



2023/0265(COD)

24.11.2023

# ÄNDRINGSFÖRSLAG 51 - 304

**Förslag till betänkande**  
**Isabel García Muñoz**  
(PE754.850v01-00)

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

Förslag till direktiv  
(COM(2023)0445 – C9-0306/2023 – 2023/0265(COD))



**Ändringsförslag 51**  
**Ciarán Cuffe**  
för Verts/ALE-gruppen

**Förslag till direktiv**  
**Skäl 3**

*Kommissionens förslag*

(3) Genom att rationalisera och förtydliga reglerna om vikter och dimensioner för tunga vägtransportfordon kan man ta itu med ineffektiv drift och energislöseri inom gränsöverskridande transporter, ge starka incitament för operatörer att införa utsläppsfri teknik och samtidigt underlätta användningen av befintliga energisparlösningar och ytterligare stödja intermodala godstransporter. För att minimera de administrativa bördorna, förhindra snedvridning av konkurrensen *och* minska riskerna för trafiksäkerheten och skadorna på väginfrastrukturen bör vissa krav på användning av tyngre och längre fordon harmoniseras och kontrollen av efterlevnaden av gällande regler skärpas.

*Ändringsförslag*

(3) Genom att rationalisera och förtydliga reglerna om vikter och dimensioner för tunga vägtransportfordon kan man ta itu med ineffektiv drift och energislöseri inom gränsöverskridande transporter, ge starka incitament för operatörer att införa utsläppsfri teknik och samtidigt underlätta användningen av befintliga energisparlösningar och ytterligare stödja intermodala godstransporter. För att minimera de administrativa bördorna, förhindra snedvridning av konkurrensen, minska riskerna för trafiksäkerheten och skadorna på väginfrastrukturen *och undvika omvänd trafikomställning* bör vissa krav på användning av tyngre och längre fordon harmoniseras och kontrollen av efterlevnaden av gällande regler skärpas.

Or. en

**Ändringsförslag 52**  
**Elsi Katainen, Jan-Christoph Oetjen, Bergur Løkke Rasmussen, Ondřej Kovařík**

**Förslag till direktiv**  
**Skäl 4**

*Kommissionens förslag*

(4) För att uppnå dessa mål bör man hitta rätt balans mellan ekonomisk effektivitet, miljömässig hållbarhet, skydd av väginfrastruktur och trafiksäkerhet.

*Ändringsförslag*

(4) För att uppnå dessa mål bör man hitta rätt balans mellan ekonomisk effektivitet, miljömässig hållbarhet, skydd av väginfrastruktur och trafiksäkerhet. *För att säkerställa samstämmighet i lagstiftningen och rättssäkerhet bör detta direktiv dessutom anpassas så nära som möjligt till förordningen om normerna för*

**Ändringsförslag 53**  
**Henna Virkkunen, Petri Sarvamaa**

**Förslag till direktiv**  
**Skäl 4**

*Kommissionens förslag*

(4) För att uppnå dessa mål bör man hitta rätt balans mellan ekonomisk effektivitet, miljömässig hållbarhet, skydd av väginfrastruktur och trafiksäkerhet.

*Ändringsförslag*

(4) För att uppnå dessa mål bör man hitta rätt balans mellan ekonomisk effektivitet, miljömässig hållbarhet, skydd av väginfrastruktur och trafiksäkerhet. ***För att säkerställa rättssäkerhet och konsekvens bör detta direktiv anpassas till förordningen om normerna för koldioxidutsläpp från tunga fordon och direktivet om kombinerad transport.***

**Ändringsförslag 54**  
**Roman Haider**

**Förslag till direktiv**  
**Skäl 6**

*Kommissionens förslag*

(6) Bestämmelserna i direktiv 96/53/EG kompletterar rådets direktiv 92/106/EEG<sup>41</sup> när det gäller att främja och stödja tillväxten av intermodala transporter. Definitionen av intermodala transporter bör därför anpassas till den terminologi som används i direktiv 92/106/EEG, så att lastbilar, släpvagnar och påhängsvagnar som används i intermodala transporter kan dra nytta av samma gränser för extra vikt som gäller för vägfordon som transporterar containrar eller växelflak och som används

*Ändringsförslag*

(6) Bestämmelserna i direktiv 96/53/EG kompletterar rådets direktiv 92/106/EEG<sup>41</sup> när det gäller att främja och stödja tillväxten av intermodala transporter. Definitionen av intermodala transporter bör därför anpassas till den terminologi som används i direktiv 92/106/EEG, så att lastbilar, släpvagnar och påhängsvagnar som används i intermodala transporter kan dra nytta av samma gränser för extra vikt som gäller för vägfordon som transporterar containrar eller växelflak och som används

i intermodala containertransporter. Ett sådant incitament i fråga om vikter bör uppmuntra vägtransportföretag att även delta i intermodala transporter utan containertransport.

---

<sup>41</sup> Rådets direktiv 92/106/EEG av den 7 december 1992 om gemensamma regler för vissa former av kombinerad transport av gods mellan medlemsstaterna (EGT L 368, 17.12.1992, s. 38).

i intermodala containertransporter. Ett sådant incitament i fråga om vikter bör uppmuntra vägtransportföretag att även delta i **kombinerade** intermodala transporter utan containertransport.

---

<sup>41</sup> Rådets direktiv 92/106/EEG av den 7 december 1992 om gemensamma regler för vissa former av kombinerad transport av gods mellan medlemsstaterna (EGT L 368, 17.12.1992, s. 38).

Or. en

### *Motivering*

*Samarbete och samordning mellan olika trafikslag är det enda sättet att uppnå ett effektivare sätt att transportera ökande godsvolymer och uppnå en effektiv fördelning mellan olika transportsätt, eftersom järnvägsbaserade multimodala transportkedjor är det mest effektiva och hållbara sättet att transportera gods.*

## **Ändringsförslag 55**

**Ciarán Cuffe**

för Verts/ALE-gruppen

### **Förslag till direktiv**

#### **Skäl 6**

#### *Kommissionens förslag*

(6) Bestämmelserna i direktiv 96/53/EG kompletterar rådets direktiv 92/106/EEG<sup>41</sup> när det gäller att främja och stödja tillväxten av intermodala transporter. Definitionen av intermodala transporter bör därför anpassas till den terminologi som används i direktiv 92/106/EEG, så att lastbilar, släpvagnar och påhängsvagnar som används i intermodala transporter kan dra nytta av samma gränser för extra vikt som gäller för vägfordon som transporterar containrar eller växelflak och som används i intermodala containertransporter. Ett sådant incitament i fråga om vikter bör uppmuntra vägtransportföretag att även delta i **intermodala** transporter utan

#### *Ändringsförslag*

(6) Bestämmelserna i direktiv 96/53/EG kompletterar rådets direktiv 92/106/EEG<sup>41</sup> när det gäller att främja och stödja tillväxten av intermodala transporter. Definitionen av intermodala transporter bör därför anpassas till den terminologi som används i direktiv 92/106/EEG, så att lastbilar, släpvagnar och påhängsvagnar som används i intermodala transporter kan dra nytta av samma gränser för extra vikt som gäller för vägfordon som transporterar containrar eller växelflak och som används i intermodala containertransporter. Ett sådant incitament i fråga om vikter bör uppmuntra vägtransportföretag att även delta i **kombinerade** transporter utan

containertransport.

---

<sup>41</sup> Rådets direktiv 92/106/EEG av den 7 december 1992 om gemensamma regler för vissa former av kombinerad transport av gods mellan medlemsstaterna (EGT L 368, 17.12.1992, s. 38).

containertransport.

---

<sup>41</sup> Rådets direktiv 92/106/EEG av den 7 december 1992 om gemensamma regler för vissa former av kombinerad transport av gods mellan medlemsstaterna (EGT L 368, 17.12.1992, s. 38).

Or. en

## Ändringsförslag 56 Massimiliano Salini

### Förslag till direktiv Skäl 6

#### *Kommissionens förslag*

(6) Bestämmelserna i direktiv 96/53/EG kompletterar rådets direktiv 92/106/EEG<sup>41</sup> när det gäller att främja och stödja tillväxten av intermodala transporter. Definitionen av intermodala transporter bör därför anpassas till den terminologi som används i direktiv 92/106/EEG, så att lastbilar, släpvagnar och påhängsvagnar som används i intermodala transporter kan dra nytta av samma gränser för extra vikt som gäller för vägfordon som transporterar containrar eller växelflak och som används i intermodala containertransporter. Ett sådant incitament i fråga om vikter bör uppmuntra vägtransportföretag att även delta i **intermodala** transporter utan containertransport.

---

<sup>41</sup> Rådets direktiv 92/106/EEG av den 7 december 1992 om gemensamma regler för vissa former av kombinerad transport av gods mellan medlemsstaterna (EGT L 368, 17.12.1992, s. 38).

#### *Ändringsförslag*

(6) Bestämmelserna i direktiv 96/53/EG kompletterar rådets direktiv 92/106/EEG<sup>41</sup> när det gäller att främja och stödja tillväxten av intermodala transporter. Definitionen av intermodala transporter bör därför anpassas till den terminologi som används i direktiv 92/106/EEG, så att lastbilar, släpvagnar och påhängsvagnar som används i intermodala transporter kan dra nytta av samma gränser för extra vikt som gäller för vägfordon som transporterar containrar eller växelflak och som används i intermodala containertransporter. Ett sådant incitament i fråga om vikter bör uppmuntra vägtransportföretag att även delta i **kombinerade** transporter utan containertransport.

---

<sup>41</sup> Rådets direktiv 92/106/EEG av den 7 december 1992 om gemensamma regler för vissa former av kombinerad transport av gods mellan medlemsstaterna (EGT L 368, 17.12.1992, s. 38).

Or. en

**Ändringsförslag 57**  
**Colm Markey**

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

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

**(7a) Medlemsstaterna bör införa förenklade förfaranden för engångstillstånd för specialfordon så att de blir kommersiellt bärkraftiga.**

Or. en

**Ändringsförslag 58**  
**Kosma Zlotowski**

**Förslag till direktiv**  
**Skäl 8**

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

(8) Transport av odelbara laster är ett viktigt marknadssegment som är kopplat till de strategiska områdena förnybar energi, anläggningsarbeten och infrastruktur, olja och gas, tung industri och elproduktion. Trots det erkända värdet av de befintliga europeiska riktlinjerna för bästa praxis vid onormala transporter, som antagits av experter som utsetts av medlemsstaterna, har mycket få framsteg gjorts när det gäller förenkling och harmonisering av regler och förfaranden för att erhålla tillstånd för transport av odelbara laster. Utan att det påverkar medlemsstaternas rätt att fastställa de villkor som är nödvändiga för att säkerställa en säker transport av odelbara laster inom sina territorier, bör medlemsstaterna samarbeta för att i möjligaste mån harmonisera dessa krav för att undvika ett stort antal olika villkor som har samma syfte. Medlemsstaterna bör också se till att de nationella kraven är proportionella och icke-diskriminerande

(8) Transport av odelbara laster är ett viktigt marknadssegment som är kopplat till de strategiska områdena förnybar energi, anläggningsarbeten och infrastruktur, olja och gas, tung industri och elproduktion. Trots det erkända värdet av de befintliga europeiska riktlinjerna för bästa praxis vid onormala transporter, som antagits av experter som utsetts av medlemsstaterna, har mycket få framsteg gjorts när det gäller förenkling och harmonisering av regler och förfaranden för att erhålla tillstånd för transport av odelbara laster. Utan att det påverkar medlemsstaternas rätt att fastställa de villkor som är nödvändiga för att säkerställa en säker transport av odelbara laster inom sina territorier, bör medlemsstaterna samarbeta för att i möjligaste mån harmonisera dessa krav för att undvika ett stort antal olika villkor som har samma syfte. Medlemsstaterna bör också se till att de nationella kraven är proportionella och icke-diskriminerande

och att de inte innebär omotiverade krav såsom flytande kunskaper i den berörda medlemsstatens nationella språk. För att minska den administrativa bördan för operatörerna och säkerställa en effektiv, rättvis och säker verksamhet är det mycket viktigt att införa ett öppet, harmoniserat och användarvänligt system för att erhålla tillstånd.

och att de inte innebär omotiverade krav såsom flytande kunskaper i den berörda medlemsstatens nationella språk. För att minska den administrativa bördan för operatörerna och säkerställa en effektiv, rättvis och säker verksamhet är det mycket viktigt att införa ett öppet, harmoniserat och användarvänligt system för att erhålla tillstånd *som finns att tillgå på de största EU-språken och är tillgängligt på elektronisk väg.*

Or. pl

## **Ändringsförslag 59** **Bergur Løkke Rasmussen**

### **Förslag till direktiv** **Skäl 8**

#### *Kommissionens förslag*

(8) Transport av odelbara laster är ett viktigt marknadssegment som är kopplat till de strategiska områdena förnybar energi, anläggningsarbeten och infrastruktur, olja och gas, tung industri och elproduktion. Trots det erkända värdet av de befintliga europeiska riktlinjerna för bästa praxis vid onormala transporter, som antagits av experter som utsetts av medlemsstaterna, har mycket få framsteg gjorts när det gäller förenkling och harmonisering av regler och förfaranden för att erhålla tillstånd för transport av odelbara laster. Utan att det påverkar medlemsstaternas rätt att fastställa de villkor som är nödvändiga för att säkerställa en säker transport av odelbara laster inom sina territorier, bör medlemsstaterna samarbeta för att i möjligaste mån harmonisera dessa krav för att undvika ett stort antal olika villkor som har samma syfte. Medlemsstaterna bör också se till att de nationella kraven är proportionella och icke-diskriminerande och att de inte innebär omotiverade krav

#### *Ändringsförslag*

(8) Transport av odelbara laster är ett viktigt marknadssegment som är kopplat till de strategiska områdena förnybar energi, anläggningsarbeten och infrastruktur, olja och gas, tung industri och elproduktion. Trots det erkända värdet av de befintliga europeiska riktlinjerna för bästa praxis vid onormala transporter, som antagits av experter som utsetts av medlemsstaterna, har mycket få framsteg gjorts när det gäller förenkling och harmonisering av regler och förfaranden för att erhålla tillstånd för transport av odelbara laster. Utan att det påverkar medlemsstaternas rätt att fastställa de villkor som är nödvändiga för att säkerställa en säker transport av odelbara laster inom sina territorier, bör medlemsstaterna samarbeta för att i möjligaste mån harmonisera dessa krav för att undvika ett stort antal olika villkor som har samma syfte. Medlemsstaterna bör också se till att de nationella kraven är proportionella och icke-diskriminerande och att de inte innebär omotiverade krav



såsom flytande kunskaper i den berörda medlemsstatens nationella språk. För att minska den administrativa bördan för operatörerna och säkerställa en effektiv, rättvis och säker verksamhet är det mycket viktigt att införa ett öppet, harmoniserat och användarvänligt system för att erhålla tillstånd.

såsom flytande kunskaper i den berörda medlemsstatens nationella språk. För att minska den administrativa bördan för operatörerna och säkerställa en effektiv, rättvis och säker verksamhet är det mycket viktigt att införa ett öppet, harmoniserat och användarvänligt system för att erhålla tillstånd *som finns att tillgå på de största EU-språken och är tillgängligt på elektronisk väg.*

Or. en

## **Ändringsförslag 60** **Jan-Christoph Oetjen, Elsi Katainen**

### **Förslag till direktiv** **Skäl 8**

#### *Kommissionens förslag*

(8) Transport av odelbara laster är ett viktigt marknadssegment som är kopplat till de strategiska områdena förnybar energi, anläggningsarbeten och infrastruktur, olja och gas, tung industri och elproduktion. Trots det erkända värdet av de befintliga europeiska riktlinjerna för bästa praxis vid onormala transporter, som antagits av experter som utsetts av medlemsstaterna, har mycket få framsteg gjorts när det gäller förenkling och harmonisering av regler och förfaranden för att erhålla tillstånd för transport av odelbara laster. Utan att det påverkar medlemsstaternas rätt att fastställa de villkor som är nödvändiga för att säkerställa en säker transport av odelbara laster inom sina territorier, bör medlemsstaterna samarbeta för att i möjligaste mån harmonisera dessa krav för att undvika ett stort antal olika villkor som har samma syfte. Medlemsstaterna bör också se till att de nationella kraven är proportionella och icke-diskriminerande och att de inte innebär omotiverade krav såsom flytande kunskaper i den berörda

#### *Ändringsförslag*

(8) Transport av odelbara laster är ett viktigt marknadssegment som är kopplat till de strategiska områdena förnybar energi, anläggningsarbeten och infrastruktur, olja och gas, tung industri och elproduktion. Trots det erkända värdet av de befintliga europeiska riktlinjerna för bästa praxis vid onormala transporter, som antagits av experter som utsetts av medlemsstaterna, har mycket få framsteg gjorts när det gäller förenkling och harmonisering av regler och förfaranden för att erhålla tillstånd för transport av odelbara laster. Utan att det påverkar medlemsstaternas rätt att fastställa de villkor som är nödvändiga för att säkerställa en säker transport av odelbara laster inom sina territorier, bör medlemsstaterna samarbeta för att i möjligaste mån harmonisera dessa krav för att undvika ett stort antal olika villkor som har samma syfte. Medlemsstaterna bör också se till att de nationella kraven är proportionella och icke-diskriminerande och att de inte innebär omotiverade krav såsom flytande kunskaper i den berörda

medlemsstatens nationella språk. För att minska den administrativa bördan för operatörerna och säkerställa en effektiv, rättvis och säker verksamhet är det mycket viktigt att införa ett öppet, harmoniserat och användarvänligt system för att erhålla tillstånd.

medlemsstatens nationella språk. För att minska den administrativa bördan för operatörerna och säkerställa en effektiv, rättvis och säker verksamhet är det mycket viktigt att införa ett öppet, harmoniserat och användarvänligt system för att erhålla tillstånd *som finns att tillgå på de största EU-språken och är tillgängligt på elektronisk väg.*

Or. en

### *Motivering*

*I dag erbjuder många medlemsstater tillstånd endast på sitt eget nationella språk. Översättning är därför en daglig utmaning för transportföretag som är verksamma inom denna sektor i hela EU. Detta är en onödig byråkratisk börda.*

## **Ändringsförslag 61**

**Markus Ferber, Elżbieta Katarzyna Lukacijewska**

### **Förslag till direktiv**

#### **Skäl 8**

#### *Kommissionens förslag*

(8) Transport av odelbara laster är ett viktigt marknadssegment som är kopplat till de strategiska områdena förnybar energi, anläggningsarbeten och infrastruktur, olja och gas, tung industri och elproduktion. Trots det erkända värdet av de befintliga europeiska riktlinjerna för bästa praxis vid onormala transporter, som antagits av experter som utsetts av medlemsstaterna, har mycket få framsteg gjorts när det gäller förenkling och harmonisering av regler och förfaranden för att erhålla tillstånd för transport av odelbara laster. Utan att det påverkar medlemsstaternas rätt att fastställa de villkor som är nödvändiga för att säkerställa en säker transport av odelbara laster inom sina territorier, bör medlemsstaterna samarbeta för att i möjligaste mån harmonisera dessa krav för att undvika ett stort antal olika villkor som

#### *Ändringsförslag*

(8) Transport av odelbara laster är ett viktigt marknadssegment som är kopplat till de strategiska områdena förnybar energi, anläggningsarbeten och infrastruktur, olja och gas, tung industri och elproduktion. Trots det erkända värdet av de befintliga europeiska riktlinjerna för bästa praxis vid onormala transporter, som antagits av experter som utsetts av medlemsstaterna, har mycket få framsteg gjorts när det gäller förenkling och harmonisering av regler och förfaranden för att erhålla tillstånd för transport av odelbara laster. Utan att det påverkar medlemsstaternas rätt att fastställa de villkor som är nödvändiga för att säkerställa en säker transport av odelbara laster inom sina territorier, bör medlemsstaterna samarbeta för att i möjligaste mån harmonisera dessa krav för att undvika ett stort antal olika villkor som

har samma syfte. Medlemsstaterna bör också se till att de nationella kraven är proportionella och icke-diskriminerande och att de inte innebär omotiverade krav såsom flytande kunskaper i den berörda medlemsstatens nationella språk. För att minska den administrativa bördan för operatörerna och säkerställa en effektiv, rättvis och säker verksamhet är det mycket viktigt att införa ett öppet, harmoniserat och användarvänligt system för att erhålla tillstånd.

har samma syfte. Medlemsstaterna bör också se till att de nationella kraven är proportionella och icke-diskriminerande och att de inte innebär omotiverade krav såsom flytande kunskaper i den berörda medlemsstatens nationella språk. För att minska den administrativa bördan för operatörerna och säkerställa en effektiv, rättvis och säker verksamhet är det mycket viktigt att införa ett öppet, harmoniserat och användarvänligt system för att erhålla tillstånd *som finns att tillgå på de största EU-språken och är lätt tillgängligt på elektronisk väg.*

Or. en

## Ändringsförslag 62

Elsi Katainen, Jan-Christoph Oetjen, Bergur Løkke Rasmussen

### Förslag till direktiv

#### Skäl 8

##### *Kommissionens förslag*

(8) Transport av odelbara laster är ett viktigt marknadssegment som är kopplat till de strategiska områdena förnybar energi, anläggningsarbeten och infrastruktur, olja och gas, tung industri och elproduktion. Trots det erkända värdet av de befintliga europeiska riktlinjerna för bästa praxis vid onormala transporter, som antagits av experter som utsetts av medlemsstaterna, har mycket få framsteg gjorts när det gäller förenkling och harmonisering av regler och förfaranden för att erhålla tillstånd för transport av odelbara laster. Utan att det påverkar medlemsstaternas rätt att fastställa de villkor som är nödvändiga för att säkerställa en säker transport av odelbara laster inom sina territorier, bör medlemsstaterna samarbeta för att *i möjligaste mån* harmonisera dessa krav för att undvika ett stort antal olika villkor som har samma syfte. Medlemsstaterna bör

##### *Ändringsförslag*

(8) Transport av odelbara laster är ett viktigt marknadssegment som är kopplat till de strategiska områdena förnybar energi, anläggningsarbeten och infrastruktur, olja och gas, tung industri och elproduktion. Trots det erkända värdet av de befintliga europeiska riktlinjerna för bästa praxis vid onormala transporter, som antagits av experter som utsetts av medlemsstaterna, har mycket få framsteg gjorts när det gäller förenkling och harmonisering av regler och förfaranden för att erhålla tillstånd för transport av odelbara laster. Utan att det påverkar medlemsstaternas rätt att fastställa de villkor som är nödvändiga för att säkerställa en säker transport av odelbara laster inom sina territorier, bör medlemsstaterna samarbeta *nära* för att *i bästa möjliga utsträckning* harmonisera dessa krav för att undvika ett stort antal olika villkor som har samma syfte.

också se till att de nationella kraven är proportionella och icke-diskriminerande och att de inte innebär omotiverade krav såsom flytande kunskaper i den berörda medlemsstatens nationella språk. För att minska den administrativa bördan för operatörerna och säkerställa en effektiv, rättvis och säker verksamhet är det mycket viktigt att införa ett öppet, harmoniserat och användarvänligt system för att erhålla tillstånd.

Medlemsstaterna bör också se till att de nationella kraven är proportionella och icke-diskriminerande och att de inte innebär omotiverade krav såsom flytande kunskaper i den berörda medlemsstatens nationella språk. För att minska den administrativa bördan för operatörerna och säkerställa en effektiv, rättvis och säker verksamhet är det mycket viktigt att införa ett öppet, harmoniserat och användarvänligt system för att erhålla tillstånd *som är tillgängligt på elektronisk väg.*

Or. en

### Ändringsförslag 63 Jan-Christoph Oetjen

#### Förslag till direktiv Skäl 8a (nytt)

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

***(8a) Företag som sysslar med onormala vägtransporter bör kunna använda ett förenklat tillståndsförfarande för att bedriva verksamhet i korridorer för onormala vägtransporter. Dessa korridorer bör förbinda europeiska industricentrum och centrala logistiknav såsom hamnar. Inrättandet av sådana korridorer skulle bland annat främja utbyggnaden av förnybar energi, eftersom utbyggnaden av framför allt vindkraftverk kräver onormala transporter. Dessa korridorer bör följa det transeuropeiska vägnätet och baseras på de vägnät, körbanor, broar och andra särskilda vägkonstruktioner som anses lämpliga för onormala transporter. Information om korridorerna bör vara allmänt tillgänglig för transportföretag och andra berörda parter. Medlemsstaterna bör tillhandahålla aktuell information om korridorernas tillgänglighet för onormala vägtransporter, t.ex. genom***

## **Ändringsförslag 64**

**Ciarán Cuffe**

för Verts/ALE-gruppen

### **Förslag till direktiv**

#### **Skäl 9**

#### *Kommissionens förslag*

(9) Europeiska modulsystem (EMS) *har använts och testats i stor utsträckning och har visat sig vara en intressant lösning för att förbättra transporternas ekonomiska effektivitet och energieffektivitet, samtidigt som trafiksäkerheten och infrastrukturskyddet säkerställs, tack vare att systemen begränsas till lämpliga delar av vägnätet. Med tanke på nationella särdrag, olika ekonomiska intressen, transportbehov och olika transportinfrastrukturkapaciteter i medlemsstaterna är det medlemsstaterna som är bäst lämpade att bedöma och godkänna användningen av EMS på sina territorier. För att förstärka de positiva socioekonomiska och miljömässiga effekterna av användningen av EMS är det samtidigt mycket viktigt att undanröja onödiga hinder för deras användning i gränsöverskridande verksamhet mellan angränsande medlemsstater som tillåter sådana fordonskombinationer på sina territorier, utan begränsning av antalet passerade gränser, förutsatt att de uppfyller de högsta tillåtna vikter och största tillåtna dimensioner för EMS som fastställts av medlemsstaterna inom deras respektive territorier. Syftet är att säkerställa att de EMS som används i gränsöverskridande verksamhet uppfyller de gemensamma lägsta vikt- och dimensionsgränser för EMS som gäller i*

#### *Ändringsförslag*

(9) Europeiska modulsystem (EMS), *ofta kallade "gigaliners" eller "monstertrucks", är lastbilar som vanligtvis är betydligt längre och tyngre än andra tunga standardfordon. Forskning visar att det finns säkerhetsrisker med längre och tyngre lastbilar, särskilt i samband med kollisioner, där sannolikheten för dödsfall eller allvarlig skada är mycket högre än för kortare och lättare lastbilar, samtidigt som det också finns svårigheter när det gäller sikt, parkering och omkörning. Det kan också finnas ett mörkertal för negativa beteendemässiga effekter av en övergång till att använda längre och tyngre lastbilar, eftersom den ökade verkliga och upplevda risken avskräcker oskyddade trafikanter såsom cyklister från att använda infrastruktur där sådana fordon förekommer. EMS är ofta mycket tyngre och längre än standardlastbilar och konsekvensbedömningen visar därför också på betydande kostnader för att anpassa och underhålla vägar, broar, tunnlar, parkeringsplatser och andra därmed sammanhängande underhållskostnader. EMS utgör också ett hot mot andra mer hållbara former av godstransport som inte går på väg, såsom järnvägstransporter och vattenburna transporter, på grund av den större nyttolastpotentialen, vilket i sin tur*

*dessa medlemsstater.* För att uppnå säker verksamhet, öppenhet och rättslig klarhet bör gemensamma villkor fastställas för användning av EMS i nationell och internationell trafik, inbegripet tydlig information om vikt- och dimensionsgränser för EMS och om de delar av vägnätet som är förenliga med specifikationerna för sådana fordon, och  *för* övervakning av hur användningen av EMS påverkar trafiksäkerheten, väginfrastrukturen, det modala samarbetet och de europeiska modulsystemens miljöpåverkan på transportsystemet, inbegripet inverkan på modal fördelningen.

*riskerar att leda till en omvänd trafikomställning.* För att uppnå säker verksamhet, öppenhet och rättslig klarhet bör gemensamma villkor  *därför* fastställas för användning av EMS i nationell och internationell trafik.  *Dessa villkor bör omfatta bestämmelser för att undvika konkurrens med andra mer hållbara transportsätt,* inbegripet  *järnvägstransporter och vattenburna transporter, säkerhetsåtgärder såsom förbättrad förarutbildning och varningar för farliga väderförhållanden, kostnadstäckning för väginfrastruktur, tillhandahållande av* tydlig information om vikt- och dimensionsgränser för EMS och om de delar av vägnätet som är förenliga med specifikationerna för sådana fordon och övervakning av hur användningen av EMS påverkar trafiksäkerheten, väginfrastrukturen  *och* det modala samarbetet och  *av* de europeiska modulsystemens miljöpåverkan på transportsystemet, inbegripet inverkan på modal fördelningen.  *Dessutom bör det införas krav på att de bara får användas på vissa vägar och i samband med intermodala transporter och, från och med ett visst datum, på att sådana fordon ska vara utsläppsfria. Med tanke på de ovannämnda riskerna med att tillåta tyngre och längre fordon bör medlemsstaterna vara skyldiga att lämna in en motiverad begäran till kommissionen innan de godkänner trafik med sådana fordon, och kommissionen bör utvärdera om villkoren har uppfyllts innan tillstånd beviljas för trafik med EMS.*

Or. en

**Ändringsförslag 65**  
**Roman Haider**

**Förslag till direktiv**  
**Skäl 9**

(9) Europeiska modulsystem (EMS) har använts och testats i stor utsträckning och har visat sig vara en intressant lösning för att förbättra transporterens ekonomiska effektivitet och energieffektivitet, samtidigt som trafiksäkerheten och infrastrukturskyddet säkerställs, tack vare att systemen begränsas till lämpliga delar av vägnätet. Med tanke på nationella särdrag, olika ekonomiska intressen, transportbehov och olika transportinfrastrukturkapaciteter i medlemsstaterna är det medlemsstaterna som är bäst lämpade att bedöma och godkänna användningen av EMS på sina territorier. **För att förstärka de positiva socioekonomiska och miljömässiga effekterna av användningen av EMS är det samtidigt mycket viktigt att undanröja onödiga hinder för deras användning i gränsöverskridande verksamhet mellan angränsande medlemsstater som tillåter sådana fordonskombinationer på sina territorier, utan begränsning av antalet passerade gränser, förutsatt att de uppfyller de högsta tillåtna vikter och största tillåtna dimensioner för EMS som fastställts av medlemsstaterna inom deras respektive territorier. Syftet är att säkerställa att de EMS som används i gränsöverskridande verksamhet uppfyller de gemensamma lägsta vikt- och dimensionsgränser för EMS som gäller i dessa medlemsstater.** För att uppnå säker verksamhet, öppenhet och rättslig klarhet bör gemensamma villkor fastställas för användning av EMS i nationell **och internationell** trafik, inbegripet tydlig information om vikt- och dimensionsgränser för EMS och om de delar av vägnätet som är förenliga med specifikationerna för sådana fordon, och för övervakning av hur användningen av EMS påverkar trafiksäkerheten, väginfrastrukturen, det modala samarbetet och de europeiska modulsystemens

(9) Europeiska modulsystem (EMS) har använts och testats i stor utsträckning och har visat sig vara en intressant lösning för att förbättra transporterens ekonomiska effektivitet och energieffektivitet, samtidigt som trafiksäkerheten och infrastrukturskyddet säkerställs, tack vare att systemen begränsas till lämpliga delar av vägnätet. Med tanke på nationella särdrag, olika ekonomiska intressen, transportbehov och olika transportinfrastrukturkapaciteter i medlemsstaterna är det medlemsstaterna som är bäst lämpade att bedöma och godkänna användningen av EMS på sina territorier. För att uppnå säker verksamhet, öppenhet och rättslig klarhet bör gemensamma villkor fastställas för användning av EMS i nationell trafik, inbegripet tydlig information om vikt- och dimensionsgränser för EMS och om de delar av vägnätet som är förenliga med specifikationerna för sådana fordon, och för övervakning av hur användningen av EMS påverkar trafiksäkerheten, väginfrastrukturen, det modala samarbetet och de europeiska modulsystemens miljöpåverkan på transportsystemet, inbegripet inverkan på modalfördelningen.

miljöpåverkan på transportsystemet,  
inbegripet inverkan på modal fördelningen.

Or. en

### *Motivering*

*Given the fact that some of the terminals are not able to accommodate these vehicles, and due to the increasing importance of handling costs as road freight becomes more cost-efficient, combined transport will lose market share. In addition to their impact on modal shift huge trucks are a danger to the safety of all road users and an enormous cost driver. If 60-ton long trucks were permitted, additional costs of 4.8 billion euros would be incurred for bridge construction on the highway and expressway network in Austria alone, and another 600 million euros for restraint systems, tunnel safety and ancillary facilities. For 48-ton long trucks, the additional costs would be 160 million euro, and for 44-ton long trucks, 80 million euro.*

## **Ändringsförslag 66**

**Elsi Katainen, Jan-Christoph Oetjen, Bergur Løkke Rasmussen**

### **Förslag till direktiv Skäl 9**

#### *Kommissionens förslag*

(9) Europeiska modulsystem (EMS) har använts och testats i stor utsträckning och har visat sig vara en intressant lösning för att förbättra transporterernas ekonomiska effektivitet och energieffektivitet, samtidigt som trafiksäkerheten och infrastrukturskyddet säkerställs, tack vare att systemen begränsas till lämpliga delar av vägnätet. Med tanke på nationella särdrag, olika ekonomiska intressen, transportbehov och olika transportinfrastrukturkapaciteter i medlemsstaterna är det medlemsstaterna som är bäst lämpade att bedöma och godkänna användningen av EMS på sina territorier. För att förstärka de positiva socioekonomiska och miljömässiga effekterna av användningen av EMS är det samtidigt mycket viktigt att undanröja onödiga hinder för deras användning i gränsöverskridande verksamhet mellan angränsande medlemsstater som tillåter

#### *Ändringsförslag*

(9) Europeiska modulsystem (EMS) har använts och testats i stor utsträckning och har visat sig vara en intressant lösning för att förbättra transporterernas ekonomiska effektivitet och energieffektivitet, samtidigt som trafiksäkerheten och infrastrukturskyddet säkerställs, tack vare att systemen begränsas till lämpliga delar av vägnätet. Med tanke på nationella särdrag, olika ekonomiska intressen, transportbehov och olika transportinfrastrukturkapaciteter i medlemsstaterna är det medlemsstaterna som är bäst lämpade att bedöma och godkänna användningen av EMS på sina territorier. För att förstärka de positiva socioekonomiska och miljömässiga effekterna av användningen av EMS är det samtidigt mycket viktigt att undanröja onödiga hinder för deras användning i gränsöverskridande verksamhet mellan angränsande medlemsstater som tillåter



sådana fordonskombinationer på sina territorier, utan begränsning av antalet passerade gränser, förutsatt att de uppfyller de högsta tillåtna vikter och största tillåtna dimensioner för EMS som fastställts av medlemsstaterna inom deras respektive territorier. Syftet är att säkerställa att de EMS som används i gränsöverskridande verksamhet uppfyller de gemensamma lägsta vikt- och dimensionsgränser för EMS som gäller i dessa medlemsstater. För att uppnå säker verksamhet, öppenhet och rättslig klarhet bör gemensamma villkor fastställas för användning av EMS i nationell och internationell trafik, inbegripet tydlig information om vikt- och dimensionsgränser för EMS och om de delar av vägnätet som är förenliga med specifikationerna för sådana fordon, och för övervakning av hur användningen av EMS påverkar trafiksäkerheten, väginfrastrukturen, det modala samarbetet och de europeiska modulsystemens miljöpåverkan på transportsystemet, inbegripet inverkan på modalfördelningen.

sådana fordonskombinationer på sina territorier, utan begränsning av antalet passerade gränser, förutsatt att de uppfyller de högsta tillåtna vikter och största tillåtna dimensioner för EMS som fastställts av medlemsstaterna inom deras respektive territorier. Syftet är att säkerställa att de EMS som används i gränsöverskridande verksamhet uppfyller de gemensamma lägsta vikt- och dimensionsgränser för EMS som gäller i dessa medlemsstater. För att uppnå säker verksamhet, öppenhet och rättslig klarhet bör gemensamma villkor fastställas för användning av EMS i nationell och internationell trafik, inbegripet tydlig information om vikt- och dimensionsgränser för EMS och om de delar av vägnätet som är förenliga med specifikationerna för sådana fordon, och för övervakning av hur användningen av EMS påverkar trafiksäkerheten, väginfrastrukturen, det modala samarbetet och de europeiska modulsystemens miljöpåverkan på transportsystemet, inbegripet inverkan på modalfördelningen.

***Fem år efter antagandet av denna lagstiftning bör kommissionen, för att underlätta omställningen till minskade koldioxidutsläpp i vägtransportsektorn i linje med den europeiska gröna given, analysera de uppgifter som samlats in från europeiska modulsystem som används i internationell trafik och, om så är lämpligt, överväga nollutsläppsmål för EMS-fordon.***

Or. en

#### *Motivering*

*EMS införs i direktivet för första gången i samband med denna översyn. För att få en heltäckande bild av effekterna av dessa fordon bör det ges tillräckligt med tid för övervakning och datainsamling. Kommissionen bör därför överväga nollutsläppsmål för EMS-fordon fem år efter antagandet av denna lagstiftning.*

**Ändringsförslag 67**  
**Bergur Løkke Rasmussen**

## Förslag till direktiv Skäl 9

### *Kommissionens förslag*

(9) Europeiska modulsystem (EMS) har använts och testats i stor utsträckning och har visat sig vara en intressant lösning för att förbättra transporterens ekonomiska effektivitet och energieffektivitet, samtidigt som trafiksäkerheten och infrastrukturskyddet säkerställs, tack vare att systemen begränsas till lämpliga delar av vägnätet. Med tanke på nationella särdrag, olika ekonomiska intressen, transportbehov och olika transportinfrastrukturkapaciteter i medlemsstaterna är det medlemsstaterna som är bäst lämpade att bedöma och godkänna användningen av EMS på sina territorier. För att förstärka de positiva socioekonomiska och miljömässiga effekterna av användningen av EMS är det samtidigt mycket viktigt att undanröja onödiga hinder för deras användning i gränsöverskridande verksamhet mellan angränsande medlemsstater som tillåter sådana fordonskombinationer på sina territorier, utan begränsning av antalet passerade gränser, förutsatt att de uppfyller de högsta tillåtna vikter och största tillåtna dimensioner för EMS som fastställts av medlemsstaterna inom deras respektive territorier. Syftet är att säkerställa att de EMS som används i gränsöverskridande verksamhet uppfyller de gemensamma lägsta vikt- och dimensionsgränser för EMS som gäller i dessa medlemsstater. För att uppnå säker verksamhet, öppenhet och rättslig klarhet bör gemensamma villkor fastställas för användning av EMS i nationell och internationell trafik, inbegripet tydlig information om vikt- och dimensionsgränser för EMS och om de delar av vägnätet som är förenliga med specifikationerna för sådana fordon, och för övervakning av hur användningen av EMS påverkar trafiksäkerheten,

### *Ändringsförslag*

(9) Europeiska modulsystem (EMS) har använts och testats i stor utsträckning och har visat sig vara en intressant lösning för att förbättra transporterens ekonomiska effektivitet och energieffektivitet, samtidigt som trafiksäkerheten och infrastrukturskyddet säkerställs, tack vare att systemen begränsas till lämpliga delar av vägnätet. Med tanke på nationella särdrag, olika ekonomiska intressen, transportbehov och olika transportinfrastrukturkapaciteter i medlemsstaterna är det medlemsstaterna som är bäst lämpade att bedöma och godkänna användningen av EMS **och andra fordonskombinationer med hög kapacitet** på sina territorier. För att förstärka de positiva socioekonomiska och miljömässiga effekterna av användningen av EMS är det samtidigt mycket viktigt att undanröja onödiga hinder för deras användning i gränsöverskridande verksamhet mellan angränsande medlemsstater som tillåter sådana fordonskombinationer **liksom fordonskombinationer som avviker från bilaga I** på sina territorier, utan begränsning av antalet passerade gränser, förutsatt att de uppfyller de högsta tillåtna vikter och största tillåtna dimensioner för EMS **och andra fordonskombinationer med hög kapacitet** som fastställts av medlemsstaterna inom deras respektive territorier. Syftet är att säkerställa att de EMS **och andra fordonskombinationer med hög kapacitet** som används i gränsöverskridande verksamhet uppfyller de gemensamma lägsta vikt- och dimensionsgränser för EMS som gäller i dessa medlemsstater. För att uppnå säker verksamhet, öppenhet och rättslig klarhet bör gemensamma villkor fastställas för användning av EMS i nationell och

väginfrastrukturen, det modala samarbetet och de europeiska modulsystemens miljöpåverkan på transportsystemet, inbegripet inverkan på modalfördelningen.

internationell trafik, inbegripet tydlig information om vikt- och dimensionsgränser för EMS och om de delar av vägnätet som är förenliga med specifikationerna för sådana fordon, och för övervakning av hur användningen av EMS påverkar trafiksäkerheten, väginfrastrukturen, det modala samarbetet och de europeiska modulsystemens miljöpåverkan på transportsystemet, inbegripet inverkan på modalfördelningen.

Or. en

### **Ändringsförslag 68**

**Isabel García Muñoz, Inma Rodríguez-Piñero, Thomas Rudner**

#### **Förslag till direktiv**

#### **Skäl 9**

##### *Kommissionens förslag*

(9) Europeiska modulsystem (EMS) har använts och testats i stor utsträckning och har visat sig vara en intressant lösning för att förbättra transporterens ekonomiska effektivitet och energieffektivitet, samtidigt som trafiksäkerheten och infrastrukturskyddet säkerställs, tack vare att systemen begränsas till lämpliga delar av vägnätet. Med tanke på nationella särdrag, olika ekonomiska intressen, transportbehov och olika transportinfrastrukturkapaciteter i medlemsstaterna är det medlemsstaterna som är bäst lämpade att bedöma och godkänna användningen av EMS på sina territorier. För att förstärka de positiva socioekonomiska och miljömässiga effekterna av användningen av EMS är det samtidigt mycket viktigt att undanröja onödiga hinder för deras användning i gränsöverskridande verksamhet mellan angränsande medlemsstater som tillåter sådana fordonskombinationer på sina territorier, utan begränsning av antalet passerade gränser, förutsatt att de uppfyller

##### *Ändringsförslag*

(9) Europeiska modulsystem (EMS) har använts och testats i stor utsträckning och har visat sig vara en intressant lösning för att förbättra transporterens ekonomiska effektivitet och energieffektivitet, samtidigt som trafiksäkerheten och infrastrukturskyddet säkerställs, tack vare att systemen begränsas till lämpliga delar av vägnätet. Med tanke på nationella särdrag, olika ekonomiska intressen, transportbehov och olika transportinfrastrukturkapaciteter i medlemsstaterna är det medlemsstaterna som är bäst lämpade att bedöma och godkänna användningen av EMS på sina territorier. För att förstärka de positiva socioekonomiska och miljömässiga effekterna av användningen av EMS är det samtidigt mycket viktigt att undanröja onödiga hinder för deras användning i gränsöverskridande verksamhet mellan angränsande medlemsstater som tillåter sådana fordonskombinationer på sina territorier, utan begränsning av antalet passerade gränser, förutsatt att de uppfyller

de högsta tillåtna vikter och största tillåtna dimensioner för EMS som fastställts av medlemsstaterna inom deras respektive territorier. Syftet är att säkerställa att de EMS som används i gränsöverskridande verksamhet uppfyller de gemensamma lägsta vikt- och dimensionsgränser för EMS som gäller i dessa medlemsstater. För att uppnå säker verksamhet, öppenhet och rättslig klarhet bör gemensamma villkor fastställas för användning av EMS i nationell och internationell trafik, inbegripet tydlig information om vikt- och dimensionsgränser för EMS och om de delar av vägnätet som är förenliga med specifikationerna för sådana fordon, och för övervakning av hur användningen av EMS påverkar trafiksäkerheten, väginfrastrukturen, det modala samarbetet och de europeiska modulsystemens miljöpåverkan på transportsystemet, inbegripet inverkan på modalfördelningen.

de högsta tillåtna vikter och största tillåtna dimensioner för EMS som fastställts av medlemsstaterna inom deras respektive territorier. Syftet är att säkerställa att de EMS som används i gränsöverskridande verksamhet uppfyller de gemensamma lägsta vikt- och dimensionsgränser för EMS som gäller i dessa medlemsstater. För att uppnå säker verksamhet, öppenhet och rättslig klarhet bör gemensamma villkor fastställas för användning av EMS i nationell och internationell trafik, inbegripet tydlig information om vikt- och dimensionsgränser för EMS och om de delar av vägnätet som är förenliga med specifikationerna för sådana fordon, och för övervakning av hur användningen av EMS påverkar trafiksäkerheten, väginfrastrukturen, det modala samarbetet och de europeiska modulsystemens miljöpåverkan på transportsystemet, inbegripet inverkan på modalfördelningen.

***En tydlig definition av EMS i detta direktiv garanterar att EMS består av standardfordonsenheter för att säkerställa kompatibilitet med andra transportsätt, särskilt järnväg.***

Or. en

## **Ändringsförslag 69** **Erik Bergkvist**

### **Förslag till direktiv** **Skäl 9**

#### *Kommissionens förslag*

(9) Europeiska modulsystem (EMS) har använts och testats i stor utsträckning och har visat sig vara en intressant lösning för att förbättra transporterernas ekonomiska effektivitet och energieffektivitet, samtidigt som trafiksäkerheten och infrastrukturskyddet säkerställs, tack vare att systemen begränsas till lämpliga delar av vägnätet. Med tanke på nationella

#### *Ändringsförslag*

(9) Europeiska modulsystem (EMS) har använts och testats i stor utsträckning och har visat sig vara en intressant lösning för att förbättra transporterernas ekonomiska effektivitet och energieffektivitet, samtidigt som trafiksäkerheten och infrastrukturskyddet säkerställs, tack vare att systemen begränsas till lämpliga delar av vägnätet. Med tanke på nationella

särdrag, olika ekonomiska intressen, transportbehov och olika transportinfrastrukturkapaciteter i medlemsstaterna är det medlemsstaterna som är bäst lämpade att bedöma och godkänna användningen av EMS på sina territorier. För att förstärka de positiva socioekonomiska och miljömässiga effekterna av användningen av EMS är det samtidigt mycket viktigt att undanröja onödiga hinder för deras användning i gränsöverskridande verksamhet mellan angränsande medlemsstater som tillåter sådana fordonskombinationer på sina territorier, utan begränsning av antalet passerade gränser, förutsatt att de uppfyller de högsta tillåtna vikter och största tillåtna dimensioner för EMS som fastställts av medlemsstaterna inom deras respektive territorier. Syftet är att säkerställa att de EMS som används i gränsöverskridande verksamhet uppfyller de gemensamma lägsta vikt- och dimensionsgränser för EMS som gäller i dessa medlemsstater. För att uppnå säker verksamhet, öppenhet och rättslig klarhet bör gemensamma villkor fastställas för användning av EMS i nationell och internationell trafik, inbegripet tydlig information om vikt- och dimensionsgränser för EMS och om de delar av vägnätet som är förenliga med specifikationerna för sådana fordon, och för övervakning av hur användningen av EMS påverkar trafiksäkerheten, väginfrastrukturen, det modala samarbetet och de europeiska modulsystemens miljöpåverkan på transportsystemet, inbegripet inverkan på modalfördelningen.

särdrag, olika ekonomiska intressen, transportbehov och olika transportinfrastrukturkapaciteter i medlemsstaterna är det medlemsstaterna som är bäst lämpade att bedöma och godkänna användningen av EMS på sina territorier. För att förstärka de positiva socioekonomiska och miljömässiga effekterna av användningen av EMS **och fordonskombinationer med hög kapacitet** är det samtidigt mycket viktigt att undanröja onödiga hinder för deras användning i gränsöverskridande verksamhet mellan angränsande medlemsstater som tillåter sådana fordonskombinationer **liksom fordonskombinationer som avviker från bilaga I** på sina territorier, utan begränsning av antalet passerade gränser, förutsatt att de uppfyller de högsta tillåtna vikter och största tillåtna dimensioner för EMS **eller fordonskombinationer med hög kapacitet** som fastställts av medlemsstaterna inom deras respektive territorier. Syftet är att säkerställa att de EMS **eller fordonskombinationer med hög kapacitet** som används i gränsöverskridande verksamhet uppfyller de gemensamma lägsta vikt- och dimensionsgränser för EMS som gäller i dessa medlemsstater. För att uppnå säker verksamhet, öppenhet och rättslig klarhet bör gemensamma villkor fastställas för användning av EMS i nationell och internationell trafik, inbegripet tydlig information om vikt- och dimensionsgränser för EMS och om de delar av vägnätet som är förenliga med specifikationerna för sådana fordon, och för övervakning av hur användningen av EMS påverkar trafiksäkerheten, väginfrastrukturen, det modala samarbetet och de europeiska modulsystemens miljöpåverkan på transportsystemet, inbegripet inverkan på modalfördelningen.

Or. en

## Motivering

*Fordonskombinationer med hög kapacitet har visat sig i hög grad bidra till att minska bränsleförbrukningen, utsläppen och antalet lastbilar på vägarna och minska problemet med förarbrist i EU. Det är viktigt att fortsätta att tillåta denna praxis mellan samtyckande medlemsstater, eftersom vissa inte har möjlighet att bedriva gränsöverskridande verksamhet på något annat sätt, till exempel på grund av olika järnvägskrav. Sådana transporter har genomförts i årtionden utan att i någon större utsträckning påverka den internationella konkurrensen inom transportsektorn.*

### Ändringsförslag 70

Ciarán Cuffe

för Verts/ALE-gruppen

### Förslag till direktiv

#### Skäl 10

#### *Kommissionens förslag*

(10) Medlemsstaterna bör även i fortsättningen tillåtas att genomföra tester på tillfällig basis. Ny teknik som möjliggör laddning under körning, såsom solpaneler, strömvagtagare och elektriska vägar, eller ett successivt införande av EMS i medlemsstaterna, kan kräva att högsta tillåtna vikter och största tillåtna dimensioner överskrids i en testmiljö, **även i gränsöverskridande avsnitt av vägnätet**. Därför bör medlemsstaterna kunna ha rätt att fortsätta genomföra sådana tester och kunna testa kompatibiliteten hos ny teknik och nya koncept **över gränserna**. Testernas tillfälliga och innovativa karaktär måste klargöras genom att man fastställer en maximal tidsperiod för deras genomförande. **Samtidigt bör antalet försök med ny teknik och innovativa system inte begränsas för att undvika att hämma innovation**. Medlemsstaterna bör regelbundet övervaka och bedöma prestanda och effekter av att testa ny teknik och nya koncept för trafiksäkerhet, väginfrastruktur, modalt samarbete samt miljöpåverkan på transportsystemet, såsom inverkan på fördelningen på olika transportsätt.

#### *Ändringsförslag*

(10) Medlemsstaterna bör även i fortsättningen tillåtas att genomföra tester på tillfällig basis. Ny teknik som möjliggör laddning under körning, såsom solpaneler, strömvagtagare och elektriska vägar, eller ett successivt införande av EMS i medlemsstaterna, kan kräva att högsta tillåtna vikter och största tillåtna dimensioner överskrids i en testmiljö. Därför bör medlemsstaterna kunna ha rätt att fortsätta genomföra sådana tester och kunna testa kompatibiliteten hos ny teknik och nya koncept. Testernas tillfälliga och innovativa karaktär måste klargöras genom att man fastställer en maximal tidsperiod för deras genomförande. Medlemsstaterna bör regelbundet övervaka och bedöma prestanda och effekter av att testa ny teknik och nya koncept för trafiksäkerhet, väginfrastruktur, modalt samarbete samt miljöpåverkan på transportsystemet, såsom inverkan på fördelningen på olika transportsätt.

**Ändringsförslag 71****Elsi Katainen, Jan-Christoph Oetjen, Bergur Løkke Rasmussen, Ondřej Kovařík****Förslag till direktiv****Skäl 10***Kommissionens förslag*

(10) Medlemsstaterna bör även i fortsättningen tillåtas att genomföra tester på tillfällig basis. Ny teknik som möjliggör laddning under körning, såsom solpaneler, strömvtagare och elektriska vägar, eller ett successivt införande av EMS i medlemsstaterna, kan kräva att högsta tillåtna vikter och största tillåtna dimensioner överskrids i en testmiljö, även i gränsöverskridande avsnitt av vägnätet. Därför bör medlemsstaterna kunna ha rätt att fortsätta genomföra sådana tester och kunna testa kompatibiliteten hos ny teknik och nya koncept över gränserna. Testernas tillfälliga och innovativa karaktär måste klargöras genom att man fastställer en maximal tidsperiod för deras genomförande. Samtidigt bör antalet försök med ny teknik och innovativa system inte begränsas för att undvika att hämma innovation. Medlemsstaterna bör regelbundet övervaka och bedöma prestanda och effekter av att testa ny teknik och nya koncept för trafiksäkerhet, väginfrastruktur, modalt samarbete samt miljöpåverkan på transportsystemet, såsom inverkan på fördelningen på olika transportsätt.

*Ändringsförslag*

(10) Medlemsstaterna bör även i fortsättningen tillåtas att genomföra tester på tillfällig basis. Ny teknik som möjliggör laddning under körning, såsom solpaneler, strömvtagare och elektriska vägar, eller ett successivt införande av EMS i medlemsstaterna, kan kräva att högsta tillåtna vikter och största tillåtna dimensioner överskrids i en testmiljö, även i gränsöverskridande avsnitt av vägnätet. Därför bör medlemsstaterna kunna ha rätt att fortsätta genomföra sådana tester och kunna testa kompatibiliteten hos ny teknik och nya koncept över gränserna. Testernas tillfälliga och innovativa karaktär måste klargöras genom att man fastställer en maximal tidsperiod för deras genomförande, ***med möjlighet att förlänga perioden en gång på grundval av en motivering som medlemsstaten lämnar till kommissionen***. Samtidigt bör antalet försök med ny teknik och innovativa system inte begränsas för att undvika att hämma innovation. Medlemsstaterna bör regelbundet övervaka och bedöma prestanda och effekter av att testa ny teknik och nya koncept för trafiksäkerhet, väginfrastruktur, modalt samarbete samt miljöpåverkan på transportsystemet, såsom inverkan på fördelningen på olika transportsätt.

*Motivering*

*En strikt begränsad försöksperiod kanske inte alltid ger tillräckligt med tid för att fastställa*

ett fordon's mognadsgrad eller förmå företaget att gå vidare med investeringar och innovation. Försöksperioden bör därför få förlängas en gång med lämplig motivering.

## Ändringsförslag 72

Isabel García Muñoz, Inma Rodríguez-Piñero, Thomas Rudner

### Förslag till direktiv Skäl 11

#### *Kommissionens förslag*

(11) Transport av odelbara laster som utförs av fordon eller fordonskombinationer som överskrider de högsta tillåtna vikterna eller största tillåtna dimensionerna och användningen av EMS kräver, med tanke på deras behov av ytterligare säkerhetsfunktioner och lämplig infrastruktur, att särskild uppmärksamhet ägnas åt faktorer som insyn i relevant information, rättssäkerhet och harmonisering av tillståndsförfarandena. Det är därför nödvändigt att medlemsstaterna inrättar ett gemensamt elektroniskt informations- och kommunikationssystem som, på ett tydligt och lättillgängligt sätt, innehåller all relevant information om de driftsmässiga och administrativa villkoren för transport av odelbara laster och användning av EMS. Detta nationella system bör också göra det möjligt för transportföretagen att få information och på elektronisk väg lämna in ansökan, i *ett* standardiserat format, om särskilda tillstånd för transport av odelbara laster i den berörda medlemsstaten.

#### *Ändringsförslag*

(11) Transport av odelbara laster som utförs av fordon eller fordonskombinationer som överskrider de högsta tillåtna vikterna eller största tillåtna dimensionerna och användningen av EMS kräver, med tanke på deras behov av ytterligare säkerhetsfunktioner och lämplig infrastruktur, att särskild uppmärksamhet ägnas åt faktorer som insyn i relevant information, rättssäkerhet och harmonisering av tillståndsförfarandena. Det är därför nödvändigt att medlemsstaterna inrättar ett gemensamt elektroniskt informations- och kommunikationssystem som, på ett tydligt och lättillgängligt sätt, innehåller all relevant information om de driftsmässiga och administrativa villkoren för transport av odelbara laster och användning av EMS. Detta nationella system bör också göra det möjligt för transportföretagen att få information och på elektronisk väg lämna in ansökan, i *EU*-standardiserat format, om särskilda tillstånd för transport av odelbara laster i den berörda medlemsstaten. ***Dessa tillstånd bör utfärdas i elektroniskt format och det bör vara möjligt att utföra en onormal transport med hjälp av detta elektroniska dokument. Dessutom bör detta nationella system tillhandahålla information om de nationella största tillåtna dimensionerna och högsta tillåtna vikterna för fordon och fordonskombinationer, om eventuella restriktioner, särskilt vad gäller höjd, samt om minimikraven för förarens***



*kvalifikationer. För att säkerställa att operatörer och medborgare kan komma åt all relevant information på ett ställe bör kommissionen senast den [sex månader efter dagen för detta direktivs införlivande] inrätta en specifik europeisk webbportal som kopplar ihop de nationella elektroniska systemen och kommunikationssystemen och bl.a. tillhandahåller en tydlig grafisk översikt över de vägar där EMS har tillstånd att köra i medlemsstaterna i fråga.*

Or. en

## Ändringsförslag 73 Kosma Zlotowski

### Förslag till direktiv Skäl 11

#### *Kommissionens förslag*

(11) Transport av odelbara laster som utförs av fordon eller fordonskombinationer som överskrider de högsta tillåtna vikterna eller största tillåtna dimensionerna och användningen av EMS kräver, med tanke på deras behov av ytterligare säkerhetsfunktioner och lämplig infrastruktur, att särskild uppmärksamhet ägnas åt faktorer som insyn i relevant information, rättssäkerhet och harmonisering av tillståndsförfarandena. Det är därför nödvändigt att medlemsstaterna inrättar ett gemensamt elektroniskt informations- och kommunikationssystem som, på ett tydligt och lättillgängligt sätt, innehåller all relevant information om de driftsmässiga och administrativa villkoren för transport av odelbara laster och användning av EMS. Detta nationella system bör också göra det möjligt för transportföretagen att få information och på elektronisk väg lämna in ansökan, i ett standardiserat format, **om** särskilda tillstånd för transport av odelbara

#### *Ändringsförslag*

(11) Transport av odelbara laster som utförs av fordon eller fordonskombinationer som överskrider de högsta tillåtna vikterna eller största tillåtna dimensionerna och användningen av EMS kräver, med tanke på deras behov av ytterligare säkerhetsfunktioner och lämplig infrastruktur, att särskild uppmärksamhet ägnas åt faktorer som insyn i relevant information, rättssäkerhet och harmonisering av tillståndsförfarandena. Det är därför nödvändigt att medlemsstaterna inrättar ett gemensamt elektroniskt informations- och kommunikationssystem som, på ett tydligt och lättillgängligt sätt, innehåller all relevant information om de driftsmässiga och administrativa villkoren för transport av odelbara laster och användning av EMS. Detta nationella system bör också göra det möjligt för transportföretagen att få information och på elektronisk väg lämna in ansökan, i ett standardiserat format, **för att erhålla** särskilda tillstånd för transport

laster i den berörda medlemsstaten.

av odelbara laster i den berörda medlemsstaten. ***Dessa tillstånd bör utfärdas i elektroniskt format och det bör vara möjligt att utföra icke-standardtransporter på grundval av ett tillstånd som utfärdats i elektroniskt format.***

Or. pl

## Ändringsförslag 74

Markus Ferber, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska

### Förslag till direktiv

#### Skäl 11

#### *Kommissionens förslag*

(11) Transport av odelbara laster som utförs av fordon eller fordonskombinationer som överskrider de högsta tillåtna vikterna eller största tillåtna dimensionerna och användningen av EMS kräver, med tanke på deras behov av ytterligare säkerhetsfunktioner och lämplig infrastruktur, att särskild uppmärksamhet ägnas åt faktorer som insyn i relevant information, rättssäkerhet och harmonisering av tillståndsförfarandena. Det är därför nödvändigt att medlemsstaterna inrättar ett gemensamt elektroniskt informations- och kommunikationssystem som, på ett tydligt och lättillgängligt sätt, innehåller all relevant information om de driftsmässiga och administrativa villkoren för transport av odelbara laster och användning av EMS. Detta nationella system bör också göra det möjligt för transportföretagen att få information och på elektronisk väg lämna in ansökan, i ett standardiserat format, om särskilda tillstånd för transport av odelbara laster i den berörda medlemsstaten.

#### *Ändringsförslag*

(11) Transport av odelbara laster som utförs av fordon eller fordonskombinationer som överskrider de högsta tillåtna vikterna eller största tillåtna dimensionerna och användningen av EMS kräver, med tanke på deras behov av ytterligare säkerhetsfunktioner och lämplig infrastruktur, att särskild uppmärksamhet ägnas åt faktorer som insyn i relevant information, rättssäkerhet och harmonisering av tillståndsförfarandena. Det är därför nödvändigt att medlemsstaterna inrättar ett gemensamt elektroniskt informations- och kommunikationssystem som, på ett tydligt och lättillgängligt sätt, innehåller all relevant information om de driftsmässiga och administrativa villkoren för transport av odelbara laster och användning av EMS. Detta nationella system bör också göra det möjligt för transportföretagen att få information och på elektronisk väg lämna in ansökan, i ett standardiserat format, om särskilda tillstånd för transport av odelbara laster i den berörda medlemsstaten. ***Tillstånden bör utfärdas i elektroniskt format och det bör vara möjligt för transportföretag att utföra en sådan onormal transport med hjälp av detta***

## **Ändringsförslag 75**

**Elsi Katainen, Jan-Christoph Oetjen, Bergur Løkke Rasmussen**

### **Förslag till direktiv**

#### **Skäl 11**

##### *Kommissionens förslag*

(11) Transport av odelbara laster som utförs av fordon eller fordonskombinationer som överskrider de högsta tillåtna vikterna eller största tillåtna dimensionerna och användningen av EMS kräver, med tanke på deras behov av ytterligare säkerhetsfunktioner och lämplig infrastruktur, att särskild uppmärksamhet ägnas åt faktorer som insyn i relevant information, rättssäkerhet och harmonisering av tillståndsförfarandena. Det är därför nödvändigt att medlemsstaterna inrättar ett gemensamt elektroniskt informations- och kommunikationssystem som, på ett tydligt och lättillgängligt sätt, innehåller all relevant information om de driftsmässiga och administrativa villkoren för transport av odelbara laster och användning av EMS. Detta nationella system bör också göra det möjligt för transportföretagen att få information och på elektronisk väg lämna in ansökan, i ett standardiserat format, om särskilda tillstånd för transport av odelbara laster i den berörda medlemsstaten.

##### *Ändringsförslag*

(11) Transport av odelbara laster som utförs av fordon eller fordonskombinationer som överskrider de högsta tillåtna vikterna eller största tillåtna dimensionerna och användningen av EMS kräver, med tanke på deras behov av ytterligare säkerhetsfunktioner och lämplig infrastruktur, att särskild uppmärksamhet ägnas åt faktorer som insyn i relevant information, rättssäkerhet och harmonisering av tillståndsförfarandena. Det är därför nödvändigt att medlemsstaterna inrättar ett gemensamt elektroniskt informations- och kommunikationssystem som, på ett tydligt och lättillgängligt sätt, innehåller all relevant information om de driftsmässiga och administrativa villkoren för transport av odelbara laster och användning av EMS. Detta nationella system bör också göra det möjligt för transportföretagen att få information och på elektronisk väg lämna in ansökan, i ett standardiserat format, om särskilda tillstånd för transport av odelbara laster i den berörda medlemsstaten. ***Dessa tillstånd bör utfärdas i elektroniskt format och transportföretag bör ha möjlighet att utföra onormala transporter med hjälp av detta elektroniska dokument.***

##### *Motivering*

*Vissa medlemsstater godtar endast tillstånd i pappersform, som förarna ska ha i fordonen.*

*Detta skapar onödiga administrativa och byråkratiska bördor. För att skapa enklare och smidigare förfaranden bör förarna tillåtas använda elektroniska tillståndsdokument.*

## **Ändringsförslag 76** **Bergur Løkke Rasmussen**

### **Förslag till direktiv** **Skäl 11**

#### *Kommissionens förslag*

(11) Transport av odelbara laster som utförs av fordon eller fordonskombinationer som överskrider de högsta tillåtna vikterna eller största tillåtna dimensionerna och användningen av EMS kräver, med tanke på deras behov av ytterligare säkerhetsfunktioner och lämplig infrastruktur, att särskild uppmärksamhet ägnas åt faktorer som insyn i relevant information, rättssäkerhet och harmonisering av tillståndsförfarandena. Det är därför nödvändigt att medlemsstaterna inrättar ett gemensamt elektroniskt informations- och kommunikationssystem som, på ett tydligt och lättillgängligt sätt, innehåller all relevant information om de driftsmässiga och administrativa villkoren för transport av odelbara laster och användning av EMS. Detta nationella system bör också göra det möjligt för transportföretagen att få information och på elektronisk väg lämna in ansökan, i ett standardiserat format, om särskilda tillstånd för transport av odelbara laster i den berörda medlemsstaten.

#### *Ändringsförslag*

(11) Transport av odelbara laster som utförs av fordon eller fordonskombinationer som överskrider de högsta tillåtna vikterna eller största tillåtna dimensionerna och användningen av EMS kräver, med tanke på deras behov av ytterligare säkerhetsfunktioner och lämplig infrastruktur, att särskild uppmärksamhet ägnas åt faktorer som insyn i relevant information, rättssäkerhet och harmonisering av tillståndsförfarandena. Det är därför nödvändigt att medlemsstaterna inrättar ett gemensamt elektroniskt informations- och kommunikationssystem som, på ett tydligt och lättillgängligt sätt, innehåller all relevant information om de driftsmässiga och administrativa villkoren för transport av odelbara laster och användning av EMS. Detta nationella system bör också göra det möjligt för transportföretagen att få information och på elektronisk väg lämna in ansökan, i ett standardiserat format, om särskilda tillstånd för transport av odelbara laster i den berörda medlemsstaten. ***Dessa tillstånd bör utfärdas i elektroniskt format och det bör vara möjligt att utföra en onormal transport med hjälp av detta elektroniska dokument.***

Or. en

## **Ändringsförslag 77** **Jan-Christoph Oetjen, Elsi Katainen**

## Förslag till direktiv Skäl 11

### *Kommissionens förslag*

(11) Transport av odelbara laster som utförs av fordon eller fordonskombinationer som överskrider de högsta tillåtna vikterna eller största tillåtna dimensionerna och användningen av EMS kräver, med tanke på deras behov av ytterligare säkerhetsfunktioner och lämplig infrastruktur, att särskild uppmärksamhet ägnas åt faktorer som insyn i relevant information, rättssäkerhet och harmonisering av tillståndsförfarandena. Det är därför nödvändigt att medlemsstaterna inrättar ett gemensamt elektroniskt informations- och kommunikationssystem som, på ett tydligt och lättillgängligt sätt, innehåller all relevant information om de driftsmässiga och administrativa villkoren för transport av odelbara laster och användning av EMS. Detta nationella system bör också göra det möjligt för transportföretagen att få information och på elektronisk väg lämna in ansökan, i ett standardiserat format, om särskilda tillstånd för transport av odelbara laster i den berörda medlemsstaten.

### *Ändringsförslag*

(11) Transport av odelbara laster som utförs av fordon eller fordonskombinationer som överskrider de högsta tillåtna vikterna eller största tillåtna dimensionerna och användningen av EMS kräver, med tanke på deras behov av ytterligare säkerhetsfunktioner och lämplig infrastruktur, att särskild uppmärksamhet ägnas åt faktorer som insyn i relevant information, rättssäkerhet och harmonisering av tillståndsförfarandena. Det är därför nödvändigt att medlemsstaterna inrättar ett gemensamt elektroniskt informations- och kommunikationssystem som, på ett tydligt och lättillgängligt sätt, innehåller all relevant information om de driftsmässiga och administrativa villkoren för transport av odelbara laster och användning av EMS. Detta nationella system bör också göra det möjligt för transportföretagen att få information och på elektronisk väg lämna in ansökan, i ett standardiserat format, om särskilda tillstånd för transport av odelbara laster i den berörda medlemsstaten. ***Dessa tillstånd bör utfärdas i elektroniskt format.***

Or. en

### *Motivering*

*Vissa medlemsstater godtar endast tillstånd i pappersform, som förarna ska ha i fordonen. Samma medlemsstater utfärdar också tillstånd som ibland innehåller mer än 300 sidor och som måste medföras i lastbilen och i alla medföljande fordon. Detta leder till en överdriven byråkratisk börda och papperslöseri och det bidrar över huvud taget inte till trafiksäkerheten.*

**Ändringsförslag 78**  
**Ciarán Cuffe**  
för Verts/ALE-gruppen

**Förslag till direktiv**  
**Skäl 12**

*Kommissionens förslag*

(12) *De konstgjorda hindren för gränsöverskridande transport med tyngre lastbilar som främst används för långväga transporter (t.ex. fordonskombinationer med 5 och 6 axlar) bör undanröjas på ett harmoniserat sätt för att man på kort sikt ska kunna dra nytta av den drifts-, energi- och miljöeffektivitet som är kopplad till den större lastkapacitet som medlemsstaterna beviljar, även för intermodala transporter.* För att omställningen till utsläppsfri mobilitet ska bli verklighet är det nödvändigt att fasa ut användningen av sådana tyngre lastbilar som drivs med fossila bränslen *från och med 2035, då utsläppsfria tunga fordons marknadspenetration beräknas öka avsevärt till omkring 50 % av registreringarna av nya tunga fordon. Efter utfasningen bör tyngre lastbilar fortsätta att tillåtas i nationell trafik, medan de i internationell trafik bör uppfylla de högsta tillåtna vikter som fastställs i bilaga I till direktiv 96/53/EG, som begränsar den extra vikten till utsläppsfria fordon och till fordon som används för intermodala transporter.*

*Ändringsförslag*

(12) För att omställningen till utsläppsfri mobilitet ska bli verklighet *och för att främja kombinerade transporter* är det nödvändigt att fasa ut användningen av sådana tyngre lastbilar som drivs med fossila bränslen. *Därför bör utsläppsfria fordon i gränsöverskridande trafik få bättre incitament jämfört med fordon som drivs med fossila bränslen under de kommande åren.*

Or. en

**Ändringsförslag 79**  
**Roman Haider**

**Förslag till direktiv**  
**Skäl 12**

*Kommissionens förslag*

(12) *De konstgjorda hindren för gränsöverskridande transport med tyngre lastbilar som främst används för långväga*

*Ändringsförslag*

(12) För att omställningen till utsläppsfri mobilitet ska bli verklighet är det nödvändigt att fasa ut användningen av

*transporter (t.ex. fordonskombinationer med 5 och 6 axlar) bör undanröjas på ett harmoniserat sätt för att man på kort sikt ska kunna dra nytta av den drifts-, energi- och miljöeffektivitet som är kopplad till den större lastkapacitet som medlemsstaterna beviljar, även för intermodala transporter.* För att omställningen till utsläppsfri mobilitet ska bli verklighet är det nödvändigt att fasa ut användningen av sådana tyngre lastbilar som drivs med fossila bränslen från och med 2035, då utsläppsfria tunga fordons marknadspenetration beräknas öka avsevärt till omkring 50 % av registreringarna av nya tunga fordon. Efter utfasningen bör tyngre lastbilar *fortsätta att tillåtas i nationell trafik, medan de i internationell trafik bör* uppfylla de högsta tillåtna vikter som fastställs i bilaga I till direktiv 96/53/EG, som begränsar den extra vikten till utsläppsfria fordon och till fordon som används för intermodala transporter.

sådana tyngre lastbilar som drivs med fossila bränslen från och med 2035, då utsläppsfria tunga fordons marknadspenetration beräknas öka avsevärt till omkring 50 % av registreringarna av nya tunga fordon. Efter utfasningen bör tyngre lastbilar uppfylla de högsta tillåtna vikter som fastställs i bilaga I till direktiv 96/53/EG, som begränsar den extra vikten till utsläppsfria fordon och till fordon som används för intermodala transporter.

Or. en

#### *Motivering*

*Tyngre lastbilar inverkan på trafikomställningen, väginfrastrukturen och säkerheten ska minimeras, och därför är det inte motiverat med ett undantag på nationell nivå.*

### **Ändringsförslag 80** **Peter Lundgren**

#### **Förslag till direktiv** **Skäl 12**

##### *Kommissionens förslag*

(12) De konstgjorda hindren för gränsöverskridande transport med **tyngre lastbilar som främst används för långväga transporter (t.ex. fordonskombinationer med 5 och 6 axlar)** bör undanröjas på ett harmoniserat sätt för att man på kort sikt ska kunna dra nytta av den drifts-, energi- och miljöeffektivitet som är kopplad till

##### *Ändringsförslag*

(12) De konstgjorda hindren för gränsöverskridande transport med fordonskombinationer med 5 och 6 axlar bör undanröjas på ett harmoniserat sätt för att man på kort sikt ska kunna dra nytta av den drifts-, energi- och miljöeffektivitet som är kopplad till den större lastkapacitet som medlemsstaterna beviljar, även för

den större lastkapacitet som medlemsstaterna beviljar, även för intermodala transporter. För att omställningen till utsläppsfri mobilitet ska bli verklighet är det nödvändigt att **fasa ut användningen av sådana tyngre lastbilar som drivs med fossila bränslen från och med 2035, då utsläppsfria tunga fordons marknadspenetration beräknas öka avsevärt till omkring 50 % av registreringarna av nya tunga fordon. Efter utfasningen bör tyngre lastbilar fortsätta att tillåtas i nationell trafik, medan de i internationell trafik bör uppfylla de högsta tillåtna vikter som fastställs i bilaga I till direktiv 96/53/EG, som begränsar den extra vikten till utsläppsfria fordon och till fordon som används för intermodala transporter.**

intermodala transporter. För att omställningen till utsläppsfri mobilitet ska bli verklighet är det nödvändigt att **ytterligare stimulera marknadspenetration av effektivare utsläppsfria tunga fordon. Icke utsläppsfria fordonskombinationer med 5 och 6 axlar bör fortsätta att tillåtas i internationell trafik, med samma extra vikt som utsläppsfria fordon, förutsatt att de mål som fastställs i förordning (EU) 2019/1242 tillåter nyregistrering av sådana fordon eller kombinationer.**

Or. en

## Ändringsförslag 81 Rovana Plumb

### Förslag till direktiv Skäl 12

#### *Kommissionens förslag*

(12) De konstgjorda hindren för gränsöverskridande transport med **tyngre lastbilar som främst används för långväga transporter (t.ex. fordonskombinationer med 5 och 6 axlar)** bör undanröjas på ett harmoniserat sätt för att man på kort sikt ska kunna dra nytta av den drifts-, energi- och miljöeffektivitet som är kopplad till den större lastkapacitet som medlemsstaterna beviljar, även för intermodala transporter. För att omställningen till utsläppsfri mobilitet ska bli verklighet är det nödvändigt att **fasa ut användningen av sådana tyngre lastbilar som drivs med fossila bränslen från och med 2035, då utsläppsfria tunga fordons marknadspenetration beräknas öka**

#### *Ändringsförslag*

(12) De konstgjorda hindren för gränsöverskridande transport med fordonskombinationer med 5 och 6 axlar bör undanröjas på ett harmoniserat sätt för att man på kort sikt ska kunna dra nytta av den drifts-, energi- och miljöeffektivitet som är kopplad till den större lastkapacitet som medlemsstaterna beviljar, även för intermodala transporter. För att omställningen till utsläppsfri mobilitet ska bli verklighet är det nödvändigt att **ytterligare stimulera marknadspenetration av effektivare utsläppsfria tunga fordon. Icke utsläppsfria fordonskombinationer med 5 och 6 axlar bör fortsätta att tillåtas i internationell trafik, med samma extra vikt som utsläppsfria fordon, förutsatt att**



*avsevärt till omkring 50 % av registreringarna av nya tunga fordon. Efter utfasningen bör tyngre lastbilar fortsätta att tillåtas i nationell trafik, medan de i internationell trafik bör uppfylla de högsta tillåtna vikter som fastställs i bilaga I till direktiv 96/53/EG, som begränsar den extra vikten till utsläppsfria fordon och till fordon som används för intermodala transporter.*

*de mål som fastställs i förordning (EU) 2019/1242 tillåter nyregistrering av sådana fordon eller kombinationer.*

Or. en

## Ändringsförslag 82 Markus Ferber, Henna Virkkunen

### Förslag till direktiv Skäl 12

#### *Kommissionens förslag*

(12) De konstgjorda hindren för gränsöverskridande transport med tyngre lastbilar som främst används för långväga transporter (t.ex. fordonskombinationer med 5 och 6 axlar) bör undanröjas på ett harmoniserat sätt för att man på kort sikt ska kunna dra nytta av den drifts-, energi- och miljöeffektivitet som är kopplad till den större lastkapacitet som medlemsstaterna beviljar, även för intermodala transporter. För att omställningen till utsläppsfri mobilitet ska bli verklighet är det nödvändigt att ***fasa ut användningen av sådana tyngre lastbilar som drivs med fossila bränslen från och med 2035, då utsläppsfria tunga fordons marknadspenetration beräknas öka avsevärt till omkring 50 % av registreringarna av nya tunga fordon. Efter utfasningen bör tyngre lastbilar fortsätta att tillåtas i nationell trafik, medan de i internationell trafik bör uppfylla de högsta tillåtna vikter som fastställs i bilaga I till direktiv 96/53/EG, som begränsar den extra vikten till utsläppsfria fordon och till fordon som***

#### *Ändringsförslag*

(12) De konstgjorda hindren för gränsöverskridande transport med tyngre lastbilar som främst används för långväga transporter (t.ex. fordonskombinationer med 5 och 6 axlar) bör undanröjas på ett harmoniserat sätt för att man på kort sikt ska kunna dra nytta av den drifts-, energi- och miljöeffektivitet som är kopplad till den större lastkapacitet som medlemsstaterna beviljar, även för intermodala transporter. För att omställningen till utsläppsfri mobilitet ska bli verklighet är det nödvändigt att ***ytterligare stimulera marknadspenetration av effektivare utsläppsfria tunga fordon. Icke utsläppsfria fordonskombinationer med 5 och 6 axlar bör fortsätta att tillåtas i internationell trafik, med samma extra vikt som utsläppsfria fordon, förutsatt att de mål som fastställs i förordning (EU) 2019/1242 tillåter nyregistrering av sådana fordon eller kombinationer och de nödvändiga villkoren anses uppfylla i tillfredsställande grad.***

*används för intermodala transporter.*

Or. en

### *Motivering*

*Anpassning till förordning (EU) 2019/1242 om koldioxidnormer för tunga fordon, som fastställer mål fram till 2040 för marknadsgenomslaget för nya utsläppsfria tunga fordon.*

## **Ändringsförslag 83**

**Elsi Katainen, Jan-Christoph Oetjen, Ondřej Kovařík**

### **Förslag till direktiv**

#### **Skäl 12**

#### *Kommissionens förslag*

(12) De konstgjorda hindren för gränsöverskridande transport med tyngre lastbilar som främst används för långväga transporter (t.ex. fordonskombinationer med 5 och 6 axlar) bör undanröjas på ett harmoniserat sätt för att man på kort sikt ska kunna dra nytta av den drifts-, energi- och miljöeffektivitet som är kopplad till den större lastkapacitet som medlemsstaterna beviljar, även för intermodala transporter. För att omställningen till utsläppsfri mobilitet ska bli verklighet är det nödvändigt att fasa ut användningen av sådana tyngre lastbilar som drivs med fossila bränslen ***från och med 2035, då utsläppsfria tunga fordons marknadspenetration beräknas öka avsevärt till omkring 50 % av registreringarna av nya tunga fordon.*** Efter utfasningen bör tyngre lastbilar fortsätta att tillåtas i nationell trafik, medan de i internationell trafik bör uppfylla de högsta tillåtna vikter som fastställs i bilaga I till direktiv 96/53/EG, som begränsar den extra vikten till utsläppsfria fordon och till fordon som används för intermodala transporter.

#### *Ändringsförslag*

(12) De konstgjorda hindren för gränsöverskridande transport med tyngre lastbilar som främst används för långväga transporter (t.ex. fordonskombinationer med 5 och 6 axlar) bör undanröjas på ett harmoniserat sätt för att man på kort sikt ska kunna dra nytta av den drifts-, energi- och miljöeffektivitet som är kopplad till den större lastkapacitet som medlemsstaterna beviljar, även för intermodala transporter. För att omställningen till utsläppsfri mobilitet ska bli verklighet är det nödvändigt att fasa ut användningen av sådana tyngre lastbilar som drivs med fossila bränslen ***i linje med målen i förordningen om normer för koldioxidutsläpp för tunga fordon. Utfasningen bör därför göras senast 2040 om de nödvändiga villkoren är uppfyllda.*** Efter utfasningen bör tyngre lastbilar fortsätta att tillåtas i nationell trafik, medan de i internationell trafik bör uppfylla de högsta tillåtna vikter som fastställs i bilaga I till direktiv 96/53/EG, som begränsar den extra vikten till utsläppsfria fordon och till fordon som används för intermodala transporter.

Or. en

## Motivering

Det är viktigt att ha incitament för transportföretag att fasa ut fossila bränslen från vägtransporter. För att skapa rättssäkerhet och konsekvens i lagstiftningen bör dock tidsplanen för utfasning anpassas så mycket som möjligt till de mål som fastställs i förordningen om normer för koldioxidutsläpp för tunga fordon. Nödvändiga villkor är till exempel tillgång till infrastruktur och utsläppsfria fordon.

### Ändringsförslag 84

Pablo Arias Echeverría, José Ramón Bauzá Díaz

#### Förslag till direktiv

##### Skäl 12

#### *Kommissionens förslag*

(12) De konstgjorda hindren för gränsöverskridande transport med tyngre lastbilar som främst används för långväga transporter (t.ex. fordonskombinationer med 5 och 6 axlar) bör undanröjas på ett harmoniserat sätt för att man på kort sikt ska kunna dra nytta av den drifts-, energi- och miljöeffektivitet som är kopplad till den större lastkapacitet som medlemsstaterna beviljar, även för intermodala transporter. För att omställningen till utsläppsfri mobilitet ska bli verklighet är det nödvändigt att fasa ut användningen av sådana tyngre lastbilar som drivs med fossila bränslen ***från och med 2035, då utsläppsfria tunga fordons marknadspenetration beräknas öka avsevärt till omkring 50 % av registreringarna av nya tunga fordon.*** Efter utfasningen bör tyngre lastbilar fortsätta att tillåtas i nationell trafik, medan de i internationell trafik bör uppfylla de högsta tillåtna vikter som fastställs i bilaga I till direktiv 96/53/EG, som begränsar den extra vikten till utsläppsfria fordon och till fordon som används för intermodala transporter.

#### *Ändringsförslag*

(12) De konstgjorda hindren för gränsöverskridande transport med tyngre lastbilar som främst används för långväga transporter (t.ex. fordonskombinationer med 5 och 6 axlar) bör undanröjas på ett harmoniserat sätt för att man på kort sikt ska kunna dra nytta av den drifts-, energi- och miljöeffektivitet som är kopplad till den större lastkapacitet som medlemsstaterna beviljar, även för intermodala transporter. För att omställningen till utsläppsfri mobilitet ska bli verklighet är det nödvändigt att ***från och med 2032 utvärdera om den tekniska utvecklingen på marknaderna gör det möjligt att fasa ut användningen av sådana tyngre lastbilar som drivs med fossila bränslen.*** Efter utfasningen bör tyngre lastbilar fortsätta att tillåtas i nationell trafik, medan de i internationell trafik bör uppfylla de högsta tillåtna vikter som fastställs i bilaga I till direktiv 96/53/EG, som begränsar den extra vikten till utsläppsfria fordon och till fordon som används för intermodala transporter.

Or. en

**Ändringsförslag 85**  
**Ciarán Cuffe**  
för Verts/ALE-gruppen

**Förslag till direktiv**  
**Skäl 14**

*Kommissionens förslag*

**(14) *Möjligheterna att genom förbättrad aerodynamik minska energiförbrukningen hos fordon med öppen kaross för transport av fordon är mycket små. Skiljaktiga nationella regler om överhängande last på fordon för transport av fordon snedvrider konkurrensen och begränsar avsevärt deras potential att förbättra driftseffektivitet och energiprestanda vid internationell trafik. Det är därför nödvändigt att harmonisera bestämmelserna om överhängande last på fordon med öppen kaross för transport av fordon för att se till att dessa mål uppnås på ett korrekt sätt.***

*Ändringsförslag*

**utgår**

Or. en

**Ändringsförslag 86**  
**Peter Lundgren**

**Förslag till direktiv**  
**Skäl 14**

*Kommissionens förslag*

**(14) *Möjligheterna att genom förbättrad aerodynamik minska energiförbrukningen hos fordon med öppen kaross för transport av fordon är mycket små. Skiljaktiga nationella regler om överhängande last på fordon för transport av fordon snedvrider konkurrensen och begränsar avsevärt deras potential att förbättra driftseffektivitet och energiprestanda vid internationell trafik. Det är därför nödvändigt att harmonisera bestämmelserna om överhängande last på***

*Ändringsförslag*

**(14) *Möjligheterna att genom förbättrad aerodynamik minska energiförbrukningen hos fordon för transport av fordon, som oftast har öppen kaross, är mycket små. Många olika nationella regler om överhängande last på fordon för transport av fordon snedvrider konkurrensen och begränsar avsevärt deras potential att förbättra driftseffektivitet och energiprestanda vid internationell trafik. Det är därför nödvändigt att harmonisera***

fordon **med öppen kaross** för transport av fordon för att se till att dessa mål uppnås på ett korrekt sätt.

bestämmelserna om överhängande last på fordon för transport av fordon för att se till att dessa mål uppnås på ett korrekt sätt.

Or. en

## Ändringsförslag 87 Rovana Plumb

### Förslag till direktiv Skäl 14

#### *Kommissionens förslag*

(14) Möjligheterna att genom förbättrad aerodynamik minska energiförbrukningen hos fordon **med öppen kaross** för transport av fordon är mycket små. **Skiljaktiga** nationella regler om överhängande last på fordon för transport av fordon snedvrider konkurrensen och begränsar avsevärt deras potential att förbättra driftseffektivitet och energiprestanda vid internationell trafik. Det är därför nödvändigt att harmonisera bestämmelserna om överhängande last på fordon **med öppen kaross** för transport av fordon för att se till att dessa mål uppnås på ett korrekt sätt.

#### *Ändringsförslag*

(14) Möjligheterna att genom förbättrad aerodynamik minska energiförbrukningen hos fordon för transport av fordon, **som oftast har öppen kaross**, är mycket små. **Många olika** nationella regler om överhängande last på fordon för transport av fordon snedvrider konkurrensen och begränsar avsevärt deras potential att förbättra driftseffektivitet och energiprestanda vid internationell trafik. Det är därför nödvändigt att harmonisera bestämmelserna om överhängande last på fordon för transport av fordon för att se till att dessa mål uppnås på ett korrekt sätt.

Or. en

## Ändringsförslag 88 Ciarán Cuffe för Verts/ALE-gruppen

### Förslag till direktiv Skäl 14a (nytt)

#### *Kommissionens förslag*

#### *Ändringsförslag*

**(14a) Nya personbilar blir allt bredare till följd av den ökande försäljningen av stadsjeepar. I EU-rätten finns det för närvarande bara en maxgräns (255 cm) för bredden på alla typer av nya fordon.**

*Denna universallösning som hittills har tillämpats har lett till en snabb ökning av den genomsnittliga bredden för bilar och pickoplastbilar i riktning mot maxgränsen 255 cm; flera stora stadsjeepar och pickoplastbilar har redan en bredd på 200–215 cm. Fordonens större storlek medför särskilda problem när det gäller trafiksäkerhet, miljö och väginfrastruktur i form av större säkerhetsrisker för oskyddade trafikanter, större materialåtgång för fordonskonstruktion, större avgasutsläpp och energiförbrukning och större påfrestningar på väginfrastrukturen på grund av fordonets högre vikt. Den lagstadgade maximala bredden för fordonskategorierna M1 och N1 bör därför sänkas genom en ändring av förordning (EG) nr 2019/2144, samtidigt som man ger tillräckligt med ledtid för tillverkare, särskilt tillverkare av utsläppsfria fordon.*

Or. en

## **Ändringsförslag 89** **Mario Furore**

### **Förslag till direktiv** **Skäl 15**

#### *Kommissionens förslag*

(15) Tunga fordon med förlängda förarhytter har börjat bli vanligare på marknaden, tillsammans med utsläppsfria framdrivningssystem. Användning av utsläppsfria framdrivningssystem kräver, beroende på tekniken, extra utrymme som inte bör medräknas på bekostnad av fordonets nyttolast, så att den utsläppsfria vägtransportsektorn inte bestraffas ekonomiskt. Det bör därför klargöras att överskridandet av de största tillåtna längderna för förlängda förarhytter kan vara sådant att det möjliggör det utrymme

#### *Ändringsförslag*

(15) Tunga fordon med förlängda förarhytter har börjat bli vanligare på marknaden, tillsammans med utsläppsfria framdrivningssystem. Användning av utsläppsfria framdrivningssystem kräver, beroende på tekniken, extra utrymme som inte bör medräknas på bekostnad av fordonets nyttolast, så att den utsläppsfria vägtransportsektorn inte bestraffas ekonomiskt. Det bör därför klargöras att överskridandet av de största tillåtna längderna för förlängda förarhytter kan vara sådant att det möjliggör det utrymme

som behövs för att härbärgera utsläppsfri teknik, exempelvis batterier och vätgastankar, förutsatt att de aerodynamiska hytternas säkerhet, effektivitet och komfort inte äventyras.

som behövs för att härbärgera utsläppsfri teknik, exempelvis batterier och vätgastankar, förutsatt att de aerodynamiska hytternas säkerhet, effektivitet och komfort inte äventyras. ***I synnerhet när förarhytter är utrustade med toaletter måste dessa toaletter behållas och får inte avlägsnas för att möjliggöra anpassning till utsläppsfri teknik.***

Or. it

**Ändringsförslag 90**  
**Ciarán Cuffe**  
för Verts/ALE-gruppen

**Förslag till direktiv**  
**Skäl 15a (nytt)**

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

***(15a) För att säkerställa att de intermodala transporternas möjlighet att samarbeta och konkurrera med vägtransporter inte hindras av bristande kompatibilitet mellan vägtransporter och järnväg och inre vattenvägar bör kommissionen se till att nya fordon och nya fordonskombinationer tekniskt och driftsmässigt uppfyller kraven för kombinerade transport. I detta syfte bör kommissionen ändra lagstiftningen om typgodkännande och, när det gäller nya släpvagnar, bland annat ta upp vikt, form, storlek, kranbarhet, förmåga att klara luftmotståndet vid järnvägstransport samt möjlighet att fälla in och vika ihop utskjutande anordningar.***

Or. en

**Ändringsförslag 91**  
**Dominique Riquet**

**Förslag till direktiv**  
**Skäl 16**

*Kommissionens förslag*

(16) I likhet med behovet av extra utrymme är de nuvarande standarderna inte heller lämpliga för att kompensera för den extra vikten hos utsläppsfria tunga fordon, särskilt vid långväga transporter. Extra vikt och ökat axeltryck är nödvändiga för utsläppsfria fordonskombinationer samt för de vanligaste personbilar som används i unionen. Lättare teknik och bättre aerodynamik kommer att göra användningen av utsläppsfria framdrivningssystem effektivare (t.ex. för att möjliggöra längre resor och längre batterilivslängd) genom att deras energiförbrukning minskar. ***För att ytterligare uppmuntra införandet av utsläppsfria tunga fordon, främja den tekniska utvecklingen och utrustningen i fordon med förbättrad aerodynamik, bör godkännandet av gränserna för extra vikt därför frikopplas från vikten av utsläppsfri teknik.***

*Ändringsförslag*

(16) I likhet med behovet av extra utrymme är de nuvarande standarderna inte heller lämpliga för att kompensera för den extra vikten hos utsläppsfria tunga fordon, särskilt vid långväga transporter. Extra vikt och ökat axeltryck är nödvändiga för utsläppsfria fordonskombinationer samt för de vanligaste personbilar som används i unionen. Lättare teknik och bättre aerodynamik kommer att göra användningen av utsläppsfria framdrivningssystem effektivare (t.ex. för att möjliggöra längre resor och längre batterilivslängd) genom att deras energiförbrukning minskar.

Or. en

**Ändringsförslag 92**  
**Roman Haider**

**Förslag till direktiv**  
**Skäl 16**

*Kommissionens förslag*

(16) I likhet med behovet av extra utrymme är de nuvarande standarderna inte heller lämpliga för att kompensera för den extra vikten hos utsläppsfria tunga fordon, särskilt vid långväga transporter. Extra vikt och ökat axeltryck är nödvändiga för utsläppsfria fordonskombinationer samt för de vanligaste personbilar som används i unionen. Lättare teknik och bättre

*Ändringsförslag*

(16) I likhet med behovet av extra utrymme är de nuvarande standarderna inte heller lämpliga för att kompensera för den extra vikten ***för alternativa framdrivningssystem*** hos utsläppsfria tunga fordon, särskilt vid långväga transporter. Extra vikt och ökat axeltryck, ***upp till vikten för de alternativa framdrivningssystemen men inte över de***



aerodynamik kommer att göra användningen av utsläppsfria framdrivningssystem effektivare (t.ex. för att möjliggöra längre resor och längre batterilivslängd) genom att deras energiförbrukning minskar. **För att ytterligare uppmuntra införandet av utsläppsfria tunga fordon, främja den tekniska utvecklingen och utrustningen i fordon med förbättrad aerodynamik, bör godkännandet av gränserna för extra vikt därför frikopplas från vikten av utsläppsfri teknik.**

**värden som anges i punkt 2.2.2 i bilaga I,** är nödvändiga för utsläppsfria fordonskombinationer samt för de vanligaste personbilar som används i unionen. Lättare teknik och bättre aerodynamik kommer att göra användningen av utsläppsfria framdrivningssystem effektivare (t.ex. för att möjliggöra längre resor och längre batterilivslängd) genom att deras energiförbrukning minskar.

Or. en

### Motivering

*Rail transport in general and single wagon transport in particular are characterized by a very low economic threshold, which in turn means that they are very sensitive to even small volume reductions. Across all corridors and at 44t/25.25m LHV, volume reductions of more than 30% are found in single wagon transport and of more than 13% in combined transport. The impact of the allowance of additional transport volume on road would have an irreversible impact on the modal shift. In order to reduce the already higher external costs of road transport as much as possible compared to more ecological rail transport and to minimize the effects of heavy-duty vehicles on the road infrastructure, the extra weight allowances should be linked to the weight of the respective alternative drive.*

### Ändringsförslag 93 Elsi Katainen, Ondřej Kovařík

#### Förslag till direktiv Skäl 16

##### *Kommissionens förslag*

(16) I likhet med behovet av extra utrymme är de nuvarande standarderna inte heller lämpliga för att kompensera för den extra vikten hos utsläppsfria tunga fordon, särskilt vid långväga transporter. Extra vikt **och ökat axeltryck** är **nödvändiga** för utsläppsfria fordonskombinationer samt för de vanligaste personbilar som används i unionen. Lättare teknik och bättre aerodynamik kommer att göra användningen av utsläppsfria framdrivningssystem effektivare (t.ex. för

##### *Ändringsförslag*

(16) I likhet med behovet av extra utrymme är de nuvarande standarderna inte heller lämpliga för att kompensera för den extra vikten hos utsläppsfria tunga fordon, särskilt vid långväga transporter. Extra vikt är **nödvändig** för utsläppsfria fordonskombinationer samt för de vanligaste personbilar som används i unionen. **Detta bör dock inte medföra ökat axeltryck för att undvika att vägslitaget ökar exponentiellt.** Lättare teknik och bättre aerodynamik kommer att göra

att möjliggöra längre resor och längre batterilivslängd) genom att deras energiförbrukning minskar. För att ytterligare uppmuntra införandet av utsläppsfria tunga fordon, främja den tekniska utvecklingen och utrustningen i fordon med förbättrad aerodynamik, bör godkännandet av gränserna för extra vikt därför frikopplas från vikten av utsläppsfri teknik.

användningen av utsläppsfria framdrivningssystem effektivare (t.ex. för att möjliggöra längre resor och längre batterilivslängd) genom att deras energiförbrukning minskar. För att ytterligare uppmuntra införandet av utsläppsfria tunga fordon, främja den tekniska utvecklingen och utrustningen i fordon med förbättrad aerodynamik, bör godkännandet av gränserna för extra vikt därför frikopplas från vikten av utsläppsfri teknik.

Or. en

### *Motivering*

*Möjlighet till extra vikt för utsläppsfria fordon kommer att uppmuntra användningen av dem, och det behövs också för den tyngre teknik som används. Ökat axeltryck leder dock till att vägslitaget ökar exponentiellt. För att undvika detta bör dessa lastbilar välja att lägga till fler axlar eller hitta andra tekniska lösningar och därmed hålla nere axeltrycket, i syfte att minska vägslitaget och skadorna på infrastrukturen.*

## **Ändringsförslag 94**

**Isabel García Muñoz, Inma Rodríguez-Piñero, Thomas Rudner**

### **Förslag till direktiv**

#### **Skäl 16**

#### *Kommissionens förslag*

(16) I likhet med behovet av extra utrymme är de nuvarande standarderna inte heller lämpliga för att kompensera för den extra vikten hos utsläppsfria tunga fordon, särskilt vid långväga transporter. Extra vikt och ökat axeltryck är nödvändiga för **utsläppsfria fordonskombinationer** samt för de vanligaste personbilar som används i unionen. Lättare teknik och bättre aerodynamik kommer att göra användningen av utsläppsfria framdrivningssystem effektivare (t.ex. för att möjliggöra längre resor och längre batterilivslängd) genom att deras energiförbrukning minskar. För att ytterligare uppmuntra införandet av

#### *Ändringsförslag*

(16) I likhet med behovet av extra utrymme är de nuvarande standarderna inte heller lämpliga för att kompensera för den extra vikten hos utsläppsfria tunga fordon, särskilt vid långväga transporter. Extra vikt och ökat axeltryck är nödvändiga för **fordonskombinationer som omfattar ett utsläppsfritt motorfordon** samt för de vanligaste personbilar som används i unionen. Lättare teknik och bättre aerodynamik kommer att göra användningen av utsläppsfria framdrivningssystem effektivare (t.ex. för att möjliggöra längre resor och längre batterilivslängd) genom att deras energiförbrukning minskar. För att

utsläppsfria tunga fordon, främja den tekniska utvecklingen och utrustningen i fordon med förbättrad aerodynamik, bör godkännandet av gränserna för extra vikt därför frikopplas från vikten av utsläppsfri teknik.

ytterligare uppmuntra införandet av utsläppsfria tunga fordon, främja den tekniska utvecklingen och utrustningen i fordon med förbättrad aerodynamik, bör godkännandet av gränserna för extra vikt därför frikopplas från vikten av utsläppsfri teknik.

Or. en

## **Ändringsförslag 95** **Dominique Riquet**

### **Förslag till direktiv** **Skäl 16a (nytt)**

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

**(16a) Batteridrivna elfordon, bränslecellsfordon och andra vätgasdrivna fordon har stor potential att åstadkomma utfasning av fossila bränslen från vissa segment av den tunga transportsektorn, och deras utveckling bör uppmuntras, samtidigt som hänsyn tas till att ingen teknik är helt fri från miljöpåverkan. När elektrifiering inte är möjlig eller är mindre effektiv och vätgasdrivna fordon inte är lämpliga eller kostnadsmässigt konkurrenskraftiga möjliggör principen om teknikneutralitet lika villkor med annan teknik som är mer mogen.**

Or. en

## **Ändringsförslag 96** **Isabel García Muñoz, Inma Rodríguez-Piñero, Thomas Rudner**

### **Förslag till direktiv** **Skäl 17**

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

(17) En ändamålsenlig, effektiv och

(17) En ändamålsenlig, effektiv och

konsekvent kontroll av efterlevnaden av reglerna är av yttersta vikt för att säkerställa att konkurrensen mellan operatörer inte snedvrids och för att undanröja de risker för trafiksäkerheten och väginfrastrukturen som fordon som olagligen överskrider de tillämpliga vikterna eller dimensionerna utgör. För att inrikta vägkontrollerna mot fordon som överskrider viktgränserna, och om medlemsstaterna väljer att använda automatiska system på väginfrastrukturen, bör de som ett minimum se till att sådana system införs i det transeuropeiska vägtransportnätet. För att kontrollen av efterlevnaden i hela unionen ska vara tillförlitlig och konsekvent bör dessutom den obligatoriska miniminivån för kontroller som ska utföras av medlemsstaterna fastställas i förhållande till trafiknivån på deras territorier för de fordon som omfattas av detta direktiv. Detta ska även omfatta ett lämpligt antal kontroller nattetid.

konsekvent kontroll av efterlevnaden av reglerna är av yttersta vikt för att säkerställa att konkurrensen mellan operatörer inte snedvrids och för att undanröja de risker för trafiksäkerheten och väginfrastrukturen som fordon som olagligen överskrider de tillämpliga vikterna eller dimensionerna utgör. För att inrikta vägkontrollerna mot fordon som överskrider viktgränserna, och om medlemsstaterna väljer att använda automatiska system på väginfrastrukturen, bör de som ett minimum se till att sådana system införs i det transeuropeiska vägtransportnätet. För att kontrollen av efterlevnaden i hela unionen ska vara tillförlitlig och konsekvent bör dessutom den obligatoriska miniminivån för kontroller som ska utföras av medlemsstaterna fastställas i förhållande till trafiknivån på deras territorier för de fordon som omfattas av detta direktiv. Detta ska även omfatta ett lämpligt antal kontroller nattetid. ***Certifierade automatiska system bör kunna känna igen fordon eller fordonskombinationer som överskrider de högsta tillåtna vikterna och som har ett undantag grundat på ett särskilt tillstånd eller liknande arrangemang. På så sätt undviker man omotiverade sanktioner och sparar administrativa kostnader för både transportföretag och medlemsstater.***

Or. en

## Ändringsförslag 97

**Elsi Katainen, Jan-Christoph Oetjen, Bergur Løkke Rasmussen, Ondřej Kovařík**

### Förslag till direktiv

#### Skäl 17

#### *Kommissionens förslag*

(17) En ändamålsenlig, effektiv och konsekvent kontroll av efterlevnaden av reglerna är av yttersta vikt för att

#### *Ändringsförslag*

(17) En ändamålsenlig, effektiv och konsekvent kontroll av efterlevnaden av reglerna är av yttersta vikt för att

säkerställa att konkurrensen mellan operatörer inte snedvrids och för att undanröja de risker för trafiksäkerheten och väginfrastrukturen som fordon som olagligen överskrider de tillämpliga vikterna eller dimensionerna utgör. För att inrikta vägkontrollerna mot fordon som överskrider viktgränserna, och om medlemsstaterna väljer att använda automatiska system på väginfrastrukturen, bör de som ett minimum se till att sådana system införs i det transeuropeiska vägtransportnätet. För att kontrollen av efterlevnaden i hela unionen ska vara tillförlitlig och konsekvent bör dessutom den obligatoriska miniminivån för kontroller som ska utföras av medlemsstaterna fastställas i förhållande till trafiknivån på deras territorier för de fordon som omfattas av detta direktiv. Detta ska även omfatta ett lämpligt antal kontroller natttid.

säkerställa att konkurrensen mellan operatörer inte snedvrids och för att undanröja de risker för trafiksäkerheten och väginfrastrukturen som fordon som olagligen överskrider de tillämpliga vikterna eller dimensionerna utgör. För att inrikta vägkontrollerna mot fordon som överskrider viktgränserna, och om medlemsstaterna väljer att använda automatiska system på väginfrastrukturen, bör de som ett minimum se till att sådana system införs i det transeuropeiska vägtransportnätet. För att kontrollen av efterlevnaden i hela unionen ska vara tillförlitlig och konsekvent bör dessutom den obligatoriska miniminivån för kontroller som ska utföras av medlemsstaterna fastställas i förhållande till trafiknivån på deras territorier för de fordon som omfattas av detta direktiv. Detta ska även omfatta ett lämpligt antal kontroller natttid. **Respektive medlemsstats system bör, om det är tekniskt möjligt, kunna känna igen de godkända extra vikterna eller större dimensionerna för onormala transporter om ett giltigt tillstånd har utfärdats, för att undvika omotiverade böter för dessa transporter.**

Or. en

#### *Motivering*

*Onormala transporter överskrider standardviktgränserna. Om de automatiska systemen inte automatiskt känner igen tillstånden för onormala transporter kan transportföretag som sysslar med onormala transporter bötfällas på ett orättvist sätt. Särskilt för utländska transportföretag är det svårt och tidskrävande att korrigera denna typ av böter. Detta skapar orättvisa villkor mellan medlemsstaterna på den inre marknaden och därför bör man se till att systemen känner igen tillstånd för onormala transporter.*

#### **Ändringsförslag 98 Kosma Zlotowski**

#### **Förslag till direktiv Skäl 17**

### *Kommissionens förslag*

(17) En ändamålsenlig, effektiv och konsekvent kontroll av efterlevnaden av reglerna är av yttersta vikt för att säkerställa att konkurrensen mellan operatörer inte snedvrids och för att undanröja de risker för trafiksäkerheten och väginfrastrukturen som fordon som olagligen överskrider de tillämpliga vikterna eller dimensionerna utgör. För att inrikta vägkontrollerna mot fordon som överskrider viktgränserna, och om medlemsstaterna väljer att använda automatiska system på väginfrastrukturen, bör de som ett minimum se till att sådana system införs i det transeuropeiska vägtransportnätet. För att kontrollen av efterlevnaden i hela unionen ska vara tillförlitlig och konsekvent bör dessutom den obligatoriska miniminivån för kontroller som ska utföras av medlemsstaterna fastställas i förhållande till trafiknivån på deras territorier för de fordon som omfattas av detta direktiv. Detta ska även omfatta ett lämpligt antal kontroller nattetid.

### *Ändringsförslag*

(17) En ändamålsenlig, effektiv och konsekvent kontroll av efterlevnaden av reglerna är av yttersta vikt för att säkerställa att konkurrensen mellan operatörer inte snedvrids och för att undanröja de risker för trafiksäkerheten och väginfrastrukturen som fordon som olagligen överskrider de tillämpliga vikterna eller dimensionerna utgör. För att inrikta vägkontrollerna mot fordon som överskrider viktgränserna, och om medlemsstaterna väljer att använda automatiska system på väginfrastrukturen, bör de som ett minimum se till att sådana system införs i det transeuropeiska vägtransportnätet. För att kontrollen av efterlevnaden i hela unionen ska vara tillförlitlig och konsekvent bör dessutom den obligatoriska miniminivån för kontroller som ska utföras av medlemsstaterna fastställas i förhållande till trafiknivån på deras territorier för de fordon som omfattas av detta direktiv. Detta ska även omfatta ett lämpligt antal kontroller nattetid. ***Det införda systemet bör kunna känna igen onormala transporter när ett giltigt tillstånd har utfärdats, för att undvika omotiverade påföljder för transportföretag som utför sådana transporter.***

Or. pl

### **Ändringsförslag 99**

**Jan-Christoph Oetjen, Elsi Katainen**

#### **Förslag till direktiv**

#### **Skäl 17**

### *Kommissionens förslag*

(17) En ändamålsenlig, effektiv och konsekvent kontroll av efterlevnaden av reglerna är av yttersta vikt för att

### *Ändringsförslag*

(17) En ändamålsenlig, effektiv och konsekvent kontroll av efterlevnaden av reglerna är av yttersta vikt för att

säkerställa att konkurrensen mellan operatörer inte snedvrids och för att undanröja de risker för trafiksäkerheten och väginfrastrukturen som fordon som olagligen överskrider de tillämpliga vikterna eller dimensionerna utgör. För att inrikta vägkontrollerna mot fordon som överskrider viktgränserna, och om medlemsstaterna väljer att använda automatiska system på väginfrastrukturen, bör de som ett minimum se till att sådana system införs i det transeuropeiska vägtransportnätet. För att kontrollen av efterlevnaden i hela unionen ska vara tillförlitlig och konsekvent bör dessutom den obligatoriska miniminivån för kontroller som ska utföras av medlemsstaterna fastställas i förhållande till trafiknivån på deras territorier för de fordon som omfattas av detta direktiv. Detta ska även omfatta ett lämpligt antal kontroller natttid.

säkerställa att konkurrensen mellan operatörer inte snedvrids och för att undanröja de risker för trafiksäkerheten och väginfrastrukturen som fordon som olagligen överskrider de tillämpliga vikterna eller dimensionerna utgör. För att inrikta vägkontrollerna mot fordon som överskrider viktgränserna, och om medlemsstaterna väljer att använda automatiska system på väginfrastrukturen, bör de som ett minimum se till att sådana system införs i det transeuropeiska vägtransportnätet. För att kontrollen av efterlevnaden i hela unionen ska vara tillförlitlig och konsekvent bör dessutom den obligatoriska miniminivån för kontroller som ska utföras av medlemsstaterna fastställas i förhållande till trafiknivån på deras territorier för de fordon som omfattas av detta direktiv. Detta ska även omfatta ett lämpligt antal kontroller natttid. ***Det befintliga systemet bör kunna känna igen tillstånd för exceptionella transporter om ett giltigt tillstånd har utfärdats, så att omotiverade böter för dessa transporter kan undvikas.***

Or. en

### *Motivering*

*Om de automatiska systemen inte automatiskt känner igen tillstånd för onormala transporter kommer transportföretag som sysslar med sådana transporter att felaktigt bötfällas för överskridande av de normala viktgränserna. För ett utländskt transportföretag är det svårt och tidskrävande att korrigera böterna. Detta är en konkurrensnackdel för utländska aktörer.*

**Ändringsförslag 100**  
**Ciarán Cuffe**  
för Verts/ALE-gruppen

**Förslag till direktiv**  
**Skäl 17**

#### *Kommissionens förslag*

(17) En ändamålsenlig, effektiv och konsekvent kontroll av efterlevnaden av

#### *Ändringsförslag*

(17) En ändamålsenlig, effektiv och konsekvent kontroll av efterlevnaden av

reglerna är av yttersta vikt för att säkerställa att konkurrensen mellan operatörer inte snedvrids och för att undanröja de risker för trafiksäkerheten och väginfrastrukturen som fordon som olagligen överskrider de tillämpliga vikterna eller dimensionerna utgör. För att inrikta vägkontrollerna mot fordon som överskrider viktgränserna, och om medlemsstaterna väljer att använda automatiska system på väginfrastrukturen, bör de som ett minimum se till att sådana system införs i det transeuropeiska vägtransportnätet. För att kontrollen av efterlevnaden i hela unionen ska vara tillförlitlig och konsekvent bör dessutom den obligatoriska miniminivån för kontroller som ska utföras av medlemsstaterna fastställas i förhållande till trafiknivån på deras territorier för de fordon som omfattas av detta direktiv. Detta ska även omfatta **ett lämpligt antal** kontroller nattetid.

reglerna är av yttersta vikt för att säkerställa att konkurrensen mellan operatörer inte snedvrids och för att undanröja de risker för trafiksäkerheten och väginfrastrukturen som fordon som olagligen överskrider de tillämpliga vikterna eller dimensionerna utgör. För att inrikta vägkontrollerna mot fordon som överskrider viktgränserna, och om medlemsstaterna väljer att använda automatiska system på väginfrastrukturen, bör de som ett minimum se till att sådana system införs i det transeuropeiska vägtransportnätet. För att kontrollen av efterlevnaden i hela unionen ska vara tillförlitlig och konsekvent bör dessutom den obligatoriska miniminivån för kontroller som ska utföras av medlemsstaterna fastställas i förhållande till trafiknivån på deras territorier för de fordon som omfattas av detta direktiv. Detta ska även omfatta kontroller nattetid. **Dessutom bör fordon och fordonskombinationer åläggas att medföra vägningsutrustning ombord som är ansluten till färdskrivare ombord, för att underlätta kontrollen av efterlevnaden.**

Or. en

## Ändringsförslag 101 Markus Ferber, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska

### Förslag till direktiv Skäl 17

#### *Kommissionens förslag*

(17) En ändamålsenlig, effektiv och konsekvent kontroll av efterlevnaden av reglerna är av yttersta vikt för att säkerställa att konkurrensen mellan operatörer inte snedvrids och för att undanröja de risker för trafiksäkerheten och väginfrastrukturen som fordon som olagligen överskrider de tillämpliga vikterna eller dimensionerna utgör. För att

#### *Ändringsförslag*

(17) En ändamålsenlig, effektiv och konsekvent kontroll av efterlevnaden av reglerna är av yttersta vikt för att säkerställa att konkurrensen mellan operatörer inte snedvrids och för att undanröja de risker för trafiksäkerheten och väginfrastrukturen som fordon som olagligen överskrider de tillämpliga vikterna eller dimensionerna utgör. För att



inrikta vägkontrollerna mot fordon som överskrider viktgränserna, och om medlemsstaterna väljer att använda automatiska system på väginfrastrukturen, bör de som ett minimum se till att sådana system införs i det transeuropeiska vägtransportnätet. För att kontrollen av efterlevnaden i hela unionen ska vara tillförlitlig och konsekvent bör dessutom den obligatoriska miniminivån för kontroller som ska utföras av medlemsstaterna fastställas i förhållande till trafiknivån på deras territorier för de fordon som omfattas av detta direktiv. Detta ska även omfatta ett lämpligt antal kontroller nattetid.

inrikta vägkontrollerna mot fordon som överskrider viktgränserna, och om medlemsstaterna väljer att använda automatiska system på väginfrastrukturen, bör de som ett minimum se till att sådana system införs i det transeuropeiska vägtransportnätet. För att kontrollen av efterlevnaden i hela unionen ska vara tillförlitlig och konsekvent bör dessutom den obligatoriska miniminivån för kontroller som ska utföras av medlemsstaterna fastställas i förhållande till trafiknivån på deras territorier för de fordon som omfattas av detta direktiv. Detta ska även omfatta ett lämpligt antal kontroller nattetid. ***Systemet bör kunna känna igen de godkända extra vikterna eller större dimensionerna för onormala transporter om ett giltigt tillstånd har utfärdats, för att undvika omotiverade böter för sådana transporter.***

Or. en

#### *Motivering*

*Om de automatiska systemen inte automatiskt känner igen tillstånd för onormala transporter kommer transportföretag som sysslar med sådana transporter att bötfällas för överskridande av de normala viktgränserna.*

### **Ändringsförslag 102 Bergur Løkke Rasmussen**

#### **Förslag till direktiv Skäl 17**

##### *Kommissionens förslag*

(17) En ändamålsenlig, effektiv och konsekvent kontroll av efterlevnaden av reglerna är av yttersta vikt för att säkerställa att konkurrensen mellan operatörer inte snedvrids och för att undanröja de risker för trafiksäkerheten och väginfrastrukturen som fordon som olagligen överskrider de tillämpliga vikterna eller dimensionerna utgör. För att

##### *Ändringsförslag*

(17) En ändamålsenlig, effektiv och konsekvent kontroll av efterlevnaden av reglerna är av yttersta vikt för att säkerställa att konkurrensen mellan operatörer inte snedvrids och för att undanröja de risker för trafiksäkerheten och väginfrastrukturen som fordon som olagligen överskrider de tillämpliga vikterna eller dimensionerna utgör. För att

inrikta vägkontrollerna mot fordon som överskrider viktgränserna, och om medlemsstaterna väljer att använda automatiska system på väginfrastrukturen, bör de som ett minimum se till att sådana system införs i det transeuropeiska vägtransportnätet. För att kontrollen av efterlevnaden i hela unionen ska vara tillförlitlig och konsekvent bör dessutom den obligatoriska miniminivån för kontroller som ska utföras av medlemsstaterna fastställas i förhållande till trafiknivån på deras territorier för de fordon som omfattas av detta direktiv. Detta ska även omfatta ett lämpligt antal kontroller nattetid.

inrikta vägkontrollerna mot fordon som överskrider viktgränserna, och om medlemsstaterna väljer att använda automatiska system på väginfrastrukturen, bör de som ett minimum se till att sådana system införs i det transeuropeiska vägtransportnätet. För att kontrollen av efterlevnaden i hela unionen ska vara tillförlitlig och konsekvent bör dessutom den obligatoriska miniminivån för kontroller som ska utföras av medlemsstaterna fastställas i förhållande till trafiknivån på deras territorier för de fordon som omfattas av detta direktiv. Detta ska även omfatta ett lämpligt antal kontroller nattetid. ***Systemet bör kunna känna igen de godkända extra vikterna eller större dimensionerna för onormala transporter om ett giltigt tillstånd har utfärdats, för att undvika omotiverade böter för sådana transporter.***

Or. en

## **Ändringsförslag 103** **Markus Ferber**

### **Förslag till direktiv** **Skäl 17a (nytt)**

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

***(17a) Ramvillkoren för lastbilschaufförer när de utövar sitt yrke måste snarast förbättras. Bristen på lastbilspareringar i EU bidrar till försämringen av lastbilsförarnas arbetsvillkor och underblåser bristen på förare. För att motverka konsekvenserna av detta bör kommissionen utveckla fordonskoncept som gör förarna mer oberoende av komfortutrustning på parkeringsplatser och som möjliggör installation av sanitära anordningar i fordonen, vilket återspeglas i fordonens dimensioner.***

**Ändringsförslag 104**  
**Dominique Riquet**

**Förslag till direktiv**  
**Skäl 19**

*Kommissionens förslag*

**(19) För att främja utvecklingen av multimodala transportsystem bör containertransporter underlättas ytterligare genom att vägfordon som transporterar containrar med hög höjd (high cube-container) tillåts vara högre.**

*Ändringsförslag*

**utgår**

**Ändringsförslag 105**  
**Kateřina Konečná**

**Förslag till direktiv**  
**Skäl 19**

*Kommissionens förslag*

(19) För att främja utvecklingen av multimodala transportsystem bör containertransporter underlättas ytterligare genom att vägfordon som transporterar containrar med hög höjd (high cube-container) tillåts vara högre.

*Ändringsförslag*

(19) För att främja utvecklingen av multimodala transportsystem bör containertransporter underlättas ytterligare genom att vägfordon som transporterar containrar med hög höjd (high cube-container) tillåts vara högre **och genom att man skapar de ramvillkor för väg- och järnvägsinfrastruktur som krävs för att transportera dessa enheter.**

**Ändringsförslag 106**  
**Isabel García Muñoz, Inma Rodríguez-Piñero, Thomas Rudner**

**Förslag till direktiv  
Skäl 19**

*Kommissionens förslag*

(19) För att främja utvecklingen av multimodala transportsystem bör containertransporter underlättas ytterligare genom att vägfordon som transporterar containrar med hög höjd (high cube-container) tillåts vara högre.

*Ändringsförslag*

(19) För att främja utvecklingen av multimodala transportsystem, **särskilt i kombination med järnvägstransport**, bör containertransporter underlättas ytterligare genom att vägfordon som transporterar containrar med hög höjd (high cube-container) tillåts vara högre.

Or. en

**Ändringsförslag 107  
Roman Haider**

**Förslag till direktiv  
Skäl 19**

*Kommissionens förslag*

(19) För att främja utvecklingen av multimodala transportsystem bör containertransporter underlättas ytterligare genom att **vägfordon som transporterar containrar med hög höjd (high cube-container) tillåts vara högre.**

*Ändringsförslag*

(19) För att främja utvecklingen av multimodala transportsystem bör containertransporter underlättas ytterligare genom att **man skapar de ramvillkor för väg- och järnvägsinfrastruktur som krävs för att transportera dessa enheter.**

Or. en

*Motivering*

*Det är nödvändigt att underlätta high cube-containertransporter för att främja kombinerade transporter, men användningen av dem kräver anpassning av järnvägs- och väginfrastrukturen, till exempel en fullständig utbyggnad av lastprofil P400.*

**Ändringsförslag 108  
Dominique Riquet**

**Förslag till direktiv  
Skäl 19a (nytt)**

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

***(19a) Med tanke på de ansträngningar som gjorts för att underlätta kombinerade transporter inom ramen för trafikomställningsmålen bör den högsta tillåtna höjden för vägfordon inte ändras, särskilt på grund av tillämpningen av P400-normen på järnvägsinfrastrukturen.***

Or. en

**Ändringsförslag 109**  
**Ciarán Cuffe**  
för Verts/ALE-gruppen

**Förslag till direktiv**  
**Skäl 21**

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

***(21) För att vägtransportsektorn snabbt ska kunna reagera på olika typer av kriser, såsom naturkatastrofer, pandemier, militära konflikter eller förstörd infrastruktur, finns det ett behov av att införa en nödfallsklausul i direktiv 96/53/EG, som tillfälligt möjliggör trafik med tunga fordon som överskrider de högsta tillåtna vikterna och/eller största tillåtna dimensionerna, så att nödvändiga varor och tjänster kan fortsätta att tillhandahållas. En sådan nödfallsklausul bör endast tillämpas om allmänintresset så kräver och under förutsättning att trafiksäkerheten inte äventyras.***

***utgår***

Or. en

**Ändringsförslag 110**  
**Elsi Katainen, Jan-Christoph Oetjen, Bergur Løkke Rasmussen**

**Förslag till direktiv**  
**Skäl 22a (nytt)**

**(22a) Fordon i det europeiska modulsystemet är fortfarande relativt nya i EU, även om de redan används i vissa medlemsstater. För att utnyttja insikterna från övervakning och datainsamling samt för att utbyta erfarenheter och kunskaper om EMS-fordon mellan olika medlemsstater bör ett forum för bästa praxis avseende EMS inrättas, som bör sammanträda minst en gång om året.**

Or. en

*Motivering*

*EMS-fordon används i vissa medlemsstater men inte i andra. I takt med att användningen av och datainsamlingen om EMS-fordon ökar skulle det vara fördelaktigt att skapa möjligheter för medlemsstaterna att utbyta erfarenheter, kunskap och bästa praxis när det gäller EMS-fordon i form av ett forum för bästa praxis avseende EMS.*

**Ändringsförslag 111**

**Ciarán Cuffe**

för Verts/ALE-gruppen

**Förslag till direktiv**

**Skäl 23**

*Kommissionens förslag*

(23) För att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av detta direktiv bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter för att fastställa ett gemensamt standardansökningsformulär och harmonisera reglerna och förfarandena för utfärdande av nationella tillstånd eller liknande arrangemang för fordon eller fordonskombinationer som överskrider de högsta tillåtna vikterna och/eller största tillåtna dimensionerna och som är avsedda att transportera odelbara laster, för att fastställa ett standardiserat rapporteringsformat så att medlemsstaterna kan uppfylla sina rapporteringsskyldigheter

*Ändringsförslag*

(23) För att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av detta direktiv bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter för att fastställa ett gemensamt standardansökningsformulär och harmonisera reglerna och förfarandena för utfärdande av nationella tillstånd eller liknande arrangemang för fordon eller fordonskombinationer som överskrider de högsta tillåtna vikterna och/eller största tillåtna dimensionerna och som är avsedda att transportera odelbara laster, **och** för att fastställa ett standardiserat rapporteringsformat så att medlemsstaterna kan uppfylla sina

***och för att fastställa tillfälliga undantag från tillämpningen av de vikt- och dimensionsgränser som används i internationell trafik mellan medlemsstater som drabbats av en kris.*** Dessa befogenheter bör utövas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011<sup>45</sup>.

---

<sup>45</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 av den 16 februari 2011 om fastställande av allmänna regler och principer för medlemsstaternas kontroll av kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter (EUT L 55, 28.2.2011, s. 13).

rapporteringskyldigheter. Dessa befogenheter bör utövas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011<sup>45</sup>.

---

<sup>45</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 av den 16 februari 2011 om fastställande av allmänna regler och principer för medlemsstaternas kontroll av kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter (EUT L 55, 28.2.2011, s. 13).

Or. en

## **Ändringsförslag 112** **Isabel García Muñoz, Inma Rodríguez-Piñero, Thomas Rudner**

### **Förslag till direktiv** **Skäl 23**

#### *Kommissionens förslag*

(23) För att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av detta direktiv bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter för att fastställa ett gemensamt **standardansökningsformulär** och harmonisera reglerna och förfarandena för utfärdande av nationella tillstånd eller liknande arrangemang för fordon eller fordonskombinationer som överskrider de högsta tillåtna vikterna och/eller största tillåtna dimensionerna och som är avsedda att transportera odelbara laster, för att fastställa ett standardiserat rapporteringsformat så att medlemsstaterna kan uppfylla sina rapporteringsskyldigheter och för att fastställa tillfälliga undantag från tillämpningen av de vikt- och dimensionsgränser som används i

#### *Ändringsförslag*

(23) För att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av detta direktiv bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter för att fastställa ett gemensamt **EU-standardansökningsformulär** och harmonisera reglerna och förfarandena för utfärdande av nationella tillstånd eller liknande arrangemang för fordon eller fordonskombinationer som överskrider de högsta tillåtna vikterna och/eller största tillåtna dimensionerna och som är avsedda att transportera odelbara laster, för att fastställa ett standardiserat rapporteringsformat så att medlemsstaterna kan uppfylla sina rapporteringsskyldigheter och för att fastställa tillfälliga undantag från tillämpningen av de vikt- och dimensionsgränser som används i

internationell trafik mellan medlemsstater som drabbats av en kris. Dessa befogenheter bör utövas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011<sup>45</sup>.

---

<sup>45</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 av den 16 februari 2011 om fastställande av allmänna regler och principer för medlemsstaternas kontroll av kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter (EUT L 55, 28.2.2011, s. 13).

internationell trafik mellan medlemsstater som drabbats av en kris. Dessa befogenheter bör utövas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011<sup>45</sup>.

---

<sup>45</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 av den 16 februari 2011 om fastställande av allmänna regler och principer för medlemsstaternas kontroll av kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter (EUT L 55, 28.2.2011, s. 13).

Or. en

### Ändringsförslag 113 Jan-Christoph Oetjen

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

#### *Kommissionens förslag*

— släpvagn: ett fordon **enligt definitionen i artikel 3.17 i förordning (EU) 2018/858.**”

#### *Ändringsförslag*

— släpvagn: **icke självgående** fordon som har utformats och tillverkats för att dras av ett motorfordon och inbegriper påhängsvagnar. Släpvagnen får dock drivas för att stödja rörelsen, men drivkrafter får inte påföras när den inte är kopplad till ett dragfordon.

Or. en

#### *Motivering*

*Det måste säkerställas att transportföretag som är intresserade av att investera i utsläppsfria eller mer energieffektiva motorfordon, släpfordon och påhängsvagnar kan göra detta utan hinder trots ändringar i lagstiftningen. EU:s lagstiftning om typgodkännande underlättar fortfarande inte typgodkännande av släpvagnar och påhängsvagnar med hjälpframdrivningssystem. Detta är ett mycket allvarligt hinder för deras spridning och användning på marknaden.*



**Ändringsförslag 114**  
**Carlo Fidanza**

**Förslag till direktiv**  
**Artikel 1 – led 2 – led aa (nytt)**  
Direktiv 96/53/EG  
Artikel 2 – ny strecksats

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

*Följande definition ska införas:*

*– e-släpvnsteknik: teknik som utformats för att stödja extra släpvnstrustning, särskilt en kylenhet för transport, som kan omfatta en e-axel med regenerativ bromsning och ett batterisystem för lagring av el som genereras av e-axeln eller erhålls från en alternativ energikälla.*

Or. en

**Ändringsförslag 115**  
**Jan-Christoph Oetjen**

**Förslag till direktiv**  
**Artikel 1 – led 2 – led b**  
Direktiv 96/53/EG  
Artikel 2 – strecksats 3

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

— påhängsvagn: *ett fordon enligt definitionen i artikel 3.33 i förordning (EU) 2018/858,*”

— påhängsvagn: *släpfordon vars axel eller axlar är belägna bakom fordonets tyngdpunkt (då fordonet är jämnt lastat) och som är försett med en kopplingsanordning som medger att horisontella och vertikala krafter överförs till ett dragfordon. En eller flera axlar får drivas för att stödja dragfordonet, och ett bidrag till fordonskombinationens drivkrafter är tillåtet vid alla hastigheter. För att säkerställa fordonskombinationens stabilitet får påhängsvagnens drivkrafter inte överstiga dragfordonets drivkrafter vid hastigheter*

*över 15 km/tim.*

Or. en

*Motivering*

*Det måste säkerställas att transportföretag som är intresserade av att investera i utsläppsfria eller mer energieffektiva motorfordon, släpfordon och påhängsvagnar kan göra detta utan hinder trots ändringar i lagstiftningen. EU:s lagstiftning om typgodkännande underlättar fortfarande inte typgodkännande av släpvagnar och påhängsvagnar med hjälpframdrivningssystem. Detta är ett mycket allvarligt hinder för deras spridning och användning på marknaden.*

**Ändringsförslag 116**

**Ciarán Cuffe**

för Verts/ALE-gruppen

**Förslag till direktiv**

**Artikel 1 – led 2 – led c**

Direktiv 96/53/EG

Artikel 2 – strecksats 5

*Kommissionens förslag*

— europeiskt modulsystem (EMS): ett motorfordon eller en fordonskombination som är kopplat till en eller flera släpvagnar eller påhängsvagnar, där den totala fordonskombinationens längd överskrider den största tillåtna längd och dess vikt får överskrida de högsta tillåtna vikter som fastställs i bilaga I, och där det enskilda motorfordonet och de enskilda släpvagnarna och påhängsvagnarna inte överskrider de vikter eller dimensioner som fastställs i bilaga I.”

*Ändringsförslag*

— europeiskt modulsystem (EMS): ett motorfordon eller en fordonskombination som är kopplat till en eller flera släpvagnar eller påhängsvagnar, där den totala fordonskombinationens längd överskrider den största tillåtna längd och dess vikt får överskrida de högsta tillåtna vikter som fastställs i bilaga I, och där det enskilda motorfordonet och de enskilda släpvagnarna och påhängsvagnarna inte överskrider de vikter eller dimensioner som fastställs i bilaga I **och är tekniskt och operativt kompatibla med intermodala transporter och omlastningstekniker.**

Or. en

**Ändringsförslag 117**

**Dominique Riquet**

**Förslag till direktiv**  
**Artikel 1 – led 2 – led c**  
Direktiv 96/53/EG  
Artikel 2 – strecksats 5

*Kommissionens förslag*

— europeiskt modulsystem (EMS): ett motorfordon eller en fordonskombination som är kopplat till en eller flera släpvagnar eller påhängsvagnar, där den totala fordonskombinationens längd överskrider den största tillåtna längd och dess vikt får överskrida de högsta tillåtna vikter som fastställs i bilaga I, och där det enskilda motorfordonet och de enskilda släpvagnarna och påhängsvagnarna inte överskrider de vikter eller dimensioner som fastställs i bilaga I.”

*Ändringsförslag*

— europeiskt modulsystem (EMS): ett motorfordon eller en fordonskombination som är kopplat till en eller flera släpvagnar eller påhängsvagnar, där den totala fordonskombinationens längd överskrider den största tillåtna längd och dess vikt får överskrida de högsta tillåtna vikter som fastställs i bilaga I, och där det enskilda motorfordonet och de enskilda släpvagnarna och påhängsvagnarna inte överskrider de vikter eller dimensioner som fastställs i bilaga I **och är tekniskt kompatibla med kombinerade transporter.**

Or. en

**Ändringsförslag 118**  
**Dominique Riquet**

**Förslag till direktiv**  
**Artikel 1 – led 2 – led ca (nytt)**  
Direktiv 96/53/EG  
Artikel 2 – ny strecksats

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

**ca) Följande definition ska införas efter definitionen av ”temperaturkontrollerat fordon”:**

— **transport som inte sker i containrar: transport av varor eller gods som lastas, transporteras och lossas individuellt, i bulk eller med hjälp av andra specialiserade metoder, utan användning av standardcontainrar.**

Or. en

**Ändringsförslag 119**  
**Dominique Riquet**

**Förslag till direktiv**  
**Artikel 1 – led 2 – led cb (nytt)**  
Direktiv 96/53/EG  
Artikel 2 – ny strecksats

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

**cb) Följande definition ska införas efter definitionen av ”temperaturkontrollerat fordon”:**

**— fordon med öppet lastutrymme: ett fordon som har ett öppet lastutrymme som inte är helt slutet eller täckt.**

Or. en

**Ändringsförslag 120**  
**Dominique Riquet**

**Förslag till direktiv**  
**Artikel 1 – led 2 – led cc (nytt)**  
Direktiv 96/53/EG  
Artikel 2 – ny strecksats

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

**cc) Följande definition ska införas efter definitionen av ”temperaturkontrollerat fordon”:**

**— överhängande last: en situation där en del av en last på ett fordon sträcker sig utöver de lagstadgade eller tillåtna gränserna för fordonet, inbegripet dess längd, bredd eller höjd.**

Or. en

**Ändringsförslag 121**  
**Ciarán Cuffe**  
för Verts/ALE-gruppen

**Förslag till direktiv**  
**Artikel 1 – led 2 – led da (nytt)**  
Direktiv 96/53/EG  
Artikel 2 – strecksats 13

*Nuvarande lydelse*

— alternativa bränslen: bränslen eller kraftkällor som, **åtminstone delvis**, fungerar som ersättning för fossila oljekällor för energiförsörjning till transport och som kan bidra till en utfasning av fossila bränslen och en förbättrad miljöprestanda inom transportsektorn, och som utgörs av

a) elektricitet som förbrukas i alla typer av elektriska fordon,

b) *väte*,

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

**d) gasol (LPG),**

e) mekanisk energi från fordonsbaserad lagring/fordonsbaserade källor, inklusive spillvärme.

*Ändringsförslag*

**da) I 13:e strecksatsen ska definitionen av ”alternativa bränslen” ersättas med följande:**

— alternativa bränslen: bränslen eller kraftkällor som fungerar som ersättning för fossila oljekällor för energiförsörjning till transport och som kan bidra till en utfasning av fossila bränslen och en förbättrad miljöprestanda inom transportsektorn, och som utgörs av

a) elektricitet som förbrukas i alla typer av elektriska fordon,

b) **förnybar vätgas**,

e) mekanisk energi från fordonsbaserad lagring/fordonsbaserade källor, inklusive spillvärme.

Or. en

*Direktiv 96/53 EG*

**Ändringsförslag 122**  
**Peter Lundgren**  
för Verts/ALE-gruppen

**Förslag till direktiv**  
**Artikel 1 – led 2 – led da (nytt)**  
Direktiv 96/53/EG  
Artikel 2 – strecksats 13

— alternativa bränslen: bränslen eller kraftkällor som, **åtminstone delvis**, fungerar som ersättning för fossila oljekällor för energiförsörjning till transport och som kan bidra till en utfasning av fossila bränslen och en förbättrad miljöprestanda inom transportsektorn, och som utgörs av

a) elektricitet som förbrukas i alla typer av elektriska fordon,

b) väte,

c) naturgas, inklusive biometan, i gasform (komprimerad naturgas – CNG) och flytande form (flytande naturgas – LNG),

d) gasol (LPG),

e) mekanisk energi från fordonsbaserad lagring/fordonsbaserade källor, inklusive spillvärme.

**da) I 13:e strecksatsen ska definitionen av "alternativa bränslen" ersättas med följande:**

— alternativa bränslen: bränslen eller kraftkällor som fungerar som ersättning för fossila oljekällor för energiförsörjning till transport och som kan bidra till en utfasning av fossila bränslen och en förbättrad miljöprestanda inom transportsektorn, och som utgörs av

a) elektricitet som förbrukas i alla typer av elektriska fordon,

b) väte,

c) naturgas, inklusive biometan, i gasform (komprimerad naturgas – CNG) och flytande form (flytande naturgas – LNG),

d) gasol (LPG),

e) mekanisk energi från fordonsbaserad lagring/fordonsbaserade källor, inklusive spillvärme,

**f) koldioxidneutrala bränslen.**

Or. en

Direktiv 96/53 EG

Motivering

*"Koldioxidneutrala bränslen" bör ingå i definitionen av "alternativa bränslen" eftersom de skulle kunna vara en viktig energikälla för att bidra till utfasningen av fossila bränslen i fordonsparken för kommersiella person- och godstransporter på väg.*

## Ändringsförslag 123

Elsi Katainen, Jan-Christoph Oetjen, Ondřej Kovařík

Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 2 – led e

Direktiv 96/53/EG  
Artikel 2 – strecksats 14

*Kommissionens förslag*

— fordon som drivs med alternativa bränslen: ett motorfordon som helt drivs med ett alternativt bränsle och som har godkänts inom ramen för förordning (EU) 2018/858.”

*Ändringsförslag*

— fordon som drivs med alternativa bränslen: ett motorfordon som helt **eller delvis** drivs med ett alternativt bränsle och som har godkänts inom ramen för förordning (EU) 2018/858.

Or. en

*Motivering*

*Genom ändringsförslaget återgår man till den definition av fordon som drivs med alternativa bränslen som används i den gällande texten, samtidigt som det noteras att detta direktiv gäller för alla fordon i drift.*

**Ändringsförslag 124**  
**Marco Campomenosi**

**Förslag till direktiv**  
**Artikel 1 – led 2 – led e**  
Direktiv 95/53/EG  
Artikel 2 – strecksats 14

*Kommissionens förslag*

— fordon som drivs med alternativa bränslen: ett motorfordon som helt drivs med ett alternativt bränsle och som har godkänts inom ramen för förordning (EU) 2018/858.”

*Ändringsförslag*

— fordon som drivs med alternativa bränslen: ett motorfordon som helt **eller delvis** drivs med ett alternativt bränsle och som har godkänts inom ramen för förordning (EU) 2018/858.

Or. en

**Ändringsförslag 125**  
**Peter Lundgren**

**Förslag till direktiv**  
**Artikel 1 – led 2 – led e**  
Direktiv 96/53/EG  
Artikel 2 – strecksats 14

*Kommissionens förslag*

— fordon som drivs med alternativa bränslen: ett motorfordon som helt drivs med ett alternativt bränsle och som har godkänts inom ramen för förordning (EU) 2018/858.”

*Ändringsförslag*

— fordon som drivs med alternativa bränslen: ett motorfordon som helt **eller delvis** drivs med ett alternativt bränsle och som har godkänts inom ramen för förordning (EU) 2018/858.

Or. en

**Ändringsförslag 126**  
**Marco Campomenosi**

**Förslag till direktiv**  
**Artikel 1 – led 2 – led ea (nytt)** Direktiv 96/53/EG  
Artikel 2 – strecksats

*Nuvarande lydelse*

utsläppsfritt fordon: ett utsläppsfritt tungt **fordon** enligt definitionen i artikel 3.11 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/1242.

*Ändringsförslag*

**ea) Definitionen av ”utsläppsfritt fordon” ska ändras enligt följande:**

”

utsläppsfritt fordon: ett utsläppsfritt tungt **motorfordon** enligt definitionen i artikel 3.11 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/1242.

”

Or. en

*Direktiv 96/53 EG*

**Ändringsförslag 127**  
**Ciarán Cuffe**  
för Verts/ALE-gruppen

**Förslag till direktiv**  
**Artikel 1 – led 2 – led f**  
Direktiv 96/53/EG  
Artikel 2 – strecksats 15



intermodal transport:

intermodal transport: **den kombinerade transport som anges i artikel 1 i rådets direktiv 92/106/EEG<sup>1b</sup>**

**a) den kombinerade transport som anges i artikel 1 i rådets direktiv 92/106/EEG**

**b) transporter som transporterar en eller flera containrar eller växelflak, med en total största tillåten längd på 45 fot och som använder sig av vattenvägstransport, förutsatt att den ursprungliga eller slutliga transportsträckans längd inte överskrider 150 km inom unionens territorium. Det avstånd på 150 km som anges ovan får överskridas för att man ska kunna nå den närmaste lämpliga transportterminalen för den avsedda tjänsten, förutsatt att det rör sig om**

**i) fordon som uppfyller kraven i punkt 2.2.2 a eller b i bilaga I, eller**

**ii) fordon som uppfyller kraven i punkt 2.2.2 c eller d i bilaga I, om sådana transportavstånd är tillåtna i den berörda medlemsstaten.**

**För intermodala transporter får närmaste lämpliga transportterminal som tillhandahåller en tjänst vara belägen i en annan medlemsstat än den medlemsstat i vilken sändningen lastades eller lossades.**

---

<sup>1b</sup> Rådets direktiv 92/106/EEG av den 7 december 1992 om gemensamma regler för vissa former av kombinerad transport av gods mellan medlemsstaterna.

---

<sup>1b</sup> Rådets direktiv 92/106/EEG av den 7 december 1992 om gemensamma regler för vissa former av kombinerad transport av gods mellan medlemsstaterna.

Or. en

**Ändringsförslag 128**  
**Ciarán Cuffe**  
för Verts/ALE-gruppen

**Förslag till direktiv**  
**Artikel 1 – led 2 – led ga (nytt)**  
Direktiv 96/53/EG  
Artikel 2 – ny strecksats

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

*ga) Följande definition ska införas efter definitionen av ”eFTI-plattform”:  
externa kostnader: kostnader enligt definitionen i rådets direktiv 92/106/EEG.*

Or. en

**Ändringsförslag 129**  
**Peter Lundgren**

**Förslag till direktiv**  
**Artikel 1 – led 3 – led a – inledningen**  
Direktiv 96/53/EG  
Artikel 4 – punkt 1

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

a) I punkt 1 ska följande led läggas till som led c:

a) I punkt 2 ska följande led läggas till som led c:

*”(c) att fordon eller fordonskombinationer avsedda för internationella transporter av gods eller passagerare används i normaltrafik inom deras territorier endast om de uppfyller kraven enligt bilaga I, förutsatt att de inte avsevärt påverkar internationell konkurrens inom transportsektorn enligt definitionen i artikel 4.4.”*

Or. en

**Ändringsförslag 130**  
**Erik Bergkvist**

**Förslag till direktiv**  
**Artikel 1 – led 3 – led a**

Direktiv 96/53/EG  
Artikel 4 – punkt 1 – led a

*Kommissionens förslag*

c) att fordon eller fordonskombinationer avsedda för internationella transporter av gods eller passagerare används i normaltrafik inom deras territorier endast om de uppfyller kraven enligt bilaga I.”

*Ändringsförslag*

c) att fordon eller fordonskombinationer avsedda för internationella transporter av gods eller passagerare används i normaltrafik inom deras territorier endast om de uppfyller kraven enligt bilaga I, **med undantag för gränsöverskridande transporter med fordonskombinationer som inte uppfyller kraven enligt bilaga I, under förutsättning att de berörda gränsöverskridande medlemsstaterna är överens om detta och förutsatt att dessa transporter inte påtagligt påverkar den internationella konkurrensen inom vägtransportsektorn enligt definitionen i artikel 4.4.”**

Or. en

*Motivering*

*Fordonskombinationer med hög kapacitet har visat sig i hög grad bidra till att minska bränsleförbrukningen, utsläppen och antalet lastbilar på vägarna och minska problemet med förarbrist i EU. Det är viktigt att fortsätta att tillåta denna praxis mellan samtyckande medlemsstater, eftersom vissa inte har möjlighet att bedriva gränsöverskridande transporter på något annat sätt, till exempel på grund av olika järnvägskrav. Sådana transporter har genomförts i årtionden utan att i någon större utsträckning påverka den internationella konkurrensen inom transportsektorn.*

**Ändringsförslag 131**  
**Bergur Løkke Rasmussen**

**Förslag till direktiv**  
**Artikel 1 – led 3 – led a**  
Direktiv 96/53/EG  
Artikel 4 – punkt 1 – led c

*Kommissionens förslag*

c) att fordon eller fordonskombinationer avsedda för internationella transporter av gods eller passagerare används i normaltrafik inom

*Ändringsförslag*

c) att fordon eller fordonskombinationer avsedda för internationella transporter av gods eller passagerare används i normaltrafik inom

deras territorier endast om de uppfyller kraven enligt bilaga I.”

deras territorier endast om de uppfyller kraven enligt bilaga I, *med undantag för gränsöverskridande transporter med fordonskombinationer som inte uppfyller kraven enligt bilaga I, under förutsättning att de berörda medlemsstaterna är överens om detta och förutsatt att dessa transporter inte påtagligt påverkar den internationella konkurrensen inom vägtransportsektorn enligt definitionen i artikel 4.4.”*

Or. en

### **Ändringsförslag 132** **Rovana Plumb**

**Förslag till direktiv**  
**Artikel 1 – led 3 – led a**  
Direktiv 96/53/EG  
Artikel 4 – punkt 1 – led a

#### *Kommissionens förslag*

c) att fordon eller fordonskombinationer avsedda för internationella transporter av gods eller passagerare används i normaltrafik inom deras territorier endast om de uppfyller kraven enligt bilaga I.”

#### *Ändringsförslag*

c) att fordon eller fordonskombinationer avsedda för internationella transporter av gods eller passagerare används i normaltrafik inom deras territorier endast om de uppfyller kraven enligt bilaga I;  *dessa bör inte påtagligt påverka den internationella konkurrensen inom vägtransportsektorn enligt definitionen i artikel 4.4.”*

Or. en

### **Ändringsförslag 133** **Peter Lundgren**

**Förslag till direktiv**  
**Artikel 1 – led 3 – led b**  
Direktiv 96/53/EG  
Artikel 4 – punkt 3 – stycke 3

### *Kommissionens förslag*

Medlemsstaterna ska garantera att villkoren för utfärdande av tillstånd eller liknande arrangemang för transport av odelbara laster är proportionella och icke-diskriminerande. Medlemsstaterna ska särskilt samarbeta för att undvika en mångfald av fordonsmärkningar och signaler och för att främja användningen av piktogram framför text. Medlemsstaterna får inte införa språkkrav för transport av odelbara laster.

### *Ändringsförslag*

Medlemsstaterna ska garantera att villkoren för utfärdande av tillstånd eller liknande arrangemang för transport av odelbara laster är proportionella och icke-diskriminerande. Medlemsstaterna ska särskilt samarbeta för att **ytterligare harmonisera tidsfristerna för utfärdande av tillstånd. Medlemsstaterna ska också samarbeta för att** undvika en mångfald av fordonsmärkningar och signaler och för att främja användningen av piktogram framför text. **Medlemsstaterna ska också samarbeta för att ytterligare harmonisera utseendet på, märkningen av och skyltarna på eskorterande fordon och pilotbilar.** Medlemsstaterna får inte införa språkkrav för transport av odelbara laster.

**Medlemsstaterna uppmanas att tillhandahålla transparent information om det grundläggande nät som är tillgängligt för transporter av odelbar last, om ett sådant finns.**

Or. en

### *Motivering*

*Förslaget kan innehålla fler inslag för att underlätta utarbetandet av nationella och gränsöverskridande transporter av odelbar last, bland annat för tillståndsansökningar, vägkontroller, tillgängliga vägnät och eskorterande fordon. Detta skulle kunna underlätta beviljandet av tillstånd och inrättandet av lämpliga färdvägar för nationella och gränsöverskridande transporter av odelbar last.*

### **Ändringsförslag 134**

**Isabel García Muñoz, Inma Rodríguez-Piñero, Thomas Rudner**

#### **Förslag till direktiv**

#### **Artikel 1 – led 3 – led b**

Direktiv 96/53/EG

Artikel 4 – punkt 3 – stycke 2

### *Kommissionens förslag*

Medlemsstaterna ska säkerställa att

AM\1291695SV.docx

### *Ändringsförslag*

Medlemsstaterna ska säkerställa att

69/187

PE756.298v02-00

förfarandet för att erhålla tillstånd eller liknande arrangemang för transport av odelbara laster är smidigt, effektivt och icke-diskriminerande, genom att **de minimerar** de administrativa bördorna och **undviker** onödiga förseningar.

förfarandet för att erhålla tillstånd eller liknande arrangemang för transport av odelbara laster är smidigt, effektivt och icke-diskriminerande, genom att **tillhandahålla ett gemensamt EU-standardansökningsformulär och genom att minimera** de administrativa bördorna och **undvika** onödiga förseningar.

Or. en

### Ändringsförslag 135 Jan-Christoph Oetjen, Elsi Katainen

Förslag till direktiv  
Artikel 1 – led 3 – led b  
Direktiv 96/53/EG  
Artikel 4 – punkt 3 – stycke 3

#### *Kommissionens förslag*

Medlemsstaterna ska garantera att villkoren för utfärdande av tillstånd eller liknande arrangemang för transport av odelbara laster är proportionella och icke-diskriminerande. Medlemsstaterna ska särskilt samarbeta för att undvika en mångfald av fordonsmärkningar och signaler **och** för att främja användningen av piktogram framför text. Medlemsstaterna får inte införa språkkrav för **transport** av odelbara laster.

#### *Ändringsförslag*

Medlemsstaterna ska garantera att villkoren för utfärdande av tillstånd eller liknande arrangemang för transport av odelbara laster är proportionella och icke-diskriminerande. Medlemsstaterna ska särskilt samarbeta för att **ytterligare harmonisera tidsfristerna för utfärdande av tillstånd. Medlemsstaterna ska agera gemensamt för att** undvika en mångfald av fordonsmärkningar och signaler, för att främja användningen av piktogram framför text **och för att ytterligare harmonisera utseendet, märkningarna och skyltarna på eskorterande fordon och pilotbilar.** Medlemsstaterna får inte införa språkkrav för **förare av transporter** av odelbara laster. **Medlemsstaterna uppmanas att tillhandahålla transparent information om det grundläggande nät som är tillgängligt för transporter av odelbar last, om ett sådant finns.**

Or. en

## Ändringsförslag 136

Isabel García Muñoz, Inma Rodríguez-Piñero, Thomas Rudner

### Förslag till direktiv

#### Artikel 1 – led 3 – led b

Direktiv 96/53/EG

Artikel 4 – punkt 3 – stycke 3

#### *Kommissionens förslag*

Medlemsstaterna ska garantera att villkoren för utfärdande av tillstånd eller liknande arrangemang för transport av odelbara laster är proportionella och icke-diskriminerande. Medlemsstaterna ska särskilt samarbeta för att undvika en mångfald av fordonsmärkningar och signaler och för att främja användningen av piktogram framför text. Medlemsstaterna får inte införa språkkrav för transport av odelbara laster.

#### *Ändringsförslag*

Medlemsstaterna ska garantera att villkoren för utfärdande av tillstånd eller liknande arrangemang för transport av odelbara laster är proportionella och icke-diskriminerande. Medlemsstaterna ska särskilt samarbeta för att **utfärda tillstånden eller liknande arrangemang i elektroniskt format och för att** undvika en mångfald av fordonsmärkningar och signaler och för att främja användningen av piktogram framför text. **Medlemsstaterna ska också samarbeta för att harmonisera reglerna för det avsedda användningsändamålet för, märkningen av och skyltarna på eskorterande fordon.** Medlemsstaterna får inte införa språkkrav för transport av odelbara laster.

Or. en

## Ändringsförslag 137

Kosma Zlotowski

### Förslag till direktiv

#### Artikel 1 – led 3 – led b

Direktiv 96/53/EG

Artikel 4 – punkt 3

#### *Kommissionens förslag*

Medlemsstaterna ska garantera att villkoren för utfärdande av tillstånd eller liknande arrangemang för transport av odelbara laster är proportionella och icke-diskriminerande. Medlemsstaterna ska särskilt samarbeta för att undvika en mångfald av fordonsmärkningar och

#### *Ändringsförslag*

Medlemsstaterna ska garantera att villkoren för utfärdande av tillstånd eller liknande arrangemang för transport av odelbara laster är proportionella och icke-diskriminerande. Medlemsstaterna ska särskilt samarbeta för att undvika en mångfald av fordonsmärkningar och

signaler **och** för att främja användningen av piktogram framför text. Medlemsstaterna får inte införa språkrav för **transport** av odelbara laster.

signaler, för att främja användningen av piktogram framför text **och för att harmonisera bestämmelserna om eskorterandet av atypiska transporter**. Medlemsstaterna får inte införa språkrav för **förare av fordon som transporterar** odelbara laster.

Or. pl

### **Ändringsförslag 138** **Markus Ferber, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska**

**Förslag till direktiv**  
**Artikel 1 – led 3 – led b**  
Direktiv 96/53/EG  
Artikel 4 – punkt 3 – stycke 3

#### *Kommissionens förslag*

Medlemsstaterna ska garantera att villkoren för utfärdande av tillstånd eller liknande arrangemang för transport av odelbara laster är proportionella och icke-diskriminerande. Medlemsstaterna ska särskilt samarbeta för att undvika en mångfald av fordonsmärkningar och signaler och för att främja användningen av piktogram framför text. Medlemsstaterna får inte införa språkrav för **transport** av odelbara laster.

#### *Ändringsförslag*

Medlemsstaterna ska garantera att villkoren för utfärdande av tillstånd eller liknande arrangemang för transport av odelbara laster är proportionella och icke-diskriminerande. Medlemsstaterna ska särskilt samarbeta för att undvika en mångfald av fordonsmärkningar och signaler och för att främja användningen av piktogram framför text **och för att anpassa regler för eskortering av atypiska transporter**. Medlemsstaterna får inte införa språkrav för **transporter** av odelbara laster **och deras förare**.

Or. en

### **Ändringsförslag 139** **Bergur Løkke Rasmussen**

**Förslag till direktiv**  
**Artikel 1 – led 3 – led b**  
Direktiv 96/53/EG  
Artikel 4 – punkt 3 – stycke 3



*Kommissionens förslag*

Medlemsstaterna ska garantera att villkoren för utfärdande av tillstånd eller liknande arrangemang för transport av odelbara laster är proportionella och icke-diskriminerande. Medlemsstaterna ska särskilt samarbeta för att undvika en mångfald av fordonsmärkningar och signaler och för att främja användningen av piktogram framför text. Medlemsstaterna får inte införa språkrav för transport av odelbara laster.

*Ändringsförslag*

Medlemsstaterna ska garantera att villkoren för utfärdande av tillstånd eller liknande arrangemang för transport av odelbara laster är proportionella och icke-diskriminerande. Medlemsstaterna ska särskilt samarbeta för att undvika en mångfald av fordonsmärkningar och signaler, för att främja användningen av piktogram framför text **och för att anpassa bestämmelserna om eskorterandet av atypiska transporter**. Medlemsstaterna får inte införa språkrav för transport av odelbara laster.

Or. en

**Ändringsförslag 140**

**Elsi Katainen, Jan-Christoph Oetjen, Bergur Løkke Rasmussen**

**Förslag till direktiv**

**Artikel 1 – led 3 – led b**

Direktiv 96/53/EG

Artikel 4 – punkt 3 – stycke 3

*Kommissionens förslag*

Medlemsstaterna ska garantera att villkoren för utfärdande av tillstånd eller liknande arrangemang för transport av odelbara laster är proportionella och icke-diskriminerande. Medlemsstaterna ska särskilt samarbeta för att undvika en mångfald av fordonsmärkningar och signaler **och** för att främja användningen av piktogram framför text. Medlemsstaterna får inte införa språkrav för transport av odelbara laster.

*Ändringsförslag*

Medlemsstaterna ska garantera att villkoren för utfärdande av tillstånd eller liknande arrangemang för transport av odelbara laster är proportionella och icke-diskriminerande. Medlemsstaterna ska särskilt samarbeta för att undvika en mångfald av fordonsmärkningar och signaler, för att främja användningen av piktogram framför text **och för att anpassa regler för eskortering av atypiska transporter**. Medlemsstaterna får inte införa språkrav för transport av odelbara laster.

Or. en

## Motivering

*En anpassning av reglerna för fordon som eskorterar atypiska transporter skulle göra det lättare för operatörerna att utföra gränsöverskridande transporter.*

### Ändringsförslag 141

Erik Bergkvist

#### Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 3 – led b

Direktiv 96/53/EG

Artikel 4 – punkt 4 – stycke 1

#### *Kommissionens förslag*

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

#### *Ändringsförslag*

Medlemsstaterna kan inom sitt territorium tillåta trafik med fordon eller fordonskombinationer som används för transport och som utför vissa nationella **eller internationella** transporter som inte påtagligt påverkar den internationella konkurrensen inom transportsektorn med **vikter och** dimensioner som avviker från de som anges i punkterna 1.1, 1.2, **1.3**, 1.4—1.8, **2, 4.1**, 4.2 och 4.4 i bilaga I.

Or. en

## Motivering

*Internationella transporter bör läggas till i texten så att även gränsöverskridande transporter inkluderas. Det bör också vara möjligt att avvika i fråga om längd, bredd, höjd och/eller vikt, eftersom det har visat sig att detta i hög grad bidrar till att minska bränsleförbrukningen och utsläppen. Om vi inte inkluderar detta tillägg måste lastbilarna vid gränsen lossas och lasten lastas in i mindre fordon för att sedan åter lossas och lastas in i större fordon efter det att gränsen har passerats. Detta är inte god praxis på den inre marknaden och gynnar inte heller miljön.*

### Ändringsförslag 142

Elsi Katainen, Jan-Christoph Oetjen, Bergur Løkke Rasmussen

#### Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 3 – led b

Direktiv 96/53/EG

Artikel 4 – punkt 4 – stycke 1

### *Kommissionens förslag*

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

### *Ändringsförslag*

Medlemsstaterna kan inom sitt territorium tillåta trafik med fordon eller fordonskombinationer som används för transport och som utför vissa nationella **eller internationella** transporter som inte påtagligt påverkar den internationella konkurrensen inom transportsektorn med **vikter eller** dimensioner som avviker från de som anges i punkterna 1.1, 1.2, **1.3**, 1.4—1.8, **2**, **4.1**, 4.2 och 4.4 i bilaga I.

Or. en

### *Motivering*

*Gränsöverskridande transporter med fordon eller fordonskombinationer som avviker från bilaga 1 har ägt rum mellan samtyckande medlemsstater i flera årtionden utan att på ett påtagligt sätt påverka den internationella konkurrensen inom transportsektorn enligt definitionen i detta direktiv. Specialfordon eller kombinationer används för dessa transporter på grund av den operativa miljön. Förslaget bör omfatta dessa transporter och skapa rättslig klarhet för dessa välfungerande, energieffektiva och existerande metoder som redan godkänts av samtyckande medlemsstater.*

## **Ändringsförslag 143**

**Markus Ferber, Henna Virkkunen, Petri Sarvamaa, Jörgen Warborn**

### **Förslag till direktiv**

#### **Artikel 1 – led 3 – led b**

Direktiv 96/53/EG

Artikel 4 – punkt 4 – stycke 1

### *Kommissionens förslag*

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

### *Ändringsförslag*

Medlemsstaterna kan inom sitt territorium tillåta trafik med fordon eller fordonskombinationer som används för transport och som utför vissa nationella **eller internationella** transporter som inte påtagligt påverkar den internationella konkurrensen inom transportsektorn med **vikter eller** dimensioner som avviker från de som anges i punkterna 1.1, 1.2, **1.3**, 1.4—1.8, **2**, **4.1**, 4.2 och 4.4 i bilaga I.

*Motivering*

*Gränsöverskridande transporter med specialfordon eller fordonskombinationer som avviker från kraven enligt bilaga I har ägt rum mellan samtyckande medlemsstater i flera årtionden utan att på ett påtagligt sätt påverka den internationella konkurrensen inom transportsektorn enligt definitionen i detta direktiv. Dessa energieffektiva transporter bör ingå i detta förslag för att skapa rättssäkerhet för denna praxis, som redan har godkänts av samtyckande medlemsstater.*

**Ändringsförslag 144**  
**Bergur Løkke Rasmussen**

**Förslag till direktiv**  
**Artikel 1 – led 3 – led b**  
 Direktiv 96/53/EG  
 Artikel 4 – punkt 4 – stycke 1

*Kommissionens förslag*

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

*Ändringsförslag*

Medlemsstaterna **ska** inom sitt territorium tillåta trafik med fordon eller fordonskombinationer som används för transport och som utför vissa nationella **eller internationella** transporter som inte påtagligt påverkar den internationella konkurrensen inom transportsektorn med **vikter och** dimensioner som avviker från de som anges i punkterna 1.1, 1.2, **1.3**, 1.4—1.8, **2**, 4.2 och 4.4 i bilaga I.

**Ändringsförslag 145**  
**Peter Lundgren**

**Förslag till direktiv**  
**Artikel 1 – led 3 – led b**  
 Direktiv 96/53/EG  
 Artikel 4 – punkt 4 – stycke 1

*Kommissionens förslag*

Medlemsstaterna kan inom sitt territorium

*Ändringsförslag*

Medlemsstaterna kan inom sitt territorium

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

tillåta trafik med fordon eller fordonskombinationer som används för transport och som utför vissa nationella **eller internationella** transporter som inte påtagligt påverkar den internationella konkurrensen inom transportsektorn med **vikter eller** dimensioner som avviker från de som anges i punkterna 1.1, 1.2, **1.3**, 1.4—1.8, **2, 4.1**, 4.2 och 4.4 i bilaga I.

Or. en

### *Motivering*

*Om angränsande medlemsstater på nationell nivå tillåter att fordon eller fordonskombinationer utför transporter med vissa dimensioner som avviker från dem som anges i bilaga I, bör dessa fordon eller fordonskombinationer tillåtas passera gränsen mellan dessa medlemsstater. Om medlemsstaterna redan i årtionden har tillåtit större fordon och fordonskombinationer på nationell nivå och konsekvent förbättrat transporterernas logistiska effektivitet och miljöpåverkan bör de tillåtas att göra detta även i framtiden.*

**Ändringsförslag 146**  
**Ciarán Cuffe**  
för Verts/ALE-gruppen

**Förslag till direktiv**  
**Artikel 1 – led 3 – led b**  
Direktiv 96/53/EG  
Artikel 4 – punkt 4 – led b

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

**b) Den medlemsstat som tillåter transport inom sitt territorium med fordon eller fordonskombinationer vilkas dimensioner avviker från dem som anges i bilaga I, tillåter även användningen av europeiska modulsystem i enlighet med punkt 4a, så att de minst uppnår den lastlängd som är tillåten i den aktuella medlemsstaten, och så att samma konkurrensvillkor gäller alla företag.”**

**utgår**

Or. en

## Ändringsförslag 147

Markus Ferber, Henna Virkkunen, Petri Sarvamaa, Jörgen Warborn

### Förslag till direktiv

#### Artikel 1 – led 3 – led b

Direktiv 96/53/EG

Artikel 4 – punkt 4 – led b

#### *Kommissionens förslag*

b) Den medlemsstat som tillåter transport inom sitt territorium med fordon eller fordonskombinationer vilkas dimensioner avviker från dem som anges i bilaga I, tillåter även användningen av europeiska modulsystem i enlighet med punkt 4a, så att de minst uppnår den lastlängd som är tillåten i den aktuella medlemsstaten, och så att samma konkurrensvillkor gäller alla företag.”

#### *Ändringsförslag*

b) Den medlemsstat som tillåter transport inom sitt territorium med fordon eller fordonskombinationer vilkas **vikter eller** dimensioner avviker från dem som anges i bilaga I, tillåter även användningen av europeiska modulsystem i enlighet med punkt 4a, så att de minst uppnår den lastlängd som är tillåten i den aktuella medlemsstaten, och så att samma konkurrensvillkor gäller alla företag.”

Or. en

## Ändringsförslag 148

Elsi Katainen, Jan-Christoph Oetjen, Bergur Løkke Rasmussen

### Förslag till direktiv

#### Artikel 1 – led 3 – led b

Direktiv 96/53/EG

Artikel 4 – punkt 4 – led b

#### *Kommissionens förslag*

b) Den medlemsstat som tillåter transport inom sitt territorium med fordon eller fordonskombinationer vilkas dimensioner avviker från dem som anges i bilaga I, tillåter även användningen av europeiska modulsystem i enlighet med punkt 4a, så att de minst uppnår den lastlängd som är tillåten i den aktuella medlemsstaten, och så att samma konkurrensvillkor gäller alla företag.”

#### *Ändringsförslag*

b) Den medlemsstat som tillåter transport inom sitt territorium med fordon eller fordonskombinationer vilkas **vikter eller** dimensioner avviker från dem som anges i bilaga I, tillåter även användningen av europeiska modulsystem i enlighet med punkt 4a, så att de minst uppnår den lastlängd som är tillåten i den aktuella medlemsstaten, och så att samma konkurrensvillkor gäller alla företag.”

Or. en

**Ändringsförslag 149**  
**Ciarán Cuffe**  
för Verts/ALE-gruppen

**Förslag till direktiv**  
**Artikel 1 – led 3 – led c**  
Direktiv 96/53/EG  
Artikel 4 – punkt 4a – inledningen

*Kommissionens förslag*

Medlemsstaterna får inom sina territorier tillåta trafik med europeiska modulsystem i nationell och internationell trafik på samtliga följande villkor:

*Ändringsförslag*

Medlemsstaterna får **endast** inom sina territorier tillåta trafik med europeiska modulsystem i nationell och internationell trafik, **eller tester i enlighet med punkt 5**, på samtliga följande villkor:

Or. en

**Ändringsförslag 150**  
**Ciarán Cuffe**  
för Verts/ALE-gruppen

**Förslag till direktiv**  
**Artikel 1 – led 3 – led c**  
Direktiv 96/53/EG  
Artikel 4 – punkt 4a – led ba (nytt)

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

**ba) Medlemsstaterna ska göra en analys av de investeringar som kan krävas för att anpassa infrastrukturen så att europeiska modulsystem kan användas på ett säkert sätt, och offentliggöra denna analys.**

Or. en

**Ändringsförslag 151**  
**Ciarán Cuffe**  
för Verts/ALE-gruppen

**Förslag till direktiv**  
**Artikel 1 – led 3 – led c**

Direktiv 96/53/EG  
Artikel 4 – punkt 4a – led c

*Kommissionens förslag*

c) **Medlemsstaterna ska säkerställa konnektivitet för den del av nätet där europeiska modulsystem kan användas på deras territorier med vägnätet i angränsande medlemsstater som också tillåter användning av europeiska modulsystem, i syfte att möjliggöra gränsöverskridande trafik.**

*Ändringsförslag*

**utgår**

Or. en

**Ändringsförslag 152**  
**Ciarán Cuffe**  
för Verts/ALE-gruppen

**Förslag till direktiv**  
**Artikel 1 – led 3 – led c**  
Direktiv 96/53/EG  
Artikel 4 – punkt 4a – led d

*Kommissionens förslag*

d) Medlemsstaterna ska inrätta ett övervakningssystem **och** bedöma hur de europeiska modulsystemen påverkar trafiksäkerheten, väginfrastrukturen, det modala samarbetet samt de europeiska modulsystemens miljöpåverkan på transportsystemet, inbegripet inverkan på fördelningen på olika transportsätt.

*Ändringsförslag*

d) Medlemsstaterna ska inrätta ett **kontinuerligt** övervakningssystem **som ska** bedöma hur de europeiska modulsystemen påverkar trafiksäkerheten, väginfrastrukturen, det modala samarbetet, **trafikvolymen** samt de europeiska modulsystemens miljöpåverkan på transportsystemet, inbegripet inverkan på fördelningen på olika transportsätt. **Denna övervakning ska också ta hänsyn till effekterna av de ovannämnda aspekterna på angränsande medlemsstater. Bedömningarna ska vara regelbundna och allmänt tillgängliga.**

Or. en



**Ändringsförslag 153**  
**Kateřina Konečná**

**Förslag till direktiv**  
**Artikel 1 – led 3 – led c**  
Direktiv 96/53/EG  
Artikel 4 – punkt 4a – led d

*Kommissionens förslag*

d) Medlemsstaterna ska inrätta ett övervakningssystem och bedöma hur de europeiska modulsystemen påverkar trafiksäkerheten, väginfrastrukturen, det modala samarbetet samt de europeiska modulsystemens miljöpåverkan på transportsystemet, inbegripet inverkan på fördelningen på olika transportsätt.

*Ändringsförslag*

d) Medlemsstaterna ska inrätta ett övervakningssystem och bedöma hur de europeiska modulsystemen påverkar trafiksäkerheten, väginfrastrukturen, **behovet av kompletterande förarutbildning**, det modala samarbetet samt de europeiska modulsystemens miljöpåverkan på transportsystemet, inbegripet inverkan på fördelningen på olika transportsätt.

Or. en

**Ändringsförslag 154**  
**Ciarán Cuffe**  
för Verts/ALE-gruppen

**Förslag till direktiv**  
**Artikel 1 – led 3 – led c**  
Direktiv 96/53/EG  
Artikel 4 – punkt 4a – led da (nytt)

*Kommissionens förslag*

**da) Medlemsstaterna ska säkerställa att användningen av europeiska modulsystem är strikt begränsad till: vägar med separata körbanor för de båda trafikriktningarna, som är skilda åt med en avskiljande remsa, som inte är avsedd för trafik eller, i undantagsfall, åtskilda på annat sätt; vägar utanför bostadsområden; vägar utanför stadsområden och vägar utanför landsbygdssamhällen.**

*Ändringsförslag*

Or. en

**Ändringsförslag 155**  
**Ciarán Cuffe**  
för Verts/ALE-gruppen

**Förslag till direktiv**  
**Artikel 1 – led 3 – led c**  
Direktiv 96/53/EG  
Artikel 4 – punkt 4a – led db (nytt)

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

**db) Medlemsstaterna ska se till att alla beslut om de vägar som de europeiska modulsystemen får använda är föremål för och bygger på ett offentligt samråd.**

Or. en

**Ändringsförslag 156**  
**Ciarán Cuffe**  
för Verts/ALE-gruppen

**Förslag till direktiv**  
**Artikel 1 – led 3 – led c**  
Direktiv 96/53/EG  
Artikel 4 – punkt 4a – led dc (nytt)

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

**dc) Medlemsstaterna ska se till att användningen av europeiska modulsystem inte leder till en ökning av vägtransporternas andel av transportmedelsfördelningen inom medlemsstaterna, inte inverkar negativt på godstransporter på järnväg eller vattenvägstransporter eller leder till en märkbar ökning av de externa kostnaderna som genereras av vägtransporter.**

Or. en

**Ändringsförslag 157**  
**Ciarán Cuffe**  
för Verts/ALE-gruppen

**Förslag till direktiv**  
**Artikel 1 – led 3 – led c**  
Direktiv 96/53/EG  
Artikel 4 – punkt 4a – led dd (nytt)

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

**dd) Medlemsstaten ska se till att det inte råder någon konkurrens med godstransporter på järnväg eller på vattenvägar för de rutter som används av de europeiska modulsystemen, och ska visa att införandet av europeiska modulsystem är nödvändigt på grund av att det saknas alternativ till annan transport än vägtransport som genererar jämförelsevis mindre externa kostnader.**

Or. en

**Ändringsförslag 158**  
**Ciarán Cuffe**  
för Verts/ALE-gruppen

**Förslag till direktiv**  
**Artikel 1 – led 3 – led c**  
Direktiv 96/53/EG  
Artikel 4 – punkt 4a – led de (nytt)

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

**de) Medlemsstaterna ska se till att åtgärder vidtas för att undvika negativa konsekvenser för trafiksäkerheten till följd av användningen av europeiska modulsystem.**

Or. en

**Ändringsförslag 159**  
**Ciarán Cuffe**

för Verts/ALE-gruppen

**Förslag till direktiv**  
**Artikel 1 – led 3 – led c**  
Direktiv 96/53/EG  
Artikel 4 – punkt 4a – led df (nytt)

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

**df) Medlemsstaterna ska säkerställa att europeiska modulsystem endast får användas som en del av en intermodal transport.**

Or. en

**Ändringsförslag 160**  
**Ciarán Cuffe**  
för Verts/ALE-gruppen

**Förslag till direktiv**  
**Artikel 1 – led 3 – led c**  
Direktiv 96/53/EG  
Artikel 4 – punkt 4a – led dg (nytt)

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

**dg) Medlemsstaterna ska, i de fall där väginfrastrukturen kräver underhåll, utbyggnad, ändring eller annan omkonstruktion för att möjliggöra användningen av europeiska modulsystem, se till att kostnaderna helt eller delvis täcks av de operatörer av europeiska modulsystem som drar nytta av sådana arbeten.**

Or. en

**Ändringsförslag 161**  
**Ciarán Cuffe**  
för Verts/ALE-gruppen

**Förslag till direktiv**  
**Artikel 1 – led 3 – led c**

Direktiv 96/53/EG  
Artikel 4 – punkt 4a – led dh (nytt)

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

**dh) Medlemsstaterna ska säkerställa att alla europeiska modulsystem senast den 1 januari 2030 trafikeras av utsläppsfria fordon.**

Or. en

**Ändringsförslag 162**  
**Ciarán Cuffe**  
för Verts/ALE-gruppen

**Förslag till direktiv**  
**Artikel 1 – led 3 – led c**  
Direktiv 96/53/EG  
Artikel 4 – punkt 4a – led di (nytt)

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

**di) Medlemsstaterna ska se till att de europeiska modulsystemen, när deras nationella meteorologiska institut eller andra relevanta organ utfärdar en varning om farligt trafikväder, automatiskt informeras om sådana meddelanden och deras användning på vägarna vid behov stoppas till dess att varningen har återkallats.**

Or. en

**Ändringsförslag 163**  
**Ciarán Cuffe**  
för Verts/ALE-gruppen

**Förslag till direktiv**  
**Artikel 1 – led 3 – led c**  
Direktiv 96/53/EG  
Artikel 4 – punkt 4a – led dj (nytt)

*dj) Medlemsstaterna ska se till att förare av europeiska modulsystem är minst 24 år gamla, har minst fem års erfarenhet av att köra fordon i kategorierna C och CE, att de för de senaste tre åren har ett prickfritt körregister och inte har varit avstängda och att de innehar ett särskilt intyg för drift av europeiska modulsystem.*

Or. en

**Ändringsförslag 164**  
**Peter Lundgren**

**Förslag till direktiv**  
**Artikel 1 – led 3 – led c**  
Direktiv 96/53/EG  
Artikel 4 – punkt 4a – stycke 6

*Kommissionens förslag*

När en medlemsstat i enlighet med denna punkt tillåter användning av europeiska modulsystem i nationell trafik, får den inte avvisa eller förbjuda användningen av europeiska modulsystem i internationell trafik på sitt territorium, förutsatt att systemen inte överskrider de högsta tillåtna vikter och största tillåtna dimensioner som fastställts för europeiska modulsystem i nationell trafik.

*Ändringsförslag*

När en medlemsstat i enlighet med denna punkt tillåter användning av europeiska modulsystem i nationell trafik, får den inte avvisa eller förbjuda användningen av europeiska modulsystem i internationell trafik på sitt territorium, förutsatt att systemen inte överskrider de högsta tillåtna vikter och största tillåtna dimensioner som fastställts för europeiska modulsystem i nationell trafik. ***Medlemsstaterna bör samarbeta för att ömsesidigt erkänna varandras certifiering av förare av europeiska modulsystem.***

Or. en

**Ändringsförslag 165**  
**Erik Bergkvist**

**Förslag till direktiv**  
**Artikel 1 – led 3 – led c**

Direktiv 96/53/EG  
Artikel 4 – punkt 4a – stycke 6

*Kommissionens förslag*

När en medlemsstat i enlighet med denna punkt tillåter användning av europeiska modulsystem i nationell trafik, får den inte avvisa eller förbjuda användningen av europeiska modulsystem i internationell trafik på sitt territorium, förutsatt att systemen inte överskrider de högsta tillåtna vikter och största tillåtna dimensioner som fastställts för europeiska modulsystem i nationell trafik.

*Ändringsförslag*

När en medlemsstat i enlighet med denna punkt tillåter användning av europeiska modulsystem **eller fordonskombinationer som avviker från bilaga I** i nationell trafik, får den inte avvisa eller förbjuda användningen av europeiska modulsystem **eller fordonskombinationer som avviker från bilaga I** i internationell trafik **mellan samtyckande medlemsstater** på sitt territorium, förutsatt att systemen inte överskrider de högsta tillåtna vikter och största tillåtna dimensioner som fastställts för europeiska modulsystem **eller fordonskombinationer som avviker från bilaga I** i nationell trafik.

Or. en

*Motivering*

*Fordonskombinationer med hög kapacitet har visat sig i hög grad bidra till att minska bränsleförbrukningen, utsläppen och antalet lastbilar på vägarna och minska problemet med förarbrist i EU. Det är viktigt att fortsätta att tillåta denna praxis mellan samtyckande medlemsstater, eftersom vissa inte har möjlighet att bedriva gränsöverskridande transporter på något annat sätt, till exempel på grund av olika järnvägskrav. Sådana transporter har genomförts i årtionden utan att i någon större utsträckning påverka den internationella konkurrensen inom transportsektorn.*

**Ändringsförslag 166**  
**Ciarán Cuffe**  
för Verts/ALE-gruppen

**Förslag till direktiv**  
**Artikel 1 – led 3 – led c**  
Direktiv 96/53/EG  
Artikel 4 – punkt 4a – stycke 6

*Kommissionens förslag*

***När en medlemsstat i enlighet med denna punkt tillåter användning av europeiska modulsystem i nationell trafik, får den***

*Ändringsförslag*

***Innan medlemsstaterna tillåter att europeiska modulsystem används på deras eget territorium ska de lämna en***

*inte avvisa eller förbjuda användningen av europeiska modulsystem i internationell trafik på sitt territorium, förutsatt att systemen inte överskrider de högsta tillåtna vikter och största tillåtna dimensioner som fastställts för europeiska modulsystem i nationell trafik.*

*motiverad begäran till kommissionen, där de ska ange hur de har uppfyllt alla de villkor som anges i leden a–dj i denna punkt. Kommissionen ska bedöma begäran och godkänna användningen av europeiska modulsystem inom medlemsstaten endast om villkoren är uppfyllda. Kommissionen ska offentliggöra sina bedömningar och motiveringarna för alla beslut som den fattar enligt detta stycke.*

Or. en

**Ändringsförslag 167**  
**Bergur Løkke Rasmussen**

**Förslag till direktiv**  
**Artikel 1 – led 3 – led c**  
Direktiv 96/53/EG  
Artikel 4 – punkt 4a – stycke 6

*Kommissionens förslag*

När en medlemsstat i enlighet med denna punkt tillåter användning av europeiska modulsystem i nationell trafik, får den inte avvisa eller förbjuda användningen av europeiska modulsystem i internationell trafik på sitt territorium, förutsatt att systemen inte överskrider de högsta tillåtna vikter och största tillåtna dimensioner som fastställts för europeiska modulsystem i nationell trafik.

*Ändringsförslag*

När en medlemsstat i enlighet med denna punkt tillåter användning av europeiska modulsystem **eller fordonskombinationer som avviker från bilaga I** i nationell trafik, får den inte avvisa eller förbjuda användningen av europeiska modulsystem **eller fordonskombinationer som avviker från bilaga I** i internationell trafik på sitt territorium, förutsatt att systemen inte överskrider de högsta tillåtna vikter och största tillåtna dimensioner som fastställts för europeiska modulsystem **eller fordonskombinationer som avviker från bilaga I som tillåts** i nationell trafik.

Or. en

**Ändringsförslag 168**  
**Jan-Christoph Oetjen**



**Förslag till direktiv**  
**Artikel 1 – led 3 – led c**  
Direktiv 96/53/EG  
Artikel 4 – punkt 4a – stycke 6

*Kommissionens förslag*

När en medlemsstat i enlighet med denna punkt tillåter användning av europeiska modulsystem i nationell trafik, får den inte avvisa eller förbjuda användningen av europeiska modulsystem i internationell trafik på sitt territorium, förutsatt att systemen inte överskrider de högsta tillåtna vikter och största tillåtna dimensioner som fastställts för europeiska modulsystem i nationell trafik.

*Ändringsförslag*

När en medlemsstat i enlighet med denna punkt tillåter användning av europeiska modulsystem i nationell trafik, får den inte avvisa eller förbjuda användningen av europeiska modulsystem i internationell trafik på sitt territorium, förutsatt att systemen inte överskrider de högsta tillåtna vikter och största tillåtna dimensioner som fastställts för europeiska modulsystem i nationell trafik. ***Medlemsstaterna ska samarbeta för att ömsesidigt erkänna varandras certifiering av förare av europeiska modulsystem.***

Or. en

*Motivering*

*Medlemsstater som tillåter användningen av europeiska modulsystem i internationell trafik bör uppmantras att samarbeta för att ömsesidigt erkänna kvalifikationerna för EMS-förare från andra medlemsstater, i syfte att undvika att nekad fortbildning och testning i en värdmedlemsstat blir ett hinder för internationell användning.*

**Ändringsförslag 169**  
**Rovana Plumb**

**Förslag till direktiv**  
**Artikel 1 – led 3 – led c**  
Direktiv 96/53/EG  
Artikel 4 – punkt 4a – stycke 6

*Kommissionens förslag*

När en medlemsstat i enlighet med denna punkt tillåter användning av europeiska modulsystem i nationell trafik, får den inte avvisa eller förbjuda användningen av europeiska modulsystem i internationell trafik på sitt territorium, förutsatt att systemen inte överskrider de högsta tillåtna

*Ändringsförslag*

När en medlemsstat i enlighet med denna punkt tillåter användning av europeiska modulsystem i nationell trafik, får den inte avvisa eller förbjuda användningen av europeiska modulsystem i internationell trafik på sitt territorium, förutsatt att systemen inte överskrider de högsta tillåtna

vikter och största tillåtna dimensioner som fastställts för europeiska modulsystem i nationell trafik.

vikter och största tillåtna dimensioner som fastställts för europeiska modulsystem i nationell trafik. ***Medlemsstaterna ska samarbeta för att ömsesidigt erkänna varandras certifiering av förare av europeiska modulsystem.***

Or. en

**Ändringsförslag 170**  
**Jan-Christoph Oetjen, Elsi Katainen**

**Förslag till direktiv**  
**Artikel 1 – led 3 – led c**  
Direktiv 96/53/EG  
Artikel 4 – punkt 4a – stycke 7

*Kommissionens förslag*

Medlemsstaterna ska underrätta kommissionen om de tillåter användning av europeiska modulsystem inom sina territorier.”

*Ändringsförslag*

Medlemsstaterna ska underrätta kommissionen om de tillåter användning av europeiska modulsystem inom sina territorier. ***Tre år efter ikraftträdandet ska kommissionen lägga fram en rapport om den gränsöverskridande användningen av kombinationer av europeiska modulsystem i EU och ska, om så är lämpligt, lägga fram ett lagstiftningsförslag som vederbörligen ska åtföljas av en konsekvensbedömning för utvidgningen av dess användningsområde.***”

Or. en

**Ändringsförslag 171**  
**Ciarán Cuffe**  
för Verts/ALE-gruppen

**Förslag till direktiv**  
**Artikel 1 – led 3 – led c**  
Direktiv 96/53/EG  
Artikel 4 – punkt 4a – stycke 7

*Kommissionens förslag*

**Medlemsstaterna ska underrätta kommissionen om de tillåter användning av europeiska modulsystem inom sina territorier.”**

*Ändringsförslag*

**Användning av europeiska modulsystem i internationell trafik mellan två angränsande medlemsstater ska endast tillåtas om det vid tidpunkten för detta direktivs ikraftträdande redan finns en utbredd, regelbunden, icke-testbaserad gränsöverskridande trafik av europeiska modulsystem mellan de två medlemsstaterna, och under förutsättning att de villkor som anges i punkt 4a uppfylls.**

Or. en

**Ändringsförslag 172  
Peter Lundgren**

**Förslag till direktiv  
Artikel 1 – led 3 – led c  
Direktiv 96/53/EG  
Artikel 4 – punkt 4a – nytt stycke**

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

**Tre år efter ikraftträdandet ska kommissionen lägga fram en rapport om den gränsöverskridande användningen av kombinationer av europeiska modulsystem i EU och ska, om så är lämpligt, lägga fram ett lagstiftningsförslag som vederbörligen ska åtföljas av en konsekvensbedömning för utvidgningen av dess användningsområde.**

Or. en

**Ändringsförslag 173  
Rovana Plumb**

**Förslag till direktiv  
Artikel 1 – led 3 – led c  
Direktiv 96/53/EG  
Artikel 4 – punkt 4a – nytt stycke**

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

*Tre år efter ikraftträdandet ska kommissionen lägga fram en rapport om den gränsöverskridande användningen av kombinationer av europeiska modulsystem i EU och ska, om så är lämpligt, lägga fram ett lagstiftningsförslag som vederbörligen ska åtföljas av en konsekvensbedömning för utvidgningen av dess användningsområde.*

Or. en

### **Ändringsförslag 174**

**Pablo Arias Echeverría, José Ramón Bauzá Díaz**

**Förslag till direktiv**

**Artikel 1 – led 3 – led c**

Direktiv 96/53/EG

Artikel 4 – punkt 4a – nytt stycke

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

*Från och med den 1 januari 2040 ska medlemsstaterna, om de tillåter trafik på sina territorier med fordon eller fordonskombinationer inom ramen för europeiska modulsystem som används i internationell trafik, utvärdera om den tekniska utvecklingen på marknaderna gör det möjligt att fasa ut användningen av sådana europeiska modulsystem som drivs med fossila bränslen.*

Or. en

### **Ändringsförslag 175**

**Peter Lundgren**

**Förslag till direktiv**

**Artikel 1 – led 3 – led d**

Direktiv 96/53/EG  
Artikel 4 – punkt 5 – stycke 1

*Kommissionens förslag*

Medlemsstaterna får under en begränsad tid tillåta testning av fordon eller fordonskombinationer som innehåller ny teknik eller nya koncept som inte kan uppfylla kraven i detta direktiv. Sådana fordon eller fordonskombinationer ska tillåtas utföra vissa nationella eller internationella transporter under testperioden. I synnerhet ska tester med europeiska modulsystem tillåtas i högst fem år. Antalet tester ska inte vara begränsat. Medlemsstaterna ska underrätta kommissionen om detta.

*Ändringsförslag*

Medlemsstaterna får under en begränsad tid tillåta testning av fordon eller fordonskombinationer som innehåller ny teknik eller nya koncept som inte kan uppfylla kraven i detta direktiv. Sådana fordon eller fordonskombinationer ska tillåtas utföra vissa nationella eller internationella transporter under testperioden. I synnerhet ska tester med europeiska modulsystem tillåtas i högst fem år **och kunna förlängas en gång. Om en medlemsstat förlänger ett test med europeiska modulsystem ska den lämna en tillräcklig motivering till kommissionen.** Antalet tester ska inte vara begränsat. Medlemsstaterna ska underrätta kommissionen om detta.

Or. en

*Motivering*

*En försöksperiod är begränsad till fem år vilket kanske inte är tillräckligt för att fastställa mognadsgraden för en fordonsklass under alla omständigheter. Det bör vara möjligt att förlänga perioden. En förlängning bör dock vara föremål för en ordentlig motivering som lämnas till de relevanta nationella behöriga myndigheterna.*

**Ändringsförslag 176**  
**Massimiliano Salini**

**Förslag till direktiv**  
**Artikel 1 – led 3 – led d**  
Direktiv 96/53/EG  
Artikel 4 – punkt 5 – stycke 1

*Kommissionens förslag*

Medlemsstaterna får under en begränsad tid tillåta testning av fordon eller fordonskombinationer som innehåller ny teknik eller nya koncept som inte kan

*Ändringsförslag*

Medlemsstaterna får under en begränsad tid tillåta testning av fordon eller fordonskombinationer som innehåller ny teknik eller nya koncept som inte kan

uppfylla kraven i detta direktiv. Sådana fordon eller fordonskombinationer ska tillåtas utföra vissa nationella eller internationella transporter under testperioden. I synnerhet ska tester med europeiska modulsystem tillåtas i högst fem år. Antalet tester ska inte vara begränsat. Medlemsstaterna ska underrätta kommissionen om detta.

uppfylla kraven i detta direktiv. Sådana fordon eller fordonskombinationer ska tillåtas utföra vissa nationella eller internationella transporter under testperioden ***först efter att ha visat att den berörda transportverksamheten inte kan bedrivas på järnväg eller genom någon annan form av transport som erbjuder liknande eller bättre säkerhets- och miljö fördelar. Det måste bevisas att detta inte har någon betydande inverkan på den intermodala konkurrensen inom transportsektorn som helhet.*** I synnerhet ska tester med europeiska modulsystem tillåtas i högst fem år. Antalet tester ska inte vara begränsat. Medlemsstaterna ska underrätta kommissionen om detta.

Or. en

## Ändringsförslag 177

Elsi Katainen, Jan-Christoph Oetjen, Bergur Løkke Rasmussen

### Förslag till direktiv

#### Artikel 1 – led 3 – led d

Direktiv 96/53/EG

Artikel 4 – punkt 5 – stycke 1

#### *Kommissionens förslag*

Medlemsstaterna får under en begränsad tid tillåta testning av fordon eller fordonskombinationer som innehåller ny teknik eller nya koncept som inte kan uppfylla kraven i detta direktiv. Sådana fordon eller fordonskombinationer ska tillåtas utföra vissa nationella eller internationella transporter under testperioden. I synnerhet ska tester med europeiska modulsystem tillåtas i högst fem år. Antalet tester ska inte vara begränsat. Medlemsstaterna ska underrätta kommissionen om detta.

#### *Ändringsförslag*

Medlemsstaterna får under en begränsad tid tillåta testning av fordon eller fordonskombinationer som innehåller ny teknik eller nya koncept som inte kan uppfylla kraven i detta direktiv. Sådana fordon eller fordonskombinationer ska tillåtas utföra vissa nationella eller internationella transporter under testperioden. I synnerhet ska tester med europeiska modulsystem tillåtas i högst fem år ***och kan förnyas en gång för en period på ytterligare fem år. Om en medlemsstat beslutar att förlänga ett test ska den lämna en tillräcklig motivering till kommissionen.*** Antalet tester ska inte vara begränsat. Medlemsstaterna ska

underrätta kommissionen om detta.

Or. en

### Motivering

*En testperiod som är begränsad till fem år kanske inte är tillräcklig för att fastställa mognadsgraden en fordonsklass. För många små och medelstora företag innebär försök dessutom en betydande investering och en begränsning av en försöksperiod på fem år kan inverka negativt på deras vilja att investera i och vara innovativa när det gäller till exempel mer energieffektiva fordon. Försöket bör därför få förlängas en gång med lämplig motivering.*

**Ändringsförslag 178**  
**Ciarán Cuffe**  
för Verts/ALE-gruppen

**Förslag till direktiv**  
**Artikel 1 – led 3 – led d**  
Direktiv 96/53/EG  
Artikel 4 – punkt 5 – stycke 1

#### *Kommissionens förslag*

Medlemsstaterna får under en begränsad tid tillåta testning av fordon eller fordonskombinationer som innehåller ny teknik eller nya koncept som inte kan uppfylla kraven i detta direktiv. Sådana fordon eller fordonskombinationer ska tillåtas utföra vissa nationella **eller internationella** transporter under testperioden. I synnerhet ska tester med europeiska modulsystem tillåtas i högst **fem** år. **Antalet tester ska inte vara begränsat. Medlemsstaterna ska underrätta kommissionen om detta.**

#### *Ändringsförslag*

Medlemsstaterna får under en begränsad tid tillåta testning av fordon eller fordonskombinationer som innehåller ny teknik eller nya koncept som inte kan uppfylla kraven i detta direktiv. Sådana fordon eller fordonskombinationer ska tillåtas utföra vissa nationella transporter under testperioden, **men endast efter det att man försäkrat sig om att de villkor som fastställs i punkt 4a i denna artikel är uppfyllda.** I synnerhet ska tester med europeiska modulsystem tillåtas i högst **tre** år.

**Medlemsstaterna ska begära tillstånd från kommissionen i enlighet med punkt 4a.**

Or. en

**Ändringsförslag 179**  
**Jan-Christoph Oetjen**

**Förslag till direktiv**  
**Artikel 1 – led 3 – led d**  
Direktiv 96/53/EG  
Artikel 4 – punkt 5 – stycke 1

*Kommissionens förslag*

Medlemsstaterna får **under en begränsad tid** tillåta testning av fordon eller fordonskombinationer som innehåller ny teknik eller nya koncept som inte kan uppfylla kraven i detta direktiv. Sådana fordon eller fordonskombinationer ska tillåtas utföra vissa nationella eller internationella transporter under testperioden. I synnerhet ska tester med europeiska modulsystem tillåtas **i högst fem år**. Antalet tester ska inte vara begränsat. Medlemsstaterna ska underrätta kommissionen om detta.

*Ändringsförslag*

Medlemsstaterna får tillåta testning av fordon eller fordonskombinationer som innehåller ny teknik eller nya koncept som inte kan uppfylla kraven i detta direktiv. Sådana fordon eller fordonskombinationer ska tillåtas utföra vissa nationella eller internationella transporter under testperioden. I synnerhet ska tester med europeiska modulsystem tillåtas. Antalet tester ska inte vara begränsat. Medlemsstaterna ska underrätta kommissionen om detta.

Or. en

*Motivering*

*En tidsbegränsning kommer att ge företagen färre incitament att investera i innovativa och mer energieffektiva europeiska modulsystem. Särskilt för små och medelstora företag är det svårt att förstå varför de skulle göra en betydande investering i ett europeiska modulsystem om dess förväntade livslängd är mer än 5 år, men dess användning kan vara begränsad.*

**Ändringsförslag 180**  
**Bergur Løkke Rasmussen**

**Förslag till direktiv**  
**Artikel 1 – led 3 – led d**  
Direktiv 96/53/EG  
Artikel 4 – punkt 5 – stycke 1

*Kommissionens förslag*

Medlemsstaterna får **under en begränsad tid** tillåta testning av fordon eller fordonskombinationer som innehåller ny teknik eller nya koncept som inte kan uppfylla kraven i detta direktiv. Sådana fordon eller fordonskombinationer ska

*Ändringsförslag*

Medlemsstaterna får tillåta testning av fordon eller fordonskombinationer som innehåller ny teknik eller nya koncept som inte kan uppfylla kraven i detta direktiv. Sådana fordon eller fordonskombinationer ska tillåtas utföra vissa nationella eller



tillåtas utföra vissa nationella eller internationella transporter under testperioden. I synnerhet ska tester med europeiska modulsystem tillåtas **i högst fem år**. Antalet tester ska inte vara begränsat. Medlemsstaterna ska underrätta kommissionen om detta.

internationella transporter under testperioden. I synnerhet ska tester med europeiska modulsystem tillåtas. Antalet tester ska inte vara begränsat. Medlemsstaterna ska underrätta kommissionen om detta.

Or. en

## **Ändringsförslag 181** **Dominique Riquet**

**Förslag till direktiv**  
**Artikel 1 – led 3 – led d**  
Direktiv 96/53/EG  
Artikel 4 – punkt 5 – stycke 1

### *Kommissionens förslag*

Medlemsstaterna får under en begränsad tid tillåta testning av fordon eller fordonskombinationer som innehåller ny teknik eller nya koncept som inte kan uppfylla kraven i detta direktiv. Sådana fordon eller fordonskombinationer ska tillåtas utföra vissa nationella **eller internationella** transporter under testperioden. I synnerhet ska tester med europeiska modulsystem tillåtas i högst fem år. Antalet tester ska inte vara begränsat. Medlemsstaterna ska underrätta kommissionen om detta.

### *Ändringsförslag*

Medlemsstaterna får under en begränsad tid tillåta testning av fordon eller fordonskombinationer som innehåller ny teknik eller nya koncept som inte kan uppfylla kraven i detta direktiv. Sådana fordon eller fordonskombinationer ska tillåtas utföra vissa nationella transporter under testperioden. I synnerhet ska tester med europeiska modulsystem tillåtas i högst fem år. Antalet tester ska inte vara begränsat. Medlemsstaterna ska underrätta kommissionen om detta.

Or. en

## **Ändringsförslag 182** **Ciarán Cuffe** för Verts/ALE-gruppen

**Förslag till direktiv**  
**Artikel 1 – led 3 – led e**  
Direktiv 96/53/EG  
Artikel 4 – punkt 5a

*Kommissionens förslag*

5a. Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 10h för att komplettera detta direktiv genom att fastställa minimiuppsättningarna data och de resultatindikatorer som ska tillhandahållas av de övervakningssystem som inrättats av medlemsstaterna i enlighet med punkterna 4a d och 5 i den här artikeln.”

*Ändringsförslag*

5a. Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 10h för att komplettera detta direktiv genom att fastställa minimiuppsättningarna data och de resultatindikatorer, ***relaterade till led a till dj i denna artikel***, som ska tillhandahållas av de övervakningssystem som inrättats av medlemsstaterna i enlighet med punkterna 4a d och 5 i den här artikeln.”

Or. en

**Ändringsförslag 183**

**Ciarán Cuffe**

för Verts/ALE-gruppen

**Förslag till direktiv**

**Artikel 1 – led 3 – led ee (nytt)**

Direktiv 96/53/EG

Artikel 4 – punkt 5b (ny)

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

***Följande punkt ska föras in som punkt 5b:***

***Senast den 30 juni 2025 ska kommissionen säkerställa att alla krav och all teknik för tunga fordon enligt förordning (EU) 2019/2144<sup>1a</sup> är tillämpliga på, och vid behov ändras för, europeiska modulsystem, för att ta hänsyn till den potentiella ökade trafiksäkerhetsrisk som sådana fordon utgör.***

---

***1a Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/2144 av den 27 november 2019 om krav för typgodkännande av motorfordon och deras släpvagnar samt de system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana***

*fordon, med avseende på deras allmänna säkerhet och skydd för personer i fordonet och oskyddade trafikanter, om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/858 och om upphävande av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 78/2009, (EG) nr 79/2009 och (EG) nr 661/2009 samt kommissionens förordningar (EG) nr 631/2009, (EU) nr 406/2010, (EU) nr 672/2010, (EU) nr 1003/2010, (EU) nr 1005/2010, (EU) nr 1008/2010, (EU) nr 1009/2010, (EU) nr 19/2011, (EU) nr 109/2011, (EU) nr 458/2011, (EU) nr 65/2012, (EU) nr 130/2012, (EU) nr 347/2012, (EU) nr 351/2012, (EU) nr 1230/2012 och (EU) 2015/166 (Text av betydelse för EES).*

Or. en

**Ändringsförslag 184**  
**Jan-Christoph Oetjen**

**Förslag till direktiv**  
**Artikel 1 – led 4 – inledningen**  
Direktiv 96/53/EG  
Artiklarna 4a och 4b

*Kommissionens förslag*

(4) Följande artiklar ska införas som artiklarna 4a **och 4b**:

*Ändringsförslag*

(4) Följande artiklar ska införas som artiklarna 4a, **4b och 4c**:

Or. en

**Ändringsförslag 185**  
**Kateřina Konečná**

**Förslag till direktiv**  
**Artikel 1 – led 4 – inledningen**  
Direktiv 96/53/EG  
Artiklarna 4a och 4b

*Kommissionens förslag*

(4) Följande artiklar ska införas som artiklarna 4a och 4b:

*Ändringsförslag*

(4) Följande artikel ska införas som **artikel 4a**:

Or. en

*Motivering*

*Att tillåta att fordon med förbränningsmotorer ökar från 40 ton till 44 ton kommer att minska marknadsaktörernas incitament att övergå från fordon med förbränningsmotorer till elfordon, och att tillåta att man i bilaterala avtal mellan medlemsstaterna tillämpar vikter och dimensioner utöver dem som fastställs i detta direktiv i gränsöverskridande trafik gör direktivet föråldrat.*

**Ändringsförslag 186**  
**Bergur Løkke Rasmussen**

**Förslag till direktiv**  
**Artikel 1 – led 4**  
Direktiv 96/53/EG  
Artikel 4a – led b

*Kommissionens förslag*

b) En enda nationell åtkomstpunkt där de sökande kan få information om kraven för att ansöka om särskilda tillstånd eller liknande arrangemang enligt artikel 4.3 och den information som krävs för att planera sina rutter på ett tydligt, tillgängligt och öppet sätt.

*Ändringsförslag*

b) En enda nationell åtkomstpunkt där de sökande kan få information om kraven för att ansöka om särskilda tillstånd eller liknande arrangemang enligt artikel 4.3 och den information som krävs för att planera sina rutter på ett tydligt, tillgängligt och öppet sätt. **Information om höjdbegränsningar ska ingå.**

Or. en

**Ändringsförslag 187**  
**Rovana Plumb**

**Förslag till direktiv**  
**Artikel 1 – led 4**  
Direktiv 96/53/EG  
Artikel 4a – led b

*Kommissionens förslag*

b) En enda nationell åtkomstpunkt **där de sökande kan** få information om kraven för att ansöka om särskilda tillstånd eller liknande arrangemang enligt artikel 4.3 och den information som krävs för att planera sina rutter på ett tydligt, tillgängligt och öppet sätt.

*Ändringsförslag*

b) En enda nationell åtkomstpunkt **för att** få information om kraven för att ansöka om särskilda tillstånd eller liknande arrangemang enligt artikel 4.3 och den information som krävs för att planera sina rutter på ett tydligt, tillgängligt och öppet sätt. **Det är nödvändigt att inkludera information om höjdbegränsningar.**

Or. en

**Ändringsförslag 188**  
**Peter Lundgren**

**Förslag till direktiv**  
**Artikel 1 – led 4**  
Direktiv 96/53/EG  
Artikel 4a – led b

*Kommissionens förslag*

b) En enda nationell åtkomstpunkt där **de sökande** kan få information om kraven för att ansöka om särskilda tillstånd eller liknande arrangemang enligt artikel 4.3 och den information som krävs för att planera sina rutter på ett tydligt, tillgängligt och öppet sätt.

*Ändringsförslag*

b) En enda nationell åtkomstpunkt **för att** få information om kraven för att ansöka om särskilda tillstånd eller liknande arrangemang enligt artikel 4.3 och den information som krävs för att planera sina rutter på ett tydligt, tillgängligt och öppet sätt. **Information om höjdbegränsningar ska ingå.**

Or. en

**Ändringsförslag 189**  
**Jan-Christoph Oetjen, Elsi Katainen**

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

### *Kommissionens förslag*

2. Kommissionen **får** anta genomförandeakter för att fastställa ett gemensamt standardansökningsformulär och harmonisera de regler och förfaranden för utfärdande av nationella tillstånd eller liknande arrangemang som avses i punkt 1 i denna artikel och i artikel 4.3. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 10i.2.

### *Ändringsförslag*

2. Kommissionen **ska** anta genomförandeakter för att fastställa ett gemensamt standardansökningsformulär **för fordonsregistrering och fordonstillstånd** och harmonisera de regler och förfaranden för utfärdande av nationella tillstånd, **inbegripet i digital form**, eller liknande arrangemang som avses i punkt 1 i denna artikel och i artikel 4.3 **samt harmonisera reglerna för eskort av specialtransporter**. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 10i.2.

Or. en

### *Motivering*

*För närvarande kräver alla medlemsstater samma uppgifter under ansökningsförfarandet för specialtillstånd. De gör dock detta i ett annat format och på sitt eget nationella språk. Detta skapar en meningslös byråkratisk börda. En rationalisering av ansökningsförfarandena mellan medlemsstaterna kräver inte någon förändring av väghållarnas ansvar eller av metoderna för utfärdande av tillstånd.*

## **Ändringsförslag 190**

**Kosma Zlotowski**

### **Förslag till direktiv**

#### **Artikel 1 – led 4**

Direktiv 96/53/EG

Artikel 4a – punkt 2

### *Kommissionens förslag*

2. Kommissionen **får** anta genomförandeakter för att fastställa ett gemensamt standardansökningsformulär **och** harmonisera de regler och förfaranden för utfärdande av nationella tillstånd eller liknande arrangemang som avses i punkt 1 i denna artikel och i artikel 4.3. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i

### *Ändringsförslag*

2. Kommissionen **ska** anta genomförandeakter för att fastställa ett gemensamt standardansökningsformulär **för fordonsregistrering och fordonstillstånd** och harmonisera de regler och förfaranden för utfärdande av nationella tillstånd, **inbegripet i digital form**, eller liknande arrangemang som avses i punkt 1 i denna artikel och i

artikel 10i.2.”

artikel 4.3 *samt harmonisera reglerna för eskort av specialtransporter*. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 10i.2.”

Or. pl

## **Ändringsförslag 191** **Bergur Løkke Rasmussen**

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

### *Kommissionens förslag*

2. Kommissionen *får* anta genomförandeakter för att fastställa ett gemensamt standardansökningsformulär och harmonisera de regler och förfaranden för utfärdande av nationella tillstånd eller liknande arrangemang som avses i punkt 1 i denna artikel och i artikel 4.3. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 10i.2.

### *Ändringsförslag*

2. Kommissionen *ska* anta genomförandeakter för att fastställa ett gemensamt standardansökningsformulär *för fordonsregistrering och fordonstillstånd* och harmonisera de regler och förfaranden för utfärdande av nationella tillstånd eller liknande arrangemang som avses i punkt 1 i denna artikel och i artikel 4.3. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 10i.2.

Or. en

## **Ändringsförslag 192** **Elsi Katainen, Jan-Christoph Oetjen, Bergur Løkke Rasmussen**

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

### *Kommissionens förslag*

2. Kommissionen *får* anta genomförandeakter för att fastställa ett

### *Ändringsförslag*

2. Kommissionen *ska* anta genomförandeakter för att fastställa ett

gemensamt standardansökningsformulär och harmonisera de regler och förfaranden för utfärdande av nationella tillstånd eller liknande arrangemang som avses i punkt 1 i denna artikel och i artikel 4.3. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 10i.2.

gemensamt standardansökningsformulär **för fordonsregistrering och fordonstillstånd** och harmonisera de regler och förfaranden för utfärdande av nationella tillstånd eller liknande arrangemang som avses i punkt 1 i denna artikel och i artikel 4.3. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 10i.2.

Or. en

### *Motivering*

*För närvarande kräver medlemsstaterna samma uppgifter under ansökningsförfarandet, men i ett annat format och på sitt eget nationella språk. En rationalisering av ansökningsförfarandena med en gemensam standard för alla medlemsstater kommer att minska den administrativa bördan för specialtransportföretag och även leda till ekonomiska besparingar.*

## **Ändringsförslag 193** **Markus Ferber, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska**

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

### *Kommissionens förslag*

2. Kommissionen **får** anta genomförandeakter för att fastställa ett gemensamt standardansökningsformulär och harmonisera de regler och förfaranden för utfärdande av nationella tillstånd eller liknande arrangemang som avses i punkt 1 i denna artikel och i artikel 4.3. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 10i.2.

### *Ändringsförslag*

2. Kommissionen **ska** anta genomförandeakter för att fastställa ett gemensamt standardansökningsformulär **för fordonsregistrering och fordonstillstånd** och harmonisera de regler och förfaranden för utfärdande av nationella tillstånd eller liknande arrangemang som avses i punkt 1 i denna artikel och i artikel 4.3. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 10i.2.

Or. en



## Ändringsförslag 194

Isabel García Muñoz, Inma Rodríguez-Piñero, Thomas Rudner

### Förslag till direktiv

#### Artikel 1 – led 4

Direktiv 96/53/EG

Artikel 4a – punkt 2

#### *Kommissionens förslag*

2. Kommissionen får anta genomförandeakter för att fastställa ett gemensamt standardansökningsformulär och harmonisera de regler och förfaranden för utfärdande av nationella tillstånd eller liknande arrangemang som avses i punkt 1 i denna artikel och i artikel 4.3. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 10i.2.

#### *Ändringsförslag*

2. Kommissionen får anta genomförandeakter för att fastställa ett gemensamt standardansökningsformulär **inom EU** och harmonisera de regler och förfaranden för utfärdande av nationella tillstånd eller liknande arrangemang som avses i punkt 1 i denna artikel och i artikel 4.3. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 10i.2.

Or. en

## Ändringsförslag 195

Peter Lundgren

### Förslag till direktiv

#### Artikel 1 – led 4

Direktiv 96/53/EG

Artikel 4a – punkt 2

#### *Kommissionens förslag*

2. Kommissionen **får** anta genomförandeakter för att fastställa ett gemensamt standardansökningsformulär och harmonisera de regler och förfaranden för utfärdande av nationella tillstånd eller liknande arrangemang som avses i punkt 1 i denna artikel och i artikel 4.3. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 10i.2.

#### *Ändringsförslag*

2. Kommissionen **ska** anta genomförandeakter för att fastställa ett gemensamt standardansökningsformulär och harmonisera de regler och förfaranden för utfärdande av nationella tillstånd eller liknande arrangemang som avses i punkt 1 i denna artikel och i artikel 4.3. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 10i.2.

Or. en

**Ändringsförslag 196**  
**Kateřina Konečná**

**Förslag till direktiv**  
**Artikel 1 – led 4**  
Direktiv 96/53/EG  
Artikel 4b

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

**Artikel 4b**

**utgår**

**1. När en medlemsstat i enlighet med artikel 4.2 a tillåter trafik inom sitt territorium med fordonskombinationer med en högsta tillåten vikt som överstiger de gränsvärden som anges i punkt 2.2.1 eller 2.2.2 i bilaga I, får den inte vägra eller förbjuda användning på sitt territorium i internationell trafik av sådana fordonskombinationer som överensstämmer med de viktvärden som fastställts för nationell godstransport, förutsatt att sådana fordonskombinationer inte har en högsta tillåten vikt som överstiger 44 ton.**

**utgår**

**2. Genom undantag från punkt 1 får det gränsvärde på 44 ton som anges i punkt 1 överskridas om medlemsstaten tillåter högre viktvärden för dessa fordonskombinationer när de ingår i en intermodal transport.**

**utgår**

**3. Mot bakgrund av den förväntade ökningen av användningen av utsläppsfria fordon ska denna artikel tillämpas till och med den 31 december 2034.”**

**utgår**

Or. en

*Motivering*

*Att tillåta att fordon med förbränningsmotorer ökar från 40 ton till 44 ton kommer att minska marknadsaktörernas incitament att gå från fordon med förbränningsmotorer till utsläppsfria fordon, och att tillåta att man i bilaterala avtal mellan medlemsstaterna tillämpar vikter och dimensioner utöver dem som fastställs i detta direktiv i gränsöverskridande trafik gör direktivet föråldrat.*

**Ändringsförslag 197**  
**Ciarán Cuffe**  
för Verts/ALE-gruppen

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

*Kommissionens förslag*

1. När en medlemsstat i enlighet med artikel 4.2 a tillåter trafik inom sitt territorium med fordonskombinationer med en högsta tillåten vikt som överstiger de gränsvärden som anges i punkt 2.2.1 eller 2.2.2 i bilaga I, får den ***inte vägra eller förbjuda*** användning på sitt territorium i internationell trafik av ***sådana*** fordonskombinationer som överensstämmer med de viktvärden som fastställts för nationell godstransport, förutsatt att sådana fordonskombinationer inte har en högsta tillåten vikt som överstiger 44 ton.

*Ändringsförslag*

1. När en medlemsstat i enlighet med artikel 4.2 a tillåter trafik inom sitt territorium med fordonskombinationer med en högsta tillåten vikt som överstiger de gränsvärden som anges i punkt 2.2.1 eller 2.2.2 i bilaga I, får den ***besluta att tillåta*** användning på sitt territorium i internationell trafik av fordonskombinationer som överensstämmer med de viktvärden som fastställts för nationell godstransport, förutsatt att sådana fordonskombinationer inte har en högsta tillåten vikt som överstiger 44 ton, ***att de rutter som används av sådana fordon inte konkurrerar med järnvägen eller vattenvägstransport och att minst ett av följande villkor är uppfyllt:***

- a) Fordonskombinationen är utsläppsfri.***
- b) Fordonskombinationen används för intermodala transporter.***

***Led b i denna punkt ska tillämpas till och med den 31 december 2030.***

Or. en

**Ändringsförslag 198**  
**Markus Ferber**

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

### Kommissionens förslag

1. När en medlemsstat i enlighet med artikel 4.2 a tillåter trafik inom sitt territorium med fordonskombinationer med en högsta tillåten vikt som överstiger de gränsvärden som anges i punkt 2.2.1 eller 2.2.2 i bilaga I, får den inte vägra eller förbjuda användning på sitt territorium i internationell trafik av sådana fordonskombinationer som överensstämmer med de viktvärden som fastställts för nationell godstransport, förutsatt att sådana fordonskombinationer inte har en högsta tillåten vikt som överstiger **44** ton.

### Ändringsförslag

1. När en medlemsstat i enlighet med artikel 4.2 a tillåter trafik inom sitt territorium med fordonskombinationer med en högsta tillåten vikt som överstiger de gränsvärden som anges i punkt 2.2.1 eller 2.2.2 i bilaga I, får den inte vägra eller förbjuda användning på sitt territorium i internationell trafik av sådana fordonskombinationer som överensstämmer med de viktvärden som fastställts för nationell godstransport, förutsatt att sådana fordonskombinationer inte har en högsta tillåten vikt som överstiger **46** ton.

Or. en

### Motivering

*För att främja användningen av utsläppsfria fordon och intermodalitet och för att intensifiera insatserna för att minska koldioxidutsläppen, och samtidigt tillåta ytterligare nyttolast, ska 44 ton tillåtas för treaxlade motorfordon med treaxlade påhängsvagnar och ytterligare 2 ton för utsläppsfria fordon, fordon som drivs med alternativa bränslen eller fordon som används i intermodala transporter. Den totala ökningen till 44 ton ska säkerställa färre resor för att minska växthusgasutsläppen.*

### Ändringsförslag 199 Bergur Løkke Rasmussen

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

### Kommissionens förslag

1. När en medlemsstat **i enlighet med artikel 4.2 a tillåter** trafik inom sitt territorium med fordonskombinationer med en högsta tillåten vikt **som överstiger de gränsvärden som anges i punkt 2.2.1 eller 2.2.2 i bilaga I**, får **den** inte vägra eller förbjuda användning på sitt territorium i internationell trafik av sådana

### Ändringsförslag

1. En medlemsstat **kan fastställa sina egna vikter och dimensioner, men måste tillåta** trafik inom sitt territorium med fordonskombinationer med en högsta tillåten vikt **av 60 ton på det transeuropeiska transportnätet och** får inte vägra eller förbjuda användning på sitt territorium i internationell trafik av sådana

fordonskombinationer som överensstämmer med de viktvärden som fastställts för nationell godstransport, förutsatt att sådana fordonskombinationer inte har en högsta tillåten vikt som överstiger **44** ton.

fordonskombinationer som överensstämmer med de viktvärden som fastställts för nationell godstransport, förutsatt att sådana fordonskombinationer inte har en högsta tillåten vikt som överstiger **60** ton.

Or. en

**Ändringsförslag 200**  
**Ciarán Cuffe**  
för Verts/ALE-gruppen

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

*Kommissionens förslag*

**2. Genom undantag från punkt 1 får det gränsvärde på 44 ton som anges i punkt 1 överskridas om medlemsstaten tillåter högre viktvärden för dessa fordonskombinationer när de ingår i en intermodal transport.**

*Ändringsförslag*

**utgår**

Or. en

**Ändringsförslag 201**  
**Bergur Løkke Rasmussen**

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

*Kommissionens förslag*

**2. Genom undantag från punkt 1 får det gränsvärde på 44 ton som anges i punkt 1 överskridas om medlemsstaten tillåter högre viktvärden för dessa fordonskombinationer när de ingår i en**

*Ändringsförslag*

**2. Genom undantag från punkt 1 får det gränsvärde på 60 ton som anges i punkt 1 överskridas om medlemsstaten tillåter högre viktvärden för dessa fordonskombinationer när de ingår i en**

intermodal transport.

intermodal transport.

Or. en

**Ändringsförslag 202**  
**Markus Ferber**

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

*Kommissionens förslag*

2. Genom undantag från punkt 1 får det gränsvärde på **44** ton som anges i punkt 1 överskridas om medlemsstaten tillåter högre viktvärden för dessa fordonskombinationer när de ingår i en intermodal transport.

*Ändringsförslag*

2. Genom undantag från punkt 1 får det gränsvärde på **46** ton som anges i punkt 1 överskridas om medlemsstaten tillåter högre viktvärden för dessa fordonskombinationer när de ingår i en intermodal transport.

Or. en

**Ändringsförslag 203**  
**Jan-Christoph Oetjen, Ondřej Kovařík**

**Förslag till direktiv**  
**Artikel 1 – led 4**  
Direktiv 96/53/EG  
Artikel 4b – punkt 3

*Kommissionens förslag*

**3. *Mot bakgrund av den förväntade ökningen av användningen av utsläppsfria fordon ska denna artikel tillämpas till och med den 31 december 2034.***

*Ändringsförslag*

**utgår**

Or. en

**Ändringsförslag 204**  
**Ciarán Cuffe**

för Verts/ALE-gruppen

**Förslag till direktiv**

**Artikel 1 – led 4**

Direktiv 96/53/EG

Artikel 4b – punkt 3

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

**3. Mot bakgrund av den förväntade ökningen av användningen av utsläppsfria fordon ska denna artikel tillämpas till och med den 31 december 2034.”**

**utgår**

Or. en

**Ändringsförslag 205**

**Markus Ferber**

**Förslag till direktiv**

**Artikel 1 – led 4**

Direktiv 96/53/EG

Artikel 4b – punkt 3

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

3. Mot bakgrund av den förväntade ökningen av användningen av utsläppsfria fordon ska denna artikel tillämpas till och med den 31 december **2034.**”

3. Mot bakgrund av den förväntade ökningen av användningen av utsläppsfria fordon ska denna artikel tillämpas till och med den 31 december **2039, om de nödvändiga villkoren på marknaden är uppfyllda.**”

Or. en

**Ändringsförslag 206**

**Elsi Katainen, Jan-Christoph Oetjen, Ondřej Kovařík**

**Förslag till direktiv**

**Artikel 1 – led 4**

Direktiv 96/53/EG

Artikel 4b – punkt 3

*Kommissionens förslag*

3. Mot bakgrund av den förväntade ökningen av användningen av utsläppsfria fordon ska denna artikel tillämpas till och med den 31 december **2034.**”

*Ändringsförslag*

3. Mot bakgrund av den förväntade ökningen av användningen av utsläppsfria fordon ska denna artikel tillämpas till och med den 31 december **2039, om de nödvändiga villkoren är uppfyllda.**”

Or. en

*Motivering*

*Det är viktigt att det finns incitament för transportföretag att fasa ut fossila bränslen från vägtransporter. För att skapa rättssäkerhet och konsekvens i lagstifningen bör dock tidsplanen för utfasning anpassas så mycket som möjligt till de mål som fastställs i förordningen om normer för koldioxidutsläpp för tunga fordon. Nödvändiga villkor inbegriper till exempel tillgång till infrastruktur och utsläppsfria fordon.*

**Ändringsförslag 207**  
**Peter Lundgren**

**Förslag till direktiv**  
**Artikel 1 – led 4**  
Direktiv 96/53/EG  
Artikel 4b – punkt 3

*Kommissionens förslag*

3. Mot bakgrund av den förväntade ökningen av användningen av utsläppsfria fordon ska denna artikel **tillämpas till och med den 31 december 2034.**”

*Ändringsförslag*

3. Mot bakgrund av den förväntade ökningen av användningen av utsläppsfria fordon ska **tillämpningen av** denna artikel **utvärderas 2040.**”

Or. en

**Ändringsförslag 208**  
**Bergur Løkke Rasmussen**

**Förslag till direktiv**  
**Artikel 1 – led 4**  
Direktiv 96/53/EG  
Artikel 4b – punkt 3



*Kommissionens förslag*

3. Mot bakgrund av den förväntade ökningen av användningen av utsläppsfria fordon ska denna artikel ***tillämpas till och med den 31 december 2034.***”

*Ändringsförslag*

3. Mot bakgrund av den förväntade ökningen av användningen av utsläppsfria fordon ska denna artikel ***utvärderas 2035.***”

Or. en

**Ändringsförslag 209**  
**Jan-Christoph Oetjen**

**Förslag till direktiv**  
**Artikel 1 – led 4**  
Direktiv 96/53/EG  
Artikel 4c (ny)

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

***Artikel 4c***

***Kommissionen ska anta genomförandeakter om inrättande av korridorer för specialvägtransporter samt ett förenklat förfarande för ansökan om tillstånd att använda dessa korridorer. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 10i.2.***

Or. en

**Ändringsförslag 210**  
**Ciarán Cuffe**  
för Verts/ALE-gruppen

**Förslag till direktiv**  
**Artikel 1 – led 5 – led aa (nytt)**  
Direktiv 96/53/EG  
Artikel 6 – punkt 4

*Nuvarande lydelse*

*Ändringsförslag*

***aa) Punkt 4 ska ersättas med följande:***

4. De fordon som har erhållit bevis om överensstämmelse **kan** bli föremål för

- stickprovskontroller vad avser gemensamma normer om vikter,
- kontroller endast vid misstanke om att fordonet inte överensstämmer med direktivet, vad avser gemensamma normer om dimensioner.

4. De fordon som har erhållit bevis om överensstämmelse **ska** bli föremål för

- stickprovskontroller vad avser gemensamma normer om vikter,
- kontroller endast vid misstanke om att fordonet inte överensstämmer med direktivet, vad avser gemensamma normer om dimensioner.

Or. en

*Directive 96/53/ EC*

**Ändringsförslag 211**  
**Ciarán Cuffe**  
för Verts/ALE-gruppen

**Förslag till direktiv**  
**Artikel 1 – led 5 – led c**  
Direktiv 96/53/EG  
Artikel 6 – punkt 7

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

**c) Följande punkt ska läggas till som punkt 7:**

**utgår**

”

**7. För att en transport ska anses utgöra en intermodal transport enligt detta direktiv ska avsändaren eller, om det inte är samma som avsändaren, det företag som organiserar den intermodala transporten, säkerställa att de dokument som avses i artiklarna 3 och 7 i direktiv 92/106/EEG, beroende på vad som är lämpligt, registreras och görs tillgängliga på en eFTI-plattform i enlighet med förordning (EU) 2020/1056. Sådan information ska vara tillgänglig för behöriga myndigheter på samma eFTI-plattform som där transportinformationen registrerades, i enlighet med förordning (EU) 2020/1056.**

”

*Motivering*

*Denna bestämmelse bör behandlas som en del av översynen av direktivet om kombinerad transport.*

**Ändringsförslag 212**  
**Ciarán Cuffe**  
 för Verts/ALE-gruppen

**Förslag till direktiv**  
**Artikel 1 – led 7**  
 Direktiv 96/53/EG  
 Artikel 8c

*Kommissionens förslag**Ändringsförslag*

**(7) Följande artikel ska införas som artikel 8c:** **utgår**

”

**Artikel 8c**

***Fordon med öppen kaross för transport av fordon får överskrida de största tillåtna längder som fastställs i punkt 1.1 i bilaga I när de är lastade, upp till totalt 20,75 meter, med användning av tillåtna laststöd.***

***Överhänget eller laststödet på ett fordon för transport av fordon får inte skjuta ut i förhållande till lasten. Lasten får skjuta ut högst 0,5 meter framför dragfordonet, förutsatt att den första axeln på det transporterade fordonet vilar på släpfordonets konstruktion. Lasten får skjuta ut högst 1,5 meter bakåt, förutsatt att den sista axeln på det transporterade fordonet vilar på släpfordonets konstruktion.***

”

## Motivering

*Denna bestämmelse ökar konkurrensen mellan godstransporter på väg och järnvägstransporter. Det är rimligt att lastbilar används som biltransportfordon på korta sträckor, men inte att de uppmuntras till att förlängas för att kunna företa gränsöverskridande resor. Såsom anges i konsekvensbedömningen ökar dessutom säkerhetsriskerna avsevärt när överbelastningen överstiger konstruktionsgränsvärdena.*

### Ändringsförslag 213 Peter Lundgren

**Förslag till direktiv**  
**Artikel 1 – led 7 – inledningen**  
Direktiv 96/53/EG  
Artikel 8c

#### *Kommissionens förslag*

Fordon **med öppen kaross** för transport av fordon får överskrida de största tillåtna längder som fastställs i punkt 1.1 i bilaga I när de är lastade, upp till totalt 20,75 meter, med användning av **tillåtna** laststöd.

**Överhänget eller laststödet på ett fordon för transport av fordon får inte skjuta ut i förhållande till lasten.** Lasten får skjuta ut högst **0,5** meter framför **dragfordonet**, förutsatt att den **första axeln** på det transporterade fordonet **vilat** på släpfordonets konstruktion. **Lasten får skjuta ut högst 1,5 meter bakåt, förutsatt att den sista axeln på det transporterade fordonet vilat på släpfordonets konstruktion.**”

#### *Ändringsförslag*

Fordon för transport av fordon får överskrida de största tillåtna längder som fastställs i punkt 1.1 i bilaga I när de är lastade, upp till totalt 20,75 meter, med användning av **bakre förlängningsbara** laststöd.

Lasten får skjuta ut högst 0,5 meter framför **transportfordonet, med undantag för ledade fordon**, förutsatt att **axlarna** på det transporterade fordonet **vilat på karosskonstruktionen. Baktill får lasten skjuta ut högst 1,5 meter, förutsatt att den främre axeln eller de främre axlarna på det transporterade fordonet eller de transporterade fordonen vilat på släpfordonets konstruktion. De bakre förlängningsbara laststöden får inte skjuta ut längre än den överhängande lasten.**”

Or. en

### Ändringsförslag 214 Markus Ferber

**Förslag till direktiv**  
**Artikel 1 – led 7**

Direktiv 96/53/EG  
Artikel 8c – punkt 1

*Kommissionens förslag*

Fordon med **öppen kaross** för transport av fordon får överskrida de största tillåtna längder som fastställs i punkt 1.1 i bilaga I när de är lastade, upp till totalt 20,75 meter, med användning av tillåtna laststöd.

*Ändringsförslag*

Fordon för transport av fordon får överskrida de största tillåtna längder som fastställs i punkt 1.1 i bilaga I när de är lastade, upp till totalt 20,75 meter, med användning av tillåtna laststöd, **såsom bakre förlängningsbara laststöd**.

Or. en

**Ändringsförslag 215**  
**Jan-Christoph Oetjen, Elsi Katainen**

**Förslag till direktiv**  
**Artikel 1 – led 7**  
Direktiv 96/53/EG  
Artikel 8c – punkt 1

*Kommissionens förslag*

Fordon med öppen kaross för transport av fordon får överskrida de största tillåtna längder som fastställs i punkt 1.1 i bilaga I när de är lastade, upp till totalt 20,75 meter, med användning av **tillåtna** laststöd.

*Ändringsförslag*

Fordon med öppen kaross för transport av fordon får överskrida de största tillåtna längder som fastställs i punkt 1.1 i bilaga I när de är lastade, upp till totalt 20,75 meter, med användning av **bakre förlängningsbara** laststöd.

Or. en

*Motivering*

*Det finns ingen definition avseende vilka laststöd som är ”tillåtna” och vilka som inte är det. Det behövs därför ett förtydligande.*

**Ändringsförslag 216**  
**Marco Campomenosi**

**Förslag till direktiv**  
**Artikel 1 – led 7**  
Direktiv 96/53/EG  
Artikel 8c – punkt 1

*Kommissionens förslag*

Fordon med öppen kaross för transport av fordon får överskrida de största tillåtna längder som fastställs i punkt 1.1 i bilaga I när de är lastade, upp till totalt **20,75** meter, med användning av tillåtna laststöd.

*Ändringsförslag*

Fordon med öppen kaross för transport av fordon får överskrida de största tillåtna längder som fastställs i punkt 1.1 i bilaga I när de är lastade, upp till totalt **21** meter, med användning av tillåtna laststöd.

Or. it

**Ändringsförslag 217**  
**Massimiliano Salini**

**Förslag till direktiv**  
**Artikel 1 – led 7**  
Direktiv 96/53/EG  
Artikel 8c – punkt 1

*Kommissionens förslag*

Fordon med öppen kaross för transport av fordon får överskrida de största tillåtna längder som fastställs i punkt 1.1 i bilaga I när de är lastade, upp till totalt **20,75** meter, med användning av tillåtna laststöd.

*Ändringsförslag*

Fordon med öppen kaross för transport av fordon får överskrida de största tillåtna längder som fastställs i punkt 1.1 i bilaga I när de är lastade, upp till totalt **21** meter, med användning av tillåtna laststöd.

Or. en

**Ändringsförslag 218**  
**Rovana Plumb**

**Förslag till direktiv**  
**Artikel 1 – led 7**  
Direktiv 96/53/EG  
Artikel 8c – punkt 1

*Kommissionens förslag*

Fordon **med öppen kaross** för transport av fordon får överskrida de största tillåtna längder som fastställs i punkt 1.1 i bilaga I när de är lastade, upp till totalt 20,75 meter, med användning av **tillåtna** laststöd.

*Ändringsförslag*

Fordon för transport av fordon får överskrida de största tillåtna längder som fastställs i punkt 1.1 i bilaga I när de är lastade, upp till totalt 20,75 meter, med användning av **bakre förlängningsbara** laststöd.

**Ändringsförslag 219**  
**Bergur Løkke Rasmussen**

**Förslag till direktiv**  
**Artikel 1 – led 7**  
Direktiv 96/53/EG  
Artikel 8c – punkt 1

*Kommissionens förslag*

Fordon **med öppen kaross** för transport av fordon får överskrida de största tillåtna längder som fastställs i punkt 1.1 i bilaga I när de är lastade, upp till totalt 20,75 meter, med användning av tillåtna laststöd.

*Ändringsförslag*

Fordon för transport av fordon får överskrida de största tillåtna längder som fastställs i punkt 1.1 i bilaga I när de är lastade, upp till totalt 20,75 meter, med användning av tillåtna laststöd.

**Ändringsförslag 220**  
**Rovana Plumb**

**Förslag till direktiv**  
**Artikel 1 – led 7**  
Direktiv 96/53/EG  
Artikel 8c – punkt 2

*Kommissionens förslag*

**Överhänget eller laststödet på ett fordon för transport av fordon får inte skjuta ut i förhållande till lasten.** Lasten får **skjuta ut** högst 0,5 meter framför **dragfordonet**, förutsatt att den **första axeln** på det transporterade fordonet vilar på **släpfordonets** konstruktion. Lasten får **skjuta ut** högst 1,5 meter **bakåt**, förutsatt att den **sista axeln** på det transporterade fordonet **vilat** på släpfordonets konstruktion.”

*Ändringsförslag*

Lasten får **skjuta ut** högst 0,5 meter framför **transportfordon, förutom ledade fordon**, förutsatt att **axlarna** på det transporterade fordonet vilar på **karosskonstruktionen**. **Bakåt får** lasten **skjuta ut** högst 1,5 meter, förutsatt att den **främre axeln eller de främre axlarna** på det transporterade fordonet **eller de transporterade fordonen vilar** på släpfordonets konstruktion. **De bakre förlängningsbara laststöden får inte skjuta ut längre än den överhängande lasten.**”

**Ändringsförslag 221**  
**Markus Ferber**

**Förslag till direktiv**  
**Artikel 1 – led 7**  
Direktiv 95/53/EG  
Artikel 8c – punkt 2

*Kommissionens förslag*

**Överhänget eller laststödet på ett fordon för transport av fordon får inte skjuta ut i förhållande till lasten.** Lasten får skjuta ut högst 0,5 meter framför **dragfordonet**, förutsatt att den **första axeln** på det transporterade fordonet **vilar** på släpfordonets konstruktion. Lasten får skjuta ut högst 1,5 meter bakåt, förutsatt att den **sista** axeln på det transporterade fordonet vilar på släpfordonets konstruktion.”

*Ändringsförslag*

Lasten får **skjuta ut** högst 0,5 meter framför **transportfordon, förutom ledade fordon**, förutsatt att **axlarna** på det transporterade fordonet **vilar** på **karosskonstruktionen**. Lasten får skjuta ut högst 1,5 meter bakåt, förutsatt att den **främre** axeln på det transporterade fordonet vilar på släpfordonets konstruktion.”

Or. en

*Motivering*

*Förtydligande eftersom det inte finns någon erkänd definition av ”öppna” och ”slutna” transportfordon och för att lämna utrymme för partiella eller framtida konstruktioner som släpps ut på marknaden, samtidigt som även sektorns operativa verklighet återspeglas när det gäller transportfordon.*

**Ändringsförslag 222**  
**Massimiliano Salini**

**Förslag till direktiv**  
**Artikel 1 – led 7**  
Direktiv 96/53/EG  
Artikel 8c – punkt 2

*Kommissionens förslag*

Överhänget eller laststödet på ett fordon för transport av fordon får inte skjuta ut i förhållande till lasten. Lasten får skjuta ut högst 0,5 meter framför dragfordonet,

*Ändringsförslag*

Överhänget eller laststödet på ett fordon för transport av fordon får inte skjuta ut i förhållande till lasten. Lasten får skjuta ut högst 0,5 meter framför dragfordonet,



förutsatt att den första axeln på det transporterade fordonet vilar på **släpfordonets** konstruktion. Lasten får skjuta ut högst 1,5 meter bakåt, förutsatt att den sista axeln på det transporterade fordonet vilar på släpfordonets konstruktion.”

förutsatt att den första axeln på det transporterade fordonet vilar på **motorfordonets** konstruktion. Lasten får skjuta ut högst 1,5 meter bakåt, förutsatt att den sista axeln på det transporterade fordonet vilar på släpfordonets konstruktion.”

Or. en

### **Ändringsförslag 223** **Marco Campomenosi**

**Förslag till direktiv**  
**Artikel 1 – led 7**  
Direktiv 96/53/EG  
Artikel 8c – punkt 2

#### *Kommissionens förslag*

Överhänget eller laststödet på ett fordon för transport av fordon får inte skjuta ut i förhållande till lasten. Lasten får skjuta ut högst 0,5 meter framför dragfordonet, förutsatt att den första axeln på det transporterade fordonet vilar på **släpfordonets** konstruktion. Lasten får skjuta ut högst 1,5 meter bakåt, förutsatt att den sista axeln på det transporterade fordonet vilar på släpfordonets konstruktion.”

#### *Ändringsförslag*

Överhänget eller laststödet på ett fordon för transport av fordon får inte skjuta ut i förhållande till lasten. Lasten får skjuta ut högst 0,5 meter framför dragfordonet, förutsatt att den första axeln på det transporterade fordonet vilar på **motorfordonets** konstruktion. Lasten får skjuta ut högst 1,5 meter bakåt, förutsatt att den sista axeln på det transporterade fordonet vilar på släpfordonets konstruktion.”

Or. it

### **Ändringsförslag 224** **Peter Lundgren**

**Förslag till direktiv**  
**Artikel 1 – led 8 – led a**  
Direktiv 96/53/EG  
Artikel 9a – punkt 1

#### *Kommissionens förslag*

1. Fordon eller fordonskombinationer

#### *Ändringsförslag*

1. Fordon eller fordonskombinationer

som uppfyller kraven i förordning (EU) 2018/858 får överskrida de största tillåtna längder som fastställs i punkt 1.1 i bilaga I till detta direktiv, förutsatt att deras förarhytter ger bättre aerodynamiska prestanda, energieffektivitet *och* säkerhetsprestanda. Eventuella överskridanden av de största längder som tillåts enligt denna artikel får också användas för att installera utsläppsfri teknik. Fordon eller fordonskombinationer utrustade med sådana förarhytter ska uppfylla kraven i punkt 1.5 i bilaga I till det här direktivet, och ett överskridande av de största tillåtna längderna får inte medföra ökad lastkapacitet för dessa fordon.

som uppfyller kraven i förordning (EU) 2018/858 får överskrida de största tillåtna längder som fastställs i punkt 1.1 i bilaga I till detta direktiv, förutsatt att deras förarhytter ger bättre aerodynamiska prestanda, energieffektivitet *och bättre förarkomfort*. Eventuella överskridanden av de största längder som tillåts enligt denna artikel får också användas för att installera utsläppsfri teknik. Fordon eller fordonskombinationer utrustade med sådana förarhytter ska uppfylla kraven i punkt 1.5 i bilaga I till det här direktivet, och ett överskridande av de största tillåtna längderna får inte medföra ökad lastkapacitet för dessa fordon.

Or. en

## Ändringsförslag 225 Mario Furore

**Förslag till direktiv**  
**Artikel 1 – led 8 – led a**  
Direktiv 96/53/EG  
Artikel 9a – punkt 1

### *Kommissionens förslag*

1. Fordon eller fordonskombinationer som uppfyller kraven i förordning (EU) 2018/858 får överskrida de största tillåtna längder som fastställs i punkt 1.1 i bilaga I till detta direktiv, förutsatt att deras förarhytter ger bättre aerodynamiska prestanda, energieffektivitet och säkerhetsprestanda. Eventuella överskridanden av de största längder som tillåts enligt denna artikel får också användas för att installera utsläppsfri teknik. Fordon eller fordonskombinationer utrustade med sådana förarhytter ska uppfylla kraven i punkt 1.5 i bilaga I till det här direktivet, och ett överskridande av de största tillåtna längderna får inte medföra ökad lastkapacitet för dessa

### *Ändringsförslag*

1. Fordon eller fordonskombinationer som uppfyller kraven i förordning (EU) 2018/858 får överskrida de största tillåtna längder som fastställs i punkt 1.1 i bilaga I till detta direktiv, förutsatt att deras förarhytter ger bättre aerodynamiska prestanda, energieffektivitet och säkerhetsprestanda. Eventuella överskridanden av de största längder som tillåts enligt denna artikel får också användas för att installera utsläppsfri teknik. Fordon eller fordonskombinationer utrustade med sådana förarhytter ska uppfylla kraven i punkt 1.5 i bilaga I till det här direktivet, och ett överskridande av de största tillåtna längderna får inte medföra ökad lastkapacitet för dessa

fordon.

fordon.

***När förarhytter är utrustade med toaletter får dessa toaletter inte avlägsnas för att möjliggöra installation av utsläppsfri teknik.***

Or. it

## **Ändringsförslag 226**

**Elsi Katainen, Jan-Christoph Oetjen, Bergur Løkke Rasmussen**

### **Förslag till direktiv**

#### **Artikel 1 – led 8 – led a**

Direktiv 96/53/EG

Artikel 9a – punkt 1

#### *Kommissionens förslag*

1. Fordon eller fordonskombinationer som uppfyller kraven i förordning (EU) 2018/858 får överskrida de största tillåtna längder som fastställs i punkt 1.1 i bilaga I till detta direktiv, förutsatt att deras förarhytter ger bättre aerodynamiska prestanda, energieffektivitet och säkerhetsprestanda. Eventuella överskridanden av de största längder som tillåts enligt denna artikel får också användas för att installera utsläppsfri teknik. Fordon eller fordonskombinationer utrustade med sådana förarhytter ska uppfylla kraven i punkt 1.5 i bilaga I till det här direktivet, och ett överskridande av de största tillåtna längderna får inte medföra ökad lastkapacitet för dessa fordon.

#### *Ändringsförslag*

1. Fordon eller fordonskombinationer som uppfyller kraven i förordning (EU) 2018/858 får överskrida de största tillåtna längder som fastställs i punkt 1.1 i bilaga I till detta direktiv, förutsatt att deras förarhytter ger bättre aerodynamiska prestanda, energieffektivitet, ***bättre förarkomfort*** och säkerhetsprestanda. Eventuella överskridanden av de största längder som tillåts enligt denna artikel får också användas för att installera utsläppsfri teknik. Fordon eller fordonskombinationer utrustade med sådana förarhytter ska uppfylla kraven i punkt 1.5 i bilaga I till det här direktivet, och ett överskridande av de största tillåtna längderna får inte medföra ökad lastkapacitet för dessa fordon.

Or. en

## **Ändringsförslag 227**

**Markus Ferber**

### **Förslag till direktiv**

#### **Artikel 1 – led 8 – led a**

Direktiv 96/53 EG  
Artikel 9a – punkt 1

*Kommissionens förslag*

1. Fordon eller fordonskombinationer som uppfyller kraven i förordning (EU) 2018/858 får överskrida de största tillåtna längder som fastställs i punkt 1.1 i bilaga I till detta direktiv, förutsatt att deras förarhytter ger bättre aerodynamiska prestanda, energieffektivitet **och** säkerhetsprestanda. Eventuella överskridanden av de största längder som tillåts enligt denna artikel får också användas för att installera utsläppsfri teknik. Fordon eller fordonskombinationer utrustade med sådana förarhytter ska uppfylla kraven i punkt 1.5 i bilaga I till det här direktivet, och ett överskridande av de största tillåtna längderna får inte medföra ökad lastkapacitet för dessa fordon.

*Ändringsförslag*

1. Fordon eller fordonskombinationer som uppfyller kraven i förordning (EU) 2018/858 får överskrida de största tillåtna längder som fastställs i punkt 1.1 i bilaga I till detta direktiv, förutsatt att deras förarhytter ger bättre aerodynamiska prestanda, energieffektivitet **och bättre komfort för föraren**. Eventuella överskridanden av de största längder som tillåts enligt denna artikel får också användas för att installera utsläppsfri teknik. Fordon eller fordonskombinationer utrustade med sådana förarhytter ska uppfylla kraven i punkt 1.5 i bilaga I till det här direktivet, och ett överskridande av de största tillåtna längderna får inte medföra ökad lastkapacitet för dessa fordon.

Or. en

*Motivering*

*Sektorn för godstransporter på väg upplever en ständig brist på förare, och förbättrad säkerhet och allmän komfort är en avgörande faktor för att lindra detta problem.*

**Ändringsförslag 228**

**Isabel García Muñoz, Inma Rodríguez-Piñero, Thomas Rudner**

**Förslag till direktiv**

**Artikel 1 – led 8 – led a**

Direktiv 96/53/EG

Artikel 9a – punkt 1

*Kommissionens förslag*

1. Fordon eller fordonskombinationer som uppfyller kraven i förordning (EU) 2018/858 får överskrida de största tillåtna längder som fastställs i punkt 1.1 i bilaga I till detta direktiv, förutsatt att deras förarhytter ger bättre aerodynamiska

*Ändringsförslag*

1. Fordon eller fordonskombinationer som uppfyller kraven i förordning (EU) 2018/858 får överskrida de största tillåtna längder som fastställs i punkt 1.1 i bilaga I till detta direktiv, förutsatt att deras förarhytter ger bättre aerodynamiska

prestanda, energieffektivitet **och** säkerhetsprestanda. Eventuella överskridanden av de största längder som tillåts enligt denna artikel får också användas för att installera utsläppsfri teknik. Fordon eller fordonskombinationer utrustade med sådana förarhytter ska uppfylla kraven i punkt 1.5 i bilaga I till det här direktivet, och ett överskridande av de största tillåtna längderna får inte medföra ökad lastkapacitet för dessa fordon.

prestanda, energieffektivitet **och förarkomfort**. Eventuella överskridanden av de största längder som tillåts enligt denna artikel får också användas för att installera utsläppsfri teknik. Fordon eller fordonskombinationer utrustade med sådana förarhytter ska uppfylla kraven i punkt 1.5 i bilaga I till det här direktivet, och ett överskridande av de största tillåtna längderna får inte medföra ökad lastkapacitet för dessa fordon.

Or. en

**Ändringsförslag 229**  
**Ciarán Cuffe**  
för Verts/ALE-gruppen

**Förslag till direktiv**  
**Artikel 1 – led 8a (nytt)**  
Direktiv 96/53/EG  
Artikel 9b (ny)

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

**(8a) Följande artikel ska införas som artikel 9b:**

***Inom ett år efter ikraftträdandet av detta direktiv ska Europeiska kommissionen ändra relevant lagstiftning om typgodkännande, inbegripet förordning (EU) 2018/858<sup>6a</sup>, för att säkerställa att nya fordon eller fordonskombinationer är tekniskt och operativt kompatibla med kraven på intermodal omlastning, inbegripet men inte begränsat till krav på vikt, form, storlek, hållbarhet för kran, motståndskraft mot järnvägstrafik samt utskjutande anordningars infällbarhet och vikbarhet.***

---

***<sup>6a</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/858 av den 30 maj 2018 om godkännande av och***

**marknadskontroll över motorfordon och släpfordon till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon, om ändring av förordningarna (EG) nr 715/2007 och (EG) nr 595/2009 samt om upphävande av direktiv 2007/46/EG**

Or. en

### *Motivering*

*I dag är de flesta vägenheter inte kompatibla med transporter på järnväg eller inre vattenvägar, och för att undvika att hämma ett viktigt marknadssegment (särskilt mot bakgrund av de ändringar som införs i bilaga I) är det mycket viktigt att se till att alla nya vägenheter som släpps ut på marknaden är kompatibla med transportverksamhet som är utformad för att vara intermodal.*

### **Ändringsförslag 230 Dominique Riquet**

#### **Förslag till direktiv**

#### **Artikel 1 – led 9**

Direktiv 96/53/EG

Artikel 10b – punkt 1 – stycke 1

#### *Kommissionens förslag*

Högsta tillåtna vikter och högsta tillåtna axeltryck för fordon som drivs med alternativa bränslen eller för utsläppsfria fordon ska vara de som anges i punkterna 2.2., 2.3, 2.4, 3.4.2 och 3.4.3 i bilaga I.

#### *Ändringsförslag*

Högsta tillåtna vikter och högsta tillåtna axeltryck för fordon som drivs med alternativa bränslen eller för utsläppsfria fordon ska vara de som anges i punkterna 2.2., 2.3, 2.4, 3.4.2 och 3.4.3 i bilaga I.

***Fordon som drivs med alternativa bränslen ska dessutom iaktta de gränsvärden för högsta tillåtna axeltryck som anges i punkt 3 i bilaga I.***

Or. en

### **Ändringsförslag 231 Markus Ferber**

## Förslag till direktiv

### Artikel 1 – led 9

Direktiv 96/53/EG

Artikel 10b – punkt 1 – stycke 1

#### *Kommissionens förslag*

Högsta tillåtna vikter och högsta tillåtna axeltryck för fordon som drivs med alternativa bränslen eller för utsläppsfria fordon ska vara de som anges i punkterna 2.2., 2.3, 2.4, 3.4.2 och **3.4.3** i bilaga I.

#### *Ändringsförslag*

Högsta tillåtna vikter och högsta tillåtna axeltryck för fordon som drivs med alternativa bränslen eller för utsläppsfria fordon ska vara de som anges i punkterna 2.2., 2.3, 2.4 **och** 3.4.2 i bilaga I.

Or. en

#### *Motivering*

*Samordning med ändringar av bilagan.*

## Ändringsförslag 232

**Dominique Riquet**

### Förslag till direktiv

#### Artikel 1 – led 9

Direktiv 96/53/EG

Artikel 10b – stycke 2

#### *Kommissionens förslag*

Den extra vikt som krävs för fordon som drivs med alternativa bränslen, **men som inte är utsläppsfria fordon**, ska fastställas på grundval av den dokumentation som tillverkaren tillhandahåller vid godkännandet av fordonet i fråga. Denna extra vikt ska anges i det officiella dokument som krävs enligt artikel 6.

#### *Ändringsförslag*

Den extra vikt som krävs för fordon som drivs med alternativa bränslen ska fastställas på grundval av den dokumentation som tillverkaren tillhandahåller vid godkännandet av fordonet i fråga. Denna extra vikt ska anges i det officiella dokument som krävs enligt artikel 6.

Or. en

## Ändringsförslag 233

**Ciarán Cuffe**

för Verts/ALE-gruppen

## Förslag till direktiv

### Artikel 1 – led 9

Direktiv 96/53/EG

Artikel 10b – punkt 1 – stycke 1

#### *Kommissionens förslag*

Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 10h för att komplettera detta direktiv genom att uppdatera den förteckning över alternativa bränslen som avses i artikel 2, och för vilka extra vikt krävs. Det är av särskild betydelse att kommissionen följer sin sedvanliga praxis och genomför samråd med experter, inbegripet experter från medlemsstaterna, innan den antar sådana delegerade akter.”

#### *Ändringsförslag*

Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 10h för att komplettera detta direktiv genom att uppdatera den förteckning över alternativa bränslen som avses i artikel 2, och för vilka extra vikt krävs, **förutsatt att sådan extra vikt är för ett fordon för att uppfylla kraven i artikel 3.11 i förordning (EU) 2019/1242<sup>1a</sup>**. Det är av särskild betydelse att kommissionen följer sin sedvanliga praxis och genomför samråd med experter, inbegripet experter från medlemsstaterna, innan den antar sådana delegerade akter.”

---

<sup>1a</sup> **Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/1242 av den 20 juni 2019 om fastställande av normer för koldioxidutsläpp från nya tunga fordon och om ändring av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 595/2009 och (EU) 2018/956 och rådets direktiv 96/53/EG.**

Or. en

## Ändringsförslag 234

**Dominique Riquet**

### Förslag till direktiv

#### Artikel 1 – led 9

Direktiv 96/53/EG

Artikel 10b – punkt 2

#### *Kommissionens förslag*

**2. De största tillåtna längder som fastställs i punkt 1.1 i bilaga I för utsläppsfria fordon eller fordonskombinationer inklusive**

#### *Ändringsförslag*

**utgår**



*utsläppsfria fordon, får överskridas med den ytterligare längd som krävs för användning av utsläppsfri teknik, dock högst 90 cm, för att möjliggöra montering av sådana anordningar. Sådana utsläppsfria fordon eller fordonskombinationer ska uppfylla kraven i punkterna 1.5 och 1.5a i bilaga I till detta direktiv, och eventuella överskridanden av största tillåtna längd får inte leda till en ökning av lastlängden för dessa fordon eller fordonskombinationer, för att säkerställa att släpvagnar och påhängsvagnar är förenliga med kraven för intermodala transporter.*

*Den extra längd som krävs för utsläppsfria fordon ska fastställas på grundval av den dokumentation som tillverkaren tillhandahåller vid godkännandet av fordonet i fråga. Denna extra längd ska anges i det officiella dokument som krävs enligt artikel 6.”*

Or. en

**Ändringsförslag 235**  
**Ciarán Cuffe**  
för Verts/ALE-gruppen

**Förslag till direktiv**  
**Artikel 1 – led 9**  
Direktiv 96/53/EG  
Artikel 10b – punkt 2a (ny)

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

**2a. Kommissionen ska se över EU:s lagstiftning om typgodkännande för att ta hänsyn till kraven i punkterna 3.4.2, 3.4.3 och 3.4.4 i bilaga I.**

Or. en

**Ändringsförslag 236**  
**Peter Lundgren**

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

*Kommissionens förslag*

De största tillåtna längder som fastställs i punkt 1.1 i bilaga I, i förekommande fall med förbehåll för artiklarna 9a.1 och 10b.2, och det längsta tillåtna avstånd som fastställs i punkt 1.6 i bilaga I får överskridas med 15 cm för fordon eller fordonskombinationer som transporterar containrar på 45 fot eller växelflak på 45 fot, med eller utan last, under förutsättning att vägtransporten av containern eller växelflaget i fråga utgör en del av en intermodal transport.”

*Ändringsförslag*

De största tillåtna längder som fastställs i punkt 1.1 i bilaga I, i förekommande fall med förbehåll för artiklarna 9a.1 och 10b.2, och det längsta tillåtna avstånd som fastställs i punkt 1.6 i bilaga I får överskridas med 15 cm för fordon eller fordonskombinationer som transporterar containrar på 45 fot eller växelflak på 45 fot, med eller utan last, under förutsättning att vägtransporten av containern eller växelflaget i fråga utgör en del av en intermodal transport.” ***Containrar och växelflak på 45 fot eller längre som ingår i en intermodal transport får också transporteras med ledade fordonskombinationer med påhängsvagn med en längd på upp till 15 meter, förutsatt att villkoren i artikel 4.1 och 4.2 är uppfyllda.***”

Or. en

**Ändringsförslag 237**  
**Isabel García Muñoz, Inma Rodríguez-Piñero**

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

*Kommissionens förslag*

De största tillåtna längder som fastställs i punkt 1.1 i bilaga I, i förekommande fall med förbehåll för artiklarna 9a.1 och 10b.2, och det längsta tillåtna avstånd som fastställs i punkt 1.6 i bilaga I får

*Ändringsförslag*

De största tillåtna längder som fastställs i punkt 1.1 i bilaga I, i förekommande fall med förbehåll för artiklarna 9a.1 och 10b.2, och det längsta tillåtna avstånd som fastställs i punkt 1.6 i bilaga I får

överskridas **med 15 cm** för fordon eller fordonskombinationer som transporterar containrar på 45 fot eller växelflak på 45 fot, med eller utan last, under förutsättning att vägtransporten av containern eller växelflaket i fråga utgör en del av en intermodal transport.”

överskridas för fordon eller fordonskombinationer som transporterar containrar på 45 fot **eller 48 fot** eller växelflak på 45 fot, med eller utan last, under förutsättning att vägtransporten av containern eller växelflaket i fråga utgör en del av en intermodal transport.”

Or. en

### **Ändringsförslag 238**

**Isabel García Muñoz, Inma Rodríguez-Piñero, Thomas Rudner**

#### **Förslag till direktiv**

**Artikel 1 – led 13 – led a**

Direktiv 96/53/EG

Artikel 10d – punkt 1 – stycke 1

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

***Certifierade automatiska system ska kopplas till den enda nationella kontaktpunkten för särskilda tillstånd eller liknande arrangemang såsom fastställs i artikel 4a för att kunna känna igen fordon eller fordonskombinationer som överskrider de högsta tillåtna vikterna och som har ett särskilt tillstånd.***

Or. en

### **Ändringsförslag 239**

**Elsi Katainen, Jan-Christoph Oetjen, Bergur Løkke Rasmussen**

#### **Förslag till direktiv**

**Artikel 1 – led 13 – led a**

Direktiv 96/53/EG

Artikel 10d – punkt 1 – stycke 2

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

Om en medlemsstat väljer att inrätta automatiska system i väginfrastrukturen ska den åtminstone säkerställa införandet av sådana system i det transeuropeiska

Om en medlemsstat väljer att inrätta automatiska system i väginfrastrukturen ska den åtminstone säkerställa införandet av sådana system i det transeuropeiska

vägtransportnätet enligt förordning (EU) nr 1315/2013\*.

vägtransportnätet enligt förordning (EU) nr 1315/2013\*. ***Automatiska system ska, om det är tekniskt möjligt, kunna identifiera fordon eller fordonskombinationer med ett särskilt tillstånd och koppla samman de villkor som anges i tillståndet med högsta tillåtna vikter och största tillåtna dimensioner.***

Or. en

#### Motivering

*Automatiska identifieringssystem ska kunna identifiera de fordon eller fordonskombinationer som överskrider de högsta tillåtna vikterna och de största tillåtna dimensionerna men som har ett undantag som grundar sig på ett särskilt tillstånd. Fordon med särskilt tillstånd bör inte åläggas en omotiverad påföljd på grund av uppgifter som tillhandahålls genom ett automatiskt identifieringssystem.*

#### **Ändringsförslag 240** **Peter Lundgren**

**Förslag till direktiv**  
**Artikel 1 – led 13 – led a**  
Direktiv 96/53/EG  
Artikel 10d – punkt 1 – stycke 2

#### *Kommissionens förslag*

Om en medlemsstat väljer att inrätta automatiska system i väginfrastrukturen ska den åtminstone säkerställa införandet av sådana system i det transeuropeiska vägtransportnätet enligt förordning (EU) nr 1315/2013\*.

#### *Ändringsförslag*

Om en medlemsstat väljer att inrätta automatiska system i väginfrastrukturen ska den åtminstone säkerställa införandet av sådana system i det transeuropeiska vägtransportnätet enligt förordning (EU) nr 1315/2013\*. ***Automatiska system ska kunna identifiera fordon eller fordonskombinationer med ett särskilt tillstånd och koppla samman de villkor som anges i tillståndet med högsta tillåtna vikter och största tillåtna dimensioner.***

Or. en

#### **Ändringsförslag 241** **Ciarán Cuffe**

för Verts/ALE-gruppen

**Förslag till direktiv**  
**Artikel 1 – led 13 – led a**  
Direktiv 96/53/EG  
Artikel 10d – punkt 1 – stycke 3

*Kommissionens förslag*

***En medlemsstat får inte kräva installation av ombordsystem för vägning i fordon eller fordonskombinationer som är registrerade i en annan medlemsstat.***

*Ändringsförslag*

***Inom fyra år efter detta direktivs ikraftträdande ska alla fordon och alla fordonskombinationer vara utrustade med ombordsystem för vägning som är ansluten till färdskrivare ombord.***

Or. en

**Ändringsförslag 242**  
**Kateřina Konečná**

**Förslag till direktiv**  
**Artikel 1 – led 13 – led a**  
Direktiv 96/53/EG  
Artikel 10d – punkt 1 – stycke 3

*Kommissionens förslag*

***En medlemsstat får inte kräva installation av ombordsystem för vägning i fordon eller fordonskombinationer som är registrerade i en annan medlemsstat.***

*Ändringsförslag*

***Inom 5 år efter detta direktivs ikraftträdande ska alla fordon och alla fordonskombinationer vara utrustade med ombordsystem för vägning.***

Or. en

*Motivering*

*I stället för att enbart förlita sig på system för vägning som sporadiskt installeras i väginfrastruktur (som lätt kan kringgå via alternativa vägar som sannolikt kommer att bli överbelastade) kommer bättre efterlevnad av vägslagstiftningen att uppnås genom ombordsystem för kontinuerlig viktövervakning som bygger på viktsensorer som är anslutna till redan befintliga färdskrivare.*

**Ändringsförslag 243**  
**Kosma Zlotowski**

**Förslag till direktiv**  
**Artikel 1 – led 13 – led a**  
Direktiv 96/53/EG  
Artikel 10d – punkt 1

*Kommissionens förslag*

Utan att det påverkar tillämpningen av unionsrätten och nationell rätt ska automatiska system som används för fastställande av överträdelser av detta direktiv och för påförande av sanktioner vara certifierade. Om automatiska system används endast för identifieringsändamål behövs ingen certifiering.

*Ändringsförslag*

Utan att det påverkar tillämpningen av unionsrätten och nationell rätt ska automatiska system som används för fastställande av överträdelser av detta direktiv och för påförande av sanktioner vara certifierade. ***Dessa system måste också kopplas till det elektroniska icke-standardiserade tillståndssystemet för transporter, så att de kan identifiera godkända fordon som transporterar odelbara laster.*** Om automatiska system används endast för identifieringsändamål behövs ingen certifiering.

Or. pl

**Ändringsförslag 244**  
**Markus Ferber, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska**

**Förslag till direktiv**  
**Artikel 1 – led 13 – led a**  
Direktiv 96/53/EG  
Artikel 10d – punkt 1 – stycke 4

*Kommissionens förslag*

Utan att det påverkar tillämpningen av unionsrätten och nationell rätt ska automatiska system som används för fastställande av överträdelser av detta direktiv och för påförande av sanktioner vara certifierade. Om automatiska system används endast för identifieringsändamål behövs ingen certifiering.

*Ändringsförslag*

Utan att det påverkar tillämpningen av unionsrätten och nationell rätt ska automatiska system som används för fastställande av överträdelser av detta direktiv och för påförande av sanktioner vara certifierade. ***Dessa system ska också kopplas till ett elektroniskt tillståndssystem för specialtransporter för att man ska kunna känna igen tillåtna fordon som transporterar odelbara laster.*** Om automatiska system används endast för identifieringsändamål behövs ingen certifiering.

**Ändringsförslag 245**  
**Ciarán Cuffe**  
för Verts/ALE-gruppen

**Förslag till direktiv**  
**Artikel 1 – led 13 – led a**  
Direktiv 96/53/EG  
Artikel 10d – punkt 2

*Kommissionens förslag*

Varje medlemsstat ska varje kalenderår utföra minst sex kontroller per en miljon fordonskilometer som körs med fordon eller fordonskombinationer som används för godstransport på dess territorium, och som omfattas av detta direktivs tillämpningsområde, av vikterna för dessa fordon eller fordonskombinationer, oavsett i vilket land sådana fordon är registrerade eller i vilket land sådana fordon togs i bruk. Efterlevnadskontrollerna ska omfatta *ett lämpligt antal* kontroller nattetid.”

*Ändringsförslag*

Varje medlemsstat ska varje kalenderår utföra minst **20** kontroller per en miljon fordonskilometer som körs med fordon eller fordonskombinationer som används för godstransport på dess territorium, och som omfattas av detta direktivs tillämpningsområde, av vikterna för dessa fordon eller fordonskombinationer, oavsett i vilket land sådana fordon är registrerade eller i vilket land sådana fordon togs i bruk. Efterlevnadskontrollerna ska omfatta **minst fem kontroller per en miljon fordonskilometer som körs** nattetid.”

**Ändringsförslag 246**  
**Peter Lundgren**

**Förslag till direktiv**  
**Artikel 1 – led 14**  
Direktiv 96/53/EG  
Artikel 10da – punkt 2

*Kommissionens förslag*

2. När en medlemsstat genomför IAP i enlighet med punkt 1 ska den säkerställa att landets IAP-system är förenliga med Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/40/EU\*. Medlemsstaterna ska särskilt säkerställa att uppgifter som rör IAP-

*Ändringsförslag*

2. När en medlemsstat genomför IAP i enlighet med punkt 1 ska den säkerställa att landets IAP-system är förenliga med Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/40/EU\*. Medlemsstaterna ska särskilt säkerställa att uppgifter som rör IAP-

systemet och som omfattas av direktiv 2010/40/EU, inbegripet begränsningar av vikt, längd, bredd eller höjd, finns tillgängliga i digitalt maskinläsbart format och görs tillgängliga via de nationella åtkomstpunkter som inrättats genom delegerad förordning (EU) 2022/670\*\*.

systemet och som omfattas av direktiv 2010/40/EU, inbegripet begränsningar av vikt, längd, bredd eller höjd, finns tillgängliga i digitalt maskinläsbart format och görs tillgängliga via de nationella åtkomstpunkter som inrättats genom delegerad förordning (EU) 2022/670\*\*.

***Medlemsstaterna ska också kunna säkerställa att IAP-system kan identifiera fordon och fordonskombinationer med ett särskilt tillstånd och koppla samman de villkor som anges i tillståndet med högsta tillåtna vikter och största tillåtna dimensioner.***

Or. en

## Ändringsförslag 247

Elsi Katainen, Jan-Christoph Oetjen, Bergur Løkke Rasmussen

### Förslag till direktiv

#### Artikel 1 – led 14

Direktiv 96/53/EG

Artikel 10da – punkt 2

#### *Kommissionens förslag*

2. När en medlemsstat genomför IAP i enlighet med punkt 1 ska den säkerställa att landets IAP-system är förenliga med Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/40/EU\*. Medlemsstaterna ska särskilt säkerställa att uppgifter som rör IAP-systemet och som omfattas av direktiv 2010/40/EU, inbegripet begränsningar av vikt, längd, bredd eller höjd, finns tillgängliga i digitalt maskinläsbart format och görs tillgängliga via de nationella åtkomstpunkter som inrättats genom delegerad förordning (EU) 2022/670\*\*.

#### *Ändringsförslag*

2. När en medlemsstat genomför IAP i enlighet med punkt 1 ska den säkerställa att landets IAP-system är förenliga med Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/40/EU\*. Medlemsstaterna ska särskilt säkerställa att uppgifter som rör IAP-systemet och som omfattas av direktiv 2010/40/EU, inbegripet begränsningar av vikt, längd, bredd eller höjd, finns tillgängliga i digitalt maskinläsbart format och görs tillgängliga via de nationella åtkomstpunkter som inrättats genom delegerad förordning (EU) 2022/670\*\*.

***Medlemsstaterna ska också kunna säkerställa att IAP-system kan identifiera fordon och fordonskombinationer med ett särskilt tillstånd och koppla samman de villkor som anges i tillståndet med högsta tillåtna vikter och största tillåtna***



*dimensioner.*

Or. en

*Motivering*

*Automatiska identifieringssystem ska kunna identifiera de fordon eller fordonskombinationer som överskrider de högsta tillåtna vikterna och de största tillåtna dimensionerna men som har ett undantag som grundar sig på ett särskilt tillstånd. Fordon med särskilt tillstånd bör inte åläggas en omotiverad påföljd på grund av uppgifter som tillhandahålls genom ett automatiskt identifieringssystem.*

**Ändringsförslag 248**  
**Dominique Riquet**

**Förslag till direktiv**  
**Artikel 1 – led 14**  
Direktiv 96/53/EG  
Artikel 10da – punkt 3 – led a

*Kommissionens förslag*

a) fastställa kriterierna för beviljande av åtkomst för tunga fordon, inbegripet men inte begränsat till fordonsvikt, längd, tekniska specifikationer och överensstämmelse med särskilda säkerhetsnormer,

*Ändringsförslag*

a) fastställa kriterierna för beviljande av åtkomst för tunga fordon, inbegripet men inte begränsat till fordonsvikt, längd, **höjd**, tekniska specifikationer och överensstämmelse med särskilda säkerhetsnormer,

Or. en

**Ändringsförslag 249**  
**Ciarán Cuffe**  
för Verts/ALE-gruppen

**Förslag till direktiv**  
**Artikel 1 – led 14a (nytt)**  
Direktiv 96/53/EG  
Artikel 10e – punkt 1a (ny)

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

***(14a) I artikel 10e ska följande ny punkt införas:***

***Medlemsstaterna ska säkerställa att intäkterna från dessa sanktioner används för att utveckla och stödja intermodala***

*transporter, minska de externa kostnaderna för vägtransporter och förbättra gränsöverskridande järnvägstransporter och vattenvägstransporter.*

Or. en

**Ändringsförslag 250**  
**Dominique Riquet**

**Förslag till direktiv**  
**Artikel 1 – led 15**  
Direktiv 96/53/EG  
Artikel 10b – led 15

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

**(15) I artikel 10f.1 ska led a ersättas med följande:**

**utgår**

”

**a) avsändaren överlämnar en deklARATION med uppgift om en containers eller ett växelflaks vikt och höjd till den transportör som anlitas för transporten av containern eller växelflaket, och**

”

Or. en

**Ändringsförslag 251**  
**Ciarán Cuffe**  
för Verts/ALE-gruppen

**Förslag till direktiv**  
**Artikel 1 – led 16**  
Direktiv 96/53/EG  
Artikel 10g – punkt 2

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

2. Kommissionen ska analysera den information som mottagits i enlighet med punkt 1, och på grundval av den mottagna

2. Kommissionen ska analysera den information som mottagits i enlighet med punkt 1, och på grundval av den mottagna

informationen lägga fram en rapport för Europaparlamentet och rådet om genomförandet av detta direktiv senast **13** månader efter att ha mottagit informationen från alla medlemsstater. Rapporten ska innehålla information om relevant utveckling inom de berörda områdena.

informationen lägga fram en rapport för Europaparlamentet och rådet om genomförandet av detta direktiv senast **12** månader efter att ha mottagit informationen från alla medlemsstater. Rapporten ska innehålla information om relevant utveckling inom de berörda områdena.

Or. en

## **Ändringsförslag 252**

**Elsi Katainen, Jan-Christoph Oetjen, Bergur Løkke Rasmussen**

### **Förslag till direktiv**

#### **Artikel 1 – led 16a (nytt)**

Direktiv 96/53/EG

Artikel 10ga (ny)

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

***(16a) Följande artikel ska införas som artikel 10ga:***

#### ***Artikel 10ga***

##### ***Forum för bästa praxis avseende EMS***

- 1. Ett forum för bästa praxis avseende EMS ska inrättas för att stödja dialog och utbyta erfarenheter och bästa praxis om EMS-fordon i unionen mellan medlemsstaternas experter och medlemmarna i vägtransportkommittén.***
- 2. Medlemsstaterna ska utse de experter som deltar i den vägtransportkommitté som avses i artikel 10i till experter i forumet för bästa praxis avseende EMS.***
- 3. Berörda parter, företrädare för fordonstillverkare, företrädare för transportföretag och arbetsmarknadens parter kan bjudas in till forumet för bästa praxis avseende EMS.***
- 4. Forumet för bästa praxis avseende EMS ska anta sin egen arbetsordning.***
- 5. Forumet för bästa praxis avseende EMS ska sammanträda minst en gång per***

år.

Or. en

### Motivering

*EMS-fordon används i vissa medlemsstater men inte i andra. I takt med att spridningen och datainsamlingen om EMS-fordon ökar skulle det vara fördelaktigt att skapa möjligheter för medlemsstaterna att utbyta erfarenheter, kunskap och bästa praxis när det gäller EMS-fordon i form av ett forum för bästa praxis avseende EMS.*

**Ändringsförslag 253**  
**Ciarán Cuffe**  
för Verts/ALE-gruppen

**Förslag till direktiv**  
**Artikel 1 – led 19**  
Direktiv 96/53/EG  
Artikel 10j

#### *Kommissionens förslag*

(19) Artikel 10j ska utgå.

#### *Ändringsförslag*

(19) Artikel 10j ska *ersättas med följande:*

*Senast den [fyra år efter dagen för ikraftträdande], och därefter vart fjärde år, ska kommissionen lägga fram en rapport för Europaparlamentet och rådet om tillämpningen av detta direktiv. Rapporten ska innehålla en utförlig bedömning av detta direktivs inverkan på trafiksäkerheten, väginfrastrukturen, sektorns konkurrenskraft, konnektiviteten och trafikomställningen. Rapporten bör särskilt innehålla en bedömning av effekterna av de europeiska modulsystem som används inom nationella transporter för att bättre förstå vilka konsekvenser det får om man tillåter driften av dem. Som en del av denna rapport ska kommissionen även bedöma i vilken utsträckning genomförandet av detta direktiv har uppfyllt direktivets mål och direktivets samverkan med andra relevanta EU-rättsakter. På grundval av den rapporten ska kommissionen om så är lämpligt lägga fram ett*

**Ändringsförslag 254**  
**Markus Ferber**

**Förslag till direktiv**  
**Artikel 1 – led 19a (nytt)**  
Direktiv 96/53/EG  
Artikel 10ja (ny)

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

**(19a) Följande artikel ska införas som artikel 10ja:**

**Artikel 10ja**

**Översyn**

***Kommissionen ska senast 2027 se över detta direktivs ändamålsenlighet och effekter, genomförbarheten för de datum som anges i artikel 4b och dess förenlighet med annan relevant unionslagstiftning samt lägga fram en rapport för Europaparlamentet och rådet med resultatet av översynen. Rapporten ska när så är lämpligt åtföljas av ett förslag till ändring av detta direktiv på grundval av resultaten av översynen och en konsekvensbedömning.***

***Kommissionen ska rapportera till Europaparlamentet och rådet om läget för de nödvändiga villkoren för marknadsintroduktion av utsläppsfria tunga fordon i unionen. I denna rapport ska kommissionen särskilt, men inte enbart, bedöma följande:***

***a) Antalet registreringar av utsläppsfria tunga fordon i medlemsstaterna.***

***b) Utbyggnad av laddnings- och tankningsinfrastruktur som är lämplig för tunga fordon i medlemsstaterna.***

*c) Införande av vägavgifter som är differentierade baserat på koldioxidutsläpp i medlemsstaterna.*

*d) Genomsnittspriset på utsläppsrätter enligt det nya systemet för handel med utsläppsrätter för vägtransporter.*

*e) Andra åtgärder som stöder införandet av utsläppsfria tunga fordon.*

Or. en

**Ändringsförslag 255**  
**Dominique Riquet**

**Förslag till direktiv**  
**Artikel 1 – led 20**  
Direktiv 96/53/EG  
Artikel 10k – stycke 4

*Kommissionens förslag*

I denna artikel avses med kris en exceptionell, oväntad och plötslig, naturlig eller av människan orsakad händelse av extraordinär karaktär och omfattning som äger rum inom eller utanför unionen, med betydande direkta eller indirekta konsekvenser för vägtransportområdet eller unionsmedborgarnas ekonomi eller välfärd, där samhällets normala funktion störs avsevärt och där allmänintresset kräver att brådskande åtgärder vidtas.”

*Ändringsförslag*

I denna artikel avses med kris en exceptionell, oväntad och plötslig, naturlig eller av människan orsakad händelse av extraordinär karaktär och omfattning som äger rum inom eller utanför unionen, med betydande direkta eller indirekta konsekvenser för vägtransportområdet eller unionsmedborgarnas ekonomi, **säkerhet** eller välfärd, där samhällets normala funktion störs avsevärt och där allmänintresset kräver att brådskande åtgärder vidtas.”

Or. en

**Ändringsförslag 256**  
**Peter Lundgren**

**Förslag till direktiv**  
**Artikel 2a (ny)**

**Artikel 2a**

**Ändringar av förordning (EU) 2018/858**

**Artikel 3.17 i förordning (EU) 2018/858 ska ersättas med följande:**

**(17) släpvagn: icke självgående fordon som har utformats och tillverkats för att dras av ett motorfordon och som inbegriper påhängsvagnar. Släpvagnen får dock drivas för att stödja rörelsen, men drivkrafter får inte påföras när den inte är kopplad till ett dragfordon.**

**Artikel 3.33 i förordning (EU) 2018/858 ska ersättas med följande:**

**(33) påhängsvagn: släpfordon vars axel eller axlar är belägna bakom fordonets tyngdpunkt (då fordonet är jämnt lastat) och som är försett med en kopplingsanordning som medger att horisontella och vertikala krafter överförs till ett dragfordon. En eller flera axlar får drivas för att stödja dragfordonet, och ett bidrag till fordonskombinationens drivkrafter är tillåtet vid alla hastigheter. För att säkerställa fordonskombinationens stabilitet får påhängsvagnens drivkrafter inte överstiga dragfordonets drivkrafter vid hastigheter över 15 km/tim.**

Or. en

*Motivering*

*Det måste säkerställas att transportföretag som är intresserade av att investera i utsläppsfria eller mer energieffektiva motorfordon, släpfordon och påhängsvagnar kan göra detta utan att hindras av lagliga flöden. EU:s lagstiftning om typgodkännande underlättar fortfarande inte typgodkännande av släpvagnar och påhängsvagnar med hjälpframdrivningsystem, något som är ett mycket allvarligt hinder för deras spridning på marknaden och användningen av dem.*

**Ändringsförslag 257**  
**Ciarán Cuffe**  
för Verts/ALE-gruppen

**Förslag till direktiv  
Artikel 2a (ny)**

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

**Artikel 2a**

**Ändringar av förordning (EU) 2019/2144**

**I artikel 7 i förordning (EU) 2019/2144 ska följande punkt införas som punkt 4a:**

**4a. Fordon i kategorierna M1 och N1 ska ha följande största tillåtna bredd:**

**1. M1: 1,921 m utom för fordon i kategori M1 med minst 10 kubikmeter inre utrymme, för vilka breddgränsen ska vara 2,07 m**

**2. N1: 1,921 m utom för fordon i kategori N1 med minst 7 kubikmeter inre utrymme, för vilka breddgränsen ska vara 2,07 m**

**3. N1: 2,60 m för fordon med ett karosseri med isolerade väggar som är minst 45 mm tjocka, med karosserikod 04 eller 05 enligt tillägg 2 till bilaga I till förordning (EU) 2018/858.**

**De krav som anges i första stycket i punkterna 1 och 2 ska tillämpas från och med den 1 januari 2028 för fordon som avger utsläpp från avgasrör och från och med den 1 januari 2032 för utsläppsfria fordon.**

Or. en

**Ändringsförslag 258  
Markus Ferber**

**Förslag till direktiv  
Artikel 3 – punkt 1**

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

1. Medlemsstaterna ska senast den [dag för antagande + 2 år] anta och offentliggöra de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att

1. Medlemsstaterna ska senast den [dag för antagande + 1 år] anta och offentliggöra de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att



följa detta direktiv. De ska genast överlämna texten till dessa bestämmelser till kommissionen. När en medlemsstat antar dessa bestämmelser ska de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen ska göras ska varje medlemsstat själv utfärda.

följa detta direktiv. De ska genast överlämna texten till dessa bestämmelser till kommissionen. När en medlemsstat antar dessa bestämmelser ska de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen ska göras ska varje medlemsstat själv utfärda.

Or. en

### *Motivering*

*Med tanke på tidpunkten bör de reviderade bestämmelserna om vikter och dimensioner börja tillämpas så snart som möjligt. Det nationella införlivandet bör därför påskyndas så mycket som möjligt.*

## **Ändringsförslag 259**

**Elsi Katainen, Jan-Christoph Oetjen, Bergur Løkke Rasmussen**

### **Förslag till direktiv Artikel 3 – punkt 1**

#### *Kommissionens förslag*

1. Medlemsstaterna ska senast den [dag för antagande + 2 år] anta och offentliggöra de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv. De ska genast överlämna texten till dessa bestämmelser till kommissionen. När en medlemsstat antar dessa bestämmelser ska de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen ska göras ska varje medlemsstat själv utfärda.

#### *Ändringsförslag*

1. Medlemsstaterna ska senast den [dag för antagande + 1 år] anta och offentliggöra de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv. De ska genast överlämna texten till dessa bestämmelser till kommissionen. När en medlemsstat antar dessa bestämmelser ska de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen ska göras ska varje medlemsstat själv utfärda.

Or. en

### *Motivering*

*Detta är grundläggande lagstiftning för vägtransportsektorn och det är därför viktigt att den börjar tillämpas så snart som möjligt. Det nationella införlivandet bör därför inte överstiga ett år efter antagandet.*

**Ändringsförslag 260**  
**Kateřina Konečná**

**Förslag till direktiv**  
**Artikel 3 – punkt 1**

*Kommissionens förslag*

1. Medlemsstaterna ska senast den [dag för antagande + **2 år**] anta och offentliggöra de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv. De ska genast överlämna texten till dessa bestämmelser till kommissionen. När en medlemsstat antar dessa bestämmelser ska de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen ska göras ska varje medlemsstat själv utfärda.

*Ändringsförslag*

1. Medlemsstaterna ska senast den [dag för antagande + **1 år**] anta och offentliggöra de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv. De ska genast överlämna texten till dessa bestämmelser till kommissionen. När en medlemsstat antar dessa bestämmelser ska de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen ska göras ska varje medlemsstat själv utfärda.

Or. en

**Ändringsförslag 261**  
**Isabel García Muñoz, Inma Rodríguez-Piñero, Thomas Rudner**

**Förslag till direktiv**  
**Artikel 3 – punkt 1**

*Kommissionens förslag*

1. Medlemsstaterna ska senast den [dag för antagande + **2 år**] anta och offentliggöra de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv. De ska genast överlämna texten till dessa bestämmelser till kommissionen. När en medlemsstat antar dessa bestämmelser ska de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen ska göras ska varje medlemsstat själv utfärda.

*Ändringsförslag*

1. Medlemsstaterna ska senast den [dag för antagande + **1 år**] anta och offentliggöra de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv. De ska genast överlämna texten till dessa bestämmelser till kommissionen. När en medlemsstat antar dessa bestämmelser ska de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen ska göras ska varje medlemsstat själv utfärda.

**Ändringsförslag 262**  
**Colm Markey**

**Förslag till direktiv**  
**Artikel 3a (ny)**

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

**Artikel 3a**

***Senast den 31 december 2024 ska kommissionen se över den maximala bredden för lätta fordon i EU-lagstiftningen och, vid behov, lägga fram lagstiftningsförslag som gäller för nya registreringar från och med ett eller flera lämpliga datum.***

Or. en

*Motivering*

*Eftersom lätta personbilar (dvs. bilar, crossoverbilar, stadsjeepar och pickuplastbilar) blir allt bredare behövs det klarhet i lagstiftningen om att deras maximala bredd kommer att ses över inom en fastställd tidsram.*

**Ändringsförslag 263**  
**Marianne Vind, Vera Tax, Kathleen Van Brempt**

**Förslag till direktiv**  
**Artikel 3a (ny)**

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

**Artikel 3a**

***Kommissionen ska se över den maximala bredden för lätta fordon i EU-lagstiftningen och lägga fram lagstiftningsförslag som gäller för nya registreringar från och med ett eller flera lämpliga datum senast den 31 december 2024.***

*Motivering*

*Eftersom lätta personbilar (dvs. bilar, crossoverbilar, stadsjeepar och pickoplastbilar) blir allt bredare behövs det klarhet i lagstiftningen om att deras maximala bredd kommer att ses över inom en fastställd tidsram.*

**Ändringsförslag 264**  
**Clare Daly, Leila Chaibi**

**Förslag till direktiv**  
**Artikel 3a (ny)**

*Kommissionens förslag**Ändringsförslag**Artikel 3a*

***Senast den 31 december 2024 ska kommissionen se över den maximala bredden för lätta fordon i EU-lagstiftningen och lägga fram lagstiftningsförslag som gäller för nya registreringar från och med ett eller flera lämpliga datum.***

**Ändringsförslag 265**  
**Markus Ferber**

**Förslag till direktiv**  
**Bilaga I – tabellen – punkt 1.1**

*Kommissionens förslag*

1. Största tillåtna dimensioner för fordon som avses i artikel 1.1 a		
1.1 Största längd		
	– annat motorfordon än buss	12,00 m
	– släpvagn	12,00 m
	– ledat fordon	<b>16,50 m</b>

	– fordonståg	18,75 m
	– ledbuss	18,75 m
	– buss med 2 axlar	13,50 m
	– buss med > 2 axlar	15,00 m
	– buss + släpvagn	18,75 m

*Ändringsförslag*

1. Största tillåtna dimensioner för fordon som avses i artikel 1.1 a		
1.1 Största längd		
	– annat motorfordon än buss	12,00 m
	– släpvagn	12,00 m
	– ledat fordon	<b>18,00 m</b>
	– fordonståg	18,75 m
	– <i>treaxlad</i> ledbuss	18,75 m
	– <i>fyraxlad ledbuss</i>	<b>21,00 m</b>
	– buss med 2 axlar	13,50 m
	– buss med > 2 axlar	15,00 m
	– buss + släpvagn	18,75 m

Or. en

**Ändringsförslag 266**  
**Elsi Katainen, Jan-Christoph Oetjen**

**Förslag till direktiv**

**Bilaga I – tabellen – punkt 1.1 och punkt 2.5 (nya)***Kommissionens förslag*

1.1 Största längd		
	– annat motorfordon än buss	12,00 m
	– släpvagn	12,00 m
	– ledat fordon	16,50 m
	– fordonståg	18,75 m
	– ledbuss	18,75 m
	– buss med 2 axlar	13,50 m
	– buss med > 2 axlar	15,00 m
	– buss + släpvagn	18,75 m

*Ändringsförslag*

1.1 Största längd		
	– annat motorfordon än buss	12,00 m
	– släpvagn	12,00 m
	– ledat fordon	16,50 m
	– fordonståg	18,75 m
	– ledbuss <i>med 3 axlar</i>	18,75 m
	– <i>ledbuss med 4 axlar</i>	<b>21,00 m</b>
	– buss med 2 axlar	13,50 m
	– buss med > 2 axlar	15,00 m
	– buss + släpvagn	18,75 m
<b>2.5 Fyraxlade ledbussar</b>		<b>32 ton</b>

	<i>För fordon som drivs med alternativa bränslen och som inte är utsläppsfria fordon ska den högsta tillåtna vikten på 32 ton enligt underavsnitt 2.5 höjas med den extra vikt som tekniken för det alternativa bränslet väger, högst 1 ton.</i>
	<i>För utsläppsfria fordon ska den högsta tillåtna vikten på 32 ton enligt underavsnitt 2.5 ökas med 2 ton.</i>

Or. en

### *Motivering*

*Genom ändringsförslaget läggs en separat kategori för fyraxlade ledbussar till för att göra lagstiftningen mer framtidssäker. Dessa bussar används alltmer men har ännu inte betraktats som en separat kategori.*

### **Ändringsförslag 267**

**Peter Lundgren**

### **Förslag till direktiv**

**Bilaga I – tabellen – punkt 1.1**

### *Kommissionens förslag*

1.1 Största längd		
	– annat motorfordon än buss	12,00 m
	– släpvagn	12,00 m
	– ledat fordon	16,50 m
	– fordonståg	18,75 m
	– ledbuss	18,75 m
	– buss med 2 axlar	13,50 m
	– buss med > 2 axlar	15,00 m
	– buss + släpvagn	18,75 m

### *Ändringsförslag*

1.1 Största längd
-------------------

– annat motorfordon än buss	12,00 m
– släpvagn	12,00 m
– ledat fordon	16,50 m
– <i>ledat fordon för transport av containrar eller växelflak med en längd på 45 fot som är en del i intermodala transporter</i>	<b>18,00 m</b>
– fordonståg	18,75 m
– ledbuss <i>med 3 axlar</i>	18,75 m
– <i>ledbuss med 4 axlar</i>	<b>21,00 m</b>
– buss med 2 axlar	13,50 m
– buss med > 2 axlar	15,00 m
– buss + släpvagn	18,75 m

Or. en

**Ändringsförslag 268**  
**Dominique Riquet**

**Förslag till direktiv**  
**Bilaga I – tabellen – punkt 1.3**

*Kommissionens förslag*

1.3 Maximal höjd	
— alla fordon	4,00 m
— fordon eller fordonskombinationer som vid intermodal transport transporterar en eller flera containrar med en yttre standardhöjd på 9 fot och 6 tum (2,89 meter) (high cube-containrar)	<b>4,30 m</b>

*Ändringsförslag*

1.3 Maximal höjd	
— alla fordon	4,00 m
— fordon eller fordonskombinationer som vid intermodal transport transporterar en eller flera containrar med en yttre standardhöjd på 9 fot och 6 tum (2,89 meter) (high cube-containrar)	<b>4,00 m</b>



**Ändringsförslag 269**  
**Elsi Katainen, Jan-Christoph Oetjen**

**Förslag till direktiv**  
**Bilaga I – tabellen – punkt 1.1 och punkt 1.6**

*Kommissionens förslag*

1.1 Största längd	
– annat motorfordon än buss	12,00 m
– släpvagn	12,00 m
– ledat fordon	<b>16,50 m</b>
– fordonståg	18,75 m
– ledbuss	18,75 m
– buss med 2 axlar	13,50 m
– buss med > 2 axlar	15,00 m
– buss + släpvagn	18,75 m
1.6 Största avstånd mellan kopplingstappen och påhängsvagnens bakkant.	<b>12,00 m</b>

*Ändringsförslag*

1.1 Största längd	
– annat motorfordon än buss	12,00 m
– släpvagn	12,00 m
– ledat fordon	<b>18,00 m</b>
– fordonståg	18,75 m

	– ledbuss	18,75 m
	– buss med 2 axlar	13,50 m
	– buss med > 2 axlar	15,00 m
	– buss + släpvagn	18,75 m
1.6 Största avstånd mellan kopplingstappen och påhängsvagnens bakkant.		<b>13,50 m</b>

Or. en

### Motivering

*Genom att förlänga den maximala längden med endast 1,5 meter kan containrar med en längd på såväl 45 som 48 fot transporteras. Detta stärker intermodaliteten. Dessutom har containrar på 48 fot cirka 30 % mer transportvolym till nästan samma kostnad som containrar på 40 fot. Denna ökade effektivitet sparar koldioxid och har en positiv effekt på bristen på förare, eftersom färre förare behövs för att transportera samma godsvolym. Denna förlängning ökar endast den transportabla volymen, men ändrar inte den tillåtna totalvikten. Väginfrastrukturen belastas därmed inte ytterligare.*

### Ändringsförslag 270 Ciarán Cuffe

#### Förslag till direktiv Bilaga I – tabellen – punkt 2.2

#### Kommissionens förslag

2.2 Fordonskombinationer			
	2.2.1	Fordonståg med fem eller sex axlar	
		a) tvåaxlat motorfordon med treaxlad släpvagn	40 t
		b) treaxlat motorfordon med två- eller treaxlad släpvagn	40 t
	2.2.2	Ledade fordon med fem eller sex axlar	
	a)	tvåaxlat motorfordon med treaxlad påhängsvagn	40 t

	b)	treaxlat motorfordon med två- eller treaxlad påhängsvagn	40 t
	c)	tvåaxlat motorfordon med treaxlad påhängsvagn som används för intermodala transporter	42 ton
	d)	treaxlat motorfordon med två- eller treaxlad påhängsvagn som används för intermodala transporter	44 ton
2.2.3	Fordonståg med fyra axlar bestående av ett tvåaxlat motorfordon och en tvåaxlad släpvagn		36 ton
2.2.4	Ledade fordon med fyra axlar bestående av ett tvåaxlat motorfordon och en tvåaxlad påhängsvagn, om axelavståndet på påhängsvagnen		
	2.2.4.1	överstiger eller är lika med 1,3 m och understiger eller är lika med 1,8 m	36 ton
	2.2.4.2	överstiger 1,8 m	36 ton
	Om den högsta tillåtna vikten för motorfordonet (18 ton) och för tandemaxeln på påhängsvagnen (20 ton) inte överskrids samtidigt som drivaxeln är utrustad med dubbla däck och med luftfjädring eller fjädring som inom unionen anses likvärdig enligt definitionen i bilaga II ska den högsta tillåtna vikten enligt punkt 2.2.4.2 ökas med 2 ton.		
För fordonskombinationer där det ingår fordon som drivs med alternativa bränslen och som inte är utsläppsfria fordon ska de högsta tillåtna vikterna enligt underavsnitt 2.2 höjas med den extra vikt som tekniken för det alternativa bränslet kräver, med högst 1 ton.			
För fordonskombinationer inklusive utsläppsfria fordon ska de högsta tillåtna vikterna enligt underavsnitten 2.2.1 och 2.2.2 ökas med 4 ton.			
För fordonskombinationer inklusive utsläppsfria fordon ska de högsta tillåtna vikterna enligt underavsnitten 2.2.3 och 2.2.4 ökas med 2 ton.			

### Ändringsförslag

2.2 Fordonskombinationer			
2.2.1	Fordonståg med fem eller sex axlar		
	a)	tvåaxlat motorfordon med treaxlad släpvagn	40 t
	b)	treaxlat motorfordon med två- eller treaxlad släpvagn	40 t
2.2.2	Ledade fordon med fem eller sex axlar		
	a)	tvåaxlat motorfordon med treaxlad påhängsvagn	40 t

	b)	treaxlat motorfordon med två- eller treaxlad påhängsvagn	40 t
	c)	tvåaxlat motorfordon med treaxlad påhängsvagn som används för intermodala transporter	44 ton
	d)	treaxlat motorfordon med två- eller treaxlad påhängsvagn som används för intermodala transporter	44 ton
2.2.3	Fordonståg med fyra axlar bestående av ett tvåaxlat motorfordon och en tvåaxlad släpvagn		36 ton
2.2.4	Ledade fordon med fyra axlar bestående av ett tvåaxlat motorfordon och en tvåaxlad påhängsvagn, om axelavståndet på påhängsvagnen		
	2.2.4.1	överstiger eller är lika med 1,3 m och understiger eller är lika med 1,8 m	36 ton
	2.2.4.2	överstiger 1,8 m	36 ton
		Om den högsta tillåtna vikten för motorfordonet (18 ton) och för tandemaxeln på påhängsvagnen (20 ton) inte överskrids samtidigt som drivaxeln är utrustad med dubbla däck och med luftfjädring eller fjädring som inom unionen anses likvärdig enligt definitionen i bilaga II ska den högsta tillåtna vikten enligt punkt 2.2.4.2 ökas med 2 ton.	
För fordonskombinationer där det ingår fordon som drivs med alternativa bränslen och som inte är utsläppsfria fordon ska de högsta tillåtna vikterna enligt underavsnitt 2.2 höjas med den extra vikt som tekniken för det alternativa bränslet kräver, med högst 1 ton.			
För fordonskombinationer inklusive utsläppsfria <i>motorfordon</i> ska de högsta tillåtna vikterna enligt underavsnitten 2.2.1 och 2.2.2 ökas med 4 ton. <b><i>Denna viktgräns för utsläppsfria fordonskombinationer ska tillämpas på både nationell och internationell trafik.</i></b>			
För fordonskombinationer inklusive utsläppsfria <i>motorfordon</i> ska de högsta tillåtna vikterna enligt underavsnitten 2.2.3 och 2.2.4 ökas med 2 ton. <b><i>Denna viktgräns för utsläppsfria fordonskombinationer ska tillämpas på både nationell och internationell trafik.</i></b>			

Or. en

## Ändringsförslag 271

Elsi Katainen, Jan-Christoph Oetjen

### Förslag till direktiv

Bilaga I – tabellen – punkt 2.2.1 och punkt 2.2.2

#### Kommissionens förslag

2.2.1	Fordonståg med fem eller sex axlar	
	a) tvåaxlat motorfordon med treaxlad släpvagn	40 t

	b) treaxlat motorfordon med <i>två- eller treaxlad</i> släpvagn	40 t
2.2.2	Ledade fordon med fem eller sex axlar	
a)	tvåaxlat motorfordon med treaxlad påhängsvagn	40 t
b)	treaxlat motorfordon med <i>två- eller treaxlad</i> påhängsvagn	40 t
c)	tvåaxlat motorfordon med treaxlad påhängsvagn som används för intermodala transporter	42 ton
d)	treaxlat motorfordon med två- eller treaxlad påhängsvagn som används för intermodala transporter	44 ton

*Ändringsförslag*

2.2.1	Fordonståg med fem eller sex axlar	
a)	tvåaxlat motorfordon med treaxlad släpvagn	40 ton
b)	treaxlat motorfordon med <i>tvåaxlad</i> släpvagn	40 ton
	<b><i>ba) treaxlat motorfordon med treaxlad släpvagn</i></b>	<b><i>44 ton</i></b>
2.2.2	Ledade fordon med fem eller sex axlar	
a)	tvåaxlat motorfordon med treaxlad påhängsvagn	40 ton
b)	treaxlat motorfordon med <i>tvåaxlad</i> påhängsvagn	40 ton
<b><i>ba)</i></b>	<b><i>treaxlat motorfordon med treaxlad påhängsvagn</i></b>	<b><i>44 ton</i></b>
c)	tvåaxlat motorfordon med treaxlad påhängsvagn som används för intermodala transporter	44 ton
d)	treaxlat motorfordon med två- eller treaxlad påhängsvagn som används för intermodala transporter	44 ton

Or. en

## Motivering

Å ena sidan innebär ökningen av den totala vikten med 4 ton effektivare godstransporter. Denna ökade effektivitet sparar koldioxid och har en positiv effekt på bristen på förare, eftersom färre förare behövs för att transportera samma godsvolym. Å andra sidan ökar detta slitage på vägen. Förslaget är en välavvägd kompromiss. Genom att endast tillåta fordon med 3 + 3 axlar att transportera denna extra vikt sprids den extra lasten över ytterligare en axel, vilket minskar nackdelen samtidigt som fördelarna med effektivare godstransporter bibehålls.

### Ändringsförslag 272 Massimiliano Salini

#### Förslag till direktiv Bilaga I – tabellen – punkt 2.2.2

#### Kommissionens förslag

2.2.2	Ledade fordon med fem eller sex axlar		
	a)	tvåaxlat motorfordon med treaxlad påhängsvagn	40 ton
	b)	treaxlat motorfordon med två- eller treaxlad påhängsvagn	40 ton
	c)	tvåaxlat motorfordon med treaxlad påhängsvagn som används för intermodala transporter	<b>42</b> ton
	d)	treaxlat motorfordon med två- eller treaxlad påhängsvagn som används för intermodala transporter	44 ton

#### Ändringsförslag

2.2.2	Ledade fordon med fem eller sex axlar		
	a)	tvåaxlat motorfordon med treaxlad påhängsvagn	40 ton
	b)	treaxlat motorfordon med två- eller treaxlad påhängsvagn	40 ton
	c)	tvåaxlat motorfordon med treaxlad påhängsvagn som används för intermodala transporter	<b>44</b> ton
	d)	treaxlat motorfordon med två- eller treaxlad påhängsvagn som används för intermodala transporter	44 ton

**Ändringsförslag 273**  
**Peter Lundgren**

**Förslag till direktiv**  
**Bilaga I – tabellen – punkt 2.2.2**

*Kommissionens förslag*

2.2.2	Ledade fordon med fem eller sex axlar		
	a)	tvåaxlat motorfordon med treaxlad påhängsvagn	40 ton
	b)	treaxlat motorfordon med <i>två- eller treaxlad</i> påhängsvagn	40 t
	c)	tvåaxlat motorfordon med treaxlad påhängsvagn som används för intermodala transporter	42 ton
	d)	treaxlat motorfordon med <i>två- eller treaxlad</i> påhängsvagn som används för intermodala transporter	44 ton

*Ändringsförslag*

2.2.2	Ledade fordon med fem eller sex axlar		
	a)	tvåaxlat motorfordon med treaxlad påhängsvagn	40 ton
	b)	treaxlat motorfordon med <i>tvåaxlad</i> påhängsvagn	40 ton
	<b>ba)</b>	<b><i>treaxlat motorfordon med treaxlad påhängsvagn</i></b>	<b><i>46 ton</i></b>
	c)	tvåaxlat motorfordon med treaxlad påhängsvagn som används för intermodala transporter	42 ton
	d)	treaxlat motorfordon med <i>tvåaxlad</i> påhängsvagn som används för intermodala transporter	44 ton
	<b>da)</b>	<b><i>treaxlat motorfordon med treaxlad påhängsvagn som används för intermodala transporter</i></b>	<b><i>46 ton</i></b>

**Ändringsförslag 274**  
**Marco Campomenosi**

**Förslag till direktiv**  
**Bilaga I – tabellen – punkt 2.2.2**

*Kommissionens förslag*

2.2.2	Ledade fordon med fem eller sex axlar		
	a)	tvåaxlat motorfordon med treaxlad påhängsvagn	40 ton
	b)	treaxlat motorfordon med två- eller treaxlad påhängsvagn	40 ton
	c)	tvåaxlat motorfordon med treaxlad påhängsvagn som används för intermodala transporter	<b>42</b> ton
	d)	treaxlat motorfordon med två- eller treaxlad påhängsvagn som används för intermodala transporter	44 ton

*Ändringsförslag*

2.2.2	Ledade fordon med fem eller sex axlar		
	a)	tvåaxlat motorfordon med treaxlad påhängsvagn	40 ton
	b)	treaxlat motorfordon med två- eller treaxlad påhängsvagn	40 ton
	c)	tvåaxlat motorfordon med treaxlad påhängsvagn som används för intermodala transporter	<b>44</b> ton
	d)	treaxlat motorfordon med två- eller treaxlad påhängsvagn som används för intermodala transporter	44 ton

Or. en

**Ändringsförslag 275**  
**Markus Ferber**

**Förslag till direktiv**  
**Bilaga I – tabellen – punkt 2.2.2**

*Kommissionens förslag*

2.2.2	Ledade fordon med fem eller sex axlar	
-------	---------------------------------------	--



a)	tvåaxlat motorfordon med treaxlad påhängsvagn	40 ton
b)	treaxlat motorfordon med <i>två- eller treaxlad</i> påhängsvagn	40 t
c)	tvåaxlat motorfordon med treaxlad påhängsvagn som används för intermodala transporter	<b>42</b> ton
d)	treaxlat motorfordon med två- eller treaxlad påhängsvagn som används för intermodala transporter	<b>44</b> ton

*Ändringsförslag*

2.2.2	Ledade fordon med fem eller sex axlar	
a)	tvåaxlat motorfordon med treaxlad påhängsvagn	40 ton
b)	treaxlat motorfordon med <i>tvåaxlad</i> påhängsvagn	40 ton
<b>ba)</b>	<b><i>treaxlat motorfordon med treaxlad påhängsvagn</i></b>	<b>44 ton</b>
c)	tvåaxlat motorfordon med treaxlad påhängsvagn som används för intermodala transporter <b><i>eller tvåaxlat motorfordon med treaxlad påhängsvagn som är utsläppsfritt eller som drivs med alternativa bränslen</i></b>	<b>44</b> ton
d)	treaxlat motorfordon med två- eller treaxlad påhängsvagn som används i intermodala transporter <b><i>eller tvåaxlat motorfordon med treaxlad påhängsvagn som är utsläppsfritt eller som drivs med alternativa bränslen</i></b>	<b>46</b> ton

Or. en

*Motivering*

*För att främja användningen av utsläppsfria fordon och intermodalitet och för att intensifiera insatserna för att minska koldioxidutsläppen, och samtidigt tillåta ytterligare nyttolast, ska 44 ton tillåtas för treaxlade motorfordon med treaxlade påhängsvagnar och ytterligare 2 ton för utsläppsfria fordon, fordon som drivs med alternativa bränslen eller fordon som används i intermodala transporter. Den totala ökningen till 44 ton ska säkerställa färre resor för att minska växthusgasutsläppen.*

**Ändringsförslag 276**  
**Jan-Christoph Oetjen**

**Förslag till direktiv**

## Bilaga I – tabellen – punkt 2.2.4

### Kommissionens förslag

2.2.4	Ledade fordon med fyra axlar bestående av ett tvåaxlat motorfordon och en tvåaxlad påhängsvagn, om axelavståndet på påhängsvagnen		
	2.2.4.1	överstiger eller är lika med 1,3 m och understiger eller är lika med 1,8 m	36 ton
	2.2.4.2	överstiger 1,8 m	36 ton
	Om den högsta tillåtna vikten för motorfordonet (18 ton) och för tandemaxeln på påhängsvagnen (20 ton) inte överskrids samtidigt som drivaxeln är utrustad med dubbla däck och med luftfjädring eller fjädring som inom unionen anses likvärdig enligt definitionen i bilaga II ska den högsta tillåtna vikten enligt punkt 2.2.4.2 ökas med 2 ton.		
För fordonskombinationer där det ingår fordon som drivs med alternativa bränslen och som inte är utsläppsfria fordon ska de högsta tillåtna vikterna enligt underavsnitt 2.2 höjas med den extra vikt som tekniken för det alternativa bränslet kräver, med högst 1 ton.			
För fordonskombinationer inklusive utsläppsfria fordon ska de högsta tillåtna vikterna enligt underavsnitten 2.2.1 och 2.2.2 ökas med 4 ton.			
För fordonskombinationer inklusive utsläppsfria fordon ska de högsta tillåtna vikterna enligt underavsnitten 2.2.3 och 2.2.4 ökas med 2 ton.			

### Ändringsförslag

2.2.4	Ledade fordon med fyra axlar bestående av ett tvåaxlat motorfordon och en tvåaxlad påhängsvagn, om axelavståndet på påhängsvagnen		
	2.2.4.1	överstiger eller är lika med 1,3 m och understiger eller är lika med 1,8 m	36 ton
	2.2.4.2	överstiger 1,8 m	36 ton
	Om den högsta tillåtna vikten för motorfordonet (18 ton) och för tandemaxeln på påhängsvagnen (20 ton) inte överskrids samtidigt som drivaxeln är utrustad med dubbla däck och med luftfjädring eller fjädring som inom unionen anses likvärdig enligt definitionen i bilaga II ska den högsta tillåtna vikten enligt punkt 2.2.4.2 ökas med 2 ton.		
För fordonskombinationer där det ingår fordon som drivs med alternativa bränslen och som inte är utsläppsfria fordon ska de högsta tillåtna vikterna enligt underavsnitt 2.2 höjas med den extra vikt som tekniken för det alternativa bränslet kräver, med högst 1 ton.			
För fordonskombinationer inklusive utsläppsfria fordon ska de högsta tillåtna vikterna enligt underavsnitten <b>2.2.1 b</b> , <b>2.2.2 b</b> och <b>2.2.2 d</b> ökas med 4 ton.			
För fordonskombinationer inklusive utsläppsfria fordon ska de högsta tillåtna vikterna enligt underavsnitten 2.2.3 och 2.2.4 ökas med 2 ton.			

*Motivering*

*Å ena sidan är det nödvändigt att öka den totala vikten med 4 ton för utsläppsfria fordon för att kompensera för deras extra vikt och uppmuntra till användningen av dem. Å andra sidan ökar detta slitage på vägen. Förslaget är en välavvägd kompromiss. Genom att endast tillåta fordon med 3 + 3 axlar att transportera denna extra vikt sprids den extra lasten över ytterligare en axel, vilket minskar nackdelen samtidigt som fördelarna med effektivare godstransporter bibehålls.*

**Ändringsförslag 277**  
**Jan-Christoph Oetjen**

**Förslag till direktiv**  
**Bilaga I – tabellen – punkt 2.2.4**

*Kommissionens förslag*

2.2.4	Ledade fordon med fyra axlar bestående av ett tvåaxlat motorfordon och en tvåaxlad påhängsvagn, om axelavståndet på påhängsvagnen	
	2.2.4.1	överstiger eller är lika med 1,3 m och understiger eller är lika med 1,8 m
		36 ton
	2.2.4.2	överstiger 1,8 m
		36 ton
	Om den högsta tillåtna vikten för motorfordonet (18 ton) och för tandemaxeln på påhängsvagnen (20 ton) inte överskrider samtidigt som drivaxeln är utrustad med dubbla däck och med luftfjädring eller fjädring som inom unionen anses likvärdig enligt definitionen i bilaga II ska den högsta tillåtna vikten enligt punkt 2.2.4.2 ökas med 2 ton.	
För fordonskombinationer där det ingår fordon som drivs med alternativa bränslen och som inte är utsläppsfria fordon ska de högsta tillåtna vikterna enligt underavsnitt 2.2 höjas med den extra vikt som tekniken för det alternativa bränslet kräver, med högst 1 ton.		
För fordonskombinationer inklusive utsläppsfria fordon ska de högsta tillåtna vikterna enligt underavsnitten 2.2.1 och 2.2.2 ökas med 4 ton.		
För fordonskombinationer inklusive utsläppsfria fordon ska de högsta tillåtna vikterna enligt underavsnitten 2.2.3 och 2.2.4 ökas med 2 ton.		

*Ändringsförslag*

2.2.4	Ledade fordon med fyra axlar bestående av ett tvåaxlat motorfordon och en tvåaxlad påhängsvagn, om axelavståndet på påhängsvagnen	
-------	---	--

2.2.4.1	överstiger eller är lika med 1,3 m och understiger eller är lika med 1,8 m	36 ton
2.2.4.2	överstiger 1,8 m	36 ton
	Om den högsta tillåtna vikten för motorfordonet (18 ton) och för tandemaxeln på påhängsvagnen (20 ton) inte överskrider samtidigt som drivaxeln är utrustad med dubbla däck och med luftfjädring eller fjädring som inom unionen anses likvärdig enligt definitionen i bilaga II ska den högsta tillåtna vikten enligt punkt 2.2.4.2 ökas med 2 ton.	
För fordonskombinationer där det ingår fordon som drivs med alternativa bränslen och som inte är utsläppsfria fordon ska de högsta tillåtna vikterna enligt underavsnitt 2.2 höjas med den extra vikt som tekniken för det alternativa bränslet kräver, med högst 1 ton.		
För fordonskombinationer inklusive utsläppsfria fordon <b>och/eller släpvagnar med utsläppsfri teknik</b> ska de högsta tillåtna vikterna enligt underavsnitten 2.2.1 och 2.2.2 ökas med 4 ton.		
För fordonskombinationer inklusive utsläppsfria fordon <b>och/eller släpvagnar med utsläppsfri teknik</b> ska de högsta tillåtna vikterna enligt underavsnitten 2.2.3 och 2.2.4 ökas med 2 ton.		

Or. en

#### Motivering

*Under övergången till helt utsläppsfria godstransporter på väg och i avsaknad av ett fullständigt etablerat program inom ramen för förordningen om infrastruktur för alternativa bränslen, måste det vara möjligt att bevilja tvåtonsundantaget även för släpvagnar med utsläppsfri teknik som dras av lastbilar med förbränningsmotor.*

#### **Ändringsförslag 278** **Dominique Riquet**

#### **Förslag till direktiv** **Bilaga I – tabellen – punkt 2.2.4 – de tre sista styckena**

#### *Kommissionens förslag*

***För fordonskombinationer där det ingår fordon som drivs med alternativa bränslen och som inte är utsläppsfria fordon ska de högsta tillåtna vikterna enligt underavsnitt 2.2 höjas med den extra vikt som tekniken för det alternativa bränslet kräver, med högst 1 ton.***

***För fordonskombinationer där det ingår utsläppsfria fordon ska de högsta tillåtna vikterna i underavsnitten 2.2.1 och 2.2.2 ökas med 4 ton.***

***För fordonskombinationer där det ingår utsläppsfria fordon ska de högsta tillåtna vikterna enligt underavsnitten 2.2.3 och 2.2.4 ökas med 2 ton.***

## Ändringsförslag

utgår

Or. en

### Ändringsförslag 279

Carlo Fidanza

#### Förslag till direktiv

#### Bilaga I – tabellen – punkt 2.2.4 – de tre sista raderna

#### Kommissionens förslag

För fordonskombinationer där det ingår fordon som drivs med alternativa bränslen och som inte är utsläppsfria fordon ska de högsta tillåtna vikterna enligt underavsnitt 2.2 höjas med den extra vikt som tekniken för det alternativa bränslet kräver, med högst **1** ton.

För fordonskombinationer inklusive utsläppsfria fordon ska de högsta tillåtna vikterna enligt underavsnitten 2.2.1 och 2.2.2 ökas med **4** ton.

För fordonskombinationer inklusive utsläppsfria fordon ska de högsta tillåtna vikterna enligt underavsnitten 2.2.3 och 2.2.4 ökas med **2** ton.

#### Ändringsförslag

För fordonskombinationer där det ingår fordon som drivs med alternativa bränslen och som inte är utsläppsfria fordon ska de högsta tillåtna vikterna enligt underavsnitt 2.2 höjas med den extra vikt som tekniken för det alternativa bränslet kräver, med högst **2** ton.

För fordonskombinationer där det ingår utsläppsfria fordon ska de högsta tillåtna vikterna enligt underavsnitten 2.2.1 och 2.2.2 ökas med **2** ton **för utsläppsfria fordon och 2 ton för eldrivna släpvagnar.**

För fordonskombinationer där det ingår utsläppsfria fordon ska de högsta tillåtna vikterna enligt underavsnitten 2.2.3 och 2.2.4 ökas med **1** ton **för utsläppsfria fordon och 1 ton för eldrivna släpvagnar.**

**För fordonskombinationer där det ingår andra fordon än fordon som drivs med alternativa bränslen eller utsläppsfria fordon enligt underavsnitten 2.2.1, 2.2.2, 2.2.3 och 2.2.4 ska ökas med 2 ton för eldrivna släpvagnar.**

Or. en

## Motivering

The proposed amendments aim at dedicating a specific additional weight to accommodate the installation of zero-emissions refrigeration units and the necessary technologies (e-axle and battery pack) whilst also making sure that there is a fair split of the extra weight allowance between the vehicle and the trailer. The new exception proposed looks at allowing the possibility to deploy zero-emissions refrigeration units also on ICE vehicles as a bridging measure until all HDVs are ZEV. This would enable the elimination of roughly 6 million tons of CO2 emitted annually by all refrigeration units circulating on EU roads..

### Ändringsförslag 280

Ciarán Cuffe

#### Förslag till direktiv

#### Bilaga I – tabellen – punkt 2.3

#### Kommissionens förslag

2.3 Motorfordon		
2.3.1	Tvåaxlat motorfordon annat än buss:	18 ton
2.3.2	Tvåaxlad buss:	19,5 ton
2.3.3	Treaxlat motorfordon	25 ton
2.3.4	Treaxlat motorfordon: när drivaxeln är utrustad med dubbelmonterade hjul och luftfjädring eller fjädring som inom unionen erkänns som likvärdig enligt bilaga II, eller när varje drivaxel är utrustad med dubbelmonterade hjul och högsta tillåtna vikt för varje axel inte överstiger 9,5 ton.	26 ton
2.3.5	Fyraxlat motorfordon med två styraxlar: när drivaxeln är utrustad med dubbelmonterade hjul och luftfjädring eller fjädring som inom unionen erkänns som likvärdig enligt bilaga II, eller när varje drivaxel är utrustad med dubbelmonterade hjul och högsta tillåtna vikt för varje axel inte överstiger 9,5 ton.	32 ton
2.3.6	Femaxlat motorfordon med två styraxlar: när drivaxeln är utrustad med dubbelmonterade hjul och luftfjädring eller fjädring som inom unionen erkänns som likvärdig enligt bilaga II, eller när varje drivaxel är utrustad med dubbelmonterade hjul och högsta tillåtna vikt för varje axel inte överstiger 9,5 ton.	<b>40</b> ton
För fordon som drivs med alternativa bränslen och som inte är utsläppsfria fordon ska de högsta tillåtna vikterna enligt punkterna 2.3.1, 2.3.3 och 2.3.4 i underavsnitt 2.3 höjas med den extra vikt som tekniken för det alternativa bränslet kräver, med högst 1 ton.		

För utsläppsfria **fordon** ska de högsta tillåtna vikterna enligt underavsnitten 2.3 ökas med 2 ton.

### Ändringsförslag

2.3 Motorfordon		
2.3.1	Tvåaxlat motorfordon annat än buss:	18 ton
2.3.2	Tvåaxlad buss:	19,5 ton
2.3.3	Treaxlat motorfordon	25 ton
2.3.4	Treaxlat motorfordon: när drivaxeln är utrustad med dubbelmonterade hjul och luftfjädring eller fjädring som inom unionen erkänns som likvärdig enligt bilaga II, eller när varje drivaxel är utrustad med dubbelmonterade hjul och högsta tillåtna vikt för varje axel inte överstiger 9,5 ton.	26 ton
2.3.5	Fyraxlat motorfordon med två styraxlar: när drivaxeln är utrustad med dubbelmonterade hjul och luftfjädring eller fjädring som inom unionen erkänns som likvärdig enligt bilaga II, eller när varje drivaxel är utrustad med dubbelmonterade hjul och högsta tillåtna vikt för varje axel inte överstiger 9,5 ton.	32 ton
2.3.6	Femaxlat motorfordon med två styraxlar: när drivaxeln är utrustad med dubbelmonterade hjul och luftfjädring eller fjädring som inom unionen erkänns som likvärdig enligt bilaga II, eller när varje drivaxel är utrustad med dubbelmonterade hjul och högsta tillåtna vikt för varje axel inte överstiger 9,5 ton.	32 ton
För fordon som drivs med alternativa bränslen och som inte är utsläppsfria fordon ska de högsta tillåtna vikterna enligt punkterna 2.3.1, 2.3.3 och 2.3.4 i underavsnitt 2.3 höjas med den extra vikt som tekniken för det alternativa bränslet kräver, med högst 1 ton.		
För utsläppsfria <b>motorfordon</b> ska de högsta tillåtna vikterna enligt underavsnitten 2.3 ökas med 2 ton. <b>Denna viktgräns för utsläppsfria fordonskombinationer ska tillämpas på både nationell och internationell trafik.</b>		

Or. en

**Ändringsförslag 281**  
**Markus Ferber**

**Förslag till direktiv**

## Bilaga I – tabellen – punkt 2.3

### Kommissionens förslag

2.3 Motorfordon		
2.3.1	Tvåaxlat motorfordon annat än buss:	18 ton
2.3.2	Tvåaxlad buss:	19,5 ton
2.3.3	Treaxlat motorfordon	25 ton
2.3.4	Treaxlat motorfordon: <i>när drivaxeln är utrustad med dubbelmonterade hjul och luftfjädring eller fjädring som inom unionen erkänns som likvärdig enligt bilaga II, eller när varje drivaxel är utrustad med dubbelmonterade hjul och högsta tillåtna vikt för varje axel inte överstiger 9,5 ton.</i>	26 ton
2.3.5	Fyraxlat motorfordon med två styraxlar: <i>när drivaxeln är utrustad med dubbelmonterade hjul och luftfjädring eller fjädring som inom unionen erkänns som likvärdig enligt bilaga II, eller när varje drivaxel är utrustad med dubbelmonterade hjul och högsta tillåtna vikt för varje axel inte överstiger 9,5 ton.</i>	32 ton
2.3.6	Femaxlat motorfordon med två styraxlar: <i>när drivaxeln är utrustad med dubbelmonterade hjul och luftfjädring eller fjädring som inom unionen erkänns som likvärdig enligt bilaga II, eller när varje drivaxel är utrustad med dubbelmonterade hjul och högsta tillåtna vikt för varje axel inte överstiger 9,5 ton.</i>	40 ton
För fordon som drivs med alternativa bränslen och som inte är utsläppsfria fordon ska de högsta tillåtna vikterna enligt punkterna 2.3.1, 2.3.3 och 2.3.4 i underavsnitt 2.3 höjas med den extra vikt som tekniken för det alternativa bränslet kräver, med högst 1 ton.		
För utsläppsfria fordon ska de högsta tillåtna vikterna enligt underavsnitten 2.3 ökas med 2 ton.		

### Ändringsförslag

2.3 Motorfordon		
2.3.1	Tvåaxlat motorfordon annat än buss:	18 ton
2.3.2	Tvåaxlad buss:	19,5 ton
2.3.3	Treaxlat motorfordon	25 ton



2.3.4	Treaxlat motorfordon <i>med drivaxlar enligt 3.5.3.2–3.5.3.4.</i>	26 ton
2.3.5	Fyraxlat motorfordon med två styraxlar <i>med drivaxlar enligt 3.5.3.2–3.5.3.4.</i>	32 ton
2.3.6	Femaxlat motorfordon med två styraxlar <i>med drivaxlar enligt 3.5.3.2–3.5.3.4.</i>	40 ton
För fordon som drivs med alternativa bränslen och som inte är utsläppsfria fordon ska de högsta tillåtna vikterna enligt punkterna 2.3.1, 2.3.3 och 2.3.4 i underavsnitt 2.3 höjas med den extra vikt som tekniken för det alternativa bränslet kräver, med högst 1 ton.		
För utsläppsfria fordon ska de högsta tillåtna vikterna enligt underavsnitten 2.3 ökas med 2 ton.		

Or. en

**Ändringsförslag 282**  
**Paolo Borchia**

**Förslag till direktiv**  
**Bilaga I – tabellen – punkt 2.3**

*Kommissionens förslag*

2.3 Motorfordon		
2.3.1	Tvåaxlat motorfordon annat än buss:	18 ton
2.3.2	Tvåaxlad buss:	19,5 ton
2.3.3	Treaxlat motorfordon	25 ton
2.3.4	Treaxlat motorfordon: när drivaxeln är utrustad med dubbelmonterade hjul och luftfjädring eller fjädring som inom unionen erkänns som likvärdig enligt bilaga II, eller när varje drivaxel är utrustad med dubbelmonterade hjul och högsta tillåtna vikt för varje axel inte överstiger 9,5 ton.	26 ton

2.3.5	Fyraxlat motorfordon med två styraxlar: när drivaxeln är utrustad med dubbelmonterade hjul och luftfjädring eller fjädring som inom unionen erkänns som likvärdig enligt bilaga II, eller när varje drivaxel är utrustad med dubbelmonterade hjul och högsta tillåtna vikt för varje axel inte överstiger 9,5 ton.	32 ton
2.3.6	Femaxlat motorfordon med två styraxlar: när drivaxeln är utrustad med dubbelmonterade hjul och luftfjädring eller fjädring som <i>inom unionen</i> erkänns som likvärdig <i>enligt bilaga II, eller när varje drivaxel är utrustad med dubbelmonterade hjul och högsta tillåtna vikt för varje axel inte överstiger 9,5 ton.</i>	40 ton
För fordon som drivs med alternativa bränslen och som inte är utsläppsfria fordon ska de högsta tillåtna vikterna enligt punkterna 2.3.1, 2.3.3 och 2.3.4 i underavsnitt 2.3 höjas med den extra vikt som tekniken för det alternativa bränslet kräver, med högst 1 ton.		
För utsläppsfria fordon ska de högsta tillåtna vikterna enligt underavsnitten 2.3 ökas med 2 ton.		

#### Ändringsförslag

2.3 Motorfordon		
2.3.1	Tvåaxlat motorfordon annat än buss:	18 ton
2.3.2	Tvåaxlad buss:	19,5 ton
2.3.3	Treaxlat motorfordon	25 ton
2.3.4	Treaxlat motorfordon: när drivaxeln är utrustad med dubbelmonterade hjul och luftfjädring eller fjädring som inom unionen erkänns som likvärdig enligt bilaga II, eller när varje drivaxel är utrustad med dubbelmonterade hjul och högsta tillåtna vikt för varje axel inte överstiger 9,5 ton.	26 ton
2.3.5	Fyraxlat motorfordon med två styraxlar: när drivaxeln är utrustad med dubbelmonterade hjul och luftfjädring eller fjädring som inom unionen erkänns som likvärdig enligt bilaga II, eller när varje drivaxel är utrustad med dubbelmonterade hjul och högsta tillåtna vikt för varje axel inte överstiger 9,5 ton.	32 ton
2.3.6	Femaxlat motorfordon med två styraxlar: när drivaxeln är utrustad med dubbelmonterade hjul och luftfjädring eller fjädring som erkänns som likvärdig.	40 ton

För fordon som drivs med alternativa bränslen och som inte är utsläppsfria fordon ska de högsta tillåtna vikterna enligt punkterna 2.3.1, 2.3.3 och 2.3.4 i underavsnitt 2.3 höjas med den extra vikt som tekniken för det alternativa bränslet kräver, med högst 1 ton.

För utsläppsfria fordon ska de högsta tillåtna vikterna enligt underavsnitten 2.3 ökas med 2 ton.

Or. en

**Ändringsförslag 283**  
**Henna Virkkunen, Petri Sarvamaa**

**Förslag till direktiv**  
**Bilaga I – tabellen – punkt 2.3 – sista raden**

*Kommissionens förslag*

För utsläppsfria fordon ska de högsta tillåtna vikterna enligt underavsnitten 2.3 ökas med 2 ton.

*Ändringsförslag*

För utsläppsfria fordon ska de högsta tillåtna vikterna enligt underavsnitten 2.3 ökas med 2 ton.  
***Punkt 2.3.2 ska ökas med 0,5 ton.***

Or. en

*Motivering*

*Kommissionens förslag innebär att en buss kan väga 21,5 ton med endast två axlar. En sådan gräns skulle orsaka ett antal problem för väginfrastrukturen, särskilt i städerna. Treaxlade fordon finns redan på marknaden, och de skyddar väginfrastrukturen bättre och gör det också möjligt att öka antalet passagerare på grund av att de tillåts vara längre.*

**Ändringsförslag 284**  
**Peter Lundgren**

**Förslag till direktiv**

## Bilaga I – tabellen – punkt 2.3.4, punkt 2.3.5 och punkt 2.3.6

### Kommissionens förslag

2.3.4	Treaxlat motorfordon: när drivaxeln är utrustad med dubbelmonterade hjul och luftfjädring eller fjädring som inom unionen erkänns som likvärdig enligt bilaga II, eller när varje drivaxel är utrustad med dubbelmonterade hjul och högsta tillåtna vikt för varje axel inte överstiger 9,5 ton.	26 ton
2.3.5	Fyraxlat motorfordon med två styraxlar: när <b>drivaxeln</b> är utrustad med dubbelmonterade hjul och luftfjädring eller fjädring som inom unionen erkänns som likvärdig enligt bilaga II, eller när varje drivaxel är utrustad med dubbelmonterade hjul och högsta tillåtna vikt för varje axel inte överstiger 9,5 ton.	32 ton
2.3.6	Femaxlat motorfordon med två styraxlar: när <b>drivaxeln</b> är utrustad med dubbelmonterade hjul och luftfjädring eller fjädring som inom unionen erkänns som likvärdig enligt bilaga II, eller när varje drivaxel är utrustad med dubbelmonterade hjul och högsta tillåtna vikt för varje axel inte överstiger 9,5 ton.	40 ton
För fordon som drivs med alternativa bränslen och som inte är utsläppsfria fordon ska de högsta tillåtna vikterna enligt punkterna 2.3.1, 2.3.3 och 2.3.4 i underavsnitt 2.3 höjas med den extra vikt som tekniken för det alternativa bränslet kräver, med högst 1 ton.		
För utsläppsfria fordon ska de högsta tillåtna vikterna enligt <b>underavsnitten 2.3</b> ökas med 2 ton.		

### Ändringsförslag

2.3.4	Treaxlat motorfordon: när drivaxeln är utrustad med dubbelmonterade hjul och luftfjädring eller fjädring som inom unionen erkänns som likvärdig enligt bilaga II, eller när varje drivaxel är utrustad med dubbelmonterade hjul och högsta tillåtna vikt för varje axel inte överstiger 9,5 ton, <b>eller med drivaxlar enligt 3.5.2 eller 3.5.3.</b>	26 ton
2.3.5	Fyraxlat motorfordon med två styraxlar: när <b>minst en drivaxel</b> är utrustad med dubbelmonterade hjul och luftfjädring eller fjädring som inom unionen erkänns som likvärdig enligt bilaga II, eller när varje drivaxel är utrustad med dubbelmonterade hjul och högsta tillåtna vikt för varje axel inte överstiger 9,5 ton.	32 ton
2.3.6	Femaxlat motorfordon med två styraxlar: när <b>minst en drivaxel</b> är utrustad med dubbelmonterade hjul och luftfjädring eller fjädring som inom unionen erkänns som likvärdig enligt bilaga II, eller när varje drivaxel är utrustad med dubbelmonterade hjul och högsta tillåtna vikt för varje axel inte överstiger 9,5 ton.	40 ton

För fordon som drivs med alternativa bränslen och som inte är utsläppsfria fordon ska de högsta tillåtna vikterna enligt punkterna 2.3.1, **2.3.2**, 2.3.3 och 2.3.4 i underavsnitt 2.3 höjas med den extra vikt som tekniken för det alternativa bränslet kräver, med högst 1 ton.

För utsläppsfria *motorfordon* ska de högsta tillåtna vikterna enligt *punkterna 2.3.1 och 2.3.3–2.3.6* ökas med 4 ton, *och för fordon enligt punkt 2.3.2 med 2 ton.*

Or. en

**Ändringsförslag 285**  
**Dominique Riquet**

**Förslag till direktiv**  
**Bilaga I – tabellen – punkt 2.3.6 – de två sista raderna**

*Kommissionens förslag*

*För fordon som drivs med alternativa bränslen och som inte är utsläppsfria fordon ska de högsta tillåtna vikterna enligt punkterna 2.3.1, 2.3.3 och 2.3.4 i underavsnitt 2.3 höjas med den extra vikt som tekniken för det alternativa bränslet kräver, med högst 1 ton.*

*För utsläppsfria fordon ska de högsta tillåtna vikterna enligt underavsnitten 2.3 ökas med 2 ton.*

*Ändringsförslag*

*utgår*

Or. en

**Ändringsförslag 286**  
**Ciarán Cuffe**

**Förslag till direktiv**

## Bilaga I – tabellen – punkt 2.4

### Kommissionens förslag

2.4 Treaxlad ledbuss	28 ton
	För fordon som drivs med alternativa bränslen och som inte är utsläppsfria fordon ska den högsta tillåtna vikten på 28 ton enligt underavsnitt 2.4. höjas med den extra vikt som tekniken för det alternativa bränslet kräver, med högst 1 ton.
	För utsläppsfria <b>fordon</b> ska den högsta tillåtna vikten på 28 ton enligt underavsnitt 2.4 ökas med 2 ton.

### Ändringsförslag

2.4 Treaxlad ledbuss	28 ton
	För fordon som drivs med alternativa bränslen och som inte är utsläppsfria fordon ska den högsta tillåtna vikten på 28 ton enligt underavsnitt 2.4. höjas med den extra vikt som tekniken för det alternativa bränslet kräver, med högst 1 ton.
	För utsläppsfria <b>motorfordon</b> ska den högsta tillåtna vikten på 28 ton enligt underavsnitt 2.4 ökas med 2 ton. <b>Denna viktgräns för utsläppsfria fordonskombinationer ska tillämpas på både nationell och internationell trafik.</b>

Or. en

### Ändringsförslag 287 Markus Ferber

### Förslag till direktiv Bilaga I – tabellen – punkt 2.4

### Kommissionens förslag

2.4 <b>Treaxlad</b> ledbuss	<b>28 ton</b>
	För fordon som drivs med alternativa bränslen och som inte är utsläppsfria fordon ska den högsta tillåtna vikten <b>på 28 ton</b> enligt underavsnitt 2.4. höjas med den extra vikt som tekniken för det alternativa bränslet kräver, med högst 1 ton.
	För utsläppsfria fordon ska den högsta tillåtna vikten på 28 ton enligt underavsnitt <b>2.4</b> ökas med <b>2</b> ton.

### Ändringsförslag

2.4 Ledbuss		
2.4.1	<b>Treaxlad ledbuss</b>	<b>28 ton</b>

2.4.2	<i>Fyraxlad ledbuss</i>	<i>32 ton</i>
	För fordon som drivs med alternativa bränslen och som inte är utsläppsfria fordon ska den högsta tillåtna vikten enligt underavsnitt 2.4. höjas med den extra vikt som tekniken för det alternativa bränslet kräver, med högst 1 ton.	
	För utsläppsfria fordon ska den högsta tillåtna vikten på 28 ton enligt underavsnitt 2.4.1 ökas med 3 ton, <b>och den högsta tillåtna vikten enligt underavsnitt 2.4.2 ska ökas med 4 ton.</b>	

Or. en

**Ändringsförslag 288**  
**Peter Lundgren**

**Förslag till direktiv**  
**Bilaga I – tabellen – punkt 2.5 (ny)**

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

2.5	<i>Fyraxlade ledbussar</i>	<i>32 ton</i>
	<i>För fordon som drivs med alternativa bränslen och som inte är utsläppsfria fordon ska den högsta tillåtna vikten på 32 ton enligt underavsnitt 2.5 höjas med den extra vikt som tekniken för det alternativa bränslet väger, högst 1 ton.</i>	
	<i>För utsläppsfria fordon ska den högsta tillåtna vikten på 32 ton enligt underavsnitt 2.5 ökas med 4 ton.</i>	

Or. en

**Ändringsförslag 289**  
**Peter Lundgren**

**Förslag till direktiv**

## Bilaga I – tabellen – punkt 3.1 och punkt 3.4

### *Kommissionens förslag*

3.1 Singelaxlar		
	Singelaxel som inte är drivaxel	10 ton
3.4 Drivaxel		
3.4.1	Drivaxel för de fordon som avses i punkterna 2.2, 2.3 <b>och</b> 2.4 <i>utom utsläppsfria fordon</i>	<b>11,5 ton</b>
3.4.2	<i>Drivaxel på utsläppsfria fordon som avses i 2.2.1 och 2.2.2</i>	<b>12,5 ton</b>
3.4.3	<i>Utsläppsfria tvåaxlade bussar</i>	<b>12,5 ton</b>

### *Ändringsförslag*

3.1 Singelaxlar		
	Singelaxel som inte är drivaxel	10 ton
	<i>Singelaxel som inte är drivaxel med dubbelmonterade hjul för bussar</i>	<b>11,5 ton</b>
3.4 Drivaxel		
3.4.1	Drivaxel för de fordon som avses i punkterna 2.2, 2.3, 2.4 <b>och</b> <b>2.5</b>	<b>12,5 ton</b>

Or. en

## Ändringsförslag 290 Andor Deli

### Förslag till direktiv Bilaga I – tabellen – punkt 3.4

### *Kommissionens förslag*

3.4 Drivaxel		
3.4.1	Drivaxel för de fordon som avses i punkterna 2.2, 2.3 och 2.4 utom utsläppsfria fordon	11,5 ton
3.4.2	Drivaxel på utsläppsfria fordon som avses i 2.2.1 och 2.2.2	<b>12,5 ton</b>
3.4.3	Utsläppsfria tvåaxlade bussar	<b>12,5 ton</b>



### Ändringsförslag

3.4 Drivaxel			
	3.4.1	Drivaxel för de fordon som avses i punkterna 2.2, 2.3 och 2.4 utom utsläppsfria fordon	11,5 ton
	3.4.2	Drivaxel på utsläppsfria fordon som avses i 2.2.1 och 2.2.2	<b>11,5 ton</b>
	3.4.3	Utsläppsfria tvåaxlade bussar	<b>11,5 ton</b>

Or. en

### Motivering

*Den föreslagna ökningen av drivaxel i 3.4.2 och 3.4.3 skulle orsaka överdrivet vägslitage (cirka + 40 %) och ger inte tillverkarna incitament att tillverka lättare fordon.*

### Ändringsförslag 291

Markus Ferber

### Förslag till direktiv

Bilaga I – tabellen – punkt 3.4

### Kommissionens förslag

3.4 Drivaxel			
	3.4.1	Drivaxel för de fordon som avses i punkterna 2.2, 2.3 och 2.4 utom utsläppsfria fordon	<b>11,5 ton</b>
	3.4.2	Drivaxel på utsläppsfria fordon som avses i <b>2.2.1</b> och <b>2.2.2</b>	12,5 ton
	<b>3.4.3</b>	<b>Utsläppsfria tvåaxlade bussar</b>	<b>12,5 ton</b>

### Ändringsförslag

3.4 Drivaxel			
	3.4.1	Drivaxel för de fordon som avses i punkterna 2.2, 2.3 och 2.4 utom utsläppsfria fordon	<b>12,5 ton</b>
	3.4.2	Drivaxel på utsläppsfria fordon som avses i <b>2.3</b> och <b>2.4</b>	12,5 ton

Or. en

### Ändringsförslag 292

Kateřina Konečná

**Förslag till direktiv**  
**Bilaga I – tabellen – punkt 3.4**

*Kommissionens förslag*

3.4 Drivaxel			
	3.4.1	Drivaxel för de fordon som avses i punkterna 2.2, 2.3 och 2.4 utom utsläppsfria fordon	11,5 ton
	3.4.2	Drivaxel på utsläppsfria fordon som avses i 2.2.1 och 2.2.2	<b>12,5 ton</b>
	3.4.3	Utsläppsfria tvåaxlade bussar	12,5 ton

*Ändringsförslag*

3.4 Drivaxel			
	3.4.1	Drivaxel för de fordon som avses i punkterna 2.2, 2.3 och 2.4 utom utsläppsfria fordon	11,5 ton
	3.4.2	Drivaxel på utsläppsfria fordon som avses i 2.2.1 och 2.2.2	<b>12 ton</b>
	3.4.3	Utsläppsfria tvåaxlade bussar	12,5 ton

Or. en

*Motivering*

*Den föreslagna ökningen av drivaxel i 3.4.2 och 3.4.3 skulle orsaka överdrivet vägslitage (cirka + 40 %) och ger inte tillverkarna incitament att tillverka lättare fordon.*

**Ändringsförslag 293**  
**Ciarán Cuffe**

**Förslag till direktiv**  
**Bilaga I – tabellen – punkt 3.4**

*Kommissionens förslag*

3.4 Drivaxel			
	3.4.1	Drivaxel för de fordon som avses i punkterna 2.2, 2.3 och 2.4 utom utsläppsfria fordon	11,5 ton
	3.4.2	Drivaxel på utsläppsfria fordon som avses i 2.2.1 och 2.2.2	<b>12,5 ton</b>

3.4.3	Utsläppsfria tvåaxlade bussar	12,5 ton
-------	-------------------------------	----------

*Ändringsförslag*

3.4 Drivaxel		
3.4.1	Drivaxel för de fordon som avses i punkterna 2.2, 2.3 och 2.4 utom utsläppsfria fordon	11,5 ton
3.4.2	<p>Drivaxel på utsläppsfria fordon som avses i 2.2.1 och 2.2.2 <i>utom på de fordon som beskrivs nedan.</i></p> <p><i>Drivaxel på nyregistrerade utsläppsfria fordon som registreras mellan ikraftträdandet av detta direktiv och den 1 januari 2029, förutsatt att villkoren i punkt 3.4.4 är uppfyllda.</i></p> <p><i>Från och med den 1 januari 2029 ska villkoren i punkt 3.4.4 tillämpas på alla sådana nyregistrerade fordon som avses i punkterna 2.2.1 och 2.2.2, oavsett framdrivningssystem.</i></p>	<p>11,5 ton</p> <p>12 ton</p>
3.4.3	<p>Utsläppsfria tvåaxlade bussar</p> <p><i>Drivaxel på nyregistrerade utsläppsfria tvåaxlade bussar som registreras mellan ikraftträdandet av detta direktiv och den 1 januari 2035, förutsatt att villkoren i punkt 3.4.4 är uppfyllda.</i></p> <p><i>Från och med den 1 januari 2029 ska villkoren i punkt 3.4.4 tillämpas på alla nyregistrerade tvåaxlade bussar, oavsett framdrivningssystem.</i></p>	<p>11,5 ton</p> <p>12 ton</p>
3.4.4	<p><i>Nyregistrerade utsläppsfria tunga fordon som registreras mellan ikraftträdandet och den 1 januari 2029, och som har en drivaxel med en vikt på 12 ton ska</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <li><i>1. använda högeffektiva enkelmonterade bredprofildäck på styraxeln med en EU-däckmärkning på minst A för rullmotstånd och B för våtgrepp,</i></li> <li><i>2. använda två hjulpar på varje sida av drivaxeln med däck som har en EU-däckmärkning på minst A för rullmotstånd och B för våtgrepp,</i></li> <li><i>3. ställa in varningsnivån i däcktrycksövervakningssystemet till att signalera för föraren om trycket minskar med 0,6 bar,</i></li> <li><i>4. använda en accelerationsbegränsare som säkerställer att accelerationen från stillastående inte överstiger 1,2 m/s<sup>2</sup>.</i></li> </ol> <p><i>Från och med den 1 januari 2029 ska alla nya tunga fordon som registreras använda den teknik som beskrivs i punkterna 1–4 i detta underavsnitt.</i></p>	

--	--

Or. en

**Ändringsförslag 294**  
**Elsi Katainen**

**Förslag till direktiv**  
**Bilaga I – tabellen – punkt 3.4**

*Kommissionens förslag*

3.4 Drivaxel			
	3.4.1	Drivaxel för de fordon som avses i punkterna 2.2, 2.3 och 2.4 utom utsläppsfria fordon	11,5 ton
	3.4.2	Drivaxel på utsläppsfria fordon som avses i 2.2.1 och 2.2.2	<b>12,5 ton</b>
	3.4.3	Utsläppsfria tvåaxlade bussar	<b>12,5 ton</b>

*Ändringsförslag*

3.4 Drivaxel			
	3.4.1	Drivaxel för de fordon som avses i punkterna 2.2, 2.3 och 2.4 utom utsläppsfria fordon	11,5 ton
	3.4.2	Drivaxel på utsläppsfria fordon som avses i 2.2.1 och 2.2.2	<b>11,5 ton</b>
	3.4.3	Utsläppsfria tvåaxlade bussar	<b>11,5 ton</b>

Or. en

*Motivering*

*Att lägga till axeltrycket skulle orsaka betydande negativa effekter på vägslitage och broar. Det finns till exempel många svaga vägstrukturer och små broar i städerna som inte kan klara det extra axeltrycket på 12,5 ton. Detta skulle begränsa användningen av dessa bussar. Nästan varje busslinje kommer att passera genom städerna någon gång under resan när de tar upp passagerare. Det finns redan många utsläppsfria treaxlade bussar i trafik, och 11,5 ton axeltryck har inte varit ett problem vid främjandet av den gröna omställningen.*

**Ändringsförslag 295**  
**Henna Virkkunen, Petri Sarvamaa**

**Förslag till direktiv**  
**Bilaga I – tabellen – punkt 3.4**

*Kommissionens förslag*

3.4 Drivaxel			
	3.4.1	Drivaxel för de fordon som avses i punkterna 2.2, 2.3 och 2.4 utom utsläppsfria fordon	11,5 ton
	3.4.2	Drivaxel på utsläppsfria fordon som avses i 2.2.1 och 2.2.2	<b>12,5 ton</b>
	3.4.3	Utsläppsfria tvåaxlade bussar	<b>12,5 ton</b>

*Ändringsförslag*

3.4 Drivaxel			
	3.4.1	Drivaxel för de fordon som avses i punkterna 2.2, 2.3 och 2.4 utom utsläppsfria fordon	11,5 ton
	3.4.2	Drivaxel på utsläppsfria fordon som avses i 2.2.1 och 2.2.2	<b>11,5 ton</b>
	3.4.3	Utsläppsfria tvåaxlade bussar	<b>11,5 ton</b>

Or. en

*Motivering*

*Att öka drivaxelns axeltryck för utsläppsfria kombinationer från 11,5 ton till 12,5 ton skulle orsaka problem med högsta tillåtna vikt för stadsbroar och därmed begränsa användningen av bussar. Vägmotståndet skulle öka avsevärt med detta förslag. Den nuvarande gränsen för axeltryck på 11,5 ton har inte varit ett problem vid utvecklingen av elbussar för den gröna omställningen. Det finns många olika alternativ, t.ex. tvåaxlade, treaxlade och elektriska ledbussar, som redan finns på marknaden.*

**Ändringsförslag 296**  
**Isabel García Muñoz**

**Förslag till direktiv**  
**Bilaga I – tabellen – punkt 3.4**

*Kommissionens förslag*

3.4 Drivaxel			
	3.4.1	Drivaxel för de fordon som avses i punkterna 2.2, 2.3 och 2.4 utom utsläppsfria fordon	11,5 ton

	3.4.2	Drivaxel på utsläppsfria fordon som avses i 2.2.1 och 2.2.2	12,5 ton
	3.4.3	Utsläppsfria tvåaxlade bussar	12,5 ton

*Ändringsförslag*

3.4 Drivaxel			
	3.4.1	Drivaxel för de fordon som avses i punkterna 2.2, 2.3 och 2.4 utom utsläppsfria fordon	11,5 ton
	3.4.2	Drivaxel på utsläppsfria fordon som avses i 2.2.1 och 2.2.2	12,5 ton
	3.4.3	Utsläppsfria tvåaxlade bussar	12,5 ton
	<b>3.4.4</b>	<b><i>Utsläppsfria treaxlade bussar</i></b>	<b><i>12,5 ton</i></b>

Or. en

**Ändringsförslag 297**  
**Isabel García Muñoz**

**Förslag till direktiv**  
**Bilaga I – tabellen – punkt 3.5.3**

*Kommissionens förslag*

3.5.3	överstiger eller är lika med 1,3 m och understiger 1,8 m ( $1,3 \leq d < 1,8$ ) inte överskrida	18 ton
	Om drivaxeln är utrustad med dubbla däck och med luftfjädring eller fjädring som inom gemenskapen unionen anses likvärdig enligt definitionen i bilaga II eller om varje drivaxel är utrustad med dubbla däck och det högsta tillåtna axeltrycket inte överskrider 9,5 ton.	19 ton

*Ändringsförslag*

3.5.3	överstiger eller är lika med 1,3 m och understiger 1,8 m ( $1,3 \leq d < 1,8$ ) inte överskrida	18 ton
	Om drivaxeln är utrustad med dubbla däck och med luftfjädring eller fjädring som inom gemenskapen unionen anses likvärdig enligt definitionen i bilaga II eller om varje drivaxel är utrustad med dubbla däck och det högsta tillåtna axeltrycket inte överskrider 9,5 ton. <b><i>För utsläppsfria fordon ska den högsta tillåtna summan av axeltrycket per tandemaxel ökas med 1 ton.</i></b>	19 ton

**Ändringsförslag 298**  
**Markus Ferber**

**Förslag till direktiv**  
**Bilaga I – tabellen – punkt 3.5.3**

*Kommissionens förslag*

3.5.3	överstiger eller är lika med 1,3 m och understiger 1,8 m ( $1,3 \leq d < 1,8$ ) inte överskrida	<b>18 ton</b>
	Om drivaxeln är utrustad med dubbla däck och med luftfjädring eller fjädring som inom gemenskapen unionen anses likvärdig enligt definitionen i bilaga II eller om varje drivaxel är utrustad med dubbla däck och det högsta tillåtna axeltrycket inte överskrider 9,5 ton.	19 ton

*Ändringsförslag*

3.5.3	överstiger eller är lika med 1,3 m och understiger 1,8 m ( $1,3 \leq d < 1,8$ ) inte överskrida	
<b>3.5.3.1</b>	<b><i>Allmänt</i></b>	<b>18 ton</b>
<b>3.5.3.2</b>	Om drivaxeln är utrustad med dubbla däck och med luftfjädring eller fjädring som inom gemenskapen unionen anses likvärdig enligt definitionen i bilaga II eller om varje drivaxel är utrustad med dubbla däck och det högsta tillåtna axeltrycket inte överskrider 9,5 ton.	19 ton
<b>3.5.3.3</b>	<b><i>För de utsläppsfria fordon som avses i punkterna 2.3 och 2.4 när drivaxeln är utrustad med dubbelmonterade hjul och med luftfjädring eller fjädring som inom unionen anses likvärdig enligt definitionen i bilaga II.</i></b>	<b>20 ton</b>
<b>3.5.3.4</b>	<b><i>För de utsläppsfria fordon som avses i punkterna 2.3 och 2.4 när varje drivaxel är utrustad med dubbelmonterade hjul och när det högsta tillåtna axeltrycket per axel inte överstiger 10 ton</i></b>	<b>20 ton</b>

**Ändringsförslag 299**  
**Elsi Katainen**

**Förslag till direktiv**  
**Bilaga I – tabellen – punkt 3.6 (ny)**

*Kommissionens förslag*

--

*Ändringsförslag*

<b>3.6 Trippelaxlar på motorfordon</b>			
<i>Summan av axeltrycket per trippelaxel får, om axelavståndet (d)</i>			
	<b>3.6.1</b>	<i>understiger 1,3 m (<math>d &lt; 1,3</math>), inte överskrida</i>	<b>21 ton</b>
	<b>3.6.2</b>	<i>överstiger eller är lika med 1,3 m och understiger 1,8 m (<math>1,3 \leq d &lt; 1,8</math>), inte överskrida</i>	<b>24 ton</b>

Or. en

*Motivering*

*Det är viktigt att lägga till vikter för trippelaxlar på motorfordon i bilaga I så att det finns gemensamma vikter i EU.*

**Ändringsförslag 300**  
**Peter Lundgren**

**Förslag till direktiv**  
**Bilaga I – tabellen – punkt 3.6 (ny)**

*Kommissionens förslag*

--

*Ändringsförslag*

<b>3.6 Trippelaxlar på motorfordon</b>			
<i>Summan av axeltrycket per trippelaxel får, om axelavståndet (d)</i>			
	<b>3.6.1</b>	<i>överstiger eller är lika med 1,3 m och understiger 1,8 m (<math>1,3 \leq d &lt; 1,8</math>), inte överskrida</i>	<b>24 ton</b>



	3.6.2	<i>För utsläppsfria fordon, om minst två axlar är utrustade med dubbelmonterade hjul. överstiger eller är lika med 1,3 m och understiger 1,8 m (<math>1,3 \leq d &lt; 1,8</math>), inte överskrida</i>	26 ton
--	-------	--	--------

Or. en

**Ändringsförslag 301**  
**Henna Virkkunen, Petri Sarvamaa**

**Förslag till direktiv**  
**Bilaga I – tabellen – punkt 3.6 (ny)**

*Kommissionens förslag*

--

*Ändringsförslag*

<b>3.6 Trippelaxlar på motorfordon</b>			
<i>Summan av axeltrycket per trippelaxel får, om axelavståndet (d)</i>			
	3.6.1	<i>understiger 1,3 m (<math>d &lt; 1,3</math>), inte överskrida</i>	21 ton
	3.6.2	<i>överstiger eller är lika med 1,3 m och understiger 1,8 m (<math>1,3 \leq d &lt; 1,8</math>), inte överskrida</i>	27 ton

Or. en

*Motivering*

*Vikter för trippelaxlar på motorfordon bör läggas till i bilaga I för att få gemensamma vikter i EU.*

**Ändringsförslag 302**  
**Elsi Katainen**

**Förslag till direktiv**  
**Bilaga I – tabellen – punkt 4.3**

*Kommissionens förslag*

4.3 Högsta tillåtna vikt beroende på axelavståndet	
	Den högsta tillåtna vikten uttryckt i ton för ett fyraxlat fordon får inte överstiga fem gånger axelavståndet i meter mellan fordonets yttersta axlar.

*Ändringsförslag*

4.3 Högsta tillåtna vikt beroende på axelavståndet	
	Den högsta tillåtna vikten uttryckt i ton för ett fyraxlat <b>eller femaxlat</b> fordon får inte överstiga fem gånger axelavståndet i meter mellan fordonets yttersta axlar.

Or. en

*Motivering*

*För bibehållen trafiksäkerhet och infrastruktur är det viktigt att kontrollera trafik som går över broar. De femaxlade lastbilarna bär den tyngsta lasten och har en bruttovikt på 40 ton. Därför är den högsta tillåtna vikten beroende på hjulbasen i själva verket ännu viktigare för femaxlade lastbilar än för fyraxlade lastbilar, och de bör läggas till i direktivet. Alltför kort hjulbas skulle orsaka problem för t.ex. broinfrastrukturen.*

**Ändringsförslag 303**  
**Peter Lundgren**

**Förslag till direktiv**  
**Bilaga I – tabellen – punkt 4.3**

*Kommissionens förslag*

4.3 Högsta tillåtna vikt beroende på axelavståndet	
	Den högsta tillåtna vikten uttryckt i ton för ett fyraxlat fordon får inte överstiga fem gånger axelavståndet i meter mellan fordonets yttersta axlar.

*Ändringsförslag*

4.3 Högsta tillåtna vikt beroende på axelavståndet	
--	--

	Den högsta tillåtna vikten uttryckt i ton för ett fyraxlat <b>eller femaxlat</b> fordon får inte överstiga fem gånger axelavståndet i meter mellan fordonets yttersta axlar.
--	--

Or. en

**Ändringsförslag 304**  
**Henna Virkkunen, Petri Sarvamaa**

**Förslag till direktiv**  
**Bilaga I – tabellen – punkt 4.3**

*Kommissionens förslag*

4.3 Högsta tillåtna vikt beroende på axelavståndet	
	Den högsta tillåtna vikten uttryckt i ton för ett fyraxlat fordon får inte överstiga fem gånger axelavståndet i meter mellan fordonets yttersta axlar.

*Ändringsförslag*

4.3 Högsta tillåtna vikt beroende på axelavståndet	
	Den högsta tillåtna vikten uttryckt i ton för ett fyraxlat <b>eller femaxlat</b> fordon får inte överstiga fem gånger axelavståndet i meter mellan fordonets yttersta axlar.

Or. en

*Motivering*

*Den högsta tillåtna vikten beroende på hjulbasen är ännu viktigare för femaxlade lastbilar än för fyraxlade lastbilar, eftersom de bär den tyngsta lasten och har en bruttovikt på 40 ton. Detta bör kodifieras in i direktivet.*