



EUROPA-PARLAMENTET

2009 - 2014

---

Transport- og Turismeudvalget

---

2013/0105(COD)

16.10.2013

**\*\*\*I**

## **UDKAST TIL BETÆNKNING**

om forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv til ændring af direktiv 96/53/EF af 25. juli 1996 om fastsættelse af de største tilladte dimensioner i national og international trafik og største tilladte vægt i international trafik for visse vejkøretøjer i brug i Fællesskabet  
(COM(2013)0195 – C7-0102/2013 – 2013/0105(COD))

Transport- og Turismeudvalget

Ordfører: Jörg Leichtfried

### ***Tegnforklaring***

- \* Høringsprocedure
- \*\*\* Godkendelsesprocedure
- \*\*\*I Almindelig lovgivningsprocedure (førstebehandling)
- \*\*\*II Almindelig lovgivningsprocedure (andenbehandling)
- \*\*\*III Almindelig lovgivningsprocedure (tredjebehandling)

(Proceduren afhænger af, hvilket retsgrundlag der er valgt i udkastet til retsakt)

### ***Ændringsforslag til et udkast til retsakt***

I Parlamentets ændringsforslag er ændringer i udkastet til retsakt markeret med **fede typer og kursiv**. *Kursivering uden fede typer* er en oplysning til de tekniske tjenestegrene, som vedrører elementer i udkastet til retsakt, der foreslås rettet ved affattelsen af den endelige tekst (f.eks. materielle fejl eller manglende tekst i en sprogversion). De foreslåede rettelser skal godkendes af de berørte tekniske tjenestegrene.

Informationsblokken til ethvert ændringsforslag, der angår en eksisterende retsakt, som udkastet til retsakt har til formål at ændre, indeholder en tredje og en fjerde linje, hvori det er anført, hvilken eksisterende retsakt og hvilken bestemmelse heri der er berørt. Passager fra en bestemmelse i en eksisterende retsakt, som ikke er medtaget i udkastet til retsakt, men som Parlamentet ønsker at ændre, er markeret med **fede typer**. Hvis Parlamentet ønsker, at tekst i sådanne passager skal udgå, er dette markeret med [...].

## INDHOLD

**Side**

FORSLAG TIL EUROPA-PARLAMENTETS LOVGIVNINGSMÆSSIGE BESLUTNING 5



## **FORSLAG TIL EUROPA-PARLAMENTETS LOVGIVNINGSMÆSSIGE BESLUTNING**

om forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv til ændring af direktiv 96/53/EF af 25. juli 1996 om fastsættelse af de største tilladte dimensioner i national og international trafik og største tilladte vægt i international trafik for visse vej køretøjer i brug i Fællesskabet  
**(COM(2013)0195 – C7-0102/2013 – 2013/0105(COD))**

### **(Almindelig lovgivningsprocedure: førstebehandling)**

*Europa-Parlamentet,*

- der henviser til Kommissionens forslag til Europa-Parlamentet og Rådet (COM(2013)0195),
  - der henviser til artikel 294, stk. 2, og artikel 91, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, på grundlag af hvilke Kommissionen har forelagt forslaget (C7-0102/2013),
  - der henviser til artikel 294, stk. 3, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,
  - der henviser til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg af 11. juli 2013<sup>1</sup>,
  - efter høring af Regionsudvalget,
  - der henviser til forretningsordenens artikel 55,
  - der henviser til betænkning fra Transport- og Turismeudvalget (A7-0000/2013),
1. vedtager nedenstående holdning ved førstebehandling;
  2. anmoder om fornyet forelæggelse for Parlamentet, hvis Kommissionen agter at ændre sit forslag i væsentlig grad eller erstatte det med en anden tekst;
  3. pålægger sin formand at sende Parlamentets holdning til Rådet, Kommissionen og de nationale parlamenter.

### **Ændringsforslag 1**

#### **Forslag til direktiv Betragtning 2**

*Kommissionens forslag*

(2) I denne forbindelse planlægges der i hvidbogen en tilpasning af Rådets direktiv 96/53/EF af 25. juli 1996 om

*Ændringsforslag*

(2) I denne forbindelse planlægges der i hvidbogen en tilpasning af Rådets direktiv 96/53/EF af 25. juli 1996 om

---

<sup>1</sup> EUT ... /Endnu ikke offentliggjort i EUT.

fastsættelse af de største tilladte dimensioner i national og international trafik og største tilladte vægt i international trafik for visse køretøjer i brug i Fællesskabet for at nedbringe energiforbruget og drivhusgasemissionerne, for at tilpasse lovgivningen til den teknologiske udvikling og til de nye behov på markedet og for at lette den *intermodale* transport.

fastsættelse af de største tilladte dimensioner i national og international trafik og største tilladte vægt i international trafik for visse køretøjer i brug i Fællesskabet for at nedbringe energiforbruget og drivhusgasemissionerne, for at tilpasse lovgivningen til den teknologiske udvikling og til de nye behov på markedet og for at lette den *kombinerede* transport.

Or. en

## Ændringsforslag 2

### Forslag til direktiv Betragtning 3

#### *Kommissionens forslag*

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

#### *Ændringsforslag*

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

Or. en

## Ændringsforslag 3

### Forslag til direktiv Betragtning 5

### *Kommissionens forslag*

(5) Kommissionen har i sine politiske retningslinjer for færdselssikkerheden 2011-2020<sup>7</sup> fastsat foranstaltninger, der har til formål at gøre køretøjerne mere sikre og forbedre beskyttelsen af sårbare trafikanter. Betydningen af, at køretøjernes chauffører har et godt udsyn, understreges ligeledes i Kommissionens rapport til Europa-Parlamentet og Rådet om gennemførelsen af direktiv 2007/38/EF om eftermontering af spejle på tunge lastvogne, som er indregistreret i Fællesskabet<sup>8</sup>. En ny udformning af førerhusene vil ligeledes bidrage til at forbedre færdselssikkerheden ved at mindske chaufførernes blinde vinkel, navnlig under forruden, hvilket gør det muligt at redde talrige sårbare trafikanters liv, f.eks. fodgængere og cyklister. Denne nye udformning gør det også muligt at montere energiabsorberende konstruktioner i tilfælde af sammenstød. Det potentielt større førerhus vil også gøre det muligt at forbedre chaufførens komfort og sikkerhed.

---

<sup>7</sup> COM(2010)0389

<sup>8</sup> COM (2012)0258

### *Ændringsforslag*

(5) Kommissionen har i sine politiske retningslinjer for færdselssikkerheden 2011-2020<sup>7</sup> fastsat foranstaltninger, der har til formål at gøre køretøjerne mere sikre og forbedre beskyttelsen af sårbare trafikanter. Betydningen af, at køretøjernes chauffører har et godt udsyn, understreges ligeledes i Kommissionens rapport til Europa-Parlamentet og Rådet om gennemførelsen af direktiv 2007/38/EF om eftermontering af spejle på tunge lastvogne, som er indregistreret i Fællesskabet<sup>8</sup>. En ny udformning af førerhusene vil ligeledes bidrage til at forbedre færdselssikkerheden ved at mindske chaufførernes blinde vinkel, navnlig under forruden, hvilket gør det muligt at redde talrige sårbare trafikanters liv, f.eks. fodgængere og cyklister. ***Den nye udformning af førerhusene bør derfor gøres obligatorisk efter en passende overgangsperiode.*** Denne nye udformning gør det også muligt at montere energiabsorberende konstruktioner i tilfælde af sammenstød. Det potentielt større førerhus vil også gøre det muligt at forbedre chaufførens komfort og sikkerhed.

---

<sup>7</sup> COM(2010)0389

<sup>8</sup> COM (2012)0258

Or. en

### **Ændringsforslag 4**

#### **Forslag til direktiv Betragtning 6 a (ny)**

### *Kommissionens forslag*

### *Ændringsforslag*

***(6a) Hvidbogen fastslår, at 30 % af vejgodstransporten på strækninger over***

*300 km bør overgå til andre transportformer såsom jernbane- eller søtransport inden 2030 og mere end 50 % inden 2050. Effektive og grønne godstransportkorridorer skal bidrage hertil. For at opfylde dette mål skal der også udvikles en passende infrastruktur. Dette mål blev godkendt i Europa-Parlamentets beslutning af 15. december 2011 om en køreplan for et fælles europæisk transportområde – mod et konkurrencedygtigt og ressourceeffektivt transportsystem<sup>1</sup>.*

---

<sup>1</sup> EUT C 168 E af 14.6.2013, s. 72.

Or. en

## Ændringsforslag 5

### Forslag til direktiv Betragtning 7

#### *Kommissionens forslag*

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

#### *Ændringsforslag*

*(7) For at sikre loyal konkurrence inden for international transport er det nødvendigt at have fælles standarder for dimensioner for køretøjer til internationale transportere. Alle undtagelser fra disse fælles standarder bør være ekstraordinære og begrænses til nationale transportere. På denne måde opnås der en ligevægt mellem på den ene side medlemsstaternes ret til i henhold til nærhedsprincippet at træffe beslutning om transportløsninger, der passer til deres særlige omstændigheder, og på den anden side tilsigtede mål i hvidbogen. Medlemsstaternes rettigheder i henhold til akterne for tiltrædelse af EU bør respekteres.*



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

Or. en

## Ændringsforslag 6

### Forslag til direktiv Betragtning 8

#### *Kommissionens forslag*

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

#### *Ændringsforslag*

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

Or. en

## Ændringsforslag 7

### Forslag til direktiv Betragtning 9

#### *Kommissionens forslag*

(9) I hvidbogen om transport lægges der ligeledes vægt på behovet for at følge udviklingen i den intermodale transport, navnlig på området containerisering, hvor containere på 45 fod er de mest udbredte. De benyttes til jernbanetransport eller transport ad indre vandveje. Men den

#### *Ændringsforslag*

(9) I hvidbogen om transport lægges der ligeledes vægt på behovet for at følge udviklingen i den intermodale transport, navnlig på området containerisering, hvor containere på 45 fod er de mest udbredte. De benyttes til jernbanetransport eller transport ad indre vandveje. Men den

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

intermodale transports vejkomponenter kan ikke udføres i dag på grund af bindende administrative procedurer både for medlemsstaterne og for transportørerne, eller hvis disse containere har patenterede affasede hjørner, hvis pris virker afskrækkende. En forlængelse af de køretøjer, der transporterer dem, med 15 cm kan fritage transportvirksomhederne fra at følge de administrative procedurer og lette den intermodale transport uden risiko eller negative følger for de øvrige trafikanter eller for infrastrukturen. Den lille tilføjelse, som disse 15 cm udgør i forhold til en lastbil med anhænger (16,50 m), indebærer ikke nogen ekstra risiko for færdselssikkerheden. Denne forøgelse ***bør imidlertid kun tillades for kombineret transport, hvor vejkomponenten ikke overskrider 150 km i hver ende i forbindelse med transportvirksomhed, der også indebærer jernbane-, flod- eller søtransport.***

Or. en

## Ændringsforslag 8

### Forslag til direktiv Betragtning 10

#### *Kommissionens forslag*

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

#### *Ændringsforslag*

(10) For fortsat at fremme den ***kombinerede*** transport og for at tage hensyn til 45 fods containernes egenvægt forekommer det nødvendigt at udvide bestemmelsen, der tillader kørsel med 44 tons for hele 5- eller 6-akslede vogntog,

*intermodal* transport transporterer 40 fods containere, til også at omfatte køretøjer, der transporterer 45 fods containere.

som i forbindelse med *kombineret* transport transporterer 40 fods containere, til også at omfatte køretøjer, der transporterer 45 fods containere.

Or. en

## Ændringsforslag 9

### Forslag til direktiv Betragtning 13

#### *Kommissionens forslag*

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

#### *Ændringsforslag*

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

Or. en

## Ændringsforslag 10

### Forslag til direktiv

#### Artikel 1 – nr. 1

Direktiv 96/53/EF

Artikel 2 – nr. 1 – led 13

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

**- "køretøj med hybridmotor": et køretøj i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF af 5. september 2007 om fastlæggelse af en ramme for godkendelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer<sup>10</sup> udstyret med en eller flere eltrækkraftmotorer, som ikke er permanent tilsluttet nettet, og en eller flere forbrændingstrækkraftmotorer** **udgår**

---

<sup>10</sup> EUT L 263 af 9.10.2007, s. 1.

Or. en

### *Begrundelse*

*For at sikre teknologisk neutralitet indføres den bredere term "køretøj, der bruger alternative brændstoffer" i stedet for termen "køretøj med hybridmotor", der syntes at være for snæver.*

## Ændringsforslag 11

### Forslag til direktiv

#### Artikel 1 – nr. 1

Direktiv 96/53/EF

Artikel 2 – stk. 1 – led 14

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

**- "elkøretøj": et køretøj i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF af 5. september 2007 om fastlæggelse af en ramme for godkendelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne** **udgår**

**køretøjer<sup>11</sup> udstyret med en eller flere eltrækkraftmotorer, som ikke er permanent tilsluttet nettet**

---

<sup>11</sup> EUT L 263 af 9.10.2007, s. 1.

Or. en

### Begrundelse

*Er allerede inkluderet i den bredere definition af "køretøj, der bruger alternative brændstoffer".*

### Ændringsforslag 12

#### Forslag til direktiv

#### Artikel 1 – – nr. 1

Direktiv 96/53/EF

Artikel 2 – stk. 1 – led 12 a (nyt)

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

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

**- elektricitet**

**- brint**

**- biobrændstoffer som defineret i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/28/EF<sup>1</sup>**

**- syntetiske brændstoffer**

**- naturgas, herunder biometan, i gasform (komprimeret naturgas – CNG) og flydende form (flydende naturgas – LNG)**

**- flydende gas (LPG) og**

**- spildvarme.**

---

<sup>1</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/28/EF af 23. april 2009 om fremme

*af anvendelsen af energi fra vedvarende energikilder og om ændring og senere ophævelse af direktiv 2001/77/EF og 2003/30/EF (EUT L 140 af 5.6.2009, s. 16).*

Or. en

#### *Begrundelse*

*For at definere "alternativt motorkøretøj" på en teknologisk neutral måde er det nyttigt at definere "alternativt brændstof" først. Dette kan baseres på en definition, der blev brugt i Kommissionens forslag om infrastruktur for alternative brændstoffer (COM(2013)0012).*

### **Ændringsforslag 13**

#### **Forslag til direktiv**

##### **Artikel 1 – nr. 1**

Direktiv 96/53/EF

Artikel 2 – stk. 1 – led 12 b (nyt)

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

**- "køretøj, der bruger alternative brændstoffer": et motorkøretøj, der helt eller delvist drives af et alternativt brændstof.**

Or. en

#### *Begrundelse*

*Definitionen af "alternativt motorkøretøj" bør respektere teknologisk neutralitet.*

### **Ændringsforslag 14**

#### **Forslag til direktiv**

##### **Artikel 1 – nr. 1**

Direktiv 96/53/EF

Artikel 2 – stk. 1 – led 15

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

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

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

*Begrundelse*

*Termen "intermodal lasteenhed" er mere udbredt i sektoren.*

**Ændringsforslag 15**

**Forslag til direktiv**

**Artikel 1 – nr. 1**

Direktiv 96/53/EF

Artikel 2 – stk. 1 – led 12 c (nyt)

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

- **"kombineret transport": godstransport, hvor transporten på turens første og sidste afsnit sker ad vej med lastbil, påhængsvogn, sættevogn med eller uden trækkende køretøj, veksellad eller container og på det øvrige afsnit ad jernbane eller indre vandveje eller søvejen, og hvor dette transportafsnit udgør over 100 km, og transportens første eller sidste vejafsnit ligger:**
- **mellem det sted, hvor godset pålæses, og den nærmeste jernbanestation til pålæsning for det første transportafsnits vedkommende, og mellem den nærmeste jernbanestation til aflæsning og det sted, hvor godset aflæses, for det sidste transportafsnits vedkommende, eller**
- **inden for en radius på højst 150 km fra laste- eller lossehavnen.**

*Begrundelse*

*Den eksisterende definition af "kombineret transport" i henhold til direktiv 1992/106 bør anvendes i hele teksten i stedet for at indføre den nye term "intermodal transport".*

**Ændringsforslag 16**

**Forslag til direktiv**

**Artikel 1 – nr. 2 – indledning**

Direktiv 96/53/EF  
Artikel 4 – stk. 4 – afsnit 2 a (nyt)

*Kommissionens forslag*

2) Artikel 4 *ændres således*:

*Ændringsforslag*

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

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

Or. en

*Begrundelse*

*Præcisering af de aktuelle bestemmelser, hvor det ikke var meningen, at den grænseoverskridende brug af den modulære opfattelse af køretøjer skulle tillades. Grænseoverskridende brug af længere lastbiler kan potentielt ændre Unionens primære politiske mål som anført i hvidbogen. Det er derfor nødvendigt først at foretage en grundig konsekvensanalyse af denne grænseoverskridende brug, herunder indvirkning på omlægning, sikkerhed, sociale vilkår og arbejdsvilkår, SMV'er, logistik, luftforurening, støj osv.*

### **Ændringsforslag 17**

**Forslag til direktiv**

**Artikel 1 – nr. 2 – litra a**

Direktiv 96/53/EF

Artikel 4 – stk. 1 – litra (a) og (b)

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

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

udgår

Or. en

### **Ændringsforslag 18**

**Forslag til direktiv**

**Artikel 1 – nr. 2 – litra b**



Direktiv 96/53/EF  
Artikel 4 – stk. 4 – afsnit 2 – første punktum

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

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

**udgår**

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

Or. en

## **Ændringsforslag 19**

**Forslag til direktiv**

**Artikel 1 – nr. 6**

Direktiv 96/53/EF

Artikel 8 – stk. 2 – led 2 – indledning

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

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

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

Or. en

## **Ændringsforslag 20**

**Forslag til direktiv**

**Artikel 1 – nr. 6**

Direktiv 96/53/EF

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

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

***iva) enheden ikke overstiger den længde, der er fastsat i bilag I, nr. 1.1, med mere end 500 mm.***

Or. en

*Begrundelse*

*For at yde lovgivningsmæssig sikkerhed bør grundlaget være det, der allerede er vedtaget inden for rammerne af Kommissionens forordning nr. 1230/2012 (500 mm), og som først for nylig er trådt i kraft.*

### **Ændringsforslag 21**

**Forslag til direktiv**

**Artikel 1 – nr. 6**

Direktiv 96/53/EF

Artikel 8 – stk. 2 – led 3 – nr. ii

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

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

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

Or. en

### **Ændringsforslag 22**

**Forslag til direktiv**

**Artikel 1 – nr. 6**

Direktiv 95/53/EF

Artikel 8 – stk. 2 – led 3 – afsnit 2

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

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

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

## Ændringsforslag 23

### Forslag til direktiv

#### Artikel 1 – nr. 6

Direktiv 96/53/EF

Artikel 8 – stk. 3

#### *Kommissionens forslag*

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

#### *Ændringsforslag*

3. Forud for markedsføringen godkender medlemsstaterne de påsatte aerodynamiske anordninger og monteringen af disse på køretøjerne **inden for rammerne af direktiv 2007/46/EF. Medlemsstaterne** udsteder et certifikat herom. Certifikatet attesterer, at kravene i stk. 2 ovenfor er overholdt, ligesom det fremgår, at anordningen bidrager væsentligt til forbedringen af den aerodynamiske ydeevne. Godkendelsescertifikater udstedt af en medlemsstat anerkendes af de øvrige medlemsstater.

#### *Begrundelse*

*Præcisering af, at ingen nye/yderligere certificeringsprocedurer vil blive påkrævet, men at dette kan ske inden for rammerne af de eksisterende procedurer for typegodkendelse (2007/46/EF).*

## Ændringsforslag 24

### Forslag til direktiv

#### Artikel 1 – nr. 6

Direktiv 96/53/EF

Artikel 8 – stk. 4

#### *Kommissionens forslag*

4. Kommissionen bemyndiges til at vedtage delegerede retsakter i medfør af artikel 16 som supplement til de i stk. 2 anførte krav. De har form af tekniske

#### *Ændringsforslag*

4. Kommissionen bemyndiges til at vedtage delegerede retsakter i medfør af artikel 16 som supplement til de i stk. 2 anførte krav. De har form af tekniske

karakteristika, minimumsydelsesniveauer, konstruktionsbegrænsninger og procedurer for udarbejdelse af det i stk. 3 nævnte prøvecertifikat.

karakteristika, minimumsydelsesniveauer, konstruktionsbegrænsninger og procedurer for udarbejdelse af det i stk. 3 nævnte prøvecertifikat. **Kommissionen sikrer under udøvelsen af sine beføjelser sammenhængen med Unionens retsakter vedrørende typegodkendelse.**

Or. en

## Ændringsforslag 25

### Forslag til direktiv

#### Artikel 1 – nr. 6

Direktiv 96/53/EF

Artikel 8 – stk. 5

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

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

**udgår**

Or. en

*Begrundelse*

*Eftersom grænsen på 500 mm er indført i artikel 8, stk. 2, er der ikke behov for overgangsforanstaltninger.*

## Ændringsforslag 26

### Forslag til direktiv

#### Artikel 1 – nr. 7

Direktiv 95/53/EF

Artikel 9 – stk. 1

*Kommissionens forslag*

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

*Ændringsforslag*

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

Or. en

**Ændringsforslag 27**

**Forslag til direktiv**

**Artikel 1 – nr. 7**

Direktiv 95/53/EF

Artikel 9 – stk. 2 – afsnit 1 – led 2 – indledning

*Kommissionens forslag*

- forbedring af færdselssikkerheden og sikkerheden i forbindelse med *intermodal* transport, navnlig for at sikre, at førerhusets forreste del

*Ændringsforslag*

- forbedring af færdselssikkerheden og sikkerheden i forbindelse med *kombineret* transport, navnlig for at sikre, at førerhusets forreste del

Or. en

*Begrundelse*

*(Vedrører ikke den danske tekst)*

**Ændringsforslag 28**

**Forslag til direktiv**

**Artikel 1 – nr. 7**

Direktiv 95/53/EF

Artikel 9 – stk. 2 – afsnit 1 – led 2 – nr. i

*Kommissionens forslag*

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

*Ændringsforslag*

i) forbedrer **det direkte** udsyn, **så** de mere sårbare trafikanter **bliver mere synlige for føreren**, navnlig gennem en nedbringelse af **de** blinde **vinkler** under forruden **og på siden af førerhuset**

Or. en

*Begrundelse*

*Forslaget yder ikke tilstrækkelig præcisering af, hvad der skal ske for at forbedre førerhussikkerheden, især med hensyn til fodgængersikkerhed. Denne lovgivning bør tilvejebringe klare retningslinjer, og ekspertarbejdsgruppen skal bistå Kommissionen med at forberede gennemførelsen af disse retningslinjer.*

**Ændringsforslag 29**

**Forslag til direktiv**

**Artikel 1 – nr. 7**

Direktiv 95/53/EF

Artikel 9 – stk. 2 – afsnit 1 – led 2 – nr. ii

*Kommissionens forslag*

ii) reducerer skaderne i tilfælde af sammenstød

*Ændringsforslag*

ii) reducerer skaderne i tilfælde af sammenstød **med andre køretøjer og forbedrer førerhuses energiabsorption ved at montere et energiabsorberende kollisionsstyringssystem**

Or. en

*Begrundelse*

*Forslaget yder ikke tilstrækkelig præcisering af, hvad der skal ske for at forbedre førerhussikkerheden, især med hensyn til fodgængersikkerhed. Denne lovgivning bør tilvejebringe klare retningslinjer, og ekspertarbejdsgruppen skal bistå Kommissionen med at forberede gennemførelsen af disse retningslinjer.*

**Ændringsforslag 30**

**Forslag til direktiv**

**Artikel 1 – nr. 7**

Direktiv 95/53/EF  
Artikel 9 – stk. 2 – afsnit 1 – led 2 – nr. ii a (nyt)

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

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

Or. en

*Begrundelse*

*Forslaget yder ikke tilstrækkelig præcisering af, hvad der skal ske for at forbedre førerhussikkerheden, især med hensyn til fodgængersikkerhed. Denne lovgivning bør tilvejebringe klare retningslinjer, og ekspertarbejdsgruppen skal bistå Kommissionen med at forberede gennemførelsen af disse retningslinjer.*

### **Ændringsforslag 31**

#### **Forslag til direktiv**

#### **Artikel 1 – nr. 7**

Direktiv 95/53/EF

Artikel 9 – stk. 2 – afsnit 1 – led 3

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

køretøjerne og vogntogene skal være manøvredegtige på infrastrukturanlæggene, uden at der derved indføres begrænsninger i brugen af køretøjerne i ***intermodale terminaler***

køretøjerne og vogntogene skal være manøvredegtige på infrastrukturanlæggene, uden at der derved indføres begrænsninger i brugen af køretøjerne i ***kombineret transport***

Or. en

### **Ændringsforslag 32**

#### **Forslag til direktiv**

#### **Artikel 1 – nr. 7**

Direktiv 95/53/EF

Artikel 9 – stk. 3

*Kommissionens forslag*

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

*Ændringsforslag*

3. Forud for markedsføringen afprøver medlemsstaterne de nykonstruerede motorkøretøjers aerodynamiske **og sikkerhedsmæssige** ydeevne **inden for rammerne af direktiv 2007/46/EF** og udsteder et certifikat herom. Certifikatet attesterer, at kravene i stk. 2 er overholdt. Prøvecertifikater, der er udstedt af én medlemsstat, anerkendes af de øvrige medlemsstater.

Or. en

*Begrundelse*

*Præcisering af, at ingen nye/yderligere certificeringsprocedurer vil blive påkrævet, men at dette kan ske inden for rammerne af de eksisterende procedurer for typegodkendelse (2007/46/EF).*

**Ændringsforslag 33**

**Forslag til direktiv**

**Artikel 1 – nr. 7**

Direktiv 96/53/EF

Artikel 9 – stk. 3 a (nyt)

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

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

Or. en

*Begrundelse*

*Kommissionens forslag knytter sikkerhed til aerodynamisk ydeevne og vil derfor begrænse sikkerhedsforbedringer til lastbiler, som kører over lange strækninger, og som er mindre tilbøjelige til at køre ind i byområder. Da 66 % af dødsulykker med fodgængere og 55 % af dødsulykker med cyklister finder sted i byområder, er det derfor afgørende at forbedre sikkerheden for alle lastbiler. Dette kan kun opnås ved at kræve sikkerhedsforbedringer for alle lastbiler, herunder dem, der kører i byområder. En overgangsperiode på syv år vil give*



*branchen tilstrækkelig tid til at tilpasse sig de lovgivningsmæssige ændringer.*

### **Ændringsforslag 34**

#### **Forslag til direktiv**

#### **Artikel 1 – nr. 9**

Direktiv 95/53/EF

Artikel 10a – stk. 1

#### *Kommissionens forslag*

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

#### *Ændringsforslag*

Den største tilladte vægt for køretøjer, **der bruger alternative brændstoffer**, er den vægt, der er angivet i bilag I, punkt 2.3.4.

Or. en

### **Ændringsforslag 35**

#### **Forslag til direktiv**

#### **Artikel 1 – nr. 9**

Direktiv 95/53/EF

Artikel 10a – stk. 2

#### *Kommissionens forslag*

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

#### *Ændringsforslag*

Køretøjer, **der bruger alternative brændstoffer**, skal dog overholde de i bilag I, punkt 3, anførte grænser: tilladt akseltryk.

Or. en

### **Ændringsforslag 36**

#### **Forslag til direktiv**

#### **Artikel 1 – nr. 10**

Direktiv 95/53/EF

Artikel 11 – stk. 1

#### *Kommissionens forslag*

De største tilladte dimensioner fastsat i

PR\1006630DA.doc

#### *Ændringsforslag*

De største tilladte dimensioner fastsat i

25/34

PE521.689v01-00

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

bilag I, punkt 1.1 og 1.6 kan overskrides med 15 cm for køretøjer eller vogntog, der transporterer containere eller veksellad på **45 fod**, såfremt vejtransporten af containeren eller vekselladet indgår i **kombineret** transportvirksomhed **som defineret i artikel 2**.

Or. en

### Ændringsforslag 37

#### Forslag til direktiv

#### Artikel 1 – nr. 10

Direktiv 95/53/EF

Artikel 11 – stk. 2

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

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

***udgår***

Or. en

## Begrundelse

Den eksisterende definition af "kombineret transport" i henhold til direktiv 1992/106 bør anvendes i hele teksten i stedet for at indføre den nye term "intermodal transport". Denne definition fastsætter allerede tydeligt grænserne for transportens vejafsnit, og denne afstand er tilsyneladende tilstrækkelig for at forbinde et industri- eller handelsområde med et cargocenter eller en flodhavn. Dybe søhavne bør forbindes med bæredygtige transportformer frem for vejgodstransport over store afstande.

### Ændringsforslag 38

#### Forslag til direktiv

##### Artikel 1 – nr. 11

Direktiv 95/53/EF

Artikel 12 – stk. 2

#### *Kommissionens forslag*

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

#### *Ændringsforslag*

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

Or. en

### Ændringsforslag 39

#### Forslag til direktiv

##### Artikel 1 – nr. 11

*Kommissionens forslag*

6. I medfør af stk. 1 **tilskynder medlemsstaterne til, at køretøjer og vogntog** udstyres med vejeanordninger på køretøjet (totalvægt og akseltryk), hvilket gør det muligt til enhver tid at kommunikere vægtoplysninger fra et køretøj i brug til en myndighed, der foretager kontrol ved vejsiden, eller en myndighed med ansvar for lovgivningen om varetransport. Kommunikationen sker via en grænseflade defineret af standarderne CEN DSRC<sup>13</sup> EN 12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 og ISO 14906.

---

<sup>13</sup> DSRC: Dedicated Short Range Communications.

*Ændringsforslag*

6. I medfør af stk. 1 **skal nye N2- og N3-køretøjer** udstyres med vejeanordninger på køretøjet (totalvægt og akseltryk), hvilket gør det muligt til enhver tid at kommunikere vægtoplysninger fra et køretøj i brug til en myndighed, der foretager kontrol ved vejsiden, eller en myndighed med ansvar for lovgivningen om varetransport. Kommunikationen sker via en grænseflade defineret af standarderne CEN DSRC<sup>13</sup> EN 12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 og ISO 14906. **Oplysningerne skal også være tilgængelige for føreren.**

---

<sup>13</sup> DSRC: Dedicated Short Range Communications.

Or. en

*Begrundelse*

*Vægtføler på køretøjet virker til at være det mest effektive redskab til at forhindre overbelastning og bør derfor gøres obligatorisk. Stationer med vejning i bevægelse, som er anbragt i vejinfrastrukturen, er mindre effektive, da deres placering kan blive kendt, og de derfor kan undgås. Anordninger på lastbilerne vil desuden give chaufføren mulighed for selv at føre kontrol med, at denne overholder lovgivningen.*

**Ændringsforslag 40**

**Forslag til direktiv  
Artikel 1 – nr. 12**  
Direktiv 96/53/EC  
Artikel 13 – stk. 2

*Kommissionens forslag*

2. En overvægt på under 5 % af den største tilladte vægt i henhold til punkt 2, 3, 4.1 og 4.3 i bilag I giver anledning til en skriftlig advarsel til transportvirksomheden, som

*Ændringsforslag*

2. En overvægt på under 2 % af den største tilladte vægt i henhold til punkt 2, 3, 4.1 og 4.3 i bilag I giver anledning til en skriftlig advarsel til transportvirksomheden, som

kan resultere i en sanktion, hvis en sådan sanktion er fastsat i den nationale lovgivning.

kan resultere i en sanktion, hvis en sådan sanktion er fastsat i den nationale lovgivning.

Or. en

### *Begrundelse*

*For et køretøj på 40 t vil en overvægt på 5 % være 2 t, som er en betydelig overvægt. Ordføreren er af den opfattelse, at der bør fastsættes en mindre tolerance, og foreslår 2 % som maksimal tolerance.*

## **Ændringsforslag 41**

### **Forslag til direktiv**

#### **Artikel 1 – nr. 12**

Direktiv 96/53/EC

Artikel 13 – stk. 3

#### *Kommissionens forslag*

3. En overvægt på mellem 5 og 10 % af den største tilladte vægt i henhold til punkt 2, 3, 4.1 og 4.3 i bilag I betragtes som en mindre overtrædelse i henhold til dette direktiv og giver anledning til en økonomisk sanktion.

Kontrolmyndighederne kan ligeledes tilbageholde køretøjet for at losse det, så det kommer til at overholde den største tilladte vægt.

#### *Ændringsforslag*

3. En overvægt på mellem 2 % og 10 % af den største tilladte vægt i henhold til punkt 2, 3, 4.1 og 4.3 i bilag I betragtes som en mindre overtrædelse i henhold til dette direktiv og giver anledning til en økonomisk sanktion.

Kontrolmyndighederne kan ligeledes tilbageholde køretøjet for at losse det, så det kommer til at overholde den største tilladte vægt.

Or. en

## **Ændringsforslag 42**

### **Forslag til direktiv**

#### **Artikel 1 – nr. 12**

Direktiv 96/53/EC

Artikel 13 – stk. 6

#### *Kommissionens forslag*

6. En længde eller bredde, der er under 2 % større end de største tilladte dimensioner

#### *Ændringsforslag*

6. En længde eller bredde, der er under 1 % større end de største tilladte dimensioner

anført i punkt 1 i bilag I giver anledning til en skriftlig advarsel til transportvirksomheden, som kan resultere i en sanktion, hvis en sådan sanktion er fastsat i den nationale lovgivning.

anført i punkt 1 i bilag I giver anledning til en skriftlig advarsel til transportvirksomheden, som kan resultere i en sanktion, hvis en sådan sanktion er fastsat i den nationale lovgivning.

Or. en

#### *Begrundelse*

*Ydre dimensioner for lastbiler overholdes med millimeters nøjagtighed, og derfor afviger køretøjet normalt ikke fra disse dimensioner. I tilfælde af last, der overstiger lastbilens dimensioner, skal der indhentes en særlig tilladelse. De accepterede afvigelser bør derfor være tæt på nul, men under alle omstændigheder så små som muligt.*

### **Ændringsforslag 43**

#### **Forslag til direktiv**

#### **Artikel 1 – nr. 12**

Direktiv 96/53/EC

Artikel 13 – stk. 7

#### *Kommissionens forslag*

7. En længde eller bredde, der er mellem **2 og 20 %** større end de største tilladte dimensioner anført i punkt 1 i bilag I, uanset om det er den medførte last eller selve køretøjet, der overskrider grænserne, medfører en økonomisk sanktion. Kontrolmyndighederne tilbageholder køretøjet, indtil det er blevet losset, hvis den for store længde eller bredde skyldes lasten, eller indtil transportvirksomheden har indhentet en særlig tilladelse i henhold til artikel 4, stk. 3.

#### *Ændringsforslag*

7. En længde eller bredde, der er mellem **1 % og 10 %** større end de største tilladte dimensioner anført i punkt 1 i bilag I, uanset om det er den medførte last eller selve køretøjet, der overskrider grænserne, medfører en økonomisk sanktion. Kontrolmyndighederne tilbageholder køretøjet, indtil det er blevet losset, hvis den for store længde eller bredde skyldes lasten, eller indtil transportvirksomheden har indhentet en særlig tilladelse i henhold til artikel 4, stk. 3.

Or. en

#### *Begrundelse*

*Ydre dimensioner for lastbiler overholdes med millimeters nøjagtighed, og derfor afviger køretøjet normalt ikke fra disse dimensioner. I tilfælde af last, der overstiger lastbilens dimensioner, skal der indhentes en særlig tilladelse. De accepterede afvigelser bør derfor være tæt på nul, men under alle omstændigheder så små som muligt.*

## Ændringsforslag 44

### Forslag til direktiv

#### Artikel 1 – nr. 12

Direktiv 95/53/EF

Artikel 13 – stk. 8

#### *Kommissionens forslag*

8. En længde eller bredde, der er over **20 %** større end de største tilladte dimensioner i punkt 1 i bilag I, betragtes som en meget grov overtrædelse i henhold til dette direktiv på grund af de øgede risici for de øvrige trafikanter. Det giver anledning til en økonomisk sanktion og til, at kontrolmyndighederne umiddelbart tilbageholder køretøjet, indtil det er blevet losset, eller indtil transportvirksomheden har indhentet en særlig tilladelse i henhold til artikel 4, stk. 3, hvis den for store længde eller bredde skyldes lasten. Proceduren vedrørende transportvirksomhedens ikke-opfyldelse af vandelskravet gennemføres i henhold til artikel 6 i forordning (EF) 1071/2009.

#### *Ændringsforslag*

8. En længde eller bredde, der er over **10 %** større end de største tilladte dimensioner i punkt 1 i bilag I, betragtes som en meget grov overtrædelse i henhold til dette direktiv på grund af de øgede risici for de øvrige trafikanter. Det giver anledning til en økonomisk sanktion og til, at kontrolmyndighederne umiddelbart tilbageholder køretøjet, indtil det er blevet losset, eller indtil transportvirksomheden har indhentet en særlig tilladelse i henhold til artikel 4, stk. 3, hvis den for store længde eller bredde skyldes lasten. Proceduren vedrørende transportvirksomhedens ikke-opfyldelse af vandelskravet gennemføres i henhold til artikel 6 i forordning (EF) 1071/2009.

Or. en

#### *Begrundelse*

*Ydre dimensioner for lastbiler overholdes med millimeters nøjagtighed, og derfor afviger køretøjet normalt ikke fra disse dimensioner. I tilfælde af last, der overstiger lastbilens dimensioner, skal der indhentes en særlig tilladelse. De accepterede afvigelser bør derfor være tæt på nul, men under alle omstændigheder så små som muligt.*

## Ændringsforslag 45

### Forslag til direktiv

#### Artikel 1 – nr. 13

Direktiv 95/53/EF

Artikel 14

#### *Kommissionens forslag*

I forbindelse med transport af containere udsteder afskiberen en erklæring om den

#### *Ændringsforslag*

I forbindelse med transport af containere udsteder afskiberen **før lastning** en

transporterede containers **vægt** til den vejtransportvirksomhed, der varetager transporten af containeren. Hvis **disse oplysninger** er mangelfulde eller fejlagtige, er afskiberen ansvarlig på lige fod med transportøren, hvis køretøjet kører med overvægt.

**skriftlig** erklæring om den transporterede containers **bruttovægt** til den vejtransportvirksomhed, der varetager transporten af containeren. **Denne erklæring kan også sendes elektronisk. Uanset formen skal det dokument, som erklærer containerens bruttovægt, underskrives af en person, der er behørigt autoriseret af afskiberen.** Hvis **oplysningerne om containerens bruttovægt** er mangelfulde eller fejlagtige, er afskiberen ansvarlig på lige fod med transportøren, hvis køretøjet kører med overvægt.

**I forbindelse med kombineret transportvirksomhed skal oplysningerne om bruttovægten af en pakket container afleveres til den næste part, der tager containeren i sin varetægt.**

Or. en

#### Begrundelse

*Den 20. september 2013 vedtog Dsc-Underkomitéen en revision af SOLAS-konventionen for at bemyndige kontrollen af containeres bruttovægt, før de læsses på et skib. For at fastsætte en ensartet tilgang på tværs af alle transportformer og undgå mulige modstridende bestemmelser bør vi tage hensyn til udviklingerne i IMO, når dette direktiv ændres.*

#### Ændringsforslag 46

##### Forslag til direktiv

##### Artikel 1 – nr. 15

Direktiv 96/53/EC

Artikel 16 – stk. 2

##### *Kommissionens forslag*

2. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter som omhandlet i artikel 8, stk. 4, **artikel 9**, stk. 5, og artikel 12, stk. 7, tillægges Kommissionen for en **ubegrænset** periode fra den [datoen for ikrafttrædelsen af dette direktiv].

##### *Ændringsforslag*

2. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter som omhandlet i artikel 8, stk. 4, **artikel 9**, stk. 5, og artikel 12, stk. 7, tillægges Kommissionen for en periode **på fem år** fra den [datoen for ikrafttrædelsen af dette direktiv]. **Kommissionen udarbejder en rapport vedrørende delegationen af beføjelser senest ni måneder inden udløbet af**



*femårsperioden. Delegationen forlænges stiltiende med perioder af samme varighed, medmindre Europa-Parlamentet eller Rådet modsætter sig en sådan forlængelse senest tre måneder inden udløbet af hver periode.*

Or. en

#### **Ændringsforslag 47**

##### **Forslag til direktiv**

##### **Artikel 1 – nr. 16 – litra c**

Direktiv 96/53/EC

Bilag I – punkt 2.3.1 – led 2

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

**"2-akslede motorkøretøjer bortset fra busser og med hybridmotor eller elmotor: 19 t"**

**udgår**

Or. en

#### **Ændringsforslag 48**

##### **Forslag til direktiv**

##### **Artikel 1 – nr. 16 – litra c a (nyt)**

Direktiv 96/53/EC

Bilag I – punkt 2.3.4 (nyt)

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

**ca) Følgende punkt indsættes:**

**"2.3.4 Køretøjer, der bruger alternative brændstoffer: Den maksimale vægt er den, som nævnes i punkt 2.3.1, 2.3.2 eller 2.3.3, forhøjet med den ekstra vægt, der kræves til den alternative fremdriftsform, dog højst 1 t. Denne ekstra vægt skal angives i de officielle registreringsdokumenter for motorkøretøjet, som udstedes af den medlemsstat, hvor køretøjet er registreret.**

*I tilfælde, hvor disse oplysninger mangler, er værdierne, som er nævnt i punkt 2.3.1., 2.3.2 eller 2.3.3, gældende.'*

Or. en

#### *Begrundelse*

*Alternative motorer bør behandles ens uden at tage hensyn til den anvendte teknologi. Men vægten af de forskellige typer alternative motorer er forskellig afhængigt af den anvendte teknologi. Hvis der kun er én vægtgrænse for alle typer af alternative motorer, kan vogntog med lettere motorer bruge ekstra vægt til last. Situationer, hvor én type af alternative motorer får en konkurrencemæssig fordel i forhold til andre, bør derfor undgås.*