

## I

(Lagstiftningsakter)

## DIREKTIV

## EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV (EU) 2015/719

av den 29 april 2015

**om 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**

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA DIREKTIV

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 91,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,

efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de nationella parlamenten,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande <sup>(1)</sup>,

efter att ha hört Regionkommittén,

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet <sup>(2)</sup>, och

av följande skäl:

- (1) Behovet av att minska växthusgasutsläppen, i synnerhet utsläppen av koldioxid (CO<sub>2</sub>), att förbättra vägsäkerheten, att anpassa lagstiftningen till den tekniska utvecklingen och de nya marknadsbehoven samt att främja intermodala transporter, samtidigt som man förebygger en snedvridning av konkurrensen och skyddar väginfrastrukturen, måste framhållas.
- (2) Den tekniska utvecklingen gör det möjligt att montera infällbara eller vikbara aerodynamiska anordningar baktill på fordon. Monteringen av sådana anordningar medför dock att de största tillåtna längderna enligt rådets direktiv 96/53/EG <sup>(3)</sup> överskrids. Ett undantag från de största tillåtna längderna är därför nödvändigt. Detta direktiv syftar till att möjliggöra att sådana anordningar installeras så snart som de nödvändiga ändringarna av de tekniska kraven för typgodkännande av aerodynamiska anordningar har införlivats eller tillämpas, samt efter att kommissionen antagit genomförandeakter som fastställer driftsbestämmelserna för användningen av sådana anordningar.
- (3) Om förarhytterna på motorfordon får bättre aerodynamiska egenskaper kan detta, eventuellt tillsammans med infällbara eller vikbara aerodynamiska anordningar som monteras baktill på fordonen, leda till att fordonens

<sup>(1)</sup> EUT C 327, 12.11.2013, s. 133.

<sup>(2)</sup> Europaparlamentets ståndpunkt av den 15 april 2014 (ännu ej offentliggjord i EUT) och rådets ståndpunkt vid första behandlingen av den 16 oktober 2014 (EUT C 40, 5.2.2015, s. 1). Europaparlamentets ståndpunkt av den 10 mars 2015 (ännu ej offentliggjord i EUT) och rådets beslut av den 20 april 2015.

<sup>(3)</sup> Rådets direktiv 96/53/EG av den 25 juli 1996 om största tillåtna dimensioner i nationell och internationell trafik och högsta tillåtna vikter i internationell trafik för vissa vägfordon som framförs inom gemenskapen (EGT L 235, 17.9.1996, s. 59).

energiprestanda förbättras avsevärt. Med de nuvarande största tillåtna längder som fastställs i direktiv 96/53/EG är en sådan förbättring dock inte möjlig utan att man minskar fordonens lastkapacitet och äventyrar den ekonomiska jämvikten i vägtransportbranschen. Även av det skälet är ett undantag från de största tillåtna längderna nödvändigt. Det undantaget bör inte medföra ökad lastkapacitet för dessa fordon.

- (4) Enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG <sup>(1)</sup> ska aerodynamiska anordningar som överskrider en längd av 500 mm och motorfordon försedda med förarhytter som förbättrar deras aerodynamiska prestanda typgodkännas innan de släpps ut på marknaden, när sådana fordon överskrider de gränsvärden som anges i direktiv 96/53/EG.
- (5) En ny utformning av fordonens förarhytter skulle bidra till ökad trafiksäkerhet genom att man minskar döda vinklar i förarnas synfält, inbegripet under vindrutan, och borde bidra till att rädda livet på många oskyddade trafikanter, såsom fotgängare och cyklister. En ny utformning av förarhytterna gör dessutom att man kan bygga in strukturer som absorberar energin vid en kollision. Dessutom bör den potentiella vinsten när det gäller förarhyttens volym också förbättra förarens säkerhet och komfort. När bättre säkerhetskrav för längre förarhytter har tagits fram kan man överväga om de bör tillämpas på fordon vars förarhytter inte har förlängts.
- (6) Alternativa framdrivningssystem, exempelvis hybridframdrivningssystem, är sådana system som hämtar energi till den mekaniska framdrivningen från förbrukningsbart bränsle och/eller ett batteri eller en annan anordning för lagring av elektrisk eller mekanisk kraft. Användningen av dem för tunga fordon eller bussar kan öka vikten, men innebär mindre föroreningar. Denna extra vikt bör inte räknas som en del av fordonets nyttolast, eftersom detta skulle bestraffa vägtransportbranschen ur ekonomisk synvinkel. Den extra vikten bör dock inte heller medföra att fordonets lastkapacitet ökas.
- (7) Framtida fordon som drivs med alternativa bränslen (med tyngre framdrivningssystem än fordon som drivs med konventionella bränslen) kan också tillåtas extra vikt. Sådana alternativa bränslen kan därför också tas med i den förteckning över alternativa bränslen som föreskrivs i det här direktivet, om användningen av dem kräver att extra vikt tillåts.
- (8) Detta direktiv medger undantag från de högsta tillåtna vikter och största dimensioner för fordon och fordonkombinationer som anges i direktiv 96/53/EG. Medlemsstaterna bör dock, av skäl som rör trafiksäkerhet eller infrastrukturegenskaper, kunna begränsa framförandet av vissa fordon på särskilda delar av sina vägnät.
- (9) Inom området containerisering används allt oftare containrar på 45 fot. Sådana containrar transporteras med alla transportmedel. Delsträckorna inom ramen för intermodala transporter kan i nuläget emellertid endast användas om både medlemsstaterna och transportörerna följer tungrodda administrativa förfaranden eller om dessa containrar har patenterade avfasade hörn, vilket innebär alltför höga kostnader. En förlängning på 15 cm av den tillåtna längden för fordon som transporterar sådana containrar kan befria transportörerna från dessa administrativa förfaranden och underlätta intermodala transporter, utan risk eller nackdel för väginfrastrukturen eller andra vägtrafikanter. Definitionen av intermodala transporter i detta direktiv föregriper inte en översyn av rådets direktiv 92/106/EEG <sup>(2)</sup>.
- (10) För att ytterligare främja intermodala transporter och ta hänsyn till tomvikten för containrar eller växelflak med en längd på upp till 45 fot bör trafik med treaxlade motorfordon med två- eller treaxlad påhängsvagn tillåtas med en sammantagen godkänd vikt på 44 ton. Tvåaxlade motorfordon med treaxlade påhängsvagnar som transporterar containrar eller växelflak med en längd på upp till 45 fot bör tillåtas inom intermodala transporter med en sammantagen godkänd vikt på 42 ton.
- (11) Sedan direktiv 96/53/EG antogs har den genomsnittliga vikten på busspassagerarna och deras bagage ökat kraftigt. Mot bakgrund av de viktbegränsningar som införts genom det direktivet har detta lett till att antalet passagerare som transporteras gradvis minskat. Dessutom medför den utrustning som behövs för att uppfylla de nuvarande tekniska kraven, som Euro VI, att vikten på de fordon som transporterar dem ökar. Behovet av att främja kollektivtrafiken på bekostnad av den privata trafiken, så att man kan öka energieffektiviteten, innebär att det tidigare antalet passagerare per buss måste återinföras, dock med beaktande av deras ökade kropps- och

<sup>(1)</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG av den 5 september 2007 om fastställande av en ram för godkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon (Ramdirektiv) (EUT L 263, 9.10.2007, s. 1).

<sup>(2)</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).

bagagevikt. Detta kan ske genom en ökning av den tillåtna vikten för bussar med två axlar, dock inom de begränsningar som säkerställer att väginfrastrukturen inte skadas som ett resultat av snabbare slitage.

- (12) Överträdelse i samband med överlastade fordon bör hanteras på lämpligt sätt av medlemsstaterna i syfte att undvika snedvridningar av konkurrensen och att säkerställa trafiksäkerheten.
- (13) För att säkerställa att konkurrensen mellan operatörer inte snedvrids och för att göra det lättare att upptäcka överträdelse, bör medlemsstaterna senast den 27 maj 2021 vidta särskilda åtgärder för att identifiera fordon eller fordonskombinationer i trafik som misstänks ha överskridit de relevanta viktbegränsningarna och som därför bör kontrolleras. Sådan identifiering kan utföras genom vägningsanordningar inbyggda i väginfrastrukturen eller genom mätare ombord på fordonen som fjärrkommunicerar uppgifter till de berörda myndigheterna. Uppgifter från sådana mätare bör göras tillgängliga även för föraren. Varje medlemsstat bör årligen utföra ett lämpligt antal kontroller av fordonsvikt. Antalet sådana kontroller bör stå i proportion till det totala antal fordon som årligen kontrolleras i den berörda medlemsstaten.
- (14) I syfte att säkerställa att detta direktiv följs bör medlemsstaterna fastställa regler för sanktioner vid överträdelse av detta direktiv och se till att de genomförs. Sanktionerna bör vara ändamålsenliga, icke-diskriminerande, proportionella och avskräckande.
- (15) För att göra kontroller av fordonens eller fordonskombinationernas vikt mer effektiva på internationell nivå, och för att främja ett smidigt utförande av dessa kontroller, är det viktigt att de behöriga myndigheterna i medlemsstaterna utbyter information. Den kontaktpunkt som utsetts i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1071/2009 <sup>(1)</sup> bör användas för ett sådant informationsutbyte.
- (16) Europaparlamentet och rådet bör informeras regelbundet om de vägtrafikkontroller som utförs av medlemsstaternas behöriga myndigheter. Denna information från medlemsstaterna kommer att göra det möjligt för kommissionen att säkerställa att transportörerna följer de regler som föreskrivs i detta direktiv och att fastställa huruvida ytterligare tvångsåtgärder bör utformas.
- (17) För att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av detta direktiv bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter. Dessa befogenheter bör utövas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 <sup>(2)</sup>.
- (18) Kommissionen bör inte anta genomförandeakter om driftskraven för användning av aerodynamiska anordningar eller närmare specifikationer för vägningsutrustning ombord på fordon om inte den kommitté som inrättats i enlighet med detta direktiv avger ett yttrande om det utkast till genomförandeakt som läggs fram av kommissionen.
- (19) I syfte att uppdatera förteckningen över alternativa bränslen i detta direktiv med beaktande av den senaste tekniska utvecklingen bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i EUF-fördraget delegeras till kommissionen. Det är av särskild betydelse att kommissionen genomför lämpliga samråd under sitt förberedande arbete, inklusive samråd med medlemsstaternas experter, innan den antar de delegerade akterna. När kommissionen förbereder och utarbetar delegerade akter bör den se till att relevanta handlingar översänds samtidigt till Europaparlamentet och rådet och att detta sker så snabbt som möjligt och på lämpligt sätt.
- (20) Eftersom målen för detta direktiv inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna utan snarare, på grund av deras omfattning och verkningar, kan uppnås bättre på unionsnivå, får unionen vidta nödvändiga åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget om Europeiska unionen. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går detta direktiv inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå dessa mål.
- (21) Direktiv 96/53/EG bör därför ändras i enlighet med detta.

<sup>(1)</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1071/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler beträffande de villkor som ska uppfyllas av personer som bedriver yrkesmässig trafik och om upphävande av rådets direktiv 96/26/EG (EUT L 300, 14.11.2009, s. 51).

<sup>(2)</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).

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

### Artikel 1

Direktiv 96/53/EG ska ändras på följande sätt:

1. Artikel 1.1 a ska ersättas med följande:

- "a) dimensionerna på motorfordon i kategorierna M2 och M3 och släpvagnar till dessa i kategori 0 samt motorfordon i kategorierna N2 och N3 och släpvagnar till dessa i kategorierna 03 och 04, enligt definitionen i bilaga II till Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG (\*).

(\*) Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG av den 5 september 2007 om fastställande av en ram för godkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon (Ramdirektiv) (EUT L 263, 9.10.2007, s. 1)."

2. Artikel 2 ska ändras på följande sätt:

a) I första stycket ska följande definitioner läggas till:

— *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.

— *fordon som drivs med alternativa bränslen*: ett motorfordon som helt eller delvis drivs med ett alternativt bränsle och som har godkänts enligt ramen i direktiv 2007/46/EG.

— *intermodal transport*:

- a) den kombinerade transport som anges i artikel 1 i rådets direktiv 92/106/EEG (\*) och som transporterar en eller flera containrar eller växelflak, med en total största tillåten längd på 45 fot, eller
- 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.

— *avsändare*: en rättslig enhet eller en fysisk eller juridisk person vars namn anges på konossementet eller motsvarande transporthandling, såsom ett *genomgångskonossement*, som avsändare och/eller i vars namn eller på vars vägnar ett transportavtal har ingåtts med transportföretaget.

(\*) 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)."

b) I andra stycket ska hänvisningen "direktiv 70/156/EEG" ersättas med följande:

"direktiv 2007/46/EG".

3. Artikel 4 ska ändras på följande sätt:

- a) Tredje och fjärde styckena i punkt 4 ska utgå.
- b) Punkt 6 ska utgå.

4. Artikel 5 ska ersättas med följande:

*”Artikel 5*

Med avseende på tillämpningen av artikel 3 ska ledade fordon som tagits i bruk före den 1 januari 1991 och som inte uppfyller kraven i punkterna 1.6 och 4.4 i bilaga I, anses uppfylla dessa krav under förutsättning att deras sammanlagda längd inte överstiger 15,50 m.”

5. Artiklarna 8, 8a och 9 ska utgå.

6. Följande artiklar ska införas:

*”Artikel 8b*

1. I syfte att förbättra deras energieffektivitet får fordon eller fordonskombinationer utrustade med aerodynamiska anordningar som uppfyller de krav som anges i punkterna 2 och 3 och som är förenliga med direktiv 2007/46/EG överstiga de största längder som anges i punkt 1.1 i bilaga I till det här direktivet, för att möjliggöra montering av sådana anordningar baktill på fordon eller fordonskombinationer. Fordon eller fordonskombinationer som är utrustade med sådana anordningar ska uppfylla kraven i punkt 1.5 i bilaga I till det här direktivet, och ett överskridande av största tillåtna längder får inte medföra en ökad lastlängd för dessa fordon eller fordonskombinationer.

2. De aerodynamiska anordningar som avses i punkt 1 och som överskrider en längd av 500 mm ska innan de släpps ut på marknaden typgodkännas i enlighet med reglerna för typgodkännande inom ramen för direktiv 2007/46/EG.

Kommissionen ska senast den 27 maj 2017 bedöma behovet av att anta eller ändra tekniska krav för typgodkännande av aerodynamiska anordningar som anges i den ramen med beaktande av behovet av att sörja för trafiksäkerhet och säkerheten för intermodala transporter, framför allt

- a) säker montering av anordningarna, så att risken för att de lossnar med tiden minskar, även under en intermodal transport,
- b) andra trafikanters, särskilt oskyddade trafikanters, säkerhet, genom att man bland annat ser till att konturerna är väl synliga när aerodynamiska anordningar har monterats, att kraven på indirekt sikt anpassas samt att det bakre underkörningsskyddet för kollisioner med ett fordon eller en fordonskombinations bakre del inte försämras.

Kommissionen ska för detta ändamål vid behov lägga fram ett lagstiftningsförslag i syfte att ändra relevanta regler för typgodkännande inom ramen för direktiv 2007/46/EG.

3. De aerodynamiska anordningar som avses i punkt 1 ska uppfylla följande driftsvillkor:

- a) Under förhållanden då andra trafikanters eller förarens säkerhet riskeras ska dessa anordningar vikas ihop, fällas in eller tas bort av föraren.
- b) Användning på väginfrastruktur i och mellan städer ska ske med hänsyn till de särskilda förhållanden som råder i områden där hastighetsgränsen är 50 km/tim eller lägre och där förekomsten av oskyddade trafikanter är mer sannolik.
- c) Användningen av dessa anordningar ska vara kompatibel med intermodala transporter, och i synnerhet får de, när de är infällda/hopvikta, inte överskrida största tillåtna längd med mer än 20 cm.

4. Kommissionen ska anta genomförandeakter med närmare bestämmelser för att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av punkt 3. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 10i.2.

5. Punkt 1 ska tillämpas från och med datumet för införlivandet eller tillämpningen av de nödvändiga ändringar av instrumenten som avses i punkt 2 och efter antagandet av de genomförandeakter som avses i punkt 4, beroende på vad som är lämpligt.

#### Artikel 9a

1. I syfte att förbättra energieffektiviteten, framför allt vad gäller förarhytters aerodynamiska prestanda, samt trafiksäkerheten, får fordon eller fordonskombinationer som uppfyller kraven i punkt 2 och som är förenliga med direktiv 2007/46/EG överskrida de största tillåtna längder som anges i punkt 1.1 i bilaga I till det här direktivet, under förutsättning att deras förarhytt ger bättre aerodynamisk prestanda, energieffektivitet och säkerhetsprestanda. 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.

2. Innan de släpps ut på marknaden ska de fordon som avses i punkt 1 godkännas i enlighet med reglerna för typgodkännande inom ramen för direktiv 2007/46/EG. Senast den 27 maj 2017 ska kommissionen bedöma huruvida de tekniska krav för typgodkännande av fordon utrustade med sådana förarhytter som anges i den ramen behöver utvecklas, med beaktande av följande:

- a) Förbättrad aerodynamisk prestanda för fordon eller fordonskombinationer.
- b) Oskyddade trafikanter och säkerställande av att de är mer synliga för förare, framför allt genom att de döda vinklarna i förarhytterna minskas.
- c) Minskade skador hos andra trafikanter vid en kollision.
- d) Förarnas säkerhet och komfort.

Kommissionen ska för detta ändamål vid behov lägga fram ett lagstiftningsförslag i syfte att ändra relevanta regler för typgodkännande inom ramen för direktiv 2007/46/EG.

3. Punkt 1 ska tillämpas från och med tre år efter dagen för införlivandet eller tillämpningen av de nödvändiga ändringar av de instrument som avses i punkt 2, beroende på vad som är lämpligt.”

7. Artikel 10a ska utgå.

8. Följande artiklar ska införas:

#### ”Artikel 10b

Högsta tillåtna vikter för fordon som drivs med alternativa bränslen ska vara de som anges i punkterna 2.3.1, 2.3.2 och 2.4 i bilaga I.

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

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.

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

#### Artikel 10c

De största tillåtna längder som anges i punkt 1.1 i bilaga I, i förekommande fall med förbehåll för artikel 9a.1, och det längsta tillåtna avstånd som anges 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.

#### Artikel 10d

1. Senast den 27 maj 2021 ska medlemsstaterna vidta särskilda åtgärder för att identifiera fordon eller fordonskombinationer som är i trafik och som misstänks ha överskridit högsta tillåtna vikt och som därför bör kontrolleras av deras behöriga myndigheter för att säkerställa att kraven i detta direktiv har uppfyllts. Dessa åtgärder får vidtas med hjälp av automatiska system som installeras i väginfrastrukturen eller med hjälp av ombordsystem för vägning som installerats i fordon i enlighet med punkt 4.

En medlemsstat får inte kräva installation av ombordsystem för vägning i fordon eller fordonskombinationer som är registrerade i en annan medlemsstat.

Utan att det påverkar tillämpningen av unionsrätten och nationell rätt ska automatiska system som används för fastställande av överträdelse av detta direktiv och för påförande av sanktioner vara certifierade. Om automatiska system används endast för identifieringsändamål behövs ingen certifiering.

2. Varje medlemsstat ska varje kalenderår genomföra ett lämpligt antal kontroller av vikten på fordon eller fordonskombinationer i trafik, i proportion till det totala antalet fordon som inspekteras varje år på dess territorium.

3. Medlemsstaterna ska i enlighet med artikel 18 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1071/2009 (\*) se till att deras behöriga myndigheter utbyter information om överträdelse och sanktioner som hänför sig till den här artikeln.

4. De ombordsystem för vägning som avses i punkt 1 ska vara exakta och tillförlitliga samt vara fullständigt driftskompatibla och förenliga med alla fordonstyper.

5. Senast den 27 maj 2016 ska kommissionen anta genomförandeakter med närmare bestämmelser för att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av reglerna för driftskompatibilitet och förenlighet i punkt 4.

För att säkerställa driftskompatibilitet ska de detaljerade bestämmelserna möjliggöra att viktinformation från ett fordon i rörelse när som helst kan meddelas de behöriga myndigheterna och fordonets förare. Kommunikationen ska ske med det gränssnitt som anges i CEN DSRC-standarderna EN 12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 och ISO 14906. Dessutom ska kommunikationen säkerställa att medlemsstaternas behöriga myndigheter kan kommunicera och utbyta information med fordon och fordonskombinationer på samma sätt oavsett vilken medlemsstat de har registrerats i och om de är utrustade med ombordsystem för vägning.

För att säkerställa driftskompatibilitet med alla fordonstyper ska motorfordonens ombordsystem kunna ta emot och behandla alla uppgifter som kommer från alla typer av släpvagnar eller påhängsvagnar som är kopplade till motorfordonet.

Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 10i.2.

#### Artikel 10e

Medlemsstaterna ska fastställa regler om sanktioner som är tillämpliga vid överträdelse av detta direktiv och vidta alla åtgärder som är nödvändiga för att se till att de genomförs. Dessa sanktioner ska vara ändamålsenliga, icke-diskriminerande, proportionella och avskräckande. Medlemsstaterna ska meddela dessa regler till kommissionen.

#### Artikel 10f

1. Vid transport av containrar och växelflak ska medlemsstaterna fastställa regler med krav på att

- a) avsändaren överlämnar en deklARATION med uppgift om en containers eller ett växelflaks vikt till den transportör som anlitas för transporten av containern eller växelflaket, och
- b) transportören ger tillgång till all relevant dokumentation som avsändaren tillhandahåller.

2. Medlemsstaterna ska fastställa regler om ansvar för både avsändaren och transportören beroende på vad som är lämpligt i fall när den information som avses i punkt 1 saknas eller är felaktig och fordonet eller fordonskombinationen har överlastats.

#### Artikel 10g

Vartannat år och senast den 30 september det år som följer på utgången av den ifrågavarande tvåårsperioden, ska medlemsstaterna översända nödvändig information till kommissionen om

- a) det antal kontroller som genomförts under de två föregående kalenderåren, och
- b) det antal överlastade fordon eller fordonskombinationer som upptäckts.

Denna information kan ingå i den information som överlämnas enligt artikel 17 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 (\*).

Kommissionen ska analysera den information som mottagits enligt denna artikel och ska inkludera denna analys i den rapport som ska överlämnas till Europaparlamentet och rådet enligt förordning (EG) nr 561/2006.

#### Artikel 10h

1. Befogenheten att anta delegerade akter ges till kommissionen med förbehåll för de villkor som anges i denna artikel.
2. Den befogenhet att anta delegerade akter som avses i artikel 10b ska ges till kommissionen för en period av fem år från och med den 26 maj 2015. Kommissionen ska utarbeta en rapport om delegeringen av befogenhet senast nio månader före utgången av perioden av fem år. Delegeringen av befogenhet ska genom tyst medgivande förlängas med perioder av samma längd, såvida inte Europaparlamentet eller rådet motsätter sig en sådan förlängning senast tre månader före utgången av perioden i fråga.
3. Den delegering av befogenhet som avses i artikel 10b får när som helst återkallas av Europaparlamentet eller rådet. Ett beslut om återkallelse innebär att delegeringen av den befogenhet som anges i beslutet upphör att gälla. Beslutet får verkan dagen efter det att det offentliggörs i *Europeiska unionens officiella tidning*, eller vid ett senare i beslutet angivet datum. Det påverkar inte giltigheten av delegerade akter som redan har trätt i kraft.
4. Så snart kommissionen antar en delegerad akt ska den samtidigt delge Europaparlamentet och rådet denna.
5. En delegerad akt som antas enligt artikel 10b ska träda i kraft endast om varken Europaparlamentet eller rådet har gjort invändningar mot den delegerade akten inom en period av två månader från den dag då akten delgavs Europaparlamentet och rådet, eller om både Europaparlamentet och rådet, före utgången av den perioden, har underrättat kommissionen om att de inte kommer att göra några invändningar. Denna period ska förlängas med två månader på Europaparlamentets eller rådets initiativ.

#### Artikel 10i

1. Kommissionen ska biträdas av den vägtransportkommitté som avses i artikel 42 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 165/2014 <sup>(1)\*</sup>. Denna kommitté ska vara en kommitté i den mening som avses i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 <sup>(2)\*</sup>.
2. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 5 i förordning (EU) nr 182/2011 tillämpas.
3. Om kommittén inte avger något yttrande, ska kommissionen inte anta utkastet till genomförandeakt och artikel 5.4 tredje stycket i förordning (EU) nr 182/2011 ska tillämpas.

#### Artikel 10j

Senast den 8 maj 2020 ska kommissionen för Europaparlamentet och rådet vid behov lägga fram en rapport om genomförandet av de ändringar av detta direktiv som införs genom Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2015/719 <sup>(3)\*</sup>, och därvid beakta särskilda särdrag hos vissa marknadssegment. På grundval av denna rapport ska kommissionen vid behov utarbeta ett lagstiftningsförslag som i vederbörlig ordning ska åtföljas av en konsekvensbedömning. Rapporten ska göras tillgänglig minst sex månader innan något lagstiftningsförslag läggs fram.

<sup>(1)\*</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1071/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler beträffande de villkor som ska uppfyllas av personer som bedriver yrkesmässig trafik och om upphävande av rådets direktiv 96/26/EG (EUT L 300, 14.11.2009, s. 51).

<sup>(2)\*</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 av den 15 mars 2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet och om ändring av rådets förordningar (EEG) nr 3821/85 och (EG) nr 2135/98 samt om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 3820/85 (EUT L 102, 11.4.2006, s. 1).

<sup>(3)\*</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 165/2014 av den 4 februari 2014 om färdskrivare vid vägtransporter, om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 3821/85 om färdskrivare vid vägtransporter och om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet (EUT L 60, 28.2.2014, s. 1).

<sup>(4)\*</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).

<sup>(5)\*</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2015/719 av den 29 april 2015 om ändring av rådets direktiv 96/53/EG om största dimensioner i nationell och internationell trafik och högsta tillåtna vikter i internationell trafik för vissa vägfordon som framförs inom gemenskapen (EUT L 115, 6.5.2015, s. 1)."



9. Bilaga I ska ändras på följande sätt:

a) Punkt 1.2 a ska ersättas med följande:

”a) alla fordon utom de fordon som avses i led b: 2,55 m”.

b) Punkt 1.2 b ska ersättas med följande:

”b) påbyggnader för temperaturkontrollerade fordon eller temperaturkontrollerade containrar eller växelflak som transporteras av fordon: 2,60 m”.

c) Punkt 2.2.2 c ska ersättas med följande:

”c) tvåaxlat motorfordon med treaxlad påhängsvagn som i intermodala transporter medför en eller flera containrar eller växelflak med en total största tillåten längd på 45 fot: 42 ton”.

d) I punkt 2.2.2 ska följande led läggas till:

”d) treaxlat motorfordon med två- eller treaxlad påhängsvagn som i intermodala transporter medför en eller flera containrar eller växelflak med en total största tillåten längd på 45 fot: 44 ton”.

e) Punkt 2.3.1 ska ersättas med följande:

”2.3.1 Tvåaxlat motorfordon annat än buss: 18 ton

Tvåaxlat motorfordon annat än buss som drivs med alternativa bränslen: högsta tillåtna vikt på 18 ton höjs med den extra vikt som tekniken för det alternativa bränslet kräver med högst 1 ton.

Tvåaxlad buss: 19,5 ton”.

f) Punkt 2.3.2 ska ersättas med följande:

”2.3.2 Treaxlat motorfordon: 25 ton eller 26 ton 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 vikt för varje axel inte överstiger 9,5 ton.

Treaxlat motorfordon som drivs med alternativt bränsle: högsta tillåtna vikt på 25 ton, eller 26 ton 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 vikt för varje axel inte överstiger 9,5 ton, höjs genom den extra vikt som tekniken för det alternativa bränslet kräver med högst 1 ton.”

g) Punkt 2.4 ska ersättas med följande:

”2.4 Treaxlad ledbuss: 28 ton

Treaxlade ledbussar som drivs med alternativa bränslen: högsta tillåtna vikt på 28 ton höjs med den extra vikt som tekniken för det alternativa bränslet kräver med högst 1 ton.”

## Artikel 2

1. Medlemsstaterna ska sätta i kraft de bestämmelser i lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv senast den 7 maj 2017. De ska genast underrätta kommissionen om detta.

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.

2. Medlemsstaterna ska till kommissionen överlämna texten till de centrala bestämmelser i nationell lagstiftning som de antar inom det område som omfattas av detta direktiv.

## Artikel 3

Detta direktiv träder i kraft den tjugonde dagen efter det att det har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

*Artikel 4*

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Strasbourg den 29 april 2015.

*På Europaparlamentets vägnar*

M. SCHULZ

*Ordförande*

*På rådets vägnar*

Z. KALNIŅA-LUKAŠEVICA

*Ordförande*

---