



EUROPAPARLAMENTET

2009 - 2014

Utskottet för transport och turism

2013/0105(COD)

10.12.2013

ÄNDRINGSFÖRSLAG 49 - 365

Förslag till betänkande
Jörg Leichtfried
(PE521.689v01-00)

Ändring av direktiv 96/53/EG av den 25 juli 1996 om största tillåtna dimensioner i nationell och internationell trafik och högsta tillåtna vikter i internationell trafik för vissa vägfordon som framförs inom gemenskapen

Förslag till direktiv
(COM(2013)0195 – C7-0102/2013 – 2013/0105(COD))

AM\1011752SV.doc

PE524.694v01-00

SV

Förenade i mångfalden

SV

Ändringsförslag 49
Eva Lichtenberger, Michael Cramer

Förslag till direktiv

–

Förslag om förkastande

***Europaparlamentet förkastar
kommissionens förslag.***

Or. en

Ändringsförslag 50
Patricia van der Kammen

Förslag till direktiv
Titel 1

Kommissionens förslag

Förslag till
EUROPAPARLAMENTETS OCH
RÅDETS DIREKTIV
om ändring av direktiv **96/53/EG** av den
25 juli 1996 om största tillåtna
dimensioner i nationell och internationell
trafik och högsta tillåtna vikter i
internationell trafik för vissa vägfordon
som framförs inom gemenskapen
(Text av betydelse för EES)

Ändringsförslag

Förslag till
EUROPAPARLAMENTETS OCH
RÅDETS DIREKTIV
om ändring av direktiv **2002/7/EG** av den
18 februari 2002 om största tillåtna
dimensioner i nationell och internationell
trafik och högsta tillåtna vikter i
internationell trafik för vissa vägfordon
som framförs inom gemenskapen
(Text av betydelse för EES)

Or. nl

Ändringsförslag 51
Eva Lichtenberger, Michael Cramer

Förslag till direktiv
Skäl 1

Kommissionens förslag

(1) Vitboken ”Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde – ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem” från 2011⁶ betonar vikten av att minska växthusgasutsläppen, i synnerhet utsläppen av koldioxid (CO₂), med 60 % jämfört med 1990 års nivå fram till 2050.

⁶ KOM(2011)0144: -

Ändringsförslag

(1) Vitboken ”Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde – ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem” från 2011⁶ betonar vikten av att minska växthusgasutsläppen, i synnerhet utsläppen av koldioxid (CO₂), med 60 % jämfört med 1990 års nivå fram till 2050 **och med 20 procent fram till 2020.**

⁶ COM(2011)0144: -

Or. en

Ändringsförslag 52
Patricia van der Kammen

Förslag till direktiv
Skäl 1

Kommissionens förslag

(1) Vitboken ”Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde – ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem” från 2011⁶ betonar vikten av att minska växthusgasutsläppen, i synnerhet utsläppen av koldioxid (CO₂), med 60 % jämfört med 1990 års nivå fram till 2050.

⁶ COM(2011)0144.

Ändringsförslag

utgår

Or. nl

Ändringsförslag 53
Eva Lichtenberger, Michael Cramer

**Förslag till direktiv
Skäl 1a (nytt)**

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(1a) Då det för närvarande inte finns någon politik för att ta itu med de ökande koldioxidutsläppen från lastbilar bör kommissionen utvärdera införandet av standarder för bränsleeffektivitet för lastbilar, och därmed ytterligare utöka sin lagstiftningsstrategi rörande bilar och transportbilar.

Or. en

**Ändringsförslag 54
Patricia van der Kammen**

**Förslag till direktiv
Skäl 2**

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(2) I detta sammanhang föreslogs i vitboken en ändring av rådets direktiv **96/53/EG** av den **25 juli 1996** om största tillåtna dimensioner i nationell och internationell trafik och högsta tillåtna vikter i internationell trafik för vissa vägfordon som framförs inom gemenskapen, för att minska energiförbrukningen och växthusgasutsläppen, för att anpassa lagstiftningen till den tekniska utvecklingen och de nya marknadsbehoven, och för att främja den intermodala transporten.

(2) I detta sammanhang föreslogs i vitboken en ändring av rådets direktiv **2002/7/EG** av den **18 februari 2002** om största tillåtna dimensioner i nationell och internationell trafik och högsta tillåtna vikter i internationell trafik för vissa vägfordon som framförs inom gemenskapen, för att minska energiförbrukningen och växthusgasutsläppen, för att anpassa lagstiftningen till den tekniska utvecklingen och de nya marknadsbehoven, och för att främja den intermodala transporten.

Or. nl

**Ändringsförslag 55
Eva Lichtenberger, Michael Cramer**

**Förslag till direktiv
Skäl 3**

Kommissionens förslag

(3) I och med den tekniska utvecklingen har det blivit möjligt att bygga på infällbara eller vikbara aerodynamiska anordningar baktill på fordonen, främst på släpvagnar eller påhängsvagnar, **vilket dock innebär att de överskrider de största tillåtna längderna enligt direktiv 96/53/EG**. Denna utrustning kan installeras så snart som detta direktiv träder i kraft eftersom produkterna finns tillgängliga på marknaden och redan används på andra kontinenter.

Ändringsförslag

(3) I och med den tekniska utvecklingen har det blivit möjligt att bygga på infällbara eller vikbara aerodynamiska anordningar baktill på fordonen, främst på släpvagnar eller påhängsvagnar. Denna utrustning kan installeras så snart som detta direktiv träder i kraft eftersom produkterna finns tillgängliga på marknaden och redan används på andra kontinenter.

Or. en

**Ändringsförslag 56
Corien Wortmann-Kool**

**Förslag till direktiv
Skäl 3**

Kommissionens förslag

(3) I och med den tekniska utvecklingen har det blivit möjligt att bygga på infällbara eller vikbara aerodynamiska anordningar baktill på fordonen, främst på släpvagnar eller påhängsvagnar, vilket dock innebär att de överskrider de största tillåtna längderna enligt direktiv 96/53/EG. Denna utrustning kan installeras så snart som detta direktiv träder i kraft eftersom produkterna finns tillgängliga på marknaden och redan används på andra kontinenter.

Ändringsförslag

(3) I och med den tekniska utvecklingen har det blivit möjligt att bygga på infällbara eller vikbara aerodynamiska anordningar baktill på fordonen, främst på släpvagnar eller påhängsvagnar, vilket dock innebär att de överskrider de största tillåtna längderna enligt direktiv 96/53/EG. Denna utrustning kan installeras så snart som detta direktiv träder i kraft eftersom produkterna finns tillgängliga på marknaden och redan används på andra kontinenter. **Detta direktiv bör även uppmuntra till och underlätta innovation inom fordons- och transportdesign.**

Or. en

Ändringsförslag 57
Phil Bennion

Förslag till direktiv
Skäl 3

Kommissionens förslag

(3) I och med den tekniska utvecklingen har det blivit möjligt att bygga på infällbara eller vikbara aerodynamiska anordningar baktill på fordonen, främst på släpvagnar eller påhängsvagnar, vilket dock innebär att de överskrider de största tillåtna längderna enligt direktiv 96/53/EG. Denna utrustning kan installeras så snart som **detta direktiv träder i kraft** eftersom produkterna finns tillgängliga på marknaden och redan används på andra kontinenter.

Ändringsförslag

(3) I och med den tekniska utvecklingen har det blivit möjligt att bygga på infällbara eller vikbara aerodynamiska anordningar baktill på fordonen, främst på släpvagnar eller påhängsvagnar, vilket dock innebär att de överskrider de största tillåtna längderna enligt direktiv 96/53/EG. Denna utrustning kan installeras så snart som **lämpliga krav fastställs på EU-nivå** eftersom produkterna finns tillgängliga på marknaden och redan används på andra kontinenter.

Or. en

Ändringsförslag 58
Dieter-Lebrecht Koch

Förslag till direktiv
Skäl 3

Kommissionens förslag

(3) I och med den tekniska utvecklingen har det blivit möjligt att bygga på infällbara eller vikbara aerodynamiska anordningar baktill på fordonen, främst på släpvagnar eller påhängsvagnar, vilket dock innebär att de överskrider de största tillåtna längderna enligt direktiv 96/53/EG. Denna utrustning kan installeras så snart som detta direktiv träder i kraft eftersom produkterna finns tillgängliga på marknaden och redan används på andra kontinenter.

Ändringsförslag

(3) I och med den tekniska utvecklingen har det blivit möjligt att bygga på infällbara eller vikbara aerodynamiska anordningar baktill på fordonen, främst på släpvagnar eller påhängsvagnar, vilket dock innebär att de överskrider de största tillåtna längderna enligt direktiv 96/53/EG. Denna utrustning kan installeras så snart som detta direktiv träder i kraft eftersom produkterna finns tillgängliga på marknaden och redan används på andra kontinenter. **Detsamma gäller för energiabsorberande aerodynamiska anordningar och underkörningsskydd, som kan installeras på sidan vid hjulen och baktill under**

påhängsvagnar, övriga släpvagnar och fordon. Dessa kan avsevärt förbättra inte bara fordonens energieffektivitet utan även andra trafikanters säkerhet.

Or. de

Ändringsförslag 59
Patricia van der Kammen

Förslag till direktiv
Skäl 3

Kommissionens förslag

(3) I och med den tekniska utvecklingen har det blivit möjligt att bygga på infällbara eller vikbara aerodynamiska anordningar baktill på fordonen, främst på släpvagnar eller påhängsvagnar, vilket dock innebär att de överskrider de största tillåtna längderna enligt direktiv *96/53/EG*. Denna utrustning kan installeras så snart som detta direktiv träder i kraft eftersom produkterna finns tillgängliga på marknaden och redan används på andra kontinenter.

Ändringsförslag

(3) I och med den tekniska utvecklingen har det blivit möjligt att bygga på infällbara eller vikbara aerodynamiska anordningar baktill på fordonen, främst på släpvagnar eller påhängsvagnar, vilket dock innebär att de överskrider de största tillåtna längderna enligt direktiv *2002/7/EG*. Denna utrustning kan installeras så snart som detta direktiv träder i kraft eftersom produkterna finns tillgängliga på marknaden och redan används på andra kontinenter.

Or. nl

Ändringsförslag 60
Eva Lichtenberger, Michael Cramer

Förslag till direktiv
Skäl 3a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(3a) Kommissionen bör utarbeta en strategi för att minska tomkörningarna inom vägtransportsektorn inom ramen för åtgärder rörande vikter och dimensioner såväl som minimiregler för samordning av vägtransportcabotage för att undvika

prisdumpning. Dessutom bör översynen av Eurovinjettdirektivet även användas för att återspegla framsteg när det gäller uppskattningen av de externa kostnaderna och för att göra det obligatoriskt att internalisera externa kostnader för tunga fordon. Kommissionen bör utarbeta ett förslag till ändring av direktiv 2011/76/EU senast den 1 januari 2015.

Or. en

Ändringsförslag 61 **Phil Bennion**

Förslag till direktiv **Skäl 4**

Kommissionens förslag

(4) Förbättringen av de aerodynamiska egenskaperna hos motorfordonens förarhytter skulle, tillsammans med de anordningar som tas upp i skäl 3, likaså medföra stora vinster när det gäller fordonens energiförbrukning. Denna förbättring kan dock inte uppnås med de nuvarande längdbegränsningarna enligt direktiv 96/53/EG utan att man minskar fordonens kapacitet för nyttolast, vilket äventyrar den ekonomiska jämvikten i branschen. Man bör därför kunna tillåta undantag från denna största tillåtna längd.

Ändringsförslag

(4) ***Tunga fordon svarar för ungefär 26 procent av de vägtransportrelaterade koldioxidutsläppen i Europa medan deras bränsloeffektivitet knappast har förbättrats alls under de senaste 20 åren.*** Förbättringen av de aerodynamiska egenskaperna hos motorfordonens förarhytter skulle, tillsammans med de anordningar som tas upp i skäl 3, likaså medföra stora vinster när det gäller fordonens energiförbrukning, ***och det finns ett trängande behov av dessa förbättringar för att vägtransportsektorn markant ska kunna minska sina fordonsutsläpp.*** Denna förbättring kan dock inte uppnås med de nuvarande längdbegränsningarna enligt direktiv 96/53/EG utan att man minskar fordonens kapacitet för nyttolast, vilket äventyrar den ekonomiska jämvikten i branschen. Man bör därför kunna tillåta undantag från denna största tillåtna längd. ***Ett sådant undantag bör inte användas för att öka fordonets nyttovikt.***

Or. en

Ändringsförslag 62
Dieter-Lebrecht Koch

Förslag till direktiv
Skäl 4

Kommissionens förslag

(4) Förbättringen av de aerodynamiska egenskaperna hos motorfordonens förarhytter skulle, tillsammans med de anordningar som tas upp i skäl 3, likaså medföra stora vinster när det gäller fordonens energiförbrukning. **Denna förbättring** kan dock inte uppnås med de nuvarande längdbegränsningarna enligt direktiv 96/53/EG utan att man minskar fordonens kapacitet för nyttolast, vilket äventyrar den ekonomiska jämvikten i branschen. Man bör därför kunna tillåta undantag från denna största tillåtna längd.

Ändringsförslag

(4) Förbättringen av de aerodynamiska egenskaperna hos motorfordonens förarhytter skulle, tillsammans med de anordningar **av energiabsorberande material** som tas upp i skäl 3, likaså medföra stora vinster när det gäller fordonens energiförbrukning **och andra trafikanters säkerhet. Dessa förbättringar** kan dock inte uppnås med de nuvarande längdbegränsningarna enligt direktiv 96/53/EG utan att man minskar fordonens kapacitet för nyttolast, vilket äventyrar den ekonomiska jämvikten i branschen. Man bör därför kunna tillåta undantag från denna största tillåtna längd.

Or. de

Ändringsförslag 63
Dieter-Lebrecht Koch

Förslag till direktiv
Skäl 4

Kommissionens förslag

(4) Förbättringen av de aerodynamiska egenskaperna hos motorfordonens förarhytter skulle, tillsammans med de anordningar som tas upp i skäl 3, likaså medföra stora vinster när det gäller fordonens energiförbrukning. Denna förbättring kan dock inte uppnås med de nuvarande längdbegränsningarna enligt direktiv 96/53/EG utan att man minskar fordonens kapacitet för nyttolast, vilket

Ändringsförslag

(Berör inte den svenska versionen.)

äventyrar den ekonomiska jämvikten i branschen. Man bör därför kunna tillåta undantag från denna största tillåtna längd.

Or. de

Ändringsförslag 64 Eva Lichtenberger, Michael Cramer

Förslag till direktiv Skäl 4

Kommissionens förslag

(4) Förbättringen av de aerodynamiska egenskaperna hos motorfordonens förarhytter skulle, **tillsammans med de anordningar som tas upp i skäl 3**, likaså medföra stora vinster när det gäller fordonens energiförbrukning. Denna förbättring **kan dock inte uppnås** med de nuvarande längdbegränsningarna enligt direktiv 96/53/EG utan att man minskar fordonens kapacitet för nyttolast, vilket äventyrar den ekonomiska jämvikten i branschen. **Man bör därför kunna tillåta undantag från denna största tillåtna längd.**

Ändringsförslag

(4) Förbättringen av de aerodynamiska egenskaperna hos motorfordonens förarhytter skulle likaså medföra stora vinster när det gäller fordonens energiförbrukning. **Sektorn har själv visat att denna förbättring är möjlig** med de nuvarande längdbegränsningarna enligt direktiv 96/53/EG utan att man minskar fordonens kapacitet för nyttolast, vilket äventyrar den ekonomiska jämvikten i branschen.

Or. en

Ändringsförslag 65 Patricia van der Kammen

Förslag till direktiv Skäl 4

Kommissionens förslag

(4) Förbättringen av de aerodynamiska egenskaperna hos motorfordonens förarhytter skulle, tillsammans med de anordningar som tas upp i skäl 3, likaså medföra stora vinster när det gäller

Ändringsförslag

(4) Förbättringen av de aerodynamiska egenskaperna hos motorfordonens förarhytter skulle, tillsammans med de anordningar som tas upp i skäl 3, likaså medföra stora vinster när det gäller

fordonens energiförbrukning. Denna förbättring kan dock inte uppnås med de nuvarande längdbegränsningarna enligt direktiv **96/53/EG** utan att man minskar fordonens kapacitet för nyttolast, vilket äventyrar den ekonomiska jämvikten i branschen. Man bör därför kunna tillåta undantag från denna största tillåtna längd.

fordonens energiförbrukning. Denna förbättring kan dock inte uppnås med de nuvarande längdbegränsningarna enligt direktiv **2002/7/EG** utan att man minskar fordonens kapacitet för nyttolast, vilket äventyrar den ekonomiska jämvikten i branschen. Man bör därför kunna tillåta undantag från denna största tillåtna längd.

Or. nl

Ändringsförslag 66 Phil Bennion

Förslag till direktiv Skäl 5

Kommissionens förslag

(5) Kommissionen planerade i sina politiska riktlinjer för trafiksäkerhet 2011–2020⁷ olika åtgärder som syftar till att göra fordonen säkrare och förbättra skyddet av sårbara trafikanter. Betydelsen av att förbättra förarnas synfält framhålls också i kommissionens rapport till Europaparlamentet och rådet om genomförandet av direktiv 2007/38/EG om eftermontering av speglar på tunga fordon registrerade i gemenskapen⁸. En ny strömlinjeformning av förarhytterna kommer dessutom att öka trafiksäkerheten, genom att man minskar den döda vinkeln i förarnas synfält, framför allt under vindrutan, vilket i sin tur gör det möjligt att rädda livet på en mängd sårbara trafikanter som fotgängare eller cyklister. Denna nya strömlinjeformning **gör det** även **möjligt att** inbegripa strukturer som kan ta upp energin i händelse av kollision. Den potentiella vinsten när det gäller förarhyttens volym gör det också möjligt att förbättra förarens komfort och säkerhet.

Ändringsförslag

(5) Kommissionen planerade i sina politiska riktlinjer för trafiksäkerhet 2011–2020⁷ olika åtgärder som syftar till att göra fordonen säkrare och förbättra skyddet av sårbara trafikanter. Betydelsen av att förbättra förarnas synfält framhålls också i kommissionens rapport till Europaparlamentet och rådet om genomförandet av direktiv 2007/38/EG om eftermontering av speglar på tunga fordon registrerade i gemenskapen⁸. En ny strömlinjeformning av förarhytterna kommer dessutom att öka trafiksäkerheten, genom att man minskar den döda vinkeln i förarnas synfält, framför allt under vindrutan **och vid sidan av fordonet**, vilket i sin tur gör det möjligt att rädda livet på en mängd sårbara trafikanter som fotgängare eller cyklister. Denna nya strömlinjeformning **bör** även inbegripa strukturer som kan ta upp energin i händelse av kollision. Den potentiella vinsten när det gäller förarhyttens volym gör det också möjligt att förbättra förarens komfort och säkerhet.

⁷ KOM(2010) 389.

⁸ COM(2012) 258.

⁷ COM(2010)0389.

⁸ COM(2012)0258.

Or. en

Ändringsförslag 67 Jörg Leichtfried

Förslag till direktiv Skäl 5

Kommissionens förslag

(5) Kommissionen planerade i sina politiska riktlinjer för trafiksäkerhet 2011–2020⁷ olika åtgärder som syftar till att göra fordonen säkrare och förbättra skyddet av sårbara trafikanter. Betydelsen av att förbättra förarnas synfält framhålls också i kommissionens rapport till Europaparlamentet och rådet om genomförandet av direktiv 2007/38/EG om eftermontering av speglar på tunga fordon registrerade i gemenskapen⁸. En ny strömlinjeformning av förarhytterna kommer dessutom att öka trafiksäkerheten, genom att man minskar den döda vinkeln i förarnas synfält, framför allt under vindrutan, vilket i sin tur gör det möjligt att rädda livet på en mängd sårbara trafikanter som fotgängare eller cyklister. Denna nya strömlinjeformning **gör det även** möjligt att inbegripa strukturer som kan ta upp energin i händelse av kollision. Den potentiella vinsten när det gäller förarhyttens volym gör det också möjligt att förbättra förarens komfort och säkerhet.

⁷ KOM(2010) 389.

⁸ COM(2012) 258.

Ändringsförslag

(5) Kommissionen planerade i sina politiska riktlinjer för trafiksäkerhet 2011–2020⁷ olika åtgärder som syftar till att göra fordonen säkrare och förbättra skyddet av sårbara trafikanter. Betydelsen av att förbättra förarnas synfält framhålls också i kommissionens rapport till Europaparlamentet och rådet om genomförandet av direktiv 2007/38/EG om eftermontering av speglar på tunga fordon registrerade i gemenskapen⁸. En ny strömlinjeformning av förarhytterna kommer dessutom att öka trafiksäkerheten, genom att man minskar den döda vinkeln i förarnas synfält, framför allt under vindrutan, vilket i sin tur gör det möjligt att rädda livet på en mängd sårbara trafikanter som fotgängare eller cyklister. **Den nya utformningen av förarhytterna bör därför, efter en lämplig övergångsperiod, bli obligatorisk.** Denna nya strömlinjeformning **bör även göra det** möjligt att inbegripa strukturer som kan ta upp energin i händelse av kollision. Den potentiella vinsten när det gäller förarhyttens volym gör det också möjligt att förbättra förarens komfort och säkerhet.

⁷ COM(2010)0389.

⁸ COM(2012)0258.

Motivering

Ändring av motsvarande ändringsförslag i förslaget till betänkande för att innehållet ska överensstämma med ändringsförslaget till artikel 1.7.

Ändringsförslag 68

Eva Lichtenberger, Michael Cramer

Förslag till direktiv**Skäl 5***Kommissionens förslag*

(5) Kommissionen planerade i sina politiska riktlinjer för trafiksäkerhet 2011–2020⁷ olika åtgärder som syftar till att göra fordonen säkrare och förbättra skyddet av sårbara trafikanter. Betydelsen av att förbättra förarnas synfält framhålls också i kommissionens rapport till Europaparlamentet och rådet om genomförandet av direktiv 2007/38/EG om eftermontering av speglar på tunga fordon registrerade i gemenskapen⁸. En ny strömlinjeformning av förarhytterna kommer dessutom att öka trafiksäkerheten, genom att man minskar den döda vinkeln i förarnas synfält, framför allt under vindrutan, vilket i sin tur gör det möjligt att rädda livet på en mängd sårbara trafikanter som fotgängare eller cyklister. Denna nya strömlinjeformning **gör det även möjligt att** inbegripa strukturer som kan ta upp energin i händelse av kollision. Den potentiella vinsten när det gäller förarhyttens volym gör det också möjligt att förbättra förarens komfort och säkerhet.

Ändringsförslag

(5) Kommissionen planerade i sina politiska riktlinjer för trafiksäkerhet 2011–2020⁷ olika åtgärder som syftar till att göra fordonen säkrare och förbättra skyddet av sårbara trafikanter. Betydelsen av att förbättra förarnas synfält framhålls också i kommissionens rapport till Europaparlamentet och rådet om genomförandet av direktiv 2007/38/EG om eftermontering av speglar på tunga fordon registrerade i gemenskapen⁸. En ny strömlinjeformning av förarhytterna kommer dessutom att öka trafiksäkerheten, genom att man minskar den döda vinkeln i förarnas synfält, framför allt under vindrutan **och vid sidan av fordonet**, vilket i sin tur gör det möjligt att rädda livet på en mängd sårbara trafikanter som fotgängare eller cyklister. Denna nya strömlinjeformning **bör** även inbegripa strukturer som kan ta upp energin i händelse av kollision **och kan utformas så att den kastar andra trafikanter åt sidan vid en kollision för att förhindra att de blir överkörda. Samtidigt som de nya utformningarna av förarhytten inte ska överstiga de dimensioner som fastställs i direktiv 96/53/EG bör de även uppfylla de förbättrade kraven på förarens direkta siktfält, kriterier för förmågan att absorbera energin vid en kollision och**

krav på skydd av fotgängare. Den potentiella vinsten när det gäller förarhyttens volym gör det också möjligt att förbättra förarens komfort och säkerhet.

⁷ KOM(2010) 389.

⁸ COM(2012) 258.

⁷ COM(2010)0389.

⁸ COM(2012)0258.

Or. en

Ändringsförslag 69 Brian Simpson, Saïd El Khadraoui

Förslag till direktiv Skäl 5

Kommissionens förslag

(5) Kommissionen planerade i sina politiska riktlinjer för trafiksäkerhet 2011–2020⁷ olika åtgärder som syftar till att göra fordonen säkrare och förbättra skyddet av sårbara trafikanter. Betydelsen av att förbättra förarnas synfält framhålls också i kommissionens rapport till Europaparlamentet och rådet om genomförandet av direktiv 2007/38/EG om eftermontering av speglar på tunga fordon registrerade i gemenskapen⁸. En ny strömlinjeformning av förarhyttorna kommer dessutom att öka trafiksäkerheten, genom att man minskar den döda vinkeln i förarnas synfält, framför allt under vindrutan, vilket i sin tur gör det möjligt att rädda livet på en mängd sårbara trafikanter som fotgängare eller cyklister. Denna nya strömlinjeformning **gör det även möjligt att** inbegripa strukturer som kan ta upp energin i händelse av kollision. Den potentiella vinsten när det gäller förarhyttens volym gör det också möjligt att förbättra förarens komfort och säkerhet.

Ändringsförslag

(5) Kommissionen planerade i sina politiska riktlinjer för trafiksäkerhet 2011–2020⁷ olika åtgärder som syftar till att göra fordonen säkrare och förbättra skyddet av sårbara trafikanter. Betydelsen av att förbättra förarnas synfält framhålls också i kommissionens rapport till Europaparlamentet och rådet om genomförandet av direktiv 2007/38/EG om eftermontering av speglar på tunga fordon registrerade i gemenskapen⁸. En ny strömlinjeformning av förarhyttorna kommer dessutom att öka trafiksäkerheten, genom att man minskar den döda vinkeln i förarnas synfält, framför allt under vindrutan **och vid sidan av fordonet**, vilket i sin tur gör det möjligt att rädda livet på en mängd sårbara trafikanter som fotgängare eller cyklister. Denna nya **utformning av förarhytten bör därför, efter en lämplig övergångsperiod, bli obligatorisk. Denna nya strömlinjeformning bör även inbegripa strukturer som kan ta upp energin i händelse av kollision och bör utformas så att den kastar andra trafikanter åt sidan vid en kollision för att förhindra att de blir överkörda. Det är av största vikt att**

nya utformningar av förarhytten som drar nytta av överskridandet av längden uppfyller kraven på en förbättring av förarens direkta siktfält, kriterier för förmågan att absorbera energin vid en kollision och krav på skydd av fotgängare. Den potentiella vinsten när det gäller förarhyttens volym gör det också möjligt att förbättra förarens komfort och säkerhet, vilket i sin tur även skulle ha en inverkan på ett säkert framförande av fordonen, i synnerhet tunga fordon. I syfte att förbättra förarnas förmåga att köra säkrare och därmed trafiksäkerheten är det även av största vikt att de nya utformningarna av förarhytterna förbättrar förarhyttens storlek, säkerhet och komfort.

⁷ KOM(2010) 389.

⁸ COM(2012) 258.

⁷ COM(2010)0389.

⁸ COM(2012)0258.

Or. en

Motivering

Det är viktigt att vara tydlig när det gäller hur man ska förbättra förarhyttens säkerhet i de sårbara trafikanternas intresse, såsom cyklister och fotgängare samt förarna själva. En förbättring av förarhyttens utformning kommer också att leda till säkrare körsätt. Det är dessutom av största vikt att säkerhetsförbättringarna görs obligatoriska så att dessa förändringar har en tydlig inverkan på antalet onödiga dödsfall som kunnat undvikas på våra vägar.

Ändringsförslag 70 Dieter-Lebrecht Koch

Förslag till direktiv Skäl 5

Kommissionens förslag

(5) Kommissionen planerade i sina politiska riktlinjer för trafiksäkerhet 2011–2020⁷ olika åtgärder som syftar till att göra fordonen säkrare och förbättra skyddet av

Ändringsförslag

(5) Kommissionen planerade i sina politiska riktlinjer för trafiksäkerhet 2011–2020⁷ olika åtgärder som syftar till att göra fordonen säkrare och förbättra skyddet av

sårbara trafikanter. Betydelsen av att förbättra förarnas synfält framhålls också i kommissionens rapport till Europaparlamentet och rådet om genomförandet av direktiv 2007/38/EG om eftermontering av speglar på tunga fordon registrerade i gemenskapen⁸. En ny strömlinjeformning av förarhytterna kommer dessutom att öka trafiksäkerheten, genom att man minskar den döda vinkeln i förarnas synfält, framför allt under vindrutan, vilket i sin tur gör det möjligt att rädda livet på en mängd sårbara trafikanter som fotgängare eller cyklister. Denna nya strömlinjeformning **gör det även** möjligt att inbegripa strukturer som kan ta upp energin i händelse av kollision. Den potentiella vinsten när det gäller förarhyttens volym gör det också möjligt att förbättra förarens komfort och säkerhet.

⁷ KOM(2010) 389.

⁸ COM (2012) 258.

sårbara trafikanter. Betydelsen av att förbättra förarnas synfält framhålls också i kommissionens rapport till Europaparlamentet och rådet om genomförandet av direktiv 2007/38/EG om eftermontering av speglar på tunga fordon registrerade i gemenskapen⁸. En ny strömlinjeformning av förarhytterna kommer dessutom att öka trafiksäkerheten, genom att man minskar den döda vinkeln i förarnas synfält, framför allt under vindrutan, vilket i sin tur gör det möjligt att rädda livet på en mängd sårbara trafikanter som fotgängare eller cyklister. Denna nya strömlinjeformning **måste även göra det** möjligt att inbegripa strukturer som kan ta upp energin i händelse av kollision **i enlighet med det med framgång tillämpade direktivet 2003/102/EG**. Den potentiella vinsten när det gäller förarhyttens volym gör det också möjligt att förbättra förarens komfort **med avseende på arbetets kvalitet** och säkerhet.

⁷ COM(2010)0389.

⁸ COM (2012)0258.

Or. de

Ändringsförslag 71 Anna Ibrisagic

Förslag till direktiv Skäl 5

Kommissionens förslag

(5) Kommissionen planerade i sina politiska riktlinjer för trafiksäkerhet 2011–2020⁷ olika åtgärder som syftar till att göra fordonen säkrare och förbättra skyddet av sårbara trafikanter. Betydelsen av att förbättra förarnas synfält framhålls också i kommissionens rapport till Europaparlamentet och rådet om

Ändringsförslag

(5) Kommissionen planerade i sina politiska riktlinjer för trafiksäkerhet 2011–2020⁷ olika åtgärder som syftar till att göra fordonen säkrare och förbättra skyddet av sårbara trafikanter. Betydelsen av att förbättra förarnas synfält framhålls också i kommissionens rapport till Europaparlamentet och rådet om

genomförandet av direktiv 2007/38/EG om eftermontering av speglar på tunga fordon registrerade i gemenskapen⁸. **En ny strömlinjeformning av förarhytterna kommer dessutom att öka trafiksäkerheten**, genom att **man minskar** den döda vinkeln i förarnas synfält, framför allt under vindrutan, vilket **i sin tur gör** det möjligt att rädda livet på en mängd sårbara trafikanter som fotgängare eller cyklister. Denna nya strömlinjeformning gör det även möjligt att inbegripa strukturer som kan ta upp energin i händelse av kollision. Den potentiella vinsten när det gäller förarhyttens volym gör det också möjligt att förbättra förarens komfort och säkerhet.

⁷ KOM(2010) 389.

⁸ COM(2012) 258.

genomförandet av direktiv 2007/38/EG om eftermontering av speglar på tunga fordon registrerade i gemenskapen⁸. **Förbättringar i säkerheten kommer dock inte att följa automatiskt efter det att förarhytten omformats och utökats. Man måste komma tillrätta med säkerheten genom förordning (EG) nr 661/2009 om allmän säkerhet och genom motsvarande Unece-lagstiftning. I denna lagstiftning kan ytterligare säkerhetsåtgärder införas för att minska** den döda vinkeln i förarnas synfält, framför allt under vindrutan, **och för att undvika eventuella kollisioner**, vilket **skulle göra** det möjligt att rädda livet på en mängd sårbara trafikanter som fotgängare eller cyklister. Denna nya strömlinjeformning gör det även möjligt att inbegripa strukturer som kan ta upp energin i händelse av kollision. Den potentiella vinsten när det gäller förarhyttens volym gör det också möjligt att förbättra förarens komfort och säkerhet.

⁷ COM(2010)0389.

⁸ COM(2012)0258.

Or. en

Ändringsförslag 72 Phil Bennion

Förslag till direktiv Skäl 6

Kommissionens förslag

(6) De aerodynamiska anordningarna och installationen av dessa på fordonen bör testas innan de släpps ut på marknaden. I detta syfte ska medlemsstaterna utfärda intyg som erkänns av de andra medlemsstaterna.

Ändringsförslag

(6) De aerodynamiska anordningarna och installationen av dessa på fordonen bör testas **i enlighet med det testförfarande för mätning av den aerodynamiska prestandan som håller på att utarbetas av kommissionen** innan de släpps ut på marknaden. I detta syfte ska medlemsstaterna utfärda intyg som erkänns

av de andra medlemsstaterna.

Kommissionen bör utarbeta detaljerade tekniska riktlinjer för ansökan om dessa intyg och de krav som måste uppfyllas.

Or. en

Motivering

Kommissionen håller på att utveckla ett testförfarande – Vecto – som gör det möjligt att göra mätningar av aerodynamisk prestanda som är förenliga med varandra i hela Europa.

Ändringsförslag 73

Patricia van der Kammen

Förslag till direktiv

Skäl 6

Kommissionens förslag

(6) De aerodynamiska anordningarna och installationen av dessa på fordonen bör testas innan de släpps ut på marknaden. **I detta syfte ska** medlemsstaterna utfärda **intyg som erkänns av de andra medlemsstaterna.**

Ändringsförslag

(6) De aerodynamiska anordningarna och installationen av dessa på fordonen bör testas innan de släpps ut på marknaden. **För detta kan** medlemsstaterna **om så önskas** utfärda **certifikat.**

Or. nl

Ändringsförslag 74

Juozas Imbrasas

Förslag till direktiv

Skäl 6a (nytt)

Kommissionens förslag

(6a) Medlemsstater som ingår avtal som gör det möjligt för längre och tyngre fordon att användas i transporter över gränserna bör se till att målen för 2030 och 2050 på 30 respektive 50 procent^{da} inte är betungande för ekonomin och erkänna att godstransporter över långa

sträckor är positiva i ekonomiskt hänseende. Det bör bevisas, dokumenteras och rapporteras till kommissionen för att denna ska kunna ge sitt samtycke till att den nuvarande och framtida rollen av längre och tyngre fordon är som ett komplement hellre än en konkurrent till järnvägs- och vattenvägstransporter.

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

Or. en

Ändringsförslag 75
Mathieu Grosch, Dieter-Lebrecht Koch

Förslag till direktiv
Skäl 6a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(6a) För att kunna uppfylla målen i vitboken om transport som gavs ut under 2011 utgör ändringen av direktiv 96/53/EG en möjlighet att förbättra säkerheten och komforten för föraren genom att ta hänsyn till kraven som fastställs i ramdirektivet (80/391/EEG) för säkerhet och hälsa i arbetet.

Or. en

Ändringsförslag 76
Hubert Pirker

Förslag till direktiv
Skäl 7

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(7) *Längre* fordon får användas i

(7) Fordon *som inte uppfyller de*

gränsöverskridande transport om de båda medlemsstater som berörs redan tillåter detta, och om villkoren för undantag i enlighet med artikel 4.3, 4.4 eller 4.5 i direktivet uppfylls. Europeiska kommissionen har redan tillhandhållit vägledning gällande tillämpningen av artikel 4 i direktivet. När det gäller transporterna enligt artikel 4.4 har dessa inte någon betydande inverkan på den internationella konkurrensen om den gränsöverskridande användningen begränsas till två medlemsstater där den befintliga infrastrukturen och trafiksäkerhetsvillkoren tillåter detta. På detta sätt uppnår man en jämvikt mellan, å ena sidan, medlemsstaternas rätt att i enlighet med subsidiaritetsprincipen besluta om transportlösningar som lämpar sig efter deras särskilda omständigheter och, å andra sidan, behovet av att denna politik inte snedvrider den inre marknaden. Bestämmelserna i artikel 4.4 förtydligas i detta avseende.

gemensamma normer som fastställs i detta direktiv får endast användas i en medlemsstats nationella trafik. På detta sätt uppnår man en jämvikt mellan, å ena sidan, medlemsstaternas rätt att i enlighet med subsidiaritetsprincipen besluta om transportlösningar som lämpar sig efter deras särskilda omständigheter och, å andra sidan, behovet av att denna politik inte snedvrider den inre marknaden. Bestämmelserna i artikel 4.4 förtydligas i detta avseende.

Or. de

Motivering

Detta klagande är nödvändigt för att än en gång tydliggöra syftet med detta direktiv: Dimensioner och vikter för fordon avsedda för yrkestrafik fastställs på EU-nivå för att passa en fungerande inre marknad. Överträdelser snedvrider konkurrensen, vilket är till skada för den inre marknaden.

Ändringsförslag 77 **Peter van Dalen**

Förslag till direktiv **Skäl 7**

Kommissionens förslag

(7) Längre fordon får användas i gränsöverskridande transport om de **båda** medlemsstater som berörs redan tillåter detta, och om villkoren för undantag i

Ändringsförslag

(7) Längre fordon får användas i gränsöverskridande transport om de medlemsstater som berörs redan tillåter detta, och om villkoren för undantag i

enlighet med artikel 4.3, 4.4 eller 4.5 i direktivet uppfylls. Europeiska kommissionen har redan *tillhandhållit* vägledning gällande tillämpningen av artikel 4 i direktivet. När det gäller transporterna enligt artikel 4.4 har dessa inte någon betydande inverkan på den internationella konkurrensen om den gränsöverskridande användningen begränsas till *två* medlemsstater där den befintliga infrastrukturen och trafiksäkerhetsvillkoren tillåter detta. På detta sätt uppnår man en jämvikt mellan, å ena sidan, medlemsstaternas rätt att i enlighet med subsidiaritetsprincipen besluta om transportlösningar som lämpar sig efter deras särskilda omständigheter och, å andra sidan, behovet av att denna politik inte snedvrider den inre marknaden. Bestämmelserna i artikel 4.4 förtydligas i detta avseende.

enlighet med artikel 4.3, 4.4 eller 4.5 i direktivet uppfylls. Europeiska kommissionen har redan *tillhandahållit* vägledning gällande tillämpningen av artikel 4 i direktivet. När det gäller transporterna enligt artikel 4.4 har dessa inte någon betydande inverkan på den internationella konkurrensen om den gränsöverskridande användningen begränsas till medlemsstater där den befintliga infrastrukturen och trafiksäkerhetsvillkoren tillåter detta. På detta sätt uppnår man en jämvikt mellan, å ena sidan, medlemsstaternas rätt att i enlighet med subsidiaritetsprincipen besluta om transportlösningar som lämpar sig efter deras särskilda omständigheter och, å andra sidan, behovet av att denna politik inte snedvrider den inre marknaden. Bestämmelserna i artikel 4.4 förtydligas i detta avseende.

Or. nl

Ändringsförslag 78 Ismail Ertug

Förslag till direktiv Skäl 7

Kommissionens förslag

(7) Längre fordon får användas i gränsöverskridande transport om de båda medlemsstater som berörs redan tillåter detta, och om villkoren för undantag i enlighet med artikel 4.3, 4.4 eller 4.5 i direktivet uppfylls. Europeiska kommissionen har redan tillhandhållit vägledning gällande tillämpningen av artikel 4 i direktivet. När det gäller transporterna enligt artikel 4.4 har dessa inte någon betydande inverkan på den internationella konkurrensen om den gränsöverskridande användningen begränsas till två medlemsstater där den

Ändringsförslag

(7) Inom EU är de gränsöverskridande transporter inte tillåtna som sker med fordon eller fordonskombinationer, vars dimensioner och vikter överskrider de högsta tillåtna värden som fastställs i bilaga I.

befintliga infrastrukturen och trafiksäkerhetsvillkoren tillåter detta. På detta sätt uppnår man en jämvikt mellan, å ena sidan, medlemsstaternas rätt att i enlighet med subsidiaritetsprincipen besluta om transportlösningar som lämpar sig efter deras särskilda omständigheter och, å andra sidan, behovet av att denna politik inte snedvrider den inre marknaden. Bestämmelserna i artikel 4.4 förtydligas i detta avseende.

Or. de

Ändringsförslag 79

Jim Higgins, Jacqueline Foster, Phil Prendergast

Förslag till direktiv Skäl 7

Kommissionens förslag

(7) Längre fordon får användas i gränsöverskridande transport om de **båda** medlemsstater som berörs redan tillåter detta, och om villkoren för undantag i enlighet med artikel 4.3, 4.4 eller 4.5 i direktivet uppfylls. Europeiska kommissionen har redan **tillhandhållit** vägledning gällande tillämpningen av artikel 4 i direktivet. **När det gäller transporterna enligt artikel 4.4 har dessa inte någon betydande inverkan på den internationella konkurrensen om den gränsöverskridande användningen begränsas till två medlemsstater där den befintliga infrastrukturen och trafiksäkerhetsvillkoren tillåter detta.** På detta sätt uppnår man en jämvikt mellan, å ena sidan, medlemsstaternas rätt att i enlighet med subsidiaritetsprincipen besluta om transportlösningar som lämpar sig efter deras särskilda omständigheter och, å andra sidan, behovet av att denna politik inte snedvrider den inre marknaden.

Ändringsförslag

(7) Längre **och högre** fordon får användas i gränsöverskridande transport om de medlemsstater som berörs redan tillåter detta, och om villkoren för undantag i enlighet med artikel 4.3, 4.4 eller 4.5 i direktivet uppfylls. Europeiska kommissionen har redan **tillhandahållit** vägledning gällande tillämpningen av artikel 4 i direktivet. **Denna bestämmelse får inte snedvrیدا den inre marknaden.** På detta sätt uppnår man en jämvikt mellan, å ena sidan, medlemsstaternas rätt att i enlighet med subsidiaritetsprincipen besluta om transportlösningar som lämpar sig efter deras särskilda omständigheter och, å andra sidan, behovet av att denna politik inte snedvrider den inre marknaden. Bestämmelserna i artikel 4.4 förtydligas i detta avseende.

Bestämmelserna i artikel 4.4 förtydligas i detta avseende.

Or. en

Motivering

Medlemsstaterna bör fritt kunna ägna sig åt handel över gränserna. Unionen bör inte införa några godtyckliga begränsningar rörande fordonens dimensioner i områden inom EU där infrastrukturen håller en hög standard som är lämpad för mer effektiva transportmetoder.

Ändringsförslag 80 Michel Dantin, Dominique Riquet

Förslag till direktiv Skäl 7

Kommissionens förslag

(7) Längre fordon får användas i gränsöverskridande transport *om de båda medlemsstater som berörs redan tillåter detta, och om villkoren för undantag i enlighet med artikel 4.3, 4.4 eller 4.5 i direktivet uppfylls. Europeiska kommissionen har redan tillhandhållit vägledning gällande tillämpningen av artikel 4 i direktivet. När det gäller transporterna enligt artikel 4.4 har dessa inte någon betydande inverkan på den internationella konkurrensen om den gränsöverskridande användningen begränsas till två medlemsstater där den befintliga infrastrukturen och trafiksäkerhetsvillkoren tillåter detta. På detta sätt uppnår man en jämvikt mellan, å ena sidan, medlemsstaternas rätt att i enlighet med subsidiaritetsprincipen besluta om transportlösningar som lämpar sig efter deras särskilda omständigheter och, å andra sidan, behovet av att denna politik inte snedvrider den inre marknaden. Bestämmelserna i artikel 4.4 förtydligas i detta avseende.*

Ändringsförslag

(7) Längre fordon får **inte** användas i gränsöverskridande transport, **eftersom** detta **kan snedvrider** den internationella konkurrensen **och försämra viss väginfrastruktur samt även vägsäkerheten och utvecklingen av hållbara transporter i Europa.**

Ändringsförslag 81**Christine De Veyrac, Dominique Vlasto, Georges Bach, Michel Dantin, Dominique Riquet****Förslag till direktiv
Skäl 7***Kommissionens förslag*

(7) **Längre** fordon får användas i gränsöverskridande transport om de båda medlemsstater som berörs redan tillåter detta, **och om villkoren för undantag i enlighet med artikel 4.3, 4.4 eller 4.5 i direktivet uppfylls. Europeiska kommissionen har redan tillhandhållit vägledning gällande tillämpningen av artikel 4 i direktivet. När det gäller transporterna enligt artikel 4.4 har dessa inte någon betydande inverkan på den internationella konkurrensen om den gränsöverskridande användningen begränsas till två medlemsstater där den befintliga infrastrukturen och trafiksäkerhetsvillkoren tillåter detta.** På detta sätt uppnår man en jämvikt mellan, å ena sidan, medlemsstaternas rätt att i enlighet med subsidiaritetsprincipen besluta om transportlösningar som lämpar sig efter deras särskilda omständigheter och, å andra sidan, behovet av att denna politik inte snedvrider den inre marknaden. **Bestämmelserna i artikel 4.4 förtydligas i detta avseende.**

Ändringsförslag

(7) Fordon **med en högsta vikt på 44 ton** får användas i gränsöverskridande transport om de båda medlemsstater som berörs redan tillåter detta. På detta sätt uppnår man en jämvikt mellan, å ena sidan, medlemsstaternas rätt att i enlighet med subsidiaritetsprincipen besluta om transportlösningar som lämpar sig efter deras särskilda omständigheter och, å andra sidan, behovet av att denna politik inte snedvrider den inre marknaden.

Motivering

Det är viktigt att EU-lagstiftningen tar hänsyn till utvecklingen inom unionens transportsektor och tillåter gränsöverskridande trafik avseende fordon eller fordonskombinationer med en högsta tillåtna vikt på 44 ton utan att trafiksäkerhetsvillkoren inskränks.

Ändringsförslag 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

Förslag till direktiv

Skäl 7

Kommissionens förslag

(7) Längre fordon får användas i gränsöverskridande transport om de **båda** medlemsstater som berörs redan tillåter detta, och om villkoren för undantag i enlighet med **artikel 4.3, 4.4 eller 4.5** i direktivet uppfylls. **Europeiska kommissionen har redan tillhandhållit vägledning gällande tillämpningen av artikel 4 i direktivet. När det gäller transporterna enligt artikel 4.4 har dessa inte någon betydande inverkan på den internationella konkurrensen om den gränsöverskridande användningen begränsas till två medlemsstater där den befintliga infrastrukturen och trafiksäkerhetsvillkoren tillåter detta.** På detta sätt uppnår man en jämvikt mellan, å ena sidan, medlemsstaternas rätt att i enlighet med subsidiaritetsprincipen besluta om transportlösningar som lämpar sig efter deras särskilda omständigheter och, å andra sidan, behovet av att denna politik inte snedvrider den inre marknaden. **Bestämmelserna i artikel 4.4 förtydligas i detta avseende.**

Ändringsförslag

(7) Längre, **högre och/eller tyngre** fordon får användas i gränsöverskridande transport om de medlemsstater som berörs redan tillåter detta **eller permanent vill tillåta sådana fordon efter det att direktiv 96/53/EG trätt i kraft**, och om villkoren för undantag i enlighet med **artikel 4.4** i direktivet uppfylls. **Sådana fordon får även användas i transport över gränserna mellan angränsande medlemsstater om de redan tillåts på tillfällig basis.** **Bestämmelser om detta fastställs i en ny artikel 4.7.** På detta sätt uppnår man en jämvikt mellan, å ena sidan, medlemsstaternas rätt att i enlighet med subsidiaritetsprincipen besluta om transportlösningar som lämpar sig efter deras särskilda omständigheter och, å andra sidan, behovet av att denna politik inte snedvrider den inre marknaden.

Or. en

Motivering

I linje med subsidiaritetsprincipen måste medlemsstaterna ha rätt att besluta om de transportlösningar som passar deras särskilda omständigheter under förutsättning att dessa lösningar inte gör skillnad på inhemska och andra fordon. Direktiv 96/53/EG ger redan medlemsstaterna stor handlingsfrihet i detta avseende.

Ändringsförslag 83
Phil Bennion

Förslag till direktiv
Skäl 7

Kommissionens förslag

(7) Längre fordon får **användas** i gränsöverskridande transport om de båda medlemsstater som berörs redan tillåter detta, och om villkoren för undantag i enlighet med artikel 4.3, 4.4 eller 4.5 i direktivet uppfylls. Europeiska kommissionen har **redan tillhandhållit vägledning gällande tillämpningen av artikel 4 i direktivet. När det gäller transporterna enligt artikel 4.4 har dessa inte** någon betydande inverkan på den internationella konkurrensen **om den gränsöverskridande användningen begränsas till två medlemsstater där den befintliga infrastrukturen och trafiksäkerhetsvillkoren tillåter detta. På detta sätt uppnår man en jämvikt mellan, å ena sidan,** medlemsstaternas rätt att i enlighet med subsidiaritetsprincipen besluta om transportlösningar som lämpar sig efter deras särskilda omständigheter **och, å andra sidan, behovet** av att denna politik **inte** snedvrider den inre marknaden. **Bestämmelserna i artikel 4.4 förtydligas i detta avseende.**

Ändringsförslag

(7) Längre fordon **förblir ett undantag från de gemensamma standarder som fastställs i enlighet med detta direktiv och får endast tillåtas** i gränsöverskridande transport **under särskilda omständigheter** om de båda medlemsstater som berörs redan tillåter detta, och om villkoren för undantag i enlighet med artikel 4.3, 4.4, **4.4a (ny)** eller 4.5 i direktivet uppfylls. Europeiska kommissionen **bör se till att alla undantag från de standarder som fastställs i detta direktiv inte** har någon inverkan på den internationella konkurrensen **och unionens mål rörande miljö och säkerhet. Man måste säkerställa** medlemsstaternas rätt att i enlighet med subsidiaritetsprincipen besluta om transportlösningar som lämpar sig efter deras särskilda omständigheter, **men det finns även ett behov** av att **förhindra att** denna politik snedvrider den inre marknaden **och påverkar unionens mål rörande miljö och säkerhet. Det är därför lämpligt att fastställa minimikrav för användandet av dessa fordon.**

Or. en

Ändringsförslag 84
Marita Ulvskog, Ole Christensen, Liisa Jaakonsaari

Förslag till direktiv
Skäl 7

Kommissionens förslag

(7) Längre fordon får användas i gränsöverskridande transport om de **båda**

Ändringsförslag

(7) Längre **och/eller tyngre** fordon får användas i gränsöverskridande transport

medlemsstater som berörs redan tillåter detta, och om villkoren för undantag i enlighet med artikel 4.3, 4.4 eller 4.5 i direktivet uppfylls. Europeiska kommissionen har redan *tillhandhållit* vägledning gällande tillämpningen av artikel 4 i direktivet. När det gäller transporter enligt artikel 4.4 har dessa inte någon betydande inverkan på den internationella konkurrensen om den gränsöverskridande användningen begränsas till *två* medlemsstater där den befintliga infrastrukturen och trafiksäkerhetsvillkoren tillåter detta. På detta sätt uppnår man en jämvikt mellan, å ena sidan, medlemsstaternas rätt att i enlighet med subsidiaritetsprincipen besluta om transportlösningar som lämpar sig efter deras särskilda omständigheter och, å andra sidan, behovet av att denna politik inte snedvrider den inre marknaden. Bestämmelserna i artikel 4.4 förtydligas i detta avseende.

om de medlemsstater som berörs redan tillåter detta, och om villkoren för undantag i enlighet med artikel 4.2, 4.3, 4.4 eller 4.5 i direktivet uppfylls. Europeiska kommissionen har redan *tillhandahållit* vägledning gällande tillämpningen av artikel 4 i direktivet. När det gäller transporter enligt artikel 4.4 har dessa inte någon betydande inverkan på den internationella konkurrensen om den gränsöverskridande användningen begränsas till medlemsstater där den befintliga infrastrukturen och trafiksäkerhetsvillkoren tillåter detta. På detta sätt uppnår man en jämvikt mellan, å ena sidan, medlemsstaternas rätt att i enlighet med subsidiaritetsprincipen besluta om transportlösningar som lämpar sig efter deras särskilda omständigheter och, å andra sidan, behovet av att denna politik inte snedvrider den inre marknaden. Bestämmelserna i artikel 4.4 förtydligas i detta avseende.

Or. sv

Ändringsförslag 85 Franco Frigo

Förslag till direktiv Skäl 7

Kommissionens förslag

(7) Längre fordon får användas i gränsöverskridande transport *om de båda medlemsstater som berörs redan tillåter detta, och om villkoren för undantag i enlighet med artikel 4.3, 4.4 eller 4.5 i direktivet uppfylls. Europeiska kommissionen har redan tillhandhållit vägledning gällande tillämpningen av artikel 4 i direktivet. När det gäller transporter enligt artikel 4.4 har dessa inte någon betydande inverkan på den internationella konkurrensen om den*

Ändringsförslag

(7) Längre *och/eller tunga* fordon får *inte* användas i gränsöverskridande transport. *Alla lagstiftningsförslag som syftar till att tillåta gränsöverskridande användning av sådana fordon ska åtföljas av en konsekvensbedömning där hänsyn tas till effekterna på trafikomställningen, säkerheten, sociala villkor och sysselsättningsvillkor, små och medelstora företag, logistik, föreningar och buller, i syfte att bedöma lagstiftningsförslagets eventuella förenlighet med unionens*

gränsöverskridande användningen begränsas till två medlemsstater där den befintliga infrastrukturen och trafiksäkerhetsvillkoren tillåter detta. På detta sätt uppnår man en jämvikt mellan, å ena sidan, medlemsstaternas rätt att i enlighet med subsidiaritetsprincipen besluta om transportlösningar som lämpar sig efter deras särskilda omständigheter och, å andra sidan, behovet av att denna politik inte snedvrider den inre marknaden. Bestämmelserna i artikel 4.4 förtydligas i detta avseende.

främsta politiska mål som anges i vitboken.

Or. it

Ändringsförslag 86
Sabine Wils

Förslag till direktiv
Skäl 7

Kommissionens förslag

(7) Längre fordon *får* användas i gränsöverskridande transport *om de båda medlemsstater som berörs redan tillåter detta, och om villkoren för undantag i enlighet med artikel 4.3, 4.4 eller 4.5 i direktivet uppfylls. Europeiska kommissionen har redan tillhandhållit vägledning gällande tillämpningen av artikel 4 i direktivet. När det gäller transporterna enligt artikel 4.4 har dessa inte någon betydande inverkan på den internationella konkurrensen om den gränsöverskridande användningen begränsas till två medlemsstater där den befintliga infrastrukturen och trafiksäkerhetsvillkoren tillåter detta. På detta sätt uppnår man en jämvikt mellan, å ena sidan, medlemsstaternas rätt att i enlighet med subsidiaritetsprincipen besluta om transportlösningar som lämpar sig efter deras särskilda*

Ändringsförslag

(7) Längre *och/eller tyngre* fordon *bör inte* användas i gränsöverskridande transport. *Transporter över gränserna skulle ha en inverkan på den internationella konkurrensen och stå i strid med principen om en EU-omfattande standardisering av vikter och dimensioner för internationell transport.*

omständigheter och, å andra sidan, behovet av att denna politik inte snedvrider den inre marknaden. Bestämmelserna i artikel 4.4 förtydligas i detta avseende.

Or. en

Motivering

Antingen är användningen av längre och tyngre fordon tillåten eller inte. Det finns ingen grund för påståendet att en begränsning till två medlemsstater inte skulle ha någon betydande inverkan på den internationella konkurrensen. Subsidiaritetsprincipen bör endast gälla för medlemsstaternas interna verksamhet och kan inte utökas till att gälla för bilaterala internationella avtal.

Ändringsförslag 87 **Nathalie Griesbeck, Robert Rochefort**

Förslag till direktiv **Skäl 7**

Kommissionens förslag

(7) *Längre fordon får användas i gränsöverskridande transport om de båda medlemsstater som berörs redan tillåter detta, och om villkoren för undantag i enlighet med artikel 4.3, 4.4 eller 4.5 i direktivet uppfylls. Europeiska kommissionen har redan tillhandhållit vägledning gällande tillämpningen av artikel 4 i direktivet. När det gäller transporterna enligt artikel 4.4 har dessa inte någon betydande inverkan på den internationella konkurrensen om den gränsöverskridande användningen begränsas till två medlemsstater där den befintliga infrastrukturen och trafiksäkerhetsvillkoren tillåter detta. På detta sätt uppnår man en jämvikt mellan, å ena sidan, medlemsstaternas rätt att i enlighet med subsidiaritetsprincipen besluta om transportlösningar som lämpar sig efter deras särskilda omständigheter och, å andra sidan, behovet av att denna*

Ändringsförslag

(7) *För att säkerställa att konkurrensen inte snedvrids mellan vägtransportörerna i de olika medlemsstaterna, är det viktigt att det finns gemensamma dimensioner på de fordon som används för internationell transport. Eventuella undantag från dessa gemensamma bestämmelser får endast göras för nationell transport. På detta sätt uppnår man en jämvikt mellan, å ena sidan, medlemsstaternas rätt att i enlighet med subsidiaritetsprincipen besluta om transportlösningar som lämpar sig efter deras särskilda omständigheter och, å andra sidan, målen som anges i vitboken.*

politik inte snedvrider den inre marknaden. Bestämmelserna i artikel 4.4 förtydligas i detta avseende.

Or. fr

Ändringsförslag 88

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

Förslag till direktiv Skäl 7

Kommissionens förslag

(7) Längre fordon får användas i gränsöverskridande transport om de ***båda*** medlemsstater som berörs redan tillåter detta, och om villkoren för undantag i enlighet med artikel 4.3, 4.4 eller 4.5 i direktivet uppfylls. Europeiska kommissionen har redan ***tillhandhållit*** vägledning gällande tillämpningen av artikel 4 i direktivet. ***När det gäller transporterna enligt artikel 4.4 har dessa inte någon betydande inverkan på den internationella konkurrensen om den gränsöverskridande användningen begränsas till två medlemsstater där den befintliga infrastrukturen och trafiksäkerhetsvillkoren tillåter detta.*** På detta sätt uppnår man en jämvikt mellan, å ena sidan, medlemsstaternas rätt att i enlighet med subsidiaritetsprincipen besluta om transportlösningar som lämpar sig efter deras särskilda omständigheter och, å andra sidan, behovet av att denna politik inte snedvrider den inre marknaden. Bestämmelserna i artikel 4.4 förtydligas i detta avseende.

Ändringsförslag

(7) Längre fordon får användas i gränsöverskridande transport om de ***två eller flera*** medlemsstater som berörs redan tillåter detta, och om villkoren för undantag i enlighet med artikel 4.3, 4.4 eller 4.5 i direktivet uppfylls. ***Medlemsstaternas behöriga myndigheter bör fastställa särskilda krav för fordonet, infrastrukturen och föraren för att garantera en tillräcklig säkerhetsnivå. Användningen av dessa fordon över gränserna bör underbyggas av bilaterala eller multilaterala avtal mellan de behöriga myndigheterna i de berörda medlemsstaterna som i detalj anger de rutter och andra krav som måste uppfyllas.*** Europeiska kommissionen har redan ***tillhandahållit*** vägledning gällande tillämpningen av artikel 4 i direktivet. På detta sätt uppnår man en jämvikt mellan, å ena sidan, medlemsstaternas rätt att i enlighet med subsidiaritetsprincipen besluta om transportlösningar som lämpar sig efter deras särskilda omständigheter och, å andra sidan, behovet av att denna politik inte snedvrider den inre marknaden. Bestämmelserna i artikel 4.4 förtydligas i detta avseende.

Or. en

Ändringsförslag 89
Patricia van der Kammen

Förslag till direktiv
Skäl 7

Kommissionens förslag

(7) Längre fordon får användas i gränsöverskridande transport om de båda medlemsstater som berörs *redan* tillåter detta, *och om villkoren för undantag i enlighet med artikel 4.3, 4.4 eller 4.5 i direktivet uppfylls. Europeiska kommissionen har redan tillhandhållit vägledning gällande tillämpningen av artikel 4 i direktivet. När det gäller transporterna enligt artikel 4.4 har dessa inte någon betydande inverkan på den internationella konkurrensen om den gränsöverskridande användningen begränsas till två medlemsstater där den befintliga infrastrukturen och trafiksäkerhetsvillkoren tillåter detta. På detta sätt uppnår man en jämvikt mellan, å ena sidan, medlemsstaternas rätt att i enlighet med subsidiaritetsprincipen besluta om transportlösningar som lämpar sig efter deras särskilda omständigheter och, å andra sidan, behovet av att denna politik inte snedvrider den inre marknaden. Bestämmelserna i artikel 4.4 förtydligas i detta avseende.*

Ändringsförslag

(7) Längre *och/eller tyngre* fordon får användas i gränsöverskridande transport om de båda medlemsstater som berörs tillåter detta.

Or. nl

Ändringsförslag 90
Phil Bennion

Förslag till direktiv
Skäl 7a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(7a) Användningen av längre och tyngre lastbilar kräver att man gör investeringar för att anpassa och bevara väginfrastrukturen samt för att stärka åtgärderna för att minska buller, luftföroreningar, olyckor och trafikstockningar. Medlemsstaterna kan i vilket fall som helst förbjuda användningen av dessa fordon på sina territorier.

Or. en

**Ändringsförslag 91
Georges Bach**

**Förslag till direktiv
Skäl 7a (nytt)**

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(7a) Användningen av längre fordon för internationella transporter kommer att ha konsekvenser för trafiksäkerheten, miljön och väginfrastrukturen. Innan man avskaffar det befintliga förbudet för längre och tyngre fordon för internationella transporter bör kommissionen bedöma den potentiella inverkan en sådan regeländring kan ha.

Or. en

**Ändringsförslag 92
Eva Lichtenberger, Michael Cramer**

**Förslag till direktiv
Skäl 7a (nytt)**

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(7a) Alla förändringar rörande tunga fordons dimensioner, vare sig det gäller deras längd, höjd, vidd eller vikt, lägger en tung ekonomisk börda på medlemsstaterna att anpassa sin infrastruktur, oberoende om det gäller motorvägsavfarter, broar, tunnlar, rondeller eller branta vägars stigningsgrad.

Or. en

Ändringsförslag 93
Gesine Meissner

Förslag till direktiv
Skäl 7a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(7a) Kommissionen bör utarbeta en samordnad strategi rörande godkännandeförfaranden för särskilda tillstånd för fordon och fordonskombinationer som överskrider de största dimensionerna i enlighet med artikel 4.3. De behöriga myndigheternas förfaranden i olika medlemsstater och/eller regioner som tillåter trafik med odelbara laster måste anpassas till varandra.

Or. en

Motivering

I praktiken utgör de mycket olika förfarandena i medlemsstaterna ett problem om man behöver skaffa särskilda tillstånd för en transport över gränserna, t.ex. av delar till vindturbiner.

Ändringsförslag 94

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

Förslag till direktiv

Skäl 7a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(7a) För att komma till rätta med den inverkan på trafiksäkerheten som fordon har om de överstiger de dimensioner som fastställs i detta direktiv är det lämpligt att medlemsstaterna samlar in data rörande olyckor där tunga lastbilar med längder över 18 meter har varit inblandade. Kommissionen bör överväga att föreslå att dessa data ska inkluderas i medlemsstaternas årliga rapporter inom ramen för rådets beslut 93/704/EG om upprättandet av en gemenskapsdatabas för trafikolyckor.

Or. en

Motivering

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.

Ändringsförslag 95

Hubert Pirker

Förslag till direktiv

Skäl 8

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(8) Användningen av alternativa motorer som inte bara använder fossil energi, alltså icke-förorenande eller mindre förorenande

(8) Användningen av alternativa motorer som inte bara använder fossil energi, alltså icke-förorenande eller mindre förorenande

energi, t.ex. elektriska motorer eller hybridmotorer för tunga fordon eller för bussar (främst i stadsmiljöer eller förorter), leder till en övervikt som inte bör beaktas till förfång för fordonets nyttolast. Detta för att man inte ska bestraffa vägtransportbranschen ur ekonomisk synvinkel.

energi, t.ex. elektriska motorer eller hybridmotorer för tunga fordon eller för bussar (främst i stadsmiljöer eller förorter), leder till en övervikt som inte bör beaktas till förfång för fordonets nyttolast. Detta för att man inte ska bestraffa vägtransportbranschen ur ekonomisk synvinkel. ***För att inte sätta några gränser för forskning och utveckling på detta område bör principen om teknikneutralitet upprätthållas i detta direktiv.***

Or. de

Motivering

Det är inte meningsfullt att låsa fast sig vid endast två slags motorer. Därigenom hämmas möjliga innovationer på detta område. Detta direktiv bör inte blockera den tekniska utvecklingen utan vara teknikneutralt.

Ändringsförslag 96 Phil Bennion

Förslag till direktiv Skäl 8

Kommissionens förslag

(8) Användningen av alternativa motorer som inte bara använder fossil energi, alltså icke-förorenande eller mindre förorenande energi, t.ex. elektriska motorer eller hybridmotorer för tunga fordon eller för bussar (främst i stadsmiljöer eller förorter), leder till en övervikt som inte bör beaktas till förfång för fordonets nyttolast. Detta för att man inte ska bestraffa vägtransportbranschen ur ekonomisk synvinkel.

Ändringsförslag

(8) Användningen av ***koldioxidsnål teknik, inklusive*** alternativa motorer som inte bara använder fossil energi, alltså icke-förorenande eller mindre förorenande energi, t.ex. elektriska motorer eller hybridmotorer för tunga fordon eller för bussar (främst i stadsmiljöer eller förorter), leder till en övervikt som inte bör beaktas till förfång för fordonets nyttolast. Detta för att man inte ska bestraffa vägtransportbranschen ur ekonomisk synvinkel.

Or. en

Ändringsförslag 97 Jörg Leichtfried

Förslag till direktiv Skäl 8

Kommissionens förslag

(8) Användningen av alternativa motorer som inte bara använder fossil energi, alltså icke-förorenande eller mindre förorenande energi, t.ex. elektriska motorer eller hybridmotorer för tunga fordon eller för bussar (främst i stadsmiljöer eller förorter), leder till en övervikt som inte bör beaktas till förfång för fordonets nyttolast. Detta för att man inte ska bestraffa vägtransportbranschen ur ekonomisk synvinkel.

Ändringsförslag

(8) Användningen av alternativa motorer som inte bara använder fossil energi, alltså icke-förorenande eller mindre förorenande energi, t.ex. elektriska motorer eller hybridmotorer för tunga fordon eller för bussar (främst i stadsmiljöer eller förorter), leder till en övervikt som inte bör beaktas till förfång för fordonets nyttolast. Detta för att man inte ska bestraffa vägtransportbranschen ur ekonomisk synvinkel. **Fordon med alternativa motorer bör tillåtas att överskrida den maximalt tillåtna vikten med upp till 1 ton. Övervikten bör dock inte öka fordonets lastvolym. Principen om teknikneutralitet bör bibehållas.**

Or. de

Motivering

Komplettering till berört ändringsförslag i förslaget till betänkande, som tydliggör att endast så mycket övervikt tillåts som faktiskt behövs för alternativa motorer. En ökning av lastvolymen ska inte bli möjlig.

Ändringsförslag 98 Oldřich Vlasák

Förslag till direktiv Skäl 8

Kommissionens förslag

(8) Användningen av alternativa motorer som inte bara använder fossil energi, alltså icke-förorenande eller mindre förorenande energi, t.ex. elektriska motorer eller hybridmotorer för tunga fordon eller för

Ändringsförslag

(8) Användningen av alternativa motorer som inte bara använder fossil energi, alltså icke-förorenande eller mindre förorenande energi, t.ex. elektriska motorer eller hybridmotorer för tunga fordon eller för

bussar (främst i stadsmiljöer eller förorter), **leder till en övervikt som inte bör beaktas till förfång för fordonets nyttolast. Detta för att man inte ska bestraffa vägtransportbranschen ur ekonomisk synvinkel.**

bussar (främst i stadsmiljöer eller förorter), **bidrar till att unionen blir energiberoende och uppnår målen i vitboken "Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde – ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem".**

Or. cs

Ändringsförslag 99

Christine De Veyrac, Dominique Vlasto

Förslag till direktiv

Skäl 8

Kommissionens förslag

(8) Användningen av alternativa motorer som inte bara använder fossil energi, alltså icke-förorenande eller mindre förorenande energi, **t.ex. elektriska motorer eller hybridmotorer för tunga fordon eller för bussar (främst i stadsmiljöer eller förorter), leder till en övervikt som inte bör beaktas till förfång för fordonets nyttolast. Detta för att man inte ska bestraffa vägtransportbranschen ur ekonomisk synvinkel.**

Ändringsförslag

(8) **Med respekt för principen om teknikneutralitet och för att uppmuntra vägtransportörer att övergå till** användningen av alternativa motorer som inte bara använder fossil energi, alltså icke-förorenande eller mindre förorenande energi, **förefaller det viktigt att övervikten till följd av dessa alternativa motorer inte beaktas till förfång för fordonets nyttolast. Detta för att man inte ska bestraffa vägtransportbranschen ur ekonomisk synvinkel.**

Or. fr

Ändringsförslag 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

Förslag till direktiv

Skäl 8

Kommissionens förslag

(8) Användningen av alternativa motorer

Ändringsförslag

(8) Användningen av alternativa motorer

som inte bara använder fossil energi, alltså icke-förorenande eller mindre förorenande energi, t.ex. elektriska motorer eller hybridmotorer för tunga fordon eller för bussar (främst i stadsmiljöer eller förorter), leder till en övervikt som inte bör beaktas till förfång för fordonets nyttolast. Detta för att man inte ska bestraffa vägtransportbranschen ur ekonomisk synvinkel.

som inte bara använder fossil energi, alltså icke-förorenande eller mindre förorenande energi, t.ex. elektriska motorer eller hybridmotorer för tunga fordon eller för bussar (främst i stadsmiljöer eller förorter), leder till en övervikt som inte bör beaktas till förfång för fordonets nyttolast. Detta för att man inte ska bestraffa vägtransportbranschen ur ekonomisk synvinkel. **Lösningarna bör även upprätthålla principen om teknikneutralitet.**

Or. en

Ändringsförslag 101 Hubert Pirker

Förslag till direktiv Skäl 9

Kommissionens förslag

(9) I vitboken om transport insisterar man även på vikten av att följa utvecklingen inom den intermodala transporten, i synnerhet inom området containerisering, där containrar på 45 fot eller mer används allt oftare. De transporteras huvudsakligen via järnväg eller vattenvägar. Men vägsträckan inom ramen för de intermodala transporterna kan i nuläget inte användas på grund av administrativa förfaranden som begränsar såväl medlemsstaterna som transportörerna, eller om containrarna har patenterade avfasade hörn vilket medför alltför höga kostnader. En förlängning på 15 cm av de fordon som transporterar dem kan befria transportörerna från de administrativa förfarandena och underlätta den intermodala transporten, utan att detta äventyrar eller skadar andra trafikanter eller infrastrukturen. Den lilla ökning av längden som 15 cm utgör i förhållande till längden på ett sammanhängande tungt fordon (16,50 m) medför inte någon

Ändringsförslag

(9) I vitboken om transport insisterar man även på vikten av att följa utvecklingen inom den intermodala transporten, i synnerhet inom området containerisering, där containrar på 45 fot eller mer används allt oftare. De transporteras huvudsakligen via järnväg eller vattenvägar. Men vägsträckan inom ramen för de intermodala transporterna kan i nuläget inte användas på grund av administrativa förfaranden som begränsar såväl medlemsstaterna som transportörerna, eller om containrarna har patenterade avfasade hörn vilket medför alltför höga kostnader. En förlängning på 15 cm av de fordon som transporterar dem kan befria transportörerna från de administrativa förfarandena och underlätta den intermodala transporten, utan att detta äventyrar eller skadar andra trafikanter eller infrastrukturen. Den lilla ökning av längden som 15 cm utgör i förhållande till längden på ett sammanhängande tungt fordon (16,50 m) medför inte någon

ytterligare risk för trafiksäkerheten. Enligt vitboken om transport godkänns dock denna ökning endast för intermodala transporter, **där vägsträckan inte överskrider 300 km** i samband med transporter som inbegriper en sträcka på järnväg, inre vattenvägar eller till sjöss. **Detta avstånd tycks** räcka för att ansluta ett industriområde eller kommersiellt område till ett godsmagasin eller en flodhamn. För att ansluta en havshamn och stödja utvecklingen av sjömotorvägar är ett längre avstånd möjligt för närsjöfart inom Europa.

ytterligare risk för trafiksäkerheten. Enligt vitboken om transport godkänns dock denna ökning endast för intermodala transporter i samband med transporter som inbegriper en sträcka på järnväg, inre vattenvägar eller till sjöss. **Denna ökning bedöms regionalt och fastställs av varje enskild medlemsstat för att** räcka för att ansluta ett industriområde eller kommersiellt område till ett godsmagasin eller en flodhamn. För att ansluta en havshamn och stödja utvecklingen av sjömotorvägar är ett längre avstånd möjligt för närsjöfart inom Europa.

Or. de

Motivering

Ett stelbent fastställande av det antal kilometer som ska tillåtas för vägtransport inom ramen för intermodal transport kommer i praktiken inte att vara meningsfullt och tar ingen som helst hänsyn till effektivitet, ekonomisk lönsamhet, miljö eller infrastrukturella och geografiska förhållanden i de olika medlemsstaterna.

Ändringsförslag 102 **Jörg Leichtfried**

Förslag till direktiv **Skäl 9**

Kommissionens förslag

(9) I vitboken om transport insisterar man även på vikten av att följa utvecklingen inom den intermodala transporten, i synnerhet inom området containerisering, där containrar på 45 fot eller mer används allt oftare. De transporteras huvudsakligen via järnväg eller vattenvägar. Men vägsträckan inom ramen för de intermodala transportererna kan i nuläget inte användas på grund av administrativa förfaranden som begränsar såväl medlemsstaterna som transportörerna, eller om containrarna har patenterade avfasade hörn vilket medför alltför höga kostnader. En förlängning på

Ändringsförslag

(9) I vitboken om transport insisterar man även på vikten av att följa utvecklingen inom den intermodala transporten, i synnerhet inom området containerisering, där containrar på 45 fot eller mer används allt oftare. De transporteras huvudsakligen via järnväg eller vattenvägar. Men vägsträckan inom ramen för de intermodala transportererna kan i nuläget inte användas på grund av administrativa förfaranden som begränsar såväl medlemsstaterna som transportörerna, eller om containrarna har patenterade avfasade hörn vilket medför alltför höga kostnader. En förlängning på

15 cm av de fordon som transporterar dem kan befria transportörerna från de administrativa förfarandena och underlätta den **intermodala** transporten, utan att detta äventyrar eller skadar andra trafikanter eller infrastrukturen. Den lilla ökning av längden som 15 cm utgör i förhållande till längden på ett sammanhängande tungt fordon (16,50 m) medför inte någon ytterligare risk för trafiksäkerheten. **Enligt vitboken om transport godkänns dock denna ökning endast för intermodala transporter, där vägsträckan inte överskrider 300 km i samband med transporter** som inbegriper en sträcka på järnväg, inre vattenvägar eller till sjöss. **Detta avstånd tycks räcka för att ansluta ett industriområde eller kommersiellt område till ett godsmagasin eller en flodhamn. För att ansluta en havshamn och stödja utvecklingen av sjömotorvägar är ett längre avstånd möjligt för närsjöfart inom Europa.**

15 cm av de fordon som transporterar dem kan befria transportörerna från de administrativa förfarandena och underlätta den **kombinerade** transporten, utan att detta äventyrar eller skadar andra trafikanter eller infrastrukturen. Den lilla ökning av längden som 15 cm utgör i förhållande till längden på ett sammanhängande tungt fordon (16,50 m) medför inte någon ytterligare risk för trafiksäkerheten. **Denna ökning bör dock endast godkännas för vägtransporter i kombinerade transporter**, som inbegriper en sträcka på järnväg, inre vattenvägar eller till sjöss, **där vägtransporten sker till eller från närmast belägna järnvägsstation för omlastning (vid spårbunden trafik) eller inom en radie på högst 150 km till den flod- eller havshamn där omlastning sker.**

Or. de

Motivering

Korrigerig av berört ändringsförslag i förslaget till betänkande.

Ändringsförslag 103 Corien Wortmann-Kool

Förslag till direktiv Skäl 9

Kommissionens förslag

(9) I vitboken om transport insisterar man även på vikten av att följa utvecklingen inom den intermodala transporten, i synnerhet inom området containerisering, där containrar på 45 fot eller mer används allt oftare. De transporteras huvudsakligen via järnväg eller vattenvägar. Men vägsträckan inom ramen för de intermodala

Ändringsförslag

(9) I vitboken om transport insisterar man även på vikten av att följa utvecklingen inom den intermodala transporten, i synnerhet inom området containerisering, där containrar på 45 fot eller mer används allt oftare. De transporteras huvudsakligen via järnväg eller vattenvägar. Men vägsträckan inom ramen för de intermodala

transporterna kan i nuläget inte användas på grund av administrativa förfaranden som begränsar såväl medlemsstaterna som transportörerna, eller om containrarna har patenterade avfasade hörn vilket medför alltför höga kostnader. En förlängning på **15 cm** av de fordon som transporterar dem kan befria transportörerna från de administrativa förfarandena och underlätta den intermodala transporten, utan att detta äventyrar eller skadar andra trafikanter eller infrastrukturen. Den lilla ökning av längden som **15 cm** utgör i förhållande till längden på ett sammanhängande tungt fordon (16,50 m) medför inte någon ytterligare risk för trafiksäkerheten. Enligt vitboken om transport godkänns dock denna ökning endast för intermodala transporter, där vägsträckan inte överskrider 300 km i samband med transporter som inbegriper en sträcka på järnväg, inre vattenvägar eller till sjöss. Detta avstånd tycks räcka för att ansluta ett industriområde eller kommersiellt område till ett godsmagasin eller en flodhamn. För att ansluta en havshamn och stödja utvecklingen av sjömotorvägar är ett längre avstånd möjligt för närsjöfart inom Europa.

transporterna kan i nuläget inte användas på grund av administrativa förfaranden som begränsar såväl medlemsstaterna som transportörerna, eller om containrarna har patenterade avfasade hörn vilket medför alltför höga kostnader. En förlängning på **80 cm** av de fordon som transporterar dem kan befria transportörerna från de administrativa förfarandena och underlätta den intermodala transporten, utan att detta äventyrar eller skadar andra trafikanter eller infrastrukturen. Den lilla ökning av längden som **80 cm** utgör i förhållande till längden på ett sammanhängande tungt fordon (16,50 m) medför inte någon ytterligare risk för trafiksäkerheten. Enligt vitboken om transport godkänns dock denna ökning endast för intermodala transporter, där vägsträckan inte överskrider 300 km i samband med transporter som inbegriper en sträcka på järnväg, inre vattenvägar eller till sjöss. Detta avstånd tycks räcka för att ansluta ett industriområde eller kommersiellt område till ett godsmagasin eller en flodhamn. För att ansluta en havshamn och stödja utvecklingen av sjömotorvägar är ett längre avstånd möjligt för närsjöfart inom Europa.

Or. en

Motivering

Det är ologiskt med en extra längd på 15 cm för att underlätta vägtransporter av containrar på 45 fot. Det får verkan endast om man utvecklar ett helt nytt chassi för transport av containrar på 45 fot. För flera år sedan tillät kommissionen medlemsstaterna att fastställa särskilda villkor för transporten av containrar på 45 fot. Nederländerna och Belgien tillät på grundval av detta en ytterligare längd på 80 cm. Denna extra längd gör det möjligt att transportera en container på 45 fot på ett vanligt containerchassi.

Ändringsförslag 104 Dieter-Lebrecht Koch

Förslag till direktiv Skäl 9

(9) I vitboken om transport insisterar man även på vikten av att följa utvecklingen inom den intermodala transporten, i synnerhet inom området containerisering, där containrar på 45 fot eller mer används allt oftare. De transporteras huvudsakligen via järnväg eller vattenvägar. Men vägsträckan inom ramen för de intermodala transporterna kan i nuläget inte användas på grund av administrativa förfaranden som begränsar såväl medlemsstaterna som transportörerna, eller om containrarna har patenterade avfasade hörn vilket medför alltför höga kostnader. En förlängning på 15 cm av de fordon som transporterar dem kan befria transportörerna från de administrativa förfarandena och underlätta den intermodala transporten, utan att detta äventyrar eller skadar andra trafikanter eller infrastrukturen. Den lilla ökning av längden som 15 cm utgör i förhållande till längden på ett sammanhängande tungt fordon (16,50 m) medför inte någon ytterligare risk för trafiksäkerheten. Enligt vitboken om transport godkänns dock denna ökning endast för intermodala transporter, där vägsträckan inte överskrider **300** km i samband med transporter som inbegriper en sträcka på järnväg, inre vattenvägar eller till sjöss. Detta avstånd tycks räcka för att ansluta ett industriområde eller kommersiellt område till ett godsmagasin eller en flodhamn. För att ansluta en havshamn och stödja utvecklingen av sjömotorvägar är ett längre avstånd möjligt för närsjöfart inom Europa.

(9) I vitboken om transport insisterar man även på vikten av att följa utvecklingen inom den intermodala transporten, i synnerhet inom området containerisering, där containrar på 45 fot eller mer används allt oftare. De transporteras huvudsakligen via järnväg eller vattenvägar. Men vägsträckan inom ramen för de intermodala transporterna kan i nuläget inte användas på grund av administrativa förfaranden som begränsar såväl medlemsstaterna som transportörerna, eller om containrarna har patenterade avfasade hörn vilket medför alltför höga kostnader. En förlängning på 15 cm av de fordon som transporterar dem kan befria transportörerna från de administrativa förfarandena och underlätta den intermodala transporten, utan att detta äventyrar eller skadar andra trafikanter eller infrastrukturen. Den lilla ökning av längden som 15 cm utgör i förhållande till längden på ett sammanhängande tungt fordon (16,50 m) medför inte någon ytterligare risk för trafiksäkerheten. Enligt vitboken om transport godkänns dock denna ökning endast för intermodala transporter, där vägsträckan inte överskrider **500** km i samband med transporter som inbegriper en sträcka på järnväg, inre vattenvägar eller till sjöss. Detta avstånd tycks räcka för att ansluta ett industriområde eller kommersiellt område till ett godsmagasin eller en flodhamn. För att ansluta en havshamn och stödja utvecklingen av sjömotorvägar är ett längre avstånd möjligt för närsjöfart inom Europa.

Or. de

Ändringsförslag 105
Petri Sarvamaa

Förslag till direktiv Skäl 9

Kommissionens förslag

(9) I vitboken om transport insisterar man även på vikten av att följa utvecklingen inom den intermodala transporten, i synnerhet inom området containerisering, där containrar på 45 fot eller mer används allt oftare. De transporteras huvudsakligen via järnväg eller vattenvägar. Men vägsträckan inom ramen för de intermodala transportererna kan i nuläget inte användas på grund av administrativa förfaranden som begränsar såväl medlemsstaterna som transportörerna, eller om containrarna har patenterade avfasade hörn vilket medför alltför höga kostnader. En förlängning på 15 cm av de fordon som transporterar dem kan befria transportörerna från de administrativa förfarandena och underlätta den intermodala transporten, utan att detta äventyrar eller skadar andra trafikanter eller infrastrukturen. Den lilla ökning av längden som 15 cm utgör i förhållande till längden på ett sammanhängande tungt fordon (16,50 m) medför inte någon ytterligare risk för trafiksäkerheten. Enligt vitboken om transport godkänns dock denna ökning endast för intermodala transporter, där vägsträckan inte överskrider 300 km i samband med transporter som inbegriper en sträcka på järnväg, inre vattenvägar eller till sjöss. Detta avstånd tycks räcka för att ansluta ett industriområde eller kommersiellt område till ett godsmagasin eller en flodhamn. För att ansluta en havshamn och stödja utvecklingen av sjömotorvägar är ett längre avstånd möjligt för närsjöfart inom Europa.

Ändringsförslag

(9) I vitboken om transport insisterar man även på vikten av att följa utvecklingen inom den intermodala transporten, i synnerhet inom området containerisering, där containrar på 45 fot eller mer används allt oftare. De transporteras huvudsakligen via järnväg eller vattenvägar. Men vägsträckan inom ramen för de intermodala transportererna kan i nuläget inte användas på grund av administrativa förfaranden som begränsar såväl medlemsstaterna som transportörerna, eller om containrarna har patenterade avfasade hörn vilket medför alltför höga kostnader. En förlängning på 15 cm av de fordon som transporterar dem kan befria transportörerna från de administrativa förfarandena och underlätta den intermodala transporten, utan att detta äventyrar eller skadar andra trafikanter eller infrastrukturen. Den lilla ökning av längden som 15 cm utgör i förhållande till längden på ett sammanhängande tungt fordon (16,50 m) medför inte någon ytterligare risk för trafiksäkerheten. Enligt vitboken om transport godkänns dock denna ökning endast för intermodala transporter, där vägsträckan inte överskrider 300 km **eller 50 procent** i samband med transporter som inbegriper en sträcka på järnväg, inre vattenvägar eller till sjöss. Detta avstånd tycks räcka för att ansluta ett industriområde eller kommersiellt område till ett godsmagasin eller en flodhamn. För att ansluta en havshamn och stödja utvecklingen av sjömotorvägar är ett längre avstånd möjligt för närsjöfart inom Europa.

Or. en

Ändringsförslag 106 Phil Bennion

Förslag till direktiv Skäl 9

Kommissionens förslag

(9) I vitboken om transport insisterar man även på vikten av att följa utvecklingen inom den intermodala transporten, i synnerhet inom området containerisering, där containrar på 45 fot eller mer används allt oftare. De transporteras huvudsakligen via järnväg eller vattenvägar. Men vägsträckan inom ramen för de intermodala transporterna kan i nuläget inte användas på grund av administrativa förfaranden som begränsar såväl medlemsstaterna som transportörerna, eller om containrarna har patenterade avfasade hörn vilket medför alltför höga kostnader. En förlängning på 15 cm av de fordon som transporterar dem kan befria transportörerna från de administrativa förfarandena och underlätta den intermodala transporten, utan att detta äventyrar eller skadar andra trafikanter eller infrastrukturen. Den lilla ökning av längden som 15 cm utgör i förhållande till längden på ett sammanhängande tungt fordon (16,50 m) medför inte någon ytterligare risk för trafiksäkerheten. Enligt vitboken om transport godkänns dock denna ökning endast för intermodala transporter, där vägsträckan inte överskrider 300 km i samband med transporter som inbegriper en sträcka på järnväg, inre vattenvägar eller till sjöss. Detta avstånd tycks räcka för att ansluta ett industriområde eller kommersiellt område till ett godsmagasin eller en flodhamn. **För att ansluta en havshamn och stödja utvecklingen av sjömotorvägar är ett längre avstånd möjligt för** närsjöfart inom Europa.

Ändringsförslag

(9) I vitboken om transport insisterar man även på vikten av att följa utvecklingen inom den intermodala transporten, i synnerhet inom området containerisering, där containrar på 45 fot eller mer används allt oftare. De transporteras huvudsakligen via järnväg eller vattenvägar. Men vägsträckan inom ramen för de intermodala transporterna kan i nuläget inte användas på grund av administrativa förfaranden som begränsar såväl medlemsstaterna som transportörerna, eller om containrarna har patenterade avfasade hörn vilket medför alltför höga kostnader. En förlängning på 15 cm av de fordon som transporterar dem kan befria transportörerna från de administrativa förfarandena och underlätta den intermodala transporten, utan att detta äventyrar eller skadar andra trafikanter eller infrastrukturen. Den lilla ökning av längden som 15 cm utgör i förhållande till längden på ett sammanhängande tungt fordon (16,50 m) medför inte någon ytterligare risk för trafiksäkerheten. Enligt vitboken om transport godkänns dock denna ökning endast för intermodala transporter, där vägsträckan inte överskrider 300 km i samband med transporter som inbegriper en sträcka på järnväg, inre vattenvägar eller till sjöss. Detta avstånd tycks räcka för att ansluta ett industriområde eller kommersiellt område till ett godsmagasin eller en flodhamn. **Med hänsyn tagen till de särskilda förhållanden som gäller för ömedlemsstater är ett längre avstånd möjligt för** närsjöfart inom Europa **för att ansluta en havshamn och stödja utvecklingen av sjömotorvägar.**

Ändringsförslag 107 Philippe De Backer

Förslag till direktiv Skäl 9

Kommissionens förslag

(9) I vitboken om transport insisterar man även på vikten av att följa utvecklingen inom den intermodala transporten, i synnerhet inom området containerisering, där containrar på 45 fot eller mer används allt oftare. De transporteras huvudsakligen via järnväg eller vattenvägar. Men vägsträckan inom ramen för de intermodala transporterna kan i nuläget inte användas på grund av administrativa förfaranden som begränsar såväl medlemsstaterna som transportörerna, eller om containrarna har patenterade avfasade hörn vilket medför alltför höga kostnader. En förlängning på **15 cm** av de fordon som transporterar dem kan befria transportörerna från de administrativa förfarandena och underlätta den intermodala transporten, utan att detta äventyrar eller skadar andra trafikanter eller infrastrukturen. Den lilla ökning av längden som **15 cm** utgör i förhållande till längden på ett sammanhängande tungt fordon (16,50 m) medför inte någon ytterligare risk för trafiksäkerheten. Enligt vitboken om transport godkänns dock denna ökning endast för intermodala transporter, **där vägsträckan inte överskrider 300 km i samband med transporter som inbegriper en sträcka på järnväg, inre vattenvägar eller till sjöss. Detta avstånd tycks räcka för att ansluta ett industriområde eller kommersiellt område till ett godsmagasin eller en flodhamn. För att ansluta en havshamn och stödja utvecklingen av sjömotorvägar är ett längre avstånd möjligt för närsjöfart**

Ändringsförslag

(9) I vitboken om transport insisterar man även på vikten av att följa utvecklingen inom den intermodala transporten, i synnerhet inom området containerisering, där containrar på 45 fot eller mer används allt oftare. De transporteras huvudsakligen via järnväg eller vattenvägar. Men vägsträckan inom ramen för de intermodala transporterna kan i nuläget inte användas på grund av administrativa förfaranden som begränsar såväl medlemsstaterna som transportörerna, eller om containrarna har patenterade avfasade hörn vilket medför alltför höga kostnader. En förlängning på **80 cm** av de fordon som transporterar dem kan befria transportörerna från de administrativa förfarandena och underlätta den intermodala transporten, utan att detta äventyrar eller skadar andra trafikanter eller infrastrukturen. Den lilla ökning av längden som **80 cm** utgör i förhållande till längden på ett sammanhängande tungt fordon (16,50 m) medför inte någon ytterligare risk för trafiksäkerheten. Enligt vitboken om transport godkänns dock denna ökning endast för intermodala transporter.

inom Europa.

Or. en

Motivering

En extra längd på 15 cm är inte alltid tillräcklig för fordon som transporterar containrar på 45 fot. I Belgien tillåts till exempel en förlängning på 77 cm för transporter av containrar på 45 fot till och från en intermodal terminal inom det nationella territoriet. Det är därför nödvändigt med en ändring som föreslår en extra förlängning.

Ändringsförslag 108 **Markus Ferber**

Förslag till direktiv **Skäl 10**

Kommissionens förslag

(10) För att även fortsättningsvis främja intermodala transporter **och** ta hänsyn till **tomvikten för containrar på 45 fot** tycks det vara nödvändigt att utvidga den bestämmelse som tillåter trafik på 44 ton för alla fordon med 5 eller 6 axlar som i intermodal transport transporterar containrar på 40 fot till att omfatta även **sådana som transporterar** containrar på 45 fot.

Ändringsförslag

(10) För att även fortsättningsvis främja intermodala transporter **behöver man beakta samtliga intermodala lastenheter som går i trafik. För att ta vederbörlig hänsyn till dessas tomvikt** tycks det vara nödvändigt att utvidga den bestämmelse som tillåter trafik på 44 ton för alla fordon med 5 eller 6 axlar som i intermodal transport transporterar containrar på 40 fot till att omfatta även **intermodala godstransportenheter med en totalvikt på 44 ton i enlighet med artikel 2 i direktivet (t.ex. växelflak, containrar på upp till 45 fot).**

Or. de

Ändringsförslag 109 **Patricia van der Kammen**

Förslag till direktiv **Skäl 11**

Kommissionens förslag

(11) Sedan direktiv **96/53/EG** antogs har den genomsnittliga vikten på busspassagerarna och deras bagage ökat kraftigt, vilket lett till att antalet passagerare som transporteras gradvis minskat med hänsyn tagen till de viktbegränsningar som infördes genom direktivet. Behovet av att främja kollektivtrafiken snarare än den privata trafiken för att öka energieffektiviteten innebär att det tidigare antalet passagerare per buss bör återställas med beaktande av deras ökade kropps- och bagagevikt. Detta kan ske genom en ökning av den tillåtna vikten för bussar med två axlar, dock inom de begränsningar som gör att infrastrukturerna inte skadas genom snabbare slitage.

Ändringsförslag

(11) Sedan direktiv **2002/7/EG** antogs har den genomsnittliga vikten på busspassagerarna och deras bagage ökat kraftigt, vilket lett till att antalet passagerare som transporteras gradvis minskat med hänsyn tagen till de viktbegränsningar som infördes genom direktivet. Behovet av att främja kollektivtrafiken snarare än den privata trafiken för att öka energieffektiviteten innebär att det tidigare antalet passagerare per buss bör återställas med beaktande av deras ökade kropps- och bagagevikt. Detta kan ske genom en ökning av den tillåtna vikten för bussar med två axlar, dock inom de begränsningar som gör att infrastrukturerna inte skadas genom snabbare slitage.

Or. nl

Ändringsförslag 110

Phil Bennion

Förslag till direktiv

Skäl 12

Kommissionens förslag

(12) De myndigheter som ansvarar för efterlevnaden av bestämmelserna om vägtransport konstaterar ett ökat antal överträdelser, ibland allvarliga sådana, i synnerhet när det gäller transportfordonens vikter. Detta beror på att ett otillräckligt antal kontroller genomförs i enlighet med direktiv 96/53/EG, eller att kontrollerna inte är effektiva. Dessutom skiljer sig kontrollförfarandena och kontrollreglerna åt mellan medlemsstaterna, vilket skapar en rättslig osäkerhet för förare av fordon som trafikerar flera av unionens medlemsstater. De transportörer som inte

Ändringsförslag

(12) De myndigheter som ansvarar för efterlevnaden av bestämmelserna om vägtransport konstaterar ett ökat antal överträdelser, ibland allvarliga sådana, i synnerhet när det gäller transportfordonens vikter. Detta beror på att ett otillräckligt antal kontroller genomförs i enlighet med direktiv 96/53/EG, eller att kontrollerna inte är effektiva. Dessutom skiljer sig kontrollförfarandena och kontrollreglerna åt mellan medlemsstaterna, vilket skapar en rättslig osäkerhet för förare av fordon som trafikerar flera av unionens medlemsstater. De transportörer som inte

följer de aktuella reglerna erhåller även en konkurrensmässig fördel i förhållande till de av konkurrenterna som följer lagstiftningen, och jämfört med andra transportsätt. Denna situation hindrar den inre marknaden från att fungera som den ska. Därför bör medlemsstaterna öka antalet kontroller, både de manuella kontrollerna och de förberedande urvalen för manuella kontroller.

följer de aktuella reglerna erhåller även en konkurrensmässig fördel i förhållande till de av konkurrenterna som följer lagstiftningen, och jämfört med andra transportsätt. Denna situation hindrar den inre marknaden från att fungera som den ska **och utgör en risk för trafiksäkerheten**. Därför bör medlemsstaterna öka antalet kontroller **och deras effektivitet**, både de manuella kontrollerna och de förberedande urvalen för manuella kontroller, **grundat på ett riskvärderingssystem**.

Or. en

Motivering

En riskprofil ska tilldelas varje företag som identifieras i vägkontrollernas riskvärderingssystem för att säkerställa en effektiv fordonskontroll.

Ändringsförslag 111 Patricia van der Kammen

Förslag till direktiv Skäl 12

Kommissionens förslag

(12) De myndigheter som ansvarar för efterlevnaden av bestämmelserna om vägtransport konstaterar ett ökat antal överträdelse, ibland allvarliga sådana, i synnerhet när det gäller transportfordonens vikter. **Detta beror på att ett otillräckligt antal** kontroller genomförs i enlighet med direktiv 96/53/EG, eller att kontrollerna inte är effektiva. Dessutom skiljer sig kontrollförfarandena och kontrollreglerna åt mellan medlemsstaterna, **vilket skapar en rättslig osäkerhet för förare av fordon som trafikerar flera av unionens medlemsstater**. De transportörer som inte följer de aktuella reglerna **erhåller även** en konkurrensmässig fördel i förhållande till de av konkurrenterna som följer lagstiftningen, och jämfört med andra

Ändringsförslag

(12) De myndigheter som ansvarar för efterlevnaden av bestämmelserna om vägtransport konstaterar ett ökat antal överträdelse, ibland allvarliga sådana, i synnerhet när det gäller transportfordonens vikter. **Faktorer som spelar in är t.ex. att** kontroller genomförs i enlighet med direktiv 96/53/EG, eller att kontrollerna inte är effektiva. Dessutom skiljer sig kontrollförfarandena och kontrollreglerna åt mellan medlemsstaterna **och erhåller** de transportörer som inte följer de aktuella reglerna en konkurrensmässig fördel i förhållande till de av konkurrenterna som följer lagstiftningen, och jämfört med andra transportsätt. Denna situation hindrar den inre marknaden från att fungera som den ska. Därför **är det en uppgift för**

transportsätt. Denna situation hindrar den inre marknaden från att fungera som den ska. Därför **bör** medlemsstaterna öka antalet kontroller, både de manuella kontrollerna och de förberedande urvalen för manuella kontroller.

medlemsstaterna **att om så behövs** öka antalet kontroller, både de manuella kontrollerna och de förberedande urvalen för manuella kontroller.

Or. nl

Ändringsförslag 112 Anne E. Jensen

Förslag till direktiv Skäl 13

Kommissionens förslag

(13) Dessa enkla tekniska lösningar, som antingen kan vara fasta eller mobila, finns redan tillgängliga och gör det möjligt att på förhand välja ut vilka fordon som misstänks bryta mot reglerna utan att stanna dem. Detta hindrar inte trafikflödet på samma sätt, är billigare och skapar optimala säkerhetsförhållanden. Anordningarna kan finnas ombord på de tunga fordonen och förarna kan alltså själva kontrollera huruvida de följer lagstiftningen. Anordningarna kan även skicka uppgifter utan att fordonet måste stanna, antingen till inspektörerna eller till automatiska kontrollsystem längs med vägen med hjälp av ett gränssnitt för kommunikation genom mikrovågor. **Vid det förberedande urvalet tycks en lägsta tröskel på en vägning per 2 000 fordon/kilometer lämpligt** för att säkerställa vägkontrollernas effektivitet inom unionen, **eftersom det blir möjligt att kontrollera det statistiska genomsnittet för varje fordon var tredje dag.**

Ändringsförslag

(13) Dessa enkla tekniska lösningar, som antingen kan vara fasta eller mobila, finns redan tillgängliga och gör det möjligt att på förhand välja ut vilka fordon som misstänks bryta mot reglerna utan att stanna dem. Detta hindrar inte trafikflödet på samma sätt, är billigare och skapar optimala säkerhetsförhållanden. Anordningarna kan finnas ombord på de tunga fordonen och förarna kan alltså själva kontrollera huruvida de följer lagstiftningen. Anordningarna kan även skicka uppgifter utan att fordonet måste stanna, antingen till inspektörerna eller till automatiska kontrollsystem längs med vägen med hjälp av ett gränssnitt för kommunikation genom mikrovågor. Det förberedande urvalet **bör stå i proportion till det totala antalet av dessa fordon som är registrerade och/eller används inom en medlemsstats territorium** för att säkerställa vägkontrollernas effektivitet inom unionen. **Medlemsstaterna bör endast använda de tekniska lösningarna om de bevisligen har teknisk precision och tillförlitlighet, och om de tillämpas på ett liknande sätt av alla medlemsstater.**

Or. en

Motivering

Medlemsstaterna bör endast använda beprövade lösningar och verkställighetsförfarandena bör samordnas mellan EU:s medlemsstater. Det bör överlåtas åt medlemsstaterna att besluta hur många fordon som ska ingå i det förberedande urvalet, med hänsyn tagen till hur stort antal sådana fordon som är registrerade och/eller i drift inom deras territorium.

Ändringsförslag 113 Markus Ferber

Förslag till direktiv Skäl 13

Kommissionens förslag

(13) Dessa enkla tekniska lösningar, som antingen kan vara fasta eller mobila, finns redan tillgängliga och gör det möjligt att på förhand välja ut vilka fordon som misstänks bryta mot reglerna utan att stanna dem. Detta hindrar inte trafikflödet på samma sätt, är billigare och skapar optimala säkerhetsförhållanden. Anordningarna kan finnas ombord på de tunga fordonen och förarna kan alltså själva kontrollera huruvida de följer lagstiftningen. Anordningarna kan även skicka uppgifter utan att fordonet måste stanna, antingen till inspektörerna eller till automatiska kontrollsysteem längs med vägen med hjälp av ett gränssnitt för kommunikation genom mikrovågor. Vid det förberedande urvalet tycks en ***lägsta tröskel på en vägning per 2 000 fordon/kilometer*** lämpligt för att säkerställa vägkontrollernas effektivitet inom unionen, ***eftersom det blir möjligt att kontrollera det statistiska genomsnittet för varje fordon var tredje dag.***

Ändringsförslag

(13) Dessa enkla tekniska lösningar, som antingen kan vara fasta eller mobila, finns redan tillgängliga och gör det möjligt att på förhand välja ut vilka fordon som misstänks bryta mot reglerna utan att stanna dem. Detta hindrar inte trafikflödet på samma sätt, är billigare och skapar optimala säkerhetsförhållanden. Anordningarna kan finnas ombord på de tunga fordonen och förarna kan alltså själva kontrollera huruvida de följer lagstiftningen. Anordningarna kan även skicka uppgifter utan att fordonet måste stanna, antingen till inspektörerna eller till automatiska kontrollsysteem längs med vägen med hjälp av ett gränssnitt för kommunikation genom mikrovågor. ***Alla kontrollsysteem och samtliga tekniska krav måste samordnas på EU-nivå. För förebyggande system för fordon i yrkesmässig trafik måste motsvarande regleringar av förfarandena vid typgodkännande för yrkesfordon i yrkesmässig trafik bli obligatorisk. Vid det förberedande urvalet tycks minst [] procent av de fordon inom tillämpningsområdet som trafikerar en stats territorium*** lämpligt för att säkerställa vägkontrollernas effektivitet inom unionen. ***Utländska fordon ska kontrolleras i förhållande till sin trafikandel.***

Motivering

I medlemsstaterna förekommer olika tekniska standarder för kontrollsystem. För att få jämförbara mätvärden på EU-nivå måste likartade krav gälla. Det förberedande urvalet för mätningar måste anpassas till ändringsförslaget om kontrolltätthet för tekniska vägkontroller.

Ändringsförslag 114
Silvia-Adriana Țicău**Förslag till direktiv**
Skäl 13*Kommissionens förslag*

(13) Dessa enkla tekniska lösningar, som antingen kan vara fasta eller mobila, finns redan tillgängliga och gör det möjligt att på förhand välja ut vilka fordon som misstänks bryta mot reglerna utan att stanna dem. Detta hindrar inte trafikflödet på samma sätt, är billigare och skapar optimala säkerhetsförhållanden. Anordningarna kan finnas ombord på de tunga fordonen och förarna kan alltså själva kontrollera huruvida de följer lagstiftningen. Anordningarna **kan även** skicka uppgifter utan att fordonet måste stanna, antingen till inspektörerna eller till automatiska kontrollsystem längs med vägen med hjälp av ett gränssnitt för kommunikation genom mikrovågor. Vid det förberedande urvalet tycks en lägsta tröskel på en vägning per 2 000 fordon/kilometer lämpligt för att säkerställa vägkontrollernas effektivitet inom unionen, eftersom det blir möjligt att kontrollera det statistiska genomsnittet för varje fordon var tredje dag.

Ändringsförslag

(13) Dessa enkla tekniska lösningar, som antingen kan vara fasta eller mobila, finns redan tillgängliga och gör det möjligt att på förhand välja ut vilka fordon som misstänks bryta mot reglerna utan att stanna dem. Detta hindrar inte trafikflödet på samma sätt, är billigare och skapar optimala säkerhetsförhållanden. Anordningarna kan finnas ombord på de tunga fordonen och förarna kan alltså själva kontrollera huruvida de följer lagstiftningen. Anordningarna **är också kapabla att** skicka uppgifter utan att fordonet måste stanna, antingen till inspektörerna eller till automatiska kontrollsystem längs med vägen med hjälp av ett gränssnitt för kommunikation genom mikrovågor. Vid det förberedande urvalet tycks en lägsta tröskel på en vägning per 2 000 fordon/kilometer lämpligt för att säkerställa vägkontrollernas effektivitet inom unionen, eftersom det blir möjligt att kontrollera det statistiska genomsnittet för varje fordon var tredje dag.

Ändringsförslag 115 Phil Bennion

Förslag till direktiv Skäl 13

Kommissionens förslag

(13) Dessa enkla tekniska lösningar, som antingen kan vara fasta eller mobila, finns redan tillgängliga och gör det möjligt att på förhand välja ut vilka fordon som misstänks bryta mot reglerna utan att stanna dem. Detta hindrar inte trafikflödet på samma sätt, är billigare och skapar optimala säkerhetsförhållanden.

Anordningarna **kan** finnas ombord på de tunga fordonen **och** förarna **kan alltså** själva kontrollera huruvida de följer lagstiftningen. Anordningarna kan även skicka uppgifter utan att fordonet måste stanna, antingen till inspektörerna eller till automatiska kontrollsystem längs med vägen med hjälp av ett gränssnitt för kommunikation genom mikrovågor. **Vid** det förberedande urvalet **tycks** en lägsta tröskel på en vägning per 2 000 fordon/kilometer **lämpligt** för att säkerställa vägkontrollernas effektivitet inom unionen, eftersom det blir möjligt att kontrollera det statistiska genomsnittet för varje fordon var tredje dag.

Ändringsförslag

(13) Dessa enkla tekniska lösningar, som antingen kan vara fasta eller mobila, finns redan tillgängliga och gör det möjligt att på förhand välja ut vilka fordon som misstänks bryta mot reglerna utan att stanna dem. Detta hindrar inte trafikflödet på samma sätt, är billigare och skapar optimala säkerhetsförhållanden. **Dessutom bör** anordningarna, **där så är lämpligt**, finnas ombord på de tunga fordonen **för att ge** förarna **möjlighet att** själva kontrollera huruvida de följer lagstiftningen.

Anordningarna kan även skicka uppgifter utan att fordonet måste stanna, antingen till inspektörerna eller till automatiska kontrollsystem längs med vägen med hjälp av ett gränssnitt för kommunikation genom mikrovågor. Det förberedande urvalet **bör grundas på ett riskvärderingssystem för att säkerställa kontrollernas effektivitet, och ha** en lägsta tröskel på en vägning per 2 000 fordon/kilometer för att säkerställa vägkontrollernas effektivitet inom unionen, eftersom det blir möjligt att kontrollera det statistiska genomsnittet för varje fordon var tredje dag.

Or. en

Motivering

Personer som bedriver yrkesmässig trafik bör installera ombordanordningar för vägning i de registrerade fordonen för att ge föraren möjlighet att själv kontrollera om fordonet följer lagstiftningen.

Ändringsförslag 116 Phil Bennion

Förslag till direktiv
Skäl 14

Kommissionens förslag

(14) Det ökade antalet överträdelser av bestämmelserna i direktiv 96/53/EG som konstaterats beror i stor utsträckning på de icke-avskräckande påföljder som fastställs i medlemsstaternas lagstiftning för överträdelser av dessa bestämmelser, och ibland på avsaknaden av påföljder. Denna brist förvärras än mer av de många olika nivåer av administrativa påföljder som tillämpas i de olika medlemsstaterna. För att komma till rätta dessa brister bör nivåerna och kategorierna av påföljder tillnärmas på unionsnivå när det gäller överträdelser av direktiv 96/53/EG. De administrativa påföljderna bör vara effektiva, proportionerliga **och** avskräckande.

Ändringsförslag

(14) Det ökade antalet överträdelser av bestämmelserna i direktiv 96/53/EG som konstaterats beror i stor utsträckning på de icke-avskräckande påföljder som fastställs i medlemsstaternas lagstiftning för överträdelser av dessa bestämmelser, och ibland på avsaknaden av påföljder. Denna brist förvärras än mer av de många olika nivåer av administrativa påföljder som tillämpas i de olika medlemsstaterna. För att komma till rätta dessa brister bör nivåerna och kategorierna av påföljder tillnärmas på unionsnivå när det gäller överträdelser av direktiv 96/53/EG. De administrativa påföljderna bör vara effektiva, proportionerliga, avskräckande **och icke-diskriminerande**.

Or. en

Ändringsförslag 117
Patricia van der Kammen

Förslag till direktiv
Skäl 14

Kommissionens förslag

(14) Det ökade antalet överträdelser av bestämmelserna i direktiv **96/53/EG** som konstaterats beror i stor utsträckning på de icke-avskräckande påföljder som fastställs i medlemsstaternas lagstiftning för överträdelser av dessa bestämmelser, och ibland på avsaknaden av påföljder. Denna brist förvärras än mer av de många olika nivåer av administrativa påföljder som tillämpas i de olika medlemsstaterna. För att komma till rätta dessa brister bör nivåerna och kategorierna av påföljder tillnärmas på unionsnivå när det gäller

Ändringsförslag

(14) Det ökade antalet överträdelser av bestämmelserna i direktiv **2002/7/EG** som konstaterats beror i stor utsträckning på de icke-avskräckande påföljder som fastställs i medlemsstaternas lagstiftning för överträdelser av dessa bestämmelser, och ibland på avsaknaden av påföljder. Denna brist förvärras än mer av de många olika nivåer av administrativa påföljder som tillämpas i de olika medlemsstaterna. För att komma till rätta dessa brister bör nivåerna och kategorierna av påföljder tillnärmas på unionsnivå när det gäller

överträdelse av direktiv **96/53/EG**. De administrativa påföljderna bör vara effektiva, proportionerliga och avskräckande.

överträdelse av direktiv **2002/7/EG**. De administrativa påföljderna bör vara effektiva, proportionerliga och avskräckande.

Or. nl

Ändringsförslag 118 **Patricia van der Kammen**

Förslag till direktiv **Skäl 15**

Kommissionens förslag

(15) Kontrollmyndigheterna i medlemsstaterna bör kunna utbyta information för att göra dessa kontroller av fordonens vikt eller av fordonskombinationernas vikt mer effektiva på internationell nivå, och för att främja ett gott utförande av dessa kontroller, i synnerhet genom att identifiera de som bryter mot reglerna, beskriva överträdelserna och de tillämpliga påföljderna och avgöra om företaget har gott anseende. ***Den kontaktpunkt som utsetts i enlighet med artikel 18.1 i Europaparlamentets och rådets förordning 1071/2009/EG av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler beträffande de villkor som ska uppfyllas av personer som bedriver yrkesmässig trafik och om upphävande av rådets direktiv 96/26/EG, skulle kunna fungera som en länk för detta informationsutbyte.***

⁹ EUT L 300, 14.11.2009, s. 51.

Ändringsförslag

(15) Kontrollmyndigheterna i medlemsstaterna bör kunna utbyta information för att göra dessa kontroller av fordonens vikt eller av fordonskombinationernas vikt mer effektiva på internationell nivå, och för att främja ett gott utförande av dessa kontroller, i synnerhet genom att identifiera de som bryter mot reglerna, beskriva överträdelserna och de tillämpliga påföljderna och avgöra om företaget har gott anseende.

Or. nl

Ändringsförslag 119 **Patricia van der Kammen**

**Förslag till direktiv
Skäl 16**

Kommissionens förslag

(16) Europaparlamentet och rådet ska informeras regelbundet om de vägtrafikkontroller som medlemsstaterna utför. Dessa uppgifter från medlemsstaterna kommer att göra det möjligt för kommissionen att säkerställa att transportörerna följer detta direktiv och att avgöra huruvida ytterligare tvångsåtgärder bör utarbetas.

Ändringsförslag

utgår

Or. nl

**Ändringsförslag 120
Phil Bennion**

**Förslag till direktiv
Skäl 16**

Kommissionens förslag

(16) Europaparlamentet och rådet ska informeras regelbundet om de vägtrafikkontroller som medlemsstaterna utför. Dessa uppgifter från medlemsstaterna kommer att göra det möjligt för kommissionen att säkerställa att transportörerna följer detta direktiv och att avgöra huruvida ytterligare tvångsåtgärder bör utarbetas.

Ändringsförslag

(16) Europaparlamentet och rådet ska informeras regelbundet om de vägtrafikkontroller som medlemsstaterna utför. Dessa uppgifter från medlemsstaterna **via deras kontaktpunkt** kommer att göra det möjligt för kommissionen att säkerställa att transportörerna följer detta direktiv och att avgöra huruvida ytterligare tvångsåtgärder bör utarbetas.

Or. en

**Ändringsförslag 121
Eva Lichtenberger, Michael Cramer**

**Förslag till direktiv
Skäl 16**

Kommissionens förslag

(16) Europaparlamentet och rådet ska informeras **regelbundet** om de vägtrafikkontroller som medlemsstaterna utför. Dessa uppgifter från medlemsstaterna kommer att göra det möjligt för kommissionen att säkerställa att transportörerna följer detta direktiv och att avgöra huruvida ytterligare tvångsåtgärder bör utarbetas.

Ändringsförslag

(16) Europaparlamentet och rådet ska informeras om de **regelbundet återkommande** vägtrafikkontroller som medlemsstaterna utför. Dessa uppgifter från medlemsstaterna kommer att göra det möjligt för kommissionen att säkerställa att transportörerna följer detta direktiv och att avgöra huruvida ytterligare tvångsåtgärder bör utarbetas.

Or. en

Ändringsförslag 122 **Patricia van der Kammen**

Förslag till direktiv **Skäl 17**

Kommissionens förslag

(17) Kommissionen bör ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt för att definiera kraven på de nya aerodynamiska anordningar som placeras baktill på fordon eller på utformningen av nya motorfordon, liksom tekniska specifikationer som möjliggör en fullständig driftskompatibilitet för ombordanordningarna för vägning samt vägledning för kontrollen av vikten på fordon i trafik. Det är av särskild betydelse att kommissionen genomför lämpliga samråd under hela sitt förberedande arbete, inklusive på expertnivå. Vid förberedelse och utarbetande av delegerade akter bör kommissionen se till att relevanta handlingar översänds samtidigt till Europaparlamentet och rådet och att detta sker så snabbt som möjligt och på lämpligt sätt.

Ändringsförslag

utgår

Ändringsförslag 123 Dieter-Lebrecht Koch

Förslag till direktiv Skäl 17

Kommissionens förslag

(17) Kommissionen bör ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt för att definiera kraven på de nya aerodynamiska anordningar som placeras baktill på fordon eller på utformningen av nya motorfordon, liksom tekniska specifikationer som möjliggör en fullständig driftskompatibilitet för ombordanordningarna för vägning samt vägledning för kontrollen av vikten på fordon i trafik. Det är av särskild betydelse att kommissionen genomför lämpliga samråd under hela sitt förberedande arbete, inklusive på expertnivå. Vid förberedelse och utarbetande av delegerade akter bör kommissionen se till att relevanta handlingar översänds samtidigt till Europaparlamentet och rådet och att detta sker så snabbt som möjligt och på lämpligt sätt.

Ändringsförslag

(17) Kommissionen bör ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt för att definiera kraven på de nya aerodynamiska anordningar **och underkörningsskydd** som placeras **på sidorna och** baktill på fordon eller på utformningen av nya motorfordon, liksom tekniska specifikationer som möjliggör en fullständig driftskompatibilitet för ombordanordningarna för vägning samt vägledning för kontrollen av vikten på fordon i trafik. Det är av särskild betydelse att kommissionen genomför lämpliga samråd under hela sitt förberedande arbete, inklusive på expertnivå. Vid förberedelse och utarbetande av delegerade akter bör kommissionen se till att relevanta handlingar översänds samtidigt till Europaparlamentet och rådet och att detta sker så snabbt som möjligt och på lämpligt sätt.

Or. de

Ändringsförslag 124 Phil Bennion

Förslag till direktiv Skäl 17

Kommissionens förslag

(17) Kommissionen bör ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt för att definiera kraven på de nya aerodynamiska anordningar som placeras baktill på fordon eller på utformningen av nya motorfordon, liksom tekniska specifikationer som möjliggör en fullständig driftskompatibilitet för ombordanordningarna för vägning samt vägledning för kontrollen av vikten på fordon i trafik. Det är av särskild betydelse att kommissionen genomför lämpliga samråd under hela sitt förberedande arbete, inklusive på expertnivå. Vid förberedelse och utarbetande av delegerade akter bör kommissionen se till att relevanta handlingar översänds samtidigt till Europaparlamentet och rådet och att detta sker så snabbt som möjligt och på lämpligt sätt.

Ändringsförslag

(17) Kommissionen bör ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt för att definiera kraven på de nya aerodynamiska anordningar som placeras baktill på fordon eller på utformningen av nya motorfordon, ***i syfte att granska EU:s typgodkännandeförfaranden i enlighet med direktiv 2007/46/EG inom ramen för Unece-bestämmelserna***, liksom tekniska specifikationer som möjliggör en fullständig driftskompatibilitet för ombordanordningarna för vägning samt vägledning för kontrollen av vikten på fordon i trafik. Det är av särskild betydelse att kommissionen genomför lämpliga samråd under hela sitt förberedande arbete, inklusive på expertnivå. Vid förberedelse och utarbetande av delegerade akter bör kommissionen se till att relevanta handlingar översänds samtidigt till Europaparlamentet och rådet och att detta sker så snabbt som möjligt och på lämpligt sätt.

Or. en

Ändringsförslag 125 **Philippe De Backer**

Förslag till direktiv **Skäl 17**

Kommissionens förslag

(17) Kommissionen bör ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt för att definiera kraven på de nya aerodynamiska anordningar som placeras baktill på fordon eller på utformningen av nya motorfordon,

Ändringsförslag

(17) Kommissionen bör ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt för att definiera kraven på de nya aerodynamiska anordningar som placeras baktill på fordon eller på utformningen av nya motorfordon,

liksom tekniska specifikationer som möjliggör en fullständig driftskompatibilitet för ombordanordningarna för vägning samt vägledning för kontrollen av vikten på fordon i trafik. Det är av särskild betydelse att kommissionen genomför lämpliga samråd under hela sitt förberedande arbete, inklusive på expertnivå. Vid förberedelse och utarbetande av delegerade akter bör kommissionen se till att relevanta handlingar översänds samtidigt till Europaparlamentet och rådet och att detta sker så snabbt som möjligt och på lämpligt sätt.

liksom tekniska specifikationer som möjliggör en fullständig driftskompatibilitet för ombordanordningarna för vägning samt vägledning för kontrollen av vikten på fordon i trafik. Det är av särskild betydelse att kommissionen genomför lämpliga samråd under hela sitt förberedande arbete, inklusive på expertnivå. **De viktigaste berörda aktörerna, såsom lastbilstillverkare och kaross- och släptillverkare, bör delta i samråden.** Vid förberedelse och utarbetande av delegerade akter bör kommissionen se till att relevanta handlingar översänds samtidigt till Europaparlamentet och rådet och att detta sker så snabbt som möjligt och på lämpligt sätt. **De berörda aktörerna bör ges tillräckligt med tid till att efterkomma dessa krav.**

Or. en

Ändringsförslag 126 Patricia van der Kammen

Förslag till direktiv Skäl 18

Kommissionens förslag

(18) Eftersom målen för detta direktiv inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna och de därför, på grund av direktivets omfattning eller verkningar, bättre kan uppnås på unionsnivå, kan unionen vidta nödvändiga åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget om Europeiska unionen. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går detta direktiv inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå detta mål.

Ändringsförslag

utgår

Or. nl

Ändringsförslag 127
Inés Ayala Sender

Förslag till direktiv
Skäl 18a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(18a) Om det sker någon ändring av mått och vikt enligt denna förordning, ska dessa införas på ett samordnat sätt och i vart fall ska en tidsram för ikraftträdandet medges så att företagen hinner förnya sin vagnpark utan att det uppstår snedvridning av konkurrensen på marknaden.

Or. es

Ändringsförslag 128
Patricia van der Kammen

Förslag till direktiv
Skäl 19

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(19) Direktiv **96/53/EG** bör därför ändras i enlighet med detta.

(19) Direktiv **2002/7/EG** bör därför ändras i enlighet med detta.

Or. nl

Ändringsförslag 129
Patricia van der Kammen

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – inledningen

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

Direktiv **96/53/EG** ska ändras på följande sätt:

Direktiv **2002/7/EG** ska ändras på följande sätt:

Ändringsförslag 130
Corien Wortmann-Kool

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 1 – strecksats 1
Direktiv 96/53/EG
Artikel 2 – stycke 1

Kommissionens förslag

– hybridfordon: ett fordon i den mening som avses i Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG av den 5 september 2007 om fastställande av en ram för godkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon¹⁰, som är försett med en eller flera elektriska drivmotorer som inte är permanent anslutna till elnätet, och en eller flera förbränningsdrivmotorer.

Ändringsförslag

– alternativa bränslen: bränslen som utgör en ersättning för fossila oljekällor i energiförsörjningen till transporter och som kan bidra till utfasningen av fossila bränslen inom transportsektorn. De inbegriper

- elektricitet,*
- väte,*
- biodrivmedel, enligt definitionen i Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/28/EG,*
- syntetiska bränslen,*
- naturgas, inbegripet biometan i gasform (komprimerad naturgas – CNG) och flytande form (flytande naturgas – LNG),*
- gasol (LPG) och – spillvärme.*

¹⁰ EUT L 263, 9.10.2007, s. 1.

Ändringsförslag 131
Phil Bennion

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 1 – strecksats 2a (ny)
Direktiv 96/53/EG
Artikel 2 – punkt 1 – stycke 1

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

– koldioxidsnål teknik: en innovativ teknik som bevisligen medför mindre koldioxidutsläpp.

Or. en

Motivering

Den extra längd som tillåts inom ramen för detta direktiv bör användas till att främja utvecklingen av innovativ teknik som minskar koldioxidutsläppen från tunga fordon.

Ändringsförslag 132
Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 1 – strecksats 3
Direktiv 96/53/EG
Artikel 2 – punkt 1 – stycke 1

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

– intermodal transportenhet: en enhet som hör till en av följande kategorier: container, växelflak, påhängsvagn.

– intermodal transportenhet: en enhet som hör till en av följande kategorier: container, växelflak, påhängsvagn, **lastbil**.

Or. pl

Motivering

Den föreslagna definitionen omfattar endast containrar, växelflak och påhängsvagnar, men inte t.ex. lastbilar som transporteras på järnvägsplattformar. Det finns en risk att definitionen i framtiden flyttas till andra områden, vilket kommer att göra det omöjligt att behandla tågtransport av lastbilar som intermodal transport om lastbilarna saknar påhängsvagnar eller växelflak.

Ändringsförslag 133
Corien Wortmann-Kool

Förslag till direktiv

Artikel 1 – stycke 1 – led 1 – strecksats 3

Direktiv 96/53/EG

Artikel 2 – punkt 1 – stycke 1

Kommissionens förslag

– intermodal **transportenhet**: en enhet som hör till en av följande kategorier: container, växelflak, påhängsvagn.

Ändringsförslag

– intermodal **lastenhet**: en enhet som hör till en av följande kategorier: container, växelflak, påhängsvagn.

Or. en

Motivering

Begreppet ”intermodal lastenhet” är vanligare i branschen.

Ändringsförslag 134

Jörg Leichtfried

Förslag till direktiv

Artikel 1 – stycke 1 – led 1 – strecksats 3a (ny)

Direktiv 96/53/EG

Artikel 2 – punkt 1 – stycke 1 – strecksats 12a (ny)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

– **alternativa bränslen: bränslen som utgör en ersättning för fossila oljekällor i energiförsörjningen till transporter och som kan bidra till utfasningen av fossila bränslen inom transportsektorn. De inbegriper**

– **elektricitet,**

– **väte,**

– **syntetiska drivmedel,**

– **naturgas, inbegripet biometan i gasform (komprimerad naturgas – CNG) och flytande form (flytande naturgas – LNG),**

– **motorgas (LPG), och**

– **spillvärme.**

Motivering

För att kunna definiera "fordon som drivs med alternativa bränslen" på ett teknikneutralt sätt är det lämpligt att först definiera "alternativa bränslen".

Ändringsförslag 135
Jörg Leichtfried

Förslag till direktiv

Artikel 1 – stycke 1 – led 1 – strecksats 3b (ny)

Direktiv 96/53/EG

Artikel 2 – punkt 1 – stycke 1 – strecksats 12b (ny)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

– kombinerad transport: godstransport mellan medlemsstater i fall då lastbilen, släpvagnen, påhängsvagnen, med eller utan dragbil, utbytescontainer eller container med en längd på 20 fot eller mer, används för transport på väg den inledande eller avslutande vägsträckan, och fraktas på järnväg, inre vattenvägar eller till havs den mellanliggande sträckan, om den mellanliggande sträckan är minst 100 km och den inledande eller avslutande vägtransporten sker

– mellan den plats där godset lastas och närmast lämpliga järnvägsstation för lastning när det gäller den inledande vägsträckan och mellan närmast lämpliga järnvägsstation för lossning och den plats där godset lossas när det gäller den avslutande vägsträckan, eller

– inom en radie av högst 150 km från lastnings- eller lossningshamnen.

Motivering

Rättelse av ändringsförslag från förslaget till betänkande, där det fattades ord i definitionen. Den befintliga definitionen av kombinerad transport enligt direktiv 1992/106/EG bör

användas i hela texten i stället för att införa den nya termen "intermodal transport".

Ändringsförslag 136
Corien Wortmann-Kool

Förslag till direktiv

Artikel 1 – stycke 1 – led 1 – strecksats 3b (ny)

Direktiv 96/53/EG

Artikel 2 – punkt 1 – stycke 1 – strecksats 12b (ny)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

- kombinerad transport: godstransport i fall då lastbilen, släpvagnen, påhängsvagnen, med eller utan dragbil, utbytescontainer eller container, används för transport på väg den inledande och avslutande vägsträckan, och fraktas på järnväg, inre vattenvägar eller till havs den mellanliggande sträckan, om den mellanliggande sträckan är minst 100 km och den inledande och avslutande vägtransporten sker*
- mellan den plats där godset lastas och närmast lämpliga järnvägsstation för lastning när det gäller den inledande vägsträckan och mellan närmast lämpliga järnvägsstation för lossning och den plats där godset lossas när det gäller den avslutande vägsträckan, eller*
- inom en radie av högst 150 km från lastnings- eller lossningshamnen.*

Or. en

Motivering

En kombinerad transport består alltid av två vägsträckor: vägtransport på den inledande sträckan (för att köra från lastningsplatsen till en terminal) och vägtransport på den avslutande sträckan (för att köra från terminalen till slutdestinationen). Att begränsa vägtransporten till endast en vägsträcka skulle medföra att näringsidkare och speditörer är tvungna att ha tillgång till en direkt hamn- eller järnvägsförbindelse för att kunna använda sig av direktivet om kombinerad transport, vilket knappast är fallet inom EU.

Ändringsförslag 137
Michel Dantin, Dominique Riquet

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 2

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

2. Artikel 4 ska ändras på följande sätt:

utgår

(a) Ordet ”nationella” ska utgå i punkt 1 a och b.

(b) I artikel 4.4 ska första meningen i andra stycket ersättas med följande:

”Transporter ska anses inte påtagligt påverka den internationella konkurrensen inom transportsektorn om de sker inom en medlemsstat, eller för gränsöverskridande transporter, mellan två grannmedlemsstater som båda vidtagit åtgärder för att tillämpa denna punkt, och om endera av villkoren i leden a eller b är uppfyllt:”

Or. fr

Ändringsförslag 138
Ismail Ertug

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 2 – inledningen
Direktiv 96/53/EG
Artikel 4 – punkt 4 – stycke 2a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

2. Artikel 4 ska ändras på följande sätt:

2. I artikel 4.4 ska följande stycke införas efter andra stycket:

”Utan att det påverkar tillämpningen av medlemsstaternas rättigheter som anges i akterna om anslutning till unionen, ska det vara förbjudet att utföra internationella transporter i fordon eller fordonskombinationer med dimensioner som avviker från dem som anges i

bilaga I. I medlemsstater där avvikande fordonshöjder redan har tillåtits kan dessa även i fortsättningen vara tillåtna i nationell trafik.”

Or. de

Motivering

Här klargörs att de befintliga reglerna inte tillåter för långa och för tunga fordon. Om sådana används kan de mål äventyras som man enats om i vitboken. Därför är det först nödvändigt med en omfattande konsekvensanalys som omfattar påverkan av trafikförflyttningar, säkerhet, infrastruktur, sociala villkor och arbetsvillkor, små och medelstora företag, logistik, luftföroreningar, buller osv.

Ändringsförslag 139

Hubert Pirker

Förslag till direktiv

Artikel 1 – stycke 1 – led 2 – inledningen

Direktiv 96/53/EG

Artikel 4 – punkt 4 – stycke 2a (nytt)

Kommissionens förslag

2. Artikel 4 ska ändras på följande sätt:

Ändringsförslag

2. I artikel 4.4 ska följande stycke införas efter andra stycket:

”Utan att det påverkar tillämpningen av medlemsstaternas rättigheter som anges i akterna om anslutning till unionen, är för att säkerställa EU:s inre marknad fordon avsedda för yrkestrafik som överstiger största tillåtna dimensioner och vikter enligt detta direktiv, endast tillåtna för vissa vägar och efter ansökan inom en medlemsstat. Medlemsstaterna ska vid bedömningen av dessa ansökningar särskilt ta hänsyn till faktorer som befintlig infrastruktur och trafiksäkerhetskrav.”

Or. de

Motivering

Detta klargörande är nödvändigt för att än en gång tydliggöra syftet med detta direktiv:

Största tillåtna dimensioner och vikter för fordon avsedda för yrkestrafik fastställs på EU-nivå för att passa en fungerande inre marknad. Överträdelser snedvrider konkurrensen, vilket är till skada för den inre marknaden.

Ändringsförslag 140
Artur Zasada

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 2 – inledningen
Direktiv 96/53/EG
Artikel 4 – punkt 4 – stycke 2a (nytt)

Kommissionens förslag

2. Artikel 4 ska ändras på följande sätt:

Ändringsförslag

2. I artikel 4.4 ska följande stycke läggas till efter andra stycket:

”Användning över gränserna av fordonskombinationer med dimensioner som avviker från de som fastställts i bilaga I, punkterna 1.1, 1.2–1.8, 4.2 och 4.4 ska vara förbjuden. Europeiska kommissionen anmodas att grundligt undersöka den potentiella inverkan trafik över gränserna med längre och tyngre lastbilar har på transportsystemet i EU och i synnerhet på den internationella konkurrensen.”

Or. en

Ändringsförslag 141
Franco Frigo, David-Maria Sassoli

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 2 – inledningen
Direktiv 96/53/EG
Artikel 4 – punkt 4 – stycke 2a (nytt)

Kommissionens förslag

2. Artikel 4 ska ändras på följande sätt:

Ändringsförslag

2. I artikel 4.4 ska följande stycke införas efter andra stycket: *”Det är förbjudet att över gränserna använda fordon med dimensioner som avviker från de som*

anges i punkterna 1.1, 1.2, 1.4–1.8, 4.2 och 4.4 i bilaga I, i linje med målet i punkt 1.”

Or. it

Motivering

Syftet med ändringen är att förtydliga att syftet med direktiv 96/53/EG aldrig har varit att tillåta gränsöverskridande användning av det så kallade modulära konceptet för fordon. Gränsöverskridande användning av nämnda fordon strider i själva verket mot unionens främsta politiska mål, bland annat de som anges i vitboken i fråga om trafikomställning, säkerhet, små och medelstora företag, föreningar osv.

Ändringsförslag 142 Markus Ferber

**Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 2 – inledningen
Direktiv 96/53/EG
Artikel 4**

Kommissionens förslag

2. Artikel 4 ska ändras på följande sätt:

Ändringsförslag

2. Artikel 4 ska ändras på följande sätt:

”Medlemsstaterna får emellertid under iakttagande av strikta ålägganden och prövningsmekanismer tillåta trafik för nationell godsbefordran med fordon eller fordonskombinationer som inte motsvarar de egenskaper som anges i punkterna 1.3, 2, 3 och 4.3 i bilaga I. Medlemsstater som på sitt territorium inte tillåter de fordon eller fordonskombinationer som avviker från de egenskaper som anges i punkterna 1.3, 2, 3, och 4.3 i bilaga I får även förbjuda trafik med utländska fordon i yrkesmässig trafik.”

Or. de

Ändringsförslag 143 Nathalie Griesbeck, Robert Rochefort

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 2 – inledningen
Direktiv 96/53/EG
Artikel 4 – punkt 4 – stycke 2a (nytt)

Kommissionens förslag

2. Artikel 4 ska ändras på följande sätt:

Ändringsförslag

2. I artikel 4.4 ska följande stycke läggas till efter andra stycket:

”Utan att det påverkar tillämpningen av medlemsstaternas rättigheter som anges i akterna om anslutning till unionen, ska det vara förbjudet att utföra internationella transporter med fordon eller fordonskombinationer med dimensioner som avviker från dem som anges i bilaga I.”

Or. fr

Ändringsförslag 144
Ismail Ertug

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 2 – led a

Kommissionens förslag

(a) Ordet ”nationella” ska utgå i punkt 1 a och b.

Ändringsförslag

utgår

Or. de

Ändringsförslag 145
Michel Dantin, Dominique Riquet

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 2 – led a

Kommissionens förslag

(a) Ordet ”nationella” ska utgå i punkt 1 a och b.

Ändringsförslag

utgår

Ändringsförslag 146
Brian Simpson

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 2 – led a

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(a) Ordet ”nationella” ska utgå i punkt 1 a och b. **utgår**

Or. en

Ändringsförslag 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

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 2 – led a
Direktiv 96/53/EG
Artikel 4 – punkt 2

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(a) Ordet ”nationella” ska utgå i punkt 1 a och b.

(a) Ordet ”nationella” ska utgå i punkt 2 a och b.

Or. en

Motivering

Det är för restriktivt att uttryckligen tillåta godstransport över gränserna med längre fordon men att fortsatt förbjuda transport över gränserna med tyngre och/eller högre fordon. Det skulle vara ologiskt att inskränka transporter med tyngre eller högre fordon till inhemska transporter på båda sidorna om en gräns medan man tillåter transporter över gränsen med längre fordon.

Ändringsförslag 148
Silvia-Adriana Țicău

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 2 – led a
Direktiv 96/53/EG
Artikel 4 – punkt 1

Kommissionens förslag

(a) Ordet ”nationella” ska utgå i punkt 1 a och b.

Ändringsförslag

(Berör inte den svenska versionen.)

Or. ro

Ändringsförslag 149
Peter van Dalen

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 2 – led aa (nytt)
Direktiv 96/53/EG
Artikel 4 – punkt 2 – led aa (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(aa) Led 2a ska infogas med följande lydelse:

”(aa) Medlemsstaterna ska tillåta att (kombinations-)fordon för vägtransport som inte uppfyller kraven i artiklarna 1.3, 2, 3, 4.1 och/eller punkt 4.3 i Bilaga I används för gränsöverskridande transport mellan grannmedlemsstater som har vidtagit åtgärder för att tillämpa denna punkt.”

Or. nl

Ändringsförslag 150
Corien Wortmann-Kool, Philippe De Backer, Mathieu Grosch, Gesine Meissner, Dieter-Lebrecht Koch

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 2 – led aa (nytt)
Direktiv 96/53/EG
Artikel 4 – punkt 4 – stycke 1

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(aa) I artikel 4.4 ska första meningen ersättas med följande mening:

”Medlemsstaterna får tillåta fordon eller fordonskombinationer som används för godstransporter och som utför vissa transporter som inte

på ett betydande sätt påverkar den internationella konkurrensen inom transportsektorn att

trafikera sina egna territorier även om deras vikt och dimensioner avviker från de som fastställs i punkterna 1, 2 och 4 i bilaga I.”

Or. en

Ändringsförslag 151
Herbert Dorfmann, Richard Seeber

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 2 – led b

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(b) I artikel 4.4 ska första meningen i andra stycket ersättas med följande:

utgår

”Transporter ska anses inte påtagligt påverka den internationella konkurrensen inom transportsektorn om de sker inom en medlemsstat, eller för gränsöverskridande transporter, mellan två grannmedlemsstater som båda vidtagit åtgärder för att tillämpa denna punkt, och om endera av villkoren i leden a eller b är uppfyllt:

Or. de

Ändringsförslag 152
Ismail Ertug

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 2 – led b

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(b) I artikel 4.4 ska första meningen i andra stycket ersättas med följande: utgår

”Transporter ska anses inte påtagligt påverka den internationella konkurrensen inom transportsektorn om de sker inom en medlemsstat, eller för gränsöverskridande transporter, mellan två grannmedlemsstater som båda vidtagit åtgärder för att tillämpa denna punkt, och om endera av villkoren i leden a eller b är uppfyllt:”

Or. de

Ändringsförslag 153
Michel Dantin, Dominique Riquet

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 2 – led b

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(b) I artikel 4.4 ska första meningen i andra stycket ersättas med följande: utgår

”Transporter ska anses inte påtagligt påverka den internationella konkurrensen inom transportsektorn om de sker inom en medlemsstat, eller för gränsöverskridande transporter, mellan två grannmedlemsstater som båda vidtagit åtgärder för att tillämpa denna punkt, och om endera av villkoren i leden a eller b är uppfyllt:”

Or. fr

Ändringsförslag 154
Eva Lichtenberger, Michael Cramer

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 2 – led b

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(b) I artikel 4.4 ska första meningen i andra stycket ersättas med följande: **utgår**

”Transporter ska anses inte påtagligt påverka den internationella konkurrensen inom transportsektorn om de sker inom en medlemsstat, eller för gränsöverskridande transporter, mellan två grannmedlemsstater som båda vidtagit åtgärder för att tillämpa denna punkt, och om endera av villkoren i leden a eller b är uppfyllt:”

Or. en

Ändringsförslag 155
Sabine Wils

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 2 – led b

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(b) I artikel 4.4 ska första meningen i andra stycket ersättas med följande: **utgår**

”Transporter ska anses inte påtagligt påverka den internationella konkurrensen inom transportsektorn om de sker inom en medlemsstat, eller för gränsöverskridande transporter, mellan två grannmedlemsstater som båda vidtagit åtgärder för att tillämpa denna punkt, och om endera av villkoren i leden a eller b är uppfyllt:”

Or. en

Motivering

Det finns ingen grund för påståendet att en begränsning av transporter över gränserna till två medlemsstater inte skulle ha en betydande inverkan på den internationella konkurrensen, och alla avvikelser från standardvikterna och -dimensionerna bör förbli en rent nationell fråga.

Ändringsförslag 156

Nathalie Griesbeck, Robert Rochefort

Förslag till direktiv

Artikel 1 – stycke 1 – led 2 – led b

Kommissionens förslag

(b) I artikel 4.4 ska första meningen i andra stycket ersättas med följande:

”Transporter ska anses inte påtagligt påverka den internationella konkurrensen inom transportsektorn om de sker inom en medlemsstat, eller för gränsöverskridande transporter, mellan två grannmedlemsstater som båda vidtagit åtgärder för att tillämpa denna punkt, och om endera av villkoren i leden a eller b är uppfyllt.”

Ändringsförslag

utgår

Or. fr

Ändringsförslag 157

Phil Bennion

Förslag till direktiv

Artikel 1 – stycke 1 – led 2 – led b – inledningen

Direktiv 96/53/EG

Artikel 4 – punkt 4 – stycke 1

Kommissionens förslag

(b) I artikel 4.4 ska första meningen i andra stycket ersättas med följande:

Ändringsförslag

(b) I artikel 4.4 ska första stycket ändras på följande sätt:

Medlemsstaterna får endast tillåta fordon eller fordonskombinationer som används för godstransporter och som utför vissa transporter som inte på ett betydande sätt

påverkar den internationella konkurrensen inom transportsektorn eller EU:s mål rörande miljö och säkerhet att trafikera sina egna territorier även om deras vikt och dimensioner avviker från de som fastställs i punkterna 1.1, 1.2, 1.4–1.8, 4.2 och 4.4 i bilaga I.

Or. en

Motivering

Ett undantag bör endast tillåtas om det inte inverkar menligt på en välfungerande inre marknad och om det inte står i strid med EU:s mål för miljö och säkerhet i enlighet med den relevanta lagstiftningen, såsom till exempel de mål som fastställts enligt programmen för ett sammanlänkat Europa och de transeuropeiska transportnäten.

Ändringsförslag 158
Hubert Pirker

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 2 – led b
Direktiv 96/53/EG
Artikel 4 – punkt 4 – stycke 2

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

”Transporter ska anses inte påtagligt påverka den internationella konkurrensen inom transportsektorn om de sker inom en medlemsstat, eller för gränsöverskridande transporter, mellan två grannmedlemsstater som båda vidtagit åtgärder för att tillämpa denna punkt, och om endera av villkoren i leden a eller b är uppfyllt:”

utgår

Or. de

Motivering

Detta stycke ska strykas, eftersom det bygger på ett rent antagande av kommissionen utan någon tillhörande konsekvensbedömning eller analys med tillhörande sifferuppgifter.

Ändringsförslag 159
Brian Simpson

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 2 – led b
Direktiv 96/53/EG
Artikel 4 – punkt 4 – stycke 2

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

”Transporter ska anses inte påtagligt påverka den internationella konkurrensen inom transportsektorn om de sker inom en medlemsstat, eller för gränsöverskridande transporter, mellan två grannmedlemsstater som båda vidtagit åtgärder för att tillämpa denna punkt, och om endera av villkoren i leden a eller b är uppfyllt:”

utgår

Or. en

Ändringsförslag 160
Georges Bach, Bogusław Liberadzki

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 2 – led b
Direktiv 96/53/EG
Artikel 4 – punkt 4 – stycke 2

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

”Transporter ska anses inte påtagligt påverka den internationella konkurrensen inom transportsektorn om de sker inom en medlemsstat, eller för gränsöverskridande transporter, mellan två grannmedlemsstater som båda vidtagit åtgärder för att tillämpa denna punkt, och om endera av villkoren i leden a eller b är uppfyllt:”

utgår

Or. en

Motivering

Detta är ett antagande som görs av kommissionen men som måste bevisas av en konsekvensbedömning som omfattar alla de potentiella effekter och konsekvenser som en allmän användning av längre och högre fordon inom internationell vägtransport.

Ändringsförslag 161

Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz

Förslag till direktiv

Artikel 1 – stycke 1 – led 2 – led b

Direktiv 96/53/EG

Artikel 4 – punkt 4 – stycke 2

Kommissionens förslag

Transporter ska anses inte påtagligt påverka den internationella konkurrensen inom transportsektorn om ***de sker inom en medlemsstat, eller för gränsöverskridande transporter, mellan två grannmedlemsstater som båda vidtagit åtgärder för att tillämpa denna punkt, och om*** endera av villkoren i leden a eller b är uppfyllt:

Ändringsförslag

Transporter ska anses inte påtagligt påverka den internationella konkurrensen inom transportsektorn om endera av villkoren i leden a eller b är uppfyllt:

Or. pl

Motivering

Att möjliggöra gränsöverskridande transport med fordon som inte överensstämmer med normerna strider mot direktivets huvudmål, som är att definiera tillåtna maximimått för vissa vägfordon i nationell och internationell trafik samt maximilast i internationell trafik.

Ändringsförslag 162

Oldřich Vlasák

Förslag till direktiv

Artikel 1 – stycke 1 – led 2 – led b

Direktiv 96/53/EG

Artikel 4 – punkt 4 – stycke 2

Kommissionens förslag

Transporter ska anses inte påtagligt

Ändringsförslag

Transporter ska anses inte påtagligt

påverka den internationella konkurrensen inom transportsektorn om de sker inom en medlemsstat, eller för gränsöverskridande transporter, mellan två grannmedlemsstater som båda vidtagit åtgärder för att tillämpa denna punkt, och om endera av villkoren i leden a eller b är uppfyllt:

påverka den internationella konkurrensen inom transportsektorn om de sker inom en medlemsstat, eller för gränsöverskridande transporter, mellan två grannmedlemsstater som båda vidtagit åtgärder för att tillämpa denna punkt, och om endera av villkoren i leden a eller b är uppfyllt. ***Vid transporter inom en medlemsstat, liksom vid nämnda gränsöverskridande transporter, kan berörda medlemsstater på ett icke-diskriminerande sätt begränsa dessa transporter till vald infrastruktur. Medlemsstaterna är i så fall skyldiga att i tillräcklig grad och så långt i förväg som möjligt upplysa transportörerna om dessa begränsningar.***

Or. cs

Motivering

Av trafiksäkerhetsskäl och för att bevara infrastrukturens skick måste medlemsstaterna ha möjlighet att begränsa tung transport till infrastruktur som klarar sådan trafik.

Ändringsförslag 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

Förslag till direktiv

Artikel 1 – stycke 1 – led 2 – led b

Direktiv 96/53/EG

Artikel 4 – punkt 4 – stycke 2

Kommissionens förslag

Transporter ska anses inte påtagligt påverka den internationella konkurrensen inom transportsektorn om de sker inom en medlemsstat, eller för gränsöverskridande transporter, mellan ***två*** grannmedlemsstater som ***båda*** vidtagit åtgärder ***för att tillämpa denna punkt***, och om endera av villkoren i leden a eller b är uppfyllt:

Ändringsförslag

Transporter ska anses inte påtagligt påverka den internationella konkurrensen inom transportsektorn om de sker inom en medlemsstat, eller för gränsöverskridande transporter, mellan grannmedlemsstater som ***har*** vidtagit åtgärder ***i enlighet med detta***, och om, ***med avseende på dimensionerna***, endera av villkoren i leden a eller b är uppfyllt:

Ändringsförslag 164
Marita Ulvskog, Ole Christensen, Liisa Jaakonsaari

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 2 – led b
Direktiv 96/53/EG
Artikel 4 – punkt 4 – stycke 2

Kommissionens förslag

Transporter ska anses inte påtagligt påverka den internationella konkurrensen inom transportsektorn om de sker inom en medlemsstat, eller för gränsöverskridande transporter, mellan *två* **grannmedlemsstater som båda** vidtagit åtgärder för att tillämpa denna punkt, och om endera av villkoren i leden a eller b är uppfyllt:

Ändringsförslag

Transporter ska anses inte påtagligt påverka den internationella konkurrensen inom transportsektorn om de sker inom en medlemsstat, eller för gränsöverskridande transporter, mellan **medlemsstater som** vidtagit åtgärder för att tillämpa denna punkt, och om endera av villkoren i leden a eller b är uppfyllt:

Ändringsförslag 165
Peter van Dalen

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 2 – led b
Direktiv 96/53/EG
Artikel 4 – punkt 4 – stycke 2

Kommissionens förslag

Transporter ska anses inte påtagligt påverka den internationella konkurrensen inom transportsektorn om de sker inom en medlemsstat, eller för gränsöverskridande transporter, mellan *två* grannmedlemsstater som **båda** vidtagit åtgärder för att tillämpa denna punkt, och om endera av villkoren i leden a eller b är uppfyllt:

Ändringsförslag

Transporter ska anses inte påtagligt påverka den internationella konkurrensen inom transportsektorn om de sker inom en medlemsstat, eller för gränsöverskridande transporter, mellan grannmedlemsstater som vidtagit åtgärder för att tillämpa denna punkt, och om endera av villkoren i leden a eller b är uppfyllt:

Ändringsförslag 166
Silvia-Adriana Țicău

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 2 – led b
Direktiv 96/53/EG
Artikel 4 – punkt 4 – stycke 2

Kommissionens förslag

Transporter ska anses inte påtagligt påverka den internationella konkurrensen inom transportsektorn om de sker inom en medlemsstat, eller för gränsöverskridande transporter, mellan två grannmedlemsstater som båda vidtagit åtgärder för att tillämpa denna punkt, och om endera av villkoren i leden a eller b är uppfyllt:

Ändringsförslag

Transporter ska anses inte påtagligt påverka den internationella konkurrensen inom transportsektorn om de sker inom en medlemsstat, eller för gränsöverskridande transporter, mellan två grannmedlemsstater som båda vidtagit åtgärder för att tillämpa denna punkt, och om endera av villkoren i leden a eller b är uppfyllt: ***När man tillåter sådana fordon och fordonskombinationer att gå i trafik över gränserna ska varje enskild medlemsstat fastställa det vägnät där det är tillåtet att använda dem. Detta vägnät bör vara en del av det transeuropeiska transportnätet, i den mening som avses i förordning (EU) nr 2013/... (förordning om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet).***

Or. en

Ändringsförslag 167
Corien Wortmann-Kool, Gesine Meissner, Mathieu Grosch, Philippe De Backer, Dieter-Lebrecht Koch

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 2 – led b
Direktiv 96/53/EG
Artikel 4 – punkt 4 – stycke 2

Kommissionens förslag

Transporter **ska** anses **inte** påtagligt påverka den internationella konkurrensen

Ändringsförslag

I linje med subsidiaritetsprincipen ska transporter med fordon eller

inom transportsektorn om de sker inom en medlemsstat, eller för gränsöverskridande transporter, mellan två grannmedlemsstater som båda vidtagit åtgärder för att tillämpa denna punkt, och om endera av villkoren i leden a eller b är uppfyllt:

fordonskombinationer med dimensioner och vikter som avviker från vad som fastställs i punkterna 1, 2, 3 och 4 i bilaga I inte anses påtagligt påverka den internationella konkurrensen inom transportsektorn om de sker inom *det territorium där en behörig myndighet i en medlemsstat har befogenhet*, eller för gränsöverskridande transporter, mellan två *eller flera behöriga myndigheter i* grannmedlemsstater som båda vidtagit åtgärder för att tillämpa denna punkt, och om endera av villkoren i leden a eller b är uppfyllt. *Medlemsstaternas behöriga myndigheter ska fastställa de särskilda kraven för fordonet, infrastrukturen och föraren för att säkerställa en tillräcklig säkerhetsnivå. Användningen av dessa fordon över gränserna bör underbyggas av bilaterala eller multilaterala avtal mellan de berörda medlemsstaterna som i detalj anger de rutter och andra krav som måste uppfyllas.*

Or. en

Ändringsförslag 168 Phil Bennion

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 2 – led b
Direktiv 96/53/EG
Artikel 4 – punkt 4 – stycke 2

Kommissionens förslag

Transporter ska anses inte påtagligt påverka den internationella konkurrensen inom transportsektorn om de sker inom en medlemsstat, eller för gränsöverskridande transporter, mellan två grannmedlemsstater som *båda vidtagit åtgärder för att tillämpa denna punkt*, och om *endera av villkoren i leden a eller b* är uppfyllt:

Ändringsförslag

Transporter ska anses inte påtagligt påverka den internationella konkurrensen inom transportsektorn *eller EU:s mål rörande miljö och säkerhet* om de sker inom en medlemsstat, eller för gränsöverskridande transporter, mellan två grannmedlemsstater *om villkoret i led a är uppfyllt, eller om båda medlemsstaterna vidtagit de åtgärder som avses i artikel 4a*

(ny) och om *villkoret i led b* är uppfyllt:

Or. en

Motivering

För att undvika snedvridning av den inre marknaden inom ett område där det råder fri rörlighet ska gemensamma krav fastställas för användning av längre fordon över gränserna. Detta gäller dock inte för skogsbrukssektorn i de berörda medlemsstaterna.

Ändringsförslag 169

Phil Bennion

Förslag till direktiv

Artikel 1 – stycke 1 – led 2 – led ba (nytt)

Direktiv 96/53/EG

Artikel 4 – punkt 7a (ny)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(ba) I artikel 4 ska följande punkt läggas till:

”(7a) Kommissionen ska senast [tre år från offentliggörandet av detta direktiv] överlämna en rapport till Europaparlamentet och rådet om tillämpningen av artiklarna 4 och 4a (ny). Rapporten ska innehålla en bedömning av huruvida bestämmelserna i artikel 4 står i strid med unionens mål rörande miljö och säkerhet och om artikel 4a (ny) måste anpassas i linje med den nya tekniska utvecklingen. Rapporten ska vid behov åtföljas av ett lagstiftningsförslag.”

Or. en

Ändringsförslag 170

Phil Bennion

Förslag till direktiv

Artikel 1 – stycke 1 – led 2 – led bb (nytt)

Direktiv 96/53/EG

Artikel 4 – punkt 7b (ny)

(bb) I artikel 4 ska följande punkt läggas till:

”7b. Två grannmedlemsstater får tillåta fordon eller fordonskombinationer som används för godstransport att trafikera sina territorier för en transport över gränsen även om deras dimensioner överskrider de som fastställs i punkt 1.3 i bilaga I, under förutsättning att deras användning rapporterats till Europeiska kommissionen före antagandet av detta direktiv.”

Or. en

Ändringsförslag 171
Ismail Ertug, Brian Simpson

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 2 – led ba (nytt)
Direktiv 96/53/EG
Artikel 4 – punkt 5

(ba) Artikel 4.5 ska ersättas med följande:

”(5) Medlemsstaterna får tillåta att fordon och fordonskombinationer som innehåller nya tekniker eller konstruktioner och som inte kan uppfylla ett eller flera krav enligt detta direktiv utför vissa transporter under en provperiod, om följande villkor uppfylls:

- Transporterna ska vara klart begränsade inom ett klart definierat område inom medlemsstatens territorium.**
- Provperioden är begränsad till 24 månader.**
- Provet måste stödjas vetenskapligt, varvid provfordonens inverkan på följande faktorer undersöks:**

infrastruktur, trafiksäkerhet, trafikförflyttning, kompatibilitet med befintligt utbud i kombinerad trafik, miljö, förarnas arbetsvillkor och allmänhetens acceptans.

– En officiell rapport om provets utveckling och de vetenskapliga resultaten ska årligen lämnas till kommissionen.

– Kommissionen ska offentliggöra rapporterna.

Medlemsstaterna ska i förväg underrätta kommissionen om planerade prov. Kommissionen prövar provens tillåtlighet utifrån ovan angivna villkor. Prov som inte överensstämmer med detta direktiv eller skadar den internationella konkurrensen ska avslås av kommissionen. Kommissionen underrättar Europaparlamentet om beslutet.”

Or. de

Motivering

Medlemsstaterna kan även i fortsättningen tillåta prov med fordon som avviker från tillåtna dimensioner och vikter. Proven måste genomföras på så sätt att den internationella konkurrensen inte äventyras och så att inga negativa konsekvenser för den inre marknaden uppstår. Ramvillkor säkerställer att ny kunskap faktiskt tillförs inom provperioden. Resultaten av proven ska göras tillgängliga för EU, medlemsstaterna och allmänheten.

Ändringsförslag 172

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

Förslag till direktiv

Artikel 1 – stycke 1 – led 2 – led ba (nytt)

Direktiv 96/53/EG

Artikel 4 – punkt 3a (ny)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(ba) I artikel 4 ska följande punkt läggas till:

”(3a) Kommissionen bör utarbeta ett förslag till en samordnad strategi för utfärdandet av särskilda tillstånd av de behöriga myndigheterna i olika medlemsstater och/eller regioner som tillåter trafik med odelbara laster.”

Or. en

Ändringsförslag 173
Peter van Dalen

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 2a (nytt)
Direktiv 96/53/EG
Artikel 4 – punkt 5a (ny)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

2a. Artikel 4 punkt 5a ska infogas med följande lydelse:

”(5a) Medlemsstaterna kan tillåta gränsöverskridande transport med (kombinations)fordon som inte uppfyller kraven i punkterna 1, 2, 3 och 4 i bilagan så länge medlemsstaterna inte gör skillnad på olika medlemsstater i vilka de berörda fordonen är registrerade. Medlemsstaterna anvisar vilka delar av vägnätet som dessa (kombinations)fordon är tillåtna på. Denna information är allmänt tillgänglig.”

Or. nl

Ändringsförslag 174
Brian Simpson, Georges Bach

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 2a (nytt)
Direktiv 96/53/EG
Artikel 4 – punkt 4 – stycke 2a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

2a. I artikel 4.4 ska följande stycke införas efter andra stycket:

”Utan att det påverkar tillämpningen av medlemsstaternas rättigheter som anges i akterna om anslutning till unionen, ska det vara förbjudet att utföra internationella transporter i fordon eller fordonskombinationer med dimensioner som avviker från dem som anges i punkterna 1.1, 1.2, 1.4–1.8, 4.2 och 4.4 i bilaga I.”

Or. en

Motivering

För att stämma överens med strukturen och målet med artikel 4.1.

**Ändringsförslag 175
Dieter-Lebrecht Koch**

**Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 2a (nytt)
Direktiv 96/53/EG
Artikel 4 – punkt 5**

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

2a. Artikel 4.5 ska ersättas med följande:

”(5) Medlemsstaterna uppmuntras att tillåta att fordon och fordonskombinationer som baseras på nya tekniker eller koncept och som inte kan uppfylla ett eller flera krav enligt detta direktiv utför vissa lokala transporter under en provperiod. Medlemsstaterna ska underrätta kommissionen om detta.”

Or. xm

Ändringsförslag 176
Michel Dantin, Dominique Riquet

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 2a (nytt)
Direktiv 96/53/EG
Artikel 4 – punkt 4 – stycke 2a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

2a. I artikel 4.4 ska följande stycke läggas till efter andra stycket:

”Utan att det påverkar tillämpningen av medlemsstaternas rättigheter som anges i akterna om anslutning till unionen, ska det vara förbjudet att utföra internationella transporter med fordon eller fordonskombinationer vars längd och vikt överstiger 44 ton, vilket inte är förenligt med vad som anges i detta direktiv.”

Or. fr

Ändringsförslag 177
Marita Ulvskog, Ole Christensen, Liisa Jaakonsaari

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 2a (nytt)
Direktiv 96/53/EG
Artikel 4 – punkt 2

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

2a. Artikel 4.2 i direktiv 96/53/EG ska ändras på följande sätt:

Nytt andra stycke:

”Gränsöverskridande transporter med fordon eller fordonskombinationer avsedda för godstransporter som inte uppfyller kraven enligt punkt 2 i bilaga I är tillåtna mellan medlemsstater som har vidtagit åtgärder för att tillåta sådana

avvikelser.”

Or. sv

Ändringsförslag 178

Marita Ulvskog, Ole Christensen, Liisa Jaakonsaari

Förslag till direktiv

Artikel 1 – stycke 1 – led 2b (nytt)

Direktiv 96/53/EG

Artikel 4 – punkt 4

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

2b. Artikel 4.4, första stycket, i direktiv 96/53/EG ska ändras på följande sätt:

”4. Medlemsstaterna kan tillåta fordon eller fordonskombinationer som används för transport och som utför vissa transporter som inte påtagligt påverkar den internationella konkurrensen inom transportsektorn med dimensioner som avviker från de som anges i punkterna 1.1, 1.2, 1.4–1.8, 4.2 och 4.4 i bilaga I.”

Or. sv

Ändringsförslag 179

Philip Bradbourn

Förslag till direktiv

Artikel 1 – stycke 1 – led 3

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

3. Artiklarna 4.6, 5b och 8a ska utgå.

3. Artikel 4.6 ska ändras på följande sätt:

”De behöriga myndigheterna i grannmedlemsstater får tillåta transporter över gränserna med fordon eller fordonskombinationer med dimensioner och vikter som avviker från de som fastställs i punkterna 1, 2, 3 och 4 i bilaga I under förutsättning att de inte

diskriminerar någon på basis av den medlemsstat där dragfordonet, släpvagnen eller påhängsvagnen har registrerats. Dessa behöriga myndigheter ('får' eller 'ska') fastställa de rutter som fordonen eller fordonskombinationerna med dimensioner och vikter som avviker från de som fastställs i punkterna 1, 2, 3 och 4 i bilaga I tillåts trafikera. Medlemsstaterna ska informera kommissionen om detta och göra denna information tillgänglig för allmänheten. Artiklarna 5b och 8a ska utgå.”

Or. en

Ändringsförslag 180
Jim Higgins, Phil Prendergast, Jacqueline Foster

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 3

Kommissionens förslag

3. *Artiklarna* 4.6, 5b och 8a ska utgå.

Ändringsförslag

3. *Artikel* 4.6 ska ändras på följande sätt:
”De behöriga myndigheterna i grannmedlemsstater får tillåta transporter över gränserna med fordon eller fordonskombinationer med dimensioner och vikter som avviker från de som fastställs i punkterna 1, 2, 3 och 4 i bilaga I under förutsättning att de inte diskriminerar någon på basis av den medlemsstat där dragfordonet, släpvagnen eller påhängsvagnen har registrerats. Dessa behöriga myndigheter får fastställa de rutter som fordonen eller fordonskombinationerna med dimensioner och vikter som avviker från de som fastställs i punkterna 1, 2, 3 och 4 i bilaga I tillåts trafikera. Medlemsstaterna kan få möjlighet att informera kommissionen om detta. Artiklarna 5b och 8a ska utgå.

Motivering

Medlemsstater vars respektive infrastruktur tillåter fordonshöjder över 4 meter bör tillåtas att idka handel över gränserna. Detta bör aldrig vara diskriminerande på grundval av registreringsland, och medlemsstater som vill begränsa fordonen till ett maximum av 4 meter bör heller inte tvingas att godkänna fordon över denna höjd.

Ändringsförslag 181
Dieter-Lebrecht Koch

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 3a (nytt)
Direktiv 96/53/EG
Artikel 4 – punkt 6a (ny)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

3a. Följande punkt 4 (6a) ska fogas till artikel 4:

”(6a) Kommissionen ska ges befogenhet att på grundval av de uppgifter som redovisats i artikel 4.5 för principiellt godkännande av dessa fordon fastställa de specifikationer som garanterar en förbättring av trafiksäkerheten och miljöskyddet.”

Or. xm

Ändringsförslag 182
Georges Bach, Bogusław Liberadzki

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 4a (nytt)
Direktiv 96/53/EG
Artikel 4 – punkt 5

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

4a. I artikel 4.5 i detta direktiv ska följande läggas till:

”För att fastställa dessa provperioder måste följande villkor vara uppfyllda:

- Provperioden ska inte vara längre än 5 år.**
- Transporterna ska äga rum inom ett lokalt, väl avgränsat område på medlemsstatens territorium.**
- Provningsen måste övervakas officiellt och underkastas en officiell översyn som kontrollerar inverkan på infrastrukturen, trafiksäkerheten, transportmedelsfördelningen och miljön.**
- En officiell rapport om resultaten från övervakningen av provningen bör inlämnas till kommissionen och göras tillgänglig för allmänheten.”**

Or. en

Motivering

För att få ändamålsenliga resultat på EU-nivå måste provperioder som fastställs av medlemsstaterna uppfylla vissa villkor och måste övervakas.

Ändringsförslag 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

Förslag till direktiv

Artikel 1 – stycke 1 – led 5a (nytt)

Direktiv 96/53/EG

Artikel 4 – punkt 7a (ny)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

5a. Följande punkt 7a ska fogas till artikel 4:

”7a. Grannmedlemsstater som efter ikraftträdandet av direktiv 96/53/EG varaktigt tillåter godstransporter på väg med fordon eller fordonskombinationer med vikter och/eller dimensioner som

avviker från de som avses i bilaga I i enlighet med artikel 4.1 a och 4.2 a och, med avseende på dimensionerna, som uppfyller kraven i artikel 4.4 med tillägget, vad gäller transporter över gränserna, om avvikelser i punkt 1.3 i bilaga I, får tillåta transporter över sin gemensamma gräns med sådana fordon och fordonskombinationer. Medlemsstater och grannmedlemsstater i vilka längre, tyngre eller högre fordon tillfälligt är tillåtna får likaledes tillåta transporter över sin gemensamma gräns efter att avtal ingåtts om detta. Medlemsstaterna ska meddela kommissionen om detta förfarande.”

Or. en

Motivering

I linje med subsidiaritetsprincipen måste medlemsstaterna ha rätt att besluta om de transportlösningar som passar deras särskilda omständigheter under förutsättning att dessa lösningar inte gör skillnad på inhemska och andra fordon. Direktiv 96/53/EG ger redan medlemsstaterna stor handlingsfrihet i detta avseende.

Ändringsförslag 184 Petri Sarvamaa

**Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 5b (nytt)
Direktiv 96/53/EG
Artikel 4 – punkt 7b (ny)**

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

5b. I artikel 4 ska följande punkt 7b läggas till:

”7b. Detta förfarande med medlemsstater som tillåter transporter över gränserna med tyngre, längre och/eller högre fordon efter att gemensamt avtal ingåtts och anmälan till kommissionen inlämnats kommer att ses över 5 år efter att detta direktiv trätt i kraft.”

Ändringsförslag 185
Phil Bennion

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 2a (nytt)
Direktiv 96/53/EG
Artikel 4a (ny)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

2a. Artikel 4a ska läggas till:

”Artikel 4a

Den medlemsstat som ger tillstånd ska se till att följande åtgärder vidtas på deras territorier för fordon eller fordonskombinationer med dimensioner som avviker från de som fastställs i punkterna 1.1, 1.2, 1.4–1.8, 4.2 och 4.4 i bilaga I:

a) Fordon eller fordonskombinationer ska inte överskrida den högsta tillåtna fordonsvikt som fastställs i punkt 2.2.2 c och ska utrustas i enlighet med de säkerhetskrav som avses i artiklarna 10 och 12 i förordning (EU) nr 661/2009.

b) Fordon eller fordonskombinationer ska uppfylla de krav rörande utsläppsgränser som fastställs i bilaga I i förordning (EG) nr 595/2009.

c) Den medlemsstat som ger tillstånd ska införa en mekanism för att internalisera de externa kostnaderna för användningen av dessa fordon såväl som trafikomställningsavtal från väg till järnväg.

d) Den medlemsstat som ger tillstånd ska införa särskild utbildning i enlighet med direktiv 2003/59/EG och certifieringskrav som fastställs av de berörda myndigheterna, inklusive ett krav på minst fem års erfarenhet som förare.

e) Fordon eller fordonskombinationer ska endast tillåtas på bestämda rutter. Denna bestämning kan endast göras om vägen och den infrastruktur som är förbunden med hela vägsträckan utformas och uppförs på ett sätt som är förenligt med användningen av dessa fordon.

Medlemsstaten ska meddela kommissionen vilka åtgärder som vidtagits vid tillämpningen av denna artikel. Beslut att tillåta fordon med dimensioner som avviker från de som fastställs i punkterna 1.1, 1.2, 1.4–1.8, 4.2 och 4.4 i bilaga I får inte träda i kraft om kommissionen invänder mot detta och lämnar en motivering för denna invändning.”

Or. en

Motivering

För att undvika att den inre marknaden snedvrids inom ett område där det råder fri rörlighet och att EU:s mål rörande säkerhet och miljö motverkas ska gemensamma krav fastställas.

Ändringsförslag 186 **Ismail Ertug**

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 6
Direktiv 96/53/EG
Artikel 8 – punkt 1

Kommissionens förslag

1. För att förbättra fordonens eller fordonskombinationernas aerodynamiska prestanda får sådana fordon eller fordonskombinationer som är utrustade med anordningar som uppfyller kraven nedan överskrida de högsta längder som anges i punkt 1.1 i bilaga I. Längderna får endast överskridas för att göra det möjligt att längst bak på fordon eller fordonskombinationer fästa anordningar som förbättrar deras aerodynamiska

Ändringsförslag

1. För att förbättra fordonens eller fordonskombinationernas aerodynamiska prestanda får sådana fordon eller fordonskombinationer som är utrustade med anordningar som uppfyller kraven nedan – **under förutsättning att fordon eller fordonsdelar (t.ex. påhängsvagnar och växelflak) inte påverkas negativt vid kombinerad trafik** – överskrida de högsta längder som anges i punkt 1.1 i bilaga I. Längderna får endast överskridas för att

egenskaper.

göra det möjligt att längst bak på fordon eller fordonskombinationer fästa anordningar som förbättrar deras aerodynamiska egenskaper.

Or. de

Motivering

Vid en förändring av lastbilarnas aerodynamik måste det säkerställas att fordonen även i fortsättningen utan inskränkningar kan användas i kombinerad trafik.

Ändringsförslag 187 **Markus Ferber**

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 6
Direktiv 96/53/EG
Artikel 8 – punkt 1

Kommissionens förslag

1. För att förbättra fordonens eller fordonskombinationernas aerodynamiska prestanda får sådana fordon eller fordonskombinationer som är utrustade med anordningar som uppfyller kraven nedan överskrida de högsta längder som anges i punkt 1.1 i bilaga I. Längderna får endast överskridas för att göra det möjligt att längst bak på fordon eller fordonskombinationer fästa anordningar som förbättrar deras aerodynamiska egenskaper.

Ändringsförslag

1. För att förbättra fordonens eller fordonskombinationernas aerodynamiska prestanda **och optimera fordonsdetaljer och -komponenter som kan tillkomma** får sådana fordon eller fordonskombinationer som är utrustade med anordningar som uppfyller kraven nedan överskrida de högsta längder som anges i punkt 1.1 i bilaga I. Längderna får endast överskridas för att göra det möjligt att längst bak på fordon eller fordonskombinationer fästa anordningar som förbättrar deras aerodynamiska egenskaper.

Or. de

Motivering

Ett helhetsperspektiv bör gälla i fråga om förbättring av energieffektivitet och trafiksäkerhet.

Ändringsförslag 188 **Inés Ayala Sender**

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 6
Direktiv 96/53/EG
Artikel 8 – punkt 1

Kommissionens förslag

1. För att förbättra fordonens eller fordonskombinationernas aerodynamiska prestanda får sådana fordon eller fordonskombinationer som är utrustade med anordningar som uppfyller kraven nedan överskrida de högsta längder som anges i punkt 1.1 i bilaga I. Längderna får endast överskridas för att göra det möjligt att längst bak på fordon eller fordonskombinationer fästa anordningar som förbättrar deras aerodynamiska egenskaper.

Ändringsförslag

1. För att förbättra **trafiksäkerheten och** fordonens eller fordonskombinationernas aerodynamiska prestanda får sådana fordon eller fordonskombinationer som är utrustade med anordningar som uppfyller kraven nedan överskrida de högsta längder som anges i punkt 1.1 i bilaga I. Längderna får endast överskridas för att göra det möjligt att längst bak på fordon eller fordonskombinationer fästa anordningar som förbättrar deras aerodynamiska egenskaper.

Or. es

Motivering

Samma formulering som i artikel 9 återkommer i detta ändringsförslag och jämställer behovet av att ändringar av lastflak också bör bidra till trafiksäkerheten.

Ändringsförslag 189
Dieter-Lebrecht Koch

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 6
Direktiv 96/53/EG
Artikel 8 – punkt 1a (ny)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

1a. För att förbättra trafiksäkerheten ska de aerodynamiska anordningar och underkörningsskydd som installeras på sidorna och baktill på fordonet och dess släp bestå av energiabsorberande material, som signifikant minimerar skadorna för andra trafikanter i samband med en olycka.

Ändringsförslag 190
Eva Lichtenberger, Michael Cramer

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 6
Direktiv 96/53/EG
Artikel 8 – punkt 1

Kommissionens förslag

1. För att förbättra fordonens eller fordonskombinationernas aerodynamiska prestanda får sådana fordon eller fordonskombinationer som är utrustade med anordningar som uppfyller kraven nedan överskrida de högsta längder som anges i punkt 1.1 i bilaga I. Längderna får endast överskridas för att göra det möjligt att längst bak på fordon eller fordonskombinationer fästa anordningar som förbättrar deras aerodynamiska egenskaper.

Ändringsförslag

utgår

Ändringsförslag 191
Eva Lichtenberger, Michael Cramer

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 6
Direktiv 96/53/EG
Artikel 8 – punkt 3a (ny)

Kommissionens förslag

3a. Kommissionen ska utarbeta och föreslå ett samordnat provningssystem för att maximera den inverkan på säkerheten för fotgängare och cyklister som de nya lastbilsfronterna, -sidorna och -bakvagnarna har.

Ändringsförslag

Ändringsförslag 192
Corien Wortmann-Kool

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 6
Direktiv 96/53/EG
Artikel 8 – punkt 2 – inledningen

Kommissionens förslag

Anordningarna som avses i första stycket
ska uppfylla följande prestanda- och
säkerhetskrav:

Ändringsförslag

Anordningarna som avses i första stycket
kan godkännas om de uppfyller följande
prestanda- och säkerhetskrav:

Ändringsförslag 193
Gesine Meissner

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 6
Direktiv 96/53/EG
Artikel 8 – punkt 2 – inledningen

Kommissionens förslag

Anordningarna som avses i första stycket
ska uppfylla följande prestanda- och
säkerhetskrav:

Ändringsförslag

Anordningarna som avses i första stycket
kan godkännas om de uppfyller följande
prestanda- och säkerhetskrav:

Ändringsförslag 194
Corien Wortmann-Kool

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 6
Direktiv 96/53/EG
Artikel 8 – punkt 2 – strecksats 2

Kommissionens förslag

– De ska uppfylla följande krav för trafiksäkerhet **och säkerhet för intermodal transport**:

Ändringsförslag

– De ska uppfylla följande krav för trafiksäkerhet:

Or. en

Ändringsförslag 195
Gesine Meissner

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 6
Direktiv 96/53/EG
Artikel 8 – punkt 2 – strecksats 2

Kommissionens förslag

– De ska uppfylla följande krav för trafiksäkerhet **och säkerhet för intermodal transport**:

Ändringsförslag

– De ska uppfylla följande krav för trafiksäkerhet:

Or. en

Motivering

Intermodal transport utgör endast en liten del av vägtransporterna. Sålunda finns det inget behov av att anpassa alla aerodynamiska anordningar till intermodal transport. Det begränsar både den pågående marknadsutvecklingen och de tekniska innovationerna. Det motverkar också det övergripande hållbarhetsstyftet att minska utsläppen från och bränslekonsumtionen för godstransporter på väg.

Ändringsförslag 196
Inés Ayala Sender

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 6
Direktiv 96/53/EG
Artikel 8 – punkt 2 – strecksats 2 – led i

Kommissionens förslag

i) De ska fästas på ett sätt som är hållbart

Ändringsförslag

i) De ska fästas på ett sätt som är hållbart

över tid för att minska risken för att de lossnar.

över tid för att minska risken för att de lossnar, **inklusive under extrema förhållanden.**

Or. es

Ändringsförslag 197 **Markus Ferber**

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 6
Direktiv 96/53/EG
Artikel 8 – punkt 2 – strecksats 2 – led ii

Kommissionens förslag

ii) De ska ha en skyltning som syns både dag och natt, fungerar väl under dåliga väderförhållanden och gör det möjligt för övriga vägtrafikanter att se ytterkanterna på fordonets karosseri.

Ändringsförslag

ii) De ska ha en skyltning som syns både dag och natt **enligt villkoren för typgodkännande med avseende på tillbyggnad av belysnings- och ljudsignalanordningar**, fungerar väl under dåliga väderförhållanden och gör det möjligt för övriga vägtrafikanter att se ytterkanterna på fordonets karosseri.

Or. de

Motivering

För att öka trafiksäkerheten bör typgodkännanden utfärdas enhetligt enligt ECE-R48.

Ändringsförslag 198 **Inés Ayala Sender**

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 6
Direktiv 96/53/EG
Artikel 8 – punkt 2 – strecksats 2 – led ii

Kommissionens förslag

ii) De ska ha en skyltning som syns både dag och natt, fungerar väl under dåliga väderförhållanden och gör det möjligt för

Ändringsförslag

ii) De ska ha en skyltning som syns både dag och natt, fungerar väl under dåliga väderförhållanden och gör det möjligt för

övriga vägtrafikanter att se ytterkanterna på fordonets karosseri.

övriga vägtrafikanter att se ytterkanterna på fordonets karosseri **och lastflakets profil.**

Or. es

Ändringsförslag 199
Inés Ayala Sender

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 6
Direktiv 96/53/EG
Artikel 8 – punkt 2 – strecksats 2 – led iia (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

ii) En konstruktion som inte begränsar förarens sikt över fordonets bakre del. För att öka sikten kan anordningar som övervakningskameror, sensorer, speglar osv. användas för att kompensera dålig sikt.

Or. es

Ändringsförslag 200
Inés Ayala Sender

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 6
Direktiv 96/53/EG
Artikel 8 – punkt 2 – strecksats 2 – led iii

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

iii) De ska vara konstruerade på ett sätt som minskar riskerna för andra fordon och deras passagerare vid kollision.

iii) De ska vara konstruerade på ett sätt som minskar riskerna ***för andra trafikanter, särskilt sårbara trafikanter (cyklister, fotgängare, tvåhjuliga motorfordon) samt*** för andra fordon och deras passagerare vid kollision.

Or. es

Ändringsförslag 201
Ismail Ertug

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 6
Direktiv 96/53/EG
Artikel 8 – punkt 2 – strecksats 2 – led iva (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

iva) Deras längd får inte överskrida 500 mm, som är den högsta längd som anges i punkt 1.1 i bilaga I.

Or. de

Motivering

Vid utformningen av aerodynamiska tillbyggnader gäller förordning (EU) nr 1230/2012. Enligt denna ska aerodynamiska tillbyggnader utformas så att de utan att förstora lastytan sticker ut högst 50 cm baktill på fordonet utan att försämra möjligheten att framföra fordonet i kombinerad trafik.

Ändringsförslag 202
Gesine Meissner

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 6
Direktiv 96/53/EG
Artikel 8 – punkt 2 – strecksats 3 – led ii

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

iii) Vad gäller berörda släpvagnar och påhängsvagnar ska anordningarna integreras i enheterna för järnvägstransport, sjötransport och transport på inre vattenvägar, vid intermodal transport. **utgår**

Or. en

Motivering

Intermodal transport utgör endast en liten del av vägtransporterna. Sålunda finns det inget behov av att anpassa alla aerodynamiska anordningar till intermodal transport. Det

begränsar både den pågående marknadsutvecklingen och de tekniska innovationerna. Det motverkar också det övergripande hållbarhets syftet att minska utsläppen från och bränslekonsumtionen för godstransporter på väg.

Ändringsförslag 203

Säïd El Khadraoui, Brian Simpson

Förslag till direktiv

Artikel 1 – stycke 1 – led 6

Direktiv 96/53/EG

Artikel 8 – punkt 2 – strecksats 3 – led iii

Kommissionens förslag

iii) Anordningarna ska **lätt** kunna vikas ihop, **fällas in eller tas av föraren**.

Ändringsförslag

iii) Anordningarna ska kunna vikas ihop **och vikas ut automatiskt**.

Or. en

Motivering

Kommissionens nuvarande förslag introducerar både möjligheten att öka storleken på de spoilers som ska monteras baktill med upp till 2 meter och möjligheten att de ska manövreras manuellt. Detta kan leda till problem för föraren när det gäller tidsförlust och kan utgöra en fara för förarens hälsa.

Ändringsförslag 204

Mathieu Grosch

Förslag till direktiv

Artikel 1 – stycke 1 – led 6

Direktiv 96/53/EG

Artikel 8 – punkt 2 – strecksats 3 – led iii

Kommissionens förslag

iii) Anordningarna ska **lätt kunna** vikas ihop, **fällas in eller tas av föraren**.

Ändringsförslag

iii) Anordningarna ska vikas ihop **och vikas ut automatiskt**.

Or. en

Motivering

Dessa anordningar bör vikas ihop och vikas ut automatiskt för att inte utgöra en fara för

förarens hälsa och för att säkerställa en bättre hantering.

Ändringsförslag 205
Markus Ferber

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 6
Direktiv 96/53/EG
Artikel 8 – punkt 2 – strecksats 3 – sista meningen

Kommissionens förslag

Överskridandet av den högsta längden **ska inte innebära** en ökning av fordonets eller fordonskombinationens kapacitet för nyttolast.

Ändringsförslag

Överskridandet av den högsta längden **innebär** en ökning av fordonets eller fordonskombinationens kapacitet för nyttolast **utan att fordonets tillåtna totalvikt ökar.**

Or. de

Motivering

För att konsekvent öka energieffektiviteten bör medgivanden när det gäller längden hos aerodynamiska anordningar utnyttjas för ökad lastvolym.

Ändringsförslag 206
Markus Ferber

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 6
Direktiv 96/53/EG
Artikel 8 – punkt 3

Kommissionens förslag

3. Innan de släpps ut på marknaden ska de aerodynamiska anordningarna och deras montering på fordonen godkännas av medlemsstaterna **som** ska utfärda ett intyg för detta. Intyget ska styrka att kraven i punkt 2 ovan följs och att enheten väsentligt bidrar till att förbättra fordonens och fordonskombinationernas aerodynamiska prestanda. Godkännandeintyg som utfärdats i en

Ändringsförslag

3. Innan de släpps ut på marknaden ska de aerodynamiska anordningarna och deras montering på fordonen godkännas av medlemsstaterna. **För godkännande av fordon måste identiska och funktionella regler gälla på EU-nivå. Medlemsstaterna** ska utfärda ett intyg för detta. Intyget ska styrka att kraven i punkt 2 ovan följs och att enheten väsentligt bidrar till att förbättra fordonens och fordonskombinationernas

medlemsstat ska erkännas av övriga medlemsstater.

aerodynamiska prestanda.
Godkännandeintyg som utfärdats i en medlemsstat ska erkännas av övriga medlemsstater.

Or. de

Ändringsförslag 207 **Jacqueline Foster**

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 6
Direktiv 96/53/EG
Artikel 8 – punkt 3

Kommissionens förslag

3. Innan de släpps ut på marknaden ska de aerodynamiska anordningarna och deras montering på fordonen godkännas av medlemsstaterna som ska utfärda ett intyg för detta. Intyget ska styrka att kraven i punkt 2 ovan följs och att enheten väsentligt bidrar till att förbättra fordonens och fordonskombinationernas aerodynamiska prestanda.
Godkännandeintyg som utfärdats i en medlemsstat ska erkännas av övriga medlemsstater.

Ändringsförslag

3. Innan de släpps ut på marknaden ska de aerodynamiska anordningarna och deras montering på fordonen godkännas av medlemsstaterna som ska utfärda ett intyg för detta. Intyget ska styrka att kraven i punkt 2 ovan följs och att enheten väsentligt bidrar till att förbättra fordonens och fordonskombinationernas aerodynamiska prestanda.
Godkännandeintyg som utfärdats i en medlemsstat ska erkännas av övriga medlemsstater, **med förbehåll för de begränsningar som avses i punkt 5.**

Or. en

Motivering

Detta direktiv bör anpassas till befintlig lagstiftning om typgodkännande. Dessutom bör medlemsstaterna inte tvingas att godkänna fordon med anordningar som godkänts av andra medlemsstater och som kan ha en negativ inverkan på trafiksäkerheten.

Ändringsförslag 208 **Carlo Fidanza**

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 6

Direktiv 96/53/EG
Artikel 8 – punkt 3a (ny)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

3a. Nya fordon i kategorierna N2 och N3 ska ha förarhytter på dragfordon som uppfyller säkerhetskraven som avses i artikel 9.2 från och med tio år från att detta direktiv träder i kraft.

Or. en

Ändringsförslag 209
Patricia van der Kammen

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 6
Direktiv 96/53/EG
Artikel 8 – punkt 4

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

4. Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 16 för att komplettera kraven i punkt 2. De delegerade akterna ska innehålla bestämmelser om tekniska egenskaper, minimiprestandakrav, konstruktionskrav och förfaranden för upprättande av det provningsintyg som avses i punkt 3.

utgår

Or. nl

Ändringsförslag 210
Jacqueline Foster

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 6
Direktiv 96/53/EG
Artikel 8 – punkt 4

Kommissionens förslag

4. Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 16 för att komplettera kraven i punkt 2. De delegerade akterna ska vara i form av tekniska egenskaper, minimiprestandakrav, konstruktionskrav och förfaranden för inrättande av det intyg som avses i punkt 3.

Ändringsförslag

4. Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 16 för att komplettera kraven i punkt 2. De delegerade akterna ***ska tillämpas inom typgodkännanderamen i direktiv 2007/46 och*** ska vara i form av tekniska egenskaper, minimiprestandakrav, konstruktionskrav och förfaranden för inrättande av det intyg som avses i punkt 3.

Or. en

Motivering

Detta direktiv bör anpassas till befintlig lagstifning om typgodkännande. Dessutom bör medlemsstaterna inte tvingas att godkänna fordon med anordningar som godkänts av andra medlemsstater och som kan ha en negativ inverkan på trafiksäkerheten.

Ändringsförslag 211 Dieter-Lebrecht Koch

**Förslag till direktiv
Artikel 1 – punkt 1 – led 6
Direktiv 96/53/EG
Artikel 8 – punkt 4**

Kommissionens förslag

4. Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 16 för att komplettera kraven i punkt 2. De delegerade akterna ska vara i form av tekniska egenskaper, minimiprestandakrav, konstruktionskrav och förfaranden för inrättande av det intyg som avses i punkt 3.

Ändringsförslag

4. Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 16 för att komplettera kraven i punkt 2. De delegerade akterna ska vara i form av tekniska egenskaper, minimiprestandakrav, konstruktionskrav och förfaranden för inrättande av det intyg som avses i punkt 3. ***Då det nödvändigtvis kommer att uppstå en växelverkan mellan underkörningsskyddet baktill och de aerodynamiska systemen ska kommissionen samtidigt ges befogenhet att anpassa de tekniska egenskaperna, lägsta nivå för prestanda osv. för underkörningsskydd till den nya***

situationen.

Or. de

Ändringsförslag 212
Inés Ayala Sender

Förslag till direktiv
Artikel 1 – punkt 1 – led 6
Direktiv 96/53/EG
Artikel 8 – punkt 4

Kommissionens förslag

4. Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 16 för att komplettera kraven i punkt 2. De delegerade akterna ska vara i form av tekniska egenskaper, minimiprestandakrav, konstruktionskrav och förfaranden för inrättande av det intyg som avses i punkt 3.

Ändringsförslag

4. Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 16 för att komplettera kraven i punkt 2. De delegerade akterna ska vara i form av tekniska egenskaper, minimiprestandakrav, konstruktionskrav och förfaranden för inrättande av det intyg som avses i punkt 3. ***När det gäller anordningar för att markera fordonets ytterkanter enligt punkt 2, ska kommissionen utarbeta samordnade gemensamma bestämmelser om varseblivning, typ och ljusstyrka så att det går att se dessa anordningar.***

Or. es

Motivering

Det vore lämpligt om kommissionen samordnade bestämmelserna om skyltning av spoilers, ytterkanter och profil för att förbättra synligheten och öka trafiksäkerheten.

Ändringsförslag 213
Patricia van der Kammen

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 6
Direktiv 96/53/EG
Artikel 8 – punkt 5

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

5. I väntan på att de delegerade akterna antas får fordon eller fordonskombinationer som är utrustade med bakre aerodynamiska anordningar som uppfyller de krav som anges i punkt 2 och som provats i enlighet med punkt 3 brukas i trafiken om deras längd högst överskrider längden som fastställs i bilaga I punkt 1.1 med två meter. Denna övergångsbestämmelse ska tillämpas från och med den dag då detta direktiv träder i kraft.

utgår

Or. nl

Ändringsförslag 214
Oldřich Vlasák

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 6
Direktiv 96/53/EG
Artikel 8 – punkt 5

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

5. I väntan på att de delegerade akterna antas får fordon eller fordonskombinationer som är utrustade med bakre aerodynamiska anordningar som uppfyller de krav som anges i punkt 2 och som provats i enlighet med punkt 3 brukas i trafiken om deras längd högst överskrider längden som fastställs i bilaga I punkt 1.1 med två meter. Denna övergångsbestämmelse ska tillämpas från och med den dag då detta direktiv träder i kraft.

5. Kommissionen ska anta de delegerade akterna enligt artikel 8.4 inom ett år från den dag då detta direktiv träder i kraft.

Or. cs

Motivering

Av trafiksäkerhetsskäl och med hänsyn till tillverkarnas utveckling av föreslagen utrustning

bör Europeiska kommissionen så snart som möjligt specificera den föreslagna utrustningen närmare.

Ändringsförslag 215 Corien Wortmann-Kool

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 6
Direktiv 96/53/EG
Artikel 8 – punkt 5

Kommissionens förslag

5. I väntan på att de delegerade akterna antas får fordon eller fordonskombinationer som är utrustade med bakre aerodynamiska anordningar som uppfyller de krav som anges i punkt 2 och som provats i enlighet med punkt 3 brukas i trafiken om deras längd högst överskrider längden som fastställs i bilaga I punkt 1.1 med två meter. Denna övergångsbestämmelse ska tillämpas från och med den dag då detta direktiv träder i kraft.

Ändringsförslag

5. I väntan på att de delegerade akterna antas får fordon eller fordonskombinationer som är utrustade med bakre aerodynamiska anordningar som **minst** uppfyller de krav som anges i **första och andra strecksatserna i** punkt 2 och som provats i enlighet med punkt 3 brukas i trafiken om deras längd högst överskrider längden som fastställs i bilaga I punkt 1.1 med två meter. Denna övergångsbestämmelse ska tillämpas från och med den dag då detta direktiv träder i kraft.

Or. en

Motivering

En största tillåtna ökning av längden på 500 mm har redan fastställts i förordning (EU) nr 1230/2012. Detta mått på 500 mm begränsar flexibiliteten för ytterligare innovationer med avseende på längden på aerodynamiska anordningar. Europeiska kommissionens förslag på 2 meter tillåter sådan flexibilitet. Därför måste reglerna ändras för att säkerställa kompatibiliteten med de nya reglerna för vikter och dimensioner. Det är också viktigt att tänka på fordonens kompatibilitet med intermodal transport, men detta bör inte vara ett krav som alla fordon behöver uppfylla.

Ändringsförslag 216 Markus Ferber

Förslag till direktiv
Artikel 1 – punkt 1 – led 6

Kommissionens förslag

5. I väntan på att de delegerade akterna antas får fordon eller fordonskombinationer som är utrustade med bakre aerodynamiska anordningar som uppfyller de krav som anges i punkt 2 och som provats i enlighet med punkt 3 brukas i trafiken om deras längd högst överskrider längden som fastställs i bilaga I punkt 1.1 med två meter. Denna övergångsbestämmelse ska tillämpas från och med den dag då detta direktiv träder i kraft.

Ändringsförslag

5. I väntan på att de delegerade akterna antas får fordon eller fordonskombinationer som är utrustade med bakre aerodynamiska anordningar som uppfyller de krav som anges i punkt 2 och som provats i enlighet med punkt 3 brukas i trafiken om deras längd högst överskrider längden som fastställs i bilaga I punkt 1.1 med två meter. ***Den lastyta som därigenom uppstår kan användas som ökad lastvolym utan att fordonets tillåtna lastvikt ökar.*** Denna övergångsbestämmelse ska tillämpas från och med den dag då detta direktiv träder i kraft.

Or. de

Ändringsförslag 217
Jacqueline Foster

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 6
Direktiv 96/53/EG
Artikel 8 – punkt 5

Kommissionens förslag

5. I väntan på att de delegerade akterna antas får fordon eller fordonskombinationer som är utrustade med bakre aerodynamiska anordningar som uppfyller de krav som anges i punkt 2 och som provats i enlighet med punkt 3 brukas i trafiken om deras längd högst överskrider längden som fastställs i bilaga I punkt 1.1 med två meter. Denna övergångsbestämmelse ska tillämpas från och med den dag då detta direktiv träder i kraft.

Ändringsförslag

5. I väntan på att de delegerade akterna antas får fordon eller fordonskombinationer som är utrustade med bakre aerodynamiska anordningar som uppfyller de krav som anges i punkt 2 och som provats i enlighet med punkt 3 brukas i trafiken om deras längd högst överskrider längden som fastställs i bilaga I punkt 1.1 med två meter. ***Medlemsstater ska godkänna användningen av dessa fordon som utrustats med sådana anordningar inom sina gränser under förutsättning att de inte har rimliga skäl***

att tro att de tekniska krav som anordningen uppfyller inte är likvärdiga deras egna. Denna övergångsbestämmelse ska tillämpas från och med den dag då detta direktiv träder i kraft.

Or. en

Motivering

Detta direktiv bör anpassas till befintlig lagstiftning om typgodkännande. Dessutom bör medlemsstaterna inte tvingas att godkänna fordon med anordningar som godkänts av andra medlemsstater och som kan ha en negativ inverkan på trafiksäkerheten.

Ändringsförslag 218

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

Förslag till direktiv

Artikel 1 – stycke 1 – led 6

Direktiv 96/53/EG

Artikel 8 – punkt 5

Kommissionens förslag

5. I väntan på att de delegerade akterna antas får fordon eller fordonskombinationer som är utrustade med bakre aerodynamiska anordningar som uppfyller de krav som anges i punkt 2 och som provats i enlighet med punkt 3 brukas i trafiken om deras längd högst överskrider längden som fastställs i bilaga I punkt 1.1 med två meter. Denna övergångsbestämmelse ska tillämpas från och med den dag då detta direktiv träder i kraft.

Ändringsförslag

5. I väntan på att de delegerade akterna antas får fordon eller fordonskombinationer som är utrustade med bakre aerodynamiska anordningar som uppfyller de krav som anges i punkt 2 och som provats i enlighet med punkt 3 brukas i trafiken om deras längd högst överskrider längden som fastställs i bilaga I punkt 1.1 med två meter. Denna övergångsbestämmelse ska tillämpas från och med den dag då detta direktiv träder i kraft. ***Specialiserade fordon, såsom fordonstransportfordon, som på grund av sin givna och öppna konstruktion inte kan dra nytta av aerodynamiska anordningar baktill, får använda dessa ytterligare 2 meter till att optimera sin effektivitet på andra sätt, såsom en optimal lastning med användning av främre och bakre överhäng.***

Or. en

Motivering

På grund av sin öppna konstruktion är fordonstransportfordon inte alls aerodynamiska. Eftersom de endast används inom sektorn för logistik för nytillverkade fordon kan de inte dra nytta av de aerodynamiska förbättringarna med externt monterade anordningar baktill. Dessa transportfordon skulle ändå kunna öka sin (bränsle)effektivitet dramatiskt genom att använda de 2 meter extra som föreslås i denna artikel till att lasta upp till ytterligare tre bilar (från sex till nio) på ett enda transportfordon.

Ändringsförslag 219

Inés Ayala Sender

Förslag till direktiv

Artikel 1 – stycke 1 – led 6

Direktiv 96/53/EG

Artikel 8 – punkt 5

Kommissionens förslag

5. I väntan på att de delegerade akterna antas får fordon eller fordonskombinationer som är utrustade med bakre aerodynamiska anordningar som uppfyller de krav som anges i punkt 2 och som provats i enlighet med punkt 3 brukas i trafiken om deras längd högst överskrider längden som fastställs i bilaga I punkt 1.1 med två meter. Denna övergångsbestämmelse ska tillämpas från och med den dag då detta direktiv träder i kraft.

Ändringsförslag

5. I väntan på att de delegerade akterna antas får fordon eller fordonskombinationer som är utrustade med bakre aerodynamiska anordningar som uppfyller de krav som anges i punkt 2 och som provats i enlighet med punkt 3 brukas i trafiken om deras längd högst överskrider längden som fastställs i bilaga I punkt 1.1 med två meter. Denna övergångsbestämmelse ska tillämpas från och med den dag då detta direktiv träder i kraft. ***Specialiserade fordon, såsom fordonstransportfordon, som på grund av sin givna konstruktion inte kan dra nytta av aerodynamiska anordningar varken framtill eller baktill, får använda dessa ytterligare 2 meter till att optimera sin effektivitet på andra sätt, såsom en optimal lastning med användning av främre och bakre överhäng. Förarhytten på dragfordonet ska i vilket fall som helst följa de krav som fastställs i artikel 9.***

Or. en

Motivering

Eftersom fordonstransportfordon endast används inom sektorn för logistik för nytillverkade fordon kan de inte dra nytta av de aerodynamiska förbättringarna med externt monterade anordningar baktill. Dessa transportfordon skulle ändå kunna öka sin (bränsle)effektivitet dramatiskt genom att använda de 2 meter extra som föreslås i denna artikel till att lasta upp till ytterligare tre bilar (från sex till nio) på ett enda transportfordon.

Ändringsförslag 220 Bogusław Liberadzki

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 7
Direktiv 96/53/EG
Artikel 9 – punkt 1

Kommissionens förslag

1. För att förbättra fordonens eller fordonskombinationernas aerodynamiska prestanda **och trafiksäkerhet** får sådana fordon eller fordonskombinationer som uppfyller kraven i punkt 2 nedan överskrida de högsta längder som anges i punkt 1.1 i bilaga I. Längderna får endast överskridas för att göra det möjligt att konstruera förarhytter på dragfordon som förbättrar de aerodynamiska egenskaperna och trafiksäkerheten för fordon och fordonskombinationer.

Ändringsförslag

1. För att förbättra fordonens eller fordonskombinationernas **trafiksäkerhet och** aerodynamiska prestanda får sådana fordon eller fordonskombinationer som uppfyller kraven i punkt 2 nedan överskrida de högsta längder som anges i punkt 1.1 i bilaga I **med upp till 800 mm**. Längderna får endast överskridas för att göra det möjligt att konstruera **säkrare** förarhytter på dragfordon **samtidigt** som **man** förbättrar de aerodynamiska egenskaperna och trafiksäkerheten för fordon och fordonskombinationer **och gör det möjligt att ytterligare förbättra bränsleeffektiviteten**.

Or. en

Ändringsförslag 221 Eva Lichtenberger, Michael Cramer

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 7
Direktiv 96/53/EG
Artikel 9 – punkt 1

Kommissionens förslag

1. För att förbättra fordonens eller fordonskombinationernas aerodynamiska prestanda **och trafiksäkerhet** får sådana fordon eller fordonskombinationer som uppfyller kraven i punkt 2 nedan överskrida de högsta längder som anges i punkt 1.1 i bilaga I. **Längderna får endast överskridas för att göra det möjligt att konstruera** förarhytter på dragfordon **som förbättrar** de aerodynamiska egenskaperna **och trafiksäkerheten** för fordon och fordonskombinationer.

Ändringsförslag

1. För att förbättra fordonens eller fordonskombinationernas **trafiksäkerhet och** aerodynamiska prestanda får sådana fordon eller fordonskombinationer som uppfyller kraven i punkt 2 nedan **inte** överskrida de högsta längder som anges i punkt 1.1 i bilaga I. **Konstruktionen av** förarhytter på dragfordon **bör förbättra trafiksäkerheten och** de aerodynamiska egenskaperna för fordon och fordonskombinationer.

Or. en

Ändringsförslag 222
Jörg Leichtfried

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 7
Direktiv 96/53/EG
Artikel 9 – punkt 1

Kommissionens förslag

1. För att förbättra fordonens eller fordonskombinationernas aerodynamiska prestanda och trafiksäkerhet får sådana fordon eller fordonskombinationer som uppfyller kraven i punkt 2 nedan överskrida de högsta längder som anges i punkt 1.1 i bilaga I. Längderna får endast överskridas för att göra det möjligt att konstruera förarhytter **på dragfordon som förbättrar de** aerodynamiska **egenskaperna och trafiksäkerheten** för fordon och fordonskombinationer.

Ändringsförslag

1. För att förbättra fordonens eller fordonskombinationernas aerodynamiska prestanda och trafiksäkerhet får sådana fordon eller fordonskombinationer som uppfyller kraven i punkt 2 nedan överskrida de högsta längder som anges i punkt 1.1 i bilaga I. Längderna får endast överskridas för att göra det möjligt att konstruera **säkrare** förarhytter **och för att förbättra den** aerodynamiska **prestandan** för fordon och fordonskombinationer.

Or. en

Motivering

Ytterligare specificering av ändringsförslaget i förslaget till betänkande. Ordet "dragfordon"

bör utgå eftersom det endast avser ledade fordon. Syftet med detta direktiv bör dock vara att förbättra säkerheten hos alla lastbilshytter.

Ändringsförslag 223

Christine De Veyrac, Dominique Vlasto, Georges Bach

Förslag till direktiv

Artikel 1 – stycke 1 – led 7

Direktiv 96/53/EG

Artikel 9 – punkt 1

Kommissionens förslag

1. För att förbättra fordonens eller fordonskombinationernas **aerodynamiska prestanda** och trafiksäkerhet får sådana fordon eller fordonskombinationer som uppfyller kraven i punkt 2 nedan överskrida de högsta längder som anges i punkt 1.1 i bilaga I. Längderna får endast överskridas för att göra det möjligt att **konstruera förarhytter på dragfordon som förbättrar de aerodynamiska egenskaperna** och trafiksäkerheten **för fordon och fordonskombinationer**.

Ändringsförslag

1. För att förbättra fordonens eller fordonskombinationernas **energieffektivitet** och trafiksäkerhet får sådana fordon eller fordonskombinationer som uppfyller kraven i punkt 2 nedan överskrida de högsta längder som anges i punkt 1.1 i bilaga I. Längderna får endast överskridas för att göra det möjligt att **förbättra fordonens eller fordonskombinationernas energiförbrukning** och trafiksäkerheten. **Förordning (EG) nr 661/2009 bör därför ändras.**

Or. fr

Motivering

Eftersom syftet är att främja hållbara transporter är det viktigt att tydligt hänvisa till begreppet energivinster. Aerodynamik är i sig inget mål med detta direktiv utan bara ett verktyg för att nå målet. För att undvika missuppfattningar från aktörernas sida bör det preciseras att bestämmelserna i fråga medför ändringar av de åtgärder som föreskrivs i förordning (EG) nr 661/2009 i fråga om den allmänna säkerheten hos motorfordon.

Ändringsförslag 224

Dieter-Lebrecht Koch

Förslag till direktiv

Artikel 1 – punkt 1 – led 7

Direktiv 96/53/EG

Artikel 9 – punkt 1

Kommissionens förslag

1. För att förbättra fordonens eller fordonskombinationernas aerodynamiska prestanda och trafiksäkerhet får sådana fordon eller fordonskombinationer som uppfyller kraven i punkt 2 nedan överskrida de högsta längder som anges i punkt 1.1 i bilaga I. Längderna får endast överskridas för att göra det möjligt att konstruera förarhytter på dragfordon som förbättrar de aerodynamiska egenskaperna och trafiksäkerheten för fordon **och fordonskombinationer**.

Ändringsförslag

1. För att förbättra fordonens eller fordonskombinationernas aerodynamiska prestanda och trafiksäkerhet får sådana fordon eller fordonskombinationer som uppfyller kraven i punkt 2 nedan överskrida de högsta längder som anges i punkt 1.1 i bilaga I. Längderna får endast överskridas för att göra det möjligt att konstruera förarhytter på dragfordon som förbättrar de aerodynamiska egenskaperna och trafiksäkerheten **såväl för sårbara trafikanter som för fordon vid påkörningsolyckor**.

Or. de

Ändringsförslag 225
Brian Simpson

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 7
Direktiv 96/53/EG
Artikel 9 – punkt 1

Kommissionens förslag

1. För att förbättra fordonens eller fordonskombinationernas aerodynamiska prestanda och trafiksäkerhet får sådana fordon eller fordonskombinationer som uppfyller kraven i punkt 2 nedan överskrida de högsta längder som anges i punkt 1.1 i bilaga I. Längderna får endast överskridas för att göra det möjligt att konstruera förarhytter **på dragfordon** som förbättrar de aerodynamiska egenskaperna och trafiksäkerheten för fordon och fordonskombinationer.

Ändringsförslag

1. För att förbättra fordonens eller fordonskombinationernas aerodynamiska prestanda och trafiksäkerhet får sådana fordon eller fordonskombinationer som uppfyller kraven i punkt 2 nedan överskrida de högsta längder som anges i punkt 1.1 i bilaga I. Längderna får endast överskridas för att göra det möjligt att konstruera **säkrare** förarhytter **samtidigt** som **man** förbättrar de aerodynamiska egenskaperna och trafiksäkerheten för fordon och fordonskombinationer.

Or. en

Motivering

Det viktigaste bör vara att förbättra trafiksäkerheten. Dessutom bör hänvisningen till dragfordon tas bort eftersom syftet med detta direktiv bör vara att förbättra säkerheten för alla lastbilar, inte bara ledade fordon.

Ändringsförslag 226

Ismail Ertug

Förslag till direktiv

Artikel 1 – stycke 1 – led 7

Direktiv 96/53/EG

Artikel 9 – punkt 1

Kommissionens förslag

1. För att förbättra fordonens eller fordonskombinationernas aerodynamiska prestanda och trafiksäkerhet får sådana fordon eller fordonskombinationer som uppfyller kraven i punkt 2 nedan överskrida de högsta längder som anges i punkt 1.1 i bilaga I. Längderna får endast överskridas för att göra det möjligt att konstruera förarhytter på dragfordon som förbättrar de aerodynamiska egenskaperna och trafiksäkerheten för fordon och fordonskombinationer.

Ändringsförslag

1. För att förbättra fordonens eller fordonskombinationernas aerodynamiska prestanda och trafiksäkerhet får sådana fordon eller fordonskombinationer som uppfyller kraven i punkt 2 nedan överskrida de högsta längder som anges i punkt 1.1 i bilaga I **med upp till 400 mm, förutsatt att fordon eller fordonsdelar (t.ex. förarhytt) inte påverkas negativt vid kombinerad trafik.** Längderna får endast överskridas för att göra det möjligt att konstruera förarhytter på dragfordon som förbättrar de aerodynamiska egenskaperna och trafiksäkerheten för fordon och fordonskombinationer.

Or. de

Motivering

En förlängning av förarhytter på dragfordon förbättrar trafiksäkerheten och energieffektiviteten. Vid en sådan förändring måste man dock se till att fordonen även i fortsättningen kan användas i kombinerad trafik. Samtidigt måste man säkerställa att fordonen är kompatibla med den kombitrafik ("lastbil på tåg") som framför allt i trafiken över Alperna spelar stor roll. En förlängning av förarhytter på dragfordon med högst 400 mm säkerställer detta.

Ändringsförslag 227

Silvia-Adriana Țicău

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 7
Direktiv 96/53/EG
Artikel 9 – punkt 1

Kommissionens förslag

1. För att förbättra fordonens eller fordonskombinationernas aerodynamiska prestanda och trafiksäkerhet får sådana fordon eller fordonskombinationer som uppfyller kraven i punkt 2 nedan överskrida de högsta längder som anges i punkt 1.1 i bilaga I. Längderna får endast överskridas för att göra det möjligt att konstruera förarhytter på dragfordon som förbättrar de aerodynamiska egenskaperna och trafiksäkerheten för fordon och fordonskombinationer.

Ändringsförslag

(Berör inte den svenska versionen.)

Or. ro

Ändringsförslag 228
Anna Ibrisagic

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 7
Direktiv 96/53/EG
Artikel 9 – punkt 1

Kommissionens förslag

1. För att förbättra fordonens eller fordonskombinationernas **aerodynamiska prestanda och trafiksäkerhet** får sådana fordon eller fordonskombinationer som uppfyller kraven i punkt 2 nedan överskrida de högsta längder som anges i punkt 1.1 i bilaga I. Längderna får endast överskridas för att göra det möjligt att **konstruera förarhytter på dragfordon som förbättrar de aerodynamiska egenskaperna och trafiksäkerheten för fordon och fordonskombinationer.**

Ändringsförslag

1. För att förbättra fordonens eller fordonskombinationernas **bränsleeffektivitet** får sådana fordon eller fordonskombinationer som uppfyller kraven i punkt 2 nedan överskrida de högsta längder som anges i punkt 1.1 i bilaga I. **De kan förlängas inom de gränser som fastställs i EU:s lagstiftning för typgodkännande (direktiv 2007/46) och i bestämmelserna i detta direktiv, som behöver utvecklas ytterligare i enlighet med de förfaranden som avses i artikel 16.3.** Längderna får endast

överskridas för att göra det möjligt att ***göra förbättringar på fordonen eller fordonskombinationerna i syfte att förbättra trafiksäkerheten. Förordning (EG) nr 661/2009 bör ändras på motsvarande sätt.***

Or. en

Ändringsförslag 229
Christine De Veyrac, Dominique Vlasto, Georges Bach

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 7
Direktiv 96/53/EG
Artikel 9 – punkt 2 – strecksats 2

Kommissionens förslag

– De ska förbättra ***den aerodynamiska prestandan*** hos fordonen.

Ändringsförslag

– De ska förbättra ***energiförbrukningen*** hos fordonen.

Or. fr

Motivering

Eftersom syftet är att främja hållbara transporter är det viktigt att tydligt hänvisa till begreppet energivinster. Aerodynamik är i sig inget mål med detta direktiv utan bara ett verktyg för att nå målet.

Ändringsförslag 230
Eva Lichtenberger, Michael Cramer

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 7
Direktiv 96/53/EG
Artikel 9 – punkt 2 – strecksats 2 – led i

Kommissionens förslag

i) förbättrar förarens sikt över sårbara trafikanter, genom en minskning av den döda vinkeln under den främre vindrutan,

Ändringsförslag

i) förbättrar förarens sikt över sårbara trafikanter, genom en ***förbättring av speglarnas teknik, storlek och läge, vilket därmed leder till en minskning bl.a.*** av den

och

döda vinkeln under den främre vindrutan,
och

Or. en

Ändringsförslag 231
Brian Simpson

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 7
Direktiv 96/53/EG
Artikel 9 – punkt 2 – strecksats 2 – led i

Kommissionens förslag

i) förbättrar förarens **sikt över** sårbara trafikanter, genom en minskning av **den** döda **vinkeln** under den främre vindrutan, och

Ändringsförslag

i) förbättrar förarens **direkta siktfält så att denne lättare kan se** sårbara trafikanter, genom en minskning av döda **vinklar** under den främre vindrutan **och vid sidan av fordonet**, och

Or. en

Motivering

Man bör inte bara förbättra det direkta siktfältet under den främre vindrutan utan också vid sidan av fordonet.

Ändringsförslag 232
Dieter-Lebrecht Koch

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 7
Direktiv 96/53/EG
Artikel 9 – punkt 2 – strecksats 2 – led i

Kommissionens förslag

i) förbättrar förarens sikt över sårbara trafikanter, genom en minskning av den döda vinkeln under den främre vindrutan, och

Ändringsförslag

i) förbättrar förarens sikt över sårbara trafikanter, genom en minskning av den döda vinkeln under den främre vindrutan, och **genom att sidorutorna görs större, särskilt för ökad sikt vid fotområdet, genom att ytterligare speglar monteras.**

Där ökad sikt förbättrar säkerheten för sårbara trafikanter och på områden, framför allt i fordonets bakre del, som saknar insyn genom fönster eller speglar, är det nödvändigt att installera kamerasytem.

Or. de

Ändringsförslag 233
Brian Simpson

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 7
Direktiv 96/53/EG
Artikel 9 – punkt 2 – strecksats 2 – led ii

Kommissionens förslag

ii) minskar skadorna vid en kollision.

Ändringsförslag

ii) minskar skadorna vid en kollision **med andra fordon genom att förbättra förarhyttens förmåga att ta upp energi.**

Or. en

Ändringsförslag 234
Inés Ayala Sender

Förslag till direktiv
Artikel 1 – punkt 1 – led 7
Direktiv 96/53/EG
Artikel 9 – punkt 2 – strecksats 2 – led ii

Kommissionens förslag

ii) minskar skadorna vid en kollision.

Ändringsförslag

ii) minskar skadorna vid en kollision, **särskilt genom en omdirigering av sårbara trafikanter åt sidorna och undvika att de blir påkörda av dragfordonen.**

Or. es

Motivering

De nya förarhytterna bör konstrueras så att det går att undvika påkörning av cyklister, fotgängare och motorcyklister, vilket ofta slutar illa vid frontalkrock hur mycket man än förbättrar dragfordonets front och jämnar ut dess skarpa kanter. Genom att konstruera en förarhytt som gör att fotgängaren/cyklisten kastas åt sidan, kan man i första hand undvika krockar med dödlig utgång och i andra hand minska de materiella skadorna väsentligt och öka möjligheten till överlevnad.

Ändringsförslag 235

Eva Lichtenberger, Michael Cramer

Förslag till direktiv

Artikel 1 – stycke 1 – led 7

Direktiv 96/53/EG

Artikel 9 – punkt 2 – strecksats 2 – led ii

Kommissionens förslag

ii) minskar skadorna vid en kollision.

Ändringsförslag

ii) minskar skadorna vid en kollision
genom att förbättra förarhyttens förmåga att ta upp energi.

Or. en

Ändringsförslag 236

Brian Simpson

Förslag till direktiv

Artikel 1 – stycke 1 – led 7

Direktiv 96/53/EG

Artikel 9 – punkt 2 – strecksats 2 – led iia (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

iia) förbättrar skyddet för fotgängare genom en anpassning av förarhyttens främre utformning för att minska riskerna för att någon blir överkörd i samband med kollisioner med sårbara trafikanter.

Or. en

Motivering

Det är viktigt att även försöka lösa problemet med överkörningsrisken.

Ändringsförslag 237 **Dieter-Lebrecht Koch**

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 7
Direktiv 96/53/EG
Artikel 9 – punkt 2 – strecksats 4

Kommissionens förslag

– Förarens komfort och säkerhet *ska säkerställas*.

Ändringsförslag

– Förarens komfort *ska säkerställas med avseende på förbättring av kvalitet i arbetet* och säkerhet.

Or. de

Ändringsförslag 238 **Boguslaw Liberadzki**

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 7
Direktiv 96/53/EG
Artikel 9 – punkt 2 – sista meningen

Kommissionens förslag

Överskridandet av den högsta längden ska inte innebära en ökning av fordonets eller fordonskombinationens *kapacitet för nyttolast*.

Ändringsförslag

Överskridandet av den högsta längden *på dragfordonets förarhytt med 800 mm* ska inte innebära en ökning av fordonets eller fordonskombinationens *klassade last*.

Or. en

Ändringsförslag 239 **Eva Lichtenberger, Michael Cramer**

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 7

Direktiv 96/53/EG
Artikel 9 – punkt 2 – strecksats 4

Kommissionens förslag

– Förarens komfort och säkerhet ska säkerställas.

Ändringsförslag

– Förarens komfort, **hälsa** och säkerhet ska säkerställas.

Or. en

Motivering

Med sin hierarki av förebyggande åtgärder tillhandahåller ramdirektivet (80/391/EEG) för säkerhet och hälsa i arbetet en ram för att vid källan eliminera vibrationer genom hela kroppen och orsaker till muskuloskeletala sjukdomar inklusive ryggproblem. Se även "Inverkan av belastning och stress på lastbilschaufförers trafikbeteende" ("Auswirkungen von Belastungen und Stress auf das Verkehrsverhalten von Lkw-Fahrern"), BAST, 2010.

Ändringsförslag 240
Bogusław Liberadzki

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 7
Direktiv 96/53/EG
Artikel 9 – punkt 3

Kommissionens förslag

3. Innan de släpps ut på marknaden ska den aerodynamiska prestandan hos nya konstruktioner för motorfordon provas av medlemsstaterna, **som ska utfärda** ett intyg för detta. **Intyget ska styrka att kraven i punkt 2 ovan följs.** Provningsintyg som utfärdats i en medlemsstat ska erkännas av övriga medlemsstater.

Ändringsförslag

3. Innan de släpps ut på marknaden ska den aerodynamiska prestandan hos nya konstruktioner för motorfordon provas av medlemsstaterna **och** ett intyg **ska utfärdas** för detta. Provningsintyg som utfärdats i en medlemsstat ska erkännas av övriga medlemsstater. **Resultaten från provningsförfarandet samt den aerodynamiska prestandan och andra ingångsvärden för de fordon som har provats ska göras tillgängliga för allmänheten.**

Or. en

Ändringsförslag 241
Phil Bennion

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 7
Direktiv 96/53/EG
Artikel 9 – punkt 3

Kommissionens förslag

3. Innan de släpps ut på marknaden ska den aerodynamiska prestandan hos nya konstruktioner för motorfordon provas av medlemsstaterna, som ska utfärda ett intyg för detta. Intyget ska styrka **att** kraven i punkt 2 ovan följs. Provningsintyg som utfärdats i en medlemsstat ska erkännas av övriga medlemsstater.

Ändringsförslag

3. Innan de släpps ut på marknaden ska den aerodynamiska prestandan hos nya konstruktioner för motorfordon provas av medlemsstaterna, som ska utfärda ett intyg för detta. **Provningsintyget ska styrka att prestandan för dessa fordon ska vara i linje med de relevanta reglerna för mätning av aerodynamisk prestanda som utarbetats av kommissionen.** Intyget ska styrka **överensstämmelse med** kraven i punkt 2 ovan **och att de** följs. Provningsintyg som utfärdats i en medlemsstat ska erkännas av övriga medlemsstater.

Or. en

Ändringsförslag 242
Jörg Leichtfried

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 7
Direktiv 96/53/EG
Artikel 9 – punkt 3a (ny)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

3a. När det gäller godkännande av överträdelse av de högsta längderna på grund av aerodynamisk anpassning i enlighet med artiklarna 8 och 9 krävs dessutom en samlad syn på fordonet respektive fordonskombinationen för att säkerställa att den totala överlängden inte har någon väsentlig negativ inverkan på trafiksäkerheten eller trafikflödet, i

synnerhet med avseende på fastställda infrastrukturparametrar.

Or. de

Ändringsförslag 243
Brian Simpson, Saïd El Khadraoui

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 7
Direktiv 96/537ec
Artikel 9 – punkt 3a (ny)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

3a. Säkerhetskraven som avses i artikel 9.2 och kraven på utformning av förarhytten som avses i artikel 9a (ny) ska vara obligatoriska för alla nya fordon i kategorierna N2 och N3 från och med den 1 januari 2020.

Or. en

Motivering

I syfte att förbättra trafiksäkerheten är det ytterst viktigt att göra säkerhetsförbättringarna obligatoriska för alla lastbilar, inklusive lastbilar avsedda för stadstrafik.

Ändringsförslag 244
Christine De Veyrac, Dominique Vlasto, Dominique Riquet

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 7
Direktiv 96/53/EG
Artikel 1 – punkt 3a (ny)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

3a. Nya fordon ska ha förarhytter på dragfordon som uppfyller säkerhetskraven i artikel 9.2 från och med [tio år från detta direktivs ikraftträdande].

Motivering

Med tanke på en förarhytts livslängd bör en tillräckligt lång tidsfrist föreskrivas för att branschen ska kunna anpassa sig till förändringarna i lagstiftningen och för att garantera en fri och icke snedvriden konkurrens.

Ändringsförslag 245
Patricia van der Kammen

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 7
Direktiv 96/53/EG
Artikel 9 – punkt 4

Kommissionens förslag

4. Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter enligt artikel 16 för att komplettera de krav som de nya förarhytterna på dragfordon ska uppfylla. De delegerade akterna ska innehålla bestämmelser om tekniska egenskaper, minimiprestandakrav, konstruktionskrav och förfaranden för upprättande av det provningsintyg som avses i punkt 3.

Ändringsförslag

utgår

Ändringsförslag 246
Oldřich Vlasák

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 7
Direktiv 96/53/EG
Artikel 9 – punkt 4

Kommissionens förslag

4. Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter enligt artikel 16 för att komplettera de krav som de nya förarhytterna på dragfordon ska uppfylla. De delegerade akterna ska innehålla bestämmelser om tekniska egenskaper,

Ändringsförslag

4. Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter enligt artikel 16 för att komplettera de krav som de nya förarhytterna på dragfordon ska uppfylla. De delegerade akterna ska innehålla bestämmelser om tekniska egenskaper,

minimiprestandakrav, konstruktionskrav och förfaranden för upprättande av det provningsintyg som avses i punkt 3.

minimiprestandakrav, konstruktionskrav och förfaranden för upprättande av det provningsintyg som avses i punkt 3.

Kommissionen ska anta dessa delegerade akter inom ett år från den dag då detta direktiv träder i kraft.

Or. cs

Motivering

Av trafiksäkerhetsskäl och med hänsyn till tillverkarnas utveckling av föreslagna utrustning bör Europeiska kommissionen så snart som möjligt specificera den föreslagna utrustningen närmare.

Ändringsförslag 247 **Jörg Leichtfried**

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 7
Direktiv 96/53/EG
Artikel 9 – punkt 4

Kommissionens förslag

4. Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter enligt artikel 16 för att komplettera de krav som de nya förarhytterna ***på dragfordon*** ska uppfylla. De delegerade akterna ska innehålla bestämmelser om tekniska egenskaper, minimiprestandakrav, konstruktionskrav och förfaranden för upprättande av det provningsintyg som avses i punkt 3.

Ändringsförslag

4. Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter enligt artikel 16 för att komplettera de krav som de nya förarhytterna ska uppfylla. De delegerade akterna ska innehålla bestämmelser om tekniska egenskaper, minimiprestandakrav, konstruktionskrav och förfaranden för upprättande av det provningsintyg som avses i punkt 3.

Or. en

Motivering

Ordet "dragfordon" bör utgå eftersom det endast avser ledade fordon. Syftet med detta direktiv bör dock vara att förbättra säkerheten hos alla lastbilshytter.

Ändringsförslag 248 **Brian Simpson**

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 7
Direktiv 96/53/EG
Artikel 9 – punkt 4

Kommissionens förslag

4. Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter enligt artikel 16 för att komplettera de krav som de nya förarhytterna **på dragfordon** ska uppfylla. De delegerade akterna ska innehålla bestämmelser om tekniska egenskaper, minimiprestandakrav, konstruktionskrav och förfaranden för upprättande av det provningsintyg som avses i punkt 3.

Ändringsförslag

4. Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter enligt artikel 16 för att komplettera de krav som de nya förarhytterna ska uppfylla. De delegerade akterna ska innehålla bestämmelser om tekniska egenskaper, minimiprestandakrav, konstruktionskrav och förfaranden för upprättande av det provningsintyg som avses i punkt 3, **och ska antas senast två år efter att detta direktiv offentliggjorts.**

Or. en

Motivering

För att främja trafiksäkerheten och minska onödiga dödsfall som kan undvikas på våra vägar är det ytterst viktigt att dessa nya regler antas så snabbt som möjligt.

Ändringsförslag 249
Phil Bennion

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 7
Direktiv 96/53/EG
Artikel 9 – punkt 4

Kommissionens förslag

4. Kommissionen **ska ges befogenhet att** anta delegerade akter enligt artikel 16 för att komplettera de krav som de nya förarhytterna på dragfordon ska uppfylla. De delegerade akterna ska innehålla bestämmelser om tekniska egenskaper, **minimiprestandakrav**, konstruktionskrav och förfaranden för upprättande av det provningsintyg som avses i punkt 3.

Ändringsförslag

4. **Senast ett år från det datum då detta direktiv offentliggörs ska** kommissionen anta delegerade akter enligt artikel 16 **inom ramen för Unece-bestämmelserna för** att komplettera de krav som de nya förarhytterna på dragfordon ska uppfylla. De delegerade akterna ska innehålla bestämmelser om tekniska egenskaper, **minimikrav för säkerhet och aerodynamisk prestanda,**

konstruktionskrav och förfaranden för upprättande av det provningsintyg som avses i punkt 3.

Or. en

Ändringsförslag 250
Inés Ayala Sender

Förslag till direktiv
Artikel 1 – punkt 1 – led 7
Direktiv 96/53/EG
Artikel 9 – punkt 4

Kommissionens förslag

4. Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 16 för att komplettera kraven som de nya förarhytterna på dragfordon ska uppfylla. De delegerade akterna ska innehålla bestämmelser om tekniska egenskaper, minimiprestandakrav, konstruktionskrav och förfaranden för upprättande av det provningsintyg som avses i punkt 3.

Ändringsförslag

4. Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 16 för att komplettera kraven som de nya förarhytterna på dragfordon ska uppfylla. De delegerade akterna ska innehålla bestämmelser om tekniska egenskaper, minimiprestandakrav, konstruktionskrav och förfaranden för upprättande av det provningsintyg som avses i punkt 3. ***Innan en delegerad akt antas ska kommissionen samråda med berörda parter (konstruktörer, förare, organisationer som arbetar med trafiksäkerhet, trafikmyndigheter, utbildningscentra osv.) och publicera en rapport om resultatet av detta samråd.***

Or. es

Motivering

Det är nödvändigt att göra det obligatoriskt för kommissionen att genomföra lämpliga samråd med berörda parter, till exempel med förare, eftersom de nya kraven påverkar dem direkt och deras bidrag kan vara intressanta.

Ändringsförslag 251
Eva Lichtenberger, Michael Cramer

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 7

Direktiv 96/53/EG
Artikel 9 – punkt 4

Kommissionens förslag

4. Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter enligt artikel 16 för att komplettera de krav som de nya förarhytterna på dragfordon ska uppfylla. De delegerade akterna ska innehålla bestämmelser om tekniska egenskaper, **minimiprestandakrav, konstruktionskrav** och förfaranden för upprättande av det provningsintyg som avses i punkt 3.

Ändringsförslag

4. Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter enligt artikel 16 för att komplettera de krav som de nya förarhytterna på dragfordon ska uppfylla. De delegerade akterna ska innehålla bestämmelser om tekniska egenskaper och förfaranden för upprättande av det provningsintyg som avses i punkt 3, **och ska antas senast två år efter det att detta direktiv offentliggjorts.**

Or. en

Ändringsförslag 252
Eva Lichtenberger, Michael Cramer

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 7a (nytt)
Direktiv 96/53/EG
Artikel 9a (ny)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

7a. Följande artikel 9a ska läggas till:

”Artikel 9a

Säkerhetskraven som avses i artikel 9.2 ska vara obligatoriska för alla nya fordon i kategorierna N2 och N3 från och med den 1 januari 2016.”

Or. en

Ändringsförslag 253
Brian Simpson, Saïd El Khadraoui

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 7a (nytt)

7a. Artikel 9a ska läggas till:

”Artikel 9a

1. I syfte att förbättra förarens säkerhet och komfort, och i slutändan att säkerställa en förbättring av trafiksäkerheten för de fordon som omfattas av detta direktiv, ska följande säkerhets- och komfortkrav uppfyllas för förarhytterna:

– De ska uppfylla de krav som fastställs i ramdirektivet (89/391/EEG) för säkerhet och hälsa i arbetet med sin hierarki av förebyggande åtgärder för att eliminera källor till vibrationer genom hela kroppen och muskuloskeletala sjukdomar.

– Förarhytten ska utrustas med säkerhetsanordningar, i första hand ett säkert sätt att ta sig ur hytten vid brand.

– Förarhyttens storlek ska utökas för att se till att det finns

i) större utrymme mellan förarsätet och liggplatsen,

ii) större utrymme för liggplatsen,

iii) tillräckligt utrymme för två förare när fordonet är dubbelbemannat,

iv) tillräckligt förvaringsutrymme för förarens personliga tillhörigheter.

2. Innan de släpps ut på marknaden ska egenskaperna för förarsäkerhet och -komfort hos nya konstruktioner för motorfordon provas av medlemsstaterna, som ska utfärda ett intyg för detta. Intyget ska styrka att kraven i punkt 1 ovan följs. Provningsintyg som utfärdats i en medlemsstat ska erkännas av övriga medlemsstater.

3. När man ytterligare utvecklar kraven som avses i punkt 1 ovan ska

kommissionen bistås av en kommitté som utgörs av medlemsstater, experter och arbetsmarknadens parter. Kommittén ska utveckla tekniska egenskaper, minimiprestandakrav, konstruktionskrav och förfaranden för upprättande av det provningsintyg rörande förarens säkerhet och komfort som avses i punkt 1.”

Or. en

Motivering

Det är mycket viktigt att vi använder detta tillfälle till att förbättra förarhyttens storlek, säkerhet och komfort. Dessa enkla förändringar av förarens arbetsmiljö kan ha en positiv inverkan på förarens förmåga att köra säkert, och därmed till att förbättra trafiksäkerheten.

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

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 7a (nytt)
Direktiv 96/53/EG
Artikel 9a (ny)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

7a. Artikel 9a ska läggas till:

”Artikel 9a

I syfte att förbättra förarens säkerhet och komfort, och i slutändan att säkerställa en förbättring av trafiksäkerheten för de fordon som omfattas av detta direktiv, ska följande säkerhets- och komfortkrav uppfyllas av förarhytterna:

– De ska uppfylla de krav som fastställs i ramdirektivet (89/391/EEG) för säkerhet och hälsa i arbetet med sin hierarki av förebyggande åtgärder för att eliminera källor till vibrationer genom hela kroppen och muskuloskeletala sjukdomar.

– Förarhytten ska utrustas med säkerhetsanordningar, i första hand ett

*säkert sätt att ta sig ur hytten vid brand.
– Förarhyttens storlek måste utökas för att den ska anpassas till komfort- och säkerhetskraven för förarsäten och liggplatser med hänsyn tagen till nödsituationer.”*

Or. en

Ändringsförslag 255
Oldřich Vlasák

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 9
Direktiv 96/53/EG
Artikel 10a – stycke 1

Kommissionens förslag

De högsta tillåtna vikterna för **hybridfordon och** fordon med **enbart eldrift** är de som anges i punkt 2.3.1 i bilaga I.

Ändringsförslag

De högsta tillåtna vikterna för fordon med **alternativa motorer som inte bara använder fossil energi, alltså icke-förorenande eller mindre förorenande energi**, är de som anges i punkt 2.3.1 i bilaga I.

Or. cs

Motivering

För att den föreslagna lagstiftningens teknikneutralitet ska bevaras måste den även avse framtida teknik, exempelvis vätgasbränsleceller.

Ändringsförslag 256
Philippe De Backer

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 9
Direktiv 96/53/EG
Artikel 10a – stycke 1

Kommissionens förslag

De högsta tillåtna vikterna för

Ändringsförslag

De högsta tillåtna vikterna för fordon **som**

hybridfordon och fordon med **enbart eldrift** är de som anges i punkt **2.3.1** i bilaga I.

drivs med **alternativa bränslen** är de som anges i punkt **2.5** i bilaga I.

Or. en

Motivering

Det är viktigt att ha lagstiftning som är teknikneutral. Av denna anledning bör en viktökning tillåtas för alla fordon som drivs av alternativa bränslen.

Ändringsförslag 257 **Phil Bennion**

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 9
Direktiv 96/53/EG
Artikel 10a – stycke 1

Kommissionens förslag

De högsta tillåtna vikterna för **hybridfordon och** fordon med **enbart eldrift** är de som anges i punkt **2.3.1** i bilaga I.

Ändringsförslag

De högsta tillåtna vikterna för fordon **som är utrustade** med **koldioxidsnål teknik** är de som anges i punkt **2.3.4** i bilaga I.

Or. en

Ändringsförslag 258 **Hubert Pirker**

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 9
Direktiv 96/53/EG
Artikel 10a – stycke 2

Kommissionens förslag

Hybridfordon eller elfordon ska dock följa de gränser som anges i bilaga I punkt 3: högsta tillåtna axeltryck.

Ändringsförslag

Fordon med alternativa drivsystem ska dock följa de gränser som anges i bilaga I punkt 3: högsta tillåtna axeltryck.

Or. de

Motivering

Formuleringen står i samklang med principen om teknikneutralitet.

Ändringsförslag 259

Phil Bennion

Förslag till direktiv

Artikel 1 – stycke 1 – led 9

Direktiv 96/53/EG

Artikel 10a – stycke 2

Kommissionens förslag

Hybridfordon eller elfordon ska dock följa de gränser som anges i bilaga I punkt 3: högsta tillåtna axeltryck.

Ändringsförslag

Fordon som är utrustade med koldioxidsnål teknik ska dock följa de gränser som anges i bilaga I punkt 3: högsta tillåtna axeltryck.

Or. en

Ändringsförslag 260

Bogusław Liberadzki

Förslag till direktiv

Artikel 1 – stycke 1 – led 9a (nytt)

Direktiv 96/53/EG

Artikel 10aa (ny)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

10aa. Nya fordon i kategorierna N2 och N3 ska följa de säkerhetskrav som anges i artikel 9.2 från och med den 1 januari 2020.

Or. en

Ändringsförslag 261

Georges Bach, Bogusław Liberadzki

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 9a (nytt)
Direktiv 96/53/EG
Artikel 10ab (ny)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

10ab. I slutet av 2018 ska kommissionen göra en översyn av detta direktiv för att analysera följderna av användning över gränserna av fordon eller fordonskombinationer som överskrider de största tillåtna dimensioner som fastställs i bilaga I. Kommissionens konsekvensbedömning ska innehålla en analys av inverkan på trafiksäkerheten och på trafikomställningen samt följderna för infrastrukturen och miljön. På grundval av resultaten av denna konsekvensbedömning ska kommissionen vid behov utarbeta ett lagstiftningsförslag för en ändring av direktivet.

Or. en

Motivering

Det är nödvändigt med en övergripande analys av följderna av användning av längre och tyngre fordon inom internationell vägtransport innan man avskaffar begränsningarna. Denna konsekvensbedömning bör inbegripa inverkan på trafiksäkerheten, trafikomställningen, miljön och koldioxidutsläppen samt infrastrukturen.

Ändringsförslag 262
Anne E. Jensen

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 10
Direktiv 96/53/EG
Artikel 11 – stycke 1

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

De största tillåtna dimensioner som anges i punkterna 1.1 och 1.6 i bilaga I får överskridas med 15 cm för fordon eller fordonskombinationer som transporterar

De största tillåtna dimensioner som anges i punkterna 1.1 och 1.6 i bilaga I får överskridas med 15 cm för fordon eller fordonskombinationer som transporterar

containrar eller växelflak på 45 fot, **om vägtransporten av containern eller växelflaget utgör en del av en intermodal transport.**

containrar eller växelflak på 45 fot.

Or. en

Motivering

En mer omfattande användning av containrar på 45 fot bör inte begränsas till intermodala transporter.

Ändringsförslag 263

Markus Ferber

Förslag till direktiv

Artikel 1 – stycke 1 – led 10

Direktiv 96/53/EG

Artikel 11 – stycke 1

Kommissionens förslag

De **största** tillåtna dimensioner som anges i **punkterna 1.1 och 1.6** i bilaga I får **överskridas med 15 cm för fordon eller fordonskombinationer som transporterar containrar eller växelflak på 45 fot, om vägtransporten av containern eller växelflaget utgör en del av en intermodal transport.**

Ändringsförslag

För att stärka den intermodala/kombinerade trafiken och öka energieffektiviteten anpassas dimensionerna hos fordon/fordonskombinationer till de intermodala transportenheterna i enlighet med de högsta tillåtna dimensioner som anges i bilaga I.

Or. de

Ändringsförslag 264

Eva Lichtenberger, Michael Cramer

Förslag till direktiv

Artikel 1 – stycke 1 – led 10

Direktiv 96/53/EG

Artikel 11 – stycke 1

Kommissionens förslag

De **största** tillåtna dimensioner som anges i

Ändringsförslag

De **största** tillåtna dimensioner som anges i

punkterna 1.1 och 1.6 i bilaga I får **överskridas med 15 cm för fordon** eller **fordonskombinationer som transporterar containrar eller växelflak på 45 fot, om vägtransporten av containern eller växelflaket utgör en del av en intermodal transport.**

punkterna 1.1 och 1.6 i bilaga I får **inte äventyra den positiva utvecklingen inom kombinerade transportsystem såsom horisontella eller bimodala intermodala system.**

Or. en

Ändringsförslag 265 **Peter van Dalen**

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 10
Direktiv 96/53/EG
Artikel 11 – stycke 1

Kommissionens förslag

De största tillåtna dimensioner som anges i punkterna 1.1 och 1.6 i bilaga I får överskridas med **15** cm för fordon eller fordonskombinationer som transporterar containrar eller växelflak på 45 fot, om vägtransporten av containern eller växelflaket utgör en del av en intermodal transport.

Ändringsförslag

De största tillåtna dimensioner som anges i punkterna 1.1 och 1.6 i bilaga I får överskridas med **80** cm för fordon eller fordonskombinationer som transporterar containrar eller växelflak på 45 fot, om vägtransporten av containern eller växelflaket utgör en del av en intermodal transport.

Or. nl

Ändringsförslag 266 **Philippe De Backer**

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 10
Direktiv 96/53/EG
Artikel 11 – stycke 1

Kommissionens förslag

De största tillåtna dimensioner som anges i punkterna 1.1 och 1.6 i bilaga I får överskridas med **15** cm för fordon eller

Ändringsförslag

De största tillåtna dimensioner som anges i punkterna 1.1 och 1.6 i bilaga I får överskridas med **80** cm för fordon eller

fordonskombinationer som transporterar containrar eller växelflak på 45 fot, om vägtransporten av containern eller växelflaket utgör en del av en intermodal transport.

fordonskombinationer som transporterar containrar eller växelflak på 45 fot, om vägtransporten av containern eller växelflaket utgör en del av en intermodal transport.

Or. en

Motivering

En extra längd på 15 cm är inte alltid tillräcklig för fordon som transporterar containrar på 45 fot. I Belgien tillåts till exempel en förlängning på 77 cm för transporter av containrar på 45 fot till och från en intermodal terminal inom det nationella territoriet. Det är därför nödvändigt med en ändring som föreslår en extra förlängning.

Ändringsförslag 267 Georgios Koumoutsakos

**Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 10**
Direktiv 96/53/EG
Artikel 11 – stycke 1

Kommissionens förslag

De största tillåtna dimensioner som anges i punkterna 1.1 och 1.6 i bilaga I får överskridas med 15 cm för fordon eller fordonskombinationer som transporterar containrar **eller växelflak** på 45 fot, om vägtransporten av containern eller växelflaket utgör en del av en intermodal transport.

Ändringsförslag

De största tillåtna dimensioner som anges i punkterna 1.1 och 1.6 i bilaga I får överskridas med 15 cm, **och de som anges i punkt 1.2 a med 5 cm**, för fordon eller fordonskombinationer som transporterar containrar på 45 fot, **containrar på 45 fot i vilka två lastpallar kan lastas sida vid sida eller växelflak**, om vägtransporten av containern eller växelflaket utgör en del av en intermodal transport.

Or. en

Ändringsförslag 268 Anne E. Jensen

**Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 10**

I denna artikel och i punkt 2.2.2 c i bilaga I avses med intermodal transport en transport som inbegriper minst ett av transportsätten järnväg, transport på inre vattenvägar eller sjötransport. Den inleds och/eller avslutas med en vägsträcka. Varje sådan vägsträcka sträcker sig över minst 300 km av Europeiska unionens territorium, eller sträcker sig fram till närmaste terminaler mellan vilka det finns reguljär trafik. En transport anses även vara en intermodal transport om den inbegriper när sjötransport inom Europa, oavsett längden på den inledande eller avslutande vägsträckan. Den inledande och den avslutande vägsträckan för en transport som inbegriper när sjötransport inom Europa sträcker sig för den inledande vägsträckan från den plats där godset lastas till närmaste lämpliga hamn för sjötransport och/eller för den avslutande sträckan, i förekommande fall, från närmaste lämpliga hamn för sjötransport till den plats där godset lossas.

utgår

Or. en

Motivering

En mer omfattande användning av containrar på 45 fot bör inte begränsas till intermodala transporter.

Ändringsförslag 269
Patricia van der Kammen

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 10
Direktiv 96/53/EG
Artikel 11 – stycke 2

I denna artikel och i punkt 2.2.2 c i bilaga I avses med intermodal transport en transport som inbegriper minst ett av transportsätten järnväg, transport på inre vattenvägar eller sjötransport. Den inleds och/eller avslutas med en vägsträcka. Varje sådan vägsträcka sträcker sig över minst 300 km av Europeiska unionens territorium, eller sträcker sig fram till närmaste terminaler mellan vilka det finns reguljär trafik. En transport anses även vara en intermodal transport om den inbegriper när sjötransport inom Europa, oavsett längden på den inledande eller avslutande vägsträckan. Den inledande och den avslutande vägsträckan för en transport som inbegriper när sjötransport inom Europa sträcker sig för den inledande vägsträckan från den plats där godset lastas till närmaste lämpliga hamn för sjötransport och/eller för den avslutande sträckan, i förekommande fall, från närmaste lämpliga hamn för sjötransport till den plats där godset lossas.

utgår

Or. nl

Ändringsförslag 270
Hubert Pirker

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 10
Direktiv 96/53/EG
Artikel 11 – stycke 2

I denna artikel och i punkt 2.2.2 c i bilaga I avses med intermodal transport en transport som inbegriper minst ett av transportsätten järnväg, transport på inre vattenvägar eller sjötransport. Den inleds

I denna artikel och i punkt 2.2.2 c i bilaga I avses med intermodal transport en transport som inbegriper minst ett av transportsätten järnväg, transport på inre vattenvägar eller sjötransport. Den inleds

och/eller avslutas med en vägsträcka. Varje sådan vägsträcka **sträcker sig över minst 300 km av Europeiska unionens territorium**, eller sträcker sig fram till närmaste terminaler mellan vilka det finns reguljär trafik. En transport anses även vara en intermodal transport om den inbegriper närsjötransport inom Europa, oavsett längden på den inledande eller avslutande vägsträckan. Den inledande och den avslutande vägsträckan för en transport som inbegriper närsjötransport inom Europa sträcker sig för den inledande vägsträckan från den plats där godset lastas till närmaste lämpliga hamn för sjötransport och/eller för den avslutande sträckan, i förekommande fall, från närmaste lämpliga hamn för sjötransport till den plats där godset lossas.

och/eller avslutas med en vägsträcka. Varje sådan vägsträcka **fastställs av medlemsstaterna och anpassas till befintlig infrastruktur och geografiska förhållanden**, eller sträcker sig fram till närmaste terminaler mellan vilka det finns reguljär trafik. En transport anses även vara en intermodal transport om den inbegriper närsjötransport inom Europa, oavsett längden på den inledande eller avslutande vägsträckan. Den inledande och den avslutande vägsträckan för en transport som inbegriper närsjötransport inom Europa sträcker sig för den inledande vägsträckan från den plats där godset lastas till närmaste lämpliga hamn för sjötransport och/eller för den avslutande sträckan, i förekommande fall, från närmaste lämpliga hamn för sjötransport till den plats där godset lossas.

Or. de

Motivering

Ett stelbent fastställande av det antal kilometer som ska tillåtas för vägtransport inom ramen för intermodal transport kommer i praktiken inte att vara meningsfullt och tar ingen som helst hänsyn till effektivitet, ekonomisk lönsamhet, miljö eller infrastrukturella och geografiska förhållanden i de olika medlemsstaterna.

Ändringsförslag 271 **Petri Sarvamaa**

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 10
Direktiv 96/53/EG
Artikel 11 – stycke 2

Kommissionens förslag

I denna artikel och i punkt 2.2.2 c i bilaga I avses med intermodal transport en transport som inbegriper minst ett av transportsätten järnväg, transport på inre vattenvägar eller sjötransport. Den inleds och/eller avslutas med en vägsträcka. Varje

Ändringsförslag

I denna artikel och i punkt 2.2.2 c i bilaga I avses med intermodal transport en transport som inbegriper minst ett av transportsätten järnväg, transport på inre vattenvägar eller sjötransport. Den inleds och/eller avslutas med en vägsträcka. Varje

sådan vägsträcka sträcker sig över minst 300 km av Europeiska unionens territorium, eller sträcker sig fram till närmaste terminaler mellan vilka det finns reguljär trafik. En transport anses även vara en intermodal transport om den inbegriper närsjötransport inom Europa, oavsett längden på den inledande eller avslutande vägsträckan. Den inledande och den avslutande vägsträckan för en transport som inbegriper närsjötransport inom Europa sträcker sig för den inledande vägsträckan från den plats där godset lastas till närmaste lämpliga hamn för sjötransport och/eller för den avslutande sträckan, i förekommande fall, från närmaste lämpliga hamn för sjötransport till den plats där godset lossas.

sådan vägsträcka sträcker sig över minst 300 km **eller 50 procent** av Europeiska unionens territorium, eller sträcker sig fram till närmaste terminaler mellan vilka det finns reguljär trafik. En transport anses även vara en intermodal transport om den inbegriper närsjötransport inom Europa, oavsett längden på den inledande eller avslutande vägsträckan. Den inledande och den avslutande vägsträckan för en transport som inbegriper närsjötransport inom Europa sträcker sig för den inledande vägsträckan från den plats där godset lastas till närmaste lämpliga hamn för sjötransport och/eller för den avslutande sträckan, i förekommande fall, från närmaste lämpliga hamn för sjötransport till den plats där godset lossas.

Or. en

Ändringsförslag 272 Dieter-Lebrecht Koch

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 10
Direktiv 96/53/EG
Artikel 11 – stycke 2

Kommissionens förslag

I denna artikel och i punkt 2.2.2 c i bilaga I avses med intermodal transport en transport som inbegriper minst ett av transportsätten järnväg, transport på inre vattenvägar eller sjötransport. Den inleds och/eller avslutas med en vägsträcka. Varje sådan vägsträcka sträcker sig över **minst 300** km av Europeiska unionens territorium, eller sträcker sig fram till närmaste terminaler mellan vilka det finns reguljär trafik. En transport anses även vara en intermodal transport om den inbegriper närsjötransport inom Europa, oavsett längden på den inledande eller avslutande

Ändringsförslag

I denna artikel och i punkt 2.2.2 c i bilaga I avses med intermodal transport en transport som inbegriper minst ett av transportsätten järnväg, transport på inre vattenvägar eller sjötransport. Den inleds och/eller avslutas med en vägsträcka. Varje sådan vägsträcka sträcker sig över **mindre än 500** km av Europeiska unionens territorium, eller sträcker sig fram till närmaste terminaler mellan vilka det finns reguljär trafik. En transport anses även vara en intermodal transport om den inbegriper närsjötransport inom Europa, oavsett längden på den inledande eller avslutande

vägsträckan. Den inledande och den avslutande vägsträckan för en transport som inbegriper närsjötransport inom Europa sträcker sig för den inledande vägsträckan från den plats där godset lastas till närmaste lämpliga hamn för sjötransport och/eller för den avslutande sträckan, i förekommande fall, från närmaste lämpliga hamn för sjötransport till den plats där godset lossas.

vägsträckan. Den inledande och den avslutande vägsträckan för en transport som inbegriper närsjötransport inom Europa sträcker sig för den inledande vägsträckan från den plats där godset lastas till närmaste lämpliga hamn för sjötransport och/eller för den avslutande sträckan, i förekommande fall, från närmaste lämpliga hamn för sjötransport till den plats där godset lossas.

Or. de

Ändringsförslag 273 Ismail Ertug

Förslag till direktiv
Artikel 1 – punkt 1 – led 10
Direktiv 96/53/EG
Artikel 11 – stycke 2

Kommissionens förslag

I denna artikel och i punkt 2.2.2 c i bilaga I avses med intermodal transport en transport som inbegriper minst ett av transportsätten järnväg, transport på inre vattenvägar eller sjötransport. Den inleds och/eller avslutas med en vägsträcka. Varje sådan vägsträcka sträcker sig över **minst 300 km** av Europeiska unionens territorium, eller sträcker sig fram till närmaste terminaler mellan vilka det finns reguljär trafik. ***En transport anses även vara en intermodal transport om den inbegriper närsjötransport inom Europa, oavsett längden på den inledande eller avslutande vägsträckan. Den inledande och den avslutande vägsträckan för en transport som inbegriper närsjötransport inom Europa sträcker sig för den inledande vägsträckan från den plats där godset lastas till närmaste lämpliga hamn för sjötransport och/eller för den avslutande sträckan, i förekommande fall, från närmaste lämpliga hamn för***

Ändringsförslag

I denna artikel och i punkt 2.2.2 c i bilaga I avses med intermodal ***eller kombinerad*** transport en transport som inbegriper minst ett av transportsätten järnväg, transport på inre vattenvägar eller sjötransport. Den inleds och/eller avslutas med en vägsträcka. Varje sådan vägsträcka sträcker sig över ***mindre än 150 km fågelvägen*** av Europeiska unionens territorium, eller sträcker sig fram till närmaste terminaler mellan vilka det finns reguljär trafik.

sjötransport till den plats där godset lossas.

Or. de

Motivering

Avgörande för definitionen av intermodal eller kombinerad trafik är det gällande direktivet 92/106/EEG, som begränsar sträckan för vägtransport till 150 km.

Ändringsförslag 274
Silvia-Adriana Țicău

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 10
Direktiv 96/53/EG
Artikel 11 – stycke 2

Kommissionens förslag

I denna artikel och i punkt 2.2.2 c i bilaga I avses med intermodal transport en transport som inbegriper minst ett av transportsätten järnväg, transport på inre vattenvägar eller sjötransport. Den inleds och/eller avslutas med en vägsträcka. Varje sådan vägsträcka sträcker sig över minst 300 km av Europeiska unionens territorium, eller sträcker sig fram till närmaste terminaler mellan vilka det finns reguljär trafik. En transport anses även vara en intermodal transport om den inbegriper närsjötransport ***inom Europa***, oavsett längden på den inledande eller avslutande vägsträckan. ***Den inledande och den avslutande vägsträckan för en transport som inbegriper närsjötransport inom Europa sträcker sig för den inledande vägsträckan från den plats där godset lastas till närmaste lämpliga hamn för sjötransport och/eller för den avslutande sträckan, i förekommande fall, från närmaste lämpliga hamn för sjötransport till den plats där godset lossas.***

Ändringsförslag

I denna artikel och i punkt 2.2.2 c i bilaga I avses med intermodal transport en transport som inbegriper minst ett av transportsätten järnväg, transport på inre vattenvägar eller sjötransport. Den inleds och/eller avslutas med en vägsträcka. Varje sådan vägsträcka sträcker sig över minst 300 km av Europeiska unionens territorium, eller sträcker sig fram till närmaste terminaler mellan vilka det finns reguljär trafik. En transport anses även vara en intermodal transport om den inbegriper närsjötransport ***och/eller transport på inre vattenvägar***, oavsett längden på den inledande eller avslutande vägsträckan.

Or. ro

Ändringsförslag 275
Inés Ayala Sender

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 10
Direktiv 96/53/EG
Artikel 11 – stycke 2

Kommissionens förslag

I denna artikel och i punkt 2.2.2 c i bilaga I avses med intermodal transport en transport som inbegriper minst ett av transportsätten järnväg, transport på inre vattenvägar eller sjötransport. Den inleds och/eller avslutas med en vägsträcka. **Varje sådan vägsträcka sträcker sig över minst 300 km av Europeiska unionens territorium**, eller **sträcker sig fram till närmaste terminaler mellan vilka det finns reguljär trafik**. En transport anses även vara en intermodal transport om den inbegriper närsjötransport inom Europa, **oavsett längden på den inledande eller avslutande vägsträckan**. Den inledande och den avslutande vägsträckan för en transport som inbegriper närsjötransport inom Europa sträcker sig för den inledande vägsträckan från den plats där godset lastas till närmaste lämpliga hamn för sjötransport och/eller för den avslutande sträckan, i förekommande fall, från närmaste lämpliga hamn för sjötransport till den plats där godset lossas.

Ändringsförslag

I denna artikel och i punkt 2.2.2 c i bilaga I avses med intermodal transport en transport som inbegriper minst ett av transportsätten järnväg, transport på inre vattenvägar eller sjötransport. Den inleds och/eller avslutas med en vägsträcka. **För sådana transporter ska den totala vägsträckan inte utgöra mer än 30 procent av det totala avståndet**, eller **endast sträcka sig fram till närmaste terminaler mellan vilka det finns reguljär trafik**. En transport anses även vara en intermodal transport om den inbegriper närsjötransport inom Europa, **och sjösträckan utgör minst 20 procent av det totala avståndet**. Den inledande och den avslutande vägsträckan för en transport som inbegriper närsjötransport inom Europa sträcker sig för den inledande vägsträckan från den plats där godset lastas till närmaste lämpliga hamn för sjötransport och/eller för den avslutande sträckan, i förekommande fall, från närmaste lämpliga hamn för sjötransport till den plats där godset lossas.

Or. en

Motivering

Kommissionens förslag skapar en arbiträr gräns för multimodala resor på 300 km. I denna ändring föreslås ett alternativt sätt att mäta multimodalitet i vägsträckans andel av det totala avståndet. Denna ändring utgör även ett försök att göra bestämmelserna mer balanserade med avseende på sjösektorn eftersom kommissionen föreslår att alla korta sjötransporter i kombination med vägtransport ska anses vara multimodala transporter oavsett sträckan.

Ändringsförslag 276
Philippe De Backer

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 10
Direktiv 96/53/EG
Artikel 11 – stycke 2

Kommissionens förslag

I denna artikel och i punkt 2.2.2 c i bilaga I avses med intermodal transport en transport som inbegriper minst **ett av** transportsätten järnväg, transport på inre vattenvägar eller sjötransport. Den inleds och/eller avslutas med en vägsträcka. **Varje sådan vägsträcka sträcker sig över minst 300 km av Europeiska unionens territorium, eller sträcker sig fram till närmaste terminaler mellan vilka det finns reguljär trafik.** En transport anses även vara en intermodal transport om den inbegriper närsjötransport inom Europa, oavsett längden på den inledande eller avslutande vägsträckan. **Den inledande och den avslutande vägsträckan för en transport som inbegriper närsjötransport inom Europa sträcker sig för den inledande vägsträckan från den plats där godset lastas till närmaste lämpliga hamn för sjötransport och/eller för den avslutande sträckan, i förekommande fall, från närmaste lämpliga hamn för sjötransport till den plats där godset lossas.**

Ändringsförslag

I denna artikel och i punkt 2.2.2 c i bilaga I avses med intermodal transport en transport som inbegriper minst transportsätten järnväg, transport på inre vattenvägar eller sjötransport. Den inleds och/eller avslutas med en vägsträcka. En transport anses även vara en intermodal transport om den inbegriper närsjötransport inom Europa, oavsett längden på den inledande eller avslutande vägsträckan.

Or. en

Motivering

En gräns på 300 km verkar vara relativt arbiträr. Ett antal befintliga intermodala transporter och fördelar skulle omöjliggöras av en gräns för vägsträckan på 300 km. Hänvisningen till "närmaste lämpliga hamn" är ganska vag. Valet av hamn beror på olika faktorer och bör därför göras från fall till fall.

Ändringsförslag 277
Phil Bennion

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 10
Direktiv 96/53/EG
Artikel 11 – stycke 2

Kommissionens förslag

I denna artikel och i punkt 2.2.2 c i bilaga I avses med intermodal transport en transport som inbegriper minst ett av transportsätten järnväg, transport på inre vattenvägar eller sjötransport. Den inleds och/eller avslutas med en vägsträcka. Varje sådan vägsträcka sträcker sig över minst 300 km av Europeiska unionens territorium, eller sträcker sig fram till närmaste terminaler mellan vilka det finns reguljär trafik. En transport anses även vara en intermodal transport om den inbegriper närsjötransport inom Europa, oavsett längden på den inledande eller avslutande vägsträckan. Den inledande och den avslutande vägsträckan för en transport som inbegriper närsjötransport inom Europa sträcker sig för den inledande vägsträckan från den plats där godset lastas till närmaste lämpliga hamn för sjötransport och/eller för den avslutande sträckan, i förekommande fall, från närmaste lämpliga hamn för sjötransport till den plats där godset lossas.

Ändringsförslag

I denna artikel och i punkt 2.2.2 c i bilaga I avses med intermodal transport en transport som inbegriper minst ett av transportsätten järnväg, transport på inre vattenvägar eller sjötransport. Den inleds och/eller avslutas med en vägsträcka. Varje sådan vägsträcka sträcker sig över minst 300 km av Europeiska unionens territorium, eller sträcker sig fram till närmaste terminaler mellan vilka det finns reguljär trafik. En transport anses även vara en intermodal transport om den inbegriper närsjötransport inom Europa, oavsett längden på den inledande eller avslutande vägsträckan, **för att se till att villkoren för medlemsstaterna är likvärdiga**. Den inledande och den avslutande vägsträckan för en transport som inbegriper närsjötransport inom Europa sträcker sig för den inledande vägsträckan från den plats där godset lastas till närmaste lämpliga hamn för sjötransport och/eller för den avslutande sträckan, i förekommande fall, från närmaste lämpliga hamn för sjötransport till den plats där godset lossas.

Or. en

Ändringsförslag 278
Georgios Koumoutsakos

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 10

Kommissionens förslag

I denna artikel och i punkt 2.2.2 c i bilaga I avses med intermodal transport en transport som inbegriper minst ett av transportsätten järnväg, transport på inre vattenvägar eller sjötransport. Den inleds och/eller avslutas med en vägsträcka. ***Varje sådan vägsträcka sträcker sig över minst 300 km av Europeiska unionens territorium, eller sträcker sig fram till närmaste terminaler mellan vilka det finns reguljär trafik.*** En transport anses även vara en intermodal transport om den inbegriper närsjötransport ***inom Europa, oavsett längden på den inledande eller avslutande vägsträckan. Den inledande och den avslutande vägsträckan för en transport som inbegriper närsjötransport inom Europa sträcker sig för den inledande vägsträckan från den plats där godset lastas till närmaste lämpliga hamn för sjötransport och/eller för den avslutande sträckan, i förekommande fall, från närmaste lämpliga hamn för sjötransport till den plats där godset lossas.***

Ändringsförslag

I denna artikel och i punkt 2.2.2 c i bilaga I avses med intermodal transport en transport som inbegriper minst ett av transportsätten järnväg, transport på inre vattenvägar eller sjötransport. Den inleds och/eller avslutas med en vägsträcka. En transport anses även vara en intermodal transport om den inbegriper närsjötransport.

Or. en

Ändringsförslag 279
Jacqueline Foster

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 11

Kommissionens förslag

[...]

Ändringsförslag

utgår

Or. en

Motivering

Det finns inga bevis i konsekvensbedömningen för att kostnaden för att tillämpa dessa verkställighetsåtgärder motiveras av fördelarna, och de kan medföra betydande kostnader.

Ändringsförslag 280 **Peter van Dalen**

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 11
Direktiv 96/53/EG
Artikel 12 – punkt 1

Kommissionens förslag

1. Medlemsstaterna ska inrätta ett system för förberedande urval och kontroll av de fordon och fordonskombinationer som är i trafik, för att säkerställa att kraven i detta direktiv uppfylls.

Ändringsförslag

1. Medlemsstaterna ska inrätta ett system för förberedande urval och kontroll av de fordon och fordonskombinationer som är i trafik ***utan att göra skillnad på chaufförens eller transportörens nationalitet*** för att säkerställa att kraven i detta direktiv uppfylls.

Or. nl

Ändringsförslag 281 **Eva Lichtenberger, Michael Cramer**

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 11
Direktiv 96/53/EG
Artikel 12 – punkt 1

Kommissionens förslag

1. Medlemsstaterna ska inrätta ett system för förberedande urval och kontroll av de fordon och fordonskombinationer som är i trafik, för att säkerställa att kraven i detta direktiv uppfylls.

Ändringsförslag

(Berör inte den svenska versionen.)

Or. en

Ändringsförslag 282
Phil Bennion

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 11
Direktiv 96/53/EG
Artikel 12 – punkt 1

Kommissionens förslag

1. Medlemsstaterna ska inrätta ett **system** för förberedande urval och kontroll av de fordon och fordonskombinationer som är i trafik, för att säkerställa att kraven i detta direktiv uppfylls.

Ändringsförslag

1. Medlemsstaterna ska inrätta ett **riskvärderingssystem** för förberedande urval och kontroll av de fordon och fordonskombinationer som är i trafik, för att säkerställa att kraven i detta direktiv uppfylls, **särskilt de krav som fastställs i artikel 4a (ny)**.

Or. en

Ändringsförslag 283
Patricia van der Kammen

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 11
Direktiv 96/53/EG
Artikel 12 – punkt 1

Kommissionens förslag

1. Medlemsstaterna **ska** inrätta ett system för förberedande urval och kontroll av de fordon och fordonskombinationer som är i trafik, för att säkerställa att kraven i detta direktiv uppfylls.

Ändringsförslag

1. Medlemsstaterna **kan** inrätta ett system för förberedande urval och kontroll av de fordon och fordonskombinationer som är i trafik, för att säkerställa att kraven i detta direktiv uppfylls.

Or. nl

Ändringsförslag 284
Peter van Dalen

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 11

Direktiv 96/53/EG
Artikel 12 – punkt 1a (ny)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

1a. Kommissionen undersöker på begäran av en medlemsstat om en medlemsstat efterlever kravet på icke-diskriminering enligt punkt 1. Om undersökningen visar att medlemsstaten inte efterlever detta krav ska kommissionen vidta nödvändiga åtgärder mot denna medlemsstat.

Or. nl

Ändringsförslag 285
Patricia van der Kammen

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 11
Direktiv 96/53/EG
Artikel 12 – punkt 2

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

2. Efter utgången av en frist på två år från dagen för det här direktivets ikraftträdande ska medlemsstaterna väga de fordon och fordonskombinationer som är i trafik. Syftet med dessa förberedande urvalsåtgärder är att identifiera de fordon som misstänks för överträdelse och behöver kontrolleras manuellt. Vägningarna får ske med hjälp av automatiska system som placeras i infrastrukturerna eller med hjälp av ombordsystem i enlighet med punkt 6. De automatiska systemen ska göra det möjligt att identifiera fordon som misstänks överskrida de högsta tillåtna vikterna. Eftersom de automatiska systemen bara används för ett förberedande urval och inte för att konstatera en överträdelse måste de inte godkännas av medlemsstaterna.

utgår

Ändringsförslag 286
Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 11
Direktiv 96/53/EG
Artikel 12 – punkt 2

Kommissionens förslag

2. Efter utgången av en frist på två år från dagen för det här direktivets ikraftträdande ska medlemsstaterna väga de fordon och fordonskombinationer som är i trafik. Syftet med dessa förberedande urvalsåtgärder är att identifiera de fordon som misstänks för överträdelse och behöver kontrolleras manuellt. Vägningarna får ske med hjälp av automatiska system som placeras i infrastrukturerna eller med hjälp av ombordsystem i enlighet med punkt 6. De automatiska systemen ska göra det möjligt att identifiera fordon som misstänks överskrida de högsta tillåtna vikterna. ***Eftersom de automatiska systemen bara används för ett förberedande urval och inte för att konstatera en överträdelse måste de inte godkännas av medlemsstaterna.***

Ändringsförslag

2. Efter utgången av en frist på två år från dagen för det här direktivets ikraftträdande ska medlemsstaterna väga de fordon och fordonskombinationer som är i trafik. Syftet med dessa förberedande urvalsåtgärder är att identifiera de fordon som misstänks för överträdelse och behöver kontrolleras manuellt. Vägningarna får ske med hjälp av automatiska system som placeras i infrastrukturerna eller med hjälp av ombordsystem i enlighet med punkt 6. De automatiska systemen ska göra det möjligt att identifiera fordon som misstänks överskrida de högsta tillåtna vikterna. ***Om system för inledande mätning erhåller vederbörlig certifiering får de användas för att automatiskt beivra överträdelser som avslöjats med deras hjälp.***

Or. pl

Motivering

Det framstår inte som motiverat att begränsa tillämpningen av automatiska system till att endast göra ett inledande urval i och med att det, under förutsättning att man använder certifierade stationära vågar, är möjligt att även använda systemen för att automatiskt beivra de överträdelser som avslöjats med deras hjälp.

Ändringsförslag 287
Anne E. Jensen

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 11
Direktiv 96/53/EG
Artikel 12 – punkt 2

Kommissionens förslag

2. Efter utgången av en frist på två år från dagen för det här direktivets ikraftträdande ska medlemsstaterna väga de fordon och fordonskombinationer som är i trafik. Syftet med dessa förberedande urvalsåtgärder är att identifiera de fordon som misstänks för överträdelse och behöver kontrolleras manuellt. Vägningarna *får* ske med hjälp av automatiska system som placeras i infrastrukturerna *eller med hjälp av* ombordsystem i enlighet med punkt 6. De automatiska systemen ska göra det möjligt att identifiera fordon som misstänks överskrida de högsta tillåtna vikterna. Eftersom de automatiska systemen bara används för ett förberedande urval och inte för att konstatera en överträdelse måste de inte godkännas av medlemsstaterna.

Ändringsförslag

2. Efter utgången av en frist på två år från dagen för det här direktivets ikraftträdande ska medlemsstaterna väga de fordon och fordonskombinationer som är i trafik. Syftet med dessa förberedande urvalsåtgärder är att identifiera de fordon som misstänks för överträdelse och behöver kontrolleras manuellt. Vägningarna *bör huvudsakligen* ske med hjälp av automatiska system som placeras i infrastrukturerna, *i förekommande fall kompletterade med* ombordsystem i enlighet med punkt 6. De automatiska systemen ska göra det möjligt att identifiera fordon som misstänks överskrida de högsta tillåtna vikterna. Eftersom de automatiska systemen bara används för ett förberedande urval och inte för att konstatera en överträdelse måste de inte godkännas av medlemsstaterna.

Or. en

Motivering

Ett förberedande urval bör huvudsakligen göras med hjälp av utrustning som handhas av den behöriga myndigheten för att säkerställa största möjliga precision och undvika manipulering.

Ändringsförslag 288
Säïd El Khadraoui, Brian Simpson

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 11
Direktiv 96/53/EG
Artikel 12 – punkt 2

Kommissionens förslag

2. Efter utgången av en frist på två år från dagen för det här direktivets ikraftträdande ska medlemsstaterna väga de fordon och fordonskombinationer som är i trafik.

Syftet med dessa förberedande urvalsåtgärder är att identifiera de fordon som misstänks för överträdelse och behöver kontrolleras manuellt.

Vägningarna får ske med hjälp av automatiska system som placeras i infrastrukturerna eller med hjälp av ombordsystem i enlighet med punkt 6. De automatiska systemen ska göra det möjligt att identifiera fordon som misstänks överskrida de högsta tillåtna vikterna.

Eftersom de automatiska systemen bara används för ett förberedande urval och inte för att konstatera en överträdelse måste de inte godkännas av medlemsstaterna.

Ändringsförslag

2. Efter utgången av en frist på två år från dagen för det här direktivets ikraftträdande ska medlemsstaterna väga de fordon och fordonskombinationer som är i trafik.

Syftet med dessa förberedande urvalsåtgärder är att identifiera de fordon som misstänks för överträdelse och behöver kontrolleras manuellt.

Vägningarna får ske med hjälp av automatiska system som placeras i infrastrukturerna eller med hjälp av ombordsystem i enlighet med punkt 6. De automatiska systemen ska göra det möjligt att identifiera fordon som misstänks överskrida de högsta tillåtna vikterna.

Kommissionen ska lägga fram gemensamma förfaranden och detaljerade beskrivningar för att göra ombordsystemet för vägning till en pålitlig anordning som är lämpad till att upprätthålla bestämmelserna i detta direktiv. Kommissionen ska även utvärdera huruvida viktsensorn, när den är sammankopplad med den digitala färdskrivaren, kan användas till att tillämpa annan vägtransportlagstiftning. Kommissionen ska vid behov lägga fram de nödvändiga lagstiftningsförslagen.

Or. en

Motivering

Överlast utgör ett betydande problem inom vägtransportsektorn och har negativ inverkan på trafiksäkerheten, infrastrukturen, miljön och konkurrensen. För att på ett effektivt sätt ta itu med överträdelser rörande överlast kan ombordsystemet för vägning vara ett verktyg för att tillämpa bestämmelserna. Med tanke på den tekniska utvecklingen inom sektorn ser det ut som om en sammankoppling av den digitala färdskrivaren och ombordsystemet för vägning kommer att vara genomförbar i framtiden.

Ändringsförslag 289
Peter van Dalen

Förslag till direktiv
Artikel 1 – punkt 1 – led 11
Direktiv 96/53/EG
Artikel 12 – punkt 2

Kommissionens förslag

2. Efter utgången av en frist på två år från dagen för det här direktivets ikraftträdande ska medlemsstaterna väga de fordon och fordonskombinationer som är i trafik. Syftet med dessa förberedande urvalsåtgärder är att identifiera de fordon som misstänks för överträdelse och behöver kontrolleras manuellt. **Vägningarna får ske** med hjälp av automatiska system som placeras i infrastrukturerna **eller med hjälp av ombordsystem i enlighet med punkt 6**. De automatiska systemen ska göra det möjligt att identifiera fordon som misstänks överskrida de högsta tillåtna vikterna. Eftersom de automatiska systemen bara används för ett förberedande urval och inte för att konstatera en överträdelse måste de inte godkännas av medlemsstaterna.

Ändringsförslag

2. Efter utgången av en frist på två år från dagen för det här direktivets ikraftträdande ska medlemsstaterna väga de fordon och fordonskombinationer som är i trafik. Syftet med dessa förberedande urvalsåtgärder är att identifiera de fordon som misstänks för överträdelse och behöver kontrolleras manuellt. **Vägningarna sker** med hjälp av automatiska system som placeras i infrastrukturerna. De automatiska systemen ska göra det möjligt att identifiera fordon som misstänks överskrida de högsta tillåtna vikterna. Eftersom de automatiska systemen bara används för ett förberedande urval och inte för att konstatera en överträdelse måste de inte godkännas av medlemsstaterna.

Or. nl

Ändringsförslag 290
Phil Bennion

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 11
Direktiv 96/53/EG
Artikel 12 – punkt 2

Kommissionens förslag

2. Efter utgången av en frist på två år från dagen för det här direktivets ikraftträdande

Ändringsförslag

2. Efter utgången av en frist på två år från dagen för det här direktivets ikraftträdande

ska medlemsstaterna väga de fordon och fordonskombinationer som är i trafik. Syftet med dessa förberedande urvalsåtgärder är att identifiera de fordon som misstänks för överträdelse och behöver kontrolleras manuellt. Vägningarna får ske med hjälp av automatiska system som placeras i infrastrukturerna eller med hjälp av ombordsystem i enlighet med punkt 6. De automatiska systemen ska göra det möjligt att identifiera fordon som misstänks överskrida de högsta tillåtna vikterna. Eftersom de automatiska systemen bara används för ett förberedande urval och inte för att konstatera en överträdelse måste de inte godkännas av medlemsstaterna.

ska medlemsstaterna väga de fordon och fordonskombinationer som är i trafik. Syftet med dessa förberedande urvalsåtgärder **grundade på ett riskvärderingssystem** är att **öka kontrollernas effektivitet och** identifiera de fordon som misstänks för överträdelse och behöver kontrolleras manuellt. Vägningarna får ske med hjälp av automatiska system som placeras i infrastrukturerna, **såsom automatisk nummerplåtsavläsning i kombination med weight in motion-teknik** eller med hjälp av ombordsystem i enlighet med punkt 6. De automatiska systemen ska göra det möjligt att identifiera fordon som misstänks överskrida de högsta tillåtna vikterna. Eftersom de automatiska systemen bara används för ett förberedande urval och inte för att konstatera en överträdelse måste de inte godkännas av medlemsstaterna.

Or. en

Ändringsförslag 291 Artur Zasada

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 11
Direktiv 96/53/EG
Artikel 12 – punkt 2

Kommissionens förslag

2. Efter utgången av en frist på två år från dagen för det här direktivets ikraftträdande ska medlemsstaterna väga de fordon och fordonskombinationer som är i trafik. Syftet med dessa förberedande urvalsåtgärder är att identifiera de fordon som misstänks för överträdelse och behöver kontrolleras manuellt. Vägningarna får ske med hjälp av automatiska system som placeras i infrastrukturerna eller med hjälp av ombordsystem i enlighet med punkt 6. De

Ändringsförslag

2. Efter utgången av en frist på två år från dagen för det här direktivets ikraftträdande ska medlemsstaterna väga de fordon och fordonskombinationer som är i trafik. Syftet med dessa förberedande urvalsåtgärder är att identifiera de fordon som misstänks för överträdelse och behöver kontrolleras manuellt. Vägningarna får ske med hjälp av automatiska system som placeras i infrastrukturerna eller med hjälp av ombordsystem i enlighet med punkt 6. De

automatiska systemen ska göra det möjligt att identifiera fordon som misstänks överskrida de högsta tillåtna vikterna.

Eftersom de automatiska systemen bara används för ett förberedande urval och inte för att konstatera en överträdelse måste de inte godkännas av medlemsstaterna.

automatiska systemen ska göra det möjligt att identifiera fordon som misstänks överskrida de högsta tillåtna vikterna.

Or. pl

Ändringsförslag 292 **Silvia-Adriana Țicău**

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 11
Direktiv 96/53/EG
Artikel 12 – punkt 2

Kommissionens förslag

2. Efter utgången av en frist på två år från dagen för det här direktivets ikraftträdande ska medlemsstaterna väga de fordon och fordonskombinationer som är i trafik. Syftet med dessa förberedande urvalsåtgärder är att identifiera de fordon som misstänks för överträdelse och behöver kontrolleras manuellt. Vägningarna **får** ske med hjälp av automatiska system som placeras i infrastrukturerna eller med hjälp av ombordsystem i enlighet med punkt 6. De automatiska systemen ska göra det möjligt att identifiera fordon som misstänks överskrida de högsta tillåtna vikterna.
Eftersom de automatiska systemen bara används för ett förberedande urval och inte för att konstatera en överträdelse måste de inte godkännas av medlemsstaterna.

Ändringsförslag

2. Efter utgången av en frist på två år från dagen för det här direktivets ikraftträdande ska medlemsstaterna väga de fordon och fordonskombinationer som är i trafik. Syftet med dessa förberedande urvalsåtgärder är att identifiera de fordon som misstänks för överträdelse och behöver kontrolleras manuellt. Vägningarna **ska** ske med hjälp av automatiska system som placeras i infrastrukturerna eller med hjälp av ombordsystem, **såsom smarta färdskrivare**, i enlighet med **förordning (EU) nr .../2014 (Europaparlamentets och rådets förordning om färdskrivare vid vägtransporter)** och punkt 6 **här nedan**. De automatiska systemen ska göra det möjligt att identifiera fordon som misstänks överskrida de högsta tillåtna vikterna.

Or. ro

Ändringsförslag 293
Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 11
Direktiv 96/53/EG
Artikel 12 – punkt 3

Kommissionens förslag

3. Medlemsstaterna ska **utföra** förberedande urvalsåtgärder **som i snitt per år minst motsvarar en vägning per 2 000 fordonskilometer.**

Ändringsförslag

3. Medlemsstaterna ska, **beroende på tillgängliga medel och resurser, utföra ett adekvat antal** förberedande urvalsåtgärder **under ett kalenderår.**

Or. pl

Motivering

Ett krav på att göra förberedande urvalsåtgärder motsvarande minst en vägning per 2 000 fordonskilometer i snitt per år, vilket enligt de uppgifter som lämnats av kommissionen gör att varje fordon i genomsnitt kan kontrolleras var tredje dag, framstår inte som proportionerligt med tanke på det förväntade resultatet.

Ändringsförslag 294
Anne E. Jensen

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 11
Direktiv 96/53/EG
Artikel 12 – punkt 3

Kommissionens förslag

3. Medlemsstaterna ska utföra förberedande urvalsåtgärder som i **snitt per år minst motsvarar en vägning per 2 000 fordonskilometer.**

Ändringsförslag

3. Medlemsstaterna ska utföra förberedande urvalsåtgärder som **bör vara proportionerliga i förhållande till det totala antalet av dessa fordon som är registrerade i eller används på deras territorium.**

Or. en

Motivering

Det bör överlåtas åt medlemsstaterna att besluta hur många fordon som ska ingå i det

förberedande urvalet, med hänsyn tagen till hur stort antal sådana fordon som är registrerade och/eller används inom deras territorium.

Ändringsförslag 295

Markus Ferber

Förslag till direktiv

Artikel 1 – punkt 1 – led 11

Direktiv 96/53/EG

Artikel 12 – punkt 3

Kommissionens förslag

3. Medlemsstaterna ska utföra förberedande urvalsåtgärder som i snitt per år minst motsvarar ***en vägning per 2 000 fordonskilometer.***

Ändringsförslag

3. Medlemsstaterna ska utföra förberedande urvalsåtgärder som i snitt per år minst motsvarar ***[] procent av den transportprestation (tkm resp. pkm) som de fordon som avses i artikel 2 svarar för inom en medlemsstats territorium. Utländska fordon ska kontrolleras i förhållande till sin trafikandel.***

Or. de

Motivering

De förberedande urvalsåtgärderna ska anpassas till den ändrade kontrolltätheten för tekniska vägkontroller.

Ändringsförslag 296

Patricia van der Kammen

Förslag till direktiv

Artikel 1 – stycke 1 – led 11

Direktiv 96/53/EG

Artikel 12 – punkt 3

Kommissionens förslag

3. Medlemsstaterna ska ***utföra förberedande urvalsåtgärder som i snitt per år minst motsvarar en vägning per 2 000 fordonskilometer.***

Ändringsförslag

3. ***Det kommer an på*** medlemsstaterna ***att bestämma hur många kontroller de ska genomföra. Ett snitt per år på en vägning per 2 000 fordonskilometer kan därvid vara en lämplig indikator för ett riktigt***

antal mätningar.

Or. nl

Ändringsförslag 297
Artur Zasada

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 11
Direktiv 96/53/EG
Artikel 12 – punkt 3

Kommissionens förslag

3. Medlemsstaterna ska utföra förberedande urvalsåtgärder som i snitt per år minst motsvarar en vägning per **2 000** fordonskilometer.

Ändringsförslag

3. Medlemsstaterna ska utföra förberedande urvalsåtgärder som i snitt per år minst motsvarar en vägning per **4 000** fordonskilometer.

Or. pl

Ändringsförslag 298
Phil Bennion

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 11
Direktiv 96/53/EG
Artikel 12 – punkt 4

Kommissionens förslag

4. Medlemsstaterna ska se till att behöriga myndigheter utbyter nödvändig information för att göra dessa kontroller mer effektiva inom unionen och för att underlätta deras genomförande, särskilt via den nationella kontaktpunkten med ansvar för informationsutbytet med de andra medlemsstaterna. Denna nödvändiga information ska särskilt omfatta identifiering av lagöverträdarna, beskrivning av de överträdelser som ägt rum och tillämpade påföljder, samt information om det berörda företags goda

Ändringsförslag

4. Medlemsstaterna ska se till att behöriga myndigheter **via en enda kontaktpunkt** utbyter nödvändig information för att göra dessa kontroller mer effektiva inom unionen och för att underlätta deras genomförande, särskilt via den nationella kontaktpunkten med ansvar för informationsutbytet med de andra medlemsstaterna. Denna nödvändiga information ska särskilt omfatta identifiering av lagöverträdarna, beskrivning av de överträdelser som ägt rum och tillämpade påföljder, samt

anseende. Kontaktpunkten ska inrättas i
enlighet med artikel 18.1 i förordning (EG)
nr 1071/2009.

information om det berörda företags goda
anseende. Kontaktpunkten ska inrättas i
enlighet med artikel 18.1 i förordning (EG)
nr 1071/2009.

Or. en

Ändringsförslag 299
Patricia van der Kammen

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 11
Direktiv 96/53/EG
Artikel 12 – punkt 5

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

**5. De fordon som efter det förberedande
urval som utförts i enlighet med punkt 2
misstänks överskrida de tillåtna vikterna
ska bli föremål för minst en av följande
åtgärder:**

utgår

**i) Fordonet ska stoppas och genomgå
vägkontroll med godkänd
mätningstrustning.**

**ii) Transportföretaget ska meddelas att
fordonet misstänks för överlast.**

**iii) En kontroll ska genomföras i
transportföretagets lokaler, särskilt i fall
av upprepad överträdelse efter sådant
meddelande som avses i led ii.**

Or. nl

Motivering

Det kommer an på medlemsstaterna att utforma rutiner och påföljder.

Ändringsförslag 300
Markus Ferber

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 11

Direktiv 96/53/EG
Artikel 12 – punkt 5 – led i

Kommissionens förslag

i) Fordonet ska stoppas och genomgå vägkontroll med godkänd mätningstrustning.

Ändringsförslag

i) Fordonet ska stoppas och genomgå **manuell** vägkontroll med godkänd mätningstrustning.

Or. de

Ändringsförslag 301
Anne E. Jensen

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 11
Direktiv 96/53/EG
Artikel 12 – punkt 5 – led i

Kommissionens förslag

i) Fordonet ska stoppas och genomgå vägkontroll med godkänd mätningstrustning.

Ändringsförslag

i) Fordonet ska stoppas och genomgå vägkontroll med godkänd mätningstrustning **i syfte att vid behov påföra en påföljd.**

Or. en

Motivering

Kontroller och påföljder får aldrig vara automatiska utan man måste säkerställa att det finns kontakt mellan myndigheterna och föraren/transportören. Det anges därför i detalj när en påföljd kan påföras och när meddelandet endast får lämnas i informationssyfte. Dessutom finns det inget behov av kontroller på plats när det gäller övervikter på väg.

Ändringsförslag 302
Oldřich Vlasák

Förslag till direktiv
Artikel 1 – punkt 1 – led 11
Direktiv 96/53/EG
Artikel 12 – punkt 5 – led ii

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

ii) Transportföretaget ska meddelas att fordonet misstänks för överlast.

utgår

Or. cs

Motivering

Denna bestämmelse tycks vara ogrundad. Enbart en misstanke, som inte har bekräftats genom vägkontroll, får inte leda till några som helst ytterligare åtgärder mot transportföretaget i denna fråga.

Ändringsförslag 303

Anne E. Jensen

Förslag till direktiv

Artikel 1 – stycke 1 – led 11

Direktiv 96/53/EG

Artikel 12 – punkt 5 – led ii

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

ii) Transportföretaget ska meddelas att fordonet misstänks för överlast.

ii) Transportföretaget ska **endast i informationssyfte** meddelas att fordonet misstänks för överlast.

Or. en

Motivering

Kontroller och påföljder får aldrig vara automatiska utan man måste säkerställa att det finns kontakt mellan myndigheterna och föraren/transportören. Det anges därför i detalj när en påföljd kan påföras och när meddelandet endast får lämnas i informationssyfte. Dessutom finns det inget behov av kontroller på plats när det gäller övervikter på väg.

Ändringsförslag 304

Oldřich Vlasák

Förslag till direktiv

Artikel 1 – stycke 1 – led 11

Direktiv 96/53/EG

Artikel 12 – punkt 5 – led iii

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

iii) En kontroll ska genomföras i utgår
transportföretagets lokaler, särskilt i fall
av upprepad överträdelse efter sådant
meddelande som avses i led ii.

Or. cs

Motivering

Denna bestämmelse tycks vara ogrundad. Enbart en misstanke, som inte har bekräftats genom vägkontroll, får inte leda till några som helst ytterligare åtgärder mot transportföretaget i denna fråga.

Ändringsförslag 305

Anne E. Jensen

Förslag till direktiv

Artikel 1 – stycke 1 – led 11

Direktiv 96/53/EG

Artikel 12 – punkt 5 – led iii

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

iii) En kontroll ska genomföras i utgår
transportföretagets lokaler, särskilt i fall
av upprepad överträdelse efter sådant
meddelande som avses i led ii.

Or. en

Motivering

Kontroller och påföljder får aldrig vara automatiska utan man måste säkerställa att det finns kontakt mellan myndigheterna och föraren/transportören. Det anges därför i detalj när en påföljd kan påföras och när meddelandet endast får lämnas i informationssyfte. Dessutom finns det inget behov av kontroller på plats när det gäller övervikter på väg.

Ändringsförslag 306

Peter van Dalen

Förslag till direktiv

Artikel 1 – punkt 1 – led 11

PE524.694v01-00

170/206

AM\1011752SV.doc

Kommissionens förslag

6. I enlighet med punkt 1 ska medlemsstaterna uppmuntra installation i fordon och fordonskombinationer av ombordsystem för vägning (total vikt och axeltryck) som gör det möjligt att från ett fordon i rörelse när som helst meddela viktinformation till den myndighet som gör vägkontroller eller är ansvarig för reglering av kommersiell transport. Kommunikationen ska ske med det gränssnitt som anges i standarderna CEN DSRC¹³ EN 12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 och ISO 14906.

¹³ **DSRC: Dedicated Short Range Communications.**

Ändringsförslag

utgår

Or. nl

Ändringsförslag 307
Oldřich Vlasák

Förslag till direktiv
Artikel 1 – punkt 1 – led 11
Direktiv 96/53/EG
Artikel 12 – punkt 6

Kommissionens förslag

6. I enlighet med punkt 1 **ska** medlemsstaterna uppmuntra installation i fordon och fordonskombinationer av ombordsystem för vägning (total vikt och axeltryck) som gör det möjligt att från ett fordon i rörelse när som helst meddela viktinformation till den myndighet som gör vägkontroller eller är ansvarig för reglering av kommersiell transport. Kommunikationen ska ske med det gränssnitt som anges i standarderna CEN

Ändringsförslag

6. I enlighet med punkt 1 **kan** medlemsstaterna uppmuntra installation i fordon och fordonskombinationer av ombordsystem för vägning (total vikt och axeltryck) som gör det möjligt att från ett fordon i rörelse när som helst meddela viktinformation till den myndighet som gör vägkontroller eller är ansvarig för reglering av kommersiell transport. Kommunikationen ska ske med det gränssnitt som anges i standarderna CEN

DSRC¹³ EN 12253, EN 12795, EN 12834,
EN 13372 och ISO 14906.

DSRC¹³ EN 12253, EN 12795, EN 12834,
EN 13372 och ISO 14906.

¹³ DSRC: Dedicated short Range
Communications.

¹³ DSRC: Dedicated short Range
Communications.

Or. cs

Motivering

Om medlemsstaten enbart väljer att använda system placerade i infrastrukturerna för det förberedande urvalet behövs inte längre ombordsystem.

Ändringsförslag 308 **Jörg Leichtfried**

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 11
Direktiv 96/53/EG
Artikel 12 – punkt 6

Kommissionens förslag

6. I enlighet med punkt 1 ska **medlemsstaterna uppmantra installation i fordon och fordonskombinationer av ombordsystem för vägning (total vikt och axeltryck) som gör det möjligt att från ett fordon i rörelse när som helst meddela viktinformation till den myndighet som gör vägkontroller eller är ansvarig för reglering av kommersiell transport.** Kommunikationen ska ske med det gränssnitt som anges i standarderna CEN DSRC¹³ EN 12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 och ISO 14906.

¹³ DSRC: Dedicated Short-Range
Communications.

Ändringsförslag

6. I enlighet med punkt 1 ska **nya fordon i kategorierna N2 och N3 utrustas med ombordsystem för vägning (total vikt och axeltryck) som gör det möjligt att från ett fordon i rörelse när som helst meddela viktinformation till den myndighet som gör vägkontroller eller är ansvarig för reglering av kommersiell transport.** Kommunikationen ska ske med det gränssnitt som anges i standarderna CEN DSRC¹³ EN 12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 och ISO 14906. **Denna information ska också vara tillgänglig för föraren.**

¹³ DSRC: Dedicated Short-Range
Communications.

Or. en

Motivering

Rättning av ändringsförslaget i förslaget till betänkande. "System" är mer teknikneutralt än "anordningar" (denna mening berör inte den svenska versionen).

Ändringsförslag 309 Corien Wortmann-Kool

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 11
Direktiv 96/53/EG
Artikel 12 – punkt 6

Kommissionens förslag

6. I enlighet med punkt 1 ska medlemsstaterna uppmuntra installation i fordon och fordonskombinationer av ombordsystem för vägning (total vikt och axeltryck) som gör det möjligt att från ett fordon i rörelse när som helst meddela viktinformation till den myndighet som gör vägkontroller eller är ansvarig för reglering av kommersiell transport. **Kommunikationen ska ske med det gränssnitt som anges i standarderna CEN DSRC¹³ EN 12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 och ISO 14906.**

Ändringsförslag

6. Kommissionen ska vidare undersöka och utarbeta en rapport om en eventuell installation i fordon och fordonskombinationer av ombordsystem för vägning (total vikt och axeltryck) som gör det möjligt att från ett fordon i rörelse när som helst meddela viktinformation till den myndighet som gör vägkontroller eller är ansvarig för reglering av kommersiell transport. **I denna rapport ska kommissionen i synnerhet ta upp följande frågor:**

- Villkor för att fastställa efterlevnad av rättsliga och icke-rättsliga bestämmelser.
- Minskning av administrativa bördor för transportörer.
- Tillnärmning av verkställighetsförfarandena och driftskompatibiliteten för ombordsystemen för vägning. Detta bör inbegripa ytterligare tekniska specifikationer för att säkerställa fullständig driftskompatibilitet inom unionen för ombordsystemen för vägning, för att göra det möjligt för medlemsstaternas myndigheter att kommunicera på samma sätt med fordon och fordonskombinationer oavsett vilken medlemsstat de registrerats i, och i förekommande fall, kunna utbyta den

mottagna informationen med myndigheter i andra medlemsstater.

– Villkor för överträdelser vid funktionsfel.

– Driftskompatibel utrustning så att kontrollanterna kan avläsa och på ett korrekt sätt tolka den information som lämnas av anordningen.

– Rigorösa fältstudier av utrustningen.

Kommissionens rapport kan vid behov åtföljas av förslag rörande installationen av ombordsystem för vägning i nya tunga fordon.

¹³ ***DSRC: Dedicated Short-Range Communications.***

Or. en

Motivering

Kommissionen bör först undersöka villkoren och förfarandena för installering av ombordsystem för vägning, huruvida tekniken är rättvisande och tillförlitlig samt vid vilka tillfällen den tillämpas av medlemsstaterna eftersom detta kan leda till ytterligare bördor för transportörerna. Om så inte sker kommer effekten att bli motsatt genom att fordon som följer lagstiftningen försenas.

Ändringsförslag 310

Anne E. Jensen

Förslag till direktiv

Artikel 1 – stycke 1 – led 11

Direktiv 96/53/EG

Artikel 12 – punkt 6

Kommissionens förslag

6. I enlighet med punkt 1 ska medlemsstaterna uppmuntra installation i fordon och fordonskombinationer av ombordsystem för vägning (total vikt och axeltryck) som gör det möjligt att från ett fordon i rörelse när som helst meddela

Ändringsförslag

6. I enlighet med punkt 1 ska medlemsstaterna uppmuntra installation i fordon och fordonskombinationer av ombordsystem för vägning (total vikt och axeltryck) som gör det möjligt att från ett fordon i rörelse när som helst meddela

viktinformation till den myndighet som gör vägkontroller eller är ansvarig för reglering av kommersiell transport.

Kommunikationen ska ske med det gränssnitt som anges i standarderna CEN DSRC¹³ EN 12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 och ISO 14906.

¹³ DSRC: Dedicated Short-Range Communications.

viktinformation till den myndighet som gör vägkontroller eller är ansvarig för reglering av kommersiell transport. ***Systemen måste ta hänsyn till de nationella regler för vikt som är tillämpliga på det territorium från vilket data sänds från fordonet.***

Kommunikationen ska ske med det gränssnitt som anges i standarderna CEN DSRC¹³ EN 12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 och ISO 14906.

¹³ DSRC: Dedicated Short-Range Communications.

Or. en

Motivering

Systemet måste ta hänsyn till bristen på enhetlig tillämpning inom EU av gränserna för högsta tillåtna vikt.

Ändringsförslag 311

Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz

Förslag till direktiv

Artikel 1 – stycke 1 – led 11

Direktiv 96/53/EG

Artikel 12 – punkt 7

Kommissionens förslag

Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter enligt artikel 16 med avseende på följande:

– Ytterligare tekniska specifikationer för att säkerställa fullständig driftskompatibilitet inom unionen för de ombordsystem för vägning som avses i punkt 6, för att göra det möjligt för medlemsstaternas myndigheter att kommunicera på samma sätt med fordon och fordonskombinationer oavsett vilken medlemsstat de registrerats i, och i förekommande fall, kunna utbyta den

Ändringsförslag

utgår

mottagna informationen med myndigheter i andra medlemsstater.

– Förfaranden för de förberedande urvalskontroller som avses i punkt 2 i denna artikel samt tekniska specifikationer, precisionskrav och användningsinstruktioner för den utrustning som används för de förberedande urvalskontrollerna. Syftet med förfarandena, specifikationerna och användningsinstruktionerna är att säkerställa att kontrollerna genomförs på samma sätt i alla medlemsstater för att garantera likabehandling för alla transportörer i hela unionen.

Or. pl

Motivering

De delegerade akter som föreslås i artikel 12 har i sin nuvarande form alltför bred tillämpning. Kommissionen vill ha rätt att definiera bl.a. ytterligare tekniska specifikationer, kontrollprocedurer för inledande urval, tekniska specifikationer för utrustning som används i det inledande urvalet, krav på exakthet samt regler för användning av utrustningen. Ovanstående regleringar kan i framtiden generera ekonomiska bördor för medlemsstaternas budgetar.

Ändringsförslag 312 **Oldřich Vlasák**

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 11
Direktiv 96/53/EG
Artikel 12 – punkt 7

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

7. Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter enligt artikel 16 med avseende på följande:

utgår

– Ytterligare tekniska specifikationer för att säkerställa fullständig driftskompatibilitet inom unionen för de ombordsystem för vägning som avses i punkt 6, för att göra det möjligt för

medlemsstaternas myndigheter att kommunicera på samma sätt med fordon och fordonskombinationer oavsett vilken medlemsstat de registrerats i, och i förekommande fall, kunna utbyta den mottagna informationen med myndigheter i andra medlemsstater.

– Förfaranden för de förberedande urvalskontroller som avses i punkt 2 i denna artikel samt tekniska specifikationer, precisionskrav och användningsinstruktioner för den utrustning som används för de förberedande urvalskontrollerna. Syftet med förfarandena, specifikationerna och användningsinstruktionerna är att säkerställa att kontrollerna genomförs på samma sätt i alla medlemsstater för att garantera likabehandling för alla transportörer i hela unionen.

Or. cs

Motivering

Den föreslagna befogenheten är orimligt omfattande. Enligt den föreslagna artikel 12.2 måste inte de automatiska systemen godkännas av medlemsstaterna och ska endast göra det möjligt att identifiera fordon som misstänks för överträdelse, så det står inte klart varför förfarandena för de förberedande urvalskontrollerna samt precisionskraven och användningsinstruktionerna för utrustningen måste samordnas.

Ändringsförslag 313

Peter van Dalen

Förslag till direktiv

Artikel 1 – stycke 1 – led 11

Direktiv 96/53/EG

Artikel 12 – punkt 7

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

7. Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter enligt artikel 16 med avseende på följande: **utgår**

– Ytterligare tekniska specifikationer för

att säkerställa fullständig driftskompatibilitet inom unionen för de ombordsystem för vägning som avses i punkt 6, för att göra det möjligt för medlemsstaternas myndigheter att kommunicera på samma sätt med fordon och fordonskombinationer oavsett vilken medlemsstat de registrerats i, och i förekommande fall, kunna utbyta den mottagna informationen med myndigheter i andra medlemsstater.

– Förfaranden för de förberedande urvalskontroller som avses i punkt 2 i denna artikel samt tekniska specifikationer, precisionskrav och användningsinstruktioner för den utrustning som används för de förberedande urvalskontrollerna. Syftet med förfarandena, specifikationerna och användningsinstruktionerna är att säkerställa att kontrollerna genomförs på samma sätt i alla medlemsstater för att garantera likabehandling för alla transportörer i hela unionen.

Or. nl

Ändringsförslag 314
Patricia van der Kammen

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 11
Direktiv 96/53/EG
Artikel 12 – punkt 7

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

7. Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter enligt artikel 16 med avseende på följande: **utgår**

– Ytterligare tekniska specifikationer för att säkerställa fullständig driftskompatibilitet inom unionen för de ombordsystem för vägning som avses i punkt 6, för att göra det möjligt för

medlemsstaternas myndigheter att kommunicera på samma sätt med fordon och fordonskombinationer oavsett vilken medlemsstat de registrerats i, och i förekommande fall, kunna utbyta den mottagna informationen med myndigheter i andra medlemsstater.

– Förfaranden för de förberedande urvalskontroller som avses i punkt 2 i denna artikel samt tekniska specifikationer, precisionskrav och användningsinstruktioner för den utrustning som används för de förberedande urvalskontrollerna. Syftet med förfarandena, specifikationerna och användningsinstruktionerna är att säkerställa att kontrollerna genomförs på samma sätt i alla medlemsstater för att garantera likabehandling för alla transportörer i hela unionen.

Or. nl

Ändringsförslag 315
Corien Wortmann-Kool

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 11
Direktiv 96/53/EG
Artikel 12 – punkt 7 – strecksats 1

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

– Ytterligare tekniska specifikationer för att säkerställa fullständig driftskompatibilitet inom unionen för de ombordsystem för vägning som avses i punkt 6, för att göra det möjligt för medlemsstaternas myndigheter att kommunicera på samma sätt med fordon och fordonskombinationer oavsett vilken medlemsstat de registrerats i, och i förekommande fall, kunna utbyta den mottagna informationen med myndigheter i andra medlemsstater.

utgår

Ändringsförslag 316
Silvia-Adriana Țicău

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 11
Direktiv 96/53/EG
Artikel 12 – punkt 7 – strecksats 2

Kommissionens förslag

– Förfaranden för de förberedande urvalskontroller som avses i punkt 2 i denna artikel samt tekniska specifikationer, precisionskrav och användningsinstruktioner för den utrustning som används för de förberedande urvalskontrollerna. Syftet med förfarandena, specifikationerna och användningsinstruktionerna är att säkerställa att kontrollerna genomförs på samma sätt i alla medlemsstater för att garantera likabehandling för alla transportörer i hela unionen.

Ändringsförslag

– Förfaranden för de förberedande urvalskontroller som avses i punkt 2 i denna artikel samt tekniska specifikationer, precisionskrav och användningsinstruktioner **och typgodkännande** för den utrustning som används för de förberedande urvalskontrollerna. Syftet med förfarandena, specifikationerna och användningsinstruktionerna är att säkerställa att kontrollerna genomförs på samma sätt i alla medlemsstater för att garantera likabehandling för alla transportörer i hela unionen.

Ändringsförslag 317
Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 11
Direktiv 96/53/EG
Artikel 12 – punkt 7a (ny)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

7a. Dessa frågor ska regleras genom akter som redan har trätt i kraft.

Motivering

De delegerade akter som föreslås i artikel 12 har i sin nuvarande form alltför bred tillämpning. Kommissionen vill ha rätt att definiera bl.a. ytterligare tekniska specifikationer, kontrollprocedurer för inledande urval, tekniska specifikationer för utrustning som används i det inledande urvalet, krav på exakthet samt regler för användning av utrustningen. Ovanstående regleringar kan i framtiden generera ekonomiska bördor för medlemsstaternas budgetar.

Ändringsförslag 318 **Oldřich Vlasák**

Förslag till direktiv **Artikel 1 – stycke 1 – led 12**

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

[...]

utgår

Or. cs

Motivering

Den föreslagna uppdelningen av överträdelser är alltför detaljerad och innebär därigenom ett intrång i medlemsstaternas behörighet att välja effektiva påföljder.

Ändringsförslag 319 **Jacqueline Foster**

Förslag till direktiv **Artikel 1 – stycke 1 – led 12**

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

[...]

utgår

Or. en

Motivering

Det bör vara medlemsstaternas sak att fastställa sina nationella verkställighetssystem och de påföljder som ska påföras.

Ändringsförslag 320 **Phil Bennion**

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 12
Direktiv 96/53/EG
Artikel 13 – punkt 4

Kommissionens förslag

4. En överlast på mellan 10 och **20 %** av den högsta tillåtna vikten enligt punkterna 2, 3. 4.1 och 4.3 i bilaga I betraktas som en allvarlig överträdelse enligt detta direktiv. En sådan överträdelse ska medföra en ekonomisk påföljd samt att fordonet omedelbart hindras från fortsatt färd och att gods lossas tills det att högsta tillåtna vikt nås.

Ändringsförslag

4. En överlast på mellan 10 och **15 procent** av den högsta tillåtna vikten enligt punkterna 2, 3. 4.1 och 4.3 i bilaga I betraktas som en allvarlig överträdelse enligt detta direktiv. En sådan överträdelse ska medföra en ekonomisk påföljd samt att fordonet omedelbart hindras från fortsatt färd och att gods lossas tills det att högsta tillåtna vikt nås.

Or. en

Ändringsförslag 321
Markus Ferber

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 12
Direktiv 96/53/EG
Artikel 13 – punkt 4

Kommissionens förslag

4. En överlast på mer än 20 % av den högsta tillåtna vikten enligt punkterna 2, 3. 4.1 och 4.3 i bilaga I betraktas som en mycket allvarlig överträdelse enligt det här direktivet, på grund av de ökade riskerna för övriga vägtrafikanter. En sådan överträdelse ska medföra att fordonet omedelbart hindras från fortsatt färd och att gods lossas tills det att högsta tillåtna vikt nås, samt en **ekonomisk påföljd**.
Förfarandet för ett företags förlust av gott anseende ska genomföras i enlighet med artikel 6 i förordning (EG) nr 1071/2009¹⁴.

Ändringsförslag

4. En överlast på mer än 20 % av den högsta tillåtna vikten enligt punkterna 2, 3. 4.1 och 4.3 i bilaga I betraktas som en mycket allvarlig överträdelse enligt det här direktivet, på grund av de ökade riskerna för övriga vägtrafikanter. En sådan överträdelse ska medföra att fordonet omedelbart hindras från fortsatt färd och att gods lossas tills det att högsta tillåtna vikt nås, samt en **sanktion**.

¹⁴ EUT L 300, 14.11.2009, s. 51.

Or. de

Motivering

Eftersom det vid en överlast på över 5 procent rör sig om en administrativ överträdelse och inte om en överträdelse inom det straffrättsliga området måste uttrycket ekonomisk påföljd ersättas med ordet sanktion. Dessutom gäller redan kravet på näringsrättsligt förfarande för förlust av gott anseende enligt förordning (EG) nr 1071/2009 med omedelbar verkan. Därför är en hänvisning till denna onödig.

Ändringsförslag 322 Phil Bennion

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 12
Direktiv 96/53/EG
Artikel 13 – punkt 5

Kommissionens förslag

5. En överlast på mer än **20 %** av den högsta tillåtna vikten enligt punkterna 2, 3, 4.1 och 4.3 i bilaga I betraktas som en mycket allvarlig överträdelse enligt det här direktivet, på grund av de ökade riskerna för övriga vägtrafikanter. En sådan överträdelse ska medföra att fordonet omedelbart hindras från fortsatt färd och att gods lossas tills det att högsta tillåtna vikt nås, samt en ekonomisk påföljd. Förfarandet för ett företags förlust av gott anseende ska genomföras i enlighet med artikel 6 i förordning (EG) nr 1071/2009¹⁴.

¹⁴ EUT L 300, 14.11.2009, s. 51.

Ändringsförslag

5. En överlast på mer än **15 procent** av den högsta tillåtna vikten enligt punkterna 2, 3, 4.1 och 4.3 i bilaga I betraktas som en mycket allvarlig överträdelse enligt det här direktivet, på grund av de ökade riskerna för övriga vägtrafikanter. En sådan överträdelse ska medföra att fordonet omedelbart hindras från fortsatt färd och att gods lossas tills det att högsta tillåtna vikt nås, samt en ekonomisk påföljd. Förfarandet för ett företags förlust av gott anseende ska genomföras i enlighet med artikel 6 i förordning (EG) nr 1071/2009¹⁴.

¹⁴ EUT L 300, 14.11.2009, s. 51.

Or. en

Ändringsförslag 323 Antonio Cancian, Carlo Fidanza

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 12
Direktiv 96/53/EG
Artikel 13 – punkt 6

Kommissionens förslag

6. En överlängd eller överbredd på mindre än 2 % av de största tillåtna dimensionerna enligt punkt 1 i bilaga I ska medföra en skriftlig varning till transportföretaget och kan medföra en påföljd om den nationella lagstiftningen föreskriver en sådan påföljd.

Ändringsförslag

6. En överlängd, **överhöjd** eller överbredd på mindre än 2 % av de största tillåtna dimensionerna enligt punkt 1 i bilaga I ska medföra en skriftlig varning till transportföretaget och kan medföra en påföljd om den nationella lagstiftningen föreskriver en sådan påföljd.

Or. it

Ändringsförslag 324
Franco Frigo, David-Maria Sassoli

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 12
Direktiv 96/53/EG
Artikel 13 – punkt 6

Kommissionens förslag

6. En överlängd eller **överbredd** på mindre än 2 % av de största tillåtna dimensionerna enligt punkt 1 i bilaga I ska medföra en skriftlig varning till transportföretaget och kan medföra en påföljd om den nationella lagstiftningen föreskriver en sådan påföljd.

Ändringsförslag

6. En överlängd, **överbredd** eller **överhöjd** på mindre än 2 % av de största tillåtna dimensionerna enligt punkt 1 i bilaga I ska medföra en skriftlig varning till transportföretaget och kan medföra en påföljd om den nationella lagstiftningen föreskriver en sådan påföljd.

Or. it

Ändringsförslag 325
Jörg Leichtfried

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 12
Direktiv 96/53/EG
Artikel 13 – punkt 7

Kommissionens förslag

7. En överlängd eller överbredd på mellan **2 och 20 %** av de största tillåtna dimensionerna enligt punkt 1 i bilaga I, oavsett om det gäller lasten eller fordonet i sig, ska medföra en ekonomisk påföljd. Kontrollmyndigheterna ska hindra fordonet från fortsatt färd tills dess att gods lossats om överlängden eller överbredden beror på lasten, eller tills dess att transportföretaget fått ett särskilt tillstånd i enlighet med artikel 4.3.

Ändringsförslag

7. En överlängd eller överbredd på mellan **1 och 10 procent** av de största tillåtna dimensionerna enligt punkt 1 i bilaga I, oavsett om det gäller lasten eller fordonet i sig, ska medföra en ekonomisk påföljd **för transportföretaget**. Kontrollmyndigheterna ska hindra fordonet från fortsatt färd tills dess att gods lossats om överlängden eller överbredden beror på lasten, eller tills dess att transportföretaget fått ett särskilt tillstånd i enlighet med artikel 4.3.

Or. de

Motivering

Vid den angivna överlängden resp. överbredden rör det sig i regel om egenskaper i fordonets konstruktion. Till skillnad från vad som är fallet vid överlast kan detta inte påverkas av föraren. Genom ändringsförslaget skapas rättssäkerhet och en garanti för att myndigheterna inte ställer yrkesföraren utan transportföretaget resp. den registrerade ägaren till svars.

Ändringsförslag 326 **Jörg Leichtfried**

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 12
Direktiv 96/53/EG
Artikel 18 – punkt 8

Kommissionens förslag

8. En överlängd eller överbredd på lasten eller på fordonet på mer än **20 %** av de största tillåtna dimensionerna enligt punkt 1 i bilaga I betraktas som en mycket allvarlig överträdelse enligt det här direktivet, på grund av de ökade riskerna för övriga vägtrafikanter. En sådan överlängd eller överbredd ska medföra en ekonomisk påföljd, och att fordonet omedelbart hindras från fortsatt färd av kontrollmyndigheterna, tills dess att gods lossats eller tills dess att transportföretaget

Ändringsförslag

8. En överlängd eller överbredd på lasten eller på fordonet på mer än **10 procent** av de största tillåtna dimensionerna enligt punkt 1 i bilaga I betraktas som en mycket allvarlig överträdelse enligt det här direktivet, på grund av de ökade riskerna för övriga vägtrafikanter. En sådan överlängd eller överbredd ska medföra en ekonomisk påföljd **för transportföretaget**, och att fordonet omedelbart hindras från fortsatt färd av kontrollmyndigheterna, tills dess att gods lossats eller tills dess att

fått ett särskilt tillstånd i enlighet med artikel 4.3 om överlängden eller överbredden beror på lasten. Förfarandet för ett företags förlust av gott anseende ska genomföras i enlighet med artikel 6 i förordning (EG) nr 1071/2009.

transportföretaget fått ett särskilt tillstånd i enlighet med artikel 4.3 om överlängden eller överbredden beror på lasten. Förfarandet för ett företags förlust av gott anseende ska genomföras i enlighet med artikel 6 i förordning (EG) nr 1071/2009.

Or. de

Motivering

Vid den angivna överlängden resp. överbredden hos fordon rör det sig i regel om egenskaper i fordonets konstruktion, som inte kan påverkas av föraren. Genom ändringsförslaget skapas rättssäkerhet och en garanti för att den registrerade ägaren resp. transportföretaget och inte yrkesföraren ställs till svars av myndigheterna.

Ändringsförslag 327 **Oldřich Vlasák**

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 12a (nytt)
Direktiv 96/53/EG
Artikel 13

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

12a. Artikel 13 ska ersättas med följande:

”Artikel 13

Medlemsstaterna ska i enlighet med sin egen författningsordning fastställa regler beträffande påföljder för överträdelse av denna förordning och vidtar alla de åtgärder som krävs för att dessa ska genomföras. De fastställda påföljderna ska vara effektiva, proportionerliga, avskräckande och icke-diskriminerande och ska överensstämma med kategorierna av överträdelse enligt direktiv 2006/22/EG.”

Or. cs

Motivering

Den föreslagna uppdelningen av överträdelse är alltför detaljerad och innebär därigenom

ett intrång i medlemsstaternas behörighet att välja effektiva påföljder.

Ändringsförslag 328
Anne E. Jensen

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 13
Direktiv 96/53/EG
Artikel 14

Kommissionens förslag

Vid transport av containrar ska avsändaren överlämna en deklARATION med uppgift om den transporterade **containerns vikt** till den transportör som anlitats för transporten av containern. Om sådan uppgift saknas eller är felaktig ska avsändaren ha samma ansvar som transportören för fordonets överlast.

Ändringsförslag

Vid transport av **gods, inklusive** containrar, **växelflak eller all annan last**, ska avsändaren **före lastningen** överlämna en **skriftlig** deklARATION med uppgift om den transporterade **lastens bruttovikt** till den transportör som anlitats för transporten av containern. **Denna deklARATION kan även insändas på elektronisk väg. Oberoende av formen ska dokumentet i vilket uppgiften om lastens bruttovikt anges undertecknas av en person som vederbörligen har bemyndigats av avsändaren.** Om sådan uppgift **rörande lastens bruttovikt** saknas eller är felaktig ska avsändaren ha samma ansvar som transportören för fordonets överlast. **Vid intermodala transporter ska uppgift om bruttovikten för en fullastad intermodal lastenhet, inklusive container och/eller växelflak, tillhandahållas till den part till vilken den intermodala lastenheten överlämnas.**

Or. en

Motivering

Avsändarens gemensamma ansvarsskyldighet bör inte begränsas till transport av containrar utan bör omfatta transporter av alla typer av laster.

Ändringsförslag 329
Markus Ferber

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 13
Direktiv 96/53/EG
Artikel 14

Kommissionens förslag

Vid transport av containrar ska avsändaren överlämna en deklARATION med uppgift om den transporterade containerns vikt till den transportör som anlitas för transporten av containern. Om sådan uppgift saknas eller är felaktig ska avsändaren ha samma ansvar **som transportören** för fordonets överlast.

Ändringsförslag

Vid transport av containrar ska avsändaren överlämna en deklARATION med uppgift om den transporterade containerns vikt till den transportör som anlitas för transporten av containern. Om sådan uppgift saknas eller är felaktig ska avsändaren ha samma ansvar för fordonets överlast **som alla transportörer som deltar i transportens olika led.**

Or. de

Ändringsförslag 330
Gesine Meissner

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 13
Direktiv 96/53/EG
Artikel 14

Kommissionens förslag

Vid transport av containrar ska avsändaren överlämna en deklARATION med uppgift om den transporterade containerns **vikt** till den transportör som anlitas för transporten av containern. Om sådan uppgift saknas eller är felaktig ska avsändaren ha samma ansvar som transportören för fordonets överlast.

Ändringsförslag

Vid transport av **gods, inklusive** containrar, **växelflak eller all annan last**, ska avsändaren överlämna en **skriftlig** deklARATION med uppgift om den transporterade containerns **bruttovikt** till den transportör som anlitas för transporten av containern. **Denna deklARATION kan även insändas på elektronisk väg. Oberoende av formen ska dokumentet i vilket uppgiften om lastens bruttovikt anges undertecknas av en person som vederbörligen har bemyndigats av avsändaren.** Om sådan uppgift **rörande lastens bruttovikt** saknas eller är felaktig ska avsändaren ha samma ansvar som transportören för fordonets överlast. **Vid**

intermodala transporter ska uppgift om bruttovikten för en fullastad intermodal lastenhet, inklusive container och/eller växelflak, tillhandahållas till den part till vilken den intermodala lastenheten överlämnas.

Or. en

Motivering

Avsändarens gemensamma ansvarsskyldighet bör inte begränsas till transport av containrar utan bör omfatta transporter av alla typer av laster.

Ändringsförslag 331
Patricia van der Kammen

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 14
Direktiv 96/53/EG
Artikel 15

Kommissionens förslag

Medlemsstaterna ska vartannat år, under kalenderårets första kvartal, lämna in en rapport till kommissionen om de kontroller som genomförts under de två föregående kalenderåren, resultaten av kontrollerna och de påföljder som påförts lagöverträdarna. Kommissionen ska göra en analys av dessa rapporter och överlämna den till Europaparlamentet och rådet under kalenderårets andra kvartal.

Ändringsförslag

utgår

Or. nl

Ändringsförslag 332
Jacqueline Foster

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 15

Direktiv 96/53/EG
Artikel 16 – punkt 2

Kommissionens förslag

2. Den befogenhet att anta delegerade akter som avses i artiklarna 8.4, 9.5 **och 12.7** ska ges till kommissionen **tills vidare** från och med [den dag då det här direktivet träder i kraft].

Ändringsförslag

2. Den befogenhet att anta delegerade akter som avses i artiklarna 8.4 **och 9.5** ska ges till kommissionen **för en period på längst fem år** från och med [den dag då det här direktivet träder i kraft].

Or. en

Motivering

Längden på den tidsperiod under vilken kommissionen är befogad att anta delegerade akter bör inte vara obestämd.

Ändringsförslag 333
Silvia-Adriana Țicău

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 15
Direktiv 96/53/EG
Artikel 16 – punkt 2

Kommissionens förslag

2. Den befogenhet att anta delegerade akter som avses i artiklarna 8.4, 9.5 och 12.7 ska ges till kommissionen **tills vidare** från och med [den dag då det här direktivet träder i kraft].

Ändringsförslag

2. Den befogenhet att anta delegerade akter som avses i artiklarna 8.4, 9.5 och 12.7 ska ges till kommissionen **för en period på sju år** från och med [den dag då det här direktivet träder i kraft].

Kommissionen ska utarbeta en rapport om de delegerade befogenheterna senast nio månader innan perioden på fem år löpt ut. Delegeringen av befogenheter ska automatiskt förlängas med perioder av samma längd, om inte Europaparlamentet eller rådet motsäger sig en sådan förlängning, vilket måste ske minst tre månader innan varje period löper ut.

Or. ro

Ändringsförslag 334
Jacqueline Foster

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 15
Direktiv 96/53/EG
Artikel 16 – punkt 3

Kommissionens förslag

3. Europaparlamentet och rådet kan när som helst återkalla den delegering av befogenheter som avses i artiklarna 8.4, 9.5 **och 12.7**. Ett beslut om återkallelse innebär att delegeringen av den befogenhet som anges i beslutet upphör att gälla. Beslutet får verkan dagen efter det att det offentliggörs i Europeiska unionens officiella tidning, eller vid ett senare i beslutet angivet datum. Det påverkar inte giltigheten av delegerade akter som redan har trätt i kraft.

Ändringsförslag

3. Europaparlamentet och rådet kan när som helst återkalla den delegering av befogenheter som avses i artiklarna 8.4 **och** 9.5. Ett beslut om återkallelse innebär att delegeringen av den befogenhet som anges i beslutet upphör att gälla. Beslutet får verkan dagen efter det att det offentliggörs i Europeiska unionens officiella tidning, eller vid ett senare i beslutet angivet datum. Det påverkar inte giltigheten av delegerade akter som redan har trätt i kraft.

Or. en

Ändringsförslag 335
Jacqueline Foster

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 15
Direktiv 96/53/EG
Artikel 16 – punkt 5

Kommissionens förslag

En delegerad akt som antas enligt artiklarna 8.4, 9.5 **och 12.7** ska träda i kraft endast om varken Europaparlamentet eller rådet har gjort invändningar mot den delegerade akten inom en period av två månader från den dag då akten delgavs Europaparlamentet och rådet, eller om både Europaparlamentet och rådet, före utgången av den perioden, har underrättat kommissionen om att de inte kommer att invända. Denna period kan förlängas med

Ändringsförslag

En delegerad akt som antas enligt artiklarna 8.4 **och** 9.5 ska träda i kraft endast om varken Europaparlamentet eller rådet har gjort invändningar mot den delegerade akten inom en period av två månader från den dag då akten delgavs Europaparlamentet och rådet, eller om både Europaparlamentet och rådet, före utgången av den perioden, har underrättat kommissionen om att de inte kommer att invända. Denna period kan förlängas med

två månader på Europaparlamentets eller rådets initiativ.

två månader på Europaparlamentets eller rådets initiativ.

Or. en

Ändringsförslag 336
Jörg Leichtfried

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 15a (nytt)
Direktiv 96/53/EG
Artikel 16a (ny)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

15a. Följande artikel 16a ska läggas till:

”Artikel 16a

Senast [fem år efter att detta direktiv offentliggjorts] ska kommissionen lämna in en rapport till Europaparlamentet och rådet om tillämpningen och följderna av detta direktiv, i synnerhet vad gäller dess inverkan på trafikomställning.”

Or. en

Ändringsförslag 337
Bogusław Liberadzki

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 15a (nytt)
Direktiv 96/53/EG
Artikel 16a (ny)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

15a. Följande artikel 16a ska läggas till:

”Artikel 16a

Senast den 1 januari 2016 ska kommissionen slutföra en översyn av detta direktiv och, vid behov och på grundval av en sådan översyn och den

konsekvensbedömning som ingår i denna, senast den 1 januari 2017 lämna in ett förslag till Europaparlamentet och rådet att göra de säkerhetskrav som fastställs i artikel 9.2 obligatoriska för alla nya fordon i kategorierna M2 och M3.”

Or. en

**Ändringsförslag 338
Bogusław Liberadzki**

**Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 16 – led aa (nytt)
Direktiv 96/53/EG
Bilaga I – punkt 1.1 – strecksats 8a (ny)**

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

***aa) Följande punkt ska läggas till:
”lastade fordonstransportfordon:
20,75 m.”***

Or. en

**Ändringsförslag 339
Jim Higgins, Phil Prendergast, Gesine Meissner, Dominique Riquet, Alain Cadec, Petri Sarvamaa**

**Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 16 – led aa (nytt)
Direktiv 96/53/EG
Bilaga I – punkt 1.1 – strecksats 8a (ny)**

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

***aa) Följande punkt ska läggas till:
”lastade fordonstransportfordon:
20,75 m.”***

Or. en

Motivering

En samordnad längd för lastade specialiserade fordonstransportfordon på minst 20,75 m i hela EU innebär en skillnad med upp till tre bilar lastade på ett enda transportfordon (från sex till nio), vilket leder till ökad bränsleeffektivitet, behov av färre lastbilar för samma lastvolym, lägre (externa) kostnader och mindre koldioxid per transporterad ny bil. Eftersom dessa fordon redan är tillåtna i de flesta nationella territorier inom EU innebär detta ingen ökad risk rörande trafiksäkerheten eller infrastrukturens kapacitet.

Ändringsförslag 340 Peter van Dalen

Förslag till direktiv
Artikel 1 – punkt 1 – led 16 – led aa (nytt)
Direktiv 96/53/EG
Bilaga I – punkt 1.1

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

*aa) led 1.1, 18,75 ska ersättas med följande:
”25,25.”*

Or. nl

Ändringsförslag 341 Jörg Leichtfried

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 16 – led b
Direktiv 96/53/EG
Bilaga I – punkt 2.2.2

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

Treaxlat motorfordon med två- eller treaxlad påhängsvagn, som i **intermodal** transport medför en eller flera intermodala transportenheter med en total högsta tillåten längd på 40 eller 45 fot: 44 ton.

Treaxlat motorfordon med två- eller treaxlad påhängsvagn, som i **kombinerad** transport medför en eller flera intermodala transportenheter med en total högsta tillåten längd på 40 eller 45 fot: 44 ton.

Or. de

Ändringsförslag 342
Carlo Fidanza, Antonio Cancian

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 16 – led b
Direktiv 96/53/EG
Bilaga I – punkt 2.2.2

Kommissionens förslag

Treaxlat motorfordon med två- eller treaxlad påhängsvagn, som i intermodal transport medför en eller flera intermodala transportenheter med en total högsta tillåten längd på **40 eller** 45 fot: 44 ton.

Ändringsförslag

Två- eller treaxlat motorfordon med två- eller treaxlad påhängsvagn, som i intermodal transport medför en eller flera intermodala transportenheter med en total högsta tillåten längd på 45 fot: 44 ton.

Or. it

Ändringsförslag 343
Markus Ferber

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 16 – led b
Direktiv 96/53/EG
Bilaga I – punkt 2.2.2

Kommissionens förslag

Treaxlat motorfordon med två- eller treaxlad påhängsvagn, som i intermodal transport medför en eller flera intermodala transportenheter med en **total högsta tillåten** längd på **40 eller** 45 fot: 44 ton.

Ändringsförslag

Treaxlat motorfordon med två- eller treaxlad påhängsvagn, som i intermodal transport medför en eller flera intermodala transportenheter **enligt artikel 2 i direktivet (t.ex. växelflak, containrar** med en längd på **upp till** 45 fot): 44 ton.

Or. de

Ändringsförslag 344
Franco Frigo, David-Maria Sassoli

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 16 – led b
Direktiv 96/53/EG
Bilaga I – punkt 2.2.2

Kommissionens förslag

Treaxlat motorfordon med två- eller treaxlad påhängsvagn, som i intermodal transport medför en eller flera intermodala transportenheter med en total högsta tillåten längd på **40 eller** 45 fot: 44 ton.

Ändringsförslag

Två- eller treaxlat motorfordon med två- eller treaxlad påhängsvagn, som i intermodal transport medför en eller flera intermodala transportenheter med en total högsta tillåten längd på 45 fot: 44 ton.

Or. it

Motivering

Ytterligare en fordonsaxel skulle innebära högre kostnader, ett större rullmotstånd och ett större slitage samt därmed ökade utsläpp. En högsta längd på 45 fot är tillräckligt.

Ändringsförslag 345
Silvia-Adriana Țicău

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 16 – led b
Direktiv 96/53/EG
Bilaga I – punkt 2.2.2

Kommissionens förslag

Treaxlat motorfordon med två- eller treaxlad påhängsvagn, som i intermodal transport medför en eller flera intermodala transportenheter med en total högsta tillåten längd på 40 **eller** 45 fot: 44 ton.

Ändringsförslag

Treaxlat motorfordon med två- eller treaxlad påhängsvagn, som i intermodal transport medför en eller flera intermodala transportenheter med en total högsta tillåten längd på 40 fot: 44 ton.

Or. ro

Ändringsförslag 346
Jim Higgins, Phil Prendergast, Gesine Meissner

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 16 – led ab (nytt)
Direktiv 96/53/EG
Bilaga I – punkt 1.4

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

ab) Punkt 1.4 ska ersättas med följande stadga:

”1.4 Avtagbara överbyggnader och standardiserade godsbehållare såsom

containrar ingår i de dimensioner som anges i punkterna 1.1, 1.2, 1.3, 1.6, 1.7, 1.8 och 4.4. Eftersom färdiga fordon, såsom nya bilar som lastas på specialiserade transportfordon, inte kan delas på, kan sådana lastade transportfordon överskrida de dimensioner som avses i punkt 1.1 till den grad som nationella bestämmelser och infrastrukturens skick tillåter detta och under förutsättning att dessa fordonstransportfordon när de är olastade till fullo följer de ovannämnda bestämmelserna.”

Or. en

Motivering

Den nuvarande gräzonen i direktiv 96/53/EG vad gäller skillnaden mellan lastad och olastad längd för fordon bör elimineras genom att man klargör att fordonstransportfordon tillåts lasta nyttillverkade fordon såsom nya bilar till sin optimala kapacitet, i den mån som nationella bestämmelser och infrastrukturens skick tillåter det, och under förutsättning att de följer den nuvarande gränsen på 18,75 m när de är olastade. Dessa fordon kan inte dra nytta av de aerodynamiska förbättringarna i det nya direktivet.

Ändringsförslag 347 **Peter van Dalen**

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 16 – led ba (nytt)
Direktiv 96/53/EG
Bilaga I – punkt 2.2a (ny)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

ba) led 2.2a ska infogas:
”- Ecocombi 60 t”

Or. nl

Ändringsförslag 348 **Philippe De Backer**

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 16 – led c

Direktiv 96/53/EG
Bilaga I – punkt 2.3.1 – strecksats 2

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

Annat motorfordon med två axlar än buss, och med hybriddrift eller eldrift: 19 ton

utgår

Or. en

Motivering

Punkt 2.5 läggs till för att införa ett mer teknik neutralt synsätt som omfattar alla fordon och bussar.

Ändringsförslag 349
Oldřich Vlasák

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 16 – led c
Direktiv 96/53/EG
Bilaga I – punkt 2.3.1 – strecksats 2

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

Annat motorfordon med två axlar än buss, och med hybriddrift eller eldrift: **19** ton.

Annat motorfordon med två axlar än buss, och med hybriddrift eller eldrift: **18** ton.

Or. cs

Motivering

Med tanke på att fossila bränslen i framtiden oundvikligen kommer att ersättas av alternativa bränslen är det inte lämpligt att införa undantag från högsta tillåtna vikt. Undantag för fordon med alternativa bränslen skulle i slutänden nämligen innebära att fordonens vikt ökar i allmänhet, med alla negativa följder för transportinfrastrukturen som detta innebär.

Ändringsförslag 350
Hubert Pirker

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 16 – led c
Direktiv 96/53/EG
Bilaga I – punkt 2.3.1 – strecksats 3

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

”Buss med två axlar: **19** ton”

”Buss med två axlar: **19,5** ton”

Or. de

Motivering

Ytterligare utrustning för att förbättra trafiksäkerheten, uppfylla målet att underlätta tillgängligheten för personer med begränsad rörlighet samt anordningar som förbättrar miljöhållbarhet och reskomfort kräver en motsvarande anpassning av högsta tillåten vikt för buss med två axlar. Bara på det sättet kan det säkerställas att branschen i fortsättningen erbjuder tjänster med god kvalitet samtidigt som bussarnas kapacitet kan utnyttjas till fulla.

Ändringsförslag 351
Dieter-Lebrecht Koch

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 16 – led c
Direktiv 96/53/EG
Bilaga I – punkt 2.3.1 – strecksats 3

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

”Buss med två axlar: **19** ton”

”Buss med två axlar: **19,5** ton”

Or. de

Ändringsförslag 352
Ismail Ertug

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 16 – led c
Direktiv 96/53/EG
Bilaga I – punkt 2.3.1 – strecksats 3

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

”Buss med två axlar: **19** ton”

”Buss med två axlar: **19,5** ton”

Or. de

Motivering

En höjning av högsta tillåtna totalvikt för bussar med två axlar till 19,5 ton är rimlig för att hänsyn ska tas till gällande fordonskrav (säkerhet, bullerminskande komponenter, miljöhållbarhetsåtgärder) och en därmed sammanhängande ökning av fordonets tomvikt.

Ändringsförslag 353

Markus Ferber

Förslag till direktiv

Artikel 1 – stycke 1 – led 16 – led c

Direktiv 96/53/EG

Bilaga I – punkt 2.3.1 – strecksats 3

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

”Buss med två axlar: **19 ton**”

”Buss med två axlar: **19,5 ton**”

Or. de

Motivering

Med en ständigt ökande tomvikt för bussar till följd av tekniska innovationer måste den tillåtna totalvikten för bussar med två axlar höjas till 19,5 ton, så att fordonen inte begränsas i fråga om prestanda och passagerarkapacitet. Om så inte sker motverkas effektivitets- och miljöskyddsmålen i förslaget till direktiv.

Ändringsförslag 354

Corien Wortmann-Kool, Petri Sarvamaa

Förslag till direktiv

Artikel 1 – stycke 1 – led 16 – led c

Direktiv 96/53/EG

Bilaga I – punkt 2.3.1 – strecksats 3

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

Buss med två axlar: **19 ton**

Buss med två axlar: **19,5 ton**

Or. en

Motivering

I kommissionens konsekvensrapport drogs slutsatsen att det från ett säkerhets- såväl som ett miljöperspektiv råder enighet om att den högsta tillåtna vikten för turistbussar ska vara 19,5

ton i stället för 19 ton.

Ändringsförslag 355
Georges Bach

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 16 – led c
Direktiv 96/53/EG
Bilaga I – punkt 2.3.1 – strecksats 3

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

Buss med två axlar: **19** ton

Buss med två axlar: **20** ton

Or. en

Motivering

Högsta tillåtna vikt måste anpassas till de senaste tekniska förbättringarna av bussar rörande säkerhet, miljöåtgärder och tillgänglighet för personer med nedsatt rörlighet.

Ändringsförslag 356
Mathieu Grosch

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 16 – led c
Direktiv 96/53/EG
Bilaga I – punkt 2.3.1 – strecksats 3

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

Buss med två axlar: **19** ton

Buss med två axlar: **19,5** ton

Or. en

Motivering

Den högsta tillåtna vikten för bussar med två axlar måste ökas till 19,5 ton för att ta hänsyn till olika aspekter, såsom ökningen av passagerar- och bagagevikten, tekniska förbättringar (miljö- och säkerhetsmässiga, samt tekniker för personer med funktionshinder, etc.) som leder till en ökning av fordonets totala vikt.

Ändringsförslag 357
Thomas Ulmer

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 16 – led c
Direktiv 96/53/EG
Bilaga I – punkt 2.3.1 – led 3

Kommissionens förslag

”Buss med två axlar: **19** ton”

Ändringsförslag

”Buss med två axlar: **19,5** ton”

Or. de

Motivering

Med införandet av effektivare avgasregleringssystem ökar även fordonets totalvikt.

Ändringsförslag 358
Phil Bennion

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 16 – led ca (nytt)
Direktiv 96/53/EG
Bilaga I – punkt 2.3.4 (ny)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

ca) Följande punkt ska läggas till:

”2.3.4 Koldioxidsnål teknik: Högsta tillåtna vikt är den som anges i punkterna 2.3.1, 2.3.2 eller 2.3.3 med ett tillägg av den ytterligare vikt som krävs för koldioxidsnål teknik upp till ett maximum på 1 ton. Denna ytterligare vikt ska godkännas och anges i motorfordonets officiella registreringsdokument som utfärdas av den medlemsstat i vilken fordonet är registrerat. I de fall då denna uppgift saknas ska de värden som anges i punkterna 2.3.1, 2.3.2 eller 2.3.3 vara tillämpliga.”

Or. en

Ändringsförslag 359
Philippe De Backer

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 16 – led ca (nytt)
Direktiv 96/53/EG
Bilaga I – punkt 2.5 (ny)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

ca) Följande punkt ska läggas till:

”2.5 Fordon som drivs med alternativa bränslen: Högsta tillåtna vikt är den som anges i punkterna 2.3 och 2.4 i bilaga I, med ett tillägg av den ytterligare vikt som krävs för det alternativa driftsättet upp till ett maximum på 1 ton. Denna ytterligare vikt ska anges i motorfordonets officiella registreringsdokument som utfärdas av den medlemsstat i vilken fordonet är registrerat. I de fall då denna uppgift saknas ska de värden som anges i punkterna 2.3 och eller 2.4 vara tillämpliga.”

Or. en

Motivering

Detta ändringsförslag introducerar ett mer teknikneutralt synsätt. Alla motorfordon som drivs med alternativa bränslen, inklusive alla bussar, bör omfattas. De bör alla tillåtas en viktökning på högst 1 ton. Denna ytterligare vikttildelning på 1 ton bör inte begränsas till fordon med två axlar, eftersom detta skulle innebära att man begränsar införandet av bränslesnåla innovationer till städer eller städernas ytterområden. Lagstiftningen bör inte begränsa införandet av innovationer till särskilda typer av fordon.

Ändringsförslag 360
Mathieu Grosch, Dieter-Lebrecht Koch

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 16 – led ca (nytt)
Direktiv 96/53/EG
Bilaga I – punkt 2.3.4 (ny)

ca) Följande punkt ska läggas till:

”2.3.4 Fordon som drivs med alternativa bränslen: Högsta tillåtna vikt är den som anges i punkterna 2.3.1, 2.3.2 eller 2.3.3 med ett tillägg av den ytterligare vikt som krävs för det alternativa driftsättet upp till ett maximum på 1,5 ton. Denna ytterligare vikt ska anges i motorfordonets officiella registreringsdokument som utfärdas av den medlemsstat i vilken fordonet är registrerat. I de fall då denna uppgift saknas ska de värden som anges i punkterna 2.3.1, 2.3.2 eller 2.3.3 vara tillämpliga.”

Or. en

Motivering

Valet av teknik för alternativa motorer för fordon med alternativa driftsätt bör vara neutralt. Genom att öka den högsta tillåtna vikten för dessa tekniska anordningar till 1,5 ton respekterar man valfriheten.

Ändringsförslag 361
Markus Ferber

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 16a (nytt)
Direktiv 96/53/EG
Bilaga I – punkt 1.1 – strecksats 3

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

16a. Punkt 1.1 tredje strecksatsen ”ledat fordon” får följande lydelse:

”– ledat fordon 17,85 m”

Or. de

Ändringsförslag 362
Jim Higgins, Jacqueline Foster, Phil Prendergast

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 16a (nytt)
Direktiv 96/53/EG
Bilaga I – punkt 1.3

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

16a. Punkt 1.3 ska ersättas med: ”Den högsta tillåtna höjden för alla fordon ska fastställas av medlemsstaterna enligt subsidiaritetsprincipen. Medlemsstaterna kan välja att ingå bilaterala avtal som tillåter fordon med en avtalad höjd att trafikera varandras territorier under förutsättning att infrastrukturen tillåter detta.”

Or. en

Motivering

Medlemsstater vars infrastruktur är konstruerad för att tillåta fordon med en viss höjd bör inte förhindras av EU:s lagstiftning från att idka en effektiv handel över gränserna.

Ändringsförslag 363
Gesine Meissner

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 16a (nytt)
Direktiv 96/53/EG
Bilaga I – punkt 1.1 – strecksats 3

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

16a. Punkt 1.1, tredje strecksatsen, ersätts med följande:

”ledat fordon: 17,85 m”

Or. en

Motivering

Ökningen av den högsta tillåtna längden för ett ledat fordon med 1,35 m skulle göra ytterligare fordonskombinationer möjliga, vilket kan bidra till att främja intermodala transporter. Man kan inte endast lasta en container på 45 fot men även en container på 48 fot eller två växelflak som tillhör kategori C 745. Ett ledat fordon som är 17,85 m långt skulle trots detta vara kortare än den högsta tillåtna längden för fordonståg, som är 18,75 m.

Ändringsförslag 364 Markus Ferber

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 16b (nytt)
Direktiv 96/53/EG
Bilaga I – led 1.6

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

16b. Led 1.6 ska ha följande lydelse:

**”– största avstånd mellan
kopplingstappens axel och bakkanten på
påhängsvagnen: 13,35 m”**

Or. de

Ändringsförslag 365 Carlo Fidanza

Förslag till direktiv
Artikel 2 – punkt 1 – stycke 1a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

**Artikel 1.7 ska inte träda i kraft före den
1 januari 2025.**

Or. en