



EUROPAPARLAMENTET

2009 - 2014

---

*Utskottet för transport och turism*

---

**2013/0105(COD)**

16.10.2013

**\*\*\*I**

## **FÖRSLAG TILL BETÄNKANDE**

om förslaget 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 (COM(2013)0195 – C7-0102/2013 – 2013/0105(COD))

Utskottet för transport och turism

Föredragande: Jörg Leichtfried

### ***Teckenförklaring***

- \* Samrådsförfarande
- \*\*\* Godkännandeförfarande
- \*\*\*I Ordinarie lagstiftningsförfarande (första behandlingen)
- \*\*\*II Ordinarie lagstiftningsförfarande (andra behandlingen)
- \*\*\*III Ordinarie lagstiftningsförfarande (tredje behandlingen)

(Det angivna förfarandet baseras på den rättsliga grund som angetts i förslaget till akt.)

### ***Ändringsförslag till ett förslag till akt***

#### **När parlamentets ändringsförslag utformas i två spalter gäller följande:**

Text som utgår markeras med *fetkursiv stil* i vänsterspalten. Text som ersätts markeras med *fetkursiv stil* i båda spalterna. Ny text markeras med *fetkursiv stil* i högerspalten.

De två första raderna i hänvisningen ovanför varje ändringsförslag anger vilket textavsnitt som avses i det förslag till akt som behandlas. Om ett ändringsförslag avser en befintlig akt som förslaget till akt är avsett att ändra innehåller hänvisningen även en tredje och en fjärde rad. Den tredje raden anger den befintliga akten och den fjärde vilken bestämmelse i denna akt som ändringsförslaget avser.

#### **När parlamentets ändringsförslag utformas som en konsoliderad text gäller följande:**

Nya textdelar markeras med *fetkursiv stil*. Textdelar som utgår markeras med symbolen ■ eller med genomstrykning. Textdelar som ersätts anges genom att ny text markeras med *fetkursiv stil* och text som utgår stryks eller markeras med genomstrykning.

Sådana ändringar som endast är tekniska och som gjorts av de berörda avdelningarna vid färdigställandet av den slutliga texten markeras däremot inte.

## INNEHÅLL

**Sida**

FÖRSLAG TILL EUROPAPARLAMENTETS LAGSTIFTNINGSRESOLUTION .....	5
---	---



## FÖRSLAG TILL EUROPAPARLAMENTETS LAGSTIFTNINGSRESOLUTION

om förslaget 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  
(COM(2013)0195 – C7-0102/2013 – 2013/0105(COD))

(Ordinarie lagstiftningsförfarande: första behandlingen)

*Europaparlamentet utfärdar denna resolution*

- med beaktande av kommissionens förslag till Europaparlamentet och rådet (COM(2013)0195),
  - med beaktande av artiklarna 294.2 och 91 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, i enlighet med vilka kommissionen har lagt fram sitt förslag för parlamentet (C7-0102/2013),
  - med beaktande av artikel 294.3 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,
  - med beaktande av yttrandet från Europeiska ekonomiska och sociala kommittén av den 11 juli 2013<sup>1</sup>,
  - efter att ha hört Regionkommittén,
  - med beaktande av artikel 55 i arbetsordningen,
  - med beaktande av betänkandet från utskottet för transport och turism (A7-0000/2013).
1. Europaparlamentet antar nedanstående ståndpunkt vid första behandlingen.
  2. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att lägga fram en ny text för parlamentet om den har för avsikt att väsentligt ändra sitt förslag eller ersätta det med ett nytt.
  3. Europaparlamentet uppdrar åt talmannen att översända parlamentets ståndpunkt till rådet, kommissionen och de nationella parlamenten.

### Ändringsförslag 1

**Förslag till direktiv**  
**Skäl 2**

*Kommissionens förslag*

(2) I detta sammanhang föreslogs i

*Ändringsförslag*

(2) I detta sammanhang föreslogs i

---

<sup>1</sup> EUT C .../Ännu ej offentliggjort i EUT.

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*.

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 *kombinerad transport*.

Or. en

## Ändringsförslag 2

### 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. ***De aerodynamiska anordningarnas kompatibilitet med kombinerade transporter måste säkerställas.***

Or. en

## Ändringsförslag 3

### Förslag till direktiv Skäl 5

### *Kommissionens förslag*

(5) Kommissionen planerade i sina politiska riktlinjer för trafiksäkerhet 2011–2020<sup>7</sup> 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 gemenskapen<sup>8</sup>. 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.

---

<sup>7</sup> KOM(2010) 389.

<sup>8</sup> COM(2012) 258.

### *Ändringsförslag*

(5) Kommissionen planerade i sina politiska riktlinjer för trafiksäkerhet 2011–2020<sup>7</sup> 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 gemenskapen<sup>8</sup>. 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 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.

---

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

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

Or. en

### **Ändringsförslag 4**

#### **Förslag till direktiv Skäl 6a (nytt)**

### *Kommissionens förslag*

### *Ändringsförslag*

***(6a) Det föreskrivs i vitboken att 30 procent av vägtransporterna på mer än***

*300 km bör flyttas över till andra transportmedel, exempelvis järnväg eller sjötransporter, till 2030, och mer än 50 procent till 2050 med hjälp av effektiva och miljövänliga godskorridorer. För att kunna uppnå detta mål måste även lämplig infrastruktur tas fram. Detta mål godkändes av Europaparlamentet i dess resolution av den 15 december 2011 om en färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde – ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem<sup>1</sup>.*

---

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

Or. en

## Ändringsförslag 5

### 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. 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*

#### *Ändringsförslag*

*(7) För att garantera rättvis konkurrens inom internationella transporter är det nödvändigt att ha gemensamma normer rörande dimensionerna på fordon som används för internationella transporter. Undantag från dessa gemensamma normer bör bara göras i enstaka fall och begränsas till nationella transporter. 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 man försöker uppnå i vitboken. Medlemsstaternas rättigheter som fastställs i akterna om anslutning till Europeiska unionen bör respekteras.*



*förtydligas i detta avseende.*

Or. en

## Ändringsförslag 6

### 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. ***Principen om teknikneutralitet bör upprätthållas.***

Or. en

## Ändringsförslag 7

### 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

#### *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.**

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. Denna ökning **bör** dock endast **godkännas** för **kombinerade** transporter, där vägsträckan inte överskrider **150 km i varje ände** i samband med transporter som inbegriper en sträcka på järnväg, inre vattenvägar eller till sjöss.

Or. en

## Ändringsförslag 8

### 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 **kombinerade** 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 **kombinerad** transport transporterar containrar på 40 fot till att omfatta även sådana som transporterar containrar på 45 fot.

## Ändringsförslag 9

### 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 **bör** 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 10

### Förslag till direktiv Artikel 1 – led 1 Direktiv 96/53/EG Artikel 2 – stycke 1 – strecksats 13

**– 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 fordon<sup>10</sup>, som är försett med en eller flera elektriska drivmotorer som inte är permanent anslutna till elnätet, och en eller flera förbränningsdrivmotorer.** **utgår**

---

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

Or. en

*Motivering*

*För att säkerställa teknikneutraliteten införs det bredare begreppet "fordon som drivs med alternativa bränslen" istället för begreppet "hybridfordon", vilket verkar vara för snävt.*

**Ändringsförslag 11**

**Förslag till direktiv**

**Artikel 1 – led 1**

Direktiv 96/53/EG

Artikel 2 – stycke 1 – strecksats 14

**– elfordon: 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 fordon<sup>11</sup>, som är försett med en eller flera elektriska drivmotorer som inte är permanent anslutna till elnätet.** **utgår**

*Motivering*

*Detta ingår redan i den bredare definition som utgörs av "fordon som drivs med alternativa bränslen".*

**Ändringsförslag 12**

**Förslag till direktiv**

**Artikel 1 – led 1**

Direktiv 96/53/EG

Artikel 2 – 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,*
- biodrivmedel, enligt definitionen i Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/28/EG<sup>1</sup>,*
- syntetiska drivmedel,*
- naturgas, inbegripet biometan i gasform (komprimerad naturgas – CNG) och flytande form (flytande naturgas – LNG),*
- motorgas (LPG), och*
- spillvärme.*

---

<sup>1</sup> *Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/28/EG av den 23 april 2009 om främjande av användningen av energi från förnybara energikällor och om ändring och ett senare upphävande av direktiven 2001/77/EG och 2003/30/EG (EUT L 140, 5.6.2009, s. 16).*

*Motivering*

*För att kunna definiera "fordon som drivs med alternativa bränslen" på ett teknikneutralt sätt är det lämpligt att först definiera "alternativa bränslen". Definitionen kan bygga på den definition som används i kommissionens förslag om infrastrukturen för alternativa bränslen (COM(2013)0018 – 2013/0012(COD)).*

**Ändringsförslag 13**

**Förslag till direktiv**

**Artikel 1 – led 1**

Direktiv 96/53/EG

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

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

***– fordon som drivs med alternativa bränslen: motorfordon som helt eller delvis drivs med ett alternativt bränsle.***

*Motivering*

*Definitionen av "fordon som drivs med alternativa bränslen" bör ta hänsyn till teknikneutraliteten.*

**Ändringsförslag 14**

**Förslag till direktiv**

**Artikel 1 – led 1**

Direktiv 96/53/EG

Artikel 2 – stycke 1 – strecksats 15

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

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

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

*Motivering*

*Begreppet "intermodal lastenhet" är vanligare i branschen.*

## Ändringsförslag 15

### Förslag till direktiv

#### Artikel 1 – led 1

Direktiv 96/53/EG

Artikel 2 – stycke 1 – strecksats 12c (ny)

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

*– kombinerade transporter:  
godstransporter i fall då lastbilen,  
släpvagnen, påhängsvagnen, med eller  
utan dragbil, utbytescontainer eller  
container, 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.*

Or. en

*Motivering*

*Den befintliga definitionen av ”kombinerad transport” i enlighet med direktiv 92/106/EEG bör användas i hela texten i stället för att införa det nya begreppet ”intermodal transport”.*

## Ändringsförslag 16

### Förslag till direktiv

#### Artikel 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, ska det vara förbjudet att utföra internationella transporter i fordon eller fordonskombinationer med dimensioner som avviker från dem som anges i bilaga I.”**

Or. en

*Motivering*

*Ett klargörande av de befintliga reglerna, som inte var avsedda att tillåta användning över gränserna av det modulära konceptet för fordon. Trafik över gränserna med längre lastbilar kan komma att ändra unionens huvudsakliga politiska målsättningar såsom de formuleras i vitboken. Det är därför viktigt att först genomföra en grundlig konsekvensbedömning av denna gränsöverskridande trafik, inbegripet dess påverkan på övergången från väg till järnväg, säkerhet, sociala villkor och arbetsvillkor, små och medelstora företag, logistik, luftföroreningar, buller, osv.*

**Ändringsförslag 17**

**Förslag till direktiv**

**Artikel 1 – led 2 – led a**

Direktiv 96/53/EG

Artikel 4 – punkt 1 – leden a och b

*Kommissionens förslag*

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

*Ändringsförslag*

**utgår**

Or. en

**Ändringsförslag 18**

**Förslag till direktiv**

**Artikel 1 – led 2 – led b**



Direktiv 96/53/EG  
Artikel 4 – punkt 4 – stycke 2 – mening 1

*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 19**

**Förslag till direktiv**

**Artikel 1 – led 6**

Direktiv 96/53/EG

Artikel 8 – punkt 2 – strecksats 2 – inledningen

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

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

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

Or. en

## **Ändringsförslag 20**

**Förslag till direktiv**

**Artikel 1 – led 6**

Direktiv 96/53/EG

Artikel 8 – punkt 2 – strecksats 2 – led iva (nytt)

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

**iva) De får inte överskrida längden som**

**anges i punkt 1.1 i bilaga I med mer än 500 mm.**

Or. en

*Motivering*

*För att skapa rättssäkerhet bör vi hålla oss till vad som redan har bestämts inom ramen för kommissionens förordning (EU) nr 1230/2012 (500 mm), vilken nyligen trädde i kraft.*

**Ändringsförslag 21**

**Förslag till direktiv**

**Artikel 1 – led 6**

Direktiv 96/53/EG

Artikel 8 – punkt 2 – strecksats 3 – stycke 1 – led ii

*Kommissionens förslag*

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

*Ändringsförslag*

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

Or. en

**Ändringsförslag 22**

**Förslag till direktiv**

**Artikel 1 – led 6**

Direktiv 95/53/EG

Artikel 8 – punkt 2 – strecksats 3 – stycke 2

*Kommissionens förslag*

Överskridandet av de högsta längderna ska inte innebära en ökning av fordonens eller fordonskombinationernas kapacitet för nyttolast.

*Ändringsförslag*

*(Berör inte den svenska versionen.)*

Or. en

## Ändringsförslag 23

### Förslag till direktiv

#### Artikel 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 **inom ramen för direktiv 2007/46/EG. Medlemsstaterna** ska utfärda ett intyg för detta, **som** 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.

Or. en

#### *Motivering*

*Förtydligande att inga nya/ytterligare intygsförfaranden kommer att krävas, utan att detta kan utföras inom ramen för de befintliga förfarandena för typgodkännande (2007/46/EG).*

## Ändringsförslag 24

### Förslag till direktiv

#### Artikel 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 kommissionen utövar sina**

*befogenheter ska den säkerställa samstämmigheten med unionens rättsakter om typgodkännande.*

Or. en

## **Ändringsförslag 25**

### **Förslag till direktiv**

#### **Artikel 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. en

*Motivering*

*Eftersom gränsen på 500 millimeter infördes i artikel 8.2 finns det inget behov av övergångsbestämmelser.*

## **Ändringsförslag 26**

### **Förslag till direktiv**

#### **Artikel 1 – led 7**

Direktiv 95/53/EG

Artikel 9 – punkt 1

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

1. För att förbättra fordonens eller

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.

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 **såväl trafiksäkerheten som den** aerodynamiska **prestandan** för fordon och fordonskombinationer.

Or. en

## Ändringsförslag 27

### Förslag till direktiv

#### Artikel 1 – led 7

Direktiv 95/53/EG

Artikel 9 – punkt 2 – stycke 1 – strecksats 2 – inledningen

#### *Kommissionens förslag*

– De ska förbättra trafiksäkerheten och säkerheten för **intermodal** transport, genom att säkerställa att förarhyttens främre utformning

#### *Ändringsförslag*

– De ska förbättra trafiksäkerheten och säkerheten för **kombinerad** transport, genom att säkerställa att förarhyttens främre utformning

Or. en

#### *Motivering*

*(Berör inte den svenska versionen.)*

## Ändringsförslag 28

### Förslag till direktiv

#### Artikel 1 – led 7

Direktiv 95/53/EG

Artikel 9 – punkt 2 – stycke 1 – strecksats 2 – led i

#### *Kommissionens förslag*

i) förbättrar förarens **sikt över** sårbara trafikanter, genom en minskning av **den**

#### *Ändringsförslag*

i) förbättrar förarens **direkta siktfält så att denne lättare kan se** sårbara trafikanter,

döda **vinkeln** under den främre vindrutan,  
och

genom en minskning av döda **vinklar**  
under den främre vindrutan **och vid sidan**  
**av förarhytten**, och

Or. en

#### *Motivering*

*Förslaget bringar inte tillräcklig klarhet i exakt vad som behövs göras för att förbättra förarhyttens säkerhet, särskilt med avseende på fotgängarnas säkerhet. Denna rättsakt bör tillhandahålla tydliga riktlinjer och arbetsgruppen på expertnivå ska hjälpa kommissionen med förberedelserna för genomförandet av dessa riktlinjer.*

### **Ändringsförslag 29**

#### **Förslag till direktiv**

##### **Artikel 1 – led 7**

Direktiv 95/53/EG

Artikel 9 – punkt 2 – stycke 1 – strecksats 2 – led ii

#### *Kommissionens förslag*

ii) minskar skadorna vid en kollision.

#### *Ändringsförslag*

ii) minskar skadorna vid en kollision **med andra fordon och förbättrar förarhyttens prestanda när det gäller att ta upp energin från en sådan kollision genom att ett energiabsorberande kollisionshanteringssystem monteras på denna.**

Or. en

#### *Motivering*

*Förslaget bringar inte tillräcklig klarhet i precis vad som behövs göras för att förbättra förarhyttens säkerhet, särskilt med avseende på fotgängarnas säkerhet. Denna rättsakt bör föreskriva tydliga riktlinjer och arbetsgruppen på expertnivå ska bistå kommissionen med förberedelserna för genomförandet av dessa riktlinjer.*

### **Ändringsförslag 30**

#### **Förslag till direktiv**

##### **Artikel 1 – led 7**

Direktiv 95/53/EG

Artikel 9 – punkt 2 – stycke 1 – strecksats 2 – led iia (nytt)

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

**ii) 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*

*Förslaget bringar inte tillräcklig klarhet i exakt vad som behövs göras för att förbättra förarhyttens säkerhet, särskilt med avseende på fotgängarnas säkerhet. Denna rättsakt bör föreskriva tydliga riktlinjer och arbetsgruppen på expertnivå ska bistå kommissionen med förberedelserna för genomförandet av dessa riktlinjer.*

**Ändringsförslag 31**

**Förslag till direktiv**

**Artikel 1 – led 7**

Direktiv 95/53/EG

Artikel 9 – punkt 2 – stycke 1 – strecksats 3

*Kommissionens förslag*

– Styrbarheten för fordonen eller fordonskombinationerna i infrastrukturena ska säkerställas utan att fordonens användning **på intermodala terminaler** begränsas.

*Ändringsförslag*

– Styrbarheten för fordonen eller fordonskombinationerna i infrastrukturena ska säkerställas utan att fordonens användning **för kombinerad transport** begränsas.

Or. en

**Ändringsförslag 32**

**Förslag till direktiv**

**Artikel 1 – led 7**

Direktiv 95/53/EG

Artikel 9 – punkt 3

*Kommissionens förslag*

3. Innan de släpps ut på marknaden ska den

PR\1006630SV.doc

*Ändringsförslag*

3. Innan de släpps ut på marknaden ska den

23/34

PE521.689v01-00

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.

aerodynamiska prestandan **och säkerhetsprestandan** hos nya konstruktioner för motorfordon provas **inom ramen för direktiv 2007/46/EG** 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.

Or. en

#### *Motivering*

*Förtydligande att inga nya/ytterligare intygsförfaranden kommer att krävas, utan att detta kommer att göras inom ramen för de befintliga förfarandena för typgodkännande (2007/46/EG).*

### **Ändringsförslag 33**

#### **Förslag till direktiv**

#### **Artikel 1 – led 7**

Direktiv 96/53/EG

Artikel 9 – 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 [sju år från detta direktivs ikraftträdande].***

Or. en

#### *Motivering*

*Kommissionens förslag sammankopplar säkerhet med aerodynamisk prestanda, vilket därmed kommer att begränsa säkerhetsförbättringarna till långdistansfordon även om det är mindre sannolikt att dessa kommer att framföras i stadsområden. Eftersom 66 procent av kollisioner med fotgängare som har dödlig utgång och 55 procent av kollisioner med cyklister som har dödlig utgång inträffar i stadsområden, är det dock av avgörande betydelse att förbättra säkerheten för alla lastbilar. Detta kan endast uppnås om man gör säkerhetsförbättringarna obligatoriska för alla lastbilar, inklusive de som framförs i stadsområden. En övergångsperiod på sju år kommer att ge branschen tillräckligt med tid för att anpassa sig till förändringarna i lagstiftningen.*



## Ändringsförslag 34

### Förslag till direktiv

#### Artikel 1 – led 9

Direktiv 95/53/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 drivs med alternativa bränslen** är de som anges i punkt 2.3.4 i bilaga I.

Or. en

## Ändringsförslag 35

### Förslag till direktiv

#### Artikel 1 – led 9

Direktiv 95/53/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 drivs med alternativa bränslen** ska dock följa de gränser som anges i bilaga I punkt 3: högsta tillåtna axeltryck.

Or. en

## Ändringsförslag 36

### Förslag till direktiv

#### Artikel 1 – led 10

Direktiv 95/53/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

#### *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 växelflaget utgör en del av en *intermodal* transport.

containrar eller växelflak på 45 fot, om vägtransporten av containern eller växelflaget utgör en del av en *kombinerad* transport *såsom denna definieras i artikel 2.*

Or. en

## Ändringsförslag 37

Förslag till direktiv  
Artikel 1 – led 10  
Direktiv 95/53/EG  
Artikel 11 – stycke 2

*Kommissionens förslag*

*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.*

*utgår*

Or. en

## Motivering

Den befintliga definitionen av "kombinerad transport" i enlighet med direktiv 92/106/EG bör användas i hela texten i stället för att införa det nya begreppet "intermodal transport". Denna definition fastställer redan tydligt gränserna för den del av resan som tillryggaläggs på väg, och denna sträcka tycks vara tillräcklig för att förbinda ett industriområde eller kommersiellt område med ett godsmagasin eller en flodhamn. Djuphavshamnar bör förbindas genom hållbara transportsätt hellre än genom långa godstransporter på väg.

### Ändringsförslag 38

#### Förslag till direktiv

##### Artikel 1 – led 11

Direktiv 95/53/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 **fem** 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 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 39

#### Förslag till direktiv

##### Artikel 1 – led 11

*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 DSRC<sup>13</sup> EN 12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 och ISO 14906.

---

<sup>13</sup> 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 DSRC<sup>13</sup> EN 12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 och ISO 14906. **Denna information ska också vara tillgänglig för föraren.**

---

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

Or. en

*Motivering*

*Ombordsystemet för vägning verkar vara det mest effektiva verktyget för att förhindra överlast och bör därför göras obligatoriskt. Vågstationer för vägning av fordon i rörelse (Weight-In-Motion) som är stationära i väginfrastrukturen är mindre effektiva eftersom deras läge kan bli känt och de därmed kan undvikas. Ombordsystem skulle dessutom ge föraren ett sätt att kontrollera om hans eller hennes fordon följer lagstiftningen.*

**Ändringsförslag 40**

**Förslag till direktiv  
Artikel 1 – led 12**  
Direktiv 96/53/EG  
Artikel 13 – punkt 2

*Kommissionens förslag*

2. En överlast på mindre än **5 %** av den högsta tillåtna vikten enligt punkterna 2, 3, 4.1 och 4.3 i bilaga I ska medföra en skriftlig varning till transportföretaget och

*Ändringsförslag*

2. En överlast på mindre än **2 %** av den högsta tillåtna vikten enligt punkterna 2, 3, 4.1 och 4.3 i bilaga I ska medföra en skriftlig varning till transportföretaget och

kan medföra en påföljd om den nationella lagstiftningen föreskriver en sådan påföljd.

kan medföra en påföljd om den nationella lagstiftningen föreskriver en sådan påföljd.

Or. en

### *Motivering*

*För ett fordon på 40 ton skulle en överlast på 5 procent väga 2 ton, vilket är en betydande överlast. Föredraganden anser att man ska ha en lägre toleransnivå och föreslår 2 procent som högsta toleransnivå.*

## **Ändringsförslag 41**

### **Förslag till direktiv**

#### **Artikel 1 – led 12**

Direktiv 96/53/EG

Artikel 13 – punkt 3

#### *Kommissionens förslag*

3. En överlast på mellan 5 och 10 % av den högsta tillåtna vikten enligt punkterna 2, 3. 4.1 och 4.3 i bilaga I betraktas som en mindre överträdelse enligt detta direktiv och ska medföra en ekonomisk påföljd. Kontrollmyndigheterna kan också hindra fordonet från fortsatt färd för att lossa gods tills det att högsta tillåtna vikt nås.

#### *Ändringsförslag*

3. En överlast på mellan 2 och 10 % procent av den högsta tillåtna vikten enligt punkterna 2, 3. 4.1 och 4.3 i bilaga I betraktas som en mindre överträdelse enligt detta direktiv och ska medföra en ekonomisk påföljd. Kontrollmyndigheterna kan också hindra fordonet från fortsatt färd för att lossa gods tills det att högsta tillåtna vikt nås.

Or. en

## **Ändringsförslag 42**

### **Förslag till direktiv**

#### **Artikel 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

#### *Ändringsförslag*

6. En överlängd eller överbredd på mindre än 1 % 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.

kan medföra en påföljd om den nationella lagstiftningen föreskriver en sådan påföljd.

Or. en

#### *Motivering*

*Lastbilarnas yttre dimensioner är utformade med millimeterprecision, och fordonet avviker därför normalt inte från dessa dimensioner. I händelse av laster som överskrider lastbilens dimensioner måste ett särskilt tillstånd införskaffas. Toleransnivån på avvikelser bör därför vara i närheten av noll, men i vilket fall som helst så små som möjligt.*

### **Ändringsförslag 43**

#### **Förslag till direktiv**

#### **Artikel 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** % 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.

Or. en

#### *Motivering*

*Lastbilarnas yttre dimensioner är utformade med millimeterprecision, och fordonet avviker därför normalt inte från dessa dimensioner. I händelse av laster som överskrider lastbilens dimensioner måste ett särskilt tillstånd införskaffas. Toleransnivån på avvikelser bör därför vara i närheten av noll, men i vilket fall som helst så små som möjligt.*

### **Ändringsförslag 44**

#### **Förslag till direktiv**

#### **Artikel 1 – led 12**

*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 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) 1071/2009.

*Ändringsförslag*

8. En överlängd eller överbredd på lasten eller på fordonet på mer än **10** % 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 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) 1071/2009.

Or. en

*Motivering*

*Lastbilarnas yttre dimensioner är utformade med millimeterprecision, och fordonet avviker därför normalt inte från dessa dimensioner. I händelse av laster som överskrider lastbilens dimensioner måste ett särskilt tillstånd införskaffas. Toleransnivån på avvikelser bör därför vara i närheten av noll, men i vilket fall som helst så små som möjligt.*

**Ändringsförslag 45**

**Förslag till direktiv**  
**Artikel 1 – led 13**  
Direktiv 95/53/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

*Ändringsförslag*

Vid transport av containrar ska avsändaren **före lastningen** överlämna en **skriftlig** deklARATION med uppgift om den transporterade containerns **bruttovikt** till den transportör som anlitas för transporten

är felaktig ska avsändaren ha samma ansvar som transportören för fordonets överlast.

av containern. ***Denna deklaration kan även insändas på elektronisk väg. Oberoende av formen ska dokumentet i vilket uppgiften om containerns bruttovikt anges undertecknas av en person som vederbörligen har bemyndigats av avsändaren.*** Om sådan uppgift rörande containerns bruttovikt saknas eller är felaktig ska avsändaren ha samma ansvar som transportören för fordonets överlast.

***När det gäller kombinerade transporter ska uppgifterna om en lastad containers bruttovikt lämnas till nästa part som handhar containern.***

Or. en

### Motivering

*Den 20 september 2013 godkände IMO:s underkommitté för farligt gods, fast gods och containrar (DSC) en översyn av Solaskonventionen i syfte att föreskriva kontroll av containrarnas bruttovikt innan de lastas på ett fartyg. För att kunna upprätta ett enhetligt tillvägagångssätt för alla transportsätt och undvika bestämmelser som eventuellt står i konflikt med varandra bör vi ta hänsyn till utvecklingen hos IMO under översynen av detta direktiv.*

## Ändringsförslag 46

### Förslag till direktiv

#### Artikel 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 av fem 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 befogenhet ska genom tyst medgivande förlängas med perioder av samma längd, såvida inte Europaparlamentet eller rådet motsätter sig en sådan förlängning senast***



*tre månader före utgången av perioden  
i fråga.*

Or. en

#### **Ändringsförslag 47**

**Förslag till direktiv**  
**Artikel 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 t”***

***utgår***

Or. en

#### **Ändringsförslag 48**

**Förslag till direktiv**  
**Artikel 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 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 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.”***

*Motivering*

*Alternativa motorer bör behandlas på samma sätt oberoende av den teknik som används. Vikten på de olika typerna av alternativa motorer är dock olika beroende på den teknik som används. Om det endast finns en viktgräns för alla typer av alternativa motorer kan man i fordonskombinationer med lättare motorer lägga extra vikt till nyttolasten. Omständigheter under vilka en typ av alternativa motorer får en konkurrensfördel gentemot andra bör därför undvikas.*