denne retning.

tydeliggøres i denne retning.

Or. de

Begrundelse

Denne præcisering er nødvendig for endnu en gang at tydeliggøre målet med dette direktiv. Erhvervskøretøjers dimensioner og vægt skal fastsættes for hele EU, for at det indre marked kan fungere. Overtrædelse forvrider konkurrencen og skader dermed det indre marked.

Ændringsforslag 77

Peter van Dalen

Forslag til direktiv

Betragtning 7

Kommissionens forslag

(7) De længere køretøjer kan anvendes til grænseoverskridende transport, hvis de to berørte medlemsstater allerede tillader det, og hvis dispensationsbestemmelserne i medfør af artikel 4, stk. 3, 4 og 5, i direktiv 96/53/EF er opfyldt. Kommissionen har allerede udstukket retningslinjer for anvendelse af direktivets artikel 4. De i artikel 4, stk. 4, omhandlede transporter berører ikke i nævneværdig grad den internationale konkurrence, hvis den grænseoverskridende anvendelse begrænses til *to* medlemsstater, hvor den eksisterende infrastruktur og de færdselssikkerhedsmæssige krav tillader det. På denne måde opnås der en ligevægt mellem på den ene side medlemsstaternes ret til i henhold til nærhedsprincippet at træffe beslutning om transportløsninger, der passer til deres særlige omstændigheder, og på den anden side behovet for, at sådanne politikker ikke ødelægger det indre marked. Bestemmelserne i artikel 4, stk. 4, bør tydeliggøres i denne retning.

Ændringsforslag

(7) De længere køretøjer kan anvendes til grænseoverskridende transport, hvis de to berørte medlemsstater allerede tillader det, og hvis dispensationsbestemmelserne i medfør af artikel 4, stk. 3, 4 og 5, i direktiv 96/53/EF er opfyldt. Kommissionen har allerede udstukket retningslinjer for anvendelse af direktivets artikel 4. De i artikel 4, stk. 4, omhandlede transporter berører ikke i nævneværdig grad den internationale konkurrence, hvis den grænseoverskridende anvendelse begrænses til medlemsstater, hvor den eksisterende infrastruktur og de færdselssikkerhedsmæssige krav tillader det. På denne måde opnås der en ligevægt mellem på den ene side medlemsstaternes ret til i henhold til nærhedsprincippet at træffe beslutning om transportløsninger, der passer til deres særlige omstændigheder, og på den anden side behovet for, at sådanne politikker ikke ødelægger det indre marked. Bestemmelserne i artikel 4, stk. 4, bør tydeliggøres i denne retning.

Or. nl

Ændringsforslag 78
Ismail Ertug

Forslag til direktiv
Betragtning 7

Kommissionens forslag

(7) *De længere køretøjer kan anvendes til grænseoverskridende transport, hvis de to berørte medlemsstater allerede tillader det, og hvis dispensationsbestemmelserne i medfør af artikel 4, stk. 3, 4 og 5, i direktiv 96/53/EF er opfyldt.*

Kommissionen har allerede udstukket retningslinjer for anvendelse af direktivets artikel 4. De i artikel 4, stk. 4, omhandlede transportberørere berører ikke i nævneværdig grad den internationale konkurrence, hvis den grænseoverskridende anvendelse begrænses til to medlemsstater, hvor den eksisterende infrastruktur og de færdselssikkerhedsmæssige krav tillader det. På denne måde opnås der en ligevægt mellem på den ene side medlemsstaternes ret til i henhold til nærhedsprincippet at træffe beslutning om transportløsninger, der passer til deres særlige omstændigheder, og på den anden side behovet for, at sådanne politikker ikke ødelægger det indre marked. Bestemmelserne i artikel 4, stk. 4, bør tydeliggøres i denne retning.

Ændringsforslag

(7) *I EU er grænseoverskridende transport, der udføres med køretøjer eller vogntog, hvis dimensioner og vægt overskrider de grænser, der er fastsat i bilag I, forbudt.*

Or. de

Ændringsforslag 79
Jim Higgins, Jacqueline Foster, Phil Prendergast

Forslag til direktiv
Betragtning 7

Kommissionens forslag

(7) De længere køretøjer kan anvendes til grænseoverskridende transport, hvis de *to*

Ændringsforslag

(7) De længere *og højere* køretøjer kan anvendes til grænseoverskridende

berørte medlemsstater allerede tillader det, og hvis dispensationsbestemmelserne i medfør af artikel 4, stk. 3, 4 og 5, i direktiv 96/53/EF er opfyldt. Kommissionen har allerede udstukket retningslinjer for anvendelse af direktivets artikel 4. ***De i artikel 4, stk. 4, omhandlede transporter berører ikke i nævneværdig grad den internationale konkurrence, hvis den grænseoverskridende anvendelse begrænses til to medlemsstater, hvor den eksisterende infrastruktur og de færdselssikkerhedsmæssige krav tillader det.*** På denne måde opnås der en ligevægt mellem på den ene side medlemsstaternes ret til i henhold til nærhedsprincippet at træffe beslutning om transportløsninger, der passer til deres særlige omstændigheder, og på den anden side behovet for, at sådanne politikker ikke ødelægger det indre marked. Bestemmelserne i artikel 4, stk. 4, bør tydeliggøres i denne retning.

transport, hvis de berørte medlemsstater allerede tillader det, og hvis dispensationsbestemmelserne i medfør af artikel 4, stk. 3, 4 og 5, i direktiv 96/53/EF er opfyldt. Kommissionen har allerede udstukket retningslinjer for anvendelse af direktivets artikel 4. ***Denne bestemmelse må ikke skabe forvriddinger i det indre marked.*** På denne måde opnås der en ligevægt mellem på den ene side medlemsstaternes ret til i henhold til nærhedsprincippet at træffe beslutning om transportløsninger, der passer til deres særlige omstændigheder, og på den anden side behovet for, at sådanne politikker ikke ødelægger det indre marked. Bestemmelserne i artikel 4, stk. 4, bør tydeliggøres i denne retning.

Or. en

Begrundelse

Hvis medlemsstaterne ønsker det, skal de kunne deltage i grænseoverskridende handel. EU bør ikke indføre vilkårlige restriktioner af køretøjers dimensioner i områder af EU, hvor infrastrukturen er opført med høje standarder for at kunne håndtere mere effektive transportformer.

Ændringsforslag 80 **Michel Dantin, Dominique Riquet**

Forslag til direktiv **Betragtning 7**

Kommissionens forslag

(7) De længere køretøjer ***kan*** anvendes til grænseoverskridende transport, ***hvis de to berørte medlemsstater allerede tillader det, og hvis dispensationsbestemmelserne i medfør af artikel 4, stk. 3, 4 og 5, i direktiv 96/53/EF er opfyldt.***

Ændringsforslag

(7) De længere køretøjer ***må ikke*** anvendes til grænseoverskridende transport, ***da der er risiko for at forvride den internationale konkurrence og forringe visse vejinfrastrukturer samt færdselssikkerheden og den bæredygtige***

Kommissionen har allerede udstukket retningslinjer for anvendelse af direktivets artikel 4. De i artikel 4, stk. 4, omhandlede transporter berører ikke i nævneværdig grad den internationale konkurrence, hvis den grænseoverskridende anvendelse begrænses til to medlemsstater, hvor den eksisterende infrastruktur og de færdselssikkerhedsmæssige krav tillader det. På denne måde opnås der en ligevægt mellem på den ene side medlemsstaternes ret til i henhold til nærhedsprincippet at træffe beslutning om transportløsninger, der passer til deres særlige omstændigheder, og på den anden side behovet for, at sådanne politikker ikke ødelægger det indre marked. Bestemmelserne i artikel 4, stk. 4, bør tydeliggøres i denne retning.

udvikling af transport i Europa.

Or. fr

Ændringsforslag 81

Christine De Veyrac, Dominique Vlasto, Georges Bach, Michel Dantin, Dominique Riquet

Forslag til direktiv Betragtning 7

Kommissionens forslag

(7) *De længere køretøjer kan anvendes til grænseoverskridende transport, hvis de to berørte medlemsstater allerede tillader det, og hvis dispensationsbestemmelserne i medfør af artikel 4, stk. 3, 4 og 5, i direktiv 96/53/EF er opfyldt. Kommissionen har allerede udstukket retningslinjer for anvendelse af direktivets artikel 4. De i artikel 4, stk. 4, omhandlede transporter berører ikke i nævneværdig grad den internationale konkurrence, hvis den grænseoverskridende anvendelse begrænses til to medlemsstater, hvor den eksisterende infrastruktur og de*

Ændringsforslag

(7) *Køretøjer med en maksimal vægt på 44 ton kan anvendes til grænseoverskridende transport, hvis de to berørte medlemsstater allerede tillader det. På denne måde opnås der en ligevægt mellem på den ene side medlemsstaternes ret til i henhold til nærhedsprincippet at træffe beslutning om transportløsninger, der passer til deres særlige omstændigheder, og på den anden side behovet for, at sådanne politikker ikke ødelægger det indre marked.*

færdselssikkerhedsmæssige krav tillader det. På denne måde opnås der en ligevægt mellem på den ene side medlemsstaternes ret til i henhold til nærhedsprincippet at træffe beslutning om transportløsninger, der passer til deres særlige omstændigheder, og på den anden side behovet for, at sådanne politikker ikke ødelægger det indre marked.

Bestemmelserne i artikel 4, stk. 4, bør tydeliggøres i denne retning.

Or. fr

Begrundelse

Det er vigtigt, at den europæiske lovgivning tager højde for udviklingen inden for EU's transportsektor ved at tillade grænseoverskridende transport for køretøjer eller vogntog med en tilladt totalvægt på 44 ton under overholdelse af de trafiksikkerhedsmæssige krav.

Ændringsforslag 82

Petri Sarvamaa, Hannu Takkula, Eija-Riitta Korhola, Anneli Jäätteenmäki, Nils Torvalds, Sari Essayah, Anne E. Jensen, Christofer Fjellner, Anna Ibrisagic, Gunnar Hökmark, Alf Svensson, Anna Maria Corazza Bildt, Bendt Bendtsen

Forslag til direktiv Betragtning 7

Kommissionens forslag

(7) De længere køretøjer kan anvendes til grænseoverskridende transport, hvis de *to* berørte medlemsstater allerede tillader *det*, og hvis dispensationsbestemmelserne i medfør af artikel 4, stk. 3, 4 og 5, i direktiv 96/53/EF er opfyldt. *Kommissionen har allerede udstukket retningslinjer for anvendelse af direktivets artikel 4. De i artikel 4, stk. 4, omhandlede transporter berører ikke i nævneværdig grad den internationale konkurrence, hvis den grænseoverskridende anvendelse begrænses til to medlemsstater, hvor den eksisterende infrastruktur og de færdselssikkerhedsmæssige krav tillader det.* På denne måde opnås der en ligevægt mellem på den ene side medlemsstaternes

Ændringsforslag

(7) De længere, *højere og/eller tungere* køretøjer kan anvendes til grænseoverskridende transport, hvis de berørte medlemsstater allerede, *siden direktiv 96/53/EF trådte i kraft*, tillader *eller ønsker at tillade sådanne køretøjer permanent*, og hvis dispensationsbestemmelserne i medfør af artikel 4, stk. 4, i direktiv 96/53/EF er opfyldt. *Sådanne køretøjer kan også anvendes i forbindelse med grænseoverskridende transporter mellem medlemsstater og nabomedlemsstater, hvor de allerede er tilladt midlertidigt. Den nye artikel 4, stk. 7, indeholder bestemmelser herom.* På denne måde opnås der en ligevægt mellem på den ene

ret til i henhold til nærhedsprincippet at træffe beslutning om transportløsninger, der passer til deres særlige omstændigheder, og på den anden side behovet for, at sådanne politikker ikke ødelægger det indre marked.

Bestemmelserne i artikel 4, stk. 4, bør tydeliggøres i denne retning.

side medlemsstaternes ret til i henhold til nærhedsprincippet at træffe beslutning om transportløsninger, der passer til deres særlige omstændigheder, og på den anden side behovet for, at sådanne politikker ikke ødelægger det indre marked.

Or. en

Begrundelse

I overensstemmelse med nærhedsprincippet skal medlemsstaterne være berettiget til at træffe beslutninger om transportløsninger, der er tilpasset deres specifikke omstændigheder, så længe disse løsninger ikke giver anledning til forskelsbehandling mellem nationale og andre køretøjer. Direktiv 96/53/EF giver allerede medlemsstaterne vide skønsbeføjelser i denne henseende.

Ændringsforslag 83 Phil Bennion

Forslag til direktiv Betragtning 7

Kommissionens forslag

(7) De længere køretøjer kan **anvendes til** grænseoverskridende transport, hvis de to berørte medlemsstater allerede tillader det, og hvis dispensationsbestemmelserne i medfør af artikel 4, stk. 3, 4 og 5, i direktiv 96/53/EF er opfyldt. Kommissionen **har allerede udstukket retningslinjer for anvendelse af direktivets artikel 4. De i artikel 4, stk. 4, omhandlede transporter berører ikke i nævneværdig grad** den internationale konkurrence, **hvis den grænseoverskridende anvendelse begrænses til to medlemsstater, hvor den eksisterende infrastruktur og de færdselssikkerhedsmæssige krav tillader det. På denne måde opnås der en ligevægt mellem på den ene side** medlemsstaternes ret til i henhold til nærhedsprincippet at træffe beslutning om transportløsninger, der passer til deres særlige

Ændringsforslag

(7) De længere køretøjer **er fortsat en undtagelse til de fælles standarder, der er fastsat i dette direktiv, og kan kun tillades i forbindelse med** grænseoverskridende transport **under særlige omstændigheder**, hvis de to berørte medlemsstater allerede tillader det, og hvis dispensationsbestemmelserne i medfør af artikel 4, stk. 3, 4, **4a (nyt)** og 5, i direktiv 96/53/EF er opfyldt. Kommissionen **bør sikre, at eventuel dispensation fra standarderne i henhold til direktivet ikke berører den internationale konkurrence og EU's miljø- og sikkerhedsmål.** Medlemsstaternes ret til i henhold til nærhedsprincippet at træffe beslutning om transportløsninger, der passer til deres særlige omstændigheder, **skal beskyttes, men det er også nødvendigt at forhindre** sådanne politikker **i at ødelægge** det indre

omstændigheder, *og på den anden side behovet for*, at sådanne politikker *ikke ødelægger* det indre marked. *Bestemmelserne i artikel 4, stk. 4, bør tydeliggøres i denne retning.*

marked *og påvirke EU's miljø- og sikkerhedsmål. Der bør derfor fastlægges minimumskrav til anvendelsen af disse køretøjer.*

Or. en

Ændringsforslag 84 Marita Ulvskog, Ole Christensen, Liisa Jaakonsaari

Forslag til direktiv Betragtning 7

Kommissionens forslag

(7) De længere køretøjer kan anvendes til grænseoverskridende transport, hvis de to berørte medlemsstater allerede tillader det, og hvis dispensationsbestemmelserne i medfør af artikel 4, stk. 3, 4 og 5, i direktiv 96/53/EF er opfyldt. Kommissionen har allerede udstukket retningslinjer for anvendelse af direktivets artikel 4. De i artikel 4, stk. 4, omhandlede transporter berører ikke i nævneværdig grad den internationale konkurrence, hvis den grænseoverskridende anvendelse begrænses til to medlemsstater, hvor den eksisterende infrastruktur og de færdselssikkerhedsmæssige krav tillader det. På denne måde opnås der en ligevægt mellem på den ene side medlemsstaternes ret til i henhold til nærhedsprincippet at træffe beslutning om transportløsninger, der passer til deres særlige omstændigheder, og på den anden side behovet for, at sådanne politikker ikke ødelægger det indre marked. Bestemmelserne i artikel 4, stk. 4, bør tydeliggøres i denne retning.

Ændringsforslag

(7) De længere *og/eller tungere* køretøjer kan anvendes til grænseoverskridende transport, hvis de to berørte medlemsstater allerede tillader det, og hvis dispensationsbestemmelserne i medfør af artikel 4, stk. 2, 3, 4 og 5, i direktiv 96/53/EF er opfyldt. Kommissionen har allerede udstukket retningslinjer for anvendelse af direktivets artikel 4. De i artikel 4, stk. 4, omhandlede transporter berører ikke i nævneværdig grad den internationale konkurrence, hvis den grænseoverskridende anvendelse begrænses til to medlemsstater, hvor den eksisterende infrastruktur og de færdselssikkerhedsmæssige krav tillader det. På denne måde opnås der en ligevægt mellem på den ene side medlemsstaternes ret til i henhold til nærhedsprincippet at træffe beslutning om transportløsninger, der passer til deres særlige omstændigheder, og på den anden side behovet for, at sådanne politikker ikke ødelægger det indre marked. Bestemmelserne i artikel 4, stk. 4, bør tydeliggøres i denne retning.

Or. sv

Ændringsforslag 85

Franco Frigo

Forslag til direktiv

Betragtning 7

Kommissionens forslag

(7) De længere køretøjer **kan** anvendes til grænseoverskridende transport, **hvis de to berørte medlemsstater allerede tillader det, og hvis dispensationsbestemmelserne i medfør af artikel 4, stk. 3, 4 og 5, i direktiv 96/53/EF er opfyldt.**

Kommissionen har allerede udstukket retningslinjer for anvendelse af direktivets artikel 4. De i artikel 4, stk. 4, omhandlede transporter berører ikke i nævneværdig grad den internationale konkurrence, hvis den grænseoverskridende anvendelse begrænses til to medlemsstater, hvor den eksisterende infrastruktur og de færdselssikkerhedsmæssige krav tillader det. På denne måde opnås der en ligevægt mellem på den ene side medlemsstaternes ret til i henhold til nærhedsprincippet at træffe beslutning om transportløsninger, der passer til deres særlige omstændigheder, og på den anden side behovet for, at sådanne politikker ikke ødelægger det indre marked. Bestemmelserne i artikel 4, stk. 4, bør tydeliggøres i denne retning.

Ændringsforslag

(7) De længere **og/eller tungere** køretøjer **må ikke** anvendes til grænseoverskridende transport. **Ethvert lovgivningsmæssigt forslag, der sigter mod at tillade grænseoverskridende anvendelse af disse køretøjer, skal ledsages af en konsekvensanalyse, hvor der tages hensyn til indvirkningerne på omlægning, sikkerhed, sociale og ansættelsesmæssige vilkår, SMV'er, logistik, forurening og støj med henblik på at vurdere, hvorvidt det lovgivningsmæssige forslag er foreneligt med Unionens politikmål som anført i hvidbogen.**

Or. it

Ændringsforslag 86

Sabine Wils

Forslag til direktiv

Betragtning 7

Kommissionens forslag

(7) De længere køretøjer **kan** anvendes til grænseoverskridende transport, **hvis de to**

Ændringsforslag

(7) De længere **og/eller tungere** køretøjer **bør ikke** anvendes til grænseoverskridende

berørte medlemsstater allerede tillader det, og hvis dispensationsbestemmelserne i medfør af artikel 4, stk. 3, 4 og 5, i direktiv 96/53/EF er opfyldt. Kommissionen har allerede udstukket retningslinjer for anvendelse af direktivets artikel 4. De i artikel 4, stk. 4, omhandlede transportberører ikke i nævneværdig grad den internationale konkurrence, hvis den grænseoverskridende anvendelse begrænses til to medlemsstater, hvor den eksisterende infrastruktur og de færdselssikkerhedsmæssige krav tillader det. På denne måde opnås der en ligevægt mellem på den ene side medlemsstaternes ret til i henhold til nærhedsprincippet at træffe beslutning om transportløsninger, der passer til deres særlige omstændigheder, og på den anden side behovet for, at sådanne politikker ikke ødelægger det indre marked. Bestemmelserne i artikel 4, stk. 4, bør tydeliggøres i denne retning.

transport. Grænseoverskridende transportberører ville berøre den internationale konkurrence og være i strid med princippet om standardisering på EU-niveau af vægt og dimensioner i forbindelse med international transport.

Or. en

Begrundelse

Enten skal det være tilladt at anvende længere og tungere køretøjer, eller også skal det ikke være tilladt: Der er ingen dokumentation for påstanden om, at en begrænsning til to medlemsstater ikke ville berøre den internationale konkurrence i nævneværdig grad. Nærhedsprincippet bør kun finde anvendelse på aktiviteter internt i en medlemsstat og kan ikke udvides til at omfatte bilaterale internationale aftaler.

Ændringsforslag 87

Nathalie Griesbeck, Robert Rochefort

Forslag til direktiv

Betragtning 7

Kommissionens forslag

(7) De længere køretøjer kan anvendes til grænseoverskridende transport, hvis de to berørte medlemsstater allerede tillader det, og hvis dispensationsbestemmelserne

Ændringsforslag

(7) Med henblik på at sikre, at konkurrencen mellem transportvirksomheder fra forskellige medlemsstater ikke forvrides er det

i medfør af artikel 4, stk. 3, 4 og 5, i direktiv 96/53/EF er opfyldt. Kommissionen har allerede udstukket retningslinjer for anvendelse af direktivets artikel 4. De i artikel 4, stk. 4, omhandlede transporter berører ikke i nævneværdig grad den internationale konkurrence, hvis den grænseoverskridende anvendelse begrænses til to medlemsstater, hvor den eksisterende infrastruktur og de færdselssikkerhedsmæssige krav tillader det. På denne måde opnås der en ligevægt mellem på den ene side medlemsstaternes ret til i henhold til nærhedsprincippet at træffe beslutning om transportløsninger, der passer til deres særlige omstændigheder, og på den anden side behovet for, at sådanne politikker ikke ødelægger det indre marked. Bestemmelserne i artikel 4, stk. 4, bør tydeliggøres i denne retning.

afgørende, at dimensionerne for de køretøjer, der anvendes til international transport, er harmoniserede. Eventuelle dispensationer fra disse fælles standarder er begrænset til national transportvirksomhed. På denne måde opnås der en ligevægt mellem på den ene side medlemsstaternes ret til i henhold til nærhedsprincippet at træffe beslutning om transportløsninger, der passer til deres særlige omstændigheder, og på den anden side målene i hvidbogen.

Or. fr

Ændringsforslag 88

Corien Wortmann-Kool, Mathieu Grosch, Philippe De Backer, Gesine Meissner, Dieter-Lebrecht Koch

Forslag til direktiv Betragtning 7

Kommissionens forslag

(7) De længere køretøjer kan anvendes til grænseoverskridende transport, hvis **de** to berørte medlemsstater allerede tillader det, og hvis dispensationsbestemmelserne i medfør af artikel 4, stk. 3, 4 og 5, i direktiv 96/53/EF er opfyldt. Kommissionen har allerede udstukket retningslinjer for anvendelse af direktivets artikel 4. **De i artikel 4, stk. 4, omhandlede transporter berører ikke i nævneværdig grad den internationale konkurrence, hvis den grænseoverskridende anvendelse begrænses til to medlemsstater, hvor den**

Ændringsforslag

(7) De længere køretøjer kan anvendes til grænseoverskridende transport, hvis **to eller flere** berørte medlemsstater allerede tillader det, og hvis dispensationsbestemmelserne i medfør af artikel 4, stk. 3, 4 og 5, i direktiv 96/53/EF er opfyldt. **Medlemsstaternes kompetente myndigheder bør fastlægge specifikke krav til køretøjet, infrastrukturen og chaufføren med henblik på at sikre et tilstrækkeligt sikkerhedsniveau. Betingelserne for den grænseoverskridende anvendelse af disse**

eksisterende infrastruktur og de færdselssikkerhedsmæssige krav tillader det. På denne måde opnås der en ligevægt mellem på den ene side medlemsstaternes ret til i henhold til nærhedsprincippet at træffe beslutning om transportløsninger, der passer til deres særlige omstændigheder, og på den anden side behovet for, at sådanne politikker ikke ødelægger det indre marked. Bestemmelserne i artikel 4, stk. 4, bør tydeliggøres i denne retning.

køretøjer bør være fastlagt i bilaterale eller multilaterale aftaler mellem de berørte medlemsstaters kompetente myndigheder, som præciserer ruterne og andre betingelser, der skal være opfyldt. Kommissionen har allerede udstukket retningslinjer for anvendelse af direktivets artikel 4. På denne måde opnås der en ligevægt mellem på den ene side medlemsstaternes ret til i henhold til nærhedsprincippet at træffe beslutning om transportløsninger, der passer til deres særlige omstændigheder, og på den anden side behovet for, at sådanne politikker ikke ødelægger det indre marked. Bestemmelserne i artikel 4, stk. 4, bør tydeliggøres i denne retning.

Or. en

Ændringsforslag 89 **Patricia van der Kammen**

Forslag til direktiv **Betragtning 7**

Kommissionens forslag

(7) De længere køretøjer kan anvendes til grænseoverskridende transport, hvis de to berørte medlemsstater **allerede tillader det, og hvis dispensationsbestemmelserne i medfør af artikel 4, stk. 3, 4 og 5, i direktiv 96/53/EF er opfyldt.** **Kommissionen har allerede udstukket retningslinjer for anvendelse af direktivets artikel 4. De i artikel 4, stk. 4, omhandlede transporter berører ikke i nævneværdig grad den internationale konkurrence, hvis den grænseoverskridende anvendelse begrænses til to medlemsstater, hvor den eksisterende infrastruktur og de færdselssikkerhedsmæssige krav tillader det.** På denne måde opnås der en ligevægt mellem på den ene side medlemsstaternes ret til i henhold til nærhedsprincippet at

Ændringsforslag

(7) De længere **og/eller tungere** køretøjer kan anvendes til grænseoverskridende transport, hvis de to berørte medlemsstater tillader det.

træffe beslutning om transportløsninger, der passer til deres særlige omstændigheder, og på den anden side behovet for, at sådanne politikker ikke ødelægger det indre marked. Bestemmelserne i artikel 4, stk. 4, bør tydeliggøres i denne retning.

Or. nl

Ændringsforslag 90
Phil Bennion

Forslag til direktiv
Betragtning 7 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(7a) De længere og tungere godskøretøjer forventes at kræve investeringer i tilpasning og vedligeholdelse af vejinfrastrukturen og skærpede foranstaltninger til mindskelse af støj, luftforurening, ulykker og trængsel. Medlemsstaterne kan således under alle omstændigheder forbyde anvendelse af disse køretøjer inden for deres område.

Or. en

Ændringsforslag 91
Georges Bach

Forslag til direktiv
Betragtning 7 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(7a) Anvendelsen af længere køretøjer til internationale transporter vil have konsekvenser for færdselssikkerheden, miljøet og vejinfrastrukturen. Inden Kommissionen ophæver det gældende forbud mod længere og tungere køretøjer til internationale transporter, bør den

vurdere de potentielle virkninger af en sådan ændring af bestemmelserne.

Or. en

Ændringsforslag 92
Eva Lichtenberger, Michael Cramer

Forslag til direktiv
Betragtning 7 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(7a) En ændring af tunge lastbilers dimensioner – hvad enten det drejer sig om deres længde, højde, bredde eller vægt – ville pålægge medlemsstaterne omfattende udgifter til tilpasning af infrastrukturen, f.eks. motorvejsfrakørsler, broer, tunneller, rundkørsler eller hældninger på stejle gader.

Or. en

Ændringsforslag 93
Gesine Meissner

Forslag til direktiv
Betragtning 7 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(7a) Kommissionen bør arbejde på en harmoniseret tilgang til godkendelsesprocedurer for særlige tilladelser til køretøjer og vogntog, der overskrider maksimumdimensionerne, i henhold til artikel 4, stk. 3. Procedurene i de forskellige medlemsstaters og/eller regioners kompetente myndigheder for tilladelse til transport af udelelig last skal harmoniseres.

Or. en

Begrundelse

De meget forskellige procedurer i medlemsstaterne giver i praksis anledning til problemer, hvis der skal indhentes særlig tilladelse til grænseoverskridende transport af f.eks. vindmølledele.

Ændringsforslag 94

Mathieu Grosch, Corien Wortmann-Kool, Dieter-Lebrecht Koch, Gesine Meissner

Forslag til direktiv

Betragtning 7 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(7a) Med henblik på at vurdere konsekvenserne af køretøjer, der overskrider de dimensioner, der er fastlagt i dette direktiv om færdselssikkerhed, bør medlemsstaterne indsamle data om ulykker, der involverer lastbiler på over 18,75 m. Kommissionen bør overveje at stille forslag om, at disse data skal indgå i medlemsstaternes årlige indberetningsforpligtelser i henhold til Rådets beslutning 93/704/EF om oprettelse af en EF-databank vedrørende færdselsulykker.

Or. en

Begrundelse

The figure of 18.75 m is the longest vehicle limit allowed by Directive 96/53 for heavy goods vehicles. Taking into account the possibilities for longer dimensions of heavy goods vehicles of up to 2m under the new provisions for aerodynamic improvements, but also the derogations for national and cross border transport by even longer vehicles, it is appropriate to assess the impact of vehicles longer than 18.75m on road safety. The collection of such statistics by Member States should take place in the framework of Council Decisions 93/704/EC, which already provide for a yearly reporting obligation of road accidents, on the basis of an amendment proposed by the Commission.

Ændringsforslag 95

Hubert Pirker

Forslag til direktiv

Betragtning 8

PE524.694v01-00

34/202

AM\1011752DA.doc

Kommissionens forslag

(8) Brugen af alternative motorer, der ikke længere blot anvender fossile brændstoffer, dvs. ikke-forurenende eller mindre forurenende motorer som f.eks. elmotorer eller hybridmotorer til lastbiler eller busser (hovedsageligt i by- eller forstadsmiljøer) medfører en ekstra vægt, der ikke må gå ud over køretøjets nyttelast, så vejtransportsektoren ikke straffes økonomisk.

Ændringsforslag

(8) Brugen af alternative motorer, der ikke længere blot anvender fossile brændstoffer, dvs. ikke-forurenende eller mindre forurenende motorer som f.eks. elmotorer eller hybridmotorer til lastbiler eller busser (hovedsageligt i by- eller forstadsmiljøer) medfører en ekstra vægt, der ikke må gå ud over køretøjets nyttelast, så vejtransportsektoren ikke straffes økonomisk. ***Direktivet bør være i overensstemmelse med princippet om teknologineutralitet, så det ikke begrænser forskning og udvikling på dette område.***

Or. de

Begrundelse

Det ikke hensigtsmæssigt at lægge sig fast på kun to motorsystemer. Det hæmmer potentielle innovationer på dette område. Direktivet må ikke blokere for den teknologiske udvikling, men skal være teknologineutralt.

Ændringsforslag 96 **Phil Bennion**

Forslag til direktiv **Betragtning 8**

Kommissionens forslag

(8) Brugen af alternative motorer, der ikke længere blot anvender fossile brændstoffer, dvs. ikke-forurenende eller mindre forurenende motorer som f.eks. elmotorer eller hybridmotorer til lastbiler eller busser (hovedsageligt i by- eller forstadsmiljøer) medfører en ekstra vægt, der ikke må gå ud over køretøjets nyttelast, så vejtransportsektoren ikke straffes økonomisk.

Ændringsforslag

(8) Brugen af ***kulstoffattige teknologier, herunder*** alternative motorer, der ikke længere blot anvender fossile brændstoffer, dvs. ikke-forurenende eller mindre forurenende motorer som f.eks. elmotorer eller hybridmotorer til lastbiler eller busser (hovedsageligt i by- eller forstadsmiljøer) medfører en ekstra vægt, der ikke må gå ud over køretøjets nyttelast, så vejtransportsektoren ikke straffes økonomisk.

Or. en

Ændringsforslag 97
Jörg Leichtfried

Forslag til direktiv
Betragtning 8

Kommissionens forslag

(8) Brugen af alternative motorer, der ikke længere blot anvender fossile brændstoffer, dvs. ikke-forurenende eller mindre forurenende motorer som f.eks. elmotorer eller hybridmotorer til lastbiler eller busser (hovedsageligt i by- eller forstadsmiljøer) medfører en ekstra vægt, der ikke må gå ud over køretøjets nyttelast, så vejtransportsektoren ikke straffes økonomisk.

Ændringsforslag

(8) Brugen af alternative motorer, der ikke længere blot anvender fossile brændstoffer, dvs. ikke-forurenende eller mindre forurenende motorer som f.eks. elmotorer eller hybridmotorer til lastbiler eller busser (hovedsageligt i by- eller forstadsmiljøer) medfører en ekstra vægt, der ikke må gå ud over køretøjets nyttelast, så vejtransportsektoren ikke straffes økonomisk. ***Køretøjer med alternative motorer bør kunne overskride den største tilladte vægt med op til 1 t. Den ekstra vægt bør dog ikke forøge køretøjets transportvolumen. Princippet om teknologineutralitet skal respekteres.***

Or. de

Begrundelse

Tilføjelse til det pågældende ændringsforslag i udkastet til betænkning, hvorved det præciseres, at det kun er den ekstra vægt, som er nødvendig til den alternative motor, som er tilladt. Det skal ikke være muligt at forøge køretøjets transportvolumen.

Ændringsforslag 98
Oldřich Vlasák

Forslag til direktiv
Betragtning 8

Kommissionens forslag

(8) Brugen af alternative motorer, der ikke længere blot anvender fossile brændstoffer, dvs. ikke-forurenende eller mindre forurenende motorer som f.eks. elmotorer eller hybridmotorer til lastbiler eller busser

Ændringsforslag

(8) Brugen af alternative motorer, der ikke længere blot anvender fossile brændstoffer, dvs. ikke-forurenende eller mindre forurenende motorer som f.eks. elmotorer eller hybridmotorer til lastbiler eller busser

(hovedsageligt i by- eller forstads miljøer)
medfører en ekstra vægt, der ikke må gå ud over køretøjets nyttelast, så vejtransportsektoren ikke straffes økonomisk.

(hovedsageligt i by- eller forstads miljøer),
bidrager til, at EU kan opnå energimæssig uafhængighed og nå målene i hvidbogen om "En køreplan for et fælles europæisk transportområde – mod et konkurrencedygtigt og ressourceeffektivt transportsystem".

Or. cs

Ændringsforslag 99
Christine De Veyrac, Dominique Vlasto

Forslag til direktiv
Betragtning 8

Kommissionens forslag

(8) Brugen af alternative motorer, der ikke længere blot anvender fossile brændstoffer, dvs. ikke-forurenende eller mindre forurenende motorer **som f.eks. elmotorer eller hybridmotorer til lastbiler eller busser (hovedsageligt i by- eller forstads miljøer) medfører en** ekstra vægt, der ikke **må gå** ud over køretøjets nyttelast, så vejtransportsektoren ikke straffes økonomisk.

Ændringsforslag

(8) **I overensstemmelse med princippet om teknologisk neutralitet og med henblik på at tilskynde transportvirksomhederne til at vende sig mod** brugen af alternative motorer, der ikke længere blot anvender fossile brændstoffer, dvs. ikke-forurenende eller mindre forurenende motorer, **er det afgørende, at den** ekstra vægt, der **skyldes disse alternative motorer**, ikke **går** ud over køretøjets nyttelast, så vejtransportsektoren ikke straffes økonomisk.

Or. fr

Ændringsforslag 100
Petri Sarvamaa, Hannu Takkula, Eija-Riitta Korhola, Anneli Jäätteenmäki, Nils Torvalds, Sari Essayah, Anne E. Jensen, Christofer Fjellner, Anna Ibrisagic, Gunnar Hökmark, Alf Svensson, Anna Maria Corazza Bildt, Bendt Bendtsen

Forslag til direktiv
Betragtning 8

Kommissionens forslag

(8) Brugen af alternative motorer, der ikke længere blot anvender fossile brændstoffer, dvs. ikke-forurenende eller mindre

Ændringsforslag

(8) Brugen af alternative motorer, der ikke længere blot anvender fossile brændstoffer, dvs. ikke-forurenende eller mindre

forurenende motorer som f.eks. elmotorer eller hybridmotorer til lastbiler eller busser (hovedsageligt i by- eller forstadsmiljøer) medfører en ekstra vægt, der ikke må gå ud over køretøjets nyttelast, så vejtransportsektoren ikke straffes økonomisk.

forurenende motorer som f.eks. elmotorer eller hybridmotorer til lastbiler eller busser (hovedsageligt i by- eller forstadsmiljøer) medfører en ekstra vægt, der ikke må gå ud over køretøjets nyttelast, så vejtransportsektoren ikke straffes økonomisk. ***Løsningerne bør endvidere respektere princippet om teknologisk neutralitet.***

Or. en

Ændringsforslag 101 **Hubert Pirker**

Forslag til direktiv **Betragtning 9**

Kommissionens forslag

(9) I hvidbogen om transport lægges der ligeledes vægt på behovet for at følge udviklingen i den intermodale transport, navnlig på området containerisering, hvor containere på 45 fod er de mest udbredte. De benyttes til jernbanetransport eller transport ad indre vandveje. Men den intermodale transports vejkomponenter kan ikke udføres i dag på grund af bindende administrative procedurer både for medlemsstaterne og for transportørerne, eller hvis disse containere har patenterede affasede hjørner, hvis pris virker afskrækkende. En forlængelse af de køretøjer, der transporterer dem, med 15 cm kan fritage transportvirksomhederne fra at følge de administrative procedurer og lette den intermodale transport uden risiko eller negative følger for de øvrige trafikanter eller for infrastrukturen. Den lille tilføjelse, som disse 15 cm udgør i forhold til en lastbil med anhænger (16,50 m), indebærer ikke nogen ekstra risiko for færdselssikkerheden. I hvidbogen om transport er denne forøgelse imidlertid kun tilladt for intermodal transport, hvor vejkomponenten ***ikke overskrider 300 km*** i

Ændringsforslag

(9) I hvidbogen om transport lægges der ligeledes vægt på behovet for at følge udviklingen i den intermodale transport, navnlig på området containerisering, hvor containere på 45 fod er de mest udbredte. De benyttes til jernbanetransport eller transport ad indre vandveje. Men den intermodale transports vejkomponenter kan ikke udføres i dag på grund af bindende administrative procedurer både for medlemsstaterne og for transportørerne, eller hvis disse containere har patenterede affasede hjørner, hvis pris virker afskrækkende. En forlængelse af de køretøjer, der transporterer dem, med 15 cm kan fritage transportvirksomhederne fra at følge de administrative procedurer og lette den intermodale transport uden risiko eller negative følger for de øvrige trafikanter eller for infrastrukturen. Den lille tilføjelse, som disse 15 cm udgør i forhold til en lastbil med anhænger (16,50 m), indebærer ikke nogen ekstra risiko for færdselssikkerheden. I hvidbogen om transport er denne forøgelse imidlertid kun tilladt for intermodal transport, hvor vejkomponenten ***skal vurderes forskelligt***

forbindelse med transportvirksomhed, der også indebærer jernbane-, flod- eller søtransport. **Denne afstand er tilsyneladende tilstrækkelig** for at forbinde et industri- eller handelsområde med et cargocenter eller en flodhavn. For at forbinde en havn og støtte udviklingen af motorvejene til søs er en længere afstand mulig i forbindelse med en kort søtransport inden for Europa.

fra region til region og bør fastsættes af den enkelte medlemsstat i forbindelse med transportvirksomhed, der også indebærer jernbane-, flod- eller søtransport, for at forbinde et industri- eller handelsområde med et cargocenter eller en flodhavn. For at forbinde en havn og støtte udviklingen af motorvejene til søs er en længere afstand mulig i forbindelse med en kort søtransport inden for Europa.

Or. de

Begrundelse

Indførelsen af en fast kilometerafhængig vejkomponent i forbindelse med intermodal transport vil medføre praktiske problemer og tager overhovedet ikke hensyn til effektivitet, økonomi, miljø samt infrastrukturelle og geografiske forhold i de enkelte medlemsstater.

Ændringsforslag 102 Jörg Leichtfried

Forslag til direktiv Betragtning 9

Kommissionens forslag

(9) I hvidbogen om transport lægges der ligeledes vægt på behovet for at følge udviklingen i den intermodale transport, navnlig på området containerisering, hvor containere på 45 fod er de mest udbredte. De benyttes til jernbanetransport eller transport ad indre vandveje. Men den intermodale transports vejkomponenter kan ikke udføres i dag på grund af bindende administrative procedurer både for medlemsstaterne og for transportørerne, eller hvis disse containere har patenterede affasede hjørner, hvis pris virker afskrækkende. En forlængelse af de køretøjer, der transporterer dem, med 15 cm kan fritage transportvirksomhederne fra at følge de administrative procedurer og lette den **intermodale** transport uden risiko eller negative følger for de øvrige trafikanter eller for infrastrukturen. Den

Ændringsforslag

(9) I hvidbogen om transport lægges der ligeledes vægt på behovet for at følge udviklingen i den intermodale transport, navnlig på området containerisering, hvor containere på 45 fod er de mest udbredte. De benyttes til jernbanetransport eller transport ad indre vandveje. Men den intermodale transports vejkomponenter kan ikke udføres i dag på grund af bindende administrative procedurer både for medlemsstaterne og for transportørerne, eller hvis disse containere har patenterede affasede hjørner, hvis pris virker afskrækkende. En forlængelse af de køretøjer, der transporterer dem, med 15 cm kan fritage transportvirksomhederne fra at følge de administrative procedurer og lette den **kombinerede** transport uden risiko eller negative følger for de øvrige trafikanter eller for infrastrukturen. Den

lille tilføjelse, som disse 15 cm udgør i forhold til en lastbil med anhænger (16,50 m), indebærer ikke nogen ekstra risiko for færdselssikkerheden. ***I hvidbogen om transport er denne forøgelse imidlertid kun tilladt for intermodal transport, hvor vejkomponenten ikke overskrider 300 km i forbindelse med transportvirksomhed, der også indebærer jernbane-, flod- eller søtransport. Denne afstand er tilsyneladende tilstrækkelig for at forbinde et industri- eller handelsområde med et cargocenter eller en flodhavn. For at forbinde en havn og støtte udviklingen af motorvejene til søs er en længere afstand mulig i forbindelse med en kort søtransport inden for Europa.***

lille tilføjelse, som disse 15 cm udgør i forhold til en lastbil med anhænger (16,50 m), indebærer ikke nogen ekstra risiko for færdselssikkerheden. Denne forøgelse ***bør*** imidlertid kun ***være*** tilladt for ***kombineret*** transport, hvor vejkomponenten i forbindelse med transportvirksomhed, der også indebærer jernbane-, flod- eller søtransport, ***højest sker til eller fra den nærmeste omladningsbanegård (ved skinnebåret transport), eller inden for en radius af højst 150 km fra flod- eller søhavnen.***

Or. de

Begrundelse

Korrektion til det pågældende ændringsforslag i udkastet til betænkning.

Ændringsforslag 103 Corien Wortmann-Kool

Forslag til direktiv Betragtning 9

Kommissionens forslag

(9) I hvidbogen om transport lægges der ligeledes vægt på behovet for at følge udviklingen i den intermodale transport, navnlig på området containerisering, hvor containere på 45 fod er de mest udbredte. De benyttes til jernbanetransport eller transport ad indre vandveje. Men den intermodale transports vejkomponenter kan ikke udføres i dag på grund af bindende administrative procedurer både for medlemsstaterne og for transportørerne, eller hvis disse containere har patenterede affasede hjørner, hvis pris virker afskrækkende. En forlængelse af de køretøjer, der transporterer dem, med **15**

Ændringsforslag

(9) I hvidbogen om transport lægges der ligeledes vægt på behovet for at følge udviklingen i den intermodale transport, navnlig på området containerisering, hvor containere på 45 fod er de mest udbredte. De benyttes til jernbanetransport eller transport ad indre vandveje. Men den intermodale transports vejkomponenter kan ikke udføres i dag på grund af bindende administrative procedurer både for medlemsstaterne og for transportørerne, eller hvis disse containere har patenterede affasede hjørner, hvis pris virker afskrækkende. En forlængelse af de køretøjer, der transporterer dem, med

cm kan fritage transportvirksomhederne fra at følge de administrative procedurer og lette den intermodale transport uden risiko eller negative følger for de øvrige trafikanter eller for infrastrukturen. Den lille tilføjelse, som disse **15 cm** udgør i forhold til en lastbil med anhænger (16,50 m), indebærer ikke nogen ekstra risiko for færdselssikkerheden. I hvidbogen om transport er denne forøgelse imidlertid kun tilladt for intermodal transport, hvor vejkomponenten ikke overskrider 300 km i forbindelse med transportvirksomhed, der også indebærer jernbane-, flod- eller søtransport. Denne afstand er tilsyneladende tilstrækkelig for at forbinde et industri- eller handelsområde med et cargocenter eller en flodhavn. For at forbinde en havn og støtte udviklingen af motorvejene til søs er en længere afstand mulig i forbindelse med en kort søtransport inden for Europa.

80 cm kan fritage transportvirksomhederne fra at følge de administrative procedurer og lette den intermodale transport uden risiko eller negative følger for de øvrige trafikanter eller for infrastrukturen. Den lille tilføjelse, som disse **80 cm** udgør i forhold til en lastbil med anhænger (16,50 m), indebærer ikke nogen ekstra risiko for færdselssikkerheden. I hvidbogen om transport er denne forøgelse imidlertid kun tilladt for intermodal transport, hvor vejkomponenten ikke overskrider 300 km i forbindelse med transportvirksomhed, der også indebærer jernbane-, flod- eller søtransport. Denne afstand er tilsyneladende tilstrækkelig for at forbinde et industri- eller handelsområde med et cargocenter eller en flodhavn. For at forbinde en havn og støtte udviklingen af motorvejene til søs er en længere afstand mulig i forbindelse med en kort søtransport inden for Europa.

Or. en

Begrundelse

En ekstra længde på 15 cm giver ikke mening i forhold til at lette vejtransport af containere på 45 fod. Det vil kun fungere, hvis der udvikles et helt nyt chassis til transport af containere på 45 fod. For flere år siden tillod Kommissionen medlemsstaterne at fastsætte særlige betingelser for transport af containere på 45 fod. I den forbindelse tillod Nederlandene og Belgien en ekstra længde på 80 cm. Denne ekstra længde gør det muligt at transportere en container på 45 fod på et standardcontainerchassis.

Ændringsforslag 104 Dieter-Lebrecht Koch

Forslag til direktiv Betragtning 9

Kommissionens forslag

(9) I hvidbogen om transport lægges der ligeledes vægt på behovet for at følge udviklingen i den intermodale transport, navnlig på området containerisering, hvor containere på 45 fod er de mest udbredte.

Ændringsforslag

(9) I hvidbogen om transport lægges der ligeledes vægt på behovet for at følge udviklingen i den intermodale transport, navnlig på området containerisering, hvor containere på 45 fod er de mest udbredte.

De benyttes til jernbanetransport eller transport ad indre vandveje. Men den intermodale transports vejkomponenter kan ikke udføres i dag på grund af bindende administrative procedurer både for medlemsstaterne og for transportørerne, eller hvis disse containere har patenterede affasede hjørner, hvis pris virker afskrækkende. En forlængelse af de køretøjer, der transporterer dem, med 15 cm kan fritage transportvirksomhederne fra at følge de administrative procedurer og lette den intermodale transport uden risiko eller negative følger for de øvrige trafikanter eller for infrastrukturen. Den lille tilføjelse, som disse 15 cm udgør i forhold til en lastbil med anhænger (16,50 m), indebærer ikke nogen ekstra risiko for færdselssikkerheden. I hvidbogen om transport er denne forøgelse imidlertid kun tilladt for intermodal transport, hvor vejkomponenten ikke overskrider **300** km i forbindelse med transportvirksomhed, der også indebærer jernbane-, flod- eller søtransport. Denne afstand er tilsyneladende tilstrækkelig for at forbinde et industri- eller handelsområde med et cargocenter eller en flodhavn. For at forbinde en havn og støtte udviklingen af motorvejene til søs er en længere afstand mulig i forbindelse med en kort søtransport inden for Europa.

De benyttes til jernbanetransport eller transport ad indre vandveje. Men den intermodale transports vejkomponenter kan ikke udføres i dag på grund af bindende administrative procedurer både for medlemsstaterne og for transportørerne, eller hvis disse containere har patenterede affasede hjørner, hvis pris virker afskrækkende. En forlængelse af de køretøjer, der transporterer dem, med 15 cm kan fritage transportvirksomhederne fra at følge de administrative procedurer og lette den intermodale transport uden risiko eller negative følger for de øvrige trafikanter eller for infrastrukturen. Den lille tilføjelse, som disse 15 cm udgør i forhold til en lastbil med anhænger (16,50 m), indebærer ikke nogen ekstra risiko for færdselssikkerheden. I hvidbogen om transport er denne forøgelse imidlertid kun tilladt for intermodal transport, hvor vejkomponenten ikke overskrider **500** km i forbindelse med transportvirksomhed, der også indebærer jernbane-, flod- eller søtransport. Denne afstand er tilsyneladende tilstrækkelig for at forbinde et industri- eller handelsområde med et cargocenter eller en flodhavn. For at forbinde en havn og støtte udviklingen af motorvejene til søs er en længere afstand mulig i forbindelse med en kort søtransport inden for Europa.

Or. de

Ændringsforslag 105

Petri Sarvamaa

Forslag til direktiv

Betragtning 9

Kommissionens forslag

(9) I hvidbogen om transport lægges der ligeledes vægt på behovet for at følge udviklingen i den intermodale transport, navnlig på området containerisering, hvor

Ændringsforslag

(9) I hvidbogen om transport lægges der ligeledes vægt på behovet for at følge udviklingen i den intermodale transport, navnlig på området containerisering, hvor

containere på 45 fod er de mest udbredte. De benyttes til jernbanetransport eller transport ad indre vandveje. Men den intermodale transports vejkomponenter kan ikke udføres i dag på grund af bindende administrative procedurer både for medlemsstaterne og for transportørerne, eller hvis disse containere har patenterede affasede hjørner, hvis pris virker afskrækkende. En forlængelse af de køretøjer, der transporterer dem, med 15 cm kan fritage transportvirksomhederne fra at følge de administrative procedurer og lette den intermodale transport uden risiko eller negative følger for de øvrige trafikanter eller for infrastrukturen. Den lille tilføjelse, som disse 15 cm udgør i forhold til en lastbil med anhænger (16,50 m), indebærer ikke nogen ekstra risiko for færdselssikkerheden. I hvidbogen om transport er denne forøgelse imidlertid kun tilladt for intermodal transport, hvor vejkomponenten ikke overskrider 300 km i forbindelse med transportvirksomhed, der også indebærer jernbane-, flod- eller søtransport. Denne afstand er tilsyneladende tilstrækkelig for at forbinde et industri- eller handelsområde med et cargo-center eller en flodhavn. For at forbinde en havn og støtte udviklingen af motorvejene til søs er en længere afstand mulig i forbindelse med en kort søtransport inden for Europa.

containere på 45 fod er de mest udbredte. De benyttes til jernbanetransport eller transport ad indre vandveje. Men den intermodale transports vejkomponenter kan ikke udføres i dag på grund af bindende administrative procedurer både for medlemsstaterne og for transportørerne, eller hvis disse containere har patenterede affasede hjørner, hvis pris virker afskrækkende. En forlængelse af de køretøjer, der transporterer dem, med 15 cm kan fritage transportvirksomhederne fra at følge de administrative procedurer og lette den intermodale transport uden risiko eller negative følger for de øvrige trafikanter eller for infrastrukturen. Den lille tilføjelse, som disse 15 cm udgør i forhold til en lastbil med anhænger (16,50 m), indebærer ikke nogen ekstra risiko for færdselssikkerheden. I hvidbogen om transport er denne forøgelse imidlertid kun tilladt for intermodal transport, hvor vejkomponenten ikke overskrider 300 km *eller 50 %* i forbindelse med transportvirksomhed, der også indebærer jernbane-, flod- eller søtransport. Denne afstand er tilsyneladende tilstrækkelig for at forbinde et industri- eller handelsområde med et cargo-center eller en flodhavn. For at forbinde en havn og støtte udviklingen af motorvejene til søs er en længere afstand mulig i forbindelse med en kort søtransport inden for Europa.

Or. en

Ændringsforslag 106

Phil Bennion

Forslag til direktiv

Betragtning 9

Kommissionens forslag

(9) I hvidbogen om transport lægges der ligeledes vægt på behovet for at følge udviklingen i den intermodale transport,

Ændringsforslag

(9) I hvidbogen om transport lægges der ligeledes vægt på behovet for at følge udviklingen i den intermodale transport,

navnlig på området containerisering, hvor containere på 45 fod er de mest udbredte. De benyttes til jernbanetransport eller transport ad indre vandveje. Men den intermodale transports vejkomponenter kan ikke udføres i dag på grund af bindende administrative procedurer både for medlemsstaterne og for transportørerne, eller hvis disse containere har patenterede affasede hjørner, hvis pris virker afskrækkende. En forlængelse af de køretøjer, der transporterer dem, med 15 cm kan fritage transportvirksomhederne fra at følge de administrative procedurer og lette den intermodale transport uden risiko eller negative følger for de øvrige trafikanter eller for infrastrukturen. Den lille tilføjelse, som disse 15 cm udgør i forhold til en lastbil med anhænger (16,50 m), indebærer ikke nogen ekstra risiko for færdselssikkerheden. I hvidbogen om transport er denne forøgelse imidlertid kun tilladt for intermodal transport, hvor vejkomponenten ikke overskrider 300 km i forbindelse med transportvirksomhed, der også indebærer jernbane-, flod- eller søtransport. Denne afstand er tilsyneladende tilstrækkelig for at forbinde et industri- eller handelsområde med et cargo-center eller en flodhavn. For at forbinde en havn og støtte udviklingen af motorvejene til søs er en længere afstand mulig i forbindelse med en kort søtransport inden for Europa.

navnlig på området containerisering, hvor containere på 45 fod er de mest udbredte. De benyttes til jernbanetransport eller transport ad indre vandveje. Men den intermodale transports vejkomponenter kan ikke udføres i dag på grund af bindende administrative procedurer både for medlemsstaterne og for transportørerne, eller hvis disse containere har patenterede affasede hjørner, hvis pris virker afskrækkende. En forlængelse af de køretøjer, der transporterer dem, med 15 cm kan fritage transportvirksomhederne fra at følge de administrative procedurer og lette den intermodale transport uden risiko eller negative følger for de øvrige trafikanter eller for infrastrukturen. Den lille tilføjelse, som disse 15 cm udgør i forhold til en lastbil med anhænger (16,50 m), indebærer ikke nogen ekstra risiko for færdselssikkerheden. I hvidbogen om transport er denne forøgelse imidlertid kun tilladt for intermodal transport, hvor vejkomponenten ikke overskrider 300 km i forbindelse med transportvirksomhed, der også indebærer jernbane-, flod- eller søtransport. Denne afstand er tilsyneladende tilstrækkelig for at forbinde et industri- eller handelsområde med et cargo-center eller en flodhavn. For at forbinde en havn og støtte udviklingen af motorvejene til søs er en længere afstand mulig i forbindelse med en kort søtransport inden for Europa, *idet der tages hensyn til medlemsstaters særlige omstændigheder.*

Or. en

Ændringsforslag 107
Philippe De Backer

Forslag til direktiv
Betragtning 9

Kommissionens forslag

(9) I hvidbogen om transport lægges der

PE524.694v01-00

Ændringsforslag

(9) I hvidbogen om transport lægges der

44/202

AM\1011752DA.doc

ligeledes vægt på behovet for at følge udviklingen i den intermodale transport, navnlig på området containerisering, hvor containere på 45 fod er de mest udbredte. De benyttes til jernbanetransport eller transport ad indre vandveje. Men den intermodale transports vejkomponenter kan ikke udføres i dag på grund af bindende administrative procedurer både for medlemsstaterne og for transportørerne, eller hvis disse containere har patenterede affasede hjørner, hvis pris virker afskrækkende. En forlængelse af de køretøjer, der transporterer dem, med **15 cm** kan fritage transportvirksomhederne fra at følge de administrative procedurer og lette den intermodale transport uden risiko eller negative følger for de øvrige trafikanter eller for infrastrukturen. Den lille tilføjelse, som disse **15 cm** udgør i forhold til en lastbil med anhænger (16,50 m), indebærer ikke nogen ekstra risiko for færdselssikkerheden. I hvidbogen om transport er denne forøgelse imidlertid kun tilladt for intermodal transport, *hvor vejkomponenten ikke overskrider 300 km i forbindelse med transportvirksomhed, der også indebærer jernbane-, flod- eller søtransport. Denne afstand er tilsyneladende tilstrækkelig for at forbinde et industri- eller handelsområde med et cargocenter eller en flodhavn. For at forbinde en havn og støtte udviklingen af motorvejene til søs er en længere afstand mulig i forbindelse med en kort søtransport inden for Europa.*

ligeledes vægt på behovet for at følge udviklingen i den intermodale transport, navnlig på området containerisering, hvor containere på 45 fod er de mest udbredte. De benyttes til jernbanetransport eller transport ad indre vandveje. Men den intermodale transports vejkomponenter kan ikke udføres i dag på grund af bindende administrative procedurer både for medlemsstaterne og for transportørerne, eller hvis disse containere har patenterede affasede hjørner, hvis pris virker afskrækkende. En forlængelse af de køretøjer, der transporterer dem, med **80 cm** kan fritage transportvirksomhederne fra at følge de administrative procedurer og lette den intermodale transport uden risiko eller negative følger for de øvrige trafikanter eller for infrastrukturen. Den lille tilføjelse, som disse **80 cm** udgør i forhold til en lastbil med anhænger (16,50 m), indebærer ikke nogen ekstra risiko for færdselssikkerheden. I hvidbogen om transport er denne forøgelse imidlertid kun tilladt for intermodal transport.

Or. en

Begrundelse

En ekstra længde på 15 cm er ikke altid tilstrækkelig til køretøjer, der transporterer containere på 45 fod. Belgien tillader f.eks. en ekstra længde på 77 cm ved transport af en container på 45 fod til og fra en intermodal terminal inden for det nationale område. Der er derfor behov for et ændringsforslag, der indfører en ekstra længde.

Ændringsforslag 108
Markus Ferber

Forslag til direktiv
Betragtning 10

Kommissionens forslag

(10) For fortsat at fremme den intermodale transport **og** for at tage hensyn til **45 fods containernes** egenvægt forekommer det nødvendigt at udvide bestemmelsen, der tillader kørsel **med 44 tons for** hele 5- eller 6-akslede vogntog, **som** i forbindelse med intermodal transport **transporterer** 40 fods containere, til også at omfatte **køretøjer, der transporterer 45 fods containere.**

Ændringsforslag

(10) For fortsat at fremme den intermodale transport **skal der tages hensyn til samtlige intermodale lasteenheder, der er bragt i omsætning.** For **også** at tage hensyn til **disses** egenvægt forekommer det nødvendigt at udvide bestemmelsen, der tillader kørsel **af** hele 5- eller 6-akslede vogntog i forbindelse med intermodal transport **med** 40 fods containere **med en totalvægt af vogntoget på 44 t**, til også at omfatte **intermodale transportenheder som omhandlet i direktivets artikel 2 (f.eks. veksellad, containere op til 45 fod).**

Or. de

Ændringsforslag 109
Patricia van der Kammen

Forslag til direktiv
Betragtning 11

Kommissionens forslag

(11) Siden vedtagelsen af direktiv **96/53/EF** er buspassagerers og deres bagages gennemsnitsvægt steget væsentligt, hvilket har ført til en gradvis reduktion i antallet af transporterede passagerer på grund af de vægtgrænser, der er fastsat i direktivet. Behovet for at fremme den kollektive transport i forhold til transport med personbiler for at opnå en bedre energieffektivitet, gør det nødvendigt at genoprette det tidligere antal passagerer pr. bus under hensyntagen til denne stigning i deres og deres bagages vægt. Dette kan ske ved at øge 2-akslede bussers tilladte vægt inden for grænser, der gør det

Ændringsforslag

(11) Siden vedtagelsen af direktiv **2002/7/EF** er buspassagerers og deres bagages gennemsnitsvægt steget væsentligt, hvilket har ført til en gradvis reduktion i antallet af transporterede passagerer på grund af de vægtgrænser, der er fastsat i direktivet. Behovet for at fremme den kollektive transport i forhold til transport med personbiler for at opnå en bedre energieffektivitet, gør det nødvendigt at genoprette det tidligere antal passagerer pr. bus under hensyntagen til denne stigning i deres og deres bagages vægt. Dette kan ske ved at øge 2-akslede bussers tilladte vægt inden for grænser, der gør det

muligt ikke at skade infrastrukturen gennem et hurtigere slid.

muligt ikke at skade infrastrukturen gennem et hurtigere slid.

Or. nl

Ændringsforslag 110 Phil Bennion

Forslag til direktiv Betragtning 12

Kommissionens forslag

(12) De myndigheder, der skal sikre overholdelse af forskrifterne for vejtransport, konstaterer et voksende antal, nogle gange grove, overtrædelser særlig af transportkøretøjernes vægt. Denne situation skyldes det utilstrækkelige antal kontroller, der gennemføres i medfør af direktiv 96/53/EF, eller deres ringe effektivitet. Derudover er procedurerne og reglerne for kontrol forskellige fra medlemsstat til medlemsstat, hvilket skaber situationer med manglende retssikkerhed for førere af køretøjer, der kører i flere EU-medlemsstater. Desuden har de transportører, der ikke overholder reglerne, en betydelig konkurrencefordel i forhold til deres konkurrenter, der overholder lovgivningen, og i forhold til andre transportformer. En sådan situation udgør en hindring for det indre markeds funktion. Det er derfor vigtigt, at medlemsstaterne intensiverer kontrolhyppigheden, både den manuelle kontrol og de foreløbige udvælgelser med henblik på en sådan kontrol.

Ændringsforslag

(12) De myndigheder, der skal sikre overholdelse af forskrifterne for vejtransport, konstaterer et voksende antal, nogle gange grove, overtrædelser særlig af transportkøretøjernes vægt. Denne situation skyldes det utilstrækkelige antal kontroller, der gennemføres i medfør af direktiv 96/53/EF, eller deres ringe effektivitet. Derudover er procedurerne og reglerne for kontrol forskellige fra medlemsstat til medlemsstat, hvilket skaber situationer med manglende retssikkerhed for førere af køretøjer, der kører i flere EU-medlemsstater. Desuden har de transportører, der ikke overholder reglerne, en betydelig konkurrencefordel i forhold til deres konkurrenter, der overholder lovgivningen, og i forhold til andre transportformer. En sådan situation udgør en hindring for det indre markeds funktion **og er til fare for færdselssikkerheden**. Det er derfor vigtigt, at medlemsstaterne intensiverer kontrolhyppigheden **og -effektiviteten**, både den manuelle kontrol og de foreløbige udvælgelser med henblik på en sådan kontrol, **på grundlag af et risikovurderingssystem**.

Or. en

Begrundelse

De enkelte virksomheder, der identificeres i risikoklassificeringssystemet til brug ved syn ved vejsiden, tildeles en risikoprofil for at sikre, at køretøjerne kontrolleres på en effektiv måde.

Ændringsforslag 111
Patricia van der Kammen

Forslag til direktiv
Betragtning 12

Kommissionens forslag

(12) De myndigheder, der skal sikre overholdelse af forskrifterne for vejtransport, konstaterer et voksende antal, nogle gange grove, overtrædelser særlig af transportkøretøjernes vægt. **Denne situation skyldes det utilstrækkelige antal kontroller, der gennemføres i medfør af direktiv 96/53/EF, eller deres ringe effektivitet. Derudover er procedurerne og reglerne for kontrol forskellige fra medlemsstat til medlemsstat, hvilket skaber situationer med manglende retssikkerhed for førere af køretøjer, der kører i flere EU-medlemsstater. Desuden har de transportører, der ikke overholder reglerne, en betydelig konkurrencefordel i forhold til deres konkurrenter, der overholder lovgivningen, og i forhold til andre transportformer. En sådan situation udgør en hindring for det indre markeds funktion. Det er derfor vigtigt, at medlemsstaterne intensiverer kontrolhyppigheden, både den manuelle kontrol og de foreløbige udvælgelser med henblik på en sådan kontrol.**

Ændringsforslag

(12) De myndigheder, der skal sikre overholdelse af forskrifterne for vejtransport, konstaterer et voksende antal, nogle gange grove, overtrædelser særlig af transportkøretøjernes vægt. **Faktorer af vigtighed er eksempelvis kontroller, der gennemføres i medfør af direktiv 96/53/EF, eller deres ringe effektivitet. Derudover er procedurerne og reglerne for kontrol forskellige fra medlemsstat til medlemsstat, og transportører, der ikke overholder reglerne, har en betydelig konkurrencefordel i forhold til deres konkurrenter, der overholder lovgivningen, og i forhold til andre transportformer. En sådan situation udgør en hindring for det indre markeds funktion. Det er derfor op til medlemsstaterne efter ønske at intensivere kontrolhyppigheden, både den manuelle kontrol og de foreløbige udvælgelser med henblik på en sådan kontrol.**

Or. nl

Ændringsforslag 112
Anne E. Jensen

Forslag til direktiv
Betragtning 13

Kommissionens forslag

(13) Der findes nu enkle faste eller mobile

Ændringsforslag

(13) Der findes nu enkle faste eller mobile

teknologiske løsninger, som gør det muligt at udvælge køretøjer, der mistænkes for at overtræde reglerne, uden at standse dem, hvorved trafikken afvikles med færre afbrydelser, kontrollen er mindre omkostningsfuld, og sikkerhedsforholdene er optimale. Nogle anordninger kan monteres på lastbilerne og give chaufføren mulighed for selv at føre kontrol med, at denne overholder lovgivningen. Disse monterede anordninger kan ligeledes kommunikere deres data, uden at køretøjet standses, til kontrollører eller automatiske kontrolsystemer langs vejen ved hjælp af kommunikationsgrænseflader, der fungerer ved hjælp af mikrobølger. *Ved den foreløbige udvælgelse er en minimumstærskel på en vejning pr. 2 000 køretøjkilometer hensigtsmæssig for at sikre vejkontrollens effektivitet i EU, for det gør det muligt rent statistisk at kontrollere hvert enkelt køretøj gennemsnitligt hver tredje dag.*

teknologiske løsninger, som gør det muligt at udvælge køretøjer, der mistænkes for at overtræde reglerne, uden at standse dem, hvorved trafikken afvikles med færre afbrydelser, kontrollen er mindre omkostningsfuld, og sikkerhedsforholdene er optimale. Nogle anordninger kan monteres på lastbilerne og give chaufføren mulighed for selv at føre kontrol med, at denne overholder lovgivningen. Disse monterede anordninger kan ligeledes kommunikere deres data, uden at køretøjet standses, til kontrollører eller automatiske kontrolsystemer langs vejen ved hjælp af kommunikationsgrænseflader, der fungerer ved hjælp af mikrobølger. Den foreløbige udvælgelse *skal stå i rimeligt forhold til det samlede antal af disse køretøjer, der er registreret og/eller opererer inden for EU's område, for at sikre vejkontrollens effektivitet i EU. Disse teknologiske løsninger bør kun anvendes af medlemsstaterne, hvis det er dokumenteret, at de er teknologisk nøjagtige og pålidelige, og hvis de anvendes på nogenlunde samme måde i alle medlemsstaterne.*

Or. en

Begrundelse

Medlemsstaterne bør kun anvende "dokumenterede" løsninger, og håndhævelsesprocedurerne skal harmoniseres mellem EU-medlemsstaterne. Det bør være op til medlemsstaterne at beslutte, hvor mange køretøjer der skal udvælges til en foreløbig kontrol under hensyntagen til, hvor mange af disse køretøjer der er registreret og/eller opererer på deres område.

Ændringsforslag 113 Markus Ferber

Forslag til direktiv Betragtning 13

Kommissionens forslag

(13) Der findes nu enkle faste eller mobile teknologiske løsninger, som gør det muligt

Ændringsforslag

(13) Der findes nu enkle faste eller mobile teknologiske løsninger, som gør det muligt

at udvælge køretøjer, der mistænkes for at overtræde reglerne, uden at standse dem, hvorved trafikken afvikles med færre afbrydelser, kontrollen er mindre omkostningsfuld, og sikkerhedsforholdene er optimale. Nogle anordninger kan monteres på lastbilerne og give chaufføren mulighed for selv at føre kontrol med, at denne overholder lovgivningen. Disse monterede anordninger kan ligeledes kommunikere deres data, uden at køretøjet standses, til kontrollører eller automatiske kontrolsystemer langs vejen ved hjælp af kommunikationsgrænseflader, der fungerer ved hjælp af mikrobølger. Ved den foreløbige udvælgelse er **en minimumstærskel på en vejning pr. 2 000 køretøjkilometer hensigtsmæssig** for at sikre vejkontrollens effektivitet i EU, **for det gør det muligt rent statistisk at kontrollere hvert enkelt køretøj gennemsnitligt hver tredje dag.**

at udvælge køretøjer, der mistænkes for at overtræde reglerne, uden at standse dem, hvorved trafikken afvikles med færre afbrydelser, kontrollen er mindre omkostningsfuld, og sikkerhedsforholdene er optimale. Nogle anordninger kan monteres på lastbilerne og give chaufføren mulighed for selv at føre kontrol med, at denne overholder lovgivningen. Disse monterede anordninger kan ligeledes kommunikere deres data, uden at køretøjet standses, til kontrollører eller automatiske kontrolsystemer langs vejen ved hjælp af kommunikationsgrænseflader, der fungerer ved hjælp af mikrobølger. **Alle kontrolsystemer og samtlige tekniske forskrifter skal harmoniseres på europæisk plan. For systemer, der monteres i erhvervskøretøjer, skal der obligatorisk indføres tilsvarende bestemmelser i typogodkendelsesprocedurerne for alle erhvervskøretøjer.** Ved den foreløbige udvælgelse er **et antal på mindst [] % af de køretøjer, som i medlemsstaten er omfattet af anvendelsesområdet, hensigtsmæssigt** for at sikre vejkontrollens effektivitet i EU. **I kontrolraten tages der i passende omfang hensyn til udenlandske køretøjer svarende til deres trafikandel.**

Or. de

Begrundelse

I medlemsstaterne findes der forskellige tekniske standarder for kontrolsystemer. For at få sammenlignelige måleværdier på EU-plan skal der gælde tilsvarende forskrifter. Den foreløbige udvælgelse af målinger skal tilpasses til ændringsforslaget om kontrolintensiteten af de tekniske vejsidekontroller.

Ændringsforslag 114
Silvia-Adriana Țicău

Forslag til direktiv
Betragtning 13

Kommissionens forslag

(13) Der findes nu enkle faste eller mobile teknologiske løsninger, som gør det muligt at udvælge køretøjer, der mistænkes for at overtræde reglerne, uden at standse dem, hvorved trafikken afvikles med færre afbrydelser, kontrollen er mindre omkostningsfuld, og sikkerhedsforholdene er optimale. Nogle anordninger kan monteres på lastbilerne og give chaufføren mulighed for selv at føre kontrol med, at denne overholder lovgivningen. Disse monterede anordninger **kan** ligeledes kommunikere deres data, uden at køretøjet standses, til kontrollører eller automatiske kontrolsystemer langs vejen ved hjælp af kommunikationsgrænseflader, der fungerer ved hjælp af mikrobølger. Ved den foreløbige udvælgelse er en minimumstærskel på en vejning pr. 2 000 køretøjkilometer hensigtsmæssig for at sikre vejkontrollens effektivitet i EU, for det gør det muligt rent statistisk at kontrollere hvert enkelt køretøj gennemsnitligt hver tredje dag.

Ændringsforslag

(13) Der findes nu enkle faste eller mobile teknologiske løsninger, som gør det muligt at udvælge køretøjer, der mistænkes for at overtræde reglerne, uden at standse dem, hvorved trafikken afvikles med færre afbrydelser, kontrollen er mindre omkostningsfuld, og sikkerhedsforholdene er optimale. Nogle anordninger kan monteres på lastbilerne og give chaufføren mulighed for selv at føre kontrol med, at denne overholder lovgivningen. Disse monterede anordninger **er** ligeledes **i stand til at** kommunikere deres data, uden at køretøjet standses, til kontrollører eller automatiske kontrolsystemer langs vejen ved hjælp af kommunikationsgrænseflader, der fungerer ved hjælp af mikrobølger. Ved den foreløbige udvælgelse er en minimumstærskel på en vejning pr. 2 000 køretøjkilometer hensigtsmæssig for at sikre vejkontrollens effektivitet i EU, for det gør det muligt rent statistisk at kontrollere hvert enkelt køretøj gennemsnitligt hver tredje dag.

Or. ro

Ændringsforslag 115

Phil Bennion

Forslag til direktiv

Betragtning 13

Kommissionens forslag

(13) Der findes nu enkle faste eller mobile teknologiske løsninger, som gør det muligt at udvælge køretøjer, der mistænkes for at overtræde reglerne, uden at standse dem, hvorved trafikken afvikles med færre afbrydelser, kontrollen er mindre omkostningsfuld, og sikkerhedsforholdene er optimale. **Nogle** anordninger **kan monteres** på lastbilerne **og give** chaufføren

Ændringsforslag

(13) Der findes nu enkle faste eller mobile teknologiske løsninger, som gør det muligt at udvælge køretøjer, der mistænkes for at overtræde reglerne, uden at standse dem, hvorved trafikken afvikles med færre afbrydelser, kontrollen er mindre omkostningsfuld, og sikkerhedsforholdene er optimale. **Derudover bør der, når det er relevant, monteres** anordninger på

mulighed for selv at føre kontrol med, at denne overholder lovgivningen. Disse monterede anordninger kan ligeledes kommunikere deres data, uden at køretøjet standses, til kontrollører eller automatiske kontrolsystemer langs vejen ved hjælp af kommunikationsgrænseflader, der fungerer ved hjælp af mikrobølger. Ved den foreløbige udvælgelse er en minimumstærskel på en vejning pr. 2 000 køretøjkilometer hensigtsmæssig for at sikre vejkontrollens effektivitet i EU, for det gør det muligt rent statistisk at kontrollere hvert enkelt køretøj gennemsnitligt hver tredje dag.

lastbilerne, **som giver** chaufføren mulighed for selv at føre kontrol med, at denne overholder lovgivningen. Disse monterede anordninger kan ligeledes kommunikere deres data, uden at køretøjet standses, til kontrollører eller automatiske kontrolsystemer langs vejen ved hjælp af kommunikationsgrænseflader, der fungerer ved hjælp af mikrobølger. Ved den foreløbige udvælgelse **bør der anvendes et risikovurderingssystem for at sikre, at kontrollerne er effektive, og** en minimumstærskel på en vejning pr. 2 000 køretøjkilometer **er** hensigtsmæssig for at sikre vejkontrollens effektivitet i EU, for det gør det muligt rent statistisk at kontrollere hvert enkelt køretøj gennemsnitligt hver tredje dag.

Or. en

Begrundelse

Vognmænd bør montere vejeanordninger på de registrerede køretøjer, således at chaufføren har mulighed for selv at føre kontrol med, at denne overholder lovgivningen.

Ændringsforslag 116 **Phil Bennion**

Forslag til direktiv **Betragtning 14**

Kommissionens forslag

(14) Det høje antal overtrædelser af bestemmelserne i direktiv 96/53/EF, der konstateres, skyldes i vid udstrækning, at de sanktioner, der er fastsat i medlemsstaternes lovgivninger for overtrædelse af disse regler, ikke er afskrækkende, eller der findes måske slet ikke sådanne sanktioner. Denne svaghed forværres af de store forskelle mellem de administrative sanktioner, der finder anvendelse i de forskellige medlemsstater. For at afhjælpe disse svagheder bør der foretages en tilnærmelse på EU-plan af

Ændringsforslag

(14) Det høje antal overtrædelser af bestemmelserne i direktiv 96/53/EF, der konstateres, skyldes i vid udstrækning, at de sanktioner, der er fastsat i medlemsstaternes lovgivninger for overtrædelse af disse regler, ikke er afskrækkende, eller der findes måske slet ikke sådanne sanktioner. Denne svaghed forværres af de store forskelle mellem de administrative sanktioner, der finder anvendelse i de forskellige medlemsstater. For at afhjælpe disse svagheder bør der foretages en tilnærmelse på EU-plan af

størrelserne og kategorierne af administrative sanktioner for overtrædelse af direktiv 96/53/EF. Disse administrative sanktioner bør være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelsen **og** have en afskrækkende virkning.

størrelserne og kategorierne af administrative sanktioner for overtrædelse af direktiv 96/53/EF. Disse administrative sanktioner bør være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelsen, have en afskrækkende virkning **og være ikkediskriminerende**.

Or. en

Ændringsforslag 117 **Patricia van der Kammen**

Forslag til direktiv **Betragtning 14**

Kommissionens forslag

(14) Det høje antal overtrædelser af bestemmelserne i direktiv **96/53/EF**, der konstateres, skyldes i vid udstrækning, at de sanktioner, der er fastsat i medlemsstaternes lovgivninger for overtrædelse af disse regler, ikke er afskrækkende, eller der findes måske slet ikke sådanne sanktioner. Denne svaghed forværres af de store forskelle mellem de administrative sanktioner, der finder anvendelse i de forskellige medlemsstater. For at afhjælpe disse svagheder bør der foretages en tilnærmelse på EU-plan af størrelserne og kategorierne af administrative sanktioner for overtrædelse af direktiv **96/53/EF**. Disse administrative sanktioner bør være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelsen og have en afskrækkende virkning.

Ændringsforslag

(14) Det høje antal overtrædelser af bestemmelserne i direktiv **2002/7/EF**, der konstateres, skyldes i vid udstrækning, at de sanktioner, der er fastsat i medlemsstaternes lovgivninger for overtrædelse af disse regler, ikke er afskrækkende, eller der findes måske slet ikke sådanne sanktioner. Denne svaghed forværres af de store forskelle mellem de administrative sanktioner, der finder anvendelse i de forskellige medlemsstater. For at afhjælpe disse svagheder bør der foretages en tilnærmelse på EU-plan af størrelserne og kategorierne af administrative sanktioner for overtrædelse af direktiv **2002/7/EF**. Disse administrative sanktioner bør være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelsen og have en afskrækkende virkning.

Or. nl

Ændringsforslag 118 **Patricia van der Kammen**

Forslag til direktiv **Betragtning 15**

(15) Kontrolmyndighederne i medlemsstaterne skal kunne udveksle oplysninger for at gøre kontrollen med køretøjer eller vogntog mere effektiv på internationalt plan og for at fremme en god afvikling af denne kontrol, navnlig identificering af overtrædere, beskrivelse af overtrædelserne og de anvendte sanktioner og den berørte virksomheds opfyldelse af vandelskravet. ***Det kontaktpunkt, der udpeges i medfør af artikel 18, stk. 1, i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1071/2009 af 21. oktober 2009 om fælles regler om betingelser for udøvelse af vejtransporterhvervet og om ophævelse af Rådets direktiv 96/26/EF⁹, kan fungere som videreformidlingspunkter i forbindelse med en sådan udveksling af oplysninger.***

(15) Kontrolmyndighederne i medlemsstaterne skal kunne udveksle oplysninger for at gøre kontrollen med køretøjer eller vogntog mere effektiv på internationalt plan og for at fremme en god afvikling af denne kontrol, navnlig identificering af overtrædere, beskrivelse af overtrædelserne og de anvendte sanktioner og den berørte virksomheds opfyldelse af vandelskravet.

⁹ EUT L 300 af 14.11.2009, s. 51.

Or. nl

Ændringsforslag 119
Patricia van der Kammen

Forslag til direktiv
Betragtning 16

(16) Det er vigtigt, at Europa-Parlamentet og Rådet regelmæssigt informeres om den kontrol, medlemsstaterne foretager med vejtrafikken. De oplysninger, som medlemsstaterne fremsender, gør det muligt for Kommissionen at sikre, at transportørerne overholder dette direktiv, og at klarlægge, om der er behov for yderligere tvangsforanstaltninger eller ej.

udgår

Ændringsforslag 120

Phil Bennion

Forslag til direktiv

Betragtning 16

Kommissionens forslag

(16) Det er vigtigt, at Europa-Parlamentet og Rådet regelmæssigt informeres om den kontrol, medlemsstaterne foretager med vejtrafikken. De oplysninger, som medlemsstaterne fremsender, gør det muligt for Kommissionen at sikre, at transportørerne overholder dette direktiv, og at klarlægge, om der er behov for yderligere tvangsforanstaltninger eller ej.

Ændringsforslag

(16) Det er vigtigt, at Europa-Parlamentet og Rådet regelmæssigt informeres om den kontrol, medlemsstaterne foretager med vejtrafikken. De oplysninger, som medlemsstaterne fremsender ***gennem deres kontaktpunkter***, gør det muligt for Kommissionen at sikre, at transportørerne overholder dette direktiv, og at klarlægge, om der er behov for yderligere tvangsforanstaltninger eller ej.

Or. en

Ændringsforslag 121

Eva Lichtenberger, Michael Cramer

Forslag til direktiv

Betragtning 16

Kommissionens forslag

(16) Det er vigtigt, at Europa-Parlamentet og Rådet ***regelmæssigt*** informeres om den kontrol, medlemsstaterne foretager med vejtrafikken. De oplysninger, som medlemsstaterne fremsender, gør det muligt for Kommissionen at sikre, at transportørerne overholder dette direktiv, og at klarlægge, om der er behov for yderligere tvangsforanstaltninger eller ej.

Ændringsforslag

(16) Det er vigtigt, at Europa-Parlamentet og Rådet informeres om den ***løbende*** kontrol, medlemsstaterne foretager med vejtrafikken. De oplysninger, som medlemsstaterne fremsender, gør det muligt for Kommissionen at sikre, at transportørerne overholder dette direktiv, og at klarlægge, om der er behov for yderligere tvangsforanstaltninger eller ej.

Or. en

Ændringsforslag 122
Patricia van der Kammen

Forslag til direktiv
Betragtning 17

Kommissionens forslag

(17) Kommissionen bør bemyndiges til at vedtage delegerede retsakter i medfør af artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde for at fastlægge kravene til nye aerodynamiske anordninger, der anbringes bag på køretøjerne, eller til konstruktionen af nye motorkøretøjer samt de tekniske specifikationer, der gør det muligt at sikre en fuldstændig interoperabilitet mellem vejeanordningerne på køretøjet og retningslinjerne for kontrolprocedurerne i tilknytning til køretøjernes vægt. Det er navnlig vigtigt, at Kommissionen gennemfører relevante høringer under sit forberedende arbejde, herunder på ekspertniveau. Kommissionen bør i forbindelse med forberedelsen og udarbejdelsen af delegerede retsakter sørge for samtidig, rettidig og hensigtsmæssig fremsendelse af relevante dokumenter til Europa-Parlamentet og Rådet.

Ændringsforslag

udgår

Or. nl

Ændringsforslag 123
Dieter-Lebrecht Koch

Forslag til direktiv
Betragtning 17

Kommissionens forslag

(17) Kommissionen bør bemyndiges til at vedtage delegerede retsakter i medfør af artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde for at fastlægge kravene til nye aerodynamiske

Ændringsforslag

(17) Kommissionen bør bemyndiges til at vedtage delegerede retsakter i medfør af artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde for at fastlægge kravene til nye aerodynamiske anordninger

anordninger, der anbringes bag på køretøjerne, eller til konstruktionen af nye motorkøretøjer samt de tekniske specifikationer, der gør det muligt at sikre en fuldstændig interoperabilitet mellem vejeanordningerne på køretøjet og retningslinjerne for kontrolprocedurerne i tilknytning til køretøjernes vægt. Det er navnlig vigtigt, at Kommissionen gennemfører relevante høringer under sit forberedende arbejde, herunder på ekspertniveau. Kommissionen bør i forbindelse med forberedelsen og udarbejdelsen af delegerede retsakter sørge for samtidig, rettidig og hensigtsmæssig fremsendelse af relevante dokumenter til Europa-Parlamentet og Rådet.

og afskærmninger mod underkøring, der anbringes **på siden og** bag på køretøjerne, eller til konstruktionen af nye motorkøretøjer samt de tekniske specifikationer, der gør det muligt at sikre en fuldstændig interoperabilitet mellem vejeanordningerne på køretøjet og retningslinjerne for kontrolprocedurerne i tilknytning til køretøjernes vægt. Det er navnlig vigtigt, at Kommissionen gennemfører relevante høringer under sit forberedende arbejde, herunder på ekspertniveau. Kommissionen bør i forbindelse med forberedelsen og udarbejdelsen af delegerede retsakter sørge for samtidig, rettidig og hensigtsmæssig fremsendelse af relevante dokumenter til Europa-Parlamentet og Rådet.

Or. de

Ændringsforslag 124 Phil Bennion

Forslag til direktiv Betragtning 17

Kommissionens forslag

(17) Kommissionen bør bemyndiges til at vedtage delegerede retsakter i medfør af artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde for at fastlægge kravene til nye aerodynamiske anordninger, der anbringes bag på køretøjerne, eller til konstruktionen af nye motorkøretøjer samt de tekniske specifikationer, der gør det muligt at sikre en fuldstændig interoperabilitet mellem vejeanordningerne på køretøjet og retningslinjerne for kontrolprocedurerne i tilknytning til køretøjernes vægt. Det er navnlig vigtigt, at Kommissionen gennemfører relevante høringer under sit forberedende arbejde, herunder på ekspertniveau. Kommissionen bør i forbindelse med forberedelsen og

Ændringsforslag

(17) Kommissionen bør bemyndiges til at vedtage delegerede retsakter i medfør af artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde for at fastlægge kravene til nye aerodynamiske anordninger, der anbringes bag på køretøjerne, eller til konstruktionen af nye motorkøretøjer, **med henblik på revision af EU's typegodkendelsesprocedurer som fastlagt i direktiv 2007/46/EF inden for rammerne af FN/ECE-regulativer**, samt de tekniske specifikationer, der gør det muligt at sikre en fuldstændig interoperabilitet mellem vejeanordningerne på køretøjet og retningslinjerne for kontrolprocedurerne i tilknytning til køretøjernes vægt. Det er navnlig vigtigt, at Kommissionen gennemfører relevante

udarbejdelsen af delegerede retsakter sørge for samtidig, rettidig og hensigtsmæssig fremsendelse af relevante dokumenter til Europa-Parlamentet og Rådet.

høringer under sit forberedende arbejde, herunder på ekspertniveau. Kommissionen bør i forbindelse med forberedelsen og udarbejdelsen af delegerede retsakter sørge for samtidig, rettidig og hensigtsmæssig fremsendelse af relevante dokumenter til Europa-Parlamentet og Rådet.

Or. en

Ændringsforslag 125 **Philippe De Backer**

Forslag til direktiv **Betragtning 17**

Kommissionens forslag

(17) Kommissionen bør bemyndiges til at vedtage delegerede retsakter i medfør af artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde for at fastlægge kravene til nye aerodynamiske anordninger, der anbringes bag på køretøjerne, eller til konstruktionen af nye motorkøretøjer samt de tekniske specifikationer, der gør det muligt at sikre en fuldstændig interoperabilitet mellem vejeanordningerne på køretøjet og retningslinjerne for kontrolprocedurerne i tilknytning til køretøjernes vægt. Det er navnlig vigtigt, at Kommissionen gennemfører relevante høringer under sit forberedende arbejde, herunder på ekspertniveau. Kommissionen bør i forbindelse med forberedelsen og udarbejdelsen af delegerede retsakter sørge for samtidig, rettidig og hensigtsmæssig fremsendelse af relevante dokumenter til Europa-Parlamentet og Rådet.

Ændringsforslag

(17) Kommissionen bør bemyndiges til at vedtage delegerede retsakter i medfør af artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde for at fastlægge kravene til nye aerodynamiske anordninger, der anbringes bag på køretøjerne, eller til konstruktionen af nye motorkøretøjer samt de tekniske specifikationer, der gør det muligt at sikre en fuldstændig interoperabilitet mellem vejeanordningerne på køretøjet og retningslinjerne for kontrolprocedurerne i tilknytning til køretøjernes vægt. Det er navnlig vigtigt, at Kommissionen gennemfører relevante høringer under sit forberedende arbejde, herunder på ekspertniveau. ***Høringerne bør involvere de vigtigste berørte parter, f.eks. lastbilproducenter og producenter af karrosserier og påhængskøretøjer.*** Kommissionen bør i forbindelse med forberedelsen og udarbejdelsen af delegerede retsakter sørge for samtidig, rettidig og hensigtsmæssig fremsendelse af relevante dokumenter til Europa-Parlamentet og Rådet. ***De berørte parter bør have tilstrækkelig tid til at opfylde disse krav.***

Ændringsforslag 126
Patricia van der Kammen

Forslag til direktiv
Betragtning 18

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(18) Målene for dette direktiv kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne og kan derfor, på grund af dette direktivs omfang og virkninger, bedre nås på EU-plan; Unionen kan derfor træffe de nødvendige foranstaltninger i overensstemmelse med nærhedsprincippet, jf. artikel 5 i traktaten om Den Europæiske Union. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. samme artikel, går direktivet ikke videre, end hvad der er nødvendigt for at nå disse mål.

udgår

Ændringsforslag 127
Inés Ayala Sender

Forslag til direktiv
Betragtning 18 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(18a) Såfremt de i denne forordning omhandlede vægtangivelser og målinger ændres, bør det ske på en harmoniseret måde og under alle omstændigheder med en tidsramme for deres ikrafttrædelse, der gør det muligt for virksomhederne at forny deres bilpark uden at skabe konkurrenceforvridninger på selve markedet.

Ændringsforslag 128
Patricia van der Kammen

Forslag til direktiv
Betragtning 19

Kommissionens forslag

(19) Direktiv **96/53/EF** bør derfor ændres i overensstemmelse hermed -

Ændringsforslag

(19) Direktiv **2002/7/EF** bør derfor ændres i overensstemmelse hermed -

Or. nl

Ændringsforslag 129
Patricia van der Kammen

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – indledning

Kommissionens forslag

Direktiv **96/53/EF** ændres således:

Ændringsforslag

Direktiv **2002/7/EF** ændres således:

Or. nl

Ændringsforslag 130
Corien Wortmann-Kool

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 1 – led 1
Direktiv 96/53/EF
Artikel 2 – afsnit 1

Kommissionens forslag

- "**køretøj med hybridmotor**": *et køretøj i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF af 5. september 2007 om fastlæggelse af en ramme for godkendelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af*

Ændringsforslag

- "**alternative brændstoffer**": *brændstoffer, som udgør en erstatning for fossile brændstoffer til transportenergiforsyningen og potentielt bidrager til dekarbonisering af transport, herunder:*

systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer¹⁰ udstyret med en eller flere eltrækkraftmotorer, som ikke er permanent tilsluttet nettet, og en eller flere forbrændingstrækkraftmotorer

- *elektricitet*
- *brint*
- *biobrændstoffer som defineret i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/28/EF*
- *syntetiske brændstoffer*
- *naturgas, herunder biometan, i gasform (komprimeret naturgas – CNG) og flydende form (flydende naturgas – LNG)*
- *flydende gas (LPG) og - spildvarme.*

¹⁰ *EUT L 263 af 9.10.2007, s. 1.*

Or. en

Ændringsforslag 131
Phil Bennion

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 1 – led 2 a (nyt)
Direktiv 96/53/EF
Artikel 2 – stk. 1 – afsnit 1

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

- "kulstoffattig teknologi": innovativ teknologi, hvis CO₂-besparelser er dokumenteret

Or. en

Begrundelse

Den ekstra længde, der gives tilladelse til som led i dette direktiv, bør udnyttes til at fremme udviklingen af innovative teknologier, der nedbringer lastbilers CO₂-emissioner.

Ændringsforslag 132
Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 1 – led 3
Direktiv 96/53/EF
Artikel 2 – stk. 1 – afsnit 1

Kommissionens forslag

- "intermodal transportenhed": en enhed, der indgår i en af følgende kategorier: container, veksellad, sættevogn

Ændringsforslag

- "intermodal transportenhed": en enhed, der indgår i en af følgende kategorier: container, veksellad, sættevogn, **lastbil**

Or. pl

Begrundelse

Den foreslåede definition begrænser sit anvendelsesområde til containere, veksellad og sættevogne, men tager ikke hensyn til f.eks. lastbiler, der transporteres på jernbaneplatforme. Der er en risiko for, at denne definition fremover kan blive overført til andre områder, hvilket gør det muligt at behandle transport af lastbiler med tog som intermodal transport, medmindre der er tale om lastbiler med sættervogne eller veksellad.

Ændringsforslag 133
Corien Wortmann-Kool

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 1 – led 3
Direktiv 96/53/EF
Artikel 2 – stk. 1 – afsnit 1

Kommissionens forslag

- "intermodal **transportenhed**": en enhed, der indgår i en af følgende kategorier: container, veksellad, sættevogn

Ændringsforslag

- "intermodal **lasteenhed**": en enhed, der indgår i en af følgende kategorier: container, veksellad, sættevogn

Or. en

Begrundelse

Begrebet "intermodal lasteenhed" er mere udbredt i sektoren.

Ændringsforslag 134
Jörg Leichtfried

PE524.694v01-00

62/202

AM\1011752DA.doc

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 1 – led 3 a (nyt)

Direktiv 96/53/EF

Artikel 2 – stk. 1 – afsnit 1 – led 12 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

- "alternative brændstoffer":
brændstoffer, som udgør en erstatning for
fossile brændstoffer til
transportenergiforsyningen og potentielt
bidrager til dekarbonisering af transport.
De omfatter:**
- elektricitet**
 - brint**
 - syntetiske brændstoffer**
 - naturgas, herunder biometan, i gasform
(komprimeret naturgas – CNG) og
flydende form (flydende naturgas – LNG)**
 - flydende gas (LPG) og**
 - spildvarme.**

Or. de

Begrundelse

For at definere "alternativt motorkøretøj" på en teknologisk neutral måde er det hensigtsmæssigt først at definere "alternative brændstoffer".

Ændringsforslag 135

Jörg Leichtfried

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 1 – led 3 b (nyt)

Direktiv 96/53/EF

Artikel 2 – stk. 1 – afsnit 1 – led 12 b (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

- "kombineret transport": godstransport
mellem medlemsstaterne, hvor
transporten på turens første og sidste
afsnit sker ad vej med lastbil,
påhængsvogn, sættevogn med eller uden**

trækkende køretøj, veksellad eller container på mindst 20 fod og på det øvrige afsnit ad jernbane eller indre vandveje eller søvejen, og hvor dette transportafsnit udgør over 100 km, og transportens første eller sidste vejafsnit ligger

- mellem det sted, hvor godset lastes, og den nærmeste jernbanestation til lastning for det første transportafsnits vedkommende, og mellem den nærmeste jernbanestation til lastning og det sted, hvor godset losses, for det sidste transportafsnits vedkommende, eller

- inden for en radius på højst 150 km fra laste- eller lossehavnen.

Or. en

Begrundelse

Rettelse af ændringsforslag i udkast til betænkning (der mangler nogle ord i definitionen). Den eksisterende definition af "kombineret transport" i henhold til direktiv 1992/106 bør anvendes i hele teksten i stedet for at indføre den nye term "intermodal transport".

Ændringsforslag 136 **Corien Wortmann-Kool**

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 1 – led 3 b (nyt)

Direktiv 96/53/EF

Artikel 2 – stk. 1 – afsnit 1 – led 12 b (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

- "kombineret transport": godstransport, hvor transporten på turens første og sidste afsnit sker ad vej med lastbil, påhængsvogn, sættevogn med eller uden trækkende køretøj, veksellad eller container og på det øvrige afsnit ad jernbane eller indre vandveje eller søvejen, og hvor dette transportafsnit udgør over 100 km, og transportens første eller sidste vejafsnit ligger:

– mellem det sted, hvor godset lastes, og den nærmeste jernbanestation til lastning for det første transportafsnits vedkommende, og mellem den nærmeste jernbanestation til lastning og det sted, hvor godset losses, for det sidste transportafsnits vedkommende, eller
- inden for en radius på højst 150 km fra laste- eller lossehavnen.

Or. en

Begrundelse

Kombineret transport består altid af to afsnit: vejtransport på det første afsnit (fra lastestedet til en terminal) og vejtransport på det sidste afsnit (fra terminalen til bestemmelsesstedet). Hvis vejtransport begrænses til en operation med kun et afsnit, ville det betyde, at transportvirksomheder og afskibere ville skulle afskaffe en direkte havne-/jernbaneforbindelse for at kunne anvende direktivet om kombineret transport, hvilket næppe gør sig gældende i EU.

Ændringsforslag 137 **Michel Dantin, Dominique Riquet**

Forslag til direktiv **Artikel 1 – stk. 1 – nr. 2**

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

2) Artikel 4 ændres således:

udgår

a) I stk. 1, litra a) og b) udgår ordet "national".

b) Artikel 4, stk. 4, andet afsnit, første punktum, affattes således:

"Transportvirksomhed anses for ikke at påvirke den internationale konkurrence inden for transportsektoren i væsentlig grad, hvis den udelukkende foregår på en enkelt medlemsstats område eller som en grænseoverskridende transportvirksomhed mellem to nabomedlemsstater, der hver især har vedtaget foranstaltninger i medfør af dette stykke, og hvis en af betingelserne i litra a) eller b) er opfyldt:"

Ændringsforslag 138

Ismail Ertug

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 2 – indledning

Direktiv 96/53/EF

Artikel 4 – stk. 4 – afsnit 2 a (nyt)

Kommissionens forslag

2) Artikel 4 *ændres således*:

Ændringsforslag

2) I artikel 4, *stk. 4, indsættes efter andet afsnit følgende afsnit*:

"Med forbehold af medlemsstaternes rettigheder som fastsat i akterne for tiltrædelse af Unionen er internationale transportere, der udføres med køretøjer eller vogntog, hvis dimensioner afviger fra det, som er fastsat i bilag I, forbudt. Medlemsstater, som allerede har tilladt afvigende højder af køretøjer, kan fortsat tillade disse til national transport."

Or. de

Begrundelse

Det skal præciseres, at de gældende bestemmelser ikke tillader, at for lange og for tunge køretøjer godkendes til grænseoverskridende transport. Brugen af disse kan bringe de mål, der aftalt i hvidbogen, i fare. Derfor er det nødvendigt først at foretage en grundig konsekvensanalyse, herunder af virkningerne for en omlægning af transporten, sikkerheden, infrastrukturen, de sociale vilkår og arbejdsvilkår, SMV'er, logistik, luftforurening, støj osv.

Ændringsforslag 139

Hubert Pirker

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 2 – indledning

Direktiv 96/53/EF

Artikel 4 – stk. 4 – afsnit 2 a (nyt)

Kommissionens forslag

2) Artikel 4 *ændres således*:

Ændringsforslag

2) I artikel 4, *stk. 4, indsættes efter andet*

afsnit følgende afsnit:

"Med forbehold af medlemsstaternes rettigheder som fastsat i akterne for tiltrædelse af Unionen og til sikring af EU's indre marked er erhvervskøretøjer, der overskrider de største tilladte dimensioner og vægte som omhandlet i dette direktiv kun tilladt på bestemte veje og efter anmodning inden for en medlemsstat. Medlemsstaterne tager ved bedømmelsen af disse anmodninger særligt hensyn til forhold såsom den eksisterende infrastruktur og krav til færdselssikkerheden."

Or. de

Begrundelse

Denne præcisering er nødvendig for endnu en gang at tydeliggøre formålet med dette direktiv. De største tilladte dimensioner og vægte fastsættes på EU-plan af hensyn til et velfungerende indre marked. Overtrædelse forvrider konkurrencen og skader dermed det indre marked.

Ændringsforslag 140

Artur Zasada

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 2 – indledning

Direktiv 96/53/EF

Artikel 4 – stk. 4 – afsnit 2 a (nyt)

Kommissionens forslag

2) Artikel 4 *ændres således:*

Ændringsforslag

2) *I artikel 4 indsættes følgende afsnit efter afsnit 2:*

"Grænseoverskridende brug af vogntog med dimensioner og vægt, der afviger fra de fastlagte værdier i punkt 1.1, 1.2 til 1.8, 4.2 og 4.4, forbydes. Europa-Kommissionen opfordres til at gennemføre en grundig undersøgelse af de potentielle konsekvenser af grænseoverskridende brug af længere og tungere lastbiler for det europæiske transportsystem og navnlig for den

Ændringsforslag 141
Franco Frigo, David-Maria Sassoli

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 2 – indledning
Direktiv 96/53/EF
Artikel 4 – stk. 4 – afsnit 2 a (nyt)

Kommissionens forslag

2) Artikel 4 ændres således:

Ændringsforslag

2) I artikel 4, stk. 4, indsættes følgende afsnit efter afsnit 2:
"Grænseoverskridende brug af køretøjer, hvis dimensioner afviger fra det, som er fastsat i bilag I, pkt. 1.1, 1.2, 1.4 til 1.8, 4.2 og 4.4, er forbudt, i tråd med formålet med stk. 1."

Begrundelse

Formålet med ændringsforslaget er at præcisere, at meningen med direktiv 96/53/EF aldrig har været, at grænseoverskridende anvendelse af de såkaldte køretøjer efter modulkonceptet skulle tillades. Grænseoverskridende anvendelse af disse køretøjer er nemlig i strid med Unionens vigtigste politikmål, heriblandt de mål, der er opført i hvidbogen, hvad angår indvirkning på omlægning, sikkerhed, SMV'er, forurening osv.

Ændringsforslag 142
Markus Ferber

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 2 – indledning
Direktiv 96/53/EF
Artikel 4

Kommissionens forslag

2) Artikel 4 ændres således:

Ændringsforslag

2) Artikel 4 ændres således:
Medlemsstaterne kan imidlertid i forbindelse med strenge betingelser og

kontrolmekanismer tillade brug af køretøjer eller vogntog til national godstransport på deres område, selv om de overskrider grænserne i bilag I, punkt 1.3, 2, 3 og 4.3. Medlemsstater, som på deres område ikke tillader sådanne køretøjer eller vogntog, som overskrider grænserne i bilag I, punkt 1.3, 2, 3 og 4.3, kan også forbyde transport med udenlandske erhvervskøretøjer.

Or. de

Ændringsforslag 143
Nathalie Griesbeck, Robert Rochefort

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 2 – indledning
Direktiv 96/53/EF
Artikel 4 – stk. 4 – afsnit 2 a (nyt)

Kommissionens forslag

2) Artikel 4 *ændres således*:

Ændringsforslag

2) I artikel 4 *indsættes følgende afsnit efter afsnit 2*:

"Med forbehold af medlemsstaternes rettigheder som fastsat i akterne for tiltrædelse af Unionen er internationale transportere, der udføres med køretøjer eller vogntog, hvis dimensioner afviger fra de værdier, der er fastsat i bilag I, forbudt."

Or. fr

Ændringsforslag 144
Ismail Ertug

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 2 – litra a

Kommissionens forslag

a) I stk. 1, litra a) og b) udgår ordet

Ændringsforslag

udgår

"national".

Or. de

Ændringsforslag 145
Michel Dantin, Dominique Riquet

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 2 – litra a

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

a) I stk. 1, litra a) og b) udgår ordet
"national".

udgår

Or. fr

Ændringsforslag 146
Brian Simpson

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 2 – litra a

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

a) I stk. 1, litra a) og b) udgår ordet
"national".

udgår

Or. en

Ændringsforslag 147
Petri Sarvamaa, Eija-Riitta Korhola, Sari Essayah, Anne E. Jensen, Hannu Takkula,
Christofer Fjellner, Anna Ibrisagic, Gunnar Hökmark, Alf Svensson, Nils Torvalds,
Anneli Jäätteenmäki, Anna Maria Corazza Bildt, Bendt Bendtsen

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 2 – litra a
Direktiv 96/53/EF
Artikel 4 – stk. 2

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

a) I stk. 1, litra a) og b) udgår ordet

a) I stk. 2, litra a) og b) udgår ordet

"national".

"national".

Or. en

Begrundelse

Det er for restriktivt at give udtrykkelig tilladelse til grænseoverskridende godstransport med længere køretøjer, men bevare forbuddet mod grænseoverskridende transport med tungere og/eller højere køretøjer. Det ville være inkonsekvent at begrænse transport med tungere eller højere køretøjer til nationale transportere på begge sider af en grænse og samtidig give tilladelse til grænseoverskridende transport med længere køretøjer.

Ændringsforslag 148 **Silvia-Adriana Țicău**

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 2 – litra a

Direktiv 96/53/EF

Artikel 4 – stk. 1

Kommissionens forslag

a) I stk. 1, litra a) **og b)** udgår ordet "national".

Ændringsforslag

a) I stk. 1, litra a), udgår ordet "national".

Or. ro

Ændringsforslag 149 **Peter van Dalen**

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 2 – litra a a (nyt)

Direktiv 96/53/EF

Artikel 4 – stk. 2 – litra a a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

aa) (a) Stk. 2a indsættes med følgende tekst:

aa) "Medlemsstaterne tillader, at (påhængs)køretøjer til vejtransport, der ikke opfylder kravene i punkt 1.3, 2, 3, 4.1 og/eller 4.3 i tillæg I, kan anvendes til grænseoverskridende transport mellem nabomedlemsstater, som har truffet

*foranstaltninger til anvendelse af dette
stykke;*

Or. nl

Ændringsforslag 150

Corien Wortmann-Kool, Philippe De Backer, Mathieu Grosch, Gesine Meissner, Dieter-Lebrecht Koch

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 2 – litra a a (nyt)

Direktiv 96/53/EF

Artikel 4 – stk. 4 – afsnit 1

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

*aa) Første sætning i artikel 4, stk. 4,
erstattes med følgende sætning:*

*"Medlemsstaterne kan give køretøjer eller
vogntog med dimensioner og vægt, der
afviger fra de fastlagte værdier i punkt 1,
2 og 4 i bilag 1, som anvendes til
godstransport, og som gennemfører visse
transporter, der ikke påvirker den
internationale konkurrence inden for
transportsektoren i væsentlig grad,
tilladelse til at køre inden for deres
område."*

Or. en

Ændringsforslag 151

Herbert Dorfmann, Richard Seeber

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 2 – litra b

b) Artikel 4, stk. 4, andet afsnit, første punktum, affattes således:

udgår

"Transportvirksomhed anses for ikke at påvirke den internationale konkurrence inden for transportsektoren i væsentlig grad, hvis den udelukkende foregår på en enkelt medlemsstats område eller som en grænseoverskridende transportvirksomhed mellem to nabomedlemsstater, der hver især har vedtaget foranstaltninger i medfør af dette stykke, og hvis en af betingelserne i litra a) eller b) er opfyldt:"

Or. de

**Ændringsforslag 152
Ismail Ertug**

**Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 2 – litra b**

b) Artikel 4, stk. 4, andet afsnit, første punktum, affattes således:

udgår

"Transportvirksomhed anses for ikke at påvirke den internationale konkurrence inden for transportsektoren i væsentlig grad, hvis den udelukkende foregår på en enkelt medlemsstats område eller som en grænseoverskridende transportvirksomhed mellem to nabomedlemsstater, der hver især har vedtaget foranstaltninger i medfør af dette stykke, og hvis en af betingelserne i litra a) eller b) er opfyldt:"

Or. de

Ændringsforslag 153
Michel Dantin, Dominique Riquet

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 2 – litra b

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

b) Artikel 4, stk. 4, andet afsnit, første punktum, affattes således: **udgår**

"Transportvirksomhed anses for ikke at påvirke den internationale konkurrence inden for transportsektoren i væsentlig grad, hvis den udelukkende foregår på en enkelt medlemsstats område eller som en grænseoverskridende transportvirksomhed mellem to nabomedlemsstater, der hver især har vedtaget foranstaltninger i medfør af dette stykke, og hvis en af betingelserne i litra a) eller b) er opfyldt:"

Or. fr

Ændringsforslag 154
Eva Lichtenberger, Michael Cramer

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 2 – litra b

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

b) Artikel 4, stk. 4, andet afsnit, første punktum, affattes således: **udgår**

"Transportvirksomhed anses for ikke at påvirke den internationale konkurrence inden for transportsektoren i væsentlig grad, hvis den udelukkende foregår på en enkelt medlemsstats område eller som en grænseoverskridende transportvirksomhed mellem to nabomedlemsstater, der hver især har vedtaget foranstaltninger i medfør af dette stykke, og hvis en af betingelserne i litra a) eller b) er opfyldt:"

Ændringsforslag 155

Sabine Wils

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 2 – litra b

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

b) Artikel 4, stk. 4, andet afsnit, første punktum, affattes således: **udgår**

"Transportvirksomhed anses for ikke at påvirke den internationale konkurrence inden for transportsektoren i væsentlig grad, hvis den udelukkende foregår på en enkelt medlemsstats område eller som en grænseoverskridende transportvirksomhed mellem to nabomedlemsstater, der hver især har vedtaget foranstaltninger i medfør af dette stykke, og hvis en af betingelserne i litra a) eller b) er opfyldt:"

Or. en

Begrundelse

Der er ingen dokumentation for påstanden om, at en begrænsning af grænseoverskridende transport til to medlemsstater ikke ville berøre den internationale konkurrence i nævneværdig grad, og eventuelle dispensationer fra standarderne for vægt og dimensioner bør forblive et rent nationalt anliggende.

Ændringsforslag 156

Nathalie Griesbeck, Robert Rochefort

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 2 – litra b

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

b) Artikel 4, stk. 4, andet afsnit, første punktum, affattes således: **udgår**

"Transportvirksomhed anses for ikke at påvirke den internationale konkurrence

inden for transportsektoren i væsentlig grad, hvis den udelukkende foregår på en enkelt medlemsstats område eller som en grænseoverskridende transportvirksomhed mellem to nabomedlemsstater, der hver især har vedtaget foranstaltninger i medfør af dette stykke, og hvis en af betingelserne i litra a) eller b) er opfyldt:"

Or. fr

Ændringsforslag 157

Phil Bennion

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 2 – litra b – indledning

Direktiv 96/53/EF

Artikel 4 – stk. 4 – afsnit 1

Kommissionens forslag

b) Artikel 4, stk. 4, **andet** afsnit, **første punktum**, affattes således:

Ændringsforslag

b) Artikel 4, stk. 4, **første** afsnit, affattes således:

"Medlemsstaterne må kun give køretøjer eller vogntog med dimensioner og vægt, der afviger fra de fastlagte værdier i punkt 1.1, 1.2, 1.4 til 1.8, 4.2 og 4.4 i bilag 1, som anvendes til godstransport, og som gennemfører visse transporter, tilladelse til at køre inden for deres område, såfremt det ikke påvirker den internationale konkurrence inden for transportsektoren og EU's miljø- og sikkerhedsmål i væsentlig grad."

Or. en

Begrundelse

Der bør kun gives dispensation, hvis det ikke forhindrer det indre marked i at fungere tilfredsstillende, og hvis det ikke er i strid med EU's miljø- og sikkerhedsmål som fastlagt i den relevante lovgivning, herunder målene for Connecting Europe-faciliteten og de transeuropæiske transportnet.

Ændringsforslag 158
Hubert Pirker

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 2 – litra b
Direktiv 96/53/EF
Artikel 4 – stk. 4 – afsnit 2

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

"Transportvirksomhed anses for ikke at påvirke den internationale konkurrence inden for transportsektoren i væsentlig grad, hvis den udelukkende foregår på en enkelt medlemsstats område eller som en grænseoverskridende transportvirksomhed mellem to nabomedlemsstater, der hver især har vedtaget foranstaltninger i medfør af dette stykke, og hvis en af betingelserne i litra a) eller b) er opfyldt:"

udgår

Or. de

Begrundelse

Dette stykke skal udgå, fordi det er baseret på en ren formodning fra Kommissionens side uden konsekvensanalyse eller analyse af relevant talmateriale.

Ændringsforslag 159
Brian Simpson

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 2 – litra b
Direktiv 96/53/EF
Artikel 4 – stk. 4 – afsnit 2

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

"Transportvirksomhed anses for ikke at påvirke den internationale konkurrence inden for transportsektoren i væsentlig grad, hvis den udelukkende foregår på en enkelt medlemsstats område eller som en grænseoverskridende transportvirksomhed mellem to nabomedlemsstater, der hver især har

udgår

vedtaget foranstaltninger i medfør af dette stykke, og hvis en af betingelserne i litra a) eller b) er opfyldt:"

Or. en

Ændringsforslag 160
Georges Bach, Bogusław Liberadzki

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 2 – litra b
Direktiv 96/53/EF
Artikel 4 – stk. 4 – afsnit 2

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

"Transportvirksomhed anses for ikke at påvirke den internationale konkurrence inden for transportsektoren i væsentlig grad, hvis den udelukkende foregår på en enkelt medlemsstats område eller som en grænseoverskridende transportvirksomhed mellem to nabomedlemsstater, der hver især har vedtaget foranstaltninger i medfør af dette stykke, og hvis en af betingelserne i litra a) eller b) er opfyldt:"

udgår

Or. en

Begrundelse

Der er tale om en antagelse fra Kommissionens side, som skal dokumenteres i en konsekvensanalyse, der behandler alle de potentielle virkninger og konsekvenser af den generelle anvendelse af længere lastbiler i international vejtransport.

Ændringsforslag 161
Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 2 – litra b
Direktiv 96/53/EF
Artikel 4 – stk. 4 – afsnit 2

Kommissionens forslag

"Transportvirksomhed anses for ikke at påvirke den internationale konkurrence inden for transportsektoren i væsentlig grad, hvis **den udelukkende foregår på en enkelt medlemsstats område eller som en grænseoverskridende transportvirksomhed mellem to nabomedlemsstater, der hver især har vedtaget foranstaltninger i medfør af dette stykke, og hvis en af betingelserne i litra a) eller b) er opfyldt.**"

Ændringsforslag

"Transportvirksomhed anses for ikke at påvirke den internationale konkurrence inden for transportsektoren i væsentlig grad, hvis en af betingelserne i litra a) eller b) er opfyldt."

Or. pl

Begrundelse

Tilladelsen til grænseoverskridende transport med køretøjer af usædvanlig størrelse er i modstrid med direktivets hovedformål, nemlig fastsættelse af de største tilladte dimensioner i national og international trafik og største tilladte vægt i international trafik.

Ændringsforslag 162
Oldřich Vlasák

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 2 – litra b

Direktiv 96/53/EF

Artikel 4 – stk. 4 – afsnit 2

Kommissionens forslag

"Transportvirksomhed anses for ikke at påvirke den internationale konkurrence inden for transportsektoren i væsentlig grad, hvis den udelukkende foregår på en enkelt medlemsstats område eller som en grænseoverskridende transportvirksomhed mellem to nabomedlemsstater, der hver især har vedtaget foranstaltninger i medfør af dette stykke, og hvis en af betingelserne i litra a) eller b) er opfyldt."

Ændringsforslag

"Transportvirksomhed anses for ikke at påvirke den internationale konkurrence inden for transportsektoren i væsentlig grad, hvis den udelukkende foregår på en enkelt medlemsstats område eller som en grænseoverskridende transportvirksomhed mellem to nabomedlemsstater, der hver især har vedtaget foranstaltninger i medfør af dette stykke, og hvis en af betingelserne i litra a) eller b) er opfyldt. ***I forbindelse med transporter inden for en enkelt medlemsstats område, og i forbindelse med førnævnte grænseoverskridende transporter, kan de berørte medlemsstater***

*– på en ikkediskriminerende måde –
begrænse sådanne transporter til den
udvalgte infrastruktur. I givet fald er
medlemsstaterne forpligtede til at
underrette transportvirksomhederne om
sådanne restriktioner på en passende
måde og så lang tid i forvejen som
muligt."*

Or. cs

Begrundelse

*Afhensyn til færdselssikkerheden og bevarelsen af infrastrukturens stand skal
medlemsstaterne have mulighed for at begrænse transporten af for stor last til infrastruktur,
der er egnet til en sådan trafik.*

Ændringsforslag 163

**Petri Sarvamaa, Hannu Takkula, Eija-Riitta Korhola, Sari Essayah, Anne E. Jensen,
Nils Torvalds, Anneli Jäätteenmäki, Gunnar Hökmark, Christofer Fjellner, Anna
Ibrisagic, Jim Higgins, Alf Svensson, Anna Maria Corazza Bildt, Bendt Bendtsen**

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 2 – litra b

Direktiv 96/53/EF

Artikel 4 – stk. 4 – afsnit 2

Kommissionens forslag

"Transportvirksomhed anses for ikke at påvirke den internationale konkurrence inden for transportsektoren i væsentlig grad, hvis den udelukkende foregår på en enkelt medlemsstats område eller som en grænseoverskridende transportvirksomhed mellem *to* nabomedlemsstater, der *hver især* har vedtaget foranstaltninger i medfør af dette stykke, og hvis en af betingelserne i litra a) eller b) er opfyldt."

Ændringsforslag

"Transportvirksomhed anses for ikke at påvirke den internationale konkurrence inden for transportsektoren i væsentlig grad, hvis den udelukkende foregår på en enkelt medlemsstats område eller som en grænseoverskridende transportvirksomhed mellem nabomedlemsstater, der har vedtaget foranstaltninger i medfør af dette stykke, og, *for så vidt angår dimensioner*, hvis en af betingelserne i litra a) eller b) er opfyldt."

Or. en

Ændringsforslag 164

Marita Ulvskog, Ole Christensen, Liisa Jaakonsaari

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 2 – litra b
Direktiv 96/53/EF
Artikel 4 – stk. 4 – afsnit 2

Kommissionens forslag

"Transportvirksomhed anses for ikke at påvirke den internationale konkurrence inden for transportsektoren i væsentlig grad, hvis den udelukkende foregår på en enkelt medlemsstats område eller som en grænseoverskridende transportvirksomhed mellem *to* nabomedlemsstater, der *hver især* har vedtaget foranstaltninger i medfør af dette stykke, og hvis en af betingelserne i litra a) eller b) er opfyldt:"

Ændringsforslag

"Transportvirksomhed anses for ikke at påvirke den internationale konkurrence inden for transportsektoren i væsentlig grad, hvis den udelukkende foregår på en enkelt medlemsstats område eller som en grænseoverskridende transportvirksomhed mellem nabomedlemsstater, der har vedtaget foranstaltninger i medfør af dette stykke, og hvis en af betingelserne i litra a) eller b) er opfyldt:"

Or. sv

Ændringsforslag 165
Peter van Dalen

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 2 – litra b
Direktiv 96/53/EF
Artikel 4 – stk. 4 – afsnit 2

Kommissionens forslag

"Transportvirksomhed anses for ikke at påvirke den internationale konkurrence inden for transportsektoren i væsentlig grad, hvis den udelukkende foregår på en enkelt medlemsstats område eller som en grænseoverskridende transportvirksomhed mellem *to* nabomedlemsstater, der *hver især* har vedtaget foranstaltninger i medfør af dette stykke, og hvis en af betingelserne i litra a) eller b) er opfyldt:"

Ændringsforslag

"Transportvirksomhed anses for ikke at påvirke den internationale konkurrence inden for transportsektoren i væsentlig grad, hvis den udelukkende foregår på en enkelt medlemsstats område eller som en grænseoverskridende transportvirksomhed mellem nabomedlemsstater, der har vedtaget foranstaltninger i medfør af dette stykke, og hvis en af betingelserne i litra a) eller b) er opfyldt:"

Or. nl

Ændringsforslag 166
Silvia-Adriana Țicău

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 2 – litra b
Direktiv 96/53/EF
Artikel 4 – stk. 4 – afsnit 2

Kommissionens forslag

"Transportvirksomhed anses for ikke at påvirke den internationale konkurrence inden for transportsektoren i væsentlig grad, hvis den udelukkende foregår på en enkelt medlemsstats område eller som en grænseoverskridende transportvirksomhed mellem to nabomedlemsstater, der hver især har vedtaget foranstaltninger i medfør af dette stykke, og hvis en af betingelserne i litra a) eller b) er opfyldt:"

Ændringsforslag

"Transportvirksomhed anses for ikke at påvirke den internationale konkurrence inden for transportsektoren i væsentlig grad, hvis den udelukkende foregår på en enkelt medlemsstats område eller som en grænseoverskridende transportvirksomhed mellem to nabomedlemsstater, der hver især har vedtaget foranstaltninger i medfør af dette stykke, og hvis en af betingelserne i litra a) eller b) er opfyldt. **Hvis en medlemsstat tillader grænseoverskridende transport med sådanne køretøjer og vogntog, skal den definere det vejnet, hvor de må anvendes. Vejnettet skal være en del af TEN-T-nettene, jf. forordning 2013/.../EU (om Unionens retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet).**"

Or. en

Ændringsforslag 167

Corien Wortmann-Kool, Gesine Meissner, Mathieu Grosch, Philippe De Backer, Dieter-Lebrecht Koch

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 2 – litra b
Direktiv 96/53/EF
Artikel 4 – stk. 4 – afsnit 2

Kommissionens forslag

"Transportvirksomhed **anses** for ikke at påvirke den internationale konkurrence inden for transportsektoren i væsentlig grad, hvis den udelukkende foregår på en enkelt medlemsstats område **eller som en**

Ændringsforslag

"I overensstemmelse med nærhedsprincippet anses transportvirksomhed med anvendelse af køretøjer eller vogntog med dimensioner og vægt, der afviger fra de fastlagte

grænseoverskridende transportvirksomhed mellem to nabomedlemsstater, der **hver især** har vedtaget foranstaltninger i medfør af dette stykke, og hvis en af betingelserne i litra a) eller b) er opfyldt:"

værdier i punkt 1, 2, 3 og 4 i bilag I, for ikke at påvirke den internationale konkurrence inden for transportsektoren i væsentlig grad, hvis den udelukkende foregår på en enkelt medlemsstats **kompetente myndigheds** område **og tillades** mellem to **eller flere kompetente myndigheder i** nabomedlemsstater, der har vedtaget foranstaltninger i medfør af dette stykke, og hvis en af betingelserne i litra a) eller b) er opfyldt. **Medlemsstaternes kompetente myndigheder fastlægger specifikke krav til køretøjet, infrastrukturen og chaufføren med henblik på at sikre et tilstrækkeligt sikkerhedsniveau. Betingelserne for den grænseoverskridende anvendelse af disse køretøjer bør være fastlagt i bilaterale eller multilaterale aftaler mellem de berørte medlemsstater, som præciserer ruterne og andre betingelser, der skal være opfyldt."**

Or. en

Ændringsforslag 168 Phil Bennion

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 2 – litra b
Direktiv 96/53/EF
Artikel 4 – stk. 4 – afsnit 2

Kommissionens forslag

"Transportvirksomhed anses for ikke at påvirke den internationale konkurrence inden for transportsektoren i væsentlig grad, hvis den udelukkende foregår på en enkelt medlemsstats område eller som en grænseoverskridende transportvirksomhed mellem to nabomedlemsstater, **der** hver især har vedtaget foranstaltninger i medfør af **dette stykke**, og hvis **en af** betingelserne i litra **a) eller b)** er opfyldt:"

Ændringsforslag

"Transportvirksomhed anses for ikke at påvirke den internationale konkurrence inden for transportsektoren **og EU's miljø- og sikkerhedsmål** i væsentlig grad, hvis den udelukkende foregår på en enkelt medlemsstats område eller som en grænseoverskridende transportvirksomhed mellem to nabomedlemsstater, **hvis betingelserne i litra a) er opfyldt, eller hvis de** hver især har vedtaget foranstaltninger i medfør af **artikel 4a (ny)**,

og hvis betingelserne i litra b) er opfyldt:"

Or. en

Begrundelse

For at forhindre forvridding af det indre marked inden for et område med fri bevægelighed skal der fastsættes fælles krav til grænseoverskridende brug af længere køretøjer. Det gælder imidlertid ikke skovbrugs- og skovningssektoren i de relevante medlemsstater.

Ændringsforslag 169 Phil Bennion

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 2 – litra b a (nyt)
Direktiv 96/53/EF
Artikel 4 – stk. 7 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

ba) Følgende stykke tilføjes til artikel 4:
"7a. Senest [tre år efter dette direktivs offentliggørelse] forelægger Kommissionen en rapport for Europa-Parlamentet og Rådet om medlemsstaternes anvendelse af artikel 4 og 4a (ny). Rapporten skal indeholde en vurdering af, om bestemmelserne i artikel 4 er i strid med EU's sikkerheds- og miljømål, og om artikel 4a (ny) skal tilpasses til ny teknologisk udvikling. Rapporten ledsages eventuelt af et lovgivningsforslag."

Or. en

Ændringsforslag 170 Phil Bennion

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 2 – litra b b (nyt)
Direktiv 96/53/EF
Artikel 4 – stk. 7 b (nyt)

bb) Følgende stykke tilføjes til artikel 4:

"7b. To nabomedlemsstater kan godkende grænseoverskridende godstransport med køretøjer eller vogntog med dimensioner og vægt, der afviger fra de fastlagte værdier i punkt 1.3 i bilag I, forudsat at brugen heraf indberettes til Kommissionen inden vedtagelsen af dette direktiv."

Or. en

Ændringsforslag 171
Ismail Ertug, Brian Simpson

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 2 – litra b a (nyt)
Direktiv 96/53/EF
Artikel 4 – stk. 5

ba) Artikel 4, stk. 5, affattes således:

"5. Medlemsstaterne kan tillade, at køretøjer eller vogntog, hvori der indgår ny teknologi eller nye koncepter, benyttes i en forsøgsperiode, selv om en eller flere af direktivets bestemmelser ikke er opfyldt, hvis følgende betingelser er opfyldt:

- Transportvirksomheden skal foregå lokalt begrænset i et nøje defineret område inden for medlemsstatens område.

- Forsøgsperioden er begrænset til 24 måneder.

- Forsøget skal ledsages af en videnskabelig overvågning. Her undersøges forsøgskøretøjernes indvirkning på følgende aspekter: infrastruktur, færdselssikkerhed, omlægning af transporten, kompatibilitet med eksisterende tilbud indenfor

***kombineret transport, miljø,
chaufførernes arbejdsvilkår og accept i
befolkningen.***

***- Der sendes hvert år en officiel rapport til
Kommissionen om forsøgets forløb og
resultaterne af den videnskabelige
overvågning.***

- Kommissionen offentliggør rapporterne.

***Medlemsstaterne underretter på forhånd
Kommissionen om påtænkte forsøg.
Kommissionen vurderer ud fra de
ovennævnte betingelser, om forsøgene er
lovlige. Forsøg, der ikke er i
overensstemmelse med dette direktiv eller
overtræder internationale
konkurrenceregler, afvises af
Kommissionen. Kommissionen
underretter Europa-Parlamentet om
afgørelsen.***

Or. de

Begrundelse

Medlemsstaterne kan fortsat tillade forsøg med køretøjer, der afviger fra de tilladte dimensioner og vægte. Forsøgene skal gennemføres sådan, at den internationale konkurrence ikke trues, og der ikke opstår negative konsekvenser for det indre marked. Rammebetingelserne sikrer, at der reelt opnås ny viden i forsøgsperioden. Forsøgsresultaterne skal stilles til rådighed for EU, medlemsstaterne og offentligheden.

Ændringsforslag 172

**Petri Sarvamaa, Hannu Takkula, Eija-Riitta Korhola, Sari Essayah, Nils Torvalds,
Anneli Jäätteenmäki**

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 2 – litra b a (nyt)

Direktiv 96/53/EF

Artikel 4 – stk. 3 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

ba) Følgende stykke tilføjes til artikel 4:

***"3a. Kommission bør forelægge et forslag
til en harmoniseret tilgang til
procedurerne for udstedelse af særlige***

tilladelser hos de kompetente myndigheder i de medlemsstater og/eller regioner, der tillader transport af udelelig last."

Or. en

Ændringsforslag 173
Peter van Dalen

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 2 a (nyt)
Direktiv 96/53/EF
Artikel 4 – stk. 5 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

2a) artikel 4 stk. 5a indsættes med følgende tekst"

5a. Medlemsstater kan tillade grænseoverskridende transport med (påhængs)køretøjer, der ikke opfylder kravene i punkt 1, 2, 3 og 4 i tillægget, forudsat at der ikke i den forbindelse gøres forskel mellem de medlemsstater, hvor de pågældende køretøjer er indregistrerede. Medlemsstaterne anviser de dele af vejnettet, hvor disse (påhængs)køretøjer er tilladt. Disse oplysninger er offentligt tilgængelige.

Or. nl

Ændringsforslag 174
Brian Simpson, Georges Bach

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 2 a (nyt)
Direktiv 96/53/EF
Artikel 4 – stk. 4 – afsnit 2 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

2a) I artikel 4, stk. 4, indsættes følgende

afsnit efter afsnit 2:

"Med forbehold af medlemsstaternes rettigheder som fastsat i akterne for tiltrædelse af Unionen er internationale transporter, der udføres med køretøjer eller vogntog, hvis dimensioner afviger fra det, som er fastsat i punkt 1.1, 1.2, 1.4 til 1.8, 4.2 og 4.4 i bilag I, forbudt."

Or. en

Begrundelse

Tilpasning til strukturen i og målet med artikel 4, stk. 1.

Ændringsforslag 175
Dieter-Lebrecht Koch

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 2 a (nyt)
Direktiv 96/53/EF
Artikel 4 – stk. 5

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

2a) Artikel 4, stk. 5, affattes således:

5. Medlemsstaterne opfordres til at tillade køretøjer og vogntog, hvori der indgår ny teknologi eller nye koncepter, og som benyttes til lokal transportvirksomhed i en forsøgsperiode, selv om en eller flere af direktivets bestemmelser ikke er opfyldt. Medlemsstaterne underretter Kommissionen herom.

Or. xm

Ændringsforslag 176
Michel Dantin, Dominique Riquet

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 2 a (nyt)
Direktiv 96/53/EF
Artikel 4 – stk. 4 – afsnit 2 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

2a) I artikel 4, stk. 4, indsættes følgende afsnit efter afsnit 2:

"Med forbehold af medlemsstaternes rettigheder som fastsat i akterne for tiltrædelse af Unionen er internationale transporter, der udføres med køretøjer eller vogntog, hvis længde og vægt afviger fra de værdier, der er fastsat i dette direktivs bilag I, forbudt."

Or. fr

Ændringsforslag 177

Marita Ulvskog, Ole Christensen, Liisa Jaakonsaari

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 2 a (nyt)

Direktiv 96/53/EF

Artikel 4 – stk. 2

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

2a) I artikel 4, stk. 2, i direktiv 96/53/EF foretages følgende ændringer:

Nyt stk. 2:

"Grænseoverskridende transport med køretøjer eller vogntog til godstransport, som ikke opfylder kravene i bilag I, punkt 2, er tilladt mellem medlemsstater, som har truffet foranstaltninger for at tillade sådanne afvigelser".

Or. sv

Ændringsforslag 178

Marita Ulvskog, Ole Christensen, Liisa Jaakonsaari

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 2 b (nyt)

Direktiv 96/53/EF

Artikel 4 – stk. 4

2b) I artikel 4, stk. 4, første afsnit, i direktiv 96/53/EF foretages følgende ændringer:

"4. Medlemsstaterne kan tillade, at køretøjer eller vogntog til transport, som benyttes til visse former for transportvirksomhed, 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, 1.4-1.8, 4.2 og 4.4, fastsatte grænser for dimensioner."

Or. sv

**Ændringsforslag 179
Philip Bradbourn**

**Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 3**

3) Artikel 4, stk. 6, **artikel 5, litra b) og artikel 8a udgår.**

3) Artikel 4, stk. 6, **ændres således:**

De kompetente myndigheder i nabomedlemsstaterne kan godkende grænseoverskridende virksomhed med køretøjer eller vogntog med dimensioner og vægt, der afviger fra de fastlagte værdier i punkt 1, 2, 3 og 4 i bilag 1, forudsat at der ikke er forskelsbehandling på grund af den registrerende medlemsstat for det trækkende køretøj, påhængsvognen eller sættevognen. Disse kompetente myndigheder ("kan definere" eller "definerer") de ruter, hvor køretøjer eller vogntog med dimensioner og vægt, der afviger fra de fastlagte værdier i punkt 1, 2, 3 og 4 i bilag 1, må færdes. Medlemsstaterne underretter Kommissionen derom og gør disse oplysninger tilgængelige for offentligheden.

Ændringsforslag 180
Jim Higgins, Phil Prendergast, Jacqueline Foster

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 3

Kommissionens forslag

3) Artikel 4, stk. 6, artikel 5, litra b) og artikel 8a udgår.

Ændringsforslag

3) Artikel 4, stk. 6, **ændres på følgende måde: De kompetente myndigheder i nabomedlemsstaterne kan godkende grænseoverskridende transportvirksomhed med køretøjer eller vogntog med dimensioner og vægt, der afviger fra de fastlagte værdier i punkt 1, 2, 3 og 4 i bilag 1, forudsat at der ikke er forskelsbehandling på grund af den registrerende medlemsstat for det trækkende køretøj, påhængsvognen eller sættevognen. Disse kompetente myndigheder kan definere de ruter, hvor køretøjer eller vogntog med dimensioner og vægt, der afviger fra de fastlagte værdier i punkt 1, 2, 3 og 4 i bilag 1, må færdes. Det kan bestemmes, at medlemsstaterne skal underrette Kommissionen derom.** Artikel 5, litra b) og artikel 8a udgår.

Begrundelse

De medlemsstater, som har en infrastruktur, der tillader køretøjer med en højde på over 4 meter, bør kunne deltage i grænseoverskridende handel. Dette bør aldrig udgøre forskelsbehandling på grund af den registrerende medlemsstat, ligesom de medlemsstater, der ønsker at begrænse køretøjer til højst 4 meter, ikke bør tilpligtes at acceptere køretøjer over denne højde.

Ændringsforslag 181
Dieter-Lebrecht Koch

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 3 a (nyt)
Direktiv 96/53/EF
Artikel 4 – stk. 6 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

3a) I artikel 4 indsættes som stk. 6a:

6a. Kommissionen bemyndiges til på grundlag af de i henhold til artikel 4, stk. 5, modtagne data at udarbejde specifikationer for den generelle godkendelse af disse køretøjer, som sikrer en bedre færdselssikkerhed og miljøbeskyttelse.

Or. xm

Ændringsforslag 182
Georges Bach, Bogusław Liberadzki

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 4 a (nyt)
Direktiv 96/53/EF
Artikel 4 – stk. 5

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

4a) I direktivets artikel 4, stk. 5, tilføjes følgende:

For at oprette disse forsøgsperioder skal følgende betingelser være opfyldt:

- forsøgsperioden må ikke overstige fem år

- transportvirksomheden finder sted i en lokal, afgrænset del af medlemsstatens område

- forsøget skal overvåges officielt under hensyntagen til indvirkningen på infrastruktur, færdselssikkerhed, modal omstilling og miljøet

- Kommissionen tilsendes en officiel rapport om overvågningsresultaterne for forsøget, og denne rapport offentliggøres.

Begrundelse

For at sikre effektive resultater på EU-plan skal medlemsstaternes forsøgsperioder opfylde visse betingelser, ligesom de skal overvåges.

Ændringsforslag 183

Petri Sarvamaa, Hannu Takkula, Eija-Riitta Korhola, Sari Essayah, Anne E. Jensen, Nils Torvalds, Anneli Jäätteenmäki, Anna Ibrisagic, Gunnar Hökmark, Christofer Fjellner, Alf Svensson, Anna Maria Corazza Bildt, Bendt Bendtsen

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 5 a (nyt)

Direktiv 96/53/EF

Artikel 4 – stk. 7 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

5a) I artikel 4 indsættes følgende som stk. 7a:

7a. Nabomedlemsstater, som, siden direktiv 96/53/EF trådte i kraft, permanent tillader vejtransport af gods med køretøjer eller vogntog med vægt og/eller dimensioner, der afviger fra bilag 1 som fastlagt i artikel 4, stk. 1, litra a), og artikel 4, stk. 2, litra a), og med hensyn til dimensioner i overensstemmelse med artikel 4, stk. 4, samt med hensyn til grænseoverskridende virksomhed med afvigelser fra bilag 1, punkt 1.3, kan tillade grænseoverskridende virksomhed staterne imellem med sådanne køretøjer og vogntog. Sådanne medlemsstater og nabomedlemsstater, hvor der midlertidigt tillades længere, tungere eller højere køretøjer, kan også tillade grænseoverskridende virksomhed staterne imellem efter gensidig aftale. Medlemsstaterne giver Kommissionen meddelelse om denne procedure.

Begrundelse

I overensstemmelse med nærhedsprincippet skal medlemsstaterne være berettiget til at træffe beslutninger om transportløsninger, der er tilpasset deres specifikke omstændigheder, så længe disse løsninger ikke udgør forskelsbehandling mellem nationale og andre køretøjer. Direktiv 96/53/EF giver medlemsstaterne vide skønsbeføjelser i denne henseende.

Ændringsforslag 184

Petri Sarvamaa

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 5 b (nyt)

Direktiv 96/53/EF

Artikel 4 – stk. 7 b (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

5b) I artikel 4 indsættes som stk. 7b:

7b. Denne procedure i medlemsstaterne, der tillader grænseoverskridende virksomhed med tungere, længere og/eller højere køretøjer efter gensidig aftale og underretning af Kommissionen revurderes fem år efter dette direktivs ikrafttræden.

Or. en

Ændringsforslag 185

Phil Bennion

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 2 – litra a (nyt)

Direktiv 96/53/EF

Artikel 4 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

2a) Artikel 4a tilføjes:

Artikel 4a

Den godkendende medlemsstat sikrer, at følgende foranstaltninger gennemføres på dens område for køretøjer eller vogntog med dimensioner og vægt, der afviger fra

de fastlagte værdier i punkt 1.1, 1.2, 1.4 til 1.8, 4.2 og 4.4 i bilag 1:

a) Køretøjer og vogntog må ikke overstige den maksimalt tilladte vægt, som er fastlagt i punkt 2.2.2, litra c), og skal opfylde sikkerhedskrav i overensstemmelse med artikel 10 og 12 i forordningen (EF) nr. 661/2009.

b) Køretøjer og vogntog skal opfylde emissionsgrænseværdierne i bilag I i forordning (EF) nr. 595/2009.

c) Den godkendende medlemsstat har vedtaget en mekanisme til internalisering af de eksterne omkostninger i forbindelse med brug af disse køretøjer samt aftaler om modal omstilling fra vej til jernbane.

d) Den godkendende medlemsstat har anvendt specifik uddannelse i overensstemmelse med direktiv 2003/59/EF og atteringskrav fra de relevante myndigheder, herunder mindst fem års kørsels erfaring.

e) Køretøjer eller vogntog er kun tilladt på dertil udpegede ruter. Denne udpegelse kræver, at vejen og den dermed forbundne infrastruktur er udformet og konstrueret således, at den er kompatibel med anvendelsen af disse køretøjer.

Medlemsstaterne underretter Kommissionen om de foranstaltninger, der træffes i henhold til denne artikel. Beslutninger vedrørende køretøjer med dimensioner og vægt, der afviger fra de fastlagte værdier i punkt 1.1, 1.2, 1.4 til 1.8, 4.2 og 4.4 i bilag 1 kan ikke træde i kraft, såfremt Kommissionen gør indsigelser mod dette og begrundet disse indsigelser.

Or. en

Begrundelse

For at forhindre forvriddning af det indre marked inden for et område med fri bevægelighed og modstrid med EU's sikkerheds- og miljømål skal der fastsættes fælles krav.

Ændringsforslag 186

Ismail Ertug

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 6

Direktiv 96/53/EF

Artikel 8 – stk. 1

Kommissionens forslag

For at forbedre køretøjernes eller vogntogenes aerodynamiske ydeevne kan de højeste tilladte længder i bilag I, punkt 1.1, overskrides for køretøjer eller vogntog udstyret med anordninger, **der** opfylder nedenstående krav. Disse overskridelser har udelukkende til formål at tillade påsætning bag på køretøjerne eller vogntogene af anordninger, der forbedrer deres aerodynamiske karakteristika.

Ændringsforslag

For at forbedre køretøjernes eller vogntogenes aerodynamiske ydeevne kan de højeste tilladte længder i bilag I, punkt 1.1, overskrides for køretøjer eller vogntog, **der er** udstyret med anordninger **og** opfylder nedenstående krav, **forudsat at køretøjerne eller dele af køretøjerne (f.eks. sættevogn, veksellad) uhindret kan deltage i den kombinerede transport.** Disse overskridelser har udelukkende til formål at tillade påsætning bag på køretøjerne eller vogntogene af anordninger, der forbedrer deres aerodynamiske karakteristika.

Or. de

Begrundelse

Ved ændring af lastbilers aerodynamik skal det sikres, at køretøjerne også fremover kan deltage ubegrænset i den kombinerede transport.

Ændringsforslag 187

Markus Ferber

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 6

Direktiv 96/53/EF

Artikel 8 – stk. 1

Kommissionens forslag

For at forbedre køretøjernes eller vogntogenes aerodynamiske ydeevne kan de højeste tilladte længder i bilag I, punkt

Ændringsforslag

For at forbedre køretøjernes eller vogntogenes aerodynamiske ydeevne **og optimere de yderligere komponenter og**

1.1, overskrides for køretøjer eller vogntog udstyret med anordninger, der opfylder nedenstående krav. Disse overskridelser har udelukkende til formål at tillade påsætning bag på køretøjerne eller vogntogene af anordninger, der forbedrer deres aerodynamiske karakteristika.

dele af køretøjet kan de højeste tilladte længder i bilag I, punkt 1.1, overskrides for køretøjer eller vogntog udstyret med anordninger, der opfylder nedenstående krav. Disse overskridelser har udelukkende til formål at tillade påsætning bag på køretøjerne eller vogntogene af anordninger, der forbedrer deres aerodynamiske karakteristika.

Or. de

Begrundelse

Der bør anvendes en helhedsorienteret tilgang til at forbedre energieffektivitet og færdselssikkerhed.

Ændringsforslag 188 **Inés Ayala Sender**

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 6
Direktiv 96/53/EF
Artikel 8 – stk. 1

Kommissionens forslag

For at forbedre køretøjernes eller vogntogenes aerodynamiske ydeevne kan de højeste tilladte længder i bilag I, punkt 1.1, overskrides for køretøjer eller vogntog udstyret med anordninger, der opfylder nedenstående krav. Disse overskridelser har udelukkende til formål at tillade påsætning bag på køretøjerne eller vogntogene af anordninger, der forbedrer deres aerodynamiske karakteristika.

Ændringsforslag

For at forbedre **færdselssikkerheden og** køretøjernes eller vogntogenes aerodynamiske ydeevne kan de højeste tilladte længder i bilag I, punkt 1.1, overskrides for køretøjer eller vogntog udstyret med anordninger, der opfylder nedenstående krav. Disse overskridelser har udelukkende til formål at tillade påsætning bag på køretøjerne eller vogntogene af anordninger, der forbedrer deres aerodynamiske karakteristika.

Or. es

Begrundelse

Ændringsforslaget gentager ordlyden i artikel 9 og sidestiller behovet for, at ændringer af vognkasserne også bør bidrage til at forbedre færdselssikkerheden.

Ændringsforslag 189
Dieter-Lebrecht Koch

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 6
Direktiv 96/53/EF
Artikel 8 – stk. 1 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

1a. For at forbedre færdselssikkerheden skal de aerodynamiske anordninger og afskærmninger mod underkøring, der er anbragt på siden og bag på køretøjerne og deres påhængskøretøjer, og som i betydelig grad minimerer følgerne af ulykker for andre trafikanter, bestå af energiabsorberende materiale.

Or. de

Ændringsforslag 190
Eva Lichtenberger, Michael Cramer

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 6
Direktiv 96/53/EF
Artikel 8 – stk. 1

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

For at forbedre køretøjernes eller vogntogenes aerodynamiske ydeevne kan de højeste tilladte længder i bilag I, punkt 1.1, overskrides for køretøjer eller vogntog udstyret med anordninger, der opfylder nedenstående krav. Disse overskridelser har udelukkende til formål at tillade påsætning bag på køretøjerne eller vogntogene af anordninger, der forbedrer deres aerodynamiske karakteristika.

udgår

Or. en

Ændringsforslag 191
Eva Lichtenberger, Michael Cramer

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 6
Direktiv 96/53/EF
Artikel 8 – stk. 3 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

3a. Kommissionen udarbejder og foreslår en harmoniseret forsøgsordning for at optimere den indvirkning, som nye forsider, sider og bagsider på køretøjer kan have på sikkerheden for fodgængere og cyklister.

Or. en

Ændringsforslag 192
Corien Wortmann-Kool

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 6
Direktiv 96/53/EF
Artikel 8 – stk. 2 – indledning

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

De i stk. 1 nævnte anordninger skal **opfylde** følgende krav til ydeevne og sikkerhed:

Ved certificeringen af de i stk. 1 nævnte anordninger skal følgende krav til ydeevne og sikkerhed **overvejes**:

Or. en

Ændringsforslag 193
Gesine Meissner

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 6
Direktiv 96/53/EF
Artikel 8 – stk. 2 – indledning

Kommissionens forslag

De i stk. 1 nævnte anordninger skal **opfylde** følgende krav til ydeevne og sikkerhed:

Ændringsforslag

Ved certificeringen af de i stk. 1 nævnte anordninger skal følgende krav til ydeevne og sikkerhed **overvejes**:

Or. en

Ændringsforslag 194
Corien Wortmann-Kool

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 6
Direktiv 96/53/EF
Artikel 8 – stk. 2 – led 2

Kommissionens forslag

med hensyn til færdselssikkerhed **og sikkerhed i forbindelse med intermodal transport, navnlig:**

Ændringsforslag

med hensyn til færdselssikkerhed:

Or. en

Ændringsforslag 195
Gesine Meissner

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 6
Direktiv 96/53/EF
Artikel 8 – stk. 2 – led 2

Kommissionens forslag

med hensyn til færdselssikkerhed **og sikkerhed i forbindelse med intermodal transport, navnlig:**

Ændringsforslag

med hensyn til færdselssikkerhed:

Or. en

Begrundelse

Kun en lille del af vejtransporten er intermodal transport. Det er således ikke nødvendigt at gøre alle aerodynamiske anordninger kompatible med intermodal transport. Det begrænser

udviklingen på markedet samt den teknologiske innovation. Det virker ligeledes mod hensigten i forhold til det overordnede bæredygtighedsmål om at reducere emissioner og brændstofforbrug inden for vejtransport af gods.

Ændringsforslag 196

Inés Ayala Sender

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 6

Direktiv 96/53/EF

Artikel 8 – stk. 2 – led 2 – nr. i

Kommissionens forslag

i) fastgørelse og holdbarhed af anordningerne for at ***begrænse risikoen*** for, at de løsner sig

Ændringsforslag

i) fastgørelse og holdbarhed af anordningerne for at ***sikre, at der ikke er risiko*** for, at de løsner sig, ***herunder under ekstreme forhold***

Or. es

Ændringsforslag 197

Markus Ferber

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 6

Direktiv 96/53/EF

Artikel 8 – stk. 2 – led 2 – nr. ii

Kommissionens forslag

ii) en mærkning til brug om dagen og om natten, ***som*** er effektiv under forværrede meteorologiske forhold, så de øvrige trafikanter kan se køretøjets ydre profil

Ændringsforslag

ii) en mærkning til brug om dagen og om natten, ***der opfylder typegodkendelsens krav til placering af lygter og lyssignaler og*** er effektiv under forværrede meteorologiske forhold, så de øvrige trafikanter kan se køretøjets ydre profil

Or. de

Begrundelse

For at forbedre færdselssikkerheden bør der gælde ensartede typegodkendelser svarende til ECE-R48.

Ændringsforslag 198

Inés Ayala Sender

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 6

Direktiv 96/53/EF

Artikel 8 – stk. 2 – led 2 – nr. ii

Kommissionens forslag

ii) en mærkning til brug om dagen og om natten, som er effektiv under forværrede meteorologiske forhold, så de øvrige trafikanter kan se køretøjets ydre profil

Ændringsforslag

ii) en mærkning til brug om dagen og om natten, som er effektiv under forværrede meteorologiske forhold, så de øvrige trafikanter kan se køretøjets ydre profil **og vognkassens omkreds**

Or. es

Ændringsforslag 199

Inés Ayala Sender

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 6

Direktiv 96/53/EF

Artikel 8 – stk. 2 – led 2 – nr. ii a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

iiia) en udformning, der ikke reducerer førerens udsyn til køretøjets bagkant; med det formål at øge udsynet kan der kræves supplerende systemer til afhjælpning af det manglende udsyn, f.eks. kameraer, sensorer, spejler mv.

Or. es

Ændringsforslag 200

Inés Ayala Sender

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 6

Direktiv 96/53/EF
Artikel 8 – stk. 2 – led 2 – nr. iii

Kommissionens forslag

iii) en udformning, der begrænser de risici, som de øvrige køretøjer og deres passagerer løber i tilfælde af sammenstød

Ændringsforslag

en udformning, der begrænser de risici, som de øvrige **trafikanter, navnlig sårbare trafikanter (cyklister, fodgængere, motoriserede tohjulede køretøjer) samt de øvrige køretøjer** og deres passagerer løber i tilfælde af sammenstød

Or. es

Ændringsforslag 201
Ismail Ertug

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 6
Direktiv 96/53/EF
Artikel 8 – stk. 2 – led 2 – nr. iv a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

iva) anordningens længde er begrænset til det maksimum på 500 mm, der er defineret i bilag I, punkt 1.1

Or. de

Begrundelse

På udformningen af de påmonterede aerodynamiske dele finder forordning (EU) nr. 1230/2012 anvendelse. Ifølge dette skal påmonterede aerodynamiske dele udformes sådan, at de uden at forøge lastefladen højst må rage 50 cm ud over køretøjets bagende, og at køretøjet uhindret kan deltage i den kombinerede transport.

Ændringsforslag 202
Gesine Meissner

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 6
Direktiv 96/53/EF
Artikel 8 – stk. 2 – led 3 – nr. ii

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

ii) for de pågældende påhængsvogne og sættevogne indladning på flod-, sø- eller jernbanetransportenheder i forbindelse med intermodal transportvirksomhed

udgår

Or. en

Begrundelse

Kun en lille del af vejtransporten er intermodal transport. Det er således ikke nødvendigt at gøre alle aerodynamiske anordninger kompatible med intermodal transport. Det begrænser udviklingen på markedet samt den teknologiske innovation. Det virker ligeledes mod hensigten i forhold til det overordnede bæredygtighedsmål om at reducere emissioner og brændstofforbrug inden for vejtransport af gods.

Ændringsforslag 203
Säid El Khadraoui, Brian Simpson

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 6
Direktiv 96/53/EF
Artikel 8 – stk. 2 – led 3 – nr. iii

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

iii) chaufføren kan nemt folde eller trække disse anordninger ind eller fjerne dem.

iii) disse anordninger kan foldes og udfoldes automatisk.

Or. en

Begrundelse

Kommissionens nuværende forslag giver mulighed for at øge størrelsen af bagklapperne med op til to meter og giver mulighed for manuel håndtering. Dette kan give chaufføren problemer med hensyn til mistet tid og kan være til fare for chaufførens helbred.

Ændringsforslag 204
Mathieu Grosch

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 6

Direktiv 96/53/EF
Artikel 8 – stk. 2 – led 3 – nr. iii

Kommissionens forslag

iii) *chaufføren kan nemt folde eller trække* disse anordninger *ind eller fjerne dem*.

Ændringsforslag

iii) disse anordninger *foldes og udfoldes automatisk*.

Or. en

Begrundelse

Disse anordninger bør kunne foldes og udfoldes automatisk, så de ikke er til fare for chaufførens helbred, og så der sikres en bedre håndtering.

Ændringsforslag 205 **Markus Ferber**

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 6
Direktiv 96/53/EF
Artikel 8 – stk. 2 – led 3 – sidste punktum

Kommissionens forslag

Overskridelserne af de største tilladte længder medfører *ikke* en forøgelse af køretøjernes eller vogntogenes *transportkapacitet*.

Ændringsforslag

Overskridelserne af de største tilladte længder medfører en forøgelse af køretøjernes *transportkapacitet uden at forøge køretøjernes* eller vogntogenes *tilladte totalvægt*.

Or. de

Begrundelse

For konsekvent at forbedre energieffektiviteten skal længdemæssige indrømmelser af hensyn til aerodynamikken udnyttes til ekstra transportkapacitet.

Ændringsforslag 206 **Markus Ferber**

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 6
Direktiv 96/53/EF
Artikel 8 – stk. 3

Kommissionens forslag

Forud for markedsføringen godkender medlemsstaterne de påsatte aerodynamiske anordninger og monteringen af disse på køretøjerne, **og de** udsteder et certifikat herom. Certifikatet attesterer, at kravene i stk. 2 ovenfor er overholdt, ligesom det fremgår, at anordningen bidrager væsentligt til forbedringen af den aerodynamiske ydeevne.

Godkendelsescertifikater udstedt af en medlemsstat anerkendes af de øvrige medlemsstater.

Ændringsforslag

Forud for markedsføringen godkender medlemsstaterne de påsatte aerodynamiske anordninger og monteringen af disse på køretøjerne. **For godkendelse af køretøjer skal der anvendes identiske og praksisorienterede regler i hele EU.**

Medlemsstaterne udsteder et certifikat herom. Certifikatet attesterer, at kravene i stk. 2 ovenfor er overholdt, ligesom det fremgår, at anordningen bidrager væsentligt til forbedringen af den aerodynamiske ydeevne.

Godkendelsescertifikater udstedt af en medlemsstat anerkendes af de øvrige medlemsstater.

Or. de

Ændringsforslag 207 **Jacqueline Foster**

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 6

Direktiv 96/53/EF

Artikel 8 – stk. 3

Kommissionens forslag

Forud for markedsføringen godkender medlemsstaterne de påsatte aerodynamiske anordninger og monteringen af disse på køretøjerne, og de udsteder et certifikat herom. Certifikatet attesterer, at kravene i stk. 2 ovenfor er overholdt, ligesom det fremgår, at anordningen bidrager væsentligt til forbedringen af den aerodynamiske ydeevne.

Godkendelsescertifikater udstedt af en medlemsstat anerkendes af de øvrige medlemsstater.

Ændringsforslag

Forud for markedsføringen godkender medlemsstaterne de påsatte aerodynamiske anordninger og monteringen af disse på køretøjerne, og de udsteder et certifikat herom. Certifikatet attesterer, at kravene i stk. 2 ovenfor er overholdt, ligesom det fremgår, at anordningen bidrager væsentligt til forbedringen af den aerodynamiske ydeevne.

Godkendelsescertifikater udstedt af en medlemsstat anerkendes af de øvrige medlemsstater **med forbehold af begrænsningerne i stk. 5.**

Or. en

Begrundelse

Dette direktiv bør ensrettes med den eksisterende typegodkendelseslovgivning. Endvidere bør medlemsstaterne ikke være tvunget til at acceptere køretøjer med anordninger, som er godkendt af andre medlemsstater, og som kan påvirke færdselssikkerheden negativt.

Ændringsforslag 208

Carlo Fidanza

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 6

Direktiv 96/53/EF

Artikel 8 – stk. 3 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

3a. Nye N2- og N3-køretøjer skal anvende førerhuse, som overholder de sikkerhedskrav, der er omhandlet i artikel 9, stk. 2, fra 10 år efter dette direktivs ikrafttræden.

Or. en

Ændringsforslag 209

Patricia van der Kammen

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 6

Direktiv 96/53/EF

Artikel 8 – stk. 4

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

Kommissionen bemyndiges til at vedtage delegerede retsakter i medfør af artikel 16 som supplement til de i stk. 2 anførte krav. De har form af tekniske karakteristika, minimumsydelsesniveauer, konstruktionsbegrænsninger og procedurer for udarbejdelse af det i stk. 3 nævnte prøvecertifikat.

udgår

Or. nl

Ændringsforslag 210
Jacqueline Foster

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 6
Direktiv 96/53/EF
Artikel 8 – stk. 4

Kommissionens forslag

Kommissionen bemyndiges til at vedtage delegerede retsakter i medfør af artikel 16 som supplement til de i stk. 2 anførte krav. De har form af tekniske karakteristika, minimumsydelsesniveauer, konstruktionsbegrænsninger og procedurer for udarbejdelse af det i stk. 3 nævnte prøvecertifikat.

Ændringsforslag

Kommissionen bemyndiges til at vedtage delegerede retsakter i medfør af artikel 16 som supplement til de i stk. 2 anførte krav. **De gennemføres inden for typegodkendelsesrammerne i direktiv 2007/46 og** har form af tekniske karakteristika, minimumsydelsesniveauer, konstruktionsbegrænsninger og procedurer for udarbejdelse af det i stk. 3 nævnte prøvecertifikat.

Or. en

Begrundelse

Dette direktiv bør ensrettes med den eksisterende typegodkendelseslovgivning. Endvidere bør medlemsstaterne ikke være tvunget til at acceptere køretøjer med anordninger, som er godkendt af andre medlemsstater, og som kan påvirke færdselssikkerheden negativt.

Ændringsforslag 211
Dieter-Lebrecht Koch

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 6
Direktiv 96/53/EF
Artikel 8 – stk. 4

Kommissionens forslag

Kommissionen bemyndiges til at vedtage delegerede retsakter i medfør af artikel 16 som supplement til de i stk. 2 anførte krav. De har form af tekniske karakteristika, minimumsydelsesniveauer, konstruktionsbegrænsninger og procedurer

Ændringsforslag

Kommissionen bemyndiges til at vedtage delegerede retsakter i medfør af artikel 16 som supplement til de i stk. 2 anførte krav. De har form af tekniske karakteristika, minimumsydelsesniveauer, konstruktionsbegrænsninger og procedurer

for udarbejdelse af det i stk. 3 nævnte prøvecertifikat.

for udarbejdelse af det i stk. 3 nævnte prøvecertifikat. ***Da der nødvendigvis vil opstå vekselvirkninger mellem afskærmning mod underkøring og aerodynamiske anordninger, bemyndiges Kommissionen samtidig til at tilpasse de tekniske karakteristika, minimumsydelsesniveauer osv. for afskærmning mod underkøring til den nye situation.***

Or. de

Ændringsforslag 212 **Inés Ayala Sender**

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 6
Direktiv 96/53/EF
Artikel 8 – stk. 4

Kommissionens forslag

Kommissionen bemyndiges til at vedtage delegerede retsakter i medfør af artikel 16 som supplement til de i stk. 2 anførte krav. De har form af tekniske karakteristika, minimumsydelsesniveauer, konstruktionsbegrænsninger og procedurer for udarbejdelse af det i stk. 3 nævnte prøvecertifikat.

Ændringsforslag

Kommissionen bemyndiges til at vedtage delegerede retsakter i medfør af artikel 16 som supplement til de i stk. 2 anførte krav. De har form af tekniske karakteristika, minimumsydelsesniveauer, konstruktionsbegrænsninger og procedurer for udarbejdelse af det i stk. 3 nævnte prøvecertifikat. ***For så vidt angår bestemmelserne i stk. 2 om mærkning af køretøjets profil og omkreds, udarbejder Kommissionen fælles harmoniserede regler om perception, typer og lysintensitet, der gør det muligt at identificere supplerende anordninger.***

Or. es

Begrundelse

Kommissionen bør harmonisere reglerne om mærkning af finner, profil og omkreds for at forbedre udsynet og øge færdselssikkerheden.

Ændringsforslag 213
Patricia van der Kammen

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 6
Direktiv 96/53/EF
Artikel 8 – stk. 5

Kommissionens forslag

5. Indtil der vedtages delegerede retsakter, kan køretøjer eller vogntog udstyret med aerodynamiske anordninger bag på køretøjerne, som opfylder de i stk. 2 opstillede krav, og som er afprøvet i overensstemmelse med stk. 3, køre på vejene, hvis deres længde højst overstiger den i bilag I, punkt 1.1, fastsatte længde med to meter. Denne overgangsforanstaltning finder anvendelse fra datoen for dette direktivs ikrafttræden.

Ændringsforslag

udgår

Or. nl

Ændringsforslag 214
Oldřich Vlasák

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 6
Direktiv 96/53/EF
Artikel 8 – stk. 5

Kommissionens forslag

Indtil der vedtages delegerede retsakter, kan køretøjer eller vogntog udstyret med aerodynamiske anordninger bag på køretøjerne, som opfylder de i stk. 2 opstillede krav, og som er afprøvet i overensstemmelse med stk. 3, køre på vejene, hvis deres længde højst overstiger den i bilag I, punkt 1.1, fastsatte længde med to meter. Denne overgangsforanstaltning finder anvendelse fra datoen for dette direktivs ikrafttræden.

Ændringsforslag

Kommissionen vedtager de delegerede retsakter, der er omhandlet i artikel 8, stk. 4, senest et år efter dette direktivs ikrafttræden.

Begrundelse

Af hensyn til færdselssikkerheden og producenternes udvikling af det foreslåede udstyr bør Kommissionen hurtigst muligt forelægge yderligere specifikationer for det foreslåede udstyr.

Ændringsforslag 215
Corien Wortmann-Kool

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 6
 Direktiv 96/53/EF
 Artikel 8 – stk. 5

Kommissionens forslag

Indtil der vedtages delegerede retsakter, kan køretøjer eller vogntog udstyret med aerodynamiske anordninger bag på køretøjerne, som opfylder de i stk. 2 opstillede krav, og som er afprøvet i overensstemmelse med stk. 3, køre på vejene, hvis deres længde højst overstiger den i bilag I, punkt 1.1, fastsatte længde med to meter. Denne overgangsforanstaltning finder anvendelse fra datoen for dette direktivs ikrafttræden.

Ændringsforslag

Indtil der vedtages delegerede retsakter, kan køretøjer eller vogntog udstyret med aerodynamiske anordninger bag på køretøjerne, som **mindst** opfylder de i **første og andet led i** stk. 2 opstillede krav, og som er afprøvet i overensstemmelse med stk. 3, køre på vejene, hvis deres længde højst overstiger den i bilag I, punkt 1.1, fastsatte længde med to meter. Denne overgangsforanstaltning finder anvendelse fra datoen for dette direktivs ikrafttræden.

Or. en

Begrundelse

Der er allerede fastlagt en maksimal yderligere længde på 500 mm i forordning 1230/2012. Disse 500 mm begrænser fleksibiliteten i forhold til yderligere innovation vedrørende længden af aerodynamiske anordninger. Kommissionens forslag om to meter giver en sådan fleksibilitet. Reglerne skal derfor ændres for at sikre, at de er kompatible med de nye regler om vægt og dimensioner. Det er ligeledes vigtigt at overveje kompatibiliteten med intermodal transport for køretøjer, men dette bør ikke være en forpligtelse for alle.

Ændringsforslag 216
Markus Ferber

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 6

Kommissionens forslag

Indtil der vedtages delegerede retsakter, kan køretøjer eller vogntog udstyret med aerodynamiske anordninger bag på køretøjerne, som opfylder de i stk. 2 opstillede krav, og som er afprøvet i overensstemmelse med stk. 3, køre på vejene, hvis deres længde højst overstiger den i bilag I, punkt 1.1, fastsatte længde med to meter. Denne overgangsforanstaltning finder anvendelse fra datoen for dette direktivs ikrafttræden.

Ændringsforslag

Indtil der vedtages delegerede retsakter, kan køretøjer eller vogntog udstyret med aerodynamiske anordninger bag på køretøjerne, som opfylder de i stk. 2 opstillede krav, og som er afprøvet i overensstemmelse med stk. 3, køre på vejene, hvis deres længde højst overstiger den i bilag I, punkt 1.1, fastsatte længde med to meter. ***Den lasteflade, der dermed opstår, kan udnyttes til et øget transportvolumen, uden at erhvervskøretøjets tilladte totalmasse forøges.*** Denne overgangsforanstaltning finder anvendelse fra datoen for dette direktivs ikrafttræden.

Or. de

Ændringsforslag 217
Jacqueline Foster

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 6
Direktiv 96/53/EF
Artikel 8 – stk. 5

Kommissionens forslag

Indtil der vedtages delegerede retsakter, kan køretøjer eller vogntog udstyret med aerodynamiske anordninger bag på køretøjerne, som opfylder de i stk. 2 opstillede krav, og som er afprøvet i overensstemmelse med stk. 3, køre på vejene, hvis deres længde højst overstiger den i bilag I, punkt 1.1, fastsatte længde med to meter. Denne overgangsforanstaltning finder anvendelse fra datoen for dette direktivs ikrafttræden.

Ændringsforslag

Indtil der vedtages delegerede retsakter, kan køretøjer eller vogntog udstyret med aerodynamiske anordninger bag på køretøjerne, som opfylder de i stk. 2 opstillede krav, og som er afprøvet i overensstemmelse med stk. 3, køre på vejene, hvis deres længde højst overstiger den i bilag I, punkt 1.1, fastsatte længde med to meter. ***Medlemsstaterne accepterer, at køretøjer med sådanne anordninger anvendes på deres område, medmindre de har en rimelig begrundelse for at mene, at de tekniske bestemmelser, som anordningen blev udstedt i henhold***

til, ikke stemmer overens med deres egne.
Denne overgangsforanstaltning finder anvendelse fra datoen for dette direktivs ikrafttræden.

Or. en

Begrundelse

Dette direktiv bør ensrettes med den eksisterende typegodkendelseslovgivning. Endvidere bør medlemsstaterne ikke være tvunget til at acceptere køretøjer med anordninger, som er godkendt af andre medlemsstater, og som kan påvirke færdselssikkerheden negativt.

Ændringsforslag 218

Jim Higgins, Phil Prendergast, Petri Sarvamaa, Alain Cadec, Dominique Riquet

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 6

Direktiv 96/53/EF

Artikel 8 – stk. 5

Kommissionens forslag

Indtil der vedtages delegerede retsakter, kan køretøjer eller vogntog udstyret med aerodynamiske anordninger bag på køretøjerne, som opfylder de i stk. 2 opstillede krav, og som er afprøvet i overensstemmelse med stk. 3, køre på vejene, hvis deres længde højst overstiger den i bilag I, punkt 1.1, fastsatte længde med to meter. Denne overgangsforanstaltning finder anvendelse fra datoen for dette direktivs ikrafttræden.

Ændringsforslag

Indtil der vedtages delegerede retsakter, kan køretøjer eller vogntog udstyret med aerodynamiske anordninger bag på køretøjerne, som opfylder de i stk. 2 opstillede krav, og som er afprøvet i overensstemmelse med stk. 3, køre på vejene, hvis deres længde højst overstiger den i bilag I, punkt 1.1, fastsatte længde med to meter. Denne overgangsforanstaltning finder anvendelse fra datoen for dette direktivs ikrafttræden.
Specielle køretøjer som f.eks. biltransportkøretøjer, som på grund af deres naturlige og åbne udformning ikke kan udnytte de aerodynamiske anordninger bag på køretøjet, kan anvende disse to meter til at optimere deres effektivitet på anden vis som f.eks. optimal lastning i form af udhæng foran og bag på køretøjet.

Or. en

Begrundelse

Biltransportkøretøjer er på grund af deres åbne udformning på ingen måde aerodynamiske. Da de udelukkende anvendes i sektoren for færdige køretøjer, kan de ikke udnytte aerodynamiske forbedringer med eksternt monterede anordninger bag på køretøjet. Disse biltransportkøretøjer kan øge deres (brændstof)effektivitet betragteligt ved at anvende de foreslåede yderligere to meter i denne artikel til at laste op til tre yderligere biler (fra seks til ni meter) på et enkelt biltransportkøretøj.

Ændringsforslag 219 Inés Ayala Sender

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 6
Direktiv 96/53/EF
Artikel 8 – stk. 5

Kommissionens forslag

Indtil der vedtages delegerede retsakter, kan køretøjer eller vogntog udstyret med aerodynamiske anordninger bag på køretøjerne, som opfylder de i stk. 2 opstillede krav, og som er afprøvet i overensstemmelse med stk. 3, køre på vejene, hvis deres længde højst overstiger den i bilag I, punkt 1.1, fastsatte længde med to meter. Denne overgangsforanstaltning finder anvendelse fra datoen for dette direktivs ikrafttræden.

Ændringsforslag

Indtil der vedtages delegerede retsakter, kan køretøjer eller vogntog udstyret med aerodynamiske anordninger bag på køretøjerne, som opfylder de i stk. 2 opstillede krav, og som er afprøvet i overensstemmelse med stk. 3, køre på vejene, hvis deres længde højst overstiger den i bilag I, punkt 1.1, fastsatte længde med to meter. Denne overgangsforanstaltning finder anvendelse fra datoen for dette direktivs ikrafttræden.
Specialiserede køretøjer som f.eks. biltransportkøretøjer, som på grund af deres naturlige og åbne udformning ikke kan udnytte aerodynamiske anordninger bag på køretøjet, kan anvende disse to meter til at optimere deres effektivitet på anden vis som f.eks. optimal lastning i form af udhæng foran og bag på køretøjet. Førerhuset skal under alle omstændigheder være i overensstemmelse med kravene i artikel 9.

Or. en

Begrundelse

Da biltransportkøretøjer udelukkende anvendes i sektoren for færdige køretøjer, kan de ikke

udnytte aerodynamiske forbedringer med eksternt monterede anordninger bag på køretøjet. Disse biltransportkøretøjer kan øge deres (brændstof)effektivitet betragteligt ved at anvende de foreslåede yderligere to meter i denne artikel til at laste op til tre yderligere biler (fra seks til ni meter) på et enkelt biltransportkøretøj.

Ændringsforslag 220 **Bogusław Liberadzki**

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 7
Direktiv 96/53/EF
Artikel 9 – stk. 1

Kommissionens forslag

For at forbedre køretøjernes eller vogntogenes aerodynamiske ydeevne **og færdselssikkerhed** kan de højeste tilladte længder i bilag I, punkt 1.1, overskrides for køretøjer eller vogntog, der opfylder kravene i stk. 2 nedenfor. Hovedformålet med disse overskridelser er at **muliggøre** konstruktion af førerhuse, **der forbedrer** de aerodynamiske karakteristika for køretøjerne eller vogntogene **samtidig med, at færdselssikkerheden forbedres.**

Ændringsforslag

For at forbedre køretøjernes eller vogntogenes **færdselssikkerhed og** aerodynamiske ydeevne kan de højeste tilladte længder i bilag I, punkt 1.1, overskrides for køretøjer eller vogntog, der opfylder kravene i stk. 2 nedenfor, **med op til 800 mm.** Hovedformålet med disse overskridelser er at **tillade** konstruktion af **mere sikre** førerhuse **og samtidig forbedre** de aerodynamiske karakteristika for køretøjerne eller vogntogene **og muliggøre bedre brændstoffektivitet.**

Or. en

Ændringsforslag 221 **Eva Lichtenberger, Michael Cramer**

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 7
Direktiv 96/53/EF
Artikel 9 – stk. 1

Kommissionens forslag

For at forbedre køretøjernes eller vogntogenes aerodynamiske ydeevne **og færdselssikkerhed** kan de højeste tilladte længder i bilag I, punkt 1.1, overskrides for køretøjer eller vogntog, der opfylder

Ændringsforslag

For at forbedre køretøjernes eller vogntogenes **færdselssikkerhed og** aerodynamiske ydeevne kan de højeste tilladte længder i bilag I, punkt 1.1, **ikke** overskrides for køretøjer eller vogntog, der

kravene i stk. 2 nedenfor. **Hovedformålet med disse overskridelser er at muliggøre konstruktion af førerhuse, der forbedrer de aerodynamiske karakteristika** for køretøjerne eller vogntogene samtidig **med, at færdselssikkerheden forbedres.**

opfylder kravene i stk. 2 nedenfor. Konstruktion af førerhuse **bør forbedre færdselssikkerheden** for køretøjerne eller vogntogene **og** samtidig **forbedre deres aerodynamiske karakteristika.**

Or. en

Ændringsforslag 222 Jörg Leichtfried

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 7
Direktiv 96/53/EF
Artikel 9 – stk. 1

Kommissionens forslag

For at forbedre køretøjernes eller vogntogenes aerodynamiske ydeevne og færdselssikkerhed kan de højeste tilladte længder i bilag I, punkt 1.1, overskrides for køretøjer eller vogntog, der opfylder kravene i stk. 2 nedenfor. Hovedformålet med disse overskridelser er at muliggøre konstruktion af førerhuse, **der forbedrer de aerodynamiske karakteristika** for køretøjerne eller vogntogene **samtidig med, at færdselssikkerheden forbedres.**

Ændringsforslag

For at forbedre køretøjernes eller vogntogenes aerodynamiske ydeevne og færdselssikkerhed kan de højeste tilladte længder i bilag I, punkt 1.1, overskrides for køretøjer eller vogntog, der opfylder kravene i stk. 2 nedenfor. Hovedformålet med disse overskridelser er at muliggøre konstruktion af **mere sikre** førerhuse **og samtidig forbedre den** aerodynamiske **ydeevne** for køretøjerne eller vogntogene.

Or. en

Begrundelse

Præcisering af ændringsforslaget i udkastet til betænkning.

Ændringsforslag 223 Christine De Veyrac, Dominique Vlasto, Georges Bach

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 7
Direktiv 96/53/EF
Artikel 9 – stk. 1

Kommissionens forslag

For at forbedre køretøjernes eller vogntogenes *aerodynamiske* ydeevne og færdselssikkerhed kan de højeste tilladte længder i bilag I, punkt 1.1, overskrides for køretøjer eller vogntog, der opfylder kravene i stk. 2 nedenfor. Hovedformålet med disse overskridelser er at muliggøre **konstruktion af førerhuse, der forbedrer de aerodynamiske karakteristika** for køretøjerne eller vogntogene samtidig med, at færdselssikkerheden forbedres.

Ændringsforslag

For at forbedre køretøjernes eller vogntogenes ydeevne **med hensyn til energieffektivitet** og færdselssikkerhed kan de højeste tilladte længder i bilag I, punkt 1.1, overskrides for køretøjer eller vogntog, der opfylder kravene i stk. 2 nedenfor. Hovedformålet med disse overskridelser er at muliggøre **forbedring af den energimæssige ydeevne** for køretøjerne eller vogntogene samtidig med, at færdselssikkerheden forbedres.
Forordning (EF) nr. 661/2009 bør derfor ændres.

Or. fr

Begrundelse

Eftersom formålet er at fremme bæredygtig transport, er det vigtigt at henvise udtrykkeligt til begrebet energieffektivitet. Aerodynamik er ikke i sig selv formålet med dette direktiv, men blot et middel til at nå målet. For at undgå fejlfortolkninger fra aktørernes side bør det præciseres, at disse bestemmelser ændrer foranstaltningerne i forordning (EF) nr. 661/2009 om krav til typegodkendelse for den generelle sikkerhed af motorkøretøjer.

Ændringsforslag 224 Dieter-Lebrecht Koch

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 7
Direktiv 96/53/EF
Artikel 9 – stk. 1

Kommissionens forslag

For at forbedre køretøjernes eller vogntogenes aerodynamiske ydeevne og færdselssikkerhed kan de højeste tilladte længder i bilag I, punkt 1.1, overskrides for køretøjer eller vogntog, der opfylder kravene i stk. 2 nedenfor. Hovedformålet med disse overskridelser er at muliggøre konstruktion af førerhuse, der forbedrer de aerodynamiske karakteristika for køretøjerne eller vogntogene samtidig med,

Ændringsforslag

For at forbedre køretøjernes eller vogntogenes aerodynamiske ydeevne og færdselssikkerhed kan de højeste tilladte længder i bilag I, punkt 1.1, overskrides for køretøjer eller vogntog, der opfylder kravene i stk. 2 nedenfor. Hovedformålet med disse overskridelser er at muliggøre konstruktion af førerhuse, der forbedrer de aerodynamiske karakteristika for køretøjerne eller vogntogene samtidig med,

at færdselssikkerheden forbedres.

at færdselssikkerheden forbedres **både for sårbare trafikanter og køretøjer i tilfælde af påkørsel.**

Or. de

Ændringsforslag 225

Brian Simpson

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 7

Direktiv 96/53/EF

Artikel 9 – stk. 1

Kommissionens forslag

For at forbedre køretøjernes eller vogntogenes aerodynamiske ydeevne og færdselssikkerhed kan de højeste tilladte længder i bilag I, punkt 1.1, overskrides for køretøjer eller vogntog, der opfylder kravene i stk. 2 nedenfor. Hovedformålet med disse overskridelser er at muliggøre konstruktion af førerhuse, der forbedrer de aerodynamiske karakteristika for køretøjerne eller vogntogene samtidig med, at færdselssikkerheden forbedres.

Ændringsforslag

For at forbedre køretøjernes eller vogntogenes aerodynamiske ydeevne og færdselssikkerhed kan de højeste tilladte længder i bilag I, punkt 1.1, overskrides for køretøjer eller vogntog, der opfylder kravene i stk. 2 nedenfor. Hovedformålet med disse overskridelser er at muliggøre konstruktion af **mere sikre** førerhuse, der forbedrer de aerodynamiske karakteristika for køretøjerne eller vogntogene samtidig med, at færdselssikkerheden forbedres.

Or. en

Begrundelse

Det bør her prioriteres at øge færdselssikkerheden.

Ændringsforslag 226

Ismail Ertug

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 7

Direktiv 96/53/EF

Artikel 9 – stk. 1

Kommissionens forslag

For at forbedre køretøjernes eller

Ændringsforslag

For at forbedre køretøjernes eller

vogntogenes aerodynamiske ydeevne og færdselssikkerhed kan de højeste tilladte længder i bilag I, punkt 1.1, overskrides for køretøjer eller vogntog, der opfylder kravene i stk. 2 nedenfor. Hovedformålet med disse overskridelser er at muliggøre konstruktion af førerhuse, der forbedrer de aerodynamiske karakteristika for køretøjerne eller vogntogene samtidig med, at færdselssikkerheden forbedres.

vogntogenes aerodynamiske ydeevne og færdselssikkerhed kan de højeste tilladte længder i bilag I, punkt 1.1, overskrides **med indtil 400 mm** for køretøjer eller vogntog, der opfylder kravene i stk. 2 nedenfor, **forudsat at køretøjet eller dele af køretøjet (f.eks. førerhuset) uhindret kan deltage i den kombinerede transport.** Hovedformålet med disse overskridelser er at muliggøre konstruktion af førerhuse, der forbedrer de aerodynamiske karakteristika for køretøjerne eller vogntogene samtidig med, at færdselssikkerheden forbedres.

Or. de

Begrundelse

Forlængelsen af førerhuset forbedrer færdselssikkerheden og energieffektiviteten. I forbindelse med ændringen skal det dog sikres, at køretøjerne også fortsat kan deltage i den kombinerede transport. Samtidig skal det sikres, at køretøjerne er kompatible med den såkaldte "Rollende Landstraße", som navnlig spiller en vigtig rolle ved transport på tværs af Alpeområdet. Dette er sikret, når førerhuset højst forlænges med 400 mm.

Ændringsforslag 227 **Silvia-Adriana Țicău**

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 7
Direktiv 96/53/EF
Artikel 9 – stk. 1

Kommissionens forslag

For at forbedre køretøjernes eller vogntogenes aerodynamiske ydeevne og færdselssikkerhed kan de højeste tilladte længder i bilag I, punkt 1.1, overskrides for køretøjer eller vogntog, der opfylder kravene i stk. 2 nedenfor. **Hovedformålet** med disse overskridelser er at muliggøre konstruktion af førerhuse, der forbedrer de aerodynamiske karakteristika for køretøjerne eller vogntogene samtidig med, at færdselssikkerheden forbedres.

Ændringsforslag

For at forbedre køretøjernes eller vogntogenes aerodynamiske ydeevne og færdselssikkerhed kan de højeste tilladte længder i bilag I, punkt 1.1, overskrides for køretøjer eller vogntog, der opfylder kravene i stk. 2 nedenfor. **Formålet** med disse overskridelser er **alene** at muliggøre konstruktion af førerhuse, der forbedrer de aerodynamiske karakteristika for køretøjerne eller vogntogene samtidig med, at færdselssikkerheden forbedres.

Or. ro

Ændringsforslag 228

Anna Ibrisagic

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 7

Direktiv 96/53/EF

Artikel 9 – stk. 1

Kommissionens forslag

For at forbedre køretøjernes eller vogntogenes **aerodynamiske ydeevne og færdselssikkerhed** kan de højeste tilladte længder i bilag I, punkt 1.1, overskrides for køretøjer eller vogntog, der opfylder kravene i stk. 2 nedenfor. Hovedformålet med disse overskridelser er at muliggøre **konstruktion af førerhuse, der forbedrer de aerodynamiske karakteristika for køretøjerne eller vogntogene samtidig med, at færdselssikkerheden forbedres.**

Ændringsforslag

For at forbedre køretøjernes eller vogntogenes **brændstoffektivitet** kan de højeste tilladte længder i bilag I, punkt 1.1, overskrides for køretøjer eller vogntog, der opfylder kravene i stk. 2 nedenfor **inden for grænserne i den europæiske typegodkendelseslovgivning (direktiv 2007/46) og kravene i dette direktiv, som skal udvikles yderligere i henhold til procedurerne i artikel 16, stk. 3.** Hovedformålet med disse overskridelser er at muliggøre **forbedringer af konstruktionen af køretøjer eller vogntog for at forbedre færdselssikkerheden. Forordning (EF) nr. 661/2009 bør ændres i overensstemmelse hermed.**

Or. en

Ændringsforslag 229

Christine De Veyrac, Dominique Vlasto, Georges Bach

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 7

Direktiv 96/53/EF

Artikel 9 – stk. 2 – led 2

Kommissionens forslag

forbedring af køretøjernes **aerodynamiske ydeevne**

Ændringsforslag

forbedring af køretøjernes **energimæssige ydeevne**

Or. fr

Begrundelse

Eftersom formålet er at fremme bæredygtig transport, er det vigtigt at henvise udtrykkeligt til begrebet energieffektivitet. Aerodynamik er ikke i sig selv formålet med dette direktiv, men blot et middel til at nå målet.

Ændringsforslag 230

Eva Lichtenberger, Michael Cramer

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 7

Direktiv 96/53/EF

Artikel 9 – stk. 2 – led 2 – nr. i

Kommissionens forslag

forbedrer førerens udsyn til de mere sårbare trafikanter, **navnlig gennem en nedbringelse** af den blinde vinkel under forruden

Ændringsforslag

forbedrer førerens udsyn til de mere sårbare trafikanter **ved at forbedre teknologien, størrelsen og placeringen af spejlene og dermed nedbringe bl.a.** den blinde vinkel under forruden

Or. en

Ændringsforslag 231

Brian Simpson

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 7

Direktiv 96/53/EF

Artikel 9 – stk. 2 – led 2 – nr. i

Kommissionens forslag

forbedrer førerens udsyn til de mere sårbare trafikanter, navnlig gennem en nedbringelse af **den** blinde **vinkel** under forruden

Ændringsforslag

forbedrer **det direkte udsyn og dermed** førerens udsyn til de mere sårbare trafikanter, navnlig gennem en nedbringelse af **de** blinde **vinkler** under forruden **og på siden af køretøjet**

Or. en

Begrundelse

Det er ikke kun det direkte udsyn under forruden, som skal forbedres, men også det direkte

udsyn i området på siden af køretøjet.

Ændringsforslag 232
Dieter-Lebrecht Koch

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 7
Direktiv 96/53/EF
Artikel 9 – stk. 2 – led 2 – nr. i

Kommissionens forslag

forbedrer førerens udsyn til de mere sårbare trafikanter, navnlig gennem en nedbringelse af den blinde vinkel under forruden

Ændringsforslag

forbedrer førerens udsyn til de mere sårbare trafikanter, navnlig gennem en nedbringelse af den blinde vinkel under forruden **og ved at gøre sidevinduerne større, især i fodområdet, og anbringe yderligere spejle. For at forbedre udsynet til sårbare trafikanter kan det være nødvendigt at montere kamerasystemer, navnlig ved køretøjets bageste del, som ikke kan ses ved hjælp af vinduer eller spejle**

Or. de

Ændringsforslag 233
Brian Simpson

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 7
Direktiv 96/53/EF
Artikel 9 – stk. 2 – led 2 – nr. ii

Kommissionens forslag

reducerer skaderne i tilfælde af sammenstød

Ændringsforslag

reducerer skaderne i tilfælde af sammenstød **med andre køretøjer ved at øge førerhuses energiabsorption**

Or. en

Ændringsforslag 234

Inés Ayala Sender

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 7

Direktiv 96/53/EF

Artikel 9 – stk. 2 – led 2 – nr. ii

Kommissionens forslag

reducerer skaderne i tilfælde af sammenstød

Ændringsforslag

reducere skaderne i tilfælde af sammenstød, **navnlig ved at sikre, at sårbare trafikanter tvinges længere ud til siderne for at undgå, at de rammes af førerhuset**

Or. es

Begrundelse

Nye førerhuse bør udformes på en sådan måde, at der undgås sammenstød med cyklister, fodgængere og motorcyklister, der i tilfælde af et frontalt sammenstød, uanset hvor meget man forbedrer og afrunder de skarpe kanter på førerhuset, kan være fatale. Ved at udforme førerhuset på en måde, der tvinger fodgængerer/cyklisten ud til siden, undgås der for det første fatale sammenstød, og for det andet reduceres skaderne væsentligt, og overlevelsesmulighederne øges.

Ændringsforslag 235

Eva Lichtenberger, Michael Cramer

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 7

Direktiv 96/53/EF

Artikel 9 – stk. 2 – led 2 – nr. ii

Kommissionens forslag

reducerer skaderne i tilfælde af sammenstød

Ændringsforslag

reducerer skaderne i tilfælde af sammenstød **ved at øge førerhuses energiabsorption**

Or. en

Ændringsforslag 236

Brian Simpson

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 7
Direktiv 96/53/EF
Artikel 9 – stk. 2 – led 2 – nr. ii a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

ii) forbedrer fodgængerbeskyttelsen ved justeringer af frontaldesignet for at minimere risikoen for overkørsler i tilfælde af kollisioner med sårbare trafikanter

Or. en

Begrundelse

Det er vigtigt også at overveje overkørsler.

Ændringsforslag 237
Dieter-Lebrecht Koch

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 7
Direktiv 96/53/EF
Artikel 9 – stk. 2 – led 4

Kommissionens forslag

komfort og sikkerhed **for førerne.**

Ændringsforslag

komfort **med henblik på at forbedre førernes arbejdspladskvalitet** og sikkerhed.

Or. de

Ændringsforslag 238
Bogusław Liberadzki

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 7
Direktiv 96/53/EF
Artikel 9 – stk. 2 – sidste punktum

Kommissionens forslag

Overskridelserne af de største tilladte længder må ikke medføre en forøgelse af køretøjernes eller vogntogenes transportkapacitet.

Ændringsforslag

Overskridelsen af de største tilladte længder **for førerhuse med 800 mm** må ikke medføre en forøgelse af køretøjernes eller vogntogenes transportkapacitet.

Or. en

Ændringsforslag 239

Eva Lichtenberger, Michael Cramer

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 7

Direktiv 96/53/EF

Artikel 9 – stk. 2 – led 4

Kommissionens forslag

komfort og sikkerhed for førerne.

Ændringsforslag

Komfort, **sundhed** og sikkerhed for førerne.

Or. en

Begrundelse

Rammedirektiv 89/391 om sikkerhed og sundhed under arbejdet giver med sin niveaudeling inden for forebyggelse rammerne for at fjerne helkropsvibrationer ved kilden og kilder til muskel- og knoglelidelser, herunder rygproblemer. Se også: "Implications of the Stresses and Strains of Traffic Behaviour of HGV Drivers (BAST)" 2010.

Ændringsforslag 240

Bogusław Liberadzki

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 7

Direktiv 96/53/EF

Artikel 9 – stk. 3

Kommissionens forslag

Forud for markedsføringen afprøver medlemsstaterne de nykonstruerede motorkøretøjers aerodynamiske ydeevne

Ændringsforslag

Forud for markedsføringen afprøver medlemsstaterne de nykonstruerede motorkøretøjers aerodynamiske ydeevne

og udsteder et certifikat herom. **Certifikatet attesterer, at kravene i stk. 2 er overholdt.** Prøvecertifikater, der er udstedt af én medlemsstat anerkendes af de øvrige medlemsstater.

og udsteder et certifikat herom. Prøvecertifikater, der er udstedt af én medlemsstat, anerkendes af de øvrige medlemsstater. **Resultaterne af afprøvningen og den aerodynamiske ydeevne og andre værdier for de afprøvede lastbiler offentliggøres.**

Or. en

Ændringsforslag 241 **Phil Bennion**

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 7
Direktiv 96/53/EF
Artikel 9 – stk. 3

Kommissionens forslag

Forud for markedsføringen afprøver medlemsstaterne de nykonstruerede motorkøretøjers aerodynamiske ydeevne og udsteder et certifikat herom. **Certifikatet attesterer, at kravene i stk. 2 er overholdt.** Prøvecertifikater, der er udstedt af én medlemsstat anerkendes af de øvrige medlemsstater.

Ændringsforslag

Forud for markedsføringen afprøver medlemsstaterne de nykonstruerede motorkøretøjers aerodynamiske ydeevne og udsteder et certifikat herom. **Afprøvningen af disse køretøjers aerodynamiske ydeevne stemmer overens med de relevante regler for måling af aerodynamisk ydeevne, som Kommissionen har udarbejdet.** Certifikatet attesterer **overensstemmelse med og overholdelse af** kravene i stk. 2. Prøvecertifikater, der er udstedt af én medlemsstat anerkendes af de øvrige medlemsstater.

Or. en

Ændringsforslag 242 **Jörg Leichtfried**

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 7
Direktiv 96/53/EF
Artikel 9 – stk. 3 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

3a. I forbindelse med tilladelsen til at overskride den største tilladte længde som følge af aerodynamiske justeringer, jf. artikel 8 og 9, skal der desuden foretages en samlet vurdering af køretøjet eller vogntoget, så det sikres, at den samlede ekstra længde ikke har væsentlige negative virkninger for færdselssikkerhed og trafikafvikling, især set i forhold til fastlagte infrastrukturparametre.

Or. de

Ændringsforslag 243
Brian Simpson, Saïd El Khadraoui

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 7
Direktiv 96/53/EF
Artikel 9 – stk. 3 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

3a. Sikkerhedskravene i artikel 9, stk. 2, og kravene til førerhusets konstruktion i artikel 9a (ny) bliver obligatoriske for alle nye N2- og N3-køretøjer fra den 1. januar 2020.

Or. en

Begrundelse

For at forbedre færdselssikkerheden er det vigtigt at tillade sikkerhedsforbedringer af alle lastbiler, herunder bylastbiler.

Ændringsforslag 244
Christine De Veyrac, Dominique Vlasto, Dominique Riquet

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 7

Direktiv 96/53/EF
Artikel 1 – stk. 3 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

3a. Nye køretøjer skal anvende førerhuse, som overholder de sikkerhedskrav, der er omhandlet i artikel 9, stk. 2, fra [ti år efter dette direktivs ikrafttræden].

Or. fr

Begrundelse

I lyset af et førerhus' livscyklus bør der bevilges en frist, som giver branchen tilstrækkelig tid til at tilpasse sig de lovgivningsmæssige ændringer, og som sikrer fri og lige konkurrence.

Ændringsforslag 245
Patricia van der Kammen

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 7
Direktiv 96/53/EF
Artikel 9 – stk. 4

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 16 med supplerende bestemmelser til de krav, som de nye førerhuse skal leve op til, jf. stk. 2. De har form af tekniske karakteristika, minimumsydelsesniveauer, konstruktionsbegrænsninger og procedurer for udarbejdelse af det i stk. 3 nævnte prøvecertifikat.

udgår

Or. nl

Ændringsforslag 246
Oldřich Vlasák

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 7
Direktiv 96/53/EF
Artikel 9 – stk. 4

Kommissionens forslag

Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 16 med supplerende bestemmelser til de krav, som de nye førerhuse skal leve op til, jf. stk. 2. De har form af tekniske karakteristika, minimumsydelsesniveauer, konstruktionsbegrænsninger og procedurer for udarbejdelse af det i stk. 3 nævnte prøvecertifikat.

Ændringsforslag

Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 16 med supplerende bestemmelser til de krav, som de nye førerhuse skal leve op til, jf. stk. 2. De har form af tekniske karakteristika, minimumsydelsesniveauer, konstruktionsbegrænsninger og procedurer for udarbejdelse af det i stk. 3 nævnte prøvecertifikat. **Kommissionen vedtager førnævnte delegerede retsakter senest et år efter dette direktivs ikrafttræden.**

Or. cs

Begrundelse

Af hensyn til færdselssikkerheden og producenternes udvikling af det foreslåede udstyr bør Kommissionen hurtigst muligt forelægge yderligere specifikationer for det foreslåede udstyr.

Ændringsforslag 247 **Jörg Leichtfried**

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 7
Direktiv 96/53/EF
Artikel 9 – stk. 4

Kommissionens forslag

Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 16 med supplerende bestemmelser til de krav, som de nye førerhuse skal leve op til, jf. stk. 2. De har form af tekniske karakteristika, minimumsydelsesniveauer, konstruktionsbegrænsninger og procedurer for udarbejdelse af det i stk. 3 nævnte prøvecertifikat.

Ændringsforslag

(Vedrører ikke den danske tekst)

Or. en

Begrundelse

(Vedrører ikke den danske tekst).

Ændringsforslag 248

Brian Simpson

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 7

Direktiv 96/53/EF

Artikel 9 – stk. 4

Kommissionens forslag

Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 16 med supplerende bestemmelser til de krav, som de nye førerhuse skal leve op til, jf. stk. 2. De har form af tekniske karakteristika, minimumsydelsesniveauer, konstruktionsbegrænsninger og procedurer for udarbejdelse af det i stk. 3 nævnte prøvecertifikat.

Ændringsforslag

Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 16 med supplerende bestemmelser til de krav, som de nye førerhuse skal leve op til, jf. stk. 2. De har form af tekniske karakteristika, minimumsydelsesniveauer, konstruktionsbegrænsninger og procedurer for udarbejdelse af det i stk. 3 nævnte prøvecertifikat **og bør vedtages senest to år efter offentliggørelsen af dette direktiv.**

Or. en

Begrundelse

Af hensyn til færdselssikkerheden og for at forhindre unødvendige dødsfald, som kan undgås, på vores veje, er det vigtigt, at disse nye regler vedtages hurtigst muligt.

Ændringsforslag 249

Phil Bennion

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 7

Direktiv 96/53/EF

Artikel 9 – stk. 4

Kommissionens forslag

Kommissionen **tillægges beføjelser til at vedtage** delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 16 med

Ændringsforslag

Kommissionen **vedtager senest et år efter datoen for offentliggørelsen af dette direktiv** delegerede retsakter i

supplerende bestemmelser til de krav, som de nye førerhuse skal leve op til, jf. stk. 2. De har form af tekniske karakteristika, **minimumsydelsesniveauer**, konstruktionsbegrænsninger og procedurer for udarbejdelse af det i stk. 3 nævnte prøvecertifikat.

overensstemmelse med artikel 16 med supplerende bestemmelser til de krav, som de nye førerhuse skal leve op til, jf. stk. 2, **inden for rammerne af FN/ECE-regulativerne**. De har form af tekniske karakteristika, **minimumsniveauer for sikkerhed og aerodynamisk ydeevne**, konstruktionsbegrænsninger og procedurer for udarbejdelse af det i stk. 3 nævnte prøvecertifikat.

Or. en

Ændringsforslag 250 Inés Ayala Sender

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 7
Direktiv 96/53/EF
Artikel 9 – stk. 4

Kommissionens forslag

Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 16 med supplerende bestemmelser til de krav, som de nye førerhuse skal leve op til, jf. stk. 2. De har form af tekniske karakteristika, minimumsydelsesniveauer, konstruktionsbegrænsninger og procedurer for udarbejdelse af det i stk. 3 nævnte prøvecertifikat.

Ændringsforslag

Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 16 med supplerende bestemmelser til de krav, som de nye førerhuse skal leve op til, jf. stk. 2. De har form af tekniske karakteristika, minimumsydelsesniveauer, konstruktionsbegrænsninger og procedurer for udarbejdelse af det i stk. 3 nævnte prøvecertifikat. **Før der vedtages en delegeret retsakt, hører Kommissionen de berørte parter (fabrikanter, chauffører, færdselssikkerhedsorganisationer, uddannelsescentre mv.) og offentliggør en rapport om resultatet af omtalte høring.**

Or. es

Begrundelse

Det er nødvendigt at forpligte Kommissionen til at gennemføre relevante høringer af de berørte parter, f.eks. chauffører, eftersom de nye krav vil berøre dem direkte, og fordi de kan

komme med interessante bidrag.

Ændringsforslag 251

Eva Lichtenberger, Michael Cramer

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 7

Direktiv 96/53/EF

Artikel 9 – stk. 5

Kommissionens forslag

Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 16 med supplerende bestemmelser til de krav, som de nye førerhuse skal leve op til, jf. stk. 2. De har form af tekniske karakteristika, **minimumsydelsesniveauer, konstruktionsbegrænsninger** og procedurer for udarbejdelse af det i stk. 3 nævnte prøvecertifikat.

Ændringsforslag

Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 16 med supplerende bestemmelser til de krav, som de nye førerhuse skal leve op til, jf. stk. 2. De har form af tekniske karakteristika og procedurer for udarbejdelse af det i stk. 3 nævnte prøvecertifikat **og bør vedtages senest to år efter offentliggørelsen af dette direktiv.**

Or. en

Ændringsforslag 252

Eva Lichtenberger, Michael Cramer

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 7 a (nyt)

Direktiv 96/53/EF

Artikel 9 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

7a) Som artikel 9a indsættes følgende:

Artikel 9a

Sikkerhedskravene i artikel 9, stk. 2, bliver obligatoriske for alle nye N2- og N3-køretøjer fra den 1. januar 2016.

Or. en

Ændringsforslag 253
Brian Simpson, Saïd El Khadraoui

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 7 a (nyt)
Direktiv 96/53/EF
Artikel 9 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

7a) Følgende tilføjes som artikel 9a:

Artikel 9a

1. Med henblik på at forbedre chaufførens sikkerhed og komfort og i sidste ende sikre bedre færdselssikkerhed for køretøjerne inden for dette direktivs anvendelsesområde skal førerkabinen opfylde følgende krav til sikkerhed og komfort:

- opfyldelse af kravene i rammedirektiv 89/391/EØF om sikkerhed og sundhed under arbejdet, af niveaudelingen inden for forebyggelse for at fjerne kilder til helkropsvibrationer og muskel- og knoglelidelser

- sikkerhedsfunktioner i førerkabinen, først og fremmest en sikker brandudgang fra kabinen

- større førerkabine for at sikre:

i) mere plads mellem førersædet og liggepladsen

ii) større liggeplads til chaufføren

iii) tilstrækkelig plads til to chauffører, når køretøjet er dobbeltbemandet

iv) tilstrækkelig opbevaringsplads til chaufførens personlige ejendele.

2. Forud for markedsføringen afprøver medlemsstaterne karakteristika for chaufførens sikkerhed og komfort i de nykonstruerede motorkøretøjer og udsteder et certifikat herom. Certifikatet attesterer, at kravene i stk. 1 er overholdt. Prøvecertifikater, der er udstedt af én medlemsstat, anerkendes af de øvrige

medlemsstater.

3. For at videreudvikle kriterierne i stk. 1 ovenfor får Kommissionen assistance fra et udvalg bestående af medlemsstater, eksperter og arbejdsmarkedets parter. Udvalget udarbejder tekniske karakteristika, minimumsydelsesniveauer og procedurer for udarbejdelse af det i stk. 1 nævnte prøvecertifikat med angivelse af den øgede sikkerhed og komfort for chaufførerne.

Or. en

Begrundelse

Det er vigtigt, at vi benytter denne mulighed for at forbedre størrelsen, sikkerheden og komforten i førerkabinen. Disse enkle ændringer i chaufførens arbejdsmiljø kan have en positiv indvirkning på chaufførens evne til at køre sikkert og dermed bidrage til at forbedre færdselssikkerheden.

Ændringsforslag 254 **Mathieu Grosch, Dieter-Lebrecht Koch**

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 7 a (nyt)
Direktiv 96/53/EF
Artikel 9 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

7a) Følgende tilføjes som artikel 9a:

Artikel 9a

Med henblik på at forbedre chaufførens sikkerhed og komfort og i sidste ende sikre bedre færdselssikkerhed for køretøjerne inden for dette direktivs anvendelsesområde skal førerkabinen opfylde følgende krav til sikkerhed og komfort:

- opfyldelse af kravene i rammedirektiv 89/391/EØF om sikkerhed og sundhed under arbejdet, af niveaudelingen inden for forebyggelse for at fjerne kilder til helkropsvibrationer og muskel- og

knoglelidelser

- sikkerhedsfunktioner i førerkabinen, først og fremmest en sikker brandudgang fra kabinen

- en større førerkabine for at opfylde kravene til sikkerhed og komfort for førersæder og liggepladser under hensyntagen til nødsituationer.

Or. en

Ændringsforslag 255
Oldřich Vlasák

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 9
Direktiv 96/53/EF
Artikel 10 a – stk. 1

Kommissionens forslag

Den største tilladte vægt for køretøjer med *hybridmotorer* eller *udelukkende med elmotorer* er den vægt, der er angivet i bilag I, punkt 2.3.1.

Ændringsforslag

Den største tilladte vægt for køretøjer med *alternative fremdriftssystemer, som ikke udelukkende bruger fossile brændstoffer, og som derfor ikke producerer nogen forurening* eller *kun små mængder forurening*, er den vægt, der er angivet i bilag I, punkt 2.3.1.

Or. cs

Begrundelse

Med henblik på at bevare den foreslåede retsakts teknologiske neutralitet er det vigtigt at inddrage fremtidige teknologier, f.eks. hydrogenbrændstofceller.

Ændringsforslag 256
Philippe De Backer

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 9
Direktiv 96/53/EF
Artikel 10 a – stk. 1

Kommissionens forslag

Den største tilladte vægt for køretøjer *med hybridmotorer eller udelukkende med elmotorer* er den vægt, der er angivet i bilag I, punkt 2.3.1.

Ændringsforslag

Den største tilladte vægt for køretøjer, *der bruger alternative brændstoffer*, er den vægt, der er angivet i bilag I, punkt 2.5.

Or. en

Begrundelse

Det er vigtigt at have teknologisk neutral lovgivning, og alle køretøjer, der bruger alternative brændstoffer, bør derfor tillades en større vægt.

Ændringsforslag 257

Phil Bennion

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 9

Direktiv 96/53/EF

Artikel 10 a – stk. 1

Kommissionens forslag

Den største tilladte vægt for køretøjer med *hybridmotorer eller udelukkende med elmotorer* er den vægt, der er angivet i bilag I, punkt 2.3.1.

Ændringsforslag

Den største tilladte vægt for køretøjer med *kulstoffattige teknologier* er den vægt, der er angivet i bilag I, punkt 2.3.4.

Or. en

Ændringsforslag 258

Hubert Pirker

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 9

Direktiv 96/53/EF

Artikel 10 a – stk. 2

Kommissionens forslag

Køretøjer med *hybridmotorer eller elmotorer* skal dog overholde de i bilag I, punkt 3, anførte grænser: tilladt akseltryk.

Ændringsforslag

Køretøjer med *alternative motorer* skal dog overholde de i bilag I, punkt 3, anførte grænser: tilladt akseltryk.

Begrundelse

Formuleringen er i overensstemmelse med princippet om teknologineutralitet.

Ændringsforslag 259

Phil Bennion

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 9

Direktiv 96/53/EF

Artikel 10 a – stk. 2

Kommissionens forslag

Køretøjer med *hybridmotorer eller elmotorer* skal dog overholde de i bilag I, punkt 3, anførte grænser: tilladt akseltryk.

Ændringsforslag

Køretøjer med *kulstoffattige teknologier* skal dog overholde de i bilag I, punkt 3, anførte grænser: tilladt akseltryk.

Or. en

Ændringsforslag 260

Bogusław Liberadzki

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 9 a (nyt)

Direktiv 96/53/EF

Artikel 10 a a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

Nye N2- og N3-køretøjer skal opfylde sikkerhedskravene i artikel 9, stk. 2, fra den 1. januar 2020.

Or. en

Ændringsforslag 261

Georges Bach, Bogusław Liberadzki

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 9 a (nyt)

Inden udgangen af 2018 gennemgår Kommissionen dette direktiv for at analysere konsekvenserne af den grænseoverskridende brug af køretøjer eller vogntog, der overskrider maksimumdimensionerne i bilag I. Kommissionens konsekvensanalyse omfatter konsekvenserne for færdselssikkerheden, for den modale omstilling, for infrastrukturen og for miljøet. På grundlag af resultaterne af denne konsekvensanalyse fremsætter Kommissionen, hvis dette er relevant, et lovforslag om ændring af direktivet.

Or. en

Begrundelse

Det er nødvendigt at foretage en omfattende analyse af konsekvenserne af brugen af længere og tungere lastvognstog i international vejtransport, inden begrænsningerne ophæves. Denne konsekvensanalyse bør omfatte konsekvenserne for færdselssikkerheden, for den modale omstilling, for miljøet og for CO₂-emissionerne og infrastrukturen.

Ændringsforslag 262

Anne E. Jensen

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 10

Direktiv 96/53/EF

Artikel 11 – stk. 1 – første del

De største tilladte dimensioner fastsat i bilag I, punkt 1.1 og 1.6 kan overskrides med 15 cm for køretøjer eller vogntog, der transporterer containere eller veksellad på 45 fod, ***såfremt vejtransporten af containeren eller vekselladet indgår i intermodal transportvirksomhed.***

De største tilladte dimensioner fastsat i bilag I, punkt 1.1 og 1.6 kan overskrides med 15 cm for køretøjer eller vogntog, der transporterer containere eller veksellad på 45 fod.

Begrundelse

Udvidet brug af containere på 45 fod bør ikke begrænses til intermodal transportvirksomhed.

Ændringsforslag 263

Markus Ferber

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 10

Direktiv 96/53/EF

Artikel 11 – stk. 1 – første del

Kommissionens forslag

De største tilladte dimensioner fastsat i bilag I, *punkt 1.1 og 1.6 kan overskrides med 15 cm for køretøjer eller vogntog, der transporterer containere eller veksellad på 45 fod, såfremt vejtransporten af containeren eller vekselladet indgår i intermodal transportvirksomhed.*

Ændringsforslag

For at styrke den intermodale/kombinerede transport og forbedre energieffektiviteten tilpasses dimensionerne af køretøjer/vogntog til de intermodale transportenheder og tilsvarende til de største tilladte dimensioner, der er fastsat i bilag I.

Or. de

Ændringsforslag 264

Eva Lichtenberger, Michael Cramer

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 10

Direktiv 96/53/EF

Artikel 11 – stk. 1 – første del

Kommissionens forslag

De største tilladte dimensioner fastsat i bilag I, punkt 1.1 og 1.6 *kan overskrides med 15 cm for køretøjer eller vogntog, der transporterer containere eller veksellad på 45 fod, såfremt vejtransporten af containeren eller vekselladet indgår i intermodal transportvirksomhed.*

Ændringsforslag

De største tilladte dimensioner fastsat i bilag I, punkt 1.1 og 1.6 *må ikke være til fare for den positive udvikling inden for kombinerede transportsystemer som horisontale eller bimodale intermodale systemer.*

Or. en

Ændringsforslag 265

Peter van Dalen

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 10

Direktiv 96/53/EF

Artikel 11 – stk. 1 – første del

Kommissionens forslag

De største tilladte dimensioner fastsat i bilag I, punkt 1.1 og 1.6 kan overskrides med **15** cm for køretøjer eller vogntog, der transporterer containere eller veksellad på 45 fod, såfremt vejtransporten af containeren eller vekselladet indgår i intermodal transportvirksomhed.

Ændringsforslag

De største tilladte dimensioner fastsat i bilag I, punkt 1.1 og 1.6 kan overskrides med **80** cm for køretøjer eller vogntog, der transporterer containere eller veksellad på 45 fod, såfremt vejtransporten af containeren eller vekselladet indgår i intermodal transportvirksomhed.

Or. nl

Ændringsforslag 266

Philippe De Backer

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 10

Direktiv 96/53/EF

Artikel 11 – stk. 1 – første del

Kommissionens forslag

De største tilladte dimensioner fastsat i bilag I, punkt 1.1 og 1.6 kan overskrides med **15** cm for køretøjer eller vogntog, der transporterer containere eller veksellad på 45 fod, såfremt vejtransporten af containeren eller vekselladet indgår i intermodal transportvirksomhed.

Ændringsforslag

De største tilladte dimensioner fastsat i bilag I, punkt 1.1 og 1.6 kan overskrides med **80** cm for køretøjer eller vogntog, der transporterer containere eller veksellad på 45 fod, såfremt vejtransporten af containeren eller vekselladet indgår i intermodal transportvirksomhed.

Or. en

Begrundelse

En ekstra længde på 15 cm er ikke altid tilstrækkelig til køretøjer, der transporterer containere på 45 fod. Belgien tillader f.eks. en ekstra længde på 77 cm ved transport af en container på 45 fod til og fra en intermodal terminal inden for det nationale område. Der er

derfor behov for et ændringsforslag, der indfører en ekstra længde.

Ændringsforslag 267
Georgios Koumoutsakos

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 10
Direktiv 96/53/EF
Artikel 11 – stk. 1 – første del

Kommissionens forslag

De største tilladte dimensioner fastsat i bilag I, punkt 1.1 og 1.6 kan overskrides med 15 cm for køretøjer eller vogntog, der transporterer containere eller veksellad på 45 fod, såfremt vejtransporten af containeren eller vekselladet indgår i intermodal transportvirksomhed.

Ændringsforslag

De største tilladte dimensioner fastsat i bilag I, punkt 1.1 og 1.6 kan overskrides med 15 cm **og i punkt 1.2, litra a), med 5 cm** for køretøjer eller vogntog, der transporterer containere **på 45 fod, containere** eller veksellad på 45 fod **i pallebredde**, såfremt vejtransporten af containeren eller vekselladet indgår i intermodal transportvirksomhed.

Or. en

Ændringsforslag 268
Anne E. Jensen

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 10
Direktiv 96/53/EF
Artikel 11 – stk. 1 – anden del

Kommissionens forslag

I forbindelse med denne artikel og bilag I, punkt 2.2.2 c), skal intermodal transportvirksomhed mindst omfatte jernbanetransport, flodtransport eller søtransport. Derudover omfatter den en indledende og/eller afsluttende strækning med vejtransport. Hver af disse deltransporter på vej må højst strække sig over 300 km på EU's område eller til de nærmeste terminaler, der er forbundet med en regelmæssig transportforbindelse.

Ændringsforslag

udgår

Transportvirksomhed, der omfatter en kort skibrute inden for EU, betragtes også som intermodal transport, og det uanset længden af de indledende og afsluttende vejtransportstrækninger. Når en del af transporten foregår med en kort skibrute inden for EU, skal den indledende hhv. afsluttende vejtransport gå fra det sted, hvor varen lastes, til den nærmeste egnede havn, hhv. mellem den nærmeste egnede havn og det sted, hvor varen losses.

Or. en

Begrundelse

Udvidet brug af containere på 45 fod bør ikke begrænses til intermodal transportvirksomhed.

Ændringsforslag 269 Patricia van der Kammen

**Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 10
Direktiv 96/53/EF
Artikel 11 – stk. 1 – anden del**

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

I forbindelse med denne artikel og bilag I, punkt 2.2.2 c), skal intermodal transportvirksomhed mindst omfatte jernbanetransport, flodtransport eller søtransport. Derudover omfatter den en indledende og/eller afsluttende strækning med vejtransport. Hver af disse deltransporter på vej må højst strække sig over 300 km på EU's område eller til de nærmeste terminaler, der er forbundet med en regelmæssig transportforbindelse. Transportvirksomhed, der omfatter en kort skibrute inden for EU, betragtes også som intermodal transport, og det uanset længden af de indledende og afsluttende vejtransportstrækninger. Når en del af transporten foregår med en kort skibrute inden for EU, skal den

udgår

indledende hhv. afsluttende vejtransport gå fra det sted, hvor varen lastes, til den nærmeste egnede havn, hhv. mellem den nærmeste egnede havn og det sted, hvor varen losses.

Or. nl

Ændringsforslag 270
Hubert Pirker

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 10
Direktiv 96/53/EF
Artikel 11 – stk. 1 – anden del

Kommissionens forslag

I forbindelse med denne artikel og bilag I, punkt 2.2.2 c), skal intermodal transportvirksomhed mindst omfatte jernbanetransport, flodtransport eller søtransport. Derudover omfatter den en indledende og/eller afsluttende strækning med vejtransport. Hver af disse deltransporter på vej ***må højst strække sig over 300 km på EU's område eller*** til de nærmeste terminaler, der er forbundet med en regelmæssig transportforbindelse. Transportvirksomhed, der omfatter en kort skibsrute inden for EU, betragtes også som intermodal transport, og det uanset længden af de indledende og afsluttende vejtransportstrækninger. Når en del af transporten foregår med en kort skibsrute inden for EU, skal den indledende hhv. afsluttende vejtransport gå fra det sted, hvor varen lastes, til den nærmeste egnede havn, hhv. mellem den nærmeste egnede havn og det sted, hvor varen losses.

Ændringsforslag

I forbindelse med denne artikel og bilag I, punkt 2.2.2 c), skal intermodal transportvirksomhed mindst omfatte jernbanetransport, flodtransport eller søtransport. Derudover omfatter den en indledende og/eller afsluttende strækning med vejtransport. Hver af disse deltransporter på vej ***omfatter en strækning, der fastsættes af medlemsstaterne i overensstemmelse med den eksisterende infrastruktur og de geografiske forhold, eller strækker sig*** til de nærmeste terminaler, der er forbundet med en regelmæssig transportforbindelse. Transportvirksomhed, der omfatter en kort skibsrute inden for EU, betragtes også som intermodal transport, og det uanset længden af de indledende og afsluttende vejtransportstrækninger. Når en del af transporten foregår med en kort skibsrute inden for EU, skal den indledende hhv. afsluttende vejtransport gå fra det sted, hvor varen lastes, til den nærmeste egnede havn, hhv. mellem den nærmeste egnede havn og det sted, hvor varen losses.

Or. de

Begrundelse

Indførelsen af en fast kilometerafhængig vejkomponent i forbindelse med intermodal transport vil medføre praktiske problemer og tager overhovedet ikke hensyn til effektivitet, økonomi, miljø samt infrastrukturelle og geografiske forhold i de enkelte medlemsstater.

Ændringsforslag 271 **Petri Sarvamaa**

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 10

Direktiv 96/53/EF

Artikel 11 – stk. 1 – anden del

Kommissionens forslag

I forbindelse med denne artikel og bilag I, punkt 2.2.2 c), skal intermodal transportvirksomhed mindst omfatte jernbanetransport, flodtransport eller søtransport. Derudover omfatter den en indledende og/eller afsluttende strækning med vejtransport. Hver af disse deltransporter på vej må højst strække sig over 300 km på EU's område eller til de nærmeste terminaler, der er forbundet med en regelmæssig transportforbindelse. Transportvirksomhed, der omfatter en kort skibsrute inden for EU, betragtes også som intermodal transport, og det uanset længden af de indledende og afsluttende vejtransportstrækninger. Når en del af transporten foregår med en kort skibsrute inden for EU, skal den indledende hhv. afsluttende vejtransport gå fra det sted, hvor varen lastes, til den nærmeste egnede havn, hhv. mellem den nærmeste egnede havn og det sted, hvor varen losses.

Ændringsforslag

I forbindelse med denne artikel og bilag I, punkt 2.2.2 c), skal intermodal transportvirksomhed mindst omfatte jernbanetransport, flodtransport eller søtransport. Derudover omfatter den en indledende og/eller afsluttende strækning med vejtransport. Hver af disse deltransporter på vej må højst strække sig over 300 km **eller 50 %** på EU's område eller til de nærmeste terminaler, der er forbundet med en regelmæssig transportforbindelse. Transportvirksomhed, der omfatter en kort skibsrute inden for EU, betragtes også som intermodal transport, og det uanset længden af de indledende og afsluttende vejtransportstrækninger. Når en del af transporten foregår med en kort skibsrute inden for EU, skal den indledende hhv. afsluttende vejtransport gå fra det sted, hvor varen lastes, til den nærmeste egnede havn, hhv. mellem den nærmeste egnede havn og det sted, hvor varen losses.

Or. en

Ændringsforslag 272 **Dieter-Lebrecht Koch**

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 10

Direktiv 96/53/EF

Artikel 11 – stk. 1 – anden del

Kommissionens forslag

I forbindelse med denne artikel og bilag I, punkt 2.2.2 c), skal intermodal transportvirksomhed mindst omfatte jernbanetransport, flodtransport eller søtransport. Derudover omfatter den en indledende og/eller afsluttende strækning med vejtransport. Hver af disse deltransporter på vej må højst strække sig over **300** km på EU's område eller til de nærmeste terminaler, der er forbundet med en regelmæssig transportforbindelse. Transportvirksomhed, der omfatter en kort skibsrute inden for EU, betragtes også som intermodal transport, og det uanset længden af de indledende og afsluttende vejtransportstrækninger. Når en del af transporten foregår med en kort skibsrute inden for EU, skal den indledende hhv. afsluttende vejtransport gå fra det sted, hvor varen lastes, til den nærmeste egnede havn, hhv. mellem den nærmeste egnede havn og det sted, hvor varen losses.

Ændringsforslag

I forbindelse med denne artikel og bilag I, punkt 2.2.2 c), skal intermodal transportvirksomhed mindst omfatte jernbanetransport, flodtransport eller søtransport. Derudover omfatter den en indledende og/eller afsluttende strækning med vejtransport. Hver af disse deltransporter på vej må højst strække sig over **500** km på EU's område eller til de nærmeste terminaler, der er forbundet med en regelmæssig transportforbindelse. Transportvirksomhed, der omfatter en kort skibsrute inden for EU, betragtes også som intermodal transport, og det uanset længden af de indledende og afsluttende vejtransportstrækninger. Når en del af transporten foregår med en kort skibsrute inden for EU, skal den indledende hhv. afsluttende vejtransport gå fra det sted, hvor varen lastes, til den nærmeste egnede havn, hhv. mellem den nærmeste egnede havn og det sted, hvor varen losses.

Or. de

Ændringsforslag 273

Ismail Ertug

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 10

Direktiv 96/53/EF

Artikel 11 – stk. 1 – anden del

Kommissionens forslag

I forbindelse med denne artikel og bilag I, punkt 2.2.2 c), skal intermodal transportvirksomhed mindst omfatte jernbanetransport, flodtransport eller søtransport. Derudover omfatter den en

Ændringsforslag

I forbindelse med denne artikel og bilag I, punkt 2.2.2 c), skal intermodal **eller kombineret** transportvirksomhed mindst omfatte jernbanetransport, flodtransport eller søtransport. Derudover omfatter den

indledende og/eller afsluttende strækning med vejtransport. Hver af disse deltransporter på vej må højst strække sig over **300 km** på EU's område eller til de nærmeste terminaler, der er forbundet med en regelmæssig transportforbindelse.

Transportvirksomhed, der omfatter en kort skibsrute inden for EU, betragtes også som intermodal transport, og det uanset længden af de indledende og afsluttende vejtransportstrækninger. Når en del af transporten foregår med en kort skibsrute inden for EU, skal den indledende hhv. afsluttende vejtransport gå fra det sted, hvor varen lastes, til den nærmeste egnede havn, hhv. mellem den nærmeste egnede havn og det sted, hvor varen losses.

en indledende og/eller afsluttende strækning med vejtransport. Hver af disse deltransporter på vej må højst strække sig over **150 km i luftlinje** på EU's område eller til de nærmeste terminaler, der er forbundet med en regelmæssig transportforbindelse.

Or. de

Begrundelse

Definitionen af intermodal eller kombineret transport er baseret på det gældende direktiv 92/106/EØF, som begrænser vejkomponenten til 150 km.

Ændringsforslag 274 **Silvia-Adriana Țicău**

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 10
Direktiv 96/53/EF
Artikel 11 – stk. 1 – anden del

Kommissionens forslag

I forbindelse med denne artikel og bilag I, punkt 2.2.2 c), skal intermodal transportvirksomhed mindst omfatte jernbanetransport, flodtransport **eller** søtransport. Derudover omfatter den en indledende og/eller afsluttende strækning med vejtransport. Hver af disse deltransporter på vej må højst strække sig over 300 km på EU's område eller til de nærmeste terminaler, der er forbundet med en regelmæssig transportforbindelse.

Ændringsforslag

I forbindelse med denne artikel og bilag I, punkt 2.2.2 c), skal intermodal transportvirksomhed mindst omfatte jernbanetransport, flodtransport **og/eller** søtransport. Derudover omfatter den en indledende og/eller afsluttende strækning med vejtransport. Hver af disse deltransporter på vej må højst strække sig over 300 km på EU's område eller til de nærmeste terminaler, der er forbundet med en regelmæssig transportforbindelse.

Transportvirksomhed, der omfatter en kort skibsrute *inden for EU*, betragtes også som intermodal transport, og det uanset længden af de indledende og afsluttende vejtransportstrækninger. *Når en del af transporten foregår med en kort skibsrute inden for EU, skal den indledende hhv. afsluttende vejtransport gå fra det sted, hvor varen lastes, til den nærmeste egnede havn, hhv. mellem den nærmeste egnede havn og det sted, hvor varen losses.*

Transportvirksomhed, der omfatter en kort skibsrute *og/eller flodroute*, betragtes også som intermodal transport, og det uanset længden af de indledende og afsluttende vejtransportstrækninger.

Or. ro

Ændringsforslag 275 Inés Ayala Sender

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 10
Direktiv 96/53/EF
Artikel 11 – stk. 1 – anden del

Kommissionens forslag

I forbindelse med denne artikel og bilag I, punkt 2.2.2 c), skal intermodal transportvirksomhed mindst omfatte jernbanetransport, flodtransport eller søtransport. Derudover omfatter den en indledende og/eller afsluttende strækning med vejtransport. *Hver af disse deltransporter på vej må* højst strække sig over *300 km på EU's område* eller til de nærmeste terminaler, der er forbundet med en regelmæssig transportforbindelse. Transportvirksomhed, der omfatter en kort skibsrute inden for EU, betragtes også som intermodal transport, *og det uanset længden af de indledende og afsluttende vejtransportstrækninger*. Når en del af transporten foregår med en kort skibsrute inden for EU, skal den indledende hhv. afsluttende vejtransport gå fra det sted, hvor varen lastes, til den nærmeste egnede havn, hhv. mellem den nærmeste egnede havn og det sted, hvor varen losses.

Ændringsforslag

I forbindelse med denne artikel og bilag I, punkt 2.2.2 c), skal intermodal transportvirksomhed mindst omfatte jernbanetransport, flodtransport eller søtransport. Derudover omfatter den en indledende og/eller afsluttende strækning med vejtransport. *For sådan virksomhed må den samlede transport på vej* højst strække sig over *30 % af den samlede afstand* eller til de nærmeste terminaler, der er forbundet med en regelmæssig transportforbindelse. Transportvirksomhed, der omfatter en kort skibsrute inden for EU, *og hvor søtransporten udgør mindst 20 % af den samlede afstand*, betragtes også som intermodal transport. Når en del af transporten foregår med en kort skibsrute inden for EU skal den indledende hhv. afsluttende vejtransport gå fra det sted, hvor varen lastes, til den nærmeste egnede havn, hhv. mellem den nærmeste egnede havn og det sted, hvor varen losses.

Begrundelse

Kommissionens forslag fastlægger en tilfældig grænse for multimodale strækninger på 300 km. Med dette ændringsforslag foreslås en alternativ metode til at måle multimodalitet gennem forholdet mellem vejtransport og den samlede afstand. Formålet med dette ændringsforslag er ligeledes at udligne bestemmelserne i forhold til søfartssektoren, idet Kommissionen foreslår at anse al søtransport i forbindelse med vejtransport for multimodale strækninger, uanset afstanden.

Ændringsforslag 276
Philippe De Backer

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 10

Direktiv 96/53/EF

Artikel 11 – stk. 1 – anden del

Kommissionens forslag

I forbindelse med denne artikel og bilag I, punkt 2.2.2 c), skal intermodal transportvirksomhed mindst omfatte jernbanetransport, flodtransport eller søtransport. Derudover omfatter den en indledende og/eller afsluttende strækning med vejtransport. ***Hver af disse deltransporter på vej må højst strække sig over 300 km på EU's område eller til de nærmeste terminaler, der er forbundet med en regelmæssig transportforbindelse.*** Transportvirksomhed, der omfatter en kort skibrute inden for EU, betragtes også som intermodal transport, og det uanset længden af de indledende og afsluttende vejtransportstrækninger. ***Når en del af transporten foregår med en kort skibrute inden for EU, skal den indledende hhv. afsluttende vejtransport gå fra det sted, hvor varen lastes, til den nærmeste egnede havn, hhv. mellem den nærmeste egnede havn og det sted, hvor varen losses.***

Ændringsforslag

I forbindelse med denne artikel og bilag I, punkt 2.2.2 c), skal intermodal transportvirksomhed mindst omfatte jernbanetransport, flodtransport eller søtransport. Derudover omfatter den en indledende og/eller afsluttende strækning med vejtransport. Transportvirksomhed, der omfatter en kort skibrute inden for EU, betragtes også som intermodal transport, og det uanset længden af de indledende og afsluttende vejtransportstrækninger.

Begrundelse

Grænsen på 300 km virker ret tilfældig. En række eksisterende intermodale transportere og fordele vil være umulige, hvis strækningen begrænses til 300 km. Benævnelsen "nærmeste egnede havn" er for vag. Valget af havn afhænger af forskellige faktorer og bør derfor foretages fra gang til gang.

Ændringsforslag 277

Phil Bennion

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 10

Direktiv 96/53/EF

Artikel 11 – stk. 1 – anden del

Kommissionens forslag

I forbindelse med denne artikel og bilag I, punkt 2.2.2 c), skal intermodal transportvirksomhed mindst omfatte jernbanetransport, flodtransport eller søtransport. Derudover omfatter den en indledende og/eller afsluttende strækning med vejtransport. Hver af disse deltransporter på vej må højst strække sig over 300 km på EU's område eller til de nærmeste terminaler, der er forbundet med en regelmæssig transportforbindelse. Transportvirksomhed, der omfatter en kort skibsrute inden for EU, betragtes også som intermodal transport, og det uanset længden af de indledende og afsluttende vejtransportstrækninger. Når en del af transporten foregår med en kort skibsrute inden for EU, skal den indledende hhv. afsluttende vejtransport gå fra det sted, hvor varen lastes, til den nærmeste egnede havn, hhv. mellem den nærmeste egnede havn og det sted, hvor varen losses.

Ændringsforslag

I forbindelse med denne artikel og bilag I, punkt 2.2.2 c), skal intermodal transportvirksomhed mindst omfatte jernbanetransport, flodtransport eller søtransport. Derudover omfatter den en indledende og/eller afsluttende strækning med vejtransport. Hver af disse deltransporter på vej må højst strække sig over 300 km på EU's område eller til de nærmeste terminaler, der er forbundet med en regelmæssig transportforbindelse. Transportvirksomhed, der omfatter en kort skibsrute inden for EU, betragtes også som intermodal transport, og det uanset længden af de indledende og afsluttende vejtransportstrækninger, **for at sikre lige muligheder for medlemsstaterne**. Når en del af transporten foregår med en kort skibsrute inden for EU, skal den indledende hhv. afsluttende vejtransport gå fra det sted, hvor varen lastes, til den nærmeste egnede havn, hhv. mellem den nærmeste egnede havn og det sted, hvor varen losses.

Or. en

Ændringsforslag 278
Georgios Koumoutsakos

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 10
Direktiv 96/53/EF
Artikel 11 – stk. 1 – anden del

Kommissionens forslag

I forbindelse med denne artikel og bilag I, punkt 2.2.2 c), skal intermodal transportvirksomhed mindst omfatte jernbanetransport, flodtransport eller søtransport. Derudover omfatter den en indledende og/eller afsluttende strækning med vejtransport. **Hver af disse deltransporter på vej må højst strække sig over 300 km på EU's område eller til de nærmeste terminaler, der er forbundet med en regelmæssig transportforbindelse.** Transportvirksomhed, der omfatter en kort skibsrute *inden for EU*, betragtes også som intermodal transport, **og det uanset længden af de indledende og afsluttende vejtransportstrækninger. Når en del af transporten foregår med en kort skibsrute inden for EU, skal den indledende hhv. afsluttende vejtransport gå fra det sted, hvor varen lastes, til den nærmeste egnede havn, hhv. mellem den nærmeste egnede havn og det sted, hvor varen losses.**

Ændringsforslag

I forbindelse med denne artikel og bilag I, punkt 2.2.2 c), skal intermodal transportvirksomhed mindst omfatte jernbanetransport, flodtransport eller søtransport. Derudover omfatter den en indledende og/eller afsluttende strækning med vejtransport. Transportvirksomhed, der omfatter en kort skibsrute, betragtes også som intermodal transport.

Or. en

Ændringsforslag 279
Jacqueline Foster

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 11

Kommissionens forslag

11) [...]

Ændringsforslag

udgår

Or. en

Begrundelse

Der er ingen dokumentation i konsekvensanalysen for, at omkostningerne ved at gennemføre denne håndhævelse berettiges af fordelene, og det kan medføre betydelige omkostninger.

Ændringsforslag 280

Peter van Dalen

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 11

Direktiv 96/53/EF

Artikel 12 – stk. 1

Kommissionens forslag

1. Medlemsstaterne indfører en anordning til foreløbig udvælgelse og målrettet kontrol af køretøjer eller vogntog under kørslen med henblik på at sikre overholdelse af kravene i dette direktiv.

Ændringsforslag

1. Medlemsstaterne indfører en anordning til foreløbig udvælgelse og målrettet kontrol af køretøjer eller vogntog under kørslen, **hvor der ikke skeles til chaufførens eller transportørens nationalitet**, med henblik på at sikre overholdelse af kravene i dette direktiv.

Or. nl

Ændringsforslag 281

Eva Lichtenberger, Michael Cramer

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 11

Direktiv 96/53/EF

Artikel 12 – stk. 1

Kommissionens forslag

1. Medlemsstaterne indfører en anordning til foreløbig udvælgelse og **målrettet** kontrol af køretøjer eller vogntog under kørslen med henblik på at sikre overholdelse af kravene i dette direktiv.

Ændringsforslag

1. Medlemsstaterne indfører en anordning til foreløbig udvælgelse, **målrettet kontrol** og **gennemførelse af** kontrol af køretøjer eller vogntog under kørslen med henblik på at sikre overholdelse af kravene i dette direktiv.

Or. en

Ændringsforslag 282

Phil Bennion

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 11

Direktiv 96/53/EF

Artikel 12 – stk. 1

Kommissionens forslag

1. Medlemsstaterne indfører en **anordning** til foreløbig udvælgelse og målrettet kontrol af køretøjer eller vogntog under kørslen med henblik på at sikre overholdelse af kravene i dette direktiv.

Ændringsforslag

1. Medlemsstaterne indfører en **risikovurderingsanordning** til foreløbig udvælgelse og målrettet kontrol af køretøjer eller vogntog under kørslen med henblik på at sikre overholdelse af kravene, **navnlig kravene i artikel 4a (ny), i** dette direktiv.

Or. en

Ændringsforslag 283

Patricia van der Kammen

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 11

Direktiv 96/53/EF

Artikel 12 – stk. 1

Kommissionens forslag

1. Medlemsstaterne **indfører** en anordning til foreløbig udvælgelse og målrettet kontrol af køretøjer eller vogntog under kørslen med henblik på at sikre overholdelse af kravene i dette direktiv.

Ændringsforslag

1. Medlemsstaterne **kan indføre** en anordning til foreløbig udvælgelse og målrettet kontrol af køretøjer eller vogntog under kørslen med henblik på at sikre overholdelse af kravene i dette direktiv.

Or. nl

Ændringsforslag 284

Peter van Dalen

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 11

Direktiv 96/53/EF

Artikel 12 – stk. 1 a (nyt)

1a. Efter anmodning fra en medlemsstat undersøger Kommissionen, om en medlemsstat efterlever forpligtelsen om ikke-forskelsbehandling i stk. 1. Hvis denne undersøgelse viser, at medlemsstaten ikke efterlever forpligtelsen, iværksætter Kommissionen de nødvendige foranstaltninger i forhold til medlemsstaten.

Or. nl

**Ændringsforslag 285
Patricia van der Kammen**

**Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 11
Direktiv 96/53/EF
Artikel 12 – stk. 2**

2. Efter udløbet af en frist på to år fra dette direktivs ikrafttræden foretager medlemsstaterne målinger af køretøjers eller vogntogs vægt under kørslen. Disse foranstaltninger til foreløbig udvælgelse har til formål at identificere køretøjer, der muligvis har overtrådt reglerne og skal kontrolleres manuelt. Kontrollen kan foretages ved hjælp af automatiske systemer anbragt på infrastrukturerne eller ved hjælp af systemer på køretøjerne i henhold til stk. 6 nedenfor. De automatiske systemer skal muliggøre identifikation af køretøjer, der mistænkes for at overskride den største tilladte vægt. Da disse automatiske systemer kun anvendes til en foreløbig udvælgelse og ikke til at konstatere en overtrædelse, skal medlemsstaterne ikke nødvendigvis certificere dem.

udgår

Or. nl

Ændringsforslag 286
Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 11
Direktiv 96/53/EF
Artikel 12 – stk. 2

Kommissionens forslag

2. Efter udløbet af en frist på to år fra dette direktivs ikrafttræden foretager medlemsstaterne målinger af køretøjers eller vogntogets vægt under kørslen. Disse foranstaltninger til foreløbig udvælgelse har til formål at identificere køretøjer, der muligvis har overtrådt reglerne og skal kontrolleres manuelt. Kontrollen kan foretages ved hjælp af automatiske systemer anbragt på infrastrukturene eller ved hjælp af systemer på køretøjerne i henhold til stk. 6 nedenfor. De automatiske systemer skal muliggøre identifikation af køretøjer, der mistænkes for at overskride den største tilladte vægt. **Da disse automatiske systemer kun anvendes til en foreløbig udvælgelse og ikke til at konstatere en overtrædelse, skal medlemsstaterne ikke nødvendigvis certificere dem.**

Ændringsforslag

2. Efter udløbet af en frist på to år fra dette direktivs ikrafttræden foretager medlemsstaterne målinger af køretøjers eller vogntogets vægt under kørslen. Disse foranstaltninger til foreløbig udvælgelse har til formål at identificere køretøjer, der muligvis har overtrådt reglerne og skal kontrolleres manuelt. Kontrollen kan foretages ved hjælp af automatiske systemer anbragt på infrastrukturene eller ved hjælp af systemer på køretøjerne i henhold til stk. 6 nedenfor. De automatiske systemer skal muliggøre identifikation af køretøjer, der mistænkes for at overskride den største tilladte vægt. **Hvis systemerne til foreløbig måling certificeres på passende vis, kan systemerne anvendes til automatisk sanktionering af overtrædelser, der er afsløret ved hjælp af systemerne.**

Or. pl

Begrundelse

Det forekommer ikke rimeligt at begrænse brugen af automatiserede systemer til foreløbig udvælgelse, når det også er muligt at anvende disse systemer til automatisk sanktionering af overtrædelser, der er afsløret ved deres hjælp, forudsat at der anvendes certificerede faste vægte.

Ændringsforslag 287
Anne E. Jensen

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 11

Kommissionens forslag

2. Efter udløbet af en frist på to år fra dette direktivs ikrafttræden foretager medlemsstaterne målinger af køretøjers eller vogntogets vægt under kørslen. Disse foranstaltninger til foreløbig udvælgelse har til formål at identificere køretøjer, der muligvis har overtrådt reglerne og skal kontrolleres manuelt. Kontrollen **kan** foretages ved hjælp af automatiske systemer anbragt på infrastrukturene **eller ved hjælp** af systemer på køretøjerne i henhold til stk. 6 nedenfor. De automatiske systemer skal muliggøre identifikation af køretøjer, der mistænkes for at overskride den største tilladte vægt. Da disse automatiske systemer kun anvendes til en foreløbig udvælgelse og ikke til at konstatere en overtrædelse, skal medlemsstaterne ikke nødvendigvis certificere dem.

Ændringsforslag

2. Efter udløbet af en frist på to år fra dette direktivs ikrafttræden foretager medlemsstaterne målinger af køretøjers eller vogntogets vægt under kørslen. Disse foranstaltninger til foreløbig udvælgelse har til formål at identificere køretøjer, der muligvis har overtrådt reglerne og skal kontrolleres manuelt. Kontrollen **bør primært** foretages ved hjælp af automatiske systemer anbragt på infrastrukturene **suppleret** af systemer på køretøjerne i henhold til stk. 6 nedenfor, **hvor sådanne findes**. De automatiske systemer skal muliggøre identifikation af køretøjer, der mistænkes for at overskride den største tilladte vægt. Da disse automatiske systemer kun anvendes til en foreløbig udvælgelse og ikke til at konstatere en overtrædelse, skal medlemsstaterne ikke nødvendigvis certificere dem.

Or. en

Begrundelse

Foreløbig udvælgelse bør primært ske med udstyr, som håndteres af den kompetente myndighed, for at sikre størst mulig præcision og undgå ulovlige ændringer.

Ændringsforslag 288
Saïd El Khadraoui, Brian Simpson

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 11
Direktiv 96/53/EF
Artikel 12 – stk. 2

Kommissionens forslag

2. Efter udløbet af en frist på to år fra dette direktivs ikrafttræden foretager medlemsstaterne målinger af køretøjers

Ændringsforslag

2. Efter udløbet af en frist på to år fra dette direktivs ikrafttræden foretager medlemsstaterne målinger af køretøjers

eller vogntogs vægt under kørslen. Disse foranstaltninger til foreløbig udvælgelse har til formål at identificere køretøjer, der muligvis har overtrådt reglerne og skal kontrolleres manuelt. Kontrollen kan foretages ved hjælp af automatiske systemer anbragt på infrastrukturene eller ved hjælp af systemer på køretøjerne i henhold til stk. 6 nedenfor. De automatiske systemer skal muliggøre identifikation af køretøjer, der mistænkes for at overskride den største tilladte vægt. ***Da disse automatiske systemer kun anvendes til en foreløbig udvælgelse og ikke til at konstatere en overtrædelse, skal medlemsstaterne ikke nødvendigvis certificere dem.***

eller vogntogs vægt under kørslen. Disse foranstaltninger til foreløbig udvælgelse har til formål at identificere køretøjer, der muligvis har overtrådt reglerne og skal kontrolleres manuelt. Kontrollen kan foretages ved hjælp af automatiske systemer anbragt på infrastrukturene eller ved hjælp af systemer på køretøjerne i henhold til stk. 6 nedenfor. De automatiske systemer skal muliggøre identifikation af køretøjer, der mistænkes for at overskride den største tilladte vægt.

Kommissionen udarbejder fælles procedurer og specifikationer med henblik på at gøre en vægtføler på køretøjet et pålideligt redskab til håndhævelse af bestemmelserne i dette direktiv. Kommissionen vurderer endvidere, om vægtsensoren kan anvendes til at håndhæve anden vejtransportlovgivning, når den forbindes med den digitale fartskriver. Kommissionen udarbejder, hvor det er relevant, de nødvendige lovforslag.

Or. en

Begrundelse

Overlastning er et stort problem inden for vejtransport og har negative konsekvenser for færdselssikkerheden, infrastrukturen, miljøet og konkurrencen. En vægtføler på køretøjer kan være et effektivt redskab til håndtering af overtrædelser i forbindelse med overlastning. I lyset af den teknologiske udvikling i sektoren virker det bestemt muligt at kunne forbinde den digitale fartskriver og vægtføleren på køretøjet inden for den nærmeste fremtid.

Ændringsforslag 289
Peter van Dalen

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 11
Direktiv 96/53/EF
Artikel 12 – stk. 2

Kommissionens forslag

2. Efter udløbet af en frist på to år fra dette direktivs ikrafttræden foretager medlemsstaterne målinger af køretøjers eller vogntogs vægt under kørslen. Disse foranstaltninger til foreløbig udvælgelse har til formål at identificere køretøjer, der muligvis har overtrådt reglerne og skal kontrolleres manuelt. Kontrollen **kan** foretages ved hjælp af automatiske systemer anbragt på infrastrukturene **eller ved hjælp af systemer på køretøjerne i henhold til stk. 6 nedenfor**. De automatiske systemer skal muliggøre identifikation af køretøjer, der mistænkes for at overskride den største tilladte vægt. Da disse automatiske systemer kun anvendes til en foreløbig udvælgelse og ikke til at konstatere en overtrædelse, skal medlemsstaterne ikke nødvendigvis certificere dem.

Ændringsforslag

2. Efter udløbet af en frist på to år fra dette direktivs ikrafttræden foretager medlemsstaterne målinger af køretøjers eller vogntogs vægt under kørslen. Disse foranstaltninger til foreløbig udvælgelse har til formål at identificere køretøjer, der muligvis har overtrådt reglerne og skal kontrolleres manuelt. Kontrollen foretages ved hjælp af automatiske systemer anbragt på infrastrukturene. De automatiske systemer skal muliggøre identifikation af køretøjer, der mistænkes for at overskride den største tilladte vægt. Da disse automatiske systemer kun anvendes til en foreløbig udvælgelse og ikke til at konstatere en overtrædelse, skal medlemsstaterne ikke nødvendigvis certificere dem.

Or. nl

Ændringsforslag 290 **Phil Bennion**

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 11
Direktiv 96/53/EF
Artikel 12 – stk. 2

Kommissionens forslag

2. Efter udløbet af en frist på to år fra dette direktivs ikrafttræden foretager medlemsstaterne målinger af køretøjers eller vogntogs vægt under kørslen. Disse foranstaltninger til foreløbig udvælgelse har til formål at identificere køretøjer, der muligvis har overtrådt reglerne og skal kontrolleres manuelt. Kontrollen kan foretages ved hjælp af automatiske systemer anbragt på infrastrukturene eller ved hjælp af systemer på køretøjerne i

Ændringsforslag

2. Efter udløbet af en frist på to år fra dette direktivs ikrafttræden foretager medlemsstaterne målinger af køretøjers eller vogntogs vægt under kørslen. Disse foranstaltninger til foreløbig udvælgelse **baseret på et risikovurderingssystem** har til formål at **øge effektiviteten af kontrollerne og** identificere køretøjer, der muligvis har overtrådt reglerne og skal kontrolleres manuelt. Kontrollen kan foretages ved hjælp af automatiske

henhold til stk. 6 nedenfor. De automatiske systemer skal muliggøre identifikation af køretøjer, der mistænkes for at overskride den største tilladte vægt. Da disse automatiske systemer kun anvendes til en foreløbig udvælgelse og ikke til at konstatere en overtrædelse, skal medlemsstaterne ikke nødvendigvis certificere dem.

systemer anbragt på infrastrukturene *som f.eks. automatisk nummerpladegenkendelse kombineret med vægt i bevægelse-teknologien* eller ved hjælp af systemer på køretøjerne i henhold til stk. 6 nedenfor. De automatiske systemer skal muliggøre identifikation af køretøjer, der mistænkes for at overskride den største tilladte vægt. Da disse automatiske systemer kun anvendes til en foreløbig udvælgelse og ikke til at konstatere en overtrædelse, skal medlemsstaterne ikke nødvendigvis certificere dem.

Or. en

Ændringsforslag 291 **Artur Zasada**

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 11
Direktiv 96/53/EF
Artikel 12 – stk. 2

Kommissionens forslag

2. Efter udløbet af en frist på to år fra dette direktivs ikrafttræden foretager medlemsstaterne målinger af køretøjers eller vogntogs vægt under kørslen. Disse foranstaltninger til foreløbig udvælgelse har til formål at identificere køretøjer, der muligvis har overtrådt reglerne og skal kontrolleres manuelt. Kontrollen kan foretages ved hjælp af automatiske systemer anbragt på infrastrukturene eller ved hjælp af systemer på køretøjerne i henhold til stk. 6 nedenfor. De automatiske systemer skal muliggøre identifikation af køretøjer, der mistænkes for at overskride den største tilladte vægt. ***Da disse automatiske systemer kun anvendes til en foreløbig udvælgelse og ikke til at konstatere en overtrædelse, skal medlemsstaterne ikke nødvendigvis***

Ændringsforslag

2. Efter udløbet af en frist på to år fra dette direktivs ikrafttræden foretager medlemsstaterne målinger af køretøjers eller vogntogs vægt under kørslen. Disse foranstaltninger til foreløbig udvælgelse har til formål at identificere køretøjer, der muligvis har overtrådt reglerne og skal kontrolleres manuelt. Kontrollen kan foretages ved hjælp af automatiske systemer anbragt på infrastrukturene eller ved hjælp af systemer på køretøjerne i henhold til stk. 6 nedenfor. De automatiske systemer skal muliggøre identifikation af køretøjer, der mistænkes for at overskride den største tilladte vægt.

certificere dem.

Or. pl

Ændringsforslag 292
Silvia-Adriana Țicău

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 11
Direktiv 96/53/EF
Artikel 12 – stk. 2

Kommissionens forslag

2. Efter udløbet af en frist på to år fra dette direktivs ikrafttræden foretager medlemsstaterne målinger af køretøjers eller vogntogets vægt under kørslen. Disse foranstaltninger til foreløbig udvælgelse har til formål at identificere køretøjer, der muligvis har overtrådt reglerne og skal kontrolleres manuelt. Kontrollen **kan** foretages ved hjælp af automatiske systemer anbragt på infrastrukturene eller ved hjælp af systemer på køretøjerne i henhold til stk. 6 nedenfor. De automatiske systemer skal muliggøre identifikation af køretøjer, der mistænkes for at overskride den største tilladte vægt. **Da disse automatiske systemer kun anvendes til en foreløbig udvælgelse og ikke til at konstatere en overtrædelse, skal medlemsstaterne ikke nødvendigvis certificere dem.**

Ændringsforslag

2. Efter udløbet af en frist på to år fra dette direktivs ikrafttræden foretager medlemsstaterne målinger af køretøjers eller vogntogets vægt under kørslen. Disse foranstaltninger til foreløbig udvælgelse har til formål at identificere køretøjer, der muligvis har overtrådt reglerne og skal kontrolleres manuelt. Kontrollen foretages ved hjælp af automatiske systemer anbragt på infrastrukturene eller ved hjælp af systemer på køretøjerne, **f.eks. intelligente fartskrivere**, i henhold til **forordning (EU) nr. 2014/... (om kontrolapparater i køretøjer)** og stk. 6 nedenfor. De automatiske systemer skal muliggøre identifikation af køretøjer, der mistænkes for at overskride den største tilladte vægt.

Or. ro

Ændringsforslag 293
Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 11
Direktiv 96/53/EF
Artikel 12 – stk. 3

Kommissionens forslag

3. Medlemsstaterne foretager **en række** målinger med henblik på foreløbig udvælgelse, **som repræsenterer mindst en vejning pr. 2 000 køretøjskilometer gennemsnitligt/år.**

Ændringsforslag

Medlemsstaterne foretager **under hensyntagen til de disponible midler og ressourcer et tilstrækkeligt antal** målinger med henblik på foreløbig udvælgelse **i et givet kalenderår.**

Or. pl

Begrundelse

Kravet om målinger med henblik på foreløbig udvælgelse (forhåndsudvælgelse), som repræsenterer mindst en vejning pr. 2 000 køretøjskilometer gennemsnitligt om året, forekommer ikke at være proportionelt med de forventede resultater. Kravet medfører i henhold til Kommissionens oplysninger, at hvert køretøj statistisk set kan blive kontrolleret gennemsnitligt hver tredje dag.

Ændringsforslag 294

Anne E. Jensen

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 11

Direktiv 96/53/EF

Artikel 12 – stk. 3

Kommissionens forslag

3. Medlemsstaterne foretager en række målinger med henblik på foreløbig udvælgelse, som **repræsenterer mindst en vejning pr. 2 000 køretøjskilometer gennemsnitligt/år.**

Ændringsforslag

3. Medlemsstaterne foretager en række målinger med henblik på foreløbig udvælgelse, som **skal svare til det samlede antal køretøjer, som er registreret og/eller opererer på deres område.**

Or. en

Begrundelse

Det bør være op til medlemsstaterne at beslutte, hvor mange køretøjer der skal udvælges til en foreløbig kontrol under hensyntagen til, hvor mange af disse køretøjer som er registreret og/eller opererer på deres område.

Ændringsforslag 295

Markus Ferber

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 11
Direktiv 96/53/EF
Artikel 12 – stk. 3

Kommissionens forslag

3. Medlemsstaterne foretager en række målinger med henblik på foreløbig udvælgelse, som repræsenterer mindst *en vejning pr. 2 000 køretøjskilometer gennemsnitligt/år.*

Ændringsforslag

3. Medlemsstaterne foretager en række målinger med henblik på foreløbig udvælgelse, som repræsenterer mindst *[] % af den transportydelse (tonkilometer eller passagerkilometer), der gennemsnitligt/år er leveret på deres område af de i artikel 2 omhandlede køretøjer. I kontrolraten tages der i passende omfang hensyn til udenlandske køretøjer svarende til deres trafikandel.*

Or. de

Begrundelse

Den foreløbige udvælgelse af målinger skal tilpasses til den ændrede kontrolintensitet af de tekniske vejsidekontroller.

Ændringsforslag 296
Patricia van der Kammen

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 11
Direktiv 96/53/EF
Artikel 12 – stk. 3

Kommissionens forslag

3. Medlemsstaterne *foretager en række* målinger *med henblik på foreløbig udvælgelse, som repræsenterer mindst* en vejning pr. 2 000 køretøjskilometer gennemsnitligt/år.

Ændringsforslag

3. *Det er op til* medlemsstaterne *at bestemme, hvor mange kontroller der skal udføres. En fornuftig indikator for et passende antal* målinger *kunne være* en vejning pr. 2 000 køretøjskilometer gennemsnitligt/år.

Or. nl

Ændringsforslag 297

Artur Zasada

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 11

Direktiv 96/53/EF

Artikel 12 – stk. 3

Kommissionens forslag

3. Medlemsstaterne foretager en række målinger med henblik på foreløbig udvælgelse, som repræsenterer mindst en vejning pr. **2 000** køretøjskilometer gennemsnitligt/år.

Ændringsforslag

3. Medlemsstaterne foretager en række målinger med henblik på foreløbig udvælgelse, som repræsenterer mindst en vejning pr. **4 000** køretøjskilometer gennemsnitligt/år.

Or. pl

Ændringsforslag 298

Phil Bennion

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 11

Direktiv 96/53/EF

Artikel 12 – stk. 4

Kommissionens forslag

Medlemsstaterne sikrer, at de kompetente myndigheder udveksler de oplysninger, der er nødvendige for at gøre denne kontrol mere effektiv på EU-plan og for at lette gennemførelsen af denne kontrol, navnlig via de nationale kontaktpunkter med ansvar for udveksling af oplysninger med de øvrige medlemsstater. Disse nødvendige oplysninger omfatter navnlig identifikation af overtrædere, beskrivelse af de begåede overtrædelser og de anvendte sanktioner samt den berørte virksomheds opfyldelse af vandelskravet. Kontaktpunktet udpeges i henhold til artikel 18, stk. 1, i forordning (EF) nr. 1071/2009.

Ændringsforslag

Medlemsstaterne sikrer, at de kompetente myndigheder ***gennem et fælles kontaktpunkt*** udveksler de oplysninger, der er nødvendige for at gøre denne kontrol mere effektiv på EU-plan og for at lette gennemførelsen af denne kontrol, navnlig via de nationale kontaktpunkter med ansvar for udveksling af oplysninger med de øvrige medlemsstater. Disse nødvendige oplysninger omfatter navnlig identifikation af overtrædere, beskrivelse af de begåede overtrædelser og de anvendte sanktioner samt den berørte virksomheds opfyldelse af vandelskravet. Kontaktpunktet udpeges i henhold til artikel 18, stk. 1, i forordning (EF) nr. 1071/2009.

Or. en

Ændringsforslag 299
Patricia van der Kammen

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 11
Direktiv 96/53/EF
Artikel 12 – stk. 5

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

**5. Køretøjer, der mistænkes for at
overskride vægten efter en foreløbig
udvælgelse foretaget i henhold til stk. 2,
gøres til genstand for mindst en af
følgende foranstaltninger:**

udgår

- i) vejsidekontrol med typegodkendt måleudstyr efter standsning af køretøjet**
- ii) transportvirksomheden får tilsendt oplysninger om mistanken om, at køretøjet er overlastet**
- iii) transportvirksomhedens lokaler kontrolleres, navnlig når der er tale om gentagne tilfælde efter fremsendelse af de i punkt ii) ovenfor nævnte oplysninger.**

Or. nl

Begrundelse

Udformning og håndhævelse af sanktionerne er op til medlemsstaterne.

Ændringsforslag 300
Markus Ferber

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 11
Direktiv 96/53/EF
Artikel 12 – stk. 5 – nr. i

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

vejsidekontrol med typegodkendt måleudstyr efter standsning af køretøjet

manuel vejsidekontrol med typegodkendt måleudstyr efter standsning af køretøjet

Ændringsforslag 301

Anne E. Jensen

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 11

Direktiv 96/53/EF

Artikel 12 – stk. 5 – nr. i

Kommissionens forslag

vejsidekontrol med typegodkendt
måleudstyr efter standsning af køretøjet

Ændringsforslag

vejsidekontrol med typegodkendt
måleudstyr efter standsning af køretøjet
***med henblik på at udstede sanktioner,
hvor det er relevant***

Or. en

Begrundelse

Kontrol og sanktioner kan aldrig foregå automatisk, men bør sikre kontakt mellem myndighederne og chaufføren/transportøren. Det præciseres derfor, hvornår en sanktion kan anvendes, og hvornår underretningen udelukkende er til orientering. Endvidere er der med hensyn til overvægt på vejen ikke behov for kontrol på faciliteterne.

Ændringsforslag 302

Oldřich Vlasák

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 11

Direktiv 96/53/EF

Artikel 12 – stk. 5 – nr. ii

Kommissionens forslag

***transportvirksomheden får tilsendt
oplysninger om mistanken om, at
køretøjet er overlastet***

Ændringsforslag

udgår

Or. cs

Begrundelse

Denne bestemmelse er ubegrundet. Den blotte mistanke – uden grundlag i et syn ved vejsiden – er ikke tilstrækkelig til at berettigge yderligere foranstaltninger over for

transportvirksomheden.

Ændringsforslag 303

Anne E. Jensen

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 11

Direktiv 96/53/EF

Artikel 12 – stk. 5 – nr. ii

Kommissionens forslag

transportvirksomheden får tilsendt oplysninger om mistanken om, at køretøjet er overlastet

Ændringsforslag

transportvirksomheden får **udelukkende til orientering** tilsendt oplysninger om mistanken om, at køretøjet er overlastet

Or. en

Begrundelse

Kontrol og sanktioner må aldrig foregå automatisk, men bør sikre kontakt mellem myndighederne og chaufføren/transportøren. Det præciseres derfor, hvornår en sanktion kan anvendes, og hvornår underretningen udelukkende er til orientering. Endvidere er der med hensyn til overvægt på vejen ikke behov for kontrol på faciliteterne.

Ændringsforslag 304

Oldřich Vlasák

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 11

Direktiv 96/53/EF

Artikel 12 – stk. 5 – nr. iii

Kommissionens forslag

transportvirksomhedens lokaler kontrolleres, navnlig når der er tale om gentagne tilfælde efter fremsendelse af de i punkt ii) ovenfor nævnte oplysninger.

Ændringsforslag

udgår

Or. cs

Begrundelse

Denne bestemmelse er ubegrundet. Den blotte mistanke – uden grundlag i et syn ved vejsiden – er ikke tilstrækkelig til at berettigede yderligere foranstaltninger over for

transportvirksomheden.

Ændringsforslag 305

Anne E. Jensen

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 11

Direktiv 96/53/EF

Artikel 12 – stk. 5 – nr. iii

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

***transportvirksomhedens lokaler
kontrolleres, navnlig når der er tale om
gentagne tilfælde efter fremsendelse af de
i punkt ii) ovenfor nævnte oplysninger.***

udgår

Or. en

Begrundelse

Kontrol og sanktioner må aldrig foregå automatisk, men bør sikre kontakt mellem myndighederne og chaufføren/transportøren. Det præciseres derfor, hvornår en sanktion kan anvendes, og hvornår underretningen udelukkende er til orientering. Endvidere er der med hensyn til overvægt på vejen ikke behov for kontrol på faciliteterne.

Ændringsforslag 306

Peter van Dalen

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 11

Direktiv 96/53/EF

Artikel 12 – stk. 6

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

***I medfør af stk. 1 tilskynder
medlemsstaterne til, at køretøjer og
vogntog udstyres med vejeanordninger på
køretøjet (totalvægt og akseltryk), hvilket
gør det muligt til enhver tid at
kommunikere vægtoplysninger fra et
køretøj i brug til en myndighed, der
foretager kontrol ved vejsiden, eller en
myndighed med ansvar for lovgivningen
om varetransport. Kommunikationen sker***

udgår

via en grænseflade defineret af standarderne CEN DSRC¹³ EN 12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 og ISO 14906.

¹³ *DSRC: Dedicated Short Range Communications.*

Or. nl

Ændringsforslag 307 **Oldřich Vlasák**

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 11
Direktiv 96/53/EF
Artikel 12 – stk. 6

Kommissionens forslag

I medfør af stk. 1 **tilskynder** medlemsstaterne til, at køretøjer og vogntog udstyres med vejeanordninger på køretøjet (totalvægt og akseltryk), hvilket gør det muligt til enhver tid at kommunikere vægtoplysninger fra et køretøj i brug til en myndighed, der foretager kontrol ved vejsiden, eller en myndighed med ansvar for lovgivningen om varetransport. Kommunikationen sker via en grænseflade defineret af standarderne CEN DSRC¹³ EN 12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 og ISO 14906.

¹³ DSRC: Dedicated Short Range Communications.

Ændringsforslag

I medfør af stk. 1 **kan** medlemsstaterne **tilskynde** til, at køretøjer og vogntog udstyres med vejeanordninger på køretøjet (totalvægt og akseltryk), hvilket gør det muligt til enhver tid at kommunikere vægtoplysninger fra et køretøj i brug til en myndighed, der foretager kontrol ved vejsiden, eller en myndighed med ansvar for lovgivningen om varetransport. Kommunikationen sker via en grænseflade defineret af standarderne CEN DSRC¹³ EN 12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 og ISO 14906.

¹³ DSRC: Dedicated Short Range Communications.

Or. cs

Begrundelse

Hvis en medlemsstat beslutter at vælge et system for foreløbig udvælgelse, der udelukkende er baseret på infrastruktur, er det ikke nødvendigt at forsyne køretøjerne med udstyr.

Ændringsforslag 308
Jörg Leichtfried

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 11
Direktiv 96/53/EF
Artikel 12 – stk. 6

Kommissionens forslag

I medfør af stk. 1 **tilskynder medlemsstaterne til, at køretøjer og vogntog udstyres med vejeanordninger** på køretøjet (totalvægt og akseltryk), **hvilket** gør det muligt til enhver tid at kommunikere vægtoplysninger fra et køretøj i brug til en myndighed, der foretager kontrol ved vejsiden, eller en myndighed med ansvar for lovgivningen om varetransport. Kommunikationen sker via en grænseflade defineret af standarderne CEN DSRC¹³ EN 12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 og ISO 14906.

¹³ DSRC: Dedicated Short Range Communications.

Ændringsforslag

I medfør af stk. 1 **udstyres nye N2- og N3-køretøjer med vejesystemer** på køretøjet (totalvægt og akseltryk), **som** gør det muligt til enhver tid at kommunikere vægtoplysninger fra et køretøj i brug til en myndighed, der foretager kontrol ved vejsiden, eller en myndighed med ansvar for lovgivningen om varetransport. Kommunikationen sker via en grænseflade defineret af standarderne CEN DSRC¹³ EN 12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 og ISO 14906. **Oplysningerne skal også være tilgængelige for chaufføren.**

¹³ DSRC: Dedicated Short Range Communications.

Or. en

Begrundelse

Rettelse til ændringsforslaget i udkastet til betænkning. "Systemer" er mere teknologineutrale end "anordninger".

Ændringsforslag 309
Corien Wortmann-Kool

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 11
Direktiv 96/53/EF
Artikel 12 – stk. 6

I medfør af stk. 1 tilskynder medlemsstaterne til, at køretøjer og vogntog udstyres med vejeanordninger på køretøjet (totalvægt og akseltryk), hvilket gør det muligt til enhver tid at kommunikere vægtoplysninger fra et køretøj i brug til en myndighed, der foretager kontrol ved vejsiden, eller en myndighed med ansvar for lovgivningen om varetransport. **Kommunikationen sker via en grænseflade defineret af standarderne CEN DSRC¹³ EN 12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 og ISO 14906.**

Kommissionen undersøger endvidere og udarbejder en rapport om muligheden for, at køretøjer og vogntog udstyres med vejeanordninger på køretøjet (totalvægt og akseltryk), hvilket gør det muligt til enhver tid at kommunikere vægtoplysninger fra et køretøj i brug til en myndighed, der foretager kontrol ved vejsiden, eller en myndighed med ansvar for lovgivningen om varetransport. **I denne rapport behandler Kommissionen navnlig følgende spørgsmål:**

- **betingelserne for at bestemme retlig og ikke-retlig overholdelse**
 - **reduktion af den administrative byrde for transportører.**
 - **tilnærmelse af håndhævelsesprocedurer og interoperabilitet af vejeudstyr på køretøjet. Dette bør omfatte yderligere tekniske specifikationer for at sikre fuld interoperabilitet på EU-plan for vejeudstyret på køretøjet, så myndighederne i alle medlemsstaterne kan kommunikere på samme måde med køretøjer eller vogntog, som er registreret i en medlemsstat, og om nødvendigt udveksle de modtagne oplysninger med myndighederne i andre medlemsstater**
 - **betingelser for overtrædelser i tilfælde af fejl**
 - **interoperabelt udstyr, som kontrollører kan anvende til at læse og fortolke de oplysninger, som anordningen formidler, korrekt**
 - **streng afprøvning af udstyret.**
- Kommissionens rapport kan, hvor det er relevant, ledsages af forslag vedrørende installationen af vægtsensorer på køretøjet i nye tunge fragtkøretøjer.**

Begrundelse

Kommissionen bør først undersøge betingelserne og procedurerne for installation af vægtsensorer, hvis teknologien er præcis og pålidelig, og når medlemsstaterne anvender den, eftersom dette kan medføre en yderligere byrde for transportørerne. Ellers vil de have den modsatte virkning ved at forsinke de køretøjer, der opfylder kravene.

Ændringsforslag 310
Anne E. Jensen

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 11
Direktiv 96/53/EF
Artikel 12 – stk. 6

Kommissionens forslag

I medfør af stk. 1 tilskynder medlemsstaterne til, at køretøjer og vogntog udstyres med vejeanordninger på køretøjet (totalvægt og akseltryk), hvilket gør det muligt til enhver tid at kommunikere vægtoplysninger fra et køretøj i brug til en myndighed, der foretager kontrol ved vejsiden, eller en myndighed med ansvar for lovgivningen om varetransport. Kommunikationens sker via en grænseflade defineret af standarderne CEN DSRC¹³ EN 12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 og ISO 14906.

¹³ DSRC: Dedicated Short-Range Communications

Ændringsforslag

I medfør af stk. 1 tilskynder medlemsstaterne til, at køretøjer og vogntog udstyres med vejeanordninger på køretøjet (totalvægt og akseltryk), hvilket gør det muligt til enhver tid at kommunikere vægtoplysninger fra et køretøj i brug til en myndighed, der foretager kontrol ved vejsiden, eller en myndighed med ansvar for lovgivningen om varetransport. **Anordningerne skal tage højde for de nationale regler for vægte, som gælder det område, hvor dataene kommunikerer fra køretøjet.** Kommunikationens sker via en grænseflade defineret af standarderne CEN DSRC¹³ EN 12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 og ISO 14906.

¹³ DSRC: Dedicated Short-Range Communications

Begrundelse

Systemet skal tage højde for, at maksimale godkendte vægtgrænser ikke anvendes ensartet på tværs af EU.

Ændringsforslag 311

Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 11

Direktiv 96/53/EF

Artikel 12 – stk. 7

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

Kommissionen tillægges beføjelser til i overensstemmelse med artikel 16 at vedtage delegerede retsakter vedrørende:

udgår

– supplerende tekniske specifikationer, der gør det muligt at sikre en fuldstændig interoperabilitet på EU-plan for de i stk. 6 nævnte vejeanordninger på køretøjet, så myndighederne i en hvilken som helst medlemsstat kan kommunikere på samme måde med køretøjer og vogntog indregistreret i enhver medlemsstat og eventuelt udveksle de modtagne oplysninger med myndighederne i de øvrige medlemsstater

– de kontrolprocedurer med henblik på foreløbig udvælgelse, der er nævnt i denne artikels stk. 2, de tekniske specifikationer for det materiel, der anvendes til denne kontrol med henblik på foreløbig udvælgelse, præcisionskravene og reglerne for anvendelse af dette materiel. Disse procedurer, specifikationer og anvendelsesbestemmelser har til formål at sikre, at kontrollen gennemføres på samme måde i alle medlemsstater, således at alle transportører på hele EU's område behandles ens.

Or. pl

Begrundelse

Det nuværende omfang af de delegerede retsakter, der foreslås i artikel 12, er for omfattende. Kommissionen forbeholder sig bl.a. retten til at fastsætte: yderligere tekniske specifikationer, kontrolprocedurer med henblik på foreløbig udvælgelse, tekniske specifikationer for det materiel, der anvendes til denne kontrol med henblik på foreløbig udvælgelse, præcisionskrav og regler for anvendelse af dette materiel. Disse bestemmelser kan i fremtiden blive en økonomisk byrde for medlemsstaternes budgetter.

Ændringsforslag 312 Oldřich Vlasák

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 11
Direktiv 96/53/EF
Artikel 12 – stk. 7

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

***Kommissionen tillægges beføjelser til i udgår
overensstemmelse med artikel 16 at
vedtage delegerede retsakter vedrørende:***

– supplerende tekniske specifikationer, der gør det muligt at sikre en fuldstændig interoperabilitet på EU-plan for de i stk. 6 nævnte vejeanordninger på køretøjet, så myndighederne i en hvilken som helst medlemsstat kan kommunikere på samme måde med køretøjer og vogntog indregistreret i enhver medlemsstat og eventuelt udveksle de modtagne oplysninger med myndighederne i de øvrige medlemsstater

– de kontrolprocedurer med henblik på foreløbig udvælgelse, der er nævnt i denne artikels stk. 2, de tekniske specifikationer for det materiel, der anvendes til denne kontrol med henblik på foreløbig udvælgelse, præcisionskravene og reglerne for anvendelse af dette materiel. Disse procedurer, specifikationer og anvendelsesbestemmelser har til formål at sikre, at kontrollen gennemføres på samme måde i alle medlemsstater, således at alle transportører på hele EU's område

behandles ens.

Or. cs

Begrundelse

De foreslåede beføjelser er ubegrundet vide. Hvis de automatiske systemer, jf. den foreslåede artikel 12, stk. 2, ikke skal certificeres af medlemsstaterne og kun skal fastslå en mistanke om en overtrædelse, er det uklart, hvorfor procedurerne for kontrol med henblik på foreløbig udvælgelse skal harmoniseres ligesom præcisionskravene og reglerne for anvendelse af materiellet.

Ændringsforslag 313 **Peter van Dalen**

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 11

Direktiv 96/53/EF

Artikel 12 – stk. 7

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

Kommissionen tillægges beføjelser til i overensstemmelse med artikel 16 at vedtage delegerede retsakter vedrørende:

udgår

– supplerende tekniske specifikationer, der gør det muligt at sikre en fuldstændig interoperabilitet på EU-plan for de i stk. 6 nævnte vejeanordninger på køretøjet, så myndighederne i en hvilken som helst medlemsstat kan kommunikere på samme måde med køretøjer og vogntog indregistreret i enhver medlemsstat og eventuelt udveksle de modtagne oplysninger med myndighederne i de øvrige medlemsstater

– de kontrolprocedurer med henblik på foreløbig udvælgelse, der er nævnt i denne artikels stk. 2, de tekniske specifikationer for det materiel, der anvendes til denne kontrol med henblik på foreløbig udvælgelse, præcisionskravene og reglerne for anvendelse af dette materiel. Disse procedurer, specifikationer og anvendelsesbestemmelser har til formål at

sikre, at kontrollen gennemføres på samme måde i alle medlemsstater, således at alle transportører på hele EU's område behandles ens.

Or. nl

Ændringsforslag 314
Patricia van der Kammen

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 11
Direktiv 96/53/EF
Artikel 12 – stk. 7

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

Kommissionen tillægges beføjelser til i overensstemmelse med artikel 16 at vedtage delegerede retsakter vedrørende:

udgår

– supplerende tekniske specifikationer, der gør det muligt at sikre en fuldstændig interoperabilitet på EU-plan for de i stk. 6 nævnte vejeanordninger på køretøjet, så myndighederne i en hvilken som helst medlemsstat kan kommunikere på samme måde med køretøjer og vognvogter indregistreret i enhver medlemsstat og eventuelt udveksle de modtagne oplysninger med myndighederne i de øvrige medlemsstater

– de kontrolprocedurer med henblik på foreløbig udvælgelse, der er nævnt i denne artikels stk. 2, de tekniske specifikationer for det materiel, der anvendes til denne kontrol med henblik på foreløbig udvælgelse, præcisionskravene og reglerne for anvendelse af dette materiel. Disse procedurer, specifikationer og anvendelsesbestemmelser har til formål at sikre, at kontrollen gennemføres på samme måde i alle medlemsstater, således at alle transportører på hele EU's område behandles ens.

Ændringsforslag 315
Corien Wortmann-Kool

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 11
Direktiv 96/53/EF
Artikel 12 – stk. 7 – led 1

Kommissionens forslag

– supplerende tekniske specifikationer, der gør det muligt at sikre en fuldstændig interoperabilitet på EU-plan for de i stk. 6 nævnte vejeanordninger på køretøjet, så myndighederne i en hvilken som helst medlemsstat kan kommunikere på samme måde med køretøjer og vogntog indregistreret i enhver medlemsstat og eventuelt udveksle de modtagne oplysninger med myndighederne i de øvrige medlemsstater

Ændringsforslag

udgår

Or. en

Ændringsforslag 316
Silvia-Adriana Țicău

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 11
Direktiv 96/53/EF
Artikel 12 – stk. 7 – led 2

Kommissionens forslag

– de kontrolprocedurer med henblik på foreløbig udvælgelse, der er nævnt i denne artikels stk. 2, de tekniske specifikationer for det materiel, der anvendes til denne kontrol med henblik på foreløbig udvælgelse, præcisionskravene og reglerne for anvendelse af dette materiel. Disse procedurer, specifikationer og anvendelsesbestemmelser har til formål at

Ændringsforslag

– de kontrolprocedurer med henblik på foreløbig udvælgelse, der er nævnt i denne artikels stk. 2, de tekniske specifikationer for det materiel, der anvendes til denne kontrol med henblik på foreløbig udvælgelse, præcisionskravene og reglerne for anvendelse af dette materiel **og for godkendelse heraf**. Disse procedurer, specifikationer og

sikre, at kontrollen gennemføres på samme måde i alle medlemsstater, således at alle transportører på hele EU's område behandles ens.

anvendelsesbestemmelser har til formål at sikre, at kontrollen gennemføres på samme måde i alle medlemsstater, således at alle transportører på hele EU's område behandles ens.

Or. ro

Ændringsforslag 317
Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 11
Direktiv 96/53/EF
Artikel 12 – stk. 7 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

7a. Disse spørgsmål vil blive reguleret ved hjælp af implementerede delegerede retsakter.

Or. pl

Begrundelse

Det nuværende omfang af de delegerede retsakter, der foreslås i artikel 12, er for omfattende. Kommissionen forbeholder sig bl.a. ret til at fastsætte: yderligere tekniske specifikationer, kontrolprocedurer med henblik på foreløbig udvælgelse, tekniske specifikationer for det materiel, der anvendes til denne kontrol med henblik på foreløbig udvælgelse, præcisionskrav og regler for anvendelse af dette materiel. Disse bestemmelser kan i fremtiden skabe økonomiske byrder for medlemsstaternes budgetter.

Ændringsforslag 318
Oldřich Vlasák

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 12

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

12) [...]

udgår

Or. cs

Begrundelse

Den foreslåede opdeling af overtrædelser er for omfattende og griber ind i medlemsstaternes beføjelser til at vælge deres egne effektive sanktioner.

Ændringsforslag 319

Jacqueline Foster

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 12

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

12) [...]

udgår

Or. en

Begrundelse

Det bør være op til medlemsstaterne at bestemme deres nationale håndhævelsesordninger og de sanktioner, der skal pålægges.

Ændringsforslag 320

Phil Bennion

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 12

Direktiv 96/53/EF

Artikel 13 – stk. 4

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

En overvægt på mellem 10 og **20** % af den største tilladte vægt i henhold til punkt 2, 3, 4.1 og 4.3 i bilag I betragtes som en grov overtrædelse i henhold til dette direktiv. Det giver anledning til en økonomisk sanktion og en umiddelbar tilbageholdelse af køretøjet for at losse det, så det kommer til at overholde den største tilladte vægt.

En overvægt på mellem 10 og **15** % af den største tilladte vægt i henhold til punkt 2, 3, 4.1 og 4.3 i bilag I betragtes som en grov overtrædelse i henhold til dette direktiv. Det giver anledning til en økonomisk sanktion og en umiddelbar tilbageholdelse af køretøjet for at losse det, så det kommer til at overholde den største tilladte vægt.

Or. en

Ændringsforslag 321
Markus Ferber

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 12
Direktiv 96/53/EF
Artikel 13 – stk. 4

Kommissionens forslag

En overvægt på over 20 % af den største tilladte vægt i henhold til punkt 2, 3, 4.1 og 4.3 i bilag I betragtes som en meget grov overtrædelse i henhold til dette direktiv på grund af de øgede risici for de øvrige trafikanter. Det giver anledning til en umiddelbar tilbageholdelse af køretøjet for at losse det, så det kommer til at overholde den største tilladte vægt, og til en **økonomisk** sanktion. **Proceduren vedrørende transportvirksomhedens ikke-opfyldelse af vandelskravet gennemføres i henhold til artikel 6 i forordning (EF) 1071/2009¹⁴.**

¹⁴ EUT L 300 af 14.11.2009, s. 51.

Ændringsforslag

En overvægt på over 20 % af den største tilladte vægt i henhold til punkt 2, 3, 4.1 og 4.3 i bilag I betragtes som en meget grov overtrædelse i henhold til dette direktiv på grund af de øgede risici for de øvrige trafikanter. Det giver anledning til en umiddelbar tilbageholdelse af køretøjet for at losse det, så det kommer til at overholde den største tilladte vægt, og til en sanktion.

Or. de

Begrundelse

Da der ved en overvægt på over 5 % er tale om en forseelse, der ikke skal behandles som en strafferetlig overtrædelse, skal økonomisk sanktion erstattes med sanktion. Desuden gælder forpligtelsen til at gennemføre en næringsretlig procedure vedrørende manglende opfyldelse af vandelskravet allerede direkte af forordning 1071/2009. Det er derfor overflødigt at henvise til denne forordning.

Ændringsforslag 322
Phil Bennion

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 12
Direktiv 96/53/EF
Artikel 13 – stk. 5

Kommissionens forslag

En overvægt på over **20 %** af den største tilladte vægt i henhold til punkt 2, 3, 4.1 og 4.3 i bilag I betragtes som en meget grov overtrædelse i henhold til dette direktiv på grund af de øgede risici for de øvrige trafikanter. Det giver anledning til en umiddelbar tilbageholdelse af køretøjet for at losse det, så det kommer til at overholde den største tilladte vægt, og til en økonomisk sanktion. Proceduren vedrørende transportvirksomhedens ikke-opfyldelse af vandelskravet gennemføres i henhold til artikel 6 i forordning (EF) 1071/2009¹⁴.

¹⁴ EUT L 300 af 14.11.2009, s. 51.

Ændringsforslag

En overvægt på over **15 %** af den største tilladte vægt i henhold til punkt 2, 3, 4.1 og 4.3 i bilag I betragtes som en meget grov overtrædelse i henhold til dette direktiv på grund af de øgede risici for de øvrige trafikanter. Det giver anledning til en umiddelbar tilbageholdelse af køretøjet for at losse det, så det kommer til at overholde den største tilladte vægt, og til en økonomisk sanktion. Proceduren vedrørende transportvirksomhedens ikke-opfyldelse af vandelskravet gennemføres i henhold til artikel 6 i forordning (EF) 1071/2009¹⁴.

¹⁴ EUT L 300 af 14.11.2009, s. 51.

Or. en

Ændringsforslag 323

Antonio Cancian, Carlo Fidanza

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 12

Direktiv 96/53/EF

Artikel 13 – stk. 6

Kommissionens forslag

En længde eller bredde, der er under 2 % større end de største tilladte dimensioner anført i punkt 1 i bilag I giver anledning til en skriftlig advarsel til transportvirksomheden, som kan resultere i en sanktion, hvis en sådan sanktion er fastsat i den nationale lovgivning.

Ændringsforslag

En længde, **højde** eller bredde, der er under 2 % større end de største tilladte dimensioner anført i punkt 1 i bilag I giver anledning til en skriftlig advarsel til transportvirksomheden, som kan resultere i en sanktion, hvis en sådan sanktion er fastsat i den nationale lovgivning.

Or. it

Ændringsforslag 324

Franco Frigo, David-Maria Sassoli

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 12
Direktiv 96/53/EF
Artikel 13 – stk. 6

Kommissionens forslag

En længde eller bredde, der er under 2 % større end de største tilladte dimensioner anført i punkt 1 i bilag I giver anledning til en skriftlig advarsel til transportvirksomheden, som kan resultere i en sanktion, hvis en sådan sanktion er fastsat i den nationale lovgivning.

Ændringsforslag

En længde, **højde** eller bredde, der er under 2 % større end de største tilladte dimensioner anført i punkt 1 i bilag I giver anledning til en skriftlig advarsel til transportvirksomheden, som kan resultere i en sanktion, hvis en sådan sanktion er fastsat i den nationale lovgivning.

Or. it

Ændringsforslag 325
Jörg Leichtfried

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 12
Direktiv 96/53/EF
Artikel 13 – stk. 7

Kommissionens forslag

En længde eller bredde, der er mellem **2 og 20 %** større end de største tilladte dimensioner anført i punkt 1 i bilag I, uanset om det er den medførte last eller selve køretøjet, der overskrider grænserne, medfører en økonomisk sanktion. Kontrolmyndighederne tilbageholder køretøjet, indtil det er blevet losset, hvis den for store længde eller bredde skyldes lasten, eller indtil transportvirksomheden har indhentet en særlig tilladelse i henhold til artikel 4, stk. 3.

Ændringsforslag

En længde eller bredde, der er mellem **1 og 10 %** større end de største tilladte dimensioner anført i punkt 1 i bilag I, uanset om det er den medførte last eller selve køretøjet, der overskrider grænserne, medfører en økonomisk sanktion **for transportvirksomheden**. Kontrolmyndighederne tilbageholder køretøjet, indtil det er blevet losset, hvis den for store længde eller bredde skyldes lasten, eller indtil transportvirksomheden har indhentet en særlig tilladelse i henhold til artikel 4, stk. 3.

Or. de

Begrundelse

Ved den anførte overlængde eller overbredde drejer det sig normalt om forhold, der har med

køretøjets konstruktion af gøre. Det har en erhvervschauffør ingen indflydelse på i modsætning til et køretøjs overlast. Ændringsforslaget skaber retssikkerhed og sikrer derfor, at myndighederne ikke drager erhvervschaufføren, men derimod transportvirksomheden eller køretøjets ejer til ansvar.

Ændringsforslag 326 **Jörg Leichtfried**

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 12
Direktiv 96/53/EF
Artikel 18 – stk. 8

Kommissionens forslag

En længde eller bredde, der er over **20 %** større end de største tilladte dimensioner i punkt 1 i bilag I, betragtes som en meget grov overtrædelse i henhold til dette direktiv på grund af de øgede risici for de øvrige trafikanter. Det giver anledning til en økonomisk sanktion og til, at kontrolmyndighederne umiddelbart tilbageholder køretøjet, indtil det er blevet losset, eller indtil transportvirksomheden har indhentet en særlig tilladelse i henhold til artikel 4, stk. 3, hvis den for store længde eller bredde skyldes lasten. Proceduren vedrørende transportvirksomhedens ikke-opfyldelse af vandelskravet gennemføres i henhold til artikel 6 i forordning (EF) 1071/2009.

Ændringsforslag

En længde eller bredde, der er over **10 %** større end de største tilladte dimensioner i punkt 1 i bilag I, betragtes som en meget grov overtrædelse i henhold til dette direktiv på grund af de øgede risici for de øvrige trafikanter. Det giver anledning til en økonomisk sanktion **for transportvirksomheden** og til, at kontrolmyndighederne umiddelbart tilbageholder køretøjet, indtil det er blevet losset, eller indtil transportvirksomheden har indhentet en særlig tilladelse i henhold til artikel 4, stk. 3, hvis den for store længde eller bredde skyldes lasten. Proceduren vedrørende transportvirksomhedens ikke-opfyldelse af vandelskravet gennemføres i henhold til artikel 6 i forordning (EF) 1071/2009.

Or. de

Begrundelse

Ved den anførte overlængde eller overbredde drejer det sig normalt om forhold, der har med køretøjets konstruktion af gøre. Ændringsforslaget skaber retssikkerhed og sikrer derfor, at myndighederne drager ejeren eller transportvirksomheden til ansvar, og ikke erhvervschaufføren.

Ændringsforslag 327 **Oldřich Vlasák**

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 12 a (nyt)
Direktiv 96/53/EF
Artikel 13

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

12a) Artikel 13 affattes således:

"Artikel 13

Medlemsstaterne fastsætter i overensstemmelse med nationale forfatningsmæssige ordninger bestemmelser om sanktioner for overtrædelse af denne forordning og træffer alle nødvendige foranstaltninger for at sikre, at de gennemføres. Sanktionerne skal være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelsen, have en afskrækkende virkning, ikke medføre forskelsbehandling og være i overensstemmelse med de overtrædelseskategorier, der er fastlagt i direktiv 2006/22/EF."

Or. cs

Begrundelse

Den foreslåede opdeling af overtrædelser er for omfattende og griber ind i medlemsstaternes beføjelser til at vælge deres egne effektive sanktioner.

Ændringsforslag 328
Anne E. Jensen

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 13
Direktiv 96/53/EF
Artikel 14

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

I forbindelse med transport af containere udsteder afskiberen en erklæring om den transporterede **containers vægt** til den vejtransportvirksomhed, der varetager

I forbindelse med transport af **gods, herunder containere, veksellad eller anden last**, udsteder afskiberen **forud for lastningen** en **skriftlig** erklæring om den

transporten af containeren. Hvis **disse oplysninger** er mangelfulde eller fejlagtige, er afskiberen ansvarlig på lige fod med transportøren, hvis køretøjet kører med overvægt.

transporterede **lasts bruttovægt** til den vejtransportvirksomhed, der varetager transporten af containeren. **Denne erklæring kan også sendes elektronisk. Uanset formen skal det dokument, som erklærer lastens bruttovægt, underskrives af en person, der er behørigt autoriseret af afskiberen.** Hvis **oplysningerne om lastens bruttovægt** er mangelfulde eller fejlagtige, er afskiberen ansvarlig på lige fod med transportøren, hvis køretøjet kører med overvægt. **I forbindelse med intermodal transportvirksomhed skal oplysningerne om bruttovægten af en pakket intermodal lasteenhed, herunder en container og/eller et veksellad, afleveres til den næste part, der tager den intermodale lasteenhed i sin varetægt.**

Or. en

Begrundelse

Afskiberens solidariske hæftelse bør ikke kun være begrænset til transport af containere, men bør omfatte transport af al last.

Ændringsforslag 329 **Markus Ferber**

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 13
Direktiv 96/53/EF
Artikel 14

Kommissionens forslag

I forbindelse med transport af containere udsteder afskiberen en erklæring om den transporterede containers vægt til den vejtransportvirksomhed, der varetager transporten af containeren. Hvis disse oplysninger er mangelfulde eller fejlagtige, er afskiberen ansvarlig på lige fod med **transportøren**, hvis køretøjet kører med overvægt.

Ændringsforslag

I forbindelse med transport af containere udsteder afskiberen en erklæring om den transporterede containers vægt til den vejtransportvirksomhed, der varetager transporten af containeren. Hvis disse oplysninger er mangelfulde eller fejlagtige, er afskiberen ansvarlig på lige fod med **alle transportsektorer, som deltager i transporten**, hvis køretøjet kører med overvægt.

Ændringsforslag 330

Gesine Meissner

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 13

Direktiv 96/53/EF

Artikel 14

Kommissionens forslag

I forbindelse med transport af containere udsteder afskiberen en erklæring om den transporterede containers **vægt** til den vejtransportvirksomhed, der varetager transporten af containeren. Hvis **disse oplysninger** er mangelfulde eller fejlagtige, er afskiberen ansvarlig på lige fod med transportøren, hvis køretøjet kører med overvægt.

Ændringsforslag

I forbindelse med transport af **gods, herunder** containere, **veksellad eller anden last**, udsteder afskiberen en **skriftlig bruttovægt** til den vejtransportvirksomhed, der varetager transporten af containeren. **Denne erklæring kan også sendes elektronisk. Uanset formen skal det dokument, som erklærer lastens bruttovægt, underskrives af en person, der er behørigt autoriseret af afskiberen.** Hvis **oplysningerne om lastens bruttovægt** er mangelfulde eller fejlagtige, er afskiberen ansvarlig på lige fod med transportøren, hvis køretøjet kører med overvægt. **I forbindelse med intermodal transportvirksomhed skal oplysningerne om bruttovægten af en pakket intermodal lasteenhed, herunder en container og/eller et veksellad, afleveres til den næste part, der tager den intermodale lasteenhed i sin varetægt.**

Or. en

Begrundelse

Afskiberens solidariske hæftelse bør ikke være begrænset til transport af containere, men bør omfatte transport af al last.

Ændringsforslag 331

Patricia van der Kammen

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 14
Direktiv 96/53/EF
Artikel 15

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

Medlemsstaterne forelægger hvert andet år i kalenderårets første kvartal Kommissionen en rapport om den i de to foregående kalenderår gennemførte kontrol, resultaterne af denne kontrol og de sanktioner, der er pålagt overtræderne. Kommissionen foretager en analyse af disse rapporter og sender denne til Europa-Parlamentet og Rådet i kalenderårets andet kvartal.

udgår

Or. nl

Ændringsforslag 332
Jacqueline Foster

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 15
Direktiv 96/53/EF
Artikel 16 – stk. 2

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter som omhandlet i artikel 8, stk. 4, artikel 9, stk. 5, **og artikel 12, stk. 7**, tillægges Kommissionen for en **ubegrænset** periode fra den [datoen for ikrafttrædelsen af dette direktiv].

Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter som omhandlet i artikel 8, stk. 4, **og** artikel 9, stk. 5, tillægges Kommissionen for en periode **på højst fem år** fra den [datoen for ikrafttrædelsen af dette direktiv].

Or. en

Begrundelse

Den periode, hvor Kommissionen har beføjelse til at vedtage delegerede retsakter, bør ikke være ubegrænset.

Ændringsforslag 333
Silvia-Adriana Țicău

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 15

Direktiv 96/53/EF

Artikel 16 – stk. 2

Kommissionens forslag

Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter som omhandlet i artikel 8, stk. 4, artikel 9, stk. 5, og artikel 12, stk. 7, tillægges Kommissionen for en **ubegrænset** periode fra den [datoen for ikrafttrædelsen af dette direktiv].

Ændringsforslag

Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter som omhandlet i artikel 8, stk. 4, artikel 9, stk. 5, og artikel 12, stk. 7, tillægges Kommissionen for en periode **på syv år** fra den [datoen for ikrafttrædelsen af dette direktiv].

Kommissionen udarbejder en rapport vedrørende delegationen af beføjelser senest ni måneder inden udløbet af syvårsperioden. Delegationen af beføjelser forlænges stiltiende for perioder af samme varighed, medmindre Europa-Parlament eller Rådet modsætter sig en sådan forlængelse senest tre måneder inden udløbet af hver periode.

Or. ro

Ændringsforslag 334
Jacqueline Foster

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 15

Direktiv 96/53/EF

Artikel 16 – stk. 3

Kommissionens forslag

Den i artikel 8, stk. 4, artikel 9, stk. 5, **og artikel 12, stk. 7**, delegation af beføjelser kan til enhver tid tilbagekaldes af Europa-Parlamentet eller af 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

Ændringsforslag

Den i artikel 8, stk. 4, **og** artikel 9, stk. 5, delegation af beføjelser kan til enhver tid tilbagekaldes af Europa-Parlamentet eller af 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.

Europæiske Unions Tidende eller på et senere tidspunkt, der angives i afgørelsen. Den berører ikke gyldigheden af delegerede retsakter, der allerede er i kraft.

Or. en

Ændringsforslag 335
Jacqueline Foster

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 15
Direktiv 96/53/EF
Artikel 16 – stk. 5

Kommissionens forslag

En delegeret retsakt vedtaget i henhold til artikel 8, stk. 4, artikel 9, stk. 5, **og artikel 12, stk. 7**, 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 disse to institutioner, eller hvis Europa-Parlamentet og Rådet inden udløbet af denne frist begge har informeret Kommissionen om, at de ikke agter at gøre indsigelse. Denne frist forlænges med to måneder på Europa-Parlamentets eller Rådets initiativ.

Ændringsforslag

En delegeret retsakt vedtaget i henhold til artikel 8, stk. 4, **og** artikel 9, stk. 5, 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 disse to institutioner, eller hvis Europa-Parlamentet og Rådet inden udløbet af denne frist begge har informeret Kommissionen om, at de ikke agter at gøre indsigelse. Denne frist forlænges med to måneder på Europa-Parlamentets eller Rådets initiativ.

Or. en

Ændringsforslag 336
Jörg Leichtfried

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 15 a (nyt)
Direktiv 96/53/EF
Artikel 16 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

15a) Som artikel 16a indsættes følgende:

Artikel 16a

Senest [fem år efter datoen for offentliggørelsen af dette direktiv] forelægger Kommissionen Europa-Parlamentet og Rådet en rapport om gennemførelsen og virkningerne af dette direktiv, navnlig med hensyn til direktivets indvirkning på den modale omstilling.

Or. en

Ændringsforslag 337
Bogusław Liberadzki

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 15 a (nyt)
Direktiv 96/53/EF
Artikel 16 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

15a) Som artikel 16a indsættes følgende:

Artikel 16a

Senest den 1.januar 2016 færdiggør Kommissionen en gennemgang af dette direktiv og fremsender senest den 1. januar 2017 på grundlag af denne gennemgang og dens konsekvensanalyse, hvor det er relevant, et forslag til Europa-Parlamentet og Rådet om at godkende sikkerhedskravene i artikel 9, stk. 2, for alle nye M2- og M3-køretøjer.

Or. en

Ændringsforslag 338
Bogusław Liberadzki

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 16 – litra a a (nyt)
Direktiv 96/53/EF
Bilag I – punkt 1.1 – led 8 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

aa) Følgende punkt indsættes: "lastede biltransportkøretøjer: 20,75 m"

Or. en

Ændringsforslag 339

Jim Higgins, Phil Prendergast, Gesine Meissner, Dominique Riquet, Alain Cadec, Petri Sarvamaa

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 16 – litra a a (nyt)

Direktiv 96/53/EF

Bilag I – punkt 1.1 – led 8 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

aa) Følgende punkt indsættes:

lastede biltransportkøretøjer: 20,75 m

Or. en

Begrundelse

En harmoniseret lastet længde for specialiserede biltransportkøretøjer på minimum 20,75 m i hele EU betyder en forskel på op til tre biler lastet på et enkelt transportkøretøj (fra seks til ni), hvilket medfører øget brændstoffektivitet, behov for færre lastbiler til samme mængde last, færre (eksterne) omkostninger og mindre CO2 pr. ny bil, der transporteres. Da disse køretøjer allerede er tilladt på de fleste områder i EU, er der ingen yderligere risiko i forbindelse med færdselssikkerhed eller infrastrukturmuligheder.

Ændringsforslag 340

Peter van Dalen

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 16 – litra a a (nyt)

Direktiv 96/53/EF

Bilag I – punkt 1.1

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

aa) punkt 1.1, 18,75, erstattes med:

Ændringsforslag 341**Jörg Leichtfried****Forslag til direktiv****Artikel 1 – stk. 1 – nr. 16 – litra b**

Direktiv 96/53/EF

Bilag I – punkt 2.2.2

Kommissionens forslag

3-akslet motorkøretøj med 2- eller 3-akslet sættevogn, der i forbindelse med **intermodal** transport transporterer en eller flere intermodale transportenheder med en største tilladt samlet længde på 40 eller 45 fod: 44 t

Ændringsforslag

3-akslet motorkøretøj med 2- eller 3-akslet sættevogn, der i forbindelse med **kombineret** transport transporterer en eller flere intermodale transportenheder med en største tilladt samlet længde på 40 eller 45 fod: 44 t

Ændringsforslag 342**Carlo Fidanza, Antonio Cancian****Forslag til direktiv****Artikel 1 – stk. 1 – nr. 16 – litra b**

Direktiv 96/53/EF

Bilag I – punkt 2.2.2

Kommissionens forslag

3-akslet motorkøretøj med 2- eller 3-akslet sættevogn, der i forbindelse med intermodal transport transporterer en eller flere intermodale transportenheder med en største tilladt samlet længde på **40 eller** 45 fod: 44 t

Ændringsforslag

2-eller 3-akslet motorkøretøj med 2- eller 3-akslet sættevogn, der i forbindelse med intermodal transport transporterer en eller flere intermodale transportenheder med en største tilladt samlet længde på 45 fod: 44 t

Ændringsforslag 343

Markus Ferber

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 16 – litra b

Direktiv 96/53/EF

Bilag I – punkt 2.2.2

Kommissionens forslag

3-akslet motorkøretøj med 2- eller 3-akslet sættevogn, der i forbindelse med intermodal transport transporterer en eller flere intermodale transportenheder **med en største tilladt samlet længde på 40 eller 45** fod: 44 t

Ændringsforslag

3-akslet motorkøretøj med 2- eller 3-akslet sættevogn, der i forbindelse med intermodal transport transporterer en eller flere intermodale transportenheder **som omhandlet i direktivets artikel 2 (f.eks. veksellad eller containere på op til 45** fod): 44 t

Or. de

Ændringsforslag 344

Franco Frigo, David-Maria Sassoli

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 16 – litra b

Direktiv 96/53/EF

Bilag I – punkt 2.2.2

Kommissionens forslag

3-akslet motorkøretøj med 2- eller 3-akslet sættevogn, der i forbindelse med intermodal transport transporterer en eller flere intermodale transportenheder med en største tilladt samlet længde på **40 eller 45** fod: 44 t

Ændringsforslag

2-eller 3-akslet motorkøretøj med 2- eller 3-akslet sættevogn, der i forbindelse med intermodal transport transporterer en eller flere intermodale transportenheder med en største tilladt samlet længde på 45 fod: 44 t

Or. it

Begrundelse

At tage højde for en ekstra aksel på køretøjet ville betyde større omkostninger, større rullemodstand og øget forbrug med heraf følgende stigning i emissionerne. En største længde på 45 fod er tilstrækkelig.

Ændringsforslag 345

Silvia-Adriana Țicău

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 16 – litra b
Direktiv 96/53/EF
Bilag I – punkt 2.2.2

Kommissionens forslag

3-akslet motorkøretøj med 2- eller 3-akslet sættevogn, der i forbindelse med intermodal transport transporterer en eller flere intermodale transportenheder med en største tilladt samlet længde på 40 **eller 45** fod: 44 t

Ændringsforslag

3-akslet motorkøretøj med 2- eller 3-akslet sættevogn, der i forbindelse med intermodal transport transporterer en eller flere intermodale transportenheder med en største tilladt samlet længde på 40 fod: 44 t

Or. ro

Ændringsforslag 346
Jim Higgins, Phil Prendergast, Gesine Meissner

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 16 – litra a b (nyt)
Direktiv 96/53/EF
Bilag I – punkt 1.4

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

ab) Punkt 1.4 affattes således:

1.4 Flytbare opbygninger og standardiserede fragtenheder som f.eks. containere er omfattet af dimensionerne i punkt 1.1, 1.2, 1.3, 1.6, 1.7, 1.8 og 4.4. Da færdige køretøjer som nye biler, der lastes på specialiserede transportkøretøjer, ikke kan deles, må sådanne transportkøretøjer overskride dimensionerne i punkt 1.1, i det omfang de nationale regler og infrastrukturbetingelser tillader dette, og så længe disse biltransportkøretøjer, når de er tomme, fuldt ud opfylder ovennævnte punkter.

Or. en

Begrundelse

Det aktuelle "grå område" i direktiv 96/53/EF med hensyn til differentieringen mellem lastet og ulastet længde på køretøjer kan fjernes ved at præcisere, at biltransportkøretøjer må laste

færdige køretøjer som nye biler op til deres optimale kapacitet – i det omfang de nationale regler og infrastrukturbetingelser tillader dette – så længe de opfylder grænsen på 18,75 m, når de er tomme. Disse køretøjer kan ikke udnytte aerodynamiske ændringer i henhold til det nye direktiv.

Ændringsforslag 347

Peter van Dalen

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 16 – litra b a (nyt)

Direktiv 96/53/EF

Bilag I – punkt 2.2 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

ba) - ba) punkt 2.2a indsættes

- Modullastbiler 60 t

Or. nl

Ændringsforslag 348

Philippe De Backer

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 16 – litra c

Direktiv 96/53/EF

Bilag I – punkt 2.3.1 – led 2

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

***2-akslede motorkøretøjer bortset fra
busser og med hybridmotor eller elmotor:
19 t***

udgår

Or. en

Begrundelse

For at indføre en mere teknologineutral tilgang, der omfatter alle køretøjer og busser, indsættes punkt 2.5.

Ændringsforslag 349

Oldřich Vlasák

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 16 – litra c
Direktiv 96/53/EF
Bilag I – punkt 2.3.1 – led 2

Kommissionens forslag

2-akslede motorkøretøjer bortset fra busser
og med hybridmotor eller elmotor: **19 t**

Ændringsforslag

2-akslede motorkøretøjer bortset fra busser
og med hybridmotor eller elmotor: **18 t**

Or. cs

Begrundelse

For di fossile brændstoffer nødvendigvis skal erstattes af alternative brændstoffer i fremtiden, bør der ikke gives dispensation fra den maksimalt tilladte vægt. En dispensation for køretøjer, der drives af alternative brændstoffer, ville i sidste ende føre til en generel forøgelse af køretøjernes vægt med alle de dermed forbundne negative konsekvenser for transportinfrastrukturens stand.

Ændringsforslag 350
Hubert Pirker

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 16 – litra c
Direktiv 96/53/EF
Bilag I – punkt 2.3.1 – led 3

Kommissionens forslag

2-akslede busser: **19 t**

Ændringsforslag

2-akslede busser: **19,5 t**

Or. de

Begrundelse

Ekstraudstyr, som skal forbedre færdselssikkerheden og opfylde målene om lettere adgangsforhold for personer med nedsat mobilitet, samt anordninger, der forbedrer miljøet og kørselskomforten, kræver en tilsvarende tilpasning af den største tilladte vægt af 2-akslede busser. Kun derved kan det sikres, at branchen fortsat kan tilbyde en service af høj kvalitet og samtidig udnytte bussernes kapacitet fuldt ud.

Ændringsforslag 351
Dieter-Lebrecht Koch

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 16 – litra c

Direktiv 96/53/EF
Bilag I – punkt 2.3.1 – led 3

Kommissionens forslag

2-akslede busser: **19 t**

Ændringsforslag

2-akslede busser: **19,5 t**

Or. de

Ændringsforslag 352
Ismail Ertug

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 16 – litra c
Direktiv 96/53/EF
Bilag I – punkt 2.3.1 – led 3

Kommissionens forslag

2-akslede busser: **19 t**

Ændringsforslag

2-akslede busser: **19,5 t**

Or. de

Begrundelse

Den største tilladte totalvægt af 2-akslede busser bør forhøjes til 19,5 t for at tage hensyn til de gældende krav til køretøjerne (sikkerhed, støjreducerende udstyr, miljøvenlige foranstaltninger), som medfører en højere egenvægt.

Ændringsforslag 353
Markus Ferber

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 16 – litra c
Direktiv 96/53/EF
Bilag I – punkt 2.3.1 – led 3

Kommissionens forslag

2-akslede busser: **19 t**

Ændringsforslag

2-akslede busser: **19,5 t**

Or. de

Begrundelse

Nyt teknologisk udstyr medfører, at bussernes egenvægt bliver stadig større, og derfor skal den største tilladte totalvægt af 2-akslede busser forhøjes til 19,5 t, for at bussernes ydeevne og passagerkapacitet ikke forringes. Ellers ville det modarbejde direktivforslagets mål om effektivitet og klimabeskyttelse.

Ændringsforslag 354

Corien Wortmann-Kool, Petri Sarvamaa

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 16 – litra c

Direktiv 96/53/EF

Bilag I – punkt 2.3.1 – led 3

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

2-akslede busser: **19 t**

2-akslede busser: **19,5 t**

Or. en

Begrundelse

Kommissionen konkluderede i sin konsekvensanalyse, at der fra såvel et sikkerhedsmæssigt som et miljømæssigt perspektiv er enighed om, at den maksimale tilladte vægt for 2-akslede busser bør være 19,5 t i stedet for 19 t.

Ændringsforslag 355

Georges Bach

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 16 – litra c

Direktiv 96/53/EF

Bilag I – punkt 2.3.1 – led 3

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

2-akslede busser: **19 t**

2-akslede busser: **20 t**

Or. en

Begrundelse

Den maksimale vægt skal tilpasses den seneste teknologiske opgradering af busser med hensyn til sikkerhed, miljøforanstaltninger og adgang for bevægelseshæmmede.

Ændringsforslag 356
Mathieu Grosch

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 16 – litra c
Direktiv 96/53/EF
Bilag I – punkt 2.3.1 – led 3

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

2-akslede busser: **19 t**

2-akslede busser: **19,5 t**

Or. en

Begrundelse

Den maksimale vægt for 2-akslede busser skal øges til 19,5 t for at tage højde for forskellige dimensioner som stigende vægt af passagerer og bagage, tekniske forbedringer (mere økologisk, mere sikker, teknologier til handicappede mv.), som medfører en stigning i køretøjets samlede vægt.

Ændringsforslag 357
Thomas Ulmer

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 16 – litra c
Direktiv 96/53/EF
Bilag I – punkt 2.3.1 – led 3

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

2-akslede busser: **19 t**

2-akslede busser: **19,5 t**

Or. de

Begrundelse

Med indførelsen af mere effektive systemer til regulering af udstødningsgas stiger også køretøjets totalvægt.

Ændringsforslag 358
Phil Bennion

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 16 – litra c a (nyt)
Direktiv 96/53/EF
Bilag I – punkt 2.3.4 (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

ca) Følgende punkt indsættes:

2.3.4 Kulstoffattige teknologier: Den maksimale vægt er den, som nævnes i punkt 2.3.1, 2.3.2 eller 2.3.3, forhøjet med den ekstra vægt, der kræves til den kulstoffattige teknologi, dog højst 1 t. Denne ekstra vægt skal certificeres og angives i de officielle registreringsdokumenter for motorkøretøjet, som udstedes af den medlemsstat, hvor køretøjet er registreret. I tilfælde, hvor disse oplysninger mangler, er værdierne, som er nævnt i punkt 2.1., 2.3.2 eller 2.3.3, gældende.

Or. en

Ændringsforslag 359
Philippe De Backer

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 16 – litra c a (nyt)
Direktiv 96/53/EF
Bilag I – punkt 2.5 (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

ca) Følgende punkt indsættes:

"2.5. Køretøjer, der bruger alternative brændstoffer: Den maksimale vægt er den, som nævnes i punkt 2.3. og 2.4 i bilag I, forhøjet med den ekstra vægt, der kræves til den alternative fremdriftsform, dog højst 1 t. Denne ekstra vægt skal angives i de officielle registreringsdokumenter for motorkøretøjet, som udstedes af den medlemsstat, hvor køretøjet er registreret. I tilfælde, hvor disse oplysninger mangler,

er værdierne, som er nævnt i punkt 2.3 og 2.4, gældende."

Or. en

Begrundelse

Med dette ændringsforslag indføres en mere teknologineutral tilgang. Alle køretøjer, der bruger alternative brændstoffer, herunder busser, bør medtages. De bør alle tillades ekstra vægt på højst 1 t. Tilladelsen til dette ekstra ton bør ikke begrænses udelukkende til 2-akslede køretøjer, da dette ville begrænse indførelsen af brændstofeffektive innovationer til by- eller forstadsmiljøer. Lovgivningen bør ikke begrænse indførelsen af innovationer til visse typer køretøjer.

Ændringsforslag 360

Mathieu Grosch, Dieter-Lebrecht Koch

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 16 – litra c a (nyt)

Direktiv 96/53/EF

Bilag I – punkt 2.3.4 (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

ca) Følgende punkt indsættes:

2.3.4 Køretøjer, der bruger alternative brændstoffer: Den maksimale vægt er den, som nævnes i punkt 2.3.1, 2.3.2 eller 2.3.3, forhøjet med den ekstra vægt, der kræves til den alternative fremdriftsform, dog højst 1,5 t. Denne ekstra vægt skal angives i de officielle registreringsdokumenter for motorkøretøjet, som udstedes af den medlemsstat, hvor køretøjet er registreret. I tilfælde, hvor disse oplysninger mangler, er værdierne, som er nævnt i punkt 2.3.1., 2.3.2 eller 2.3.3, gældende.

Or. en

Begrundelse

Valget af en alternativ motorteknologi til køretøjer, der bruger alternative brændstoffer, bør være neutral. Ved at øge den maksimale vægt for disse teknologier til 1,5 t er det muligt at respektere valgmulighederne.

Ændringsforslag 361

Markus Ferber

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 16 a (nyt)

Direktiv 96/53/EF

Bilag I – punkt 1.1 – led 3

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

**16a) Punkt 1.1, tredje led,
"sættevognstog" affattes således:**

- sættevognstog 17,85 m

Or. de

Ændringsforslag 362

Jim Higgins, Jacqueline Foster, Phil Prendergast

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 16 a (nyt)

Direktiv 96/53/EF

Bilag I – punkt 1.3

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

16a) Punkt 1.3 erstattes af "Den maksimale højde for et køretøj fastlægges af medlemsstaterne i henhold til nærhedsprincippet. Medlemsstaterne kan vælge at indgå bilaterale aftaler, der tillader køretøjer med en aftalt højde at færdes på hinandens områder, når infrastrukturen tillader det."

Or. en

Begrundelse

De medlemsstater, som har en infrastruktur, der tillader køretøjer med en bestemt højde, bør ikke forhindres af den europæiske lovgivning i at deltage i effektiv grænseoverskridende handel.

Ændringsforslag 363
Gesine Meissner

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 16 a (nyt)
Direktiv 96/53/EF
Bilag I – punkt 1.1 – led 3

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

16a) Punkt 1.1, led 3, affattes således:
sættevognstog: 17,85 m

Or. en

Begrundelse

En udvidelse af den maksimale længde på et sættevognstog med 1,35 m giver mulighed for vogntog, der kan bidrage til at fremme den intermodale transport. Man kan ikke blot laste en container på 45 fod, men også en container på 48 fod eller to vekselled i kategori C 745. Et sættevognstog med en længde på 17,85 m vil stadig være kortere end den maksimale tilladte længde for vogntog, som er 18,75 m.

Ændringsforslag 364
Markus Ferber

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 16 b (nyt)
Direktiv 96/53/EF
Bilag I – punkt 1.6

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

16b) Punkt 1.6 affattes således:
- største afstand mellem hovedboltens
akse og sættevognens bageste punkt
13,35 m

Or. de

Ændringsforslag 365
Carlo Fidanza

Forslag til direktiv
Artikel 2 – stk. 1 – afsnit 1 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

***Artikel 1, stk. 7, finder ikke anvendelse
før den 1. januar 2025.***

Or. en