



EUROPA-PARLAMENTET

2009 - 2014

Mødedokument

A7-0256/2014

27.3.2014

*****I**

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 vej køretøjer 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	
PROCEDURE.....	41

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 vejkøretøjer 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 2013¹,
 - efter høring af Regionsudvalget,
 - der henviser til forretningsordenens artikel 55,
 - der henviser til betænkning fra Transport- og Turismeudvalget (A7-0256/2014),
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.

¹ EUT C 327 af 12.11.2013, s. 133.

Ændringsforslag 1

Forslag til direktiv Betragtning 1

Kommissionens forslag

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

⁶ COM(2011)0144

Ændringsforslag

(1) I hvidbogen "En køreplan for et fælles europæisk transportområde – mod et konkurrencedygtigt og ressourceeffektivt transportsystem", der blev offentliggjort i 2011⁶, lægges der vægt på behovet for at nedbringe drivhusgasemissionerne, navnlig kuldioxid (CO₂) med 60 % i 2050 i forhold til niveauet i 1990 **og med 20 % i 2020.**

⁶ COM(2011)0144

Ændringsforslag 2

Forslag til direktiv Betragtning 1 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(1a) Eftersom der på nuværende tidspunkt ikke findes nogen politikker, der beskæftiger sig med de stigende CO₂-emissioner fra lastbiler, bør Kommissionen overveje at indføre standarder for brændstofeffektivitet for lastbiler i forlængelse af dens lovgivning om biler og varevogne.

Ændringsforslag 3

Forslag til direktiv Betragtning 3

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(3) Den teknologiske udvikling omfatter

(3) Den teknologiske udvikling omfatter

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

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

Ændringsforslag 4

Forslag til direktiv Betragtning 3 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(3a) Kommissionen bør udvikle en strategi for begrænsning af tomkørsel inden for vejgodstransport som led i bestemmelserne om "vægt og dimensioner" og indføre bestemmelser om minimumsharmonisering med hensyn til cabotagekørsel med henblik på at forhindre dumping. Derudover bør revisionen af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 1999/62/EF^{1a} ("Eurovignetdirektivet") også udnyttes til at sikre, at fremskridtene i vurderingen af de eksterne omkostninger kommer til udtryk, og til at give mandat til

internalisering af eksterne omkostninger for tunge godskøretøjer. Kommissionen bør fremlægge et forslag til ændring af Eurovignetdirektivet inden 1. januar 2015;

^{1a} Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 1999/62/EF af 17. juni 1999 om afgifter på tunge godskøretøjer for benyttelse af visse infrastrukturer (EFT L 187 af 20.7.1999, s. 42).

Ændringsforslag 5

Forslag til direktiv Betragtning 4

Kommissionens forslag

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

Ændringsforslag

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

Ændringsforslag 6

Forslag til direktiv Betragtning 5

Kommissionens forslag

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

⁷ COM(2010) 389

⁸ COM (2012) 258

Ændringsforslag 7

Forslag til direktiv Betragtning 6

Ændringsforslag

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

⁷ COM(2010)0389

⁸ COM (2012)0258

Kommissionens forslag

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

Ændringsforslag

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

Ændringsforslag 8

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

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(6a) Hvidbogen om transport fra 2011 fastslår, at 30 % af den vejgodstransport, som fragtes over strækninger på mere end 300 km, bør overgå til andre transportformer, såsom jernbane- eller søtransport inden 2030 og mere end 50 % inden 2050, og at effektive og grønne godstransportkorridorer skal bidrage hertil. For at opfylde dette mål er det nødvendigt at udvikle 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^{1a}.

^{1a} EUT C 168 E af 14.6.2013, s. 72.

Ændringsforslag 9

Forslag til direktiv Betragtning 6 b (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(6b) I bestræbelserne på at nå målene i hvidbogen om transport, som blev offentliggjort i 2011, vil revisionen af direktiv 96/53/EF være en lejlighed til at forbedre chaufførernes sikkerhed og komfort, idet der tages højde for de krav, der er fastsat i Rådets direktiv 89/391/EØF^{1a} om sikkerhed og sundhed under arbejdet.

^{1a} Rådets direktiv 89/391/EØF af 12. juni 1989 om iværksættelse af foranstaltninger til forbedring af arbejdstagernes sikkerhed og sundhed under arbejdet (EFT L 183 af 26.9.1989, s. 1).

Ændringsforslag 10

Forslag til direktiv Betragtning 7

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

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

udgår

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

Ændringsforslag 11

Forslag til direktiv Betragtning 8

Kommissionens forslag

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

Ændringsforslag

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

Ændringsforslag 12

Forslag til direktiv Betragtning 9

(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.***

Ændringsforslag 13

Forslag til direktiv Betragtning 12

(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.

Kommissionens forslag

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

Ændringsforslag

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

Ændringsforslag 14

Forslag til direktiv Betragtning 14

Kommissionens forslag

(14) Det høje antal overtrædelser af bestemmelserne i direktiv 96/53/EF, der konstateres, skyldes i vid udstrækning, at de sanktioner, der er fastsat i medlemsstaternes lovgivninger for overtrædelse af disse regler, ikke er afskrækkende, eller der findes måske slet ikke sådanne sanktioner. Denne svaghed

Ændringsforslag

(14) Det høje antal overtrædelser af bestemmelserne i direktiv 96/53/EF, der konstateres, skyldes i vid udstrækning, at de sanktioner, der er fastsat i medlemsstaternes lovgivninger for overtrædelse af disse regler, ikke er afskrækkende, eller der findes måske slet ikke sådanne sanktioner. Denne svaghed

forværres af de store forskelle mellem de administrative sanktioner, der finder anvendelse i de forskellige medlemsstater. For at afhjælpe disse svagheder bør der foretages en tilnærmelse på EU-plan af størrelserne og kategorierne af administrative sanktioner for overtrædelse af direktiv 96/53/EF. Disse administrative sanktioner bør være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelsen **og** have en afskrækkende virkning.

forværres af de store forskelle mellem de administrative sanktioner, der finder anvendelse i de forskellige medlemsstater. For at afhjælpe disse svagheder bør der foretages en tilnærmelse på EU-plan af størrelserne og kategorierne af administrative sanktioner for overtrædelse af direktiv 96/53/EF. Disse administrative sanktioner bør være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelsen, have en afskrækkende virkning **og være ikkediskriminerende.**

Ændringsforslag 15

Forslag til direktiv Betragtning 16

Kommissionens forslag

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

Ændringsforslag

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

Ændringsforslag 16

Forslag til direktiv Betragtning 16 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(16a) Kommissionen bør revidere bilag I til direktiv 96/53/EF og aflægge rapport om dets gennemførelse, bl.a. under hensyntagen til virkningerne på den internationale konkurrence, modal omstilling, omkostninger i forbindelse

med tilpasning af infrastruktur samt til Den Europæiske Unions miljø- og sikkerhedsmæssige mål som fastsat i hvidbogen om transport.

Ændringsforslag 17

Forslag til direktiv Betragtning 17

Kommissionens forslag

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

Ændringsforslag

(17) Kommissionen bør bemyndiges til at vedtage delegerede retsakter i medfør af artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde for at fastlægge kravene til nye aerodynamiske anordninger ***og afskærmninger mod underkøring***, der anbringes ***på siden af og*** bag på køretøjerne, eller til konstruktionen af nye motorkøretøjer, ***med henblik på revision af EU's typegodkendelsesprocedurer som fastlagt i direktiv 2007/46/EF inden for rammerne af FN/ECE-regulativerne***, samt de tekniske specifikationer, der gør det muligt at sikre en fuldstændig interoperabilitet mellem vejeanordningerne på køretøjet og retningslinjerne for kontrolprocedurerne i tilknytning til køretøjernes vægt. Det er navnlig vigtigt, at Kommissionen gennemfører relevante høringer under sit forberedende arbejde, herunder på ekspertniveau. ***Høringerne bør omfatte de vigtigste interesserede parter, såsom fabrikanter, chauffører og færdselssikkerhedsorganisationer, færdselsmyndigheder og uddannelsescentre.*** Kommissionen ***skal offentliggøre en rapport om resultatet af høringen. De interesserede parter bør have tilstrækkelig tid til at opfylde disse krav.***

Ændringsforslag 18

Forslag til direktiv

Artikel 1 – nr. 1

Direktiv 96/53/EF

Artikel 2 – afsnit 1 – led 15

Kommissionens forslag

– "**køretøj med hybridmotor**": et køretøj i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF af 5. september 2007 om fastlæggelse af en ramme for godkendelse af motorkøretøjer¹⁰ og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer udstyret med en eller flere eltrækkraftmotorer, som ikke er permanent tilsluttet nettet, og en eller flere forbrændingstrækkraftmotorer

Ændringsforslag

– "**kulstoffattig teknologi**": teknologi, som ikke er fuldstændig afhængig af fossile brændstoffer til transportenergiforsyningen, og som bidrager betydeligt til dekarbonisering af transport. Kilderne omfatter:

- elektricitet
- brint
- syntetiske brændstoffer
- avancerede biobrændstoffer
- naturgas, herunder biometan, i gasform (komprimeret naturgas – CNG) og flydende form (flydende naturgas – LNG) spildvarme.

¹⁰ EUT L 263 af 9.10.2007, s. 1.

Ændringsforslag 19

Forslag til direktiv

Artikel 1 – nr. 1

Direktiv 96/53/EF

Artikel 2 – stk. 1 – led 14

Kommissionens forslag

– "**elkøretøj**": et køretøj i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF af 5. september 2007 om

Ændringsforslag

udgår

fastlæggelse af en ramme for godkendelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer¹¹ dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer udstyret med en eller flere eltrækkraftmotorer, som ikke er permanent tilsluttet nettet

¹¹ EUT L 263 af 9.10.2007, s. 1.

Ændringsforslag 20

Forslag til direktiv

Artikel 1 – nr. 1

Direktiv 96/53/EF

Artikel 2 – afsnit 1 – led 16

Kommissionens forslag

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

Ændringsforslag

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

(Dette ændringsforslag gælder for hele teksten. Hvis det vedtages, skal ændringerne foretages alle relevante steder).

Ændringsforslag 21

Forslag til direktiv

Artikel 1 – nr. 2 – litra a

Direktiv 96/53/EF

Artikel 4 – stk. 1 – litra a) og b)

Kommissionens forslag

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

Ændringsforslag

udgår

Ændringsforslag 22

Forslag til direktiv

Artikel 1 – nr. 2 – litra b

Direktiv 96/53/EF

Artikel 4 – stk. 4 – afsnit 2 – første sætning

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

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

udgår

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

Ændringsforslag 23

Forslag til direktiv

Artikel 1 – nr. 6

Direktiv 96/53/EF

Artikel 8 – stk. 1

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

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

1. For at forbedre køretøjernes eller vogntogenes aerodynamiske ydeevne kan de højeste tilladte længder i bilag I, punkt 1.1, overskrides for køretøjer eller vogntog udstyret med anordninger, der opfylder nedenstående krav ***med op til 500 mm.*** Disse overskridelser har udelukkende til formål at tillade påsætning bag på køretøjerne eller vogntogene af anordninger, der forbedrer deres aerodynamiske karakteristika.

Ændringsforslag 24

Forslag til direktiv

Artikel 1 – nr. 6

Direktiv 96/53/EF

Artikel 8 – stk. 2 – afsnit 1 – led 2 – litra i

Kommissionens forslag

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

Ændringsforslag

i) fastgørelse og holdbarhed af anordningerne **på en sådan måde, at det sikres, at der ikke er nogen risiko** for, at de løsner sig

Ændringsforslag 25

Forslag til direktiv

Artikel 1 – nr. 6

Direktiv 96/53/EF

Artikel 8 – stk. 2 – afsnit 1 – led 2 – litra ii

Kommissionens forslag

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

Ændringsforslag

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

Ændringsforslag 26

Forslag til direktiv

Artikel 1 – nr. 6

Direktiv 96/53/EF

Artikel 8 – stk. 2 – afsnit 1 – led 2 – litra iv a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

iva) en udformning, der ikke reducerer førerens udsyn til køretøjets bagkant;

Ændringsforslag 27

Forslag til direktiv

Artikel 1 – nr. 6

Direktiv 96/53/EF

Artikel 8 – stk. 2 – afsnit 1 - led 3 - litra iii

Kommissionens forslag

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

Ændringsforslag

iii) *disse anordninger* kan nemt *foldes* eller *trækkes* ind eller *fjernes*

Ændringsforslag 28

Forslag til direktiv

Artikel 1 – nr. 6

Direktiv 96/53/EF

Artikel 8 – stk. 2 – afsnit 2

Kommissionens forslag

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

Ændringsforslag

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

Ændringsforslag 29

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

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

medlemsstater.

af en medlemsstat anerkendes af de øvrige medlemsstater.

Ændringsforslag 30

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

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. ***De delegerede retsakter vedtages første gang senest to år efter dette direktivs offentliggørelse.***

Ændringsforslag 31

Forslag til direktiv

Artikel 1 – nr. 6

Direktiv 96/53/EF

Artikel 8 – stk. 4 – afsnit 2

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

Kommissionen sikrer under udøvelsen af sine beføjelser sammenhængen med Unionens retsakter vedrørende typegodkendelse.

Ændringsforslag 32

Forslag til direktiv

Artikel 1 – nr. 6

Direktiv 96/53/EF

Artikel 8 – stk. 5

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

Ændringsforslag 33

Forslag til direktiv

Artikel 1 – nr. 7

Direktiv 96/53/EF

Artikel 9 – stk. 1

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 karakteristika for køretøjerne eller vogntogene samtidig med, at færdselssikkerheden forbedres.

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 karakteristika for køretøjerne eller vogntogene samtidig med, at færdselssikkerheden forbedres **både for sårbare trafikanter og køretøjer i tilfælde af påkørsel.**

Ændringsforslag 34

Forslag til direktiv

Artikel 1 – nr. 7

Direktiv 96/53/EF
Artikel 9 – stk. 2 – afsnit 1 – led 2 – litra 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 og dermed** førerens udsyn til de mere sårbare trafikanter, navnlig gennem en nedbringelse af **de** blinde **vinkler** under forruden **og hele vejen rundt om førerhuset samt, hvor det er relevant, ved at montere yderligere udstyr, såsom spejle og kamerasystemer**

Ændringsforslag 35

Forslag til direktiv

Artikel 1 – nr. 7

Direktiv 96/53/EF

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

Kommissionens forslag

ii) reducerer skaderne i tilfælde af sammenstød

Ændringsforslag

ii) reducerer skaderne i tilfælde af sammenstød **med andre køretøjer og forbedrer energiabsorptionen ved at montere et energiabsorberende kollisionstyringsystem**

Ændringsforslag 36

Forslag til direktiv

Artikel 1 – nr. 7

Direktiv 96/53/EF

Artikel 9 – stk. 2 – afsnit 1 – led 2 – litra ii a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

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

Ændringsforslag 37

Forslag til direktiv

Artikel 1 – nr. 7

Direktiv 96/53/EF

Artikel 9 – stk. 2 – afsnit 1 – led 4

Kommissionens forslag

– komfort og sikkerhed for **førerne**.

Ændringsforslag

– komfort og sikkerhed for **føreren med henblik på at forbedre førernes arbejdspladsvilkår**

Ændringsforslag 38

Forslag til direktiv

Artikel 1 – nr. 7

Direktiv 96/53/EF

Artikel 9 – stk. 2 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

2a) Med henblik på at forbedre chaufførens sikkerhed og komfort og i sidste ende sikre bedre færdselssikkerhed for køretøjerne inden for dette direktivs anvendelsesområde skal førerkabinen opfylde de i artikel 9, stk. 2, anførte krav til sikkerhed og komfort, som er:

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

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

– en større førerkabine for at opfylde kravene til sikkerhed og komfort for

Ændringsforslag 39

Forslag til direktiv

Artikel 1 – nr. 7

Direktiv 96/53/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. **Afprøvningen af disse køretøjers aerodynamiske ydeevne skal være i overensstemmelse med de relevante regler for måling af aerodynamisk ydeevne, som Kommissionen har udarbejdet.** Prøvecertifikater, der er udstedt af én medlemsstat anerkendes af de øvrige medlemsstater.

Ændringsforslag 40

Forslag til direktiv

Artikel 1 – nr. 7

Direktiv 96/53/EF

Artikel 9 – stk. 3 a (nyt)

Kommissionens forslag

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

Ændringsforslag

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

Ændringsforslag 41

Forslag til direktiv

Artikel 1 – nr. 7

Direktiv 96/53/EF

Artikel 9 – stk. 4

Kommissionens forslag

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

Ændringsforslag

4. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 16 **og** med de **eksisterende ECE/FN-regulativer med henblik på at supplere de** krav, som de nye førerhuse skal leve op til, jf. stk. 2. De har form af tekniske karakteristika, **minimumsniveauer for ydelse, sikkerhed og aerodynamik**, konstruktionsbegrænsninger og procedurer for udarbejdelse af det i stk. 3 nævnte prøvecertifikat. **De delegerede retsakter vedtages første gang senest to år efter dette direktivs offentliggørelse.**

Ændringsforslag 42

Forslag til direktiv

Artikel 1 – nr. 9

Direktiv 96/53/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 med **kulstoffattige teknologier** er den vægt, der er angivet i bilag I, punkt **2.3.4**.

Ændringsforslag 43

Forslag til direktiv

Artikel 1 – nr. 9

RR\1024943DA.doc

27/41

PE521.689v02-00

Direktiv 96/53/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 med *kulstoffattige teknologier* skal dog overholde de i bilag I, punkt 3, anførte grænser: tilladt akseltryk.

Ændringsforslag 44

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

Kommissionens forslag

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

Ændringsforslag

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

Ændringsforslag 45

Forslag til direktiv
Artikel 1 – nr. 10
Direktiv 96/53/EF
Artikel 11 – stk. 2

Kommissionens forslag

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

Ændringsforslag

Kommissionen fremsætter senest i 2017, hvis det er relevant, et lovforslag om ændring af direktiv 92/106/EØF og navnlig om ændring af den eksisterende definition af "kombineret transport" med henblik på at tage højde for udviklingen af containerisering og med henblik på at lette udviklingen af den intermodale transport.

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

Ændringsforslag 46

Forslag til direktiv

Artikel 1 – nr. 11

Direktiv 96/53/EF

Artikel 12 – stk. 1

Kommissionens forslag

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

Ændringsforslag

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

Ændringsforslag 47

Forslag til direktiv

Artikel 1 – nr. 11

Direktiv 96/53/EF

Artikel 12 – stk. 1 – afsnit 2 (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

Medlemsstaterne sikrer, at oplysninger om antallet og grovheden af de overtrædelser af det pågældende direktiv, som den enkelte virksomhed har begået, indføres i det risikoklassificeringssystem,

der er indført i henhold til artikel 9 i direktiv 2006/22/EF.

Ændringsforslag 48

Forslag til direktiv

Artikel 1 – nr. 11

Direktiv 96/53/EF

Artikel 12 – stk. 1 – afsnit 3

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

Ved udvælgelsen af køretøjer med henblik på kontrol kan medlemsstaterne udvælge køretøjer, der drives af virksomheder med en høj risikoprofil som nævnt i direktiv 2006/22/EF. Udvalgelsen af køretøjer med henblik på kontrol kan ligeledes være vilkårlig.

Ændringsforslag 49

Forslag til direktiv

Artikel 1 – nr. 11

Direktiv 96/53/EF

Artikel 12 – stk. 2

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

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

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

automatiske systemer kun anvendes til en foreløbig udvælgelse og ikke til at konstatere en overtrædelse, skal medlemsstaterne ikke nødvendigvis certificere dem.

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. ***Systemerne på køretøjerne kan integreres med digitale fartskrivere, som er installeret i køretøjet i overensstemmelse med forordning (EU) nr. 2014/... (forordning om kontrolapparater i køretøjer).***

Ændringsforslag 50

Forslag til direktiv

Artikel 1 – nr. 11

Direktiv 96/53/EF

Artikel 12 – stk. 6

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 DSRC¹³ EN 12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 og ISO 14906.

¹³ DSRC: Dedicated Short-Range Communications

Ændringsforslag 51

Forslag til direktiv

RR\1024943DA.doc

Ændringsforslag

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

¹³ DSRC: Dedicated Short-Range Communications

Artikel 1 – nr. 11

Direktiv 96/53/EF

Artikel 12 – stk. 7 – led 2 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

– fælles procedurer og specifikationer med henblik på at opnå et tilstrækkeligt pålideligt niveau, som gør det muligt at anvende systemerne på køretøjet til at håndhæve bestemmelserne i dette direktiv.

Ændringsforslag 52

Forslag til direktiv

Artikel 1 – nr. 11

Direktiv 96/53/EF

Artikel 12 – stk. 7 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

7a. Kommissionen vurderer, om systemerne på køretøjet kan anvendes til at håndhæve anden vejtransportlovgivning, når den forbindes med den digitale fartskriver. Kommissionen udarbejder lovforslag, hvor det er relevant.

Ændringsforslag 53

Forslag til direktiv

Artikel 1 – nr. 12

Direktiv 96/53/EF

Artikel 13 – stk. 2

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

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 kan resultere i en sanktion, hvis en sådan

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.

sanktion er fastsat i den nationale lovgivning.

Ændringsforslag 54

Forslag til direktiv

Artikel 1 – nr. 12

Direktiv 96/53/EF

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

Ændringsforslag 55

Forslag til direktiv

Artikel 1 – nr. 12

Direktiv 96/53/EF

Artikel 13 – stk. 4

Kommissionens forslag

4. En overvægt på mellem 10 og **20 %** af den største tilladte vægt i henhold til punkt 2, 3, 4.1 og 4.3 i bilag I betragtes som en grov overtrædelse i henhold til dette direktiv. Det giver anledning til en **økonomisk** sanktion og en umiddelbar tilbageholdelse af køretøjet for at losse det, så det kommer til at overholde den største tilladte vægt.

Ændringsforslag

4. En overvægt på mellem 10 og **15 %** af den største tilladte vægt i henhold til punkt 2, 3, 4.1 og 4.3 i bilag I betragtes som en grov overtrædelse i henhold til dette direktiv. Det giver anledning til en sanktion og en umiddelbar tilbageholdelse af køretøjet for at losse det, så det kommer til at overholde den største tilladte vægt.

Ændringsforslag 56

Forslag til direktiv

Artikel 1 – nr. 12

Direktiv 96/53/EF

Artikel 13 – stk. 5

Kommissionens forslag

5. En overvægt på over **20 %** af den største tilladte vægt i henhold til punkt 2, 3, 4.1 og 4.3 i bilag I betragtes som en meget grov overtrædelse i henhold til dette direktiv på grund af de øgede risici for de øvrige trafikanter. Det giver anledning til en umiddelbar tilbageholdelse af køretøjet for at losse det, så det kommer til at overholde den største tilladte vægt, og til en **økonomisk** sanktion. *Proceduren vedrørende transportvirksomhedens ikke-opfyldelse af vandelskravet gennemføres i henhold til artikel 6 i forordning (EF) 1071/200914.*

¹⁴ EUT L 300 af 14.11.2009, s. 51.

Ændringsforslag 57

Forslag til direktiv

Artikel 1 – nr. 12

Direktiv 96/53/EF

Artikel 13 – stk. 6

Kommissionens forslag

6. En længde eller bredde, der er under **2 %** større end de største tilladte dimensioner anført i punkt 1 i bilag I giver anledning til en skriftlig advarsel til transportvirksomheden, som kan resultere i en sanktion, hvis en sådan sanktion er fastsat i den nationale lovgivning.

Ændringsforslag

5. En overvægt på over **15 %** af den største tilladte vægt i henhold til punkt 2, 3, 4.1 og 4.3 i bilag I betragtes som en meget grov overtrædelse i henhold til dette direktiv på grund af de øgede risici for de øvrige trafikanter. Det giver anledning til en umiddelbar tilbageholdelse af køretøjet for at losse det, så det kommer til at overholde den største tilladte vægt, og til en sanktion.

Ændringsforslag

6. En længde, **højde** 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.

Ændringsforslag 58

Forslag til direktiv

Artikel 1 – nr. 12

Direktiv 96/53/EF

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 59

Forslag til direktiv

Artikel 1 – nr. 12

Direktiv 96/53/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

Ændringsforslag

7. En længde, **højde** 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 sanktion **for transportvirksomheden**. Kontrolmyndighederne tilbageholder køretøjet, indtil det er blevet losset, hvis den for store længde eller bredde skyldes lasten, eller indtil transportvirksomheden har indhentet en særlig tilladelse i henhold til artikel 4, stk. 3.

Ændringsforslag

8. En længde, **højde** 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 sanktion **for transportvirksomheden** og til, at kontrolmyndighederne umiddelbart tilbageholder køretøjet, indtil det er blevet losset, eller indtil transportvirksomheden har indhentet en særlig tilladelse i henhold til artikel 4, stk. 3, hvis den for store længde eller bredde skyldes lasten.

transportvirksomhedens ikke-opfyldelse af vandelskravet gennemføres i henhold til artikel 6 i forordning (EF) 1071/2009.

Ændringsforslag 60

Forslag til direktiv

Artikel 1 – nr. 13

Direktiv 96/53/EF

Artikel 14 – stk. 1

Kommissionens forslag

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

Ændringsforslag

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

Ændringsforslag 61

Forslag til direktiv

Artikel 1 – nr. 13

Direktiv 96/53/EF

Artikel 14 – stk. 2

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

I forbindelse med intermodal transportvirksomhed skal oplysningerne om bruttovægten af en pakket container afleveres til den næste part, der tager

containeren i sin varetægt.

Ændringsforslag 62

Forslag til direktiv

Artikel 1 – nr. 15

Direktiv 96/53/EF

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

Ændringsforslag 63

Forslag til direktiv

Artikel 1 – nr. 15 a (nyt)

Direktiv 96/53/EF

Artikel 16 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

15a) Der indsættes følgende artikel:

Artikel 16a

Rapportering

Kommissionen reviderer senest i 2016 bilag I til direktiv 96/53/EF og fremsender en rapport om dets gennemførelse til

*Europa-Parlamentet og Rådet.
Kommissionen fremsætter på grundlag af
denne rapport, om nødvendigt, et
lovforslag behørigt ledsaget af en
konsekvensanalyse. Rapporten skal gøres
tilgængelig senest 6 måneder forud for
fremsættelsen af lovforslag.*

Ændringsforslag 64

Forslag til direktiv
Artikel 1 – nr. 15 b (nyt)
Direktiv 96/53/EF
Artikel 16 b (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

15b) Der indsættes følgende artikel:

Artikel 16b

*Senest den 1.januar 2016 færdiggør
Kommissionen en gennemgang af dette
direktiv og fremsender senest den 1.
januar 2017 på grundlag af denne
gennemgang og dens konsekvensanalyse,
hvor det er relevant, et forslag til Europa-
Parlamentet og Rådet om at godkende
sikkerhedskravene i artikel 9, stk. 2, for
alle nye M2- og M3-køretøjer.*

Ændringsforslag 65

Forslag til direktiv
Artikel 1 – nr. 16 – litra -a (nyt)
Direktiv 96/53/EF
Bilag I – punkt 1.1 – led 8 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

-a) I punkt 1.1 indsættes følgende led:

– "lastede biltransportkøretøjer: 20,75"

Ændringsforslag 66

Forslag til direktiv

Artikel 1 – nr. 16 – litra a a (nyt)

Direktiv 96/53/EF

Bilag I – nr. 1.4

Nuværende ordlyd

1.4 De i punkt 1.1, 1.2, 1.3, 1.6, 1.7, 1.8 og 4.4 anførte værdier omfatter løse overbygninger og standardiserede ladninger såsom containere (veksellad)

Ændringsforslag

aa) Punkt 1.4 affattes således:

1.4 De i punkt 1.1, 1.2, 1.3, 1.6, 1.7, 1.8 og 4.4 anførte værdier omfatter løse overbygninger og standardiserede ladninger såsom containere (veksellad). **Da færdige køretøjer som nye biler, der lastes på specialiserede transportkøretøjer, ikke kan deles, må sådanne transportkøretøjer overskride dimensionerne i punkt 1.1, i det omfang de nationale regler og infrastrukturbetingelser tillader dette, og så længe disse biltransportkøretøjer, når de er tomme, fuldt ud opfylder ovennævnte punkter.**

Ændringsforslag 67

Forslag til direktiv

Artikel 1 – nr. 16 – litra c

Direktiv 96/53/EF

Bilag I – punkt 2.3.1 – led 2

Kommissionens forslag

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

Ændringsforslag

udgår

Ændringsforslag 68

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 16 – litra c

Direktiv 96/53/EF

Bilag I – punkt 2.3.1 – led 2

Kommissionens forslag

"2-akslede busser: **19 t**".

Ændringsforslag

2-akslede busser: **19,5 ton**"

Ændringsforslag 69

Forslag til direktiv

Artikel 1 – nr. 16 – litra c a (nyt)

Direktiv 96/53/EF

Bilag I – nr. 2.3.4 (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

ca) Følgende punkt tilføjes:

2.3.4 Køretøjer med kulstoffattige teknologier

Den maksimale vægt er den, som nævnes i punkt 2.3.1, 2.3.2, 2.3.3 eller 2.4, forhøjet med den ekstra vægt, der kræves til den kulstoffattige teknologi, dog højst 1 ton. 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, 2.3.3 eller 2.4, gældende.

PROCEDURE

Titel	Største tilladte dimensioner i national og international trafik og største tilladte vægt i international trafik for visse vej køretøjer i brug i Fællesskabet		
Referencer	COM(2013)0195 – C7-0102/2013 – 2013/0105(COD)		
Dato for høring af EP	15.4.2013		
Korresponderende udvalg Dato for meddelelse på plenarmødet	TRAN 18.4.2013		
Rådgivende udvalg Dato for meddelelse på plenarmødet	ENVI 18.4.2013	ITRE 18.4.2013	IMCO 18.4.2013
Ingen udtalelse Dato for afgørelse	ENVI 7.5.2013	ITRE 24.4.2013	IMCO 29.5.2013
Ordfører Dato for valg	Jörg Leichtfried 14.5.2013		
Behandling i udvalg	17.9.2013	5.11.2013	21.1.2014
Dato for vedtagelse	18.3.2014		
Resultat af den endelige afstemning	+: -: 0:	35 4 2	
Til stede ved den endelige afstemning - medlemmer	Magdi Cristiano Allam, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Philip Bradbourn, Antonio Cancian, Michael Cramer, Joseph Cuschieri, Philippe De Backer, Luis de Grandes Pascual, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Knut Fleckenstein, Jacqueline Foster, Mathieu Grosch, Dieter-Lebrecht Koch, Werner Kuhn, Jörg Leichtfried, Eva Lichtenberger, Marian-Jean Marinescu, Gesine Meissner, Mike Nattrass, Hubert Pirker, Dominique Riquet, Petri Sarvamaa, Vilja Savisaar-Toomast, Olga Sehnalová, Brian Simpson, Keith Taylor, Silvia-Adriana Țicău, Peter van Dalen, Patricia van der Kammen, Roberts Zīle		
Til stede ved den endelige afstemning - stedfortrædere	Phil Bennion, Spyros Danellis, Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz, Anna Rosbach, Bernadette Vergnaud, Sabine Wils, Corien Wortmann-Kool, Janusz Władysław Zemke		
Til stede ved den endelige afstemning - stedfortrædere, jf. art. 187, stk. 2	Marita Ulvskog		
Dato for indgivelse	27.3.2014		