



EUROPA-
KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 15.4.2013
COM(2013) 195 final

2013/0105 (COD)

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV

om ændring af direktiv 96/53/EF af 25. juli 1996 om fastsættelse af de største tilladte dimensioner i national og international trafik og største tilladte vægt i international trafik for visse vejretøjer i brug i Fællesskabet

(EØS-relevant tekst)

{SWD(2013) 108 final}

{SWD(2013) 109 final}

BEGRUNDELSE

1. BAGGRUND FOR FORSLAGET

Rådets direktiv 96/53/EF af 25. juli 1996 om fastsættelse af de største tilladte dimensioner i national og international trafik og største tilladte vægt i international trafik for visse vej køretøjer i brug i Fællesskabet¹ har i mange år på tilfredsstillende vis bidraget til et velfungerende indre marked for vejtransport ved at fastsætte de største tilladte dimensioner og den største tilladte vægt for køretøjer til national og international vare- og passagertransport. Heri opstilles ligeledes betingelserne for dispensation til kørsel med køretøjer, der overskrider disse dimensionsmæssige begrænsninger.

I lyset af udviklingen af markedet og af de tilgængelige teknologier opstår spørgsmålet om, hvorvidt de valg, der blev foretaget i forbindelse med vedtagelsen af direktivet i 1996, fortsat er relevante. Behovet for at nedbringe drivhusgasserne og forbruget af olieprodukter er navnlig blevet afgørende på transportområdet og i særlig grad inden for vejtransport, der tegner sig for 82 % af transportsektorens energiforbrug. Den fortsatte stigning i brændstofpriserne øger uophørligt Europas energiregning og kræver, at der findes frem til løsninger med henblik på nedbringelse af køretøjers forbrug. Hvidbogen om transportpolitikken², som blev offentliggjort i 2011, fastsatte som mål en reduktion på 60 % af drivhusgasemissionerne i 2050 sammenlignet med 1990-niveauet.

I denne forbindelse fremgik det af hvidbogen, at direktivet om den største tilladte vægt og de største tilladte dimensioner for vejtransportkøretøjer skulle revideres for at muliggøre indførelse på markedet af mere aerodynamiske køretøjer med en bedre energieffektivitet. Forbedringen af køretøjernes aerodynamiske ydeevne og installeringen af alternative fremdriftssystemer, hybrid eller el, kan kun ske inden for de grænser for den største tilladte vægt og de største tilladte dimensioner, der tillades med det nuværende direktiv, på bekostning af køretøjernes transportkapacitet. Hybridmotorer eller batterier medfører en ekstra vægt. Førerhuse, der er mere afrundede foran for at gøre dem mere aerodynamiske, vil være længere. Montering af profilerede finner bag på køretøjet gør det også længere. Denne reduktion af transportkapaciteten afskrækker transportører, afskibere og konstruktører fra at anvende og udvikle køretøjer med en bedre energieffektivitet.

En revision af direktivet åbner også mulighed for at forbedre færdselssikkerheden gennem en forbedret udformning af førerhuset, som muliggør en reduktion af blinde vinkler for chaufføren, tilføjelse af energiabsorptionsstrukturer i tilfælde af sammenstød samt en forbedring af chaufførens sikkerhed og komfort. Det gør det navnlig muligt at redde mange sårbare trafikanters liv, f.eks. fodgængere eller cyklister, som chaufføren ikke nødvendigvis ser under kørslen.

Det er således nødvendigt at ændre direktiv 96/53/EF for at forbedre køretøjernes aerodynamik og deres energieffektivitet samtidig med, at færdselssikkerheden forbedres inden for de grænser, som vejinfrastrukturernes geometri sætter.

For eksempel gør tilføjelsen af finner på 1-2 m bag på køretøjet det i henhold til visse undersøgelser³ muligt at spare mellem 5 og 10 % på brændstofforbruget ved en gennemsnitlig hastighed på 80/90 km/t.

¹ EFT L 235 af 17.9.1996, s. 59.

² Hvidbog om transport: "En køreplan for et fælles europæisk transportområde – mod et konkurrencedygtigt og ressourceeffektivt transportsystem" - KOM(2011) 144 endelig.

³ Undersøgelse foretaget af TU Delft i 2011 om lastbilers aerodynamik.

Siden vedtagelsen af direktiv 96/53/EF er gennemsnitsvægten for en passagerbus desuden steget. Endvidere kræver EU-lovgivningen, at der findes sikkerhedsanordninger i køretøjet, hvis vægt reducerer køretøjets nyttelast og dermed antallet af transporterede passagerer. Dette går imod målet om at nedbringe brændstofforbruget pr. transporteret person og også imod målet om en modal omstilling fra personkøretøjer til kollektiv transport, der er langt mere miljøvenlig.

Brændstofbesparelser og nedbringelse af forurenende emissioner er ikke de eneste begrundelser for et forslag om revision af direktiv 96/53/EF.

Direktiv 96/53/EF tager således ikke hensyn til den seneste udvikling i containeriseringen og den intermodale transport. Visse containere, der anvendes på jernbaner, på indre vandveje, til interkontinental søtransport og cabotagesejlads, kan kun slutte deres rejse ad veje, hvis der udstedes særlige tilladelser, hvilket øger transportørernes og myndighedernes administrative byrder. For de mest almindelige af disse containere, som er 45 fod lange, dvs. 13,72 m, skal lastbilen for at undgå disse særlige tilladelser blot være 15 cm længere, hvilket ikke er noget problem, hverken i færdselssikkerhedsmæssig henseende eller i forhold til infrastrukturenes geometri.

Da der endvidere ikke i det nuværende direktiv findes bestemmelser om kontrol af køretøjer, og hvilke sanktioner der skal anvendes, går mange overtrædelser ustraffende hen, hvilket gør disse krav i direktivet indholdsløse. Den vigtigste overtrædelse, der begås, er overlastning af køretøjet. Et ud af tre kontrollerede køretøjer er overlastet. Overvægten overstiger ofte 10 eller endog 20 % af den største tilladte vægt. Denne situation medfører en for hurtig nedslidning af vejbelægningen og øger risikoen for trafikulykker. Den fører således til en forvridding af konkurrencen mellem transportvirksomhederne, da svindlere ulovligt kan opnå uretmæssige konkurrencefordele. Der findes imidlertid i dag tekniske filtreringsløsninger, der gør det muligt at foretage en mere omfattende, hurtigere og mere effektiv kontrol, uden at man behøver at standse alle de køretøjer, man ønsker at kontrollere. Der findes også vejesystemer på køretøjerne, som gør det muligt for chaufføren selv at kontrollere, at kravene overholdes. Det er således nødvendigt at tilføje bestemmelser om kontrol og sanktioner til direktiv 96/53/EF for at genoprette overholdelsen af konkurrencebestemmelserne mellem transportørerne og for at sikre en god færdselssikkerhed og beskyttelse af infrastrukturene.

Nogle af de berørte aktører var i tvivl om, hvordan artikel 4 i direktiv 96/53/EF skulle fortolkes. På baggrund af denne tvivl sendte Kommissionens næstformand Siim Kallas den 13. juni 2012 en skrivelse til formanden for Europa-Parlamentets transportudvalg. I denne skrivelse opstilles retningslinjerne desangående, og det fastslås, at grænseoverskridende anvendelse af længere køretøjer er lovlig til ture, der kun overskrider en enkelt grænse, hvis de to berørte medlemsstater allerede tillader det, og hvis dispensationsbestemmelserne i medfør af artikel 4, stk. 3, artikel 4, stk. 4 og artikel 4, stk. 5, i direktiv 96/53/EF er opfyldt. Denne brug bør ikke i væsentlig grad påvirke den internationale konkurrence. Denne revision afspejler retningslinjerne i denne skrivelse og indarbejder i direktivets tekst bestemmelser vedrørende artikel 4, stk. 4.

2. RESULTATER AF HØRINGERNE AF DE INTERESSEREDE PARTER OG KONSEKVENSANALYSER

Der blev gennemført offentlige høringer og høringer på sektorplan i 2011 og 2012 under Kommissionens forsæde.

Den offentlige høring, der blev gennemført i perioden december 2011 til februar 2012, gjorde det muligt at indsamle over tusind bidrag fra borgere, medlemsstater og forskellige erhvervssammenslutninger og ngo'er. Høringen resulterede i følgende svar:

i) Forbedringen af lastbilers aerodynamiske karakteristika hilses enstemmigt velkommen som et fremskridt, og størstedelen af bidragene finder det nødvendigt at ændre direktiv 96/53/EF for at muliggøre denne forbedring.

ii) Tanken om at fremme indførelse af hybrid- eller elmotorer og udvikling af containerisering og intermodal transport ved at ændre direktiv 96/53/EF blev i stort omfang anerkendt.

iii) Indførelsen af foranstaltninger til kontrol med overvægt blev positivt modtaget af erhvervet, fordi der dermed genindføres en loyal konkurrence mellem transportørerne, og det ser ud til at være absolut nødvendigt at give medlemsstaterne mulighed for at gennemføre denne kontrol uden at øge de finansielle byrder eller forstyrre eller forsinke trafikken.

På grundlag af resultaterne af denne offentlige høring havde arbejdsseminarer tilrettelagt af Kommissionen deltagelse af køretøjsfabrikanter, transportører og afskibere, aktører inden for kombineret transport, vejkontrolorganismer og aktørerne inden for færdselssikkerhed. Disse høringer viste, at der var enighed om målene om at reducere forureningen og brændstofforbruget samt forbedre færdselssikkerheden, ligesom der blev indgået en aftale om åbning af nye muligheder for intermodal transport. Der var ligeledes enighed om behovet for at øge kontrollen, navnlig med en eventuel overlastning af køretøjerne. På området aerodynamisk ydeevne ønskes der mere profilerede førerhuse og montering bag på køretøjerne af udstyr, der nedbringer vindmodstanden. En begrænset tilpasning af den største tilladte vægt og de største tilladte dimensioner, der ledsages af passende anordninger til signalering af dimensionerne, ser ikke ud til at indebære nogen risici for færdselssikkerheden.

De foranstaltninger, der præsenteres i denne revision, er resultatet af disse samråd.

De er blevet undersøgt i en konsekvensanalyse, der har gjort det muligt at vælge de bedste løsninger med hensyn til både økonomisk og miljømæssig effektivitet. Det valgte scenario, der er beskrevet nedenfor i punkt 4, kombinerer det tekniske harmoniseringsarbejde, der er udført sammen med en ekspertgruppe med henblik på vedtagelse af delegerede retsakter, og en moderat lovgivningsmæssig strategi for ikke at pålægge uforholdsmæssige eller uigennemførlige forpligtelser, der navnlig straffer de små og mellemstore virksomheder.

Høringen vedrørte ligeledes artikel 4 i direktiv 96/53/EF, som fastsætter de betingelser, der skal overholdes for at opnå dispensation fra de med direktivet indførte grænser, som det i visse klart afgrænsede tilfælde påhviler medlemsstaterne at fastsætte. Der har vist sig at være forskelle i forbindelse med international trafik med køretøjer, der overskrider de i direktivet fastsatte dimensioner. Kommissionen har således besluttet at offentliggøre sine egne retningslinjer vedrørende det nuværende direktiv (skrivelse af 13. juni 2012 til formanden for Europa-Parlamentets Transportudvalg). Retningslinjerne vedrørende artikel 4, stk. 4, afspejles i artikel 1, stk. 2, i dette forslag.

3. JURIDISKE ASPEKTER AF FORSLAGET

Forslaget til ændring af direktiv 96/53/EF er baseret på artikel 91 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF). En forbedring af vejtransportens miljøvenlighed er et væsentligt aspekt af den fælles transportpolitik. En harmonisering af reglerne på europæisk plan er desuden et konstant krav fra erhvervets side.

Forslaget er i overensstemmelse med nærhedsprincippet og proportionalitetsprincippet. På grund af transporterhvervets betydning for det indre markeds funktion, dets voksende grænseoverskridende dimension og stigningen i brændstofudgifterne og drivhusgasemissionerne er det absolut nødvendigt med bestemmelser for at øge vejtransportens energieffektivitet, nedbringe dens miljøpåvirkninger og sikre overholdelse af reglerne.

Forslaget overlader det til medlemsstaterne frit at træffe beslutning om dispensation fra dets regler for så vidt angår national transport. Med forslaget indføres der et udvalg, som skal bistå Kommissionen med udarbejdelsen af kravene på området aerodynamik samt retningslinjerne for de kontrolpolitiske procedurer og sanktioner, som er tilpasset de overtrædelser, der begås. Forslaget går således ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå disse mål.

Forslaget indebærer ændring af et eksisterende direktiv, og det valgte reguleringsmiddel er derfor et direktiv. Forslaget er relevant for Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde og bør derfor også gælde for det.

Endelig er forslaget uden betydning for EU's budget.

4. DETALJERET GENNEMGANG AF FORSLAGET

Kommissionens forslag indebærer først og fremmest dispensationer fra køretøjernes største tilladte dimensioner i forbindelse med montering af aerodynamiske anordninger bag på køretøjerne eller i forbindelse med omdefinering af førerhusenes geometri. Disse dispensationer åbner nye perspektiver for fabrikanter af traktorer, lastbiler og påhængskøretøjer, men de skal opfylde visse krav, herunder kravet om, at køretøjernes transportkapacitet ikke må øges. Disse krav præciseres yderligere af Kommissionen, som i denne forbindelse bistås af et udvalg. De sikrer overholdelse af færdselssikkerhedsreglerne, begrænsninger som følge af infrastrukturene og en flydende afvikling af trafikken. Ud over en nedbringelse af brændstofforbruget og af drivhusgasemissionerne bør udformningen af førerhusene også gøre det muligt at forbedre chaufførernes synsfelt og dermed spare omkring 400 menneskeliv om året i Europa. Chaufførernes komfort og sikkerhed øges ligeledes.

Kommissionen ændrer forordning (EU) nr. 1230/2012 af 12. december 2012 om gennemførelse af forordning (EF) nr. 661/2009 for så vidt angår krav til typegodkendelse for motorkøretøjer for at gøre den forenelig med dette forslag til direktiv.

Forslaget til direktiv indebærer tilladelse til at øge vægten med et tons for køretøjer med el- eller hybridfremdriftssystemer for at tage hensyn til vægten af de elektriske batterier eller dobbeltmotoren, uden at det har betydning for køretøjets transportkapacitet. Desuden øges bussers største tilladte vægt med et tons for at tage hensyn til forskellige nye tiltag som for eksempel forøgelse af passagerernes og deres bagages gennemsnitsvægt, nyt sikkerhedsudstyr, der er påkrævet i henhold til lovgivningen, eller den nye klasse Euro VI.

Ændringen af direktiv 96/53/EF vil lette udviklingen af den intermodale transport via en fravigelse på 15 cm i længden af lastbiler, der transporterer containere på 45 fod, som er de mest udbredte inden for interkontinental transport og transport inden for Europa.

Forslaget bekræfter ligeledes, at grænseoverskridende anvendelse af længere køretøjer er lovlig til ture, der kun overskrider en enkelt grænse, hvis de to berørte medlemsstater allerede tillader det, og hvis dispensationsbestemmelserne i medfør af artikel 4, stk. 3, artikel 4, stk. 4 og artikel 4, stk. 5, i direktiv 96/53/EF er opfyldt. Med hensyn til artikel 4, stk. 4, berører denne transportvirksomhed ikke i nævneværdig grad den internationale konkurrence, hvis den grænseoverskridende anvendelse begrænses til to medlemsstater, og hvis den eksisterende infrastruktur og de færdselssikkerhedsmæssige betingelser tillader det. Artikel 4, stk. 4, ændres i overensstemmelse hermed.

Der tilføjes nye bestemmelser til direktiv 96/53/EF for at gøre det muligt for kontrolmyndighederne bedre at påvise overtrædelser og harmonisere de administrative sanktioner, der finder anvendelse i denne forbindelse. Kommissionen vil offentliggøre retningslinjer om kontrolprocedurerne for at sikre en harmonisering af kontrolmetoderne mellem alle medlemsstaterne. Medlemsstaterne skal foretage et mindste antal målinger af køretøjer. Disse målinger skal foretages enten ved hjælp af målesystemer, der er integreret i vejbanen eller ved hjælp af en måleanordning på køretøjet, som kommunikerer på afstand med kontrollørerne langs vejsiden. Disse foranstaltninger gør det muligt for kontrolmyndighederne at filtrere køretøjerne, så kun køretøjer, der er under stærk mistanke for at overtræde reglerne, standses for at blive kontrolleret manuelt. Kommissionen fastsætter de tekniske standarder for vejeanordningerne på køretøjet, som kan kommunikere med kontrolmyndighederne, navnlig standarderne for grænsefladen til elektromagnetisk kommunikation. Det vil fremme udbredelsen af sådanne anordninger. De medfører således den ekstra fordel, at de sætter chaufførerne i stand til bedre at kontrollere vægten af deres køretøjer.

Overtrædelserne af direktiv 96/53/EF kategoriseres i øvrigt alt efter deres alvor, så de gældende administrative sanktioner harmoniseres på EU-plan.

For at fremskynde indførelsen af mere aerodynamiske køretøjer og hybridmotorer vil Kommissionen benytte de budgetmidler, der står til dens rådighed, navnlig de midler, der er afsat til de transeuropæiske net og til europæiske forsknings-, udviklings- og innovationsprogrammer for at fremme den industrielle forskning og udstyr til køretøjsflåderne.

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV**om ændring af direktiv 96/53/EF af 25. juli 1996 om fastsættelse af de største tilladte dimensioner i national og international trafik og største tilladte vægt i international trafik for visse vej køretøjer i brug i Fællesskabet**

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR -
 under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 91,
 under henvisning til forslag fra Kommissionen,
 efter fremsendelse af udkast til lovgivningsmæssig retsakt til de nationale parlamenter,
 under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg⁴,
 under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget⁵,
 efter den almindelige lovgivningsprocedure og
 ud fra følgende betragtninger:

- (1) I hvidbogen "En køreplan for et fælles europæisk transportområde – mod et konkurrencedygtigt og ressourceeffektivt transportsystem", der blev offentliggjort i 2011⁶, lægges der vægt på behovet for at nedbringe drivhusgasemissionerne, navnlig kuldioxid (CO₂) med 60 % i 2050 i forhold til niveauet i 1990.
- (2) I denne forbindelse planlægges der i hvidbogen en tilpasning af Rådets direktiv 96/53/EF af 25. juli 1996 om fastsættelse af de største tilladte dimensioner i national og international trafik og største tilladte vægt i international trafik for visse vej køretøjer i brug i Fællesskabet for at nedbringe energiforbruget og drivhusgasemissionerne, for at tilpasse lovgivningen til den teknologiske udvikling og til de nye behov på markedet og for at lette den intermodale transport.
- (3) Den teknologiske udvikling omfatter muligheden for at tilføje aerodynamiske anordninger, der kan trækkes eller foldes ind, bag på køretøjerne, fortrinsvis påhængsvogne eller sættevogne, som så kommer til at overskride den største tilladte længde i henhold til direktiv 96/53/EF. Montering af dette udstyr bør kunne ske umiddelbart efter nærværende direktivs ikrafttræden, da anordningerne findes på markedet og allerede benyttes på andre kontinenter.
- (4) Den aerodynamiske forbedring af motorkøretøjernes førerhus gør det ligeledes muligt at opnå mærkbare gevinster i køretøjernes energiforbrug sammen med de i betragtning 3 ovenfor nævnte anordninger. Denne forbedring er imidlertid umulig inden for de nuværende længdemæssige grænser fastsat med direktiv 96/53/EF, uden at køretøjernes transportkapacitet reduceres, hvilket ville bringe sektorens økonomiske

⁴ EFT C af, s.

⁵ EFT C af, s.

⁶ KOM(2011) 144.

ligevægt i fare. Der bør således indføres en dispensation fra denne største tilladte længde.

- (5) Kommissionen har i sine politiske retningslinjer for færdselssikkerheden 2011-2020⁷ fastsat foranstaltninger, der har til formål at gøre køretøjerne mere sikre og forbedre beskyttelsen af sårbare trafikanter. Betydningen af, at køretøjernes chauffører har et godt udsyn, understreges ligeledes i Kommissionens rapport til Europa-Parlamentet og Rådet om gennemførelsen af direktiv 2007/38/EF om eftermontering af spejle på tunge lastvogne, som er indregistreret i Fællesskabet⁸. En ny udformning af førerhusene vil ligeledes bidrage til at forbedre færdselssikkerheden ved at mindske chaufførernes blinde vinkel, navnlig under forruden, hvilket gør det muligt at redde talrige sårbare trafikanters liv, f.eks. fodgængere og cyklister. Denne nye udformning gør det også muligt at montere energiabsorberende konstruktioner i tilfælde af sammenstød. Det potentielt større førerhus vil også gøre det muligt at forbedre chaufførens komfort og sikkerhed.
- (6) De aerodynamiske anordninger og monteringen af dem på køretøjerne skal afprøves forud for markedsføringen af dem. Med henblik herpå bør medlemsstaterne udstede certifikater, der anerkendes af de øvrige medlemsstater.
- (7) De længere køretøjer kan anvendes til grænseoverskridende transport, hvis de to berørte medlemsstater allerede tillader det, og hvis dispensationsbestemmelserne i medfør af artikel 4, stk. 3, 4 og 5, i direktiv 96/53/EF er opfyldt. Kommissionen har allerede udstukket retningslinjer for anvendelse af direktivets artikel 4. De i artikel 4, stk. 4, omhandlede transportberørere berører ikke i nævneværdig grad den internationale konkurrence, hvis den grænseoverskridende anvendelse begrænses til to medlemsstater, hvor den eksisterende infrastruktur og de færdselssikkerhedsmæssige krav tillader det. På denne måde opnås der en ligevægt mellem på den ene side medlemsstaternes ret til i henhold til nærhedsprincippet at træffe beslutning om transportløsninger, der passer til deres særlige omstændigheder, og på den anden side behovet for, at sådanne politikker ikke ødelægger det indre marked. Bestemmelserne i artikel 4, stk. 4, bør tydeliggøres i denne retning.
- (8) Brugen af alternative motorer, der ikke længere blot anvender fossile brændstoffer, dvs. ikke-forurenende eller mindre forurenende motorer som f.eks. elmotorer eller hybridmotorer til lastbiler eller busser (hovedsageligt i by- eller forstads miljøer) medfører en ekstra vægt, der ikke må gå ud over køretøjets nyttelast, så vejtransportsektoren ikke straffes økonomisk.
- (9) I hvidbogen om transport lægges der ligeledes vægt på behovet for at følge udviklingen i den intermodale transport, navnlig på området containerisering, hvor containere på 45 fod er de mest udbredte. De benyttes til jernbanetransport eller transport ad indre vandveje. Men den intermodale transports vejkomponenter kan ikke udføres i dag på grund af bindende administrative procedurer både for medlemsstaterne og for transportørerne, eller hvis disse containere har patenterede affasede hjørner, hvis pris virker afskrækkende. En forlængelse af de køretøjer, der transporterer dem, med 15 cm kan fritage transportvirksomhederne fra at følge de administrative procedurer og lette den intermodale transport uden risiko eller negative følger for de øvrige trafikanter eller for infrastrukturen. Den lille tilføjelse, som disse 15 cm udgør i forhold til en lastbil med anhænger (16,50 m), indebærer ikke nogen ekstra risiko for færdselssikkerheden. I hvidbogen om transport er denne forøgelse

⁷ KOM(2010) 389.

⁸ COM(2012) 258.

imidlertid kun tilladt for intermodal transport, hvor vejkomponenten ikke overskrider 300 km i forbindelse med transportvirksomhed, der også indebærer jernbane-, flod- eller søtransport. Denne afstand er tilsyneladende tilstrækkelig for at forbinde et industri- eller handelsområde med et cargocenter eller en flodhavn. For at forbinde en havn og støtte udviklingen af motorvejene til søs er en længere afstand mulig i forbindelse med en kort søtransport inden for Europa.

- (10) For fortsat at fremme den intermodale transport og for at tage hensyn til 45 fods containernes egenvægt forekommer det nødvendigt at udvide bestemmelsen, der tillader kørsel med 44 tons for hele 5- eller 6-akslede vogntog, som i forbindelse med intermodal transport transporterer 40 fods containere, til også at omfatte køretøjer, der transporterer 45 fods containere.
- (11) Siden vedtagelsen af direktiv 96/53/EF er buspassagerers og deres bagages gennemsnitsvægt steget væsentligt, hvilket har ført til en gradvis reduktion i antallet af transporterede passagerer på grund af de vægtgrænser, der er fastsat i direktivet. Behovet for at fremme den kollektive transport i forhold til transport med personbiler for at opnå en bedre energieffektivitet, gør det nødvendigt at genoprette det tidligere antal passagerer pr. bus under hensyntagen til denne stigning i deres og deres bagages vægt. Dette kan ske ved at øge 2-akslede bussers tilladte vægt inden for grænser, der gør det muligt ikke at skade infrastrukturen gennem et hurtigere slid.
- (12) De myndigheder, der skal sikre overholdelse af forskrifterne for vejtransport, konstaterer et voksende antal, nogle gange grove, overtrædelser særlig af transportkøretøjernes vægt. Denne situation skyldes det utilstrækkelige antal kontroller, der gennemføres i medfør af direktiv 96/53/EF, eller deres ringe effektivitet. Derudover er procedurene og reglerne for kontrol forskellige fra medlemsstat til medlemsstat, hvilket skaber situationer med manglende retssikkerhed for førere af køretøjer, der kører i flere EU-medlemsstater. Desuden har de transportører, der ikke overholder reglerne, en betydelig konkurrencefordel i forhold til deres konkurrenter, der overholder lovgivningen, og i forhold til andre transportformer. En sådan situation udgør en hindring for det indre markeds funktion. Det er derfor vigtigt, at medlemsstaterne intensiverer kontrolhyppigheden, både den manuelle kontrol og de foreløbige udvælgelser med henblik på en sådan kontrol.
- (13) Der findes nu enkle faste eller mobile teknologiske løsninger, som gør det muligt at udvælge køretøjer, der mistænkes for at overtræde reglerne, uden at standse dem, hvorved trafikken afvikles med færre afbrydelser, kontrollen er mindre omkostningsfuld, og sikkerhedsforholdene er optimale. Nogle anordninger kan monteres på lastbilerne og give chaufføren mulighed for selv at føre kontrol med, at denne overholder lovgivningen. Disse monterede anordninger kan ligeledes kommunikere deres data, uden at køretøjet standses, til kontrollører eller automatiske kontrolsystemer langs vejen ved hjælp af kommunikationsgrænseflader, der fungerer ved hjælp af mikrobølger. Ved den foreløbige udvælgelse er en minimumstærskel på en vejning pr. 2 000 køretøjkilometer hensigtsmæssig for at sikre vejkontrollens effektivitet i EU, for det gør det muligt rent statistisk at kontrollere hvert enkelt køretøj gennemsnitligt hver tredje dag.
- (14) Det høje antal overtrædelser af bestemmelserne i direktiv 96/53/EF, der konstateres, skyldes i vid udstrækning, at de sanktioner, der er fastsat i medlemsstaternes lovgivninger for overtrædelse af disse regler, ikke er afskrækkende, eller der findes måske slet ikke sådanne sanktioner. Denne svaghed forværres af de store forskelle mellem de administrative sanktioner, der finder anvendelse i de forskellige

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

- (15) Kontrolmyndighederne i medlemsstaterne skal kunne udveksle oplysninger for at gøre kontrollen med køretøjer eller vogntog mere effektiv på internationalt plan og for at fremme en god afvikling af denne kontrol, navnlig identificering af overtrædere, beskrivelse af overtrædelserne og de anvendte sanktioner og den berørte virksomheds opfyldelse af vandelskravet. Det kontaktpunkt, der udpeges i medfør af artikel 18, stk. 1, i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1071/2009 af 21. oktober 2009 om fælles regler om betingelser for udøvelse af vejtransporterhvervet og om ophævelse af Rådets direktiv 96/26/EF⁹, kan fungere som videreformidlingspunkter i forbindelse med en sådan udveksling af oplysninger.
- (16) Det er vigtigt, at Europa-Parlamentet og Rådet regelmæssigt informeres om den kontrol, medlemsstaterne foretager med vejtrafikken. De oplysninger, som medlemsstaterne fremsender, gør det muligt for Kommissionen at sikre, at transportørerne overholder dette direktiv, og at klarlægge, om der er behov for yderligere tvangsforanstaltninger eller ej.
- (17) Kommissionen bør bemyndiges til at vedtage delegerede retsakter i medfør af artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde for at fastlægge kravene til nye aerodynamiske anordninger, der anbringes bag på køretøjerne, eller til konstruktionen af nye motorkøretøjer samt de tekniske specifikationer, der gør det muligt at sikre en fuldstændig interoperabilitet mellem vejeanordningerne på køretøjet og retningslinjerne for kontrolprocedurerne i tilknytning til køretøjernes vægt. Det er navnlig vigtigt, at Kommissionen gennemfører relevante høringer under sit forberedende arbejde, herunder på ekspertniveau. Kommissionen bør i forbindelse med forberedelsen og udarbejdelsen af delegerede retsakter sørge for samtidig, rettidig og hensigtsmæssig fremsendelse af relevante dokumenter til Europa-Parlamentet og Rådet.
- (18) Målene for dette direktiv kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne og kan derfor, på grund af dette direktivs omfang og virkninger, bedre nås på EU-plan; Unionen kan derfor træffe de nødvendige foranstaltninger i overensstemmelse med nærhedsprincippet, jf. artikel 5 i traktaten om Den Europæiske Union. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. samme artikel, går direktivet ikke videre, end hvad der er nødvendigt for at nå disse mål.
- (19) Direktiv 96/53/EF bør derfor ændres i overensstemmelse hermed -

VEDTAGET DETTE DIREKTIV:

Artikel 1

Direktiv 96/53/EF ændres således:

- 1) Artikel 2, første afsnit, affattes således:
 - "køretøj med hybridmotor": et køretøj i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF af 5. september 2007 om fastlæggelse af en ramme for godkendelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer,

⁹ EUT L 300 af 14.11.2009, s. 51.

komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer¹⁰ udstyret med en eller flere eltrækkraftmotorer, som ikke er permanent tilsluttet nettet, og en eller flere forbrændingstrækkraftmotorer

- "elkøretøj": et køretøj i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF af 5. september 2007 om fastlæggelse af en ramme for godkendelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer¹¹ udstyret med en eller flere eltrækkraftmotorer, som ikke er permanent tilsluttet nettet

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

2) Artikel 4 ændres således:

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

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

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

3) Artikel 4, stk. 6, artikel 5, litra b) og artikel 8a udgår.

4) Artikel 5 ændres således: Sætningsdelen "Uanset dette direktivs artikel 4, stk. 6, gælder følgende: a)" udgår.

5) Henvisningerne til Rådets direktiv 70/156/EØF erstattes med en henvisning til direktiv 2007/46/EF¹².

6) Artikel 8 affattes således:

Artikel 8

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

2. De i stk. 1 nævnte anordninger skal opfylde følgende krav til ydeevne og sikkerhed:

- væsentlig forbedring af køretøjernes aerodynamiske ydeevne
- med hensyn til færdselssikkerhed og sikkerhed i forbindelse med intermodal transport, navnlig:
 - i) fastgørelse og holdbarhed af anordningerne for at begrænse risikoen for, at de løsner sig

¹⁰ EUT L 263 af 9.10.2007, s. 1.

¹¹ EUT L 263 af 9.10.2007, s. 1.

¹² Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF om fastlæggelse af en ramme for godkendelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer.

- ii) en mærkning til brug om dagen og om natten, som er effektiv under forværrede meteorologiske forhold, så de øvrige trafikanter kan se køretøjets ydre profil
 - iii) en udformning, der begrænser de risici, som de øvrige køretøjer og deres passagerer løber i tilfælde af sammenstød
 - iv) anordningen øger ikke i væsentlig grad risiciene for væltning som følge af sidevind
- indsættelse på de eksisterende net, navnlig
- i) opretholdelse af køretøjernes eller vogntogenes manøvreedygtighed på vej-, by- og mellembysinfrastrukturer
 - ii) for de pågældende påhængsvogne og sættevogne indladning på flod-, sø- eller jernbanetransportenheder i forbindelse med intermodal transportvirksomhed
 - iii) chaufføren kan nemt folde eller trække disse anordninger ind eller fjerne dem.

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

3. Forud for markedsføringen godkender medlemsstaterne de påsatte aerodynamiske anordninger og monteringen af disse på køretøjerne, og de udsteder et certifikat herom. Certifikatet attesterer, at kravene i stk. 2 ovenfor er overholdt, ligesom det fremgår, at anordningen bidrager væsentligt til forbedringen af den aerodynamiske ydeevne. Godkendelsescertifikater udstedt af en medlemsstat anerkendes af de øvrige medlemsstater.
4. Kommissionen bemyndiges til at vedtage delegerede retsakter i medfør af artikel 16 som supplement til de i stk. 2 anførte krav. De har form af tekniske karakteristika, minimumsydelsesniveauer, konstruktionsbegrænsninger og procedurer for udarbejdelse af det i stk. 3 nævnte prøvecertifikat.
5. Indtil der vedtages delegerede retsakter, kan køretøjer eller vogntog udstyret med aerodynamiske anordninger bag på køretøjerne, som opfylder de i stk. 2 opstillede krav, og som er afprøvet i overensstemmelse med stk. 3, køre på vejene, hvis deres længde højst overstiger den i bilag I, punkt 1.1, fastsatte længde med to meter. Denne overgangsforanstaltning finder anvendelse fra datoen for dette direktivs ikrafttræden.
- 7) Artikel 9 affattes således:

Artikel 9

1. For at forbedre køretøjernes eller vogntogenes aerodynamiske ydeevne og færdselssikkerhed kan de højeste tilladte længder i bilag I, punkt 1.1, overskrides for køretøjer eller vogntog, der opfylder kravene i stk. 2 nedenfor. Hovedformålet med disse overskridelser er at muliggøre konstruktion af førerhuse, der forbedrer de aerodynamiske karakteristika for køretøjerne eller vogntogene samtidig med, at færdselssikkerheden forbedres.
2. De i stk. 1 nævnte førerhuse skal opfylde følgende krav til ydeevne og sikkerhed:
 - forbedring af køretøjernes aerodynamiske ydeevne
 - forbedring af færdselssikkerheden og sikkerheden i forbindelse med intermodal transport, navnlig for at sikre, at førerhusets forreste del

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

ii) reducerer skaderne i tilfælde af sammenstød

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

- komfort og sikkerhed for førerne.

Overskridelserne af de største tilladte længder må ikke medføre en forøgelse af køretøjernes eller vogntogenes transportkapacitet.

3. Forud for markedsføringen afprøver medlemsstaterne de nykonstruerede motorkøretøjers aerodynamiske ydeevne og udsteder et certifikat herom. Certifikatet attesterer, at kravene i stk. 2 er overholdt. Prøvecertifikater, der er udstedt af én medlemsstat anerkendes af de øvrige medlemsstater.
4. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 16 med supplerende bestemmelser til de krav, som de nye førerhuse skal leve op til, jf. stk. 2. De har form af tekniske karakteristika, minimumsydelsesniveauer, konstruktionsbegrænsninger og procedurer for udarbejdelse af det i stk. 3 nævnte prøvecertifikat.
- 8) I artikel 10 erstattes ordene "den i artikel 11 anførte dato" med "den 17. september 1997".
- 9) Artikel 10a affattes således:

Artikel 10a

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

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

- 10) Artikel 11 affattes således:

Artikel 11

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

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

afsluttende vejtransport gå fra det sted, hvor varen lastes, til den nærmeste egnede havn, hhv. mellem den nærmeste egnede havn og det sted, hvor varen losses.

11) Artikel 12 affattes således:

Artikel 12

1. Medlemsstaterne indfører en anordning til foreløbig udvælgelse og målrettet kontrol af køretøjer eller vogntog under kørslen med henblik på at sikre overholdelse af kravene i dette direktiv.
2. Efter udløbet af en frist på to år fra dette direktivs ikrafttræden foretager medlemsstaterne målinger af køretøjers eller vogntogs vægt under kørslen. Disse foranstaltninger til foreløbig udvælgelse har til formål at identificere køretøjer, der muligvis har overtrådt reglerne og skal kontrolleres manuelt. Kontrollen kan foretages ved hjælp af automatiske systemer anbragt på infrastrukturene eller ved hjælp af systemer på køretøjerne i henhold til stk. 6 nedenfor. De automatiske systemer skal muliggøre identifikation af køretøjer, der mistænkes for at overskride den største tilladte vægt. Da disse automatiske systemer kun anvendes til en foreløbig udvælgelse og ikke til at konstatere en overtrædelse, skal medlemsstaterne ikke nødvendigvis certificere dem.
3. Medlemsstaterne foretager en række målinger med henblik på foreløbig udvælgelse, som repræsenterer mindst en vejning pr. 2 000 køretøjskilometer gennemsnitligt/år.
4. Medlemsstaterne sikrer, at de kompetente myndigheder udveksler de oplysninger, der er nødvendige for at gøre denne kontrol mere effektiv på EU-plan og for at lette gennemførelsen af denne kontrol, navnlig via de nationale kontaktpunkter med ansvar for udveksling af oplysninger med de øvrige medlemsstater. Disse nødvendige oplysninger omfatter navnlig identifikation af overtrædere, beskrivelse af de begåede overtrædelser og de anvendte sanktioner samt den berørte virksomheds opfyldelse af vandelskravet. Kontaktpunktet udpeges i henhold til artikel 18, stk. 1, i forordning (EF) nr. 1071/2009.
5. Køretøjer, der mistænkes for at overskride vægten efter en foreløbig udvælgelse foretaget i henhold til stk. 2, gøres til genstand for mindst en af følgende foranstaltninger:
 - i) vejsidekontrol med typegodkendt måleudstyr efter standsning af køretøjet
 - ii) transportvirksomheden får tilsendt oplysninger om mistanken om, at køretøjet er overlastet
 - iii) transportvirksomhedens lokaler kontrolleres, navnlig når der er tale om gentagne tilfælde efter fremsendelse af de i punkt ii) ovenfor nævnte oplysninger.
6. I medfør af stk. 1 tilskynder medlemsstaterne til, at køretøjer og vogntog udstyres med vejeanordninger på køretøjet (totalvægt og akseltryk), hvilket gør det muligt til enhver tid at kommunikere vægtoplysninger fra et køretøj i brug til en myndighed, der foretager kontrol ved vejsiden, eller en myndighed med ansvar for lovgivningen om varetransport. Kommunikationen sker via en grænseflade defineret af standarderne CEN DSRC¹³ EN 12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 og ISO 14906.

¹³ DSRC: Dedicated Short Range Communications.

7. Kommissionen tillægges beføjelser til i overensstemmelse med artikel 16 at vedtage delegerede retsakter vedrørende:
- supplerende tekniske specifikationer, der gør det muligt at sikre en fuldstændig interoperabilitet på EU-plan for de i stk. 6 nævnte vejeanordninger på køretøjet, så myndighederne i en hvilken som helst medlemsstat kan kommunikere på samme måde med køretøjer og vognvogter indregistreret i enhver medlemsstat og eventuelt udveksle de modtagne oplysninger med myndighederne i de øvrige medlemsstater
 - de kontrolprocedurer med henblik på foreløbig udvælgelse, der er nævnt i denne artikels stk. 2, de tekniske specifikationer for det materiel, der anvendes til denne kontrol med henblik på foreløbig udvælgelse, præcisionskravene og reglerne for anvendelse af dette materiel. Disse procedurer, specifikationer og anvendelsesbestemmelser har til formål at sikre, at kontrollen gennemføres på samme måde i alle medlemsstater, således at alle transportører på hele EU's område behandles ens.

12) Artikel 13 affattes således:

Artikel 13

1. Overtrædelser af dette direktiv inddeles i forskellige kategorier alt efter deres grovhed.
2. En overvægt på under 5 % af den største tilladte vægt i henhold til punkt 2, 3, 4.1 og 4.3 i bilag I giver anledning til en skriftlig advarsel til transportvirksomheden, som kan resultere i en sanktion, hvis en sådan sanktion er fastsat i den nationale lovgivning.
3. En overvægt på mellem 5 og 10 % af den største tilladte vægt i henhold til punkt 2, 3, 4.1 og 4.3 i bilag I betragtes som en mindre overtrædelse i henhold til dette direktiv og giver anledning til en økonomisk sanktion. Kontrolmyndighederne kan ligeledes tilbageholde køretøjet for at losse det, så det kommer til at overholde den største tilladte vægt.
4. En overvægt på mellem 10 og 20 % af den største tilladte vægt i henhold til punkt 2, 3, 4.1 og 4.3 i bilag I betragtes som en grov overtrædelse i henhold til dette direktiv. Det giver anledning til en økonomisk sanktion og en umiddelbar tilbageholdelse af køretøjet for at losse det, så det kommer til at overholde den største tilladte vægt.
5. En overvægt på over 20 % af den største tilladte vægt i henhold til punkt 2, 3, 4.1 og 4.3 i bilag I betragtes som en meget grov overtrædelse i henhold til dette direktiv på grund af de øgede risici for de øvrige trafikanter. Det giver anledning til en umiddelbar tilbageholdelse af køretøjet for at losse det, så det kommer til at overholde den største tilladte vægt, og til en økonomisk sanktion. Proceduren vedrørende transportvirksomhedens ikke-opfyldelse af vandelskravet gennemføres i henhold til artikel 6 i forordning (EF) 1071/2009¹⁴.
6. En længde eller bredde, der er under 2 % større end de største tilladte dimensioner anført i punkt 1 i bilag I giver anledning til en skriftlig advarsel til transportvirksomheden, som kan resultere i en sanktion, hvis en sådan sanktion er fastsat i den nationale lovgivning.

¹⁴ EUT L 300 af 14.11.2009, s. 51.

7. En længde eller bredde, der er mellem 2 og 20 % større end de største tilladte dimensioner anført i punkt 1 i bilag I, uanset om det er den medførte last eller selve køretøjet, der overskrider grænserne, medfører en økonomisk sanktion. Kontrolmyndighederne tilbageholder køretøjet, indtil det er blevet losset, hvis den for store længde eller bredde skyldes lasten, eller indtil transportvirksomheden har indhentet en særlig tilladelse i henhold til artikel 4, stk. 3.
 8. En længde eller bredde, der er over 20 % større end de største tilladte dimensioner i punkt 1 i bilag I, betragtes som en meget grov overtrædelse i henhold til dette direktiv på grund af de øgede risici for de øvrige trafikanter. Det giver anledning til en økonomisk sanktion og til, at kontrolmyndighederne umiddelbart tilbageholder køretøjet, indtil det er blevet losset, eller indtil transportvirksomheden har indhentet en særlig tilladelse i henhold til artikel 4, stk. 3, hvis den for store længde eller bredde skyldes lasten. Proceduren vedrørende transportvirksomhedens ikke-opfyldelse af vandelskravet gennemføres i henhold til artikel 6 i forordning (EF) 1071/2009.
 9. De i stk. 3, 4, 5, 7 og 8, omhandlede økonomiske sanktioner skal være effektive, forholdsmæssige og have afskrækkende virkning.
- 13) Følgende artikel 14 indsættes:

Artikel 14

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

- 14) Følgende artikel 15 indsættes:

Artikel 15

Medlemsstaterne forelægger hvert andet år i kalenderårets første kvartal Kommissionen en rapport om den i de to foregående kalenderår gennemførte kontrol, resultaterne af denne kontrol og de sanktioner, der er pålagt overtræderne. Kommissionen foretager en analyse af disse rapporter og sender denne til Europa-Parlamentet og Rådet i kalenderårets andet kvartal.

- 15) Følgende artikel 16 indsættes:

Artikel 16

1. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter tillægges Kommissionen på de i denne artikel fastlagte betingelser.
2. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter som omhandlet i artikel 8, stk. 4, artikel 9, stk. 5, og artikel 12, stk. 7, tillægges Kommissionen for en ubegrænset periode fra den [datoen for ikrafttrædelsen af dette direktiv].
3. Den i artikel 8, stk. 4, artikel 9, stk. 5, og artikel 12, stk. 7, delegation af beføjelser kan til enhver tid tilbagekaldes af Europa-Parlamentet eller af Rådet. En afgørelse om tilbagekaldelse bringer delegationen af de beføjelser, der er angivet i den pågældende afgørelse, til ophør. Den får virkning dagen efter offentliggørelsen af

afgørelsen i Den Europæiske Unions Tidende eller på et senere tidspunkt, der angives i afgørelsen. Den berører ikke gyldigheden af delegerede retsakter, der allerede er i kraft.

4. Så snart Kommissionen vedtager en delegeret retsakt, giver den samtidigt Europa-Parlamentet og Rådet meddelelse herom.
 5. En delegeret retsakt vedtaget i henhold til artikel 8, stk. 4, artikel 9, stk. 5, og artikel 12, stk. 7, træder kun i kraft, hvis hverken Europa-Parlamentet eller Rådet har gjort indsigelse inden for en frist på to måneder fra meddelelsen af den pågældende retsakt til disse to institutioner, eller hvis Europa-Parlamentet og Rådet inden udløbet af denne frist begge har informeret Kommissionen om, at de ikke agter at gøre indsigelse. Denne frist forlænges med to måneder på Europa-Parlamentets eller Rådets initiativ.
- 16) I bilag I foretages følgende ændringer:
- a) Punkt 1.2, litra b), affattes således:
 - "Temperaturkontrollerede opbygninger eller køretøjer, der transporterer temperaturkontrollerede intermodale transportenheder: 2,60 m"
 - b) Punkt 2.2.2, litra c) affattes således:
 - "3-akslet motorkøretøj med 2- eller 3-akslet sættevogn, der i forbindelse med intermodal transport transporterer en eller flere intermodale transportenheder med en største tilladt samlet længde på 40 eller 45 fod: 44 t"
 - c) Punkt 2.3.1 affattes således:
 - "2-akslede motorkøretøjer bortset fra busser: 18 t"
 - "2-akslede motorkøretøjer bortset fra busser og med hybridmotor eller elmotor: 19 t"
 - "2-akslede busser: 19 t".

Artikel 2

1. Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv senest 18 måneder efter offentliggørelsen i Den Europæiske Unions Tidende. De tilsender straks Kommissionen disse love og bestemmelser.

Lovene og bestemmelserne skal ved vedtagelsen indehold én henvisning til dette direktiv eller skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De nærmere regler for denne henvisning fastsættes af medlemsstaterne.
2. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen teksten til de vigtigste nationale retsforskrifter, som de udsteder på det område, der er omfattet af dette direktiv.

Artikel 3

Dette direktiv træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Artikel 4

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den.

På Europa-Parlamentets vegne
Formand

På Rådets vegne
Formand