

I

(Lovgivningsmæssige retsakter)

DIREKTIVER

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV (EU) 2015/719

af 29. april 2015

om ændring af Rådets direktiv 96/53/EF 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 Europa-Kommissionen,

efter fremsendelse af udkast til lovgivningsmæssig retsakt til de nationale parlamenter,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg ⁽¹⁾,

efter høring af Regionsudvalget,

efter den almindelige lovgivningsprocedure ⁽²⁾, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Det er nødvendigt at understrege behovet for at nedbringe drivhusgasemissionerne, navnlig emissioner af kuldioxid (CO₂), forbedre trafiksikkerheden, tilpasse den relevante lovgivning til den teknologiske udvikling og de ændrede behov på markedet samt lette den intermodale transport, samtidig med at det sikres, at konkurrencen ikke forrejses, og at vejinfrastrukturen beskyttes.
- (2) Den teknologiske udvikling gør det muligt at fastgøre aerodynamiske anordninger, der kan trækkes ind eller foldes, bag på køretøjerne. Fastgørelsen af sådanne anordninger vil imidlertid medføre en overskridelse af de største tilladte længder i henhold til Rådets direktiv 96/53/EF ⁽³⁾. Det er derfor nødvendigt med en dispensation fra de største tilladte længder. Nærværende direktiv har til formål at gøre det muligt at montere sådanne anordninger, så snart de nødvendige ændringer af de tekniske krav i forbindelse med typegodkendelse af de aerodynamiske anordninger er gennemført eller anvendes, og Kommissionen har vedtaget gennemførelsesretsakterne om operationelle regler vedrørende brugen af sådanne anordninger.
- (3) Den aerodynamiske forbedring af motorkøretøjernes førerhus gør det muligt at opnå betydelige forbedringer for så vidt angår køretøjernes energimæssige ydeevne, eventuelt sammen med aerodynamiske anordninger, der kan

⁽¹⁾ EUT C 327 af 12.11.2013, s. 133.⁽²⁾ Europa-Parlamentets holdning af 15.4.2014 (endnu ikke offentliggjort i EUT) og Rådets førstebehandlingsholdning af 16.10.2014 (EUT C 40 af 5.2.2015, s. 1). Europa-Parlamentets holdning af 10.3.2015 (endnu ikke offentliggjort i EUT) og Rådets afgørelse af 20.4.2015.⁽³⁾ 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 (EFT L 235 af 17.9.1996, s. 59).

trækkes ind eller foldes, bag på køretøjerne. En sådan forbedring er imidlertid ikke mulig inden for de nuværende største tilladte længder fastsat ved direktiv 96/53/EF, uden at køretøjernes lasteevne reduceres, og vejtransportsektorens økonomiske ligevægt bringes i fare. Det er af denne grund også nødvendigt med en dispensation fra de største tilladte længder. Denne dispensation bør ikke bruges til at øge køretøjets lasteevne.

- (4) I medfør af rammerne i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF ⁽¹⁾ skal aerodynamiske anordninger, der overstiger en længde på 500 mm, og motorkøretøjer, der er udstyret med førerhuse, som forbedrer deres aerodynamiske ydeevne, typegodkendes forud for markedsføringen, hvis sådanne køretøjer overskrider de grænser, der er fastsat ved direktiv 96/53/EF.
- (5) Muligheden for, at køretøjerne kan få en ny udformning af førerhusene, vil ligeledes bidrage til at forbedre trafikssikkerheden ved at mindske førerens blinde vinkler, herunder blinde vinkler under forruden, hvilket burde gøre det muligt at redde talrige bløde trafikanters liv, f.eks. fodgængere eller cyklister. En ny udformning af førerhusene kan også omfatte konstruktioner, der er energiabsorberende i tilfælde af sammenstød. Den mulige gevinst for så vidt angår førerhusets størrelse bør endvidere forbedre førerens sikkerhed og komfort. Når først der er blevet opstillet forbedrede sikkerhedskrav for længere førerhuse, kan det overvejes, hvorvidt det er hensigtsmæssigt at anvende disse på køretøjer, som ikke har gavn af forlængelsen.
- (6) Alternative drivaggregater, som omfatter hybride drivaggregater, er drivaggregater, der til den mekaniske fremdrift bruger energi fra et brændstof, der forbruges, og/eller et batteri eller en anden elektrisk eller mekanisk kraftlagringsenhed. Brugen af alternative drivaggregater til tunge køretøjer eller busser kan medføre en ekstra vægt, men reducerer forurening. Denne ekstra vægt bør ikke medregnes, så det går ud over køretøjets nyttelast, da dette ville medføre, at vejtransportsektoren straffes økonomisk. Den ekstra vægt bør dog heller ikke medføre, at køretøjets lasteevne forøges.
- (7) Fremtidige køretøjer, der bruger alternative brændstoffer (med tungere drivaggregater end dem, der benyttes i køretøjer, der bruger konventionelle brændstoffer), kan også have nytte af en yderligere vægtkvote. Sådanne alternative brændstoffer kan derfor medtages på den i dette direktiv omhandlede liste over alternative brændstoffer, hvis brugen af dem kræver en yderligere vægtkvote.
- (8) Nærværende direktiv tillader dispensationer fra den største tilladte vægt og de største tilladte dimensioner for køretøjer og vogntog fastsat i direktiv 96/53/EF. Medlemsstaterne bør dog af grunde, der vedrører trafikssikkerheden eller infrastrukturkarakteristika, kunne begrænse visse køretøjers kørsel på bestemte dele af deres vejnet.
- (9) På området containerisering anvendes containere med en længde på 45 fod i stadig større omfang. Sådanne containere transporteres med alle transportformer. Den intermodale transports vejkomponenter kan imidlertid i øjeblikket kun anvendes, hvis både medlemsstaterne og transportørerne følger omstændelige administrative procedurer, eller hvis disse containere har patenterede affasede hjørner, hvilket medfører uoverkommelige omkostninger. Hvis den tilladte længde af de køretøjer, der transporterer sådanne containere, øges med 15 cm, kunne transportørerne spares for disse administrative procedurer og den intermodale transport lettes uden risiko eller negative følger for infrastrukturen eller de øvrige trafikanter. Definitionen af intermodal transport i dette direktiv berører ikke arbejdet med at revidere Rådets direktiv 92/106/EØF ⁽²⁾.
- (10) For at fremme den intermodale transport yderligere og tage hensyn til egenvægten af containere eller veksellad med en længde på op til 45 fod, bør kørsel med 3-akslede motorkøretøjer med 2- eller 3-akslede sættevogne være tilladt op til en tilladt totalvægt på 44 t. 2-akslede motorkøretøjer med 3-akslede sættevogne, der transporterer containere eller veksellad med en længde på op til 45 fod, bør være tilladte i intermodal transport op til en tilladt totalvægt på 42 t.
- (11) Siden vedtagelsen af direktiv 96/53/EF er buspassagerers og deres bagages gennemsnitsvægt steget væsentligt. På grund af de vægtgrænser, der er fastsat i nævnte direktiv, har dette ført til en gradvis reduktion i antallet af transporterede passagerer. Endvidere lægges det udstyr, der er nødvendigt for at opfylde de nuværende tekniske krav, såsom Euro VI, til vægten af de køretøjer, der transporterer dem. Behovet for at fremme den kollektive transport i forhold til den individuelle transport for at opnå en bedre energieffektivitet indebærer, at det er

⁽¹⁾ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF af 5. september 2007 om fastlæggelse af en ramme for godkendelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer («Rammedirektiv») (EUT L 263 af 9.10.2007, s. 1).

⁽²⁾ Rådets direktiv 92/106/EØF af 7. december 1992 om indførelse af fælles regler for visse former for kombineret godstransport mellem medlemsstaterne (EFT L 368 af 17.12.1992, s. 38).

nødvendigt at oprette 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 ikke desto mindre sikrer, at vejinfrastrukturen ikke skades på grund af hurtigere nedslidning.

- (12) Det er nødvendigt, at medlemsstaterne tager behørigt hånd om overtrædelser i forbindelse med overlastning af køretøjer med henblik på at undgå konkurrencefordrejninger og på at drage omsorg for trafiksikkerheden.
- (13) For at sikre, at konkurrencen mellem operatørerne ikke fordrejes og for at forbedre afsløringen af overtrædelser bør medlemsstaterne senest den 27. maj 2021 træffe specifikke foranstaltninger til at identificere køretøjer eller vogntog under kørsel, der sandsynligvis har overskredet de relevante vægtgrænser, og som derfor bør kontrolleres. En sådan identificering kan udføres ved hjælp af vejemekanismer, der er integreret i vejinfrastrukturen, eller ved hjælp af en måleanordning på køretøjet, som på afstand kommunikerer data til de relevante myndigheder. Disse data fra køretøjet bør også gøres tilgængelige for føreren. Hver medlemsstat bør årligt udføre et passende antal kontroller af køretøjers vægt. Antallet af sådanne kontroller bør stå i rimeligt forhold til det samlede antal køretøjer, der hvert år inspiceres i den pågældende medlemsstat.
- (14) For at sikre, at dette direktiv overholdes, bør medlemsstaterne fastsætte regler om sanktioner for overtrædelser af dette direktiv og sikre, at de iværksættes. Disse sanktioner bør være effektive, ikkediskriminerende, stå i rimeligt forhold til overtrædelserne og have afskrækkende virkning.
- (15) Det er vigtigt, at de kompetente myndigheder i medlemsstaterne udveksler oplysninger for at gøre kontrollen med køretøjers eller vogntogs vægt mere effektiv på internationalt plan og for at fremme en god afvikling af denne kontrol. Det kontaktpunkt, der udpeges i medfør af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1071/2009 ⁽¹⁾, bør benyttes til en sådan udveksling af oplysninger.
- (16) Europa-Parlamentet og Rådet bør regelmæssigt modtage oplysninger om den kontrol, medlemsstaternes kompetente myndigheder foretager med vejtrafikken. Disse oplysninger, som medlemsstaterne fremsender, vil gøre det muligt for Kommissionen at sikre, at transportvirksomhederne overholder reglerne i dette direktiv, og at fastslå, om der er behov for yderligere tvangsforanstaltninger eller ej.
- (17) For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af dette direktiv bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser. Disse beføjelser bør udøves i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 ⁽²⁾.
- (18) Kommissionen bør ikke vedtage gennemførelsesretsakter om de operationelle krav vedrørende brugen af aerodynamiske anordninger eller detaljerede specifikationer for vejanordninger på køretøjer, hvis det udvalg, der nedsættes i henhold til dette direktiv, ikke afgiver nogen udtalelse om det af Kommissionen forelagte udkast til gennemførelsesretsakt.
- (19) For at ajourføre listen over alternative brændstoffer i dette direktiv på baggrund af den seneste teknologiske udvikling bør beføjelsen til at vedtage retsakter delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i TEUF. Det er navnlig vigtigt, at Kommissionen gennemfører relevante høringer under sit forberedende arbejde, herunder høringer af medlemsstaternes eksperter, før den vedtager de delegerede retsakter. 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.
- (20) Målene for dette direktiv kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne, men kan på grund af dets omfang og virkninger bedre nås på EU-plan; Unionen kan derfor vedtage foranstaltninger i overensstemmelse med nærhedsprincippet, jf. artikel 5 i traktaten om Den Europæiske Union. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går dette direktiv ikke videre, end hvad der er nødvendigt for at nå disse mål.
- (21) Direktiv 96/53/EF bør derfor ændres i overensstemmelse hermed —

⁽¹⁾ 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/EF (EUT L 300 af 14.11.2009, s. 51).

⁽²⁾ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 af 16. februar 2011 om de generelle regler og principper for, hvordan medlemsstaterne skal kontrollere Kommissionens udøvelse af gennemførelsesbeføjelser (EUT L 55 af 28.2.2011, s. 13).

VEDTAGET DETTE DIREKTIV:

Artikel 1

Direktiv 96/53/EF ændres således:

1) I artikel 1, stk. 1, litra a) affattes således:

- »a) dimensioner for motorkøretøjer i klasse M2 og M3 og påhængskøretøjer hertil i klasse O samt motorkøretøjer i klasse N2 og N3 og påhængskøretøjer hertil i klasse 03 og 04 som defineret i bilag II til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF (*).

(*) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF af 5. september 2007 om fastlæggelse af en ramme for godkendelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer (»Rammedirektiv«) (EUT L 263 af 9.10.2007, s. 1).«

2) I artikel 2 foretages følgende ændringer:

a) i stk. 1 tilføjes følgende definitioner:

— »alternative brændstoffer«: brændstoffer eller energikilder, som i hvert fald delvist erstatter fossile olieklender i energiforsyningen til transport, og som har potentiale til at bidrage til dekarboniseringen af transporten og forbedre miljøpræstationerne i transportsektoren, og som består af:

a) elektricitet forbrugt i alle typer elektriske køretøjer

b) brint

c) naturgas, herunder biomethan, i gasform (komprimeret naturgas — CNG) og flydende form (flydende naturgas — LNG)

d) flydende gas (LPG)

e) mekanisk energi fra lagring i køretøjet/kilder i køretøjet, inklusive overskydende varme

— »køretøj, der bruger alternative brændstoffer«: et motorkøretøj, der helt eller delvist drives af et alternativt brændstof, og som er godkendt i henhold til rammerne i direktiv 2007/46/EF

— »intermodal transport«:

a) kombineret transport, jf. artikel 1 i Rådets direktiv 92/106/EØF (*), der anvendes til transport af en eller flere containere eller veksellad med en samlet længde på op til 45 fod, eller

b) transport ad vandvejen af en eller flere containere eller veksellad med en samlet længde på op til 45 fod, forudsat at den vejstrækning, der indgår som første eller sidste led, ikke overstiger 150 km på Unionens område. Den ovenfor nævnte afstand på 150 km kan overskrides for at nå frem til den nærmeste egnede transportterminal for de planlagte ydelser, når der er tale om:

i) køretøjer, der overholder bilag I, punkt 2.2.2, litra a) eller b), eller

ii) køretøjer, der overholder bilag I, punkt 2.2.2., litra c) eller d), i tilfælde hvor den relevante medlemsstat tillader sådanne afstande.

For intermodal transport kan den nærmeste egnede transportterminal, der leverer en ydelse, ligge i en anden medlemsstat end den, hvor forsendelsen blev lastet eller lossat

— »afskiber«: en retlig enhed eller en fysisk eller juridisk person, der er anført på konnossementet eller på et tilsvarende transportdokument, f.eks. et gennemgangskonnossement, som afskiber, og/eller i hvis navn eller på hvis vegne, der er indgået en transportkontrakt med transportvirksomheden.

(*) Rådets direktiv 92/106/EØF af 7. december 1992 om indførelse af fælles regler for visse former for kombineret godstransport mellem medlemsstaterne (EFT L 368 af 17.12.1992, s. 38).«

b) i stk. 2 erstattes henvisningen »direktiv 70/156/EØF« af følgende:

»direktiv 2007/46/EF«.

3) I artikel 4 foretages følgende ændringer:

- a) stk. 4, tredje og fjerde afsnit, udgår
- b) stk. 6 udgår.

4) Artikel 5 affattes således:

»Artikel 5

Med henblik på artikel 3 skal sættevognstog, der er taget i brug inden den 1. januar 1991, og som ikke opfylder bestemmelserne i punkt 1.6 og 4.4 i bilag I, anses for at være i overensstemmelse med disse bestemmelser, såfremt den samlede længde ikke overstiger 15,50 m.«.

5) Artikel 8, 8a og 9 udgår.

6) Følgende artikler indsættes:

»Artikel 8b

1. Med det formål at forbedre deres energieffektivitet kan de største tilladte længder i nærværende direktivs bilag I, punkt 1.1, overskrides for køretøjer eller vogntog, som er udstyret med aerodynamiske anordninger, der opfylder kravene i stk. 2 og 3, og som overholder direktiv 2007/46/EF, for at tillade påsætning bag på køretøjer eller vogntog af sådanne anordninger. Køretøjer eller vogntog udstyret med sådanne anordninger skal overholde nærværende direktivs bilag I, punkt 1.5, og en eventuel overskridelse af de største tilladte længder må ikke medføre en forøgelse af de pågældende køretøjers eller vogntogs lad.

2. Forud for markedsføringen typegodkendes de i stk. 1 omhandlede aerodynamiske anordninger, der overstiger en længde på 500 mm, i overensstemmelse med reglerne for typegodkendelse inden for rammerne af direktiv 2007/46/EF.

Senest den 27. maj 2017 vurderer Kommissionen behovet for at vedtage eller ændre de inden for de nævnte rammer fastsatte tekniske krav i forbindelse med typegodkendelse af aerodynamiske anordninger under hensyntagen til behovet for at sikre trafiksikkerheden og sikkerheden i forbindelse med intermodal transport, navnlig følgende:

- a) sikker fastgørelse af anordningerne for at begrænse risikoen for, at de med tiden løsner sig, herunder ved intermodal transport
- b) sikkerheden for andre trafikanter, især bløde trafikanter, bl.a. ved at sikre, at konturmærkningen er synlig, når der monteres aerodynamiske anordninger, ved at tilpasse kravene til indirekte udsyn og, i tilfælde af sammenstød med bagenden af et køretøj eller vogntog, ved ikke at kompromittere beskyttelsen bagtil mod underkøring.

Kommissionen forelægger med henblik herpå om fornødent et lovgivningsmæssigt forslag om ændring af de relevante regler om typegodkendelse inden for rammerne af direktiv 2007/46/EF.

3. De i stk. 1 omhandlede aerodynamiske anordninger skal opfylde følgende driftsmæssige betingelser:

- a) under forhold, hvor andre trafikanters eller førerens sikkerhed er i fare, skal de foldes, trækkes ind eller fjernes af føreren
- b) anvendelse af dem i trafikinfrastrukturer i og mellem byer skal ske under hensyntagen til de specielle karakteristika ved områder, hvor hastighedsgrænsen er under eller lig med 50 km/t, og hvor bløde trafikanter i højere grad kan forventes at befinde sig, og
- c) anvendelsen af dem skal være forenelig med intermodal transport og de må navnlig ikke, når de er trukket ind/foldet, overskride den største tilladte længde med mere end 20 cm.

4. Kommissionen vedtager gennemførelsesretsakter, som fastsætter nærmere bestemmelser til sikring af ensartede betingelser for gennemførelsen af stk. 3. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 10i, stk. 2.

5. Stk. 1 finder anvendelse fra datoen for gennemførelsen eller anvendelsen af de nødvendige ændringer af de i stk. 2 omhandlede instrumenter og efter vedtagelsen af de i stk. 4 omhandlede gennemførelsesretsakter, alt efter hvad der er relevant.

Artikel 9a

1. For at forbedre energieffektiviteten, særlig for så vidt angår førerhusenes aerodynamiske ydeevne, samt trafikikkerheden kan de største tilladte længder i nærværende direktivs bilag I, punkt 1.1, overskrides for køretøjer eller vogntog, der opfylder kravene i stk. 2 og overholder direktiv 2007/46/EF, forudsat at deres førerhuse giver forbedret aerodynamisk ydeevne, energieffektivitet og forbedret sikkerhed. Køretøjer eller vogntog udstyret med sådanne førerhuse skal overholde nærværende direktivs bilag I, punkt 1.5, og en eventuel overskridelse af de største tilladte længder må ikke medføre en forøgelse af de pågældende køretøjers lasteevne.

2. Forud for markedsføringen godkendes de i stk. 1 omhandlede køretøjer i overensstemmelse med reglerne om typegodkendelse inden for rammerne af direktiv 2007/46/EF. Senest den 27. maj 2017 vurderer Kommissionen behovet for at udvikle de inden for de nævnte rammer fastsatte tekniske krav i forbindelse med typegodkendelse af køretøjer udstyret med sådanne førerhuse, under hensyntagen til følgende:

- a) forbedringen af køretøjernes eller vogntogenes aerodynamiske ydeevne
- b) bløde trafikanter og forbedring af synligheden af disse for førerne, navnlig ved at mindske førernes blinde vinkler
- c) reduktion af andre trafikanters tings- eller personskader i tilfælde af sammenstød
- d) sikkerhed og komfort for førerne.

Kommissionen forelægger med henblik herpå om fornødent et lovgivningsmæssigt forslag om ændring af de relevante regler om typegodkendelse inden for rammerne af direktiv 2007/46/EF.

3. Stk. 1 finder anvendelse fra tre år efter datoen for gennemførelsen eller anvendelsen af de nødvendige ændringer af de i stk. 2 omhandlede instrumenter, alt efter hvad der er relevant.»,

7) Artikel 10a udgår.

8) Følgende artikler indsættes:

»Artikel 10b

Den største tilladte vægt for køretøjer, der bruger alternative brændstoffer, er den vægt, der er fastsat i bilag I, punkt 2.3.1, 2.3.2 og 2.4.

Køretøjer, der bruger alternative brændstoffer, skal tillige overholde de i bilag I, punkt 3, anførte grænser for største tilladte akseltryk.

Den ekstra vægt, som køretøjer, der bruger alternative brændstoffer, kræver, fastsættes på grundlag af den dokumentation, som fabrikanten fremlægger, når det pågældende køretøj godkendes. Den ekstra vægt skal angives i det officielle bevis, der kræves i henhold til artikel 6.

Kommissionen tillægges beføjelse til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 10h for, med henblik på dette direktiv, at ajourføre listen over de i artikel 2 omhandlede alternative brændstoffer, der kræver ekstra vægt. Det er navnlig vigtigt, at Kommissionen følger sin sædvanlige praksis og gennemfører høringer med eksperter, herunder medlemsstaternes eksperter, før den vedtager disse delegerede retsakter.

Artikel 10c

De største tilladte længder fastsat i bilag I, punkt 1.1, hvor det er relevant med forbehold af artikel 9a, stk. 1, og den største tilladte afstand fastsat i bilag I, punkt, 1.6, kan overskrides med 15 cm for køretøjer eller vogntog, der transporterer tomme eller lastede containere eller veksellad med en længde på 45 fod, forudsat at vejtransporten af den pågældende container eller det pågældende veksellad indgår i intermodal transport.

Artikel 10d

1. Senest den 27. maj 2021 træffer medlemsstaterne specifikke foranstaltninger til at identificere køretøjer eller vogntog under kørsel, der sandsynligvis har overskredet den største tilladte vægt, og som derfor bør kontrolleres af deres kompetente myndigheder med henblik på at sikre overholdelse af kravene i dette direktiv. Disse foranstaltninger kan træffes ved hjælp af automatiske systemer anbragt på vejinfrastrukturen eller ved hjælp af vejplanlægninger på køretøjerne i overensstemmelse med stk. 4.

En medlemsstat må ikke kræve, at der monteres vejeanordninger på køretøjer eller vogntog, der er registreret i en anden medlemsstat.

Uden at dette berører EU-retten og national ret, skal automatiske systemer, der anvendes til at fastslå, at dette direktiv er overtrådt, og til at pålægge sanktioner, certificeres. Anvendes automatiske systemer kun til identifikationsformål, kræves ikke certificering.

2. Hver medlemsstat foretager hvert kalenderår et passende antal kontroller af vægten af køretøjer eller vogntog under kørsel, som står i rimeligt forhold til det samlede antal køretøjer, der hvert år inspiceres på dens område.

3. Medlemsstaterne sikrer i overensstemmelse med artikel 18 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1071/2009 ⁽¹⁾*, at deres kompetente myndigheder udveksler oplysningerne om overtrædelser og sanktioner vedrørende nærværende artikel.

4. De i stk. 1 omhandlede vejeanordninger på køretøjerne skal være nøjagtige og pålidelige, fuldstændig interoperable og kompatible med alle køretøjstyper.

5. Senest den 27. maj 2016 vedtager Kommissionen gennemførelsesretsakter, som fastsætter nærmere bestemmelser til sikring af ensartede betingelser for gennemførelsen af de i stk. 4 fastsatte regler om interoperabilitet og kompatibilitet.

For at sikre interoperabilitet skal disse nærmere bestemmelser gøre det muligt til enhver tid at kommunikere vægtoplysninger fra et køretøj i brug til de kompetente myndigheder og til dets fører. Kommunikationen sker via en grænseflade defineret af standarderne CEN DSRC EN 12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 og ISO 14906. Herudover skal en sådan kommunikation sikre, at de kompetente myndigheder i medlemsstaterne kan kommunikere og udveksle oplysninger på samme måde med køretøjer og vogntog, der er indregistreret i en hvilken som helst medlemsstat og bruger vejeanordninger på køretøjet.

Med henblik på at sikre kompatibilitet med alle køretøjstyper skal systemer på motorkøretøjer kunne modtage og behandle data fra enhver type påhængsvogn eller sættevogn, der er påhæftet motorkøretøjet.

Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 10i, stk. 2.

Artikel 10e

Medlemsstaterne fastsætter regler om de sanktioner, der finder anvendelse ved overtrædelse af dette direktiv, og træffer alle nødvendige foranstaltninger for at sikre, at de iværksættes. Disse sanktioner skal være effektive, ikkediskriminerende, stå i rimeligt forhold til overtrædelserne og have afskrækkende virkning. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen disse regler.

Artikel 10f

1. I forbindelse med transport af containere og veksellad fastsætter medlemsstaterne regler, som kræver, at:

- a) afskiberen udsteder en erklæring om vægten af den container eller det veksellad, der transporteres, til den transportvirksomhed, der varetager transporten af containeren eller vekselladet, og
- b) transportvirksomheden giver adgang til al relevant dokumentation fremlagt af afskiberen.

2. Medlemsstaterne fastsætter regler om ansvar for både afskiberen og transportvirksomheden, alt efter hvad der er relevant, i de tilfælde, hvor de i stk. 1 nævnte oplysninger mangler eller er fejlagtige, og køretøjet eller vogntoget er overlastet.

Artikel 10g

Medlemsstaterne forelægger hvert andet år senest den 30. september i det år, der følger efter udløbet af den pågældende toårsperiode, Kommissionen de nødvendige oplysninger om:

- a) antallet af de i de to foregående kalenderår gennemførte kontroller, og
- b) antallet af konstaterede overlastede køretøjer eller vogntog.

Disse oplysninger kan indgå i de oplysninger, der fremsendes i henhold til artikel 17 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 ⁽²⁾*.

Kommissionen foretager en analyse af de i medfør af nærværende artikel modtagne oplysninger og medtager denne analyse i den rapport, der skal fremsendes til Europa-Parlamentet og Rådet i henhold til forordning (EF) nr. 561/2006.

Artikel 10h

1. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter tillægges Kommissionen på de i denne artikel fastlagte betingelser.
2. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter, jf. artikel 10b, tillægges Kommissionen for en periode på fem år fra den 26. maj 2015. Kommissionen udarbejder en rapport vedrørende delegationen af beføjelser senest ni måneder inden udløbet af femårsperioden. Delegationen af beføjelser forlænges stiltiende for perioder af samme varighed, medmindre Europa-Parlamentet eller Rådet modsætter sig en sådan forlængelse senest tre måneder inden udløbet af hver periode.
3. Den i artikel 10b omhandlede delegation af beføjelser kan til enhver tid tilbagekaldes af Europa-Parlamentet eller 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 10b 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 Europa-Parlamentet og Rådet, eller hvis Europa-Parlamentet og Rådet inden udløbet af denne frist begge har informeret Kommissionen om, at de ikke agter at gøre indsigelse. Fristen forlænges med to måneder på Europa-Parlamentets eller Rådets initiativ.

Artikel 10i

1. Kommissionen bistås af det i artikel 42 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 165/2014 ^{(3)*} omhandlede vejtransportudvalg. Dette udvalg er et udvalg som omhandlet i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 ^{(4)*}.
2. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 5 i forordning (EU) nr. 182/2011.
3. Afgiver udvalget ikke nogen udtalelse, vedtager Kommissionen ikke udkastet til gennemførelsesretsakt, og artikel 5, stk. 4, tredje afsnit, i forordning (EU) nr. 182/2011 finder anvendelse.

Artikel 10j

Kommissionen forelægger senest den 8. maj 2020, i hensigtsmæssigt omfang, Europa-Parlamentet og Rådet en rapport om gennemførelsen af de ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2015/719 ^{(5)*} indførte ændringer af nærværende direktiv, idet de specifikke træk ved visse markedssegmenter tages i betragtning. Hvis hensigtsmæssigt fremsætter Kommissionen på grundlag af nævnte rapport et lovgivningsmæssigt forslag behørigt ledsaget af en konsekvensanalyse. Rapporten gøres tilgængelig senest seks måneder forud for fremsættelsen af eventuelle lovgivningsmæssige forslag.

^{(1)*} Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1071/2009 af 21. oktober 2009 om fælles regler om betingelser for udøvelse af vejtransporthvervet og om ophævelse af Rådets direktiv 96/26/EF (EUT L 300 af 14.11.2009, s. 51).

^{(2)*} Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 af 15. marts 2006 om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport og om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 og (EF) nr. 2135/98 samt ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 (EUT L 102 af 11.4.2006, s. 1).

^{(3)*} Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 165/2014 af 4. februar 2014 om takografer inden for vejtransport, om ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 om kontrolapparatet inden for vejtransport og om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport (EUT L 60 af 28.2.2014, s. 1).

^{(4)*} Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 af 16. februar 2011 om de generelle regler og principper for, hvordan medlemsstaterne skal kontrollere Kommissionens udøvelse af gennemførelsesbeføjelser (EUT L 55 af 28.2.2011, s. 13).

^{(5)*} Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2015/719 af 29. april 2015 om ændring af Rådets direktiv 96/53/EF 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 (EUT L 115 af 6.5.2015, s. 1).«

9) I bilag I foretages følgende ændringer:

a) punkt 1.2, litra a), affattes således:

»a) alle køretøjer bortset fra de i litra b) omhandlede: 2,55 m«

b) punkt 1.2, litra b), affattes således:

»b) temperaturkontrollerede opbygninger eller temperaturkontrollerede containere eller veksellad, der transporteres af køretøjer: 2,60 m«

c) punkt 2.2.2, litra c), affattes således:

»c) 2-akslet motorkøretøj med 3-akslet sættevogn, der i forbindelse med intermodal transport transporterer en eller flere containere eller et eller flere veksellad med en største tilladt samlet længde på op til 45 fod: 42 t«

d) i punkt 2.2.2 tilføjes følgende litra:

»d) 3-akslet motorkøretøj med 2- eller 3-akslet sættevogn, der i forbindelse med intermodal transport transporterer en eller flere containere eller et eller flere veksellad med en største tilladt samlet længde på op til 4 fod: 44 t«

e) punkt 2.3.1 affattes således:

»2.3.1. 2-akslede motorkøretøjer bortset fra busser: 18 t

2-akslede motorkøretøjer, der bruger alternative brændstoffer, bortset fra busser: den største tilladte vægt på 18 t forhøjes med den ekstra vægt, der kræves til den alternative brændstofteknologi, dog højst 1 t

2-akslede busser: 19,5 t«

f) punkt 2.3.2 affattes således:

»2.3.2. 3-akslede motorkøretøjer: 25 t eller 26 t, når drivakslen er forsynet med tvillinghjul og luftaffjedring eller en i Unionen anerkendt tilsvarende affjedring som nærmere fastlagt i bilag II, eller når hver drivaksel er forsynet med tvillinghjul, og den enkelte aksels tilladte tryk ikke overstiger 9,5 t

3-akslede motorkøretøjer, der bruger alternative brændstoffer: den største tilladte vægt på 25 t eller 26 t forhøjes med den ekstra vægt, der kræves til den alternative brændstofteknologi, dog højst 1 t (når drivakslen er forsynet med tvillinghjul og luftaffjedring eller en i Unionen anerkendt tilsvarende affjedring som nærmere fastlagt i bilag II, eller når hver drivaksel er forsynet med tvillinghjul, og den enkelte aksels tilladte tryk ikke overstiger 9,5 t)«.

g) punkt 2.4 affattes således:

»2.4. 3-akslede ledbusser: 28 t

3-akslede ledbusser, der bruger alternativt brændstof: den største tilladte vægt på 28 t forhøjes med den yderligere vægt, der kræves til den alternative brændstofteknologi, dog højst 1 t«.

Artikel 2

1. Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv senest den 7. maj 2017. De underretter straks Kommissionen herom.

Disse love og bestemmelser skal ved vedtagelsen indeholde en henvisning til dette direktiv eller skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De nærmere regler for henvisningen 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 Strasbourg, den 29. april 2015.

På Europa-Parlamentets vegne

M. SCHULZ

Formand

På Rådets vegne

Z. KALNIŅA-LUKAŠEVICA

Formand
