



Strasbourg, den 11.7.2023
COM(2023) 445 final

2023/0265 (COD)

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV

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

{SEC(2023) 445 final} - {SWD(2023) 445 final} - {SWD(2023) 446 final} -
{SWD(2023) 447 final}

BEGRUNDELSE

1. BAGGRUND FOR FORSLAGET

Denne begrundelse ledsager forslaget til et direktiv om ændring af Rådets direktiv 96/53/EF af 25. juli 1996 om fastsættelse af de største tilladte dimensioner i national og international trafik og tilladte totalvægt i international trafik for visse vej køretøjer i brug i Fællesskabet¹ (i det følgende benævnt "direktivet om vægt og dimensioner").

• Forslagets begrundelse og formål

Vejtransportsektoren er afgørende for at lette handel og mobilitet, forbinde virksomheder og kunder i hele EU og fremme økonomisk vækst og beskæftigelse. Ved at gøre det muligt at transportere varer støtter den mange industrier, herunder fremstilling, bygge og anlæg og detailhandel. Den er også afgørende for udrykningstjenester. Sektoren har vist sin afgørende rolle med hensyn til at sikre fordelingen af vigtige forsyninger og yde humanitær bistand samt sikre personlig mobilitet i nødsituationer såsom covid-19-pandemien og Ruslands angrebskrig mod Ukraine.

Vejtransport spiller en central rolle i godstransportsystemet med mere end tre fjerdedele (77,4 %) af de varer, der transporteres i EU over land². Det er imidlertid en kilde til adskillige socioøkonomiske og miljømæssige virkninger, herunder drivhusgasemissioner, luft- og støjforurening, trængsel, risici for trafikikkerheden og slid på vejinfrastrukturen. Tunge køretøjer såsom lastbiler og busser tegner sig for 28 % af drivhusgasemissionerne i vejtransport (6 % af EU's samlede emissioner) og er en væsentlig kilde til nitrogenoxidemissioner (34 % af vejtransportens nitrogenoxidemissioner i 2020). De er også en kilde til andre luftforurenende stoffer såsom partikulært materiale³.

Ved direktiv 96/53/EF fastsættes den største tilladte vægt og de største tilladte dimensioner for tunge køretøjer, der bevæger sig på vejene i EU og transporterer varer eller passagerer. Det blev oprindeligt udformet med henblik på at sikre fri bevægelighed for varer og fair konkurrence i det indre marked, forbedre trafikikkerheden og forebygge skader på vejinfrastrukturen. Disse oprindelige mål skulle nås ved at sikre, at tunge køretøjer ikke overskrider de grænser, der kan påvirke trafikikkerheden eller vejinfrastrukturen negativt, at tunge køretøjer, som opfylder kravene, kan bevæge sig frit inden for EU, og at vejtransportoperatører kan konkurrere på lige fod med hensyn til deres køretøjers lasteevne. De seneste efterfølgende ændringer af direktivet, der blev vedtaget i 2015 og 2019⁴, bragte miljøaspekter ind i direktivet med det formål at reducere energiforbruget og drivhusgasemissionerne samt fremme intermodal transport, hvilket vil sige at varer

¹ EFT L 235 af 17.9.1996, s. 59.

² [Statistical pocketbook 2022 \(europa.eu\)](https://ec.europa.eu/eurostat/tgm/table.do?tab=table&init=1&language=en&plugin=1)

³ [National air pollutant emissions data viewer 2005-2020.](https://ec.europa.eu/eurostat/tgm/table.do?tab=table&init=1&language=en&plugin=1)

⁴ 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), Europa-Parlamentets og Rådets afgørelse (EU) 2019/894 af 5. juni 2019 om ændring af Rådets direktiv 96/53/EF, for så vidt angår fristen for gennemførelsen af de særlige regler vedrørende de største tilladte længder for førerhuse med forbedret aerodynamisk ydeevne, energieffektivitet og sikkerhed (EUT L 164 af 20.6.2019, s. 30) og Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/1242 af 20. juni 2019 om fastsættelse af præstationsnormer for nye tunge køretøjers CO₂-emissioner og om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordninger (EF) nr. 595/2009 og (EU) 2018/956 og Rådets direktiv 96/53/EF (EUT L 198 af 25.7.2019, s. 202).

transporteres i standardiserede fragtenheder (såsom containere) med forskellige transportformer. Dette blev gjort ved at indføre regler, der giver mulighed for højere vægt og/eller større dimensioner for energieffektive og mindre forurenende køretøjer for at tilskynde til udbredelsen af drivlinjer, der bruger alternative brændstoffer (herunder nulemissionsdrivlinjer), forbedre køretøjernes aerodynamiske egenskaber og sikre interoperabilitet med andre transportformer.

En evaluering i 2022 af det nuværende direktiv viste, at selv om direktivet er effektivt med hensyn til at fremme trafiksikkerheden, beskytte vejinfrastrukturen og lette anvendelsen af vejkøretøjer i intermodal containertransport, er det ikke tilstrækkeligt med hensyn til lige konkurrencevilkår og dekarbonisering.

Problemerne med markedsfragmentering for længere og tungere køretøjer og ineffektiv og inkonsekvent håndhævelse skyldes i vid udstrækning mangler i direktivet. Uklare og manglende regler i direktivet har ført til et kludetæppe af nationale regler og krav, divergerende fortolkninger og kontrolpraksis. Disse hæmmer tunge køretøjers frie bevægelighed i EU, forvrider konkurrencen og fører til tab af drifts- og energieffektivitet. De er de primære årsager til direktivets utilstrækkelige resultater med hensyn til dets mål om at sikre fri og effektiv bevægelighed for varer og fair konkurrence.

Hvad angår dekarbonisering er udbredelsen af nulemissionskøretøjer i bilparken for tunge køretøjer i øjeblikket meget begrænset. EU's lastbilpark (over 3,5 ton) er fortsat i vid udstrækning domineret af motorer, der drives af fossile brændstoffer, hvor 96,3 % af alle lastbiler i EU kører på diesel, og kun 0,7 % af alle lastbiler kører med forbrændingsmotorer, der bruger alternative brændstoffer (naturgas og LPG). Andelen af elektrisk opladelige lastbiler, herunder el- og pluginhybridkøretøjer, er kun på 0,2 %. Den årlige registrering af nulemissionslastbiler voksede fra 0,6 % i 2016 til 7 % i 2020. Det går i den rigtige retning, men ikke hurtigt nok til at bidrage meningsfuldt til at nå målet i den europæiske grønne pagt⁵ om en reduktion af drivhusgasemissionerne fra transport på 90 % senest i 2050.

De europæiske rammeprogrammer for forskning og innovation har støttet tunge lav- og nulemissionskøretøjer, aerodynamiske egenskaber og energieffektivitetsudfordringer med særlige partnerskaber siden 2007 med det europæiske initiativ vedrørende miljøvenlige biler under RP7, det europæiske initiativ om grønne køretøjer under Horisont 2020 og i øjeblikket med "Vejtransport uden emissioner" under Horisont Europa. Særlige projekter leverede nogle af innovationerne såsom motoriserede nulemissionspåhængsvogne og forbedret aerodynamik⁶.

Den lave udbredelse af tunge nulemissionskøretøjer og energispareløsninger har flere underliggende årsager, hvor direktivets mangel har et begrænset bidrag. Direktivet giver ikke sektoren tilstrækkelige incitamenter til at tilskynde til investeringer i nulemissionsteknologier såsom en nødvendig kvote for vægt eller dimensioner for at kompensere for vægten og/eller størrelsen af den relevante teknologi og sikre mindst den samme lastkapacitet som konventionelle tunge køretøjer, der kører på fossile brændstoffer.

Dette forslag har til formål at løse tre problemer, der er blevet identificeret: i) lav udbredelse af tunge nulemissionskøretøjer, ii) fragmentering af markedet for længere og tungere

⁵ COM(2019) 640 final.

⁶ AEROFLEX (<https://cordis.europa.eu/project/id/769658>) og TRANSFORMERS (<https://cordis.europa.eu/project/id/605170>).

køretøjer og iii) ineffektiv og inkonsekvent håndhævelse. Dets primære formål er at fjerne hindringer og skabe stærkere incitament for udbredelsen af nulemissionsteknologier og energibesparende udstyr i sektoren for tunge køretøjer, yderligere lette intermodal transport, tydeliggøre reglerne for anvendelse af længere og/eller tungere køretøjer i grænseoverskridende transport og gøre håndhævelsen effektiv og virkningsfuld.

I Kommissionens meddelelse om en strategi for bæredygtig og intelligent mobilitet — en europæisk transportsektor, der er klar til fremtiden⁷ blev revisionen af direktivet om vægt og dimensioner udpeget som en af de vigtigste foranstaltninger, der effektivt kan stimulere efterspørgslen efter nulemissionskøretøjer og fremme det modale samarbejde. Dette kan være med til at fremme omstillingen til et nulforureningstransportsystem i EU og fremme innovation i sektoren.

Dette forslag er et vigtigt element i den række af foranstaltninger, der er nødvendige for at gøre vejtransport grønnere. For at være effektivt med hensyn til at fremme udbredelsen af tunge nulemissionskøretøjer skal det gå hånd i hånd med udrulningen af opladnings- og optankningsinfrastruktur⁸, strengere CO₂-nulemissionsstandarder for tunge køretøjer⁹, indførelsen af vejafgiftsordninger baseret på tunge køretøjers CO₂-emissioner og medtagelsen af vejtransport i emissionshandelssystemerne. Direktivets effektivitet med hensyn til at fremme intermodal godstransport afhænger i høj grad af andre transportformers tilgængelighed og kapacitet. Dette direktiv skal derfor suppleres af andre modale og tværmodale lovgivningsinitiativer, der vedtages sammen som led i pakken om grønnere godstransport, især foranstaltningerne til bedre forvaltning og koordinering af international jernbanetrafik og initiativet om en fælles metode for virksomheder til at beregne deres drivhusgasemissioner. Den planlagte revision af Rådets direktiv 92/106/EØF¹⁰ (i det følgende benævnt "direktivet om kombineret godstransport") vil også styrke forslagens virkninger med hensyn til at fremme væksten i intermodal transport.

- **Sammenhæng med de gældende regler på samme område**

Revisionen af direktivet om vægt og dimensioner er i overensstemmelse med andre lovgivningsinitiativer, der har til formål at reducere emissioner fra transport, forbedre energi- og driftseffektiviteten af grænseoverskridende transport og fremme intermodalt samarbejde. Den skaber især synergier med tre andre initiativer fra Kommissionen:

- a) forslaget til revision af Rådets direktiv 92/106/EØF¹¹ (i det følgende benævnt "direktivet om kombineret godstransport"), som har til formål at tilskynde til udbredelsen af intermodal transport
- b) forslaget til en forordning om en harmoniseret ramme for drivhusgasemissioner fra gods- og passagertransport (det såkaldte CountEmissions EU-initiativ), som har til formål at fastlægge en harmoniseret metode til måling af dør til dør-

⁷ COM(2020) 789 final.

⁸ COM(2021) 559 final.

⁹ COM(2023) 88 final.

¹⁰ 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).

¹¹ 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).

drivhusgasemissioner fra transport, som transportvirksomhederne kan anvende til at overvåge og benchmarke deres transporttjenester

- c) forslaget til en forordning om planlægning og forvaltning af jernbanekapaciteten med henblik på at forbedre jernbanetjenesternes pålidelighed, punktlighed og tilgængelighed ved at optimere anvendelsen af jernbaneinfrastrukturen og forbedre deres multimodale integration.

Selv om disse initiativer dækker forskellige modale og tværmodale aspekter af de lovgivningsmæssige rammer for landtransport, supplerer de hinanden med hensyn til at skabe et mere effektivt og bæredygtigt landtransportsystem.

Desuden vil direktiv 1999/62/EF (eurovignetdirektivet)¹² ved at imødekomme behovet for at internalisere vejtransportens eksterne omkostninger og anvende principperne om, at "forureneren betaler" og "brugeren betaler" yderligere styrke incitamenterne i direktivet om vægt og dimensioner for at booste udbredelsen af tunge nulemissionskøretøjer og tilskynde til anvendelse af energieffektive påhængsvogne og sættevogne samt medtage vejtransport i emissionshandelen¹³.

Dette forslag er også i overensstemmelse med forslaget om revision af forordningen om Unionens retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet, ændring af forordning (EU) 2021/1153 og forordning (EU) nr. 913/2010 og ophævelse af forordning (EU) nr. 1315/2013¹⁴. Det har bl.a. til formål at modernisere vejnettet ved at forbedre kvalitetsstandarderne, herunder udrulningen af vejningsmekanismer, der er indbygget i vejinfrastrukturen. De er nødvendige for bedre at kunne kontrollere overholdelsen af de tilladte totalvægtgrænser som fastsat i direktivet om vægt og dimensioner.

Reglerne i forslaget til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 2010/40/EU om rammerne for indførelse af intelligente transportsystemer på vejtransportområdet og for grænsefladerne til andre transportformer¹⁵ om formatet for og tilgængeligheden af data om vægt-, længde-, bredde- og højdebegrænsninger er også relevante for og sammenhængende med dette initiativ i forbindelse med at matche et tungt køretøj til godstransport med vejinfrastrukturens tilstand og kapacitet.

Desuden har Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2015/413 af 11. marts 2015 om fremme af grænseoverskridende udveksling af oplysninger om trafikikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser (direktivet om grænseoverskridende håndhævelse)¹⁶ til formål at forbedre trafikikkerheden og sikre ligebehandling af førere, dvs. både hjemmehørende og ikke-hjemmehørende overtrædere. I marts 2023 vedtog Kommissionen et lovgivningsforslag¹⁷ for at ændre direktivet om grænseoverskridende håndhævelse og udvide dets anvendelsesområde til andre trafikikkerhedsrelaterede trafikforseelser. "Kørsel med overbelastet køretøj" er en af dem. Den mekanisme, som direktivet indførte, vil derfor kunne anvendes til at identificere lovovertrædere og gøre det lettere at retsforfølge dem for overtrædelse af direktivet om vægt og dimensioner.

¹² Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 1999/62/EF af 17. juni 1999 om afgifter på tunge godskøretøjer for benyttelse af visse infrastrukturer (EFT L 187 af 20.7.1999, s. 42).

¹³ COM(2021) 551 final.

¹⁴ COM(2021) 812 final.

¹⁵ COM(2021) 813 final.

¹⁶ EUT L 68 af 13.3.2015, s. 9.

¹⁷ COM(2023) 126.

- **Sammenhæng med Unionens politik på andre områder**

Generelt passer forslaget med de overordnede mål for EU's økonomis grønne og digitale omstilling, og især med handlingsplanen for nulforurening, hvor det fremmer udbredelsen af tunge nulemissionskøretøjer¹⁸. Det er i overensstemmelse med og bidrager til det langsigtede mål om at opnå klimaneutralitet senest i 2050 som fastsat i meddelelsen om den europæiske grønne pagt¹⁹ og EU's forpligtelse til at reducere nettodrivhusgasemissionerne med 55 % senest i 2030 sammenlignet med i 1990 som fastsat i den europæiske klimalov²⁰. Desuden er den planlagte revision derfor i overensstemmelse med "Fit for 55"-pakken²¹, som omfatter bestræbelser på at mindske afhængigheden af fossile brændstoffer og øge udbredelsen af infrastruktur til alternative brændstoffer. Med hensyn til energieffektivitet er forslaget et svar på REPowerEU-planen²² fra 2022, hvis vigtigste mål er at mindske afhængigheden af russiske fossile brændstoffer efter Ruslands angrebskrig mod Ukraine samt fremskynde den grønne omstilling, herunder mod nulemissionskøretøjer som afspejlet i forslaget.

Der er også klare synergier mellem dette initiativ og forordning (EU) 2019/1242, som indeholder CO₂-emissionsstandarder for tunge køretøjer²³. I forordningen fastlægges krav til køretøjsfabrikanter om mere brændstofeffektive tunge køretøjer og tunge nulemissionskøretøjer. Forslaget til revision af forordningen, som Kommissionen vedtog den 14. februar 2023²⁴, udvider anvendelsesområdet til næsten alle nyregistrerede tunge køretøjer med certificerede CO₂-emissioner og fastsætter nye CO₂-emissionsmål fra 2030 og frem. For effektivt at nå målene og blive grønnere så hurtigt som muligt skal CO₂-standarderne for tunge køretøjer suppleres med understøttende foranstaltninger, der er rettet mod efterspørgselssiden, især revisionen af direktivet om vægt og dimensioner. Dette vil give transportvirksomhederne de rette incitamenter til at investere i renere tunge køretøjer.

2. RETSGRUNDLAG, NÆRHEDSPRINCIPPET OG PROPORTIONALITETSPRINCIPPET

- **Retsgrundlag**

Retsgrundlaget for det foreslåede ændringsdirektiv er artikel 91, stk. 1, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde. Forbedring af vejtransportens effektivitet og miljøpræstationer samtidig med at trafiksikkerheden sikres er vigtige mål i den fælles transportpolitik.

I henhold til artikel 91, stk. 1, har EU bemyndigelse til at fastsætte fælles regler for international transport mellem medlemsstaterne eller som passerer gennem en eller flere medlemsstaters område.

¹⁸ COM(2021) 400 final.

¹⁹ COM(2019) 640 final.

²⁰ COM(2020) 80 final.

²¹ COM(2021) 550 final.

²² COM(2022) 230 final.

²³ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/1242 af 20. juni 2019 om fastsættelse af præstationsnormer for nye tunge køretøjers CO₂-emissioner og om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordninger (EF) nr. 595/2009 og (EU) 2018/956 og Rådets direktiv 96/53/EF (EUT L 198 af 25.7.2019, s. 202).

²⁴ COM(2023) 88 final.

- **Nærhedsprincippet (for områder, der ikke er omfattet af enekompetence)**

EU har allerede kompetence til at fastsætte grænser for tunge køretøjers dimensioner og vægt, når de anvendes i grænseoverskridende transport, i kraft af vedtagelsen af direktivet om vægt og dimensioner. Samtidig giver direktivet medlemsstaterne mulighed for at tillade større og/eller tungere køretøjer at køre på deres egne områder baseret på deres specifikke behov og omstændigheder.

På trods af direktivets bestræbelser på at harmonisere tekniske standarder har det mangler, som fører til forskellige fortolkninger og inkonsekvent håndhævelse i medlemsstaterne. Dette fører til et fragmenteret kludetæppe af nationale krav, som hindrer målet om at skabe et fælles europæisk transportområde. Der er behov for EU's indsats for at fjerne disse hindringer og sikre effektiv, rimelig og bæredygtig transport i det indre marked.

Desuden har direktivet ikke effektivt fremmet indførelsen af alternative brændstoffer, energibesparende teknologier og intermodal transport. Da der er behov for dekarbonisering og ny teknologisk udvikling, er det nødvendigt med en yderligere EU-indsats for at tilskynde til og fremskynde udbredelsen af tunge nulemissionskøretøjer, fremme innovation, forbedre kompatibiliteten med andre transportformer og bidrage til grønne mål.

Revisionen af direktivet begrænser ikke medlemsstaternes evne til at håndtere lokale forhold og nationale transport. En offentlig høring viste stærk støtte til EU's indsats for at styrke det grænseoverskridende samarbejde, sikre et velfungerende indre marked og forbedre miljøpræstationerne i transportsektoren.

Evalueringen af direktivet anerkender dets merværdi med hensyn til at fastsætte EU-standarder for tunge køretøjers vægt og dimensioner i grænseoverskridende transport. Den identificerer imidlertid også mangler såsom juridiske smuthuller og forældede standarder, som hindrer teknologiske fremskridt og dekarboniseringsbestrebelse. Uden en koordineret EU-indsats vil medlemsstaterne skulle handle hver for sig, hvilket fører til markedsfragmentering, konkurrenceforvridning og diskriminerende praksis. Desuden er nationale initiativer alene ikke tilstrækkelige til at løse problemerne på EU-plan og nå dekarboniseringsmålene.

En indsats fra EU's side er derfor afgørende for at løse disse problemer effektivt, sikre at det indre marked fungerer på en harmoniseret måde, fremme miljøpræstationer og skabe stabilitet til langsigtet planlægning fra vejtransportoperatører og fabrikanter af tunge køretøjer.

- **Proportionalitetsprincippet**

Forslaget rammer den rette balance mellem at nå de ønskede mål om harmonisering, dekarbonisering og håndhævelse på en effektiv måde, samtidig med at det sikres, at de foreslåede foranstaltninger ikke går videre, end hvad der er nødvendigt for at løse de konstaterede problemer og nå det politiske mål.

Forslaget bidrager til at forbedre energi- og driftseffektiviteten af grænseoverskridende transport og styrker håndhævelsen effektivt. Det pålægger ikke operatørerne betydelige omkostninger, og det indebærer kun nogle forudgående investeringsomkostninger for medlemsstaterne. Denne progressive og effektive måde at nå målene på vil muliggøre en gnidningsløs "grøn" omstilling for myndigheder og operatører.

Det rammer den rette balance mellem fastsættelse af minimumsstandarder på EU-plan for dekarbonisering og håndhævelse af de gældende regler og giver medlemsstaterne fleksibilitet til at fastsætte mere ambitiøse løsninger, især med hensyn til håndhæelsesværktøjer.

Forslagets proportionalitet er baseret på en omhyggelig vurdering af alle de politiske løsningsmodeller, der er analyseret i den konsekvensanalyse, der ledsager dette forslag (se afsnit 7.4 og 8.1 af konsekvensanalysen for yderligere oplysninger)²⁵.

- **Valg af retsakt**

Da forslaget består af flere ændringer af direktivet om vægt og dimensioner, bør det fremtidige retlige instrument derfor være et direktiv. Dette giver mulighed for målrettet harmonisering samt en vis grad af fleksibilitet for medlemsstaterne for at kunne tage hensyn til særlige nationale forhold.

Da det ændrede direktiv bevarer sin struktur, og dets indhold ikke påvirkes, er der ikke behov for en omarbejdning.

3. RESULTATER AF EFTERFØLGENDE EVALUERINGER, HØRINGER AF INTERESSENER OG KONSEKVENSANALYSER

- **Efterfølgende evalueringer/kvalitetskontrol af gældende lovgivning**

I 2022 igangsatte Kommissionen en efterfølgende evaluering for at vurdere, hvordan direktivet om vægt og dimensioner klarer sig med udgangspunkt i dets effektivitet, virkningsfuldhed, relevans, sammenhæng og EU-merværdi. Evalueringen blev foretaget umiddelbart efter konsekvensanalysen af revisionen af direktivet. Den fulgte Kommissionens principper om bedre regulering²⁶.

Evalueringen undersøgte de virkninger, som direktivet har haft med hensyn til at sikre den frie bevægelighed for varer, forbedre energieffektiviteten, reducere drivhusgasemissioner og afbøde trafikikkerhedsrisici. Den vurderede også, hvilke regler der fungerede godt, og hvilke der ikke gjorde, og hvorfor. Den dækkede perioden fra september 1997 til den 31. december 2021.

De vigtigste resultater af evalueringen er følgende:

- 1) Et kludetæppe af nationale og bilaterale undtagelser sammen med administrative, tekniske og sikkerhedsmæssige krav til transport med tungere og/eller længere køretøjer er dukket op på trods af den forventede højere grad af harmonisering af lovgivningen, som det var hensigten med direktivet at opnå
- 2) Anvendelsen af tunge køretøjer, der bruger alternative brændstoffer, og forbedret aerodynamik for at øge energieffektiviteten i vejtransport og reducere drivhusgasemissionerne har endnu ikke givet meningsfulde resultater
- 3) Håndhævelsen af reglerne varierer betydeligt mellem medlemsstaterne med hensyn til antallet af kontroller, effektiviteten af opdagelse af overtrædelser, kontrolværktøjer og praksis
- 4) Restriktioner for grænseoverskridende transport med tungere og/eller længere køretøjer blev anset som den primære kilde til drifts- og energieffektivitet og

²⁵ Konsekvensanalyse, der ledsager dokumentet Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring 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, SWD(2023) 445.

²⁶ SWD (2021) 305 final, Bedre regulering (europa.eu).

medfører unødvendige administrative byrder og omkostninger for vejtransportoperatørerne

- 5) Der er visse interne uoverensstemmelser i reglerne i direktivet om vægt og dimensioner, som hovedsagelig skyldes, at direktivet forsøger at skabe balance mellem de forskellige mål, der forfølges, samtidig med at forskellene mellem medlemsstaterne med hensyn til infrastrukturstandarder og driftsforhold anerkendes
- 6) EU-merværdien blev anerkendt, da direktivet blev godkendt, og begrundelserne for denne merværdi er stadig overbevisende, da direktivet har givet vejtransportvirksomheder lige vilkår
- 7) Direktivets mål er stadig relevante. Dets mål om at forbedre transportens energi- og driftseffektivitet, fremme intermodal transport og sikre fair konkurrence samtidig med at trafiksikkerheden og infrastrukturbeskyttelsen sikres, afspejler fortsat de nuværende og fremtidige behov og passer godt ind i det politiske mål om at udvikle et rimeligt, sikkert, bæredygtigt og modstandsdygtigt transportsystem i EU.

Evalueringsens hovedkonklusion er, at direktivet kun delvist lykkedes med at nå sine mål om at styrke det indre marked, forbedre vejtransportens energi- og driftseffektivitet og bidrage til trafiksikkerheden og til beskyttelsen af vejinfrastrukturen. På den ene side har de fælles tekniske standarder for tunge køretøjer muliggjort mere effektiv, sikker og retfærdig grænseoverskridende transport inden for EU's indre marked. På den anden side har det store antal nationale undtagelser og krav, der er fastsat af medlemsstaterne i overensstemmelse med direktivet, ført til fragmentering af visse markedssegmenter og til ineffektivitet i driften. Selv om direktivet har bidraget til at øge andelen af intermodal containertransport og til at forbedre den energimæssige og driftsmæssige præstation af transporten i medlemsstaterne, hvilket har givet mulighed for længere og tungere køretøjer, har dets samlede bidrag til energieffektiviteten i godstransport i EU, herunder gennem udbredelsen af aerodynamisk udstyr og drivlinjer, der bruger alternative brændstoffer (herunder nulemissionsdrivlinjer), været meget begrænset. Direktivet anses for effektivt med hensyn til at fremme trafiksikkerheden og reducere slid på infrastrukturen.

- **Høringer af interessenter**

Der blev gennemført høringer af interessenter i 2022 og 2023 i forbindelse med den efterfølgende evaluering og konsekvensanalysen i overensstemmelse med principperne for bedre regulering. Der blev anvendt åbne og målrettede høringsmetoder og forskellige høringsværktøjer.

Formålet med disse aktiviteter var at:

- 1) indhente oplysninger og synspunkter fra interessenter om de vigtigste spørgsmål i forbindelse med gennemførelsen af direktivet, de vigtigste problemer og deres drivkræfter samt om ønskelige ændringer af de lovgivningsmæssige rammer
- 2) indsamle specialiserede input (data og oplysninger, ekspertsynspunkter) om specifikke aspekter af de lovgivningsmæssige rammer
- 3) indhente oplysninger og synspunkter om de potentielle virkninger af forskellige politiske foranstaltninger.

Følgende høringsaktiviteter fandt sted i 2022:

- en høring om indkaldelse af feedback — fra januar til februar 2022

- en åben offentlig høring — fra april til juli 2022
- en undersøgelse rettet mod forskellige interessentgrupper — fra september til oktober 2022
- to workshops — en målrettet interessenter fra industrien og en anden medlemsstaterne i december 2022.

Dertil er der afholdt en række bilaterale og multilaterale møder med forskellige interessenter (fra vej-, jernbane- og kombitransportsektorerne, lastbilfabrikanter, erhvervs sammenslutninger, vejinfrastrukturmyndigheder og nationale myndigheder), hvor adskillige holdningsdokumenter blev modtaget og analyseret i løbet af 2022 og første kvartal af 2023.

De hørte interessenter omfattede: vejinfrastrukturmyndigheder, vejtransportvirksomheder, erhvervsorganisationer, afskibere, speditører, de nationale myndigheder i medlemsstaterne, fabrikanter af tunge køretøjer og originaludstørsfabrikanter, andre relevante interessenter (fra civilsamfundet, ikkestatslige organisationer og den akademiske verden) og offentligheden.

De hovedemner, der blev undersøgt i de første tre interessenthøringsaktiviteter, fulgte i vid udstrækning de forskellige elementer i evalueringsmatricen, nemlig effektivitet med hensyn til at nå målene, virkningsfuldhed, relevans, sammenhæng og EU-merværdi.

Et fælles tema i tilbagemeldingerne på indkaldelsen af feedback var manglen på ensartede EU-regler om grænseoverskridende transport mellem de medlemsstater, der tillader længere og tungere køretøjer i henhold til det gældende direktiv om vægt og dimensioner. I den åbne offentlige høring pegede respondenterne også på, at direktivet ikke har formået effektivt at gøre noget ved vejtransportens energieffektivitet. Overordnet set bekræftede interessenterne de oprindeligt identificerede problemer og deres europæiske dimension, og de støttede i vid udstrækning revisionens mål om dekarbonisering, harmonisering og håndhævelse. Høringerne af interessenter førte også til mulige løsninger på de identificerede problemer.

Dekarboniseringsforanstaltningerne såsom en forhøjelse af største vægt og dimensioner af tunge køretøjer for at kompensere for nulemissionsteknologiernes størrelse og vægt samt tilladelse til grænseoverskridende transport med tungere og/eller længere køretøjer mellem nabomedlemsstater, der tillader de samme standarder for vægt og dimensioner på deres område, fik bred opbakning fra interessenterne. Samtidig var nogle få medlemsstater og interessenter inden for jernbanetransport/intermodal transport tilbageholdende med hensyn til at tillade grænseoverskridende langdistancekørsel med tungere og/eller længere køretøjer på grund af bekymring over virkningerne på vejinfrastrukturen. De yderligere grønne incitamenter såsom en forhøjelse af den største vægt for tunge nulemissionskøretøjer uafhængigt af vægten af nulemissionsteknologien og betragtning af påhængsvogne og sættevogne som intermodale transportenheder blev taget godt imod af alle interessentgrupper.

Myndighederne og industrien opfordrede også til en harmonisering af den lastede længde for biltransporter og fastsættelse af et minimum af inspektioner af overbelastede tunge køretøjer. Interessenterne støttede også kraftigt harmoniseringen og forenklingen af de administrative processer i forbindelse med tilladelser til transport af udelelig last.

- **Indhentning og brug af ekspertbistand**

Kommissionens eget arbejde med den efterfølgende evaluering og konsekvensanalyse blev støttet af to eksterne undersøgelser udført af et uafhængigt konsortium under ledelse af

Transport & Mobility Leuven og Ramboll Management Consulting. Det bestod også af Panteia, LNEC, Apollo Vehicle Safety og individuelle eksperter i underentreprise.

Der blev indsamlet vigtige data og oplysninger om den gennemførelsesrapport²⁷, der blev udarbejdet af Kommissionen med teknisk bistand fra den eksterne kontrahent COWI.

I løbet af den efterfølgende evaluering og konsekvensanalysen blev styringsgruppen på tværs af Kommissionens tjenestegrene, bestående af eksperter fra relevante EU-politikområder (miljø, klima, energi, det indre marked og beskæftigelse), jævnlige hørte.

Derudover blev interessenter fra industrien, herunder udviklere af grøn teknologi, fabrikker af køretøjer, sektorsammenslutninger (fra veje og jernbaner), vejmyndigheder og mange andre hørte.

- **Konsekvensanalyse**

Dette forslag til en ændring af direktivet om vægt og dimensioner ledsages af en konsekvensanalyse. Udkastet til rapporten over analysen blev forelagt Udvalget for Forskriftskontrol den 26. april 2023, hvor udvalget afgav en positiv udtalelse med forbehold den 26. maj 2023²⁸. Rapporten blev tilpasset i overensstemmelse hermed for at imødekomme forbeholdene og de mere detaljerede bemærkninger fra udvalget. Konsekvensanalysen indeholder en detaljeret redegørelse for de politiske løsningsmodeller i afsnit 5, mens afsnit 6 indeholder en omfattende analyse af alle løsningsmodellernes virkninger.

Der blev udformet tre politiske løsningsmodeller for at tage fat på de konstaterede problemer og drivkræfterne for samme med fokus på mål for dekarbonisering, harmonisering og håndhævelse. Alle løsningsmodeller bidrager til at nå initiativets mål, men med forskellig grad af effektivitet og virkningsfuldhed.

Løsningsmodel A (PO-A) består af syv politiske foranstaltninger, der er fælles for alle tre løsningsmodeller. Den fokuserer på fjernelse af hindringer for udbredelsen af nulemissionskøretøjer og energispareløsninger ved at tillade større vægt og længde for at kompensere for sådanne teknologiers vægt og/eller størrelse. Den harmoniserer biltransporters lastede længde og præciserer de regler, der gælder for anvendelse af tungere og/eller længere køretøjer (dvs. tunge køretøjer på 44 ton og europæiske modulsystemer) i grænseoverskridende transport, og støtter alle typer transport, herunder intermodal transport uden container. PO-A indeholder incitament til udvidelse af intermodal containertransport ved at tillade yderligere højde for at få plads til high cube-containerer på vejstrækninger i intermodal transport. Den styrker også håndhævelsen ved at fastsætte et minimumsniveau for den kontrol, der udføres af medlemsstaterne, og fastsætter minimumskrav for de medlemsstater, der er villige til at gennemføre intelligente adgangspolitikker for at sikre harmoniseringen og interoperabiliteten mellem disse ordninger i hele EU.

Løsningsmodel B (PO-B) har et bredere anvendelsesområde end PO-A. Den omfatter de syv fælles politiske foranstaltninger sammen med yderligere foranstaltninger, der giver stærkere incitament til udbredelsen af nulemissionskøretøjer ved at hæve vægtgrænsen for tunge nulemissionskøretøjer fra maksimalt 42 ton på nuværende tidspunkt (anses for at være utilstrækkeligt til at kompensere for vægten af nogle af de nuværende

²⁷ Arbejdsdokument fra Kommissionens tjenestegrene — rapport om gennemførelsen af de ved direktiv (EU) nr. 719/2015 indførte ændringer af direktiv 96/53/EF, SWD(2023) 70.

²⁸ Udtalelse fra Udvalget for Forskriftskontrol. Direktivet om vægt og dimensioner, SEC(2023) 445.

nulemissionsteknologier) til 44 ton, uafhængigt af vægten af nulemissionsteknologien. Denne foranstaltning gør det muligt for operatørerne at opnå yderligere lastkapacitet, hvis nulemissionsteknologien bliver lettere og mindre. PO-B fremmer yderligere intermodal transport ved at klassificere lastbiler, sættevogne og påhængsvogne som intermodale lasteenheder, der kan drage fordel af den samme ekstra vægt på 4 ton som vejkøretøjer, der transporterer containere, eller veksellad. PO-B indeholder også bestemmelser om større harmonisering af administrative krav i forbindelse med udstedelse af tilladelser til transport af udelelig last med køretøjer, der overskrider de vægt- og dimensionsgrænser, der er fastsat i direktivet. Den indfører også foranstaltninger, der gør håndhævelsen mere målrettet og effektiv takket være anvendelsen af vejningsmekanismer, der skal installeres i vejinfrastrukturen. For at støtte overgangen til nulemissionsaktiviteter, fastsætter PO-B en mældato, efter hvilken tungere tunge køretøjer (44 ton), der under PO-A kan anvendes til grænseoverskridende transport, skal være nulemissionskøretøjer eller anvendes til intermodale transport. PO-B giver operatørerne fordele, men det kræver visse udgifter og reguleringsmæssige ændringer fra medlemsstaterne.

Løsningsmodel C (PO-C) omfatter også de syv fælles politiske foranstaltninger og yderligere foranstaltninger til harmonisering, dekarbonisering og håndhævelse. Den udvider det operationelle område for europæiske modulsystemer til hele EU's område (ikke begrænset, som i PO-B, til medlemsstater der tillader europæiske modulsystemer i national transport), indfører højere sikkerhedsstandarder og kvalifikationskrav for udbredelsen af europæiske modulsystemer og opretter korridorer til transport af udelelig last og pålægger medlemsstaterne yderligere håndhævelsesforpligtelser. PO-C giver større driftseffektivitet, flere miljøfordele og bedre håndhævelse af reglerne, men den kommer med en højere grad af indgreb og højere omkostninger for medlemsstaterne. Disse hænger sammen med vedligeholdelse og styrkelse af vejinfrastrukturen og yderligere overholdelsesomkostninger for operatørerne.

Alle løsningsmodellerne tager fat på de identificerede problemer og årsagerne bag, og de bidrager til at nå specifikke og vigtige mål, om end med forskellige niveauer af effektivitet og virkningsfuldhed.

Analysen af de politiske løsningsmodellers effektivitet tyder på, at de samlede fordele, som varierer mellem løsningerne fra 20 mia. EUR (PO-A), 80,2 mia. EUR (PO-B) til 97 mia. EUR (PO-C), opvejer de samlede omkostninger, som strækker sig fra 1,9 mia. EUR (PO-A) over 6,5 mia. EUR (PO-B) til 15,1 mia. EUR (PO-C). PO-B viser det højeste forhold mellem fordele og omkostninger (12,3), fulgt af PO-A (10,7) og PO-C (6,4).

På baggrund af sammenligningen af de tre løsningsmodeller med hensyn til virkningsfuldhed, effektivitet, sammenhæng, nærhedsprincippet og proportionalitetsprincippet er konsekvensanalysens konklusion, at PO-B er den mest passende løsning. Den er mere effektivt med hensyn til at opfylde alle de specifikke mål end PO-A med kun en anelse flere omkostninger, som medlemsstaterne skal afholde på kort sigt. PO-B er en anelse mindre effektiv end PO-C, især med hensyn til håndhævelse og tilskyndelse til at gøre længere og/eller tungere køretøjer grønnere. PO-B ser dog ud til at være mere sandsynlig og lettere at gennemføre end PO-C for så vidt angår driftsbetingelserne for længere og/eller tungere køretøjer (herunder unormal transport) og for kontrolforanstaltninger. PO-B sikrer en balance mellem de mål, der skal nås, og omkostningerne ved og proportionaliteten af indgrebene samt lethed ved gennemførelsen.

Direktivet bidrager direkte til FN's verdensmål nr. 13 ("*Handle hurtigt for at bekæmpe klimaforandringer og deres konsekvenser*")²⁹ med 1 592,7 tusinde ton CO₂-emissioner sparet i 2030 og 54,6 tusinde ton CO₂-emissioner sparet i 2050. Samlet set vil forslaget i perioden 2025-2050 reducere CO₂-emissionerne med 27,8 mio. ton (1,2 % af CO₂-emissionerne fra godstransporten). De eksterne omkostninger ved CO₂-emissioner, udtrykt som den nuværende værdi i perioden 2025-2050 i forhold til referencescenariet, anslås at falde med 3,5 mia. EUR. Denne reduktion i CO₂-emissioner drives af den øgede brug af tunge nulemissionskøretøjer, skiftet til intermodal transport og faldet i antallet af ture (på grund af den øgede nyttelast). Det bidrager også til verdensmål nr. 3 ("*Sikre et sundt liv for alle og fremme trivsel for alle aldersgrupper*")³⁰ med 5,1 tusinde ton NO_x-emissioner sparet i 2030 og 0,7 tusinde ton NO_x-emissioner sparet i 2050, 1 tusinde ton partikelemmissioner sparet i 2030 og 0,4 tusinde ton NO_x sparet i 2050 sammen med en reduktion af de eksterne omkostninger ved støjemissioner på 0,7 mia. EUR (udtrykt som den nuværende værdi i perioden 2025-2050 i forhold til referencescenariet) og 411 reddede liv samlet set i perioden 2025-2050 i forhold til referencescenariet. De reddede liv (dvs. reduktion i antallet af døde i ulykker) muliggøres af skiftet til intermodal transport og faldet i antallet af ture (på grund af den øgede nyttelast).

- **Målrettet regulering og forenkling**

Dette forslag indgår i Kommissionens arbejdsprogram for 2022 i bilag II (Refit-initiativ) under overskriften "Nyt skub i europæisk demokrati"³¹. Det har en vigtig Refit-dimension med hensyn til at forenkle og tilpasse de tekniske krav og administrative procedurer, som medlemsstaterne anvender på længere og/eller tungere køretøjer, der kører på deres område og i grænseoverskridende transport. Initiativet vil mindske den administrative byrde for operatørerne i forbindelse med forskellige og dyre krav til tilladelser til transport af unormal eller udelelig last.

En markant omkostningsbyrde som følge af det nuværende direktiv om vægt og dimensioner består i konsekvenserne for de operatører, der er forhindret i at udføre grænseoverskridende transport med længere og/eller tungere køretøjer, der tillades i to (eller flere) nabomedlemsstater. Manglende klarhed i direktivets regler fører til divergerende nationale fortolkninger med hensyn til grænseoverskridende transport med disse køretøjer og ender med et kludetæppe af praksis. I nogle tilfælde er operatørerne forpligtet til delvist at aflæse køretøjet, før det krydser grænsen, mens de i andre tilfælde frit kan passere grænsen på grundlag af bilaterale aftaler mellem de to medlemsstater. Initiativet vil fjerne den retlige usikkerhed ved grænseoverskridende transport med længere og/eller tungere køretøjer (f.eks. biltransporter, europæiske modulsystemer, tunge køretøjer på 44 ton) og den dermed forbundne administrative byrde. Ved at fastsætte fælles standarder for håndhævelse af grænseoverskridende regler vil der desuden blive skabt større retssikkerhed for operatører, fabrikanter og myndigheder.

Indførelsen af harmoniserede regler og betingelser for grænseoverskridende transport med køretøjer, der overskrider en vis vægt og dimension, betyder, at initiativet overordnet set vil forenkle og forbedre lovgivningens effektivitet. Det vil mindske regelbyrden for operatørerne og bidrage til, at det indre marked for vejtransport fungerer gnidningsløst, sikkert og på rimelige vilkår.

²⁹ <https://sdgs.un.org/goals/goal13>.

³⁰ <https://sdgs.un.org/goals/goal3>.

³¹ COM (2021) 645 final, EUR-Lex — 52021DC0645 — DA — EUR-Lex (europa.eu).

- **Anvendelse af "én ind, én ud"-tilgangen**

Denne tilgang består i "at kompensere for enhver ny byrde for borgere og virksomheder som følge af Kommissionens forslag ved at fjerne en tilsvarende eksisterende byrde inden for samme politikområde".

PO-B forventes at føre til besparelser i de administrative omkostninger for vejtransportoperatører som følge af en reduktion af den tid, der er nødvendig for at forberede og indgive anmodninger om udstedelse af særlige tilladelser til transport af udelelig last (1,2 mia. EUR udtrykt i nutidsværdi i perioden 2025-2050 i forhold til referencescenariet), som muliggøres af harmoniseringen af ansøgningsformularer og -procedurer. Med henblik på "én ind, én ud"-tilgangen forventes de årlige besparelser i de administrative omkostninger at være 71,8 mio. EUR pr. år på grund af en reduktion af den tid, der er nødvendig for at forberede og indgive anmodninger om udstedelse af særlige tilladelser til transport af udelelig last.

Grundlæggende rettigheder

Forslaget er i overensstemmelse med de grundlæggende rettigheder og overholder navnlig de principper, der er nedfældet i Den Europæiske Unions charter om grundlæggende rettigheder³². Det bidrager til målet om at nå et højt miljøbeskyttelsesniveau i overensstemmelse med princippet om bæredygtig udvikling som fastsat i chartrets artikel 37.

4. VIRKNINGER FOR BUDGETTET

Forslaget forventes at medføre tilpasningsomkostninger for Kommissionen. Disse hænger sammen med fastlæggelsen af tekniske og driftsmæssige standarder for udveksling af oplysninger om transport af udelelig last og med udviklingen af standarder for intelligente adgangspolitikker.

Fastlæggelsen af tekniske og driftsmæssige standarder for udveksling af oplysninger om transport af udelelig last vil ske i to trin. I første omgang vil der blive gennemført en undersøgelse for at samle de nødvendige elementer og foreslå flere muligheder for fastlæggelse af standarderne. I anden fase vil undersøgelsens resultater blive anvendt til at udarbejde udkast til standarderne med bistand fra en ekspertgruppe. Omkostningerne i forbindelse med den indledende undersøgelse anslås til 400 000 EUR. Der vil være behov for to workshops med fysisk tilstedeværelse. Gennemsnitsomkostningerne til en todages workshop afholdt af Kommissionen anslås til 30 000 EUR. Engangstilpasningsomkostningerne anslås derfor til 460 000 EUR.

Udviklingen af IAP-standarder vil også foregå i to trin. Først vil der blive gennemført en undersøgelse efterfulgt af to workshops og en videreudvikling af standarderne med bistand fra en ekspertgruppe. Omkostningerne i forbindelse med undersøgelsen anslås til 400 000 EUR. Gennemsnitsomkostningerne til en todages workshop afholdt af Kommissionen anslås til 30 000 EUR. Der vil være behov for to sådanne workshops med fysisk tilstedeværelse. Godtgørelsen til de eksperter, der bidrager til møderne, anslås til 5 000 EUR for hvert møde. Engangstilpasningsomkostningerne til PMc7 anslås derfor til 470 000 EUR.

³² EUT C 326 af 26.10.2012, s. 391.

5. ANDRE FORHOLD

- **Planer for gennemførelsen og foranstaltninger til overvågning, evaluering og rapportering**

Kommissionen vil overvåge og evaluere lovgivningens faktiske virkning ved hjælp af forskellige foranstaltninger og et sæt indikatorer, der gør det muligt at måle fremskridt med hensyn til at nå specifikke og operationelle mål. Overvågningstiltagene omfatter regelmæssig (2-årig) rapportering fra medlemsstaterne om antallet og typen (tilfældig, målrettet eller automatiseret) af den udførte overensstemmelseskontrol og antallet og kategorien af konstaterede overtrædelser. På baggrund af disse nationale indberetninger vil Kommissionen udfærdige 2-årige rapporter til Europa-Parlamentet og Rådet om medlemsstaternes gennemførelse af reglerne om tunge køretøjers vægt og dimensioner. Den vil drage konklusioner om medlemsstaternes overholdelse af deres håndhævelsesforpligtelser og om operatørernes overholdelse af reglerne om tunge køretøjers vægt. Regelmæssig rapportering vil også bidrage til at observere tendenser i overholdelsesniveauet og i effektiviteten af håndhævelsesaktiviteter og -værktøjer. Kommissionen vil fortsat samarbejde med ekspertgruppen om vægt og dimensioner, som vil hjælpe den med at identificere og drøfte sager om divergerende fortolkninger af EU's regler om vægt og dimensioner og forskellige nationale krav og forskellig håndhævelsespraksis. Målet er at fastlægge fælles tilgange og udstede retningslinjer, hvor det er nødvendigt. Desuden vil de overvågnings- og informationssystemer, som medlemsstaterne vil etablere, hjælpe med at vurdere udviklingen i anvendelsen af europæiske modulsystemer og deres operationelle område, niveauet af transport med udelelig last og nationale driftsforhold.

- **Nærmere redegørelse for de enkelte bestemmelser i forslaget**

Artikel 1 ændrer Rådets direktiv 96/53/EF. De vigtigste bestemmelser, der i væsentligt omfang ændrer eller tilføjer nye elementer til direktivet, er følgende:

Artikel 1, nr. 1)

Artikel 1 ændres for at ajourføre henvisningerne til relevant lovgivning om typegodkendelse og markedsovervågning af køretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer.

Artikel 1, nr. 2)

Artikel 2 ændres for at bringe definitionerne af "påhængsvogn" og "sættevogn" og procedurerne til måling af de største tilladte dimensioner i overensstemmelse med definitionerne i lovgivningen om typegodkendelse af køretøjer med tilføjelse af de vigtige definitioner "europæisk modulsystem" og "biltransport" og definitionen af "eFTI-platform" i henhold til forordning (EU) 1056/2020³³.

Definitionen af intermodal transport og de nødvendige henvisninger til disse transportformer i den reviderede udgave af bilag I ændres også for at gøre det muligt for lastbiler, påhængsvogne og sættevogne, der anvendes i intermodal transport, at drage fordel af de samme ekstra vægttillæg som for vej køretøjer, der transporterer containere eller veksellad, og som anvendes i intermodal containertransport. Dette vil tilskynde vejtransportoperatører til også at deltage i intermodal transport uden container.

Artikel 1, nr. 3)

³³ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 1056/2020 af 15. juli 2020 om elektronisk godstransportinformation (EUT L 249 af 31.7.2020, s. 33).

Artikel 4 ændres således:

- For at skabe juridisk klarhed om brugen af tunge køretøjer, der overstiger den vægt og de dimensioner, der er fastsat i direktivet, bekræftes det i stk. 1, litra c), at der i tilfælde, hvor medlemsstaterne gør brug af nationale undtagelser tilladt i henhold til stk. 2, ikke automatisk gives ret til grænseoverskridende transport med tungere og/eller længere køretøjer
- Stk. 3 afspejler det forhold, at transport af udelelig last også kan føre til for stor vægt og for store dimensioner. Endvidere kræves det, at medlemsstaterne forenkler og strømliner procedurerne for udstedelse af nationale tilladelser eller vedtagelse af lignende ordninger for transport af udelelig last for at minimere den administrative byrde for operatørerne og undgå forsinkelser. Der indføres også en forpligtelse til samarbejde mellem medlemsstaterne med hensyn til kravene til køretøjssignaler og mærkning, og de uforholdsmæssigt store hindringer i form af nationale sprogkrav forhindres
- I et nyt stykke 4a fastsættes betingelserne for brugen af europæiske modulsystemer, som kan anvendes uden for de forsøgsordninger, der er omfattet af stk. 5, og uden at være begrænset til deres rolle som en garanti for fair konkurrence som omhandlet i artikel 4, stk. 4, litra b). For at sikre rimelige konkurrencevilkår og ikke-forskelsbehandling giver dette nye stykke medlemsstaterne mulighed for at godkende europæiske modulsystemer i national og international trafik, forudsat at specifikke betingelser er opfyldt, herunder de relevante oplysninger, der stilles til rådighed for vejoperatørerne på en klar, tilgængelig og gennemsigtig måde, især via et enkelt nationalt informations- og kommunikationssystem oprettet af disse medlemsstater
- Ændringen af stk. 5 gør det muligt at udvide det geografiske anvendelsesområde for forsøg med henblik på afprøvning, vurdering og gradvis indførelse af nye teknologier og ordninger, herunder europæiske modulsystemer, som kan gennemføres på tværs af grænserne, styrker deres midlertidige karakter og fastsætter en maksimal periode på fem år for sådanne forsøg med europæiske modulsystemer. Det nye afsnit fastsætter, at medlemsstaterne skal oprette et overvågningssystem for på EU-plan at udnytte erfaringerne fra den teknologi, der afprøves i forsøg, samt for at sikre sammenligneligheden af de indsamlede oplysninger, herunder virkningen af europæiske modulsystemer
- Et nyt stykke 5a giver Kommissionen beføjelse til at fastlægge de minimumsdatasæt og resultatindikatorer, som skal tilvejebringes af de nationale overvågningssystemer til overvågning af anvendelsen af europæiske modulsystemer og forsøg.

Artikel 1, nr. 4)

Der indsættes en ny artikel 4a, hvori det kræves af medlemsstaterne, at de opretter og forvalter et nationalt elektronisk informations- og kommunikationssystem, som giver operatørerne et enkelt adgangspunkt til at indhente alle nødvendige oplysninger for at kunne transportere udelelig last, anvende europæiske modulsystemer i de medlemsstater, der tillader dette, og indsende ansøgninger om tilladelse til transport af udelelig last. For yderligere at lette de administrative procedurer fastsætter denne regel også, at Kommissionen kan udarbejde en fælles standardansøgningsformular for operatører af udelelig last og yderligere harmonisere regler og procedurer for udstedelse af tilladelser.

Artikel 1, nr. 5)

En ny artikel 4b fjerner kunstige hindringer for den grænseoverskridende bevægelighed for tungere lastbiler, som forhindrer vejtransport i at forbedre sin driftsmæssige, energimæssige og miljømæssige effektivitet i forbindelse med overgangen til nulemissionstransport. Den tillader midlertidigt anvendelse af tunge køretøjer på 44 ton, der kører på fossile brændstoffer i international transport, der udelukkende foregår på vej, mellem de medlemsstater, der accepterer sådanne tungere køretøjer i national transport. Den tillader også midlertidigt, at disse køretøjer anvendes i intermodal transport, hvilket tillader den ekstra vægt. Overgangsperioden er af en sådan art, så den sikrer tilstrækkelig tilgængelighed af tunge nulemissionskøretøjer på markedet og giver operatørerne den nødvendige tid til at forny deres nuværende flåder. Datoen for udløbet af denne midlertidige foranstaltning er knyttet til den forventede stigning i udbredelsen af nulemissionskøretøjer, som forventes at udgøre omkring 50 % af de nye registreringer ifølge analysen i den konsekvensanalyse, der ledsager Kommissionens forslag om ændring af forordning (EU) 2019/1242 (SWD (2023) 88 final).

Artikel 1, nr. 6)

Ændringen af artikel 6, stk. 1, ajourfører henvisningerne til de gældende EU-regler, mens det ændrede stk. 5 tilpasser henvisningen til de oplysninger, der skal indgå i beviset for overholdelse af den største vægt, der er fastsat i bilag I.

Et nyt stykke 7 i artikel 6 kræver, at arrangøren af den intermodale transport stiller alle de relevante data om godstransport til rådighed via en elektronisk platform for godstransportinformation (eFTI-plattform) i overensstemmelse med forordning (EU) 2020/1056, og at disse oplysninger er tilgængelige for de relevante myndigheder.

Artikel 1, nr. 7)

En ændret artikel 8b ajourfører henvisningerne til de gældende EU-regler om typegodkendelseslovgivning.

Artikel 1, nr. 8)

Da de har begrænset mulighed for at forbedre deres energimæssige ydeevne, har biltransporter med åbent lad i øjeblikket tilladelse til at overskride den største tilladte længde for overhængende last i de fleste medlemsstater, hvilket i betydelig grad øger deres lastkapacitet. En ny artikel 8c harmoniserer reglerne om overhængende last for disse køretøjer og bekræfter lovligheden i at anvende dem i international transport.

Artikel 1, nr. 9)

En ændring af artikel 9a, stk. 1, præciserer, at overskridelsen af den største længde af forlængede førerhuse også kan rumme nulemissionsteknologier såsom batterier og brinttanke udstyret med forlængede førerhuse. Den ajourfører endvidere henvisningen til de gældende EU-regler om typegodkendelseslovgivning i stk. 2.

Artikel 1, nr. 10)

Ved at erstatte artikel 10b og også ved at medtage de nødvendige ændringer i den reviderede udgave af bilag I fastsætter forslaget undtagelser fra største vægt og dimensioner for tunge nulemissionskøretøjer, der kompenserer for den vægt og plads, som nulemissionsfremdriftssystemer og tilhørende udstyr optager. Med ændringerne i bilag I fjerner forslaget desuden betingelsen om, at den største ekstra vægt for tunge nulemissionskøretøjer er begrænset til vægten af nulemissionsteknologien.

Artikel 1, nr. 11)

Artikel 10c ændres som følge af tilføjelsen af et nyt stykke til artikel 10b for at præcisere, at muligheden for de største længder omhandlet i bestemmelsen også, hvor det er relevant, er omfattet af artikel 10b, stk. 2.

Artikel 1, nr. 12)

Artikel 10d tager højde for minimumsudbredelsen af weigh-in-motion-systemer i det transeuropæiske vejtransportnet som omhandlet i Kommissionens forslag til forordning om Unionens retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet. Dette sikrer eksternt sammenhæng mellem de to retlige instrumenter og støtter de håndhævelseskrav, der er fastsat i denne artikel. I artikel 10d, stk. 2, fastsætter også et minimumsniveau af overensstemmelseskontrol, der skal foretages af medlemsstaterne, herunder kontrol om natten.

Artikel 1, nr. 13)

Med en ny artikel 10da fastsættes de fælles minimumsbetingelser for medlemsstaternes frivillige indførelse af ordninger for intelligent adgangspolitik, og der sikres, at de er i overensstemmelse med den retlige ramme fastsat i direktiv 2010/40/EU, især med hensyn til udveksling af relevante data i realtid. Der præciseres endvidere, at disse ordninger er tænkt som et redskab til bedre håndhævelse af færdselsloven, og at de ikke bør give anledning til diskriminerende eller uforholdsmæssige begrænsninger for den frie bevægelighed af varer og tjenesteydelser, der hindrer et velfungerende indre marked.

Artikel 1, nr. 14)

Ved at ændre artikel 10f og ved at medtage de nødvendige ændringer af bilag I øges den største højde for køretøjer eller vogntog, som transporterer containere med en standard udvendig højde på 9'6" (high cube-containere) for yderligere at lette udviklingen af intermodal transport.

Artikel 1, nr. 15)

I artikel 10g præciseres de oplysninger, der er nødvendige for at evaluere direktivets resultater på en passende og regelmæssig måde, evaluere dets indvirkning på transportsystemet som helhed samt overvåge forsøg og ordninger, der udrulles i medlemsstaterne, for at sikre, at de gavner EU, uden at det skaber en unødvendig eller uberettiget byrde for medlemsstaterne. Kommissionen vil indføre en standardformular i elektronisk format for at lette medlemsstaternes rapporteringsforpligtelser og sikre, at de indsendte oplysninger er sammenlignelige.

Artikel 1, nr. 16)

I artikel 10h, stk. 2, præciseres det, at den beføjelse til at vedtage delegerede retsakter, der tillægges Kommissionen i henhold til denne bestemmelse, også omfatter de delegerede retsakter, der er omhandlet i artikel 4, stk. 5a.

Artikel 1, nr. 17)

Et nyt stk. 4 i artikel 10i indeholder en henvisning til den procedure, som Kommissionen bør følge for at vedtage gennemførelsesretsakter med øjeblikkelig anvendelse, og som er passende for nødforanstaltninger.

Artikel 1, nr. 18)

Artikel 10j udgår, da Kommissionen allerede har opfyldt sin forpligtelse i henhold til denne artikel ved at offentliggøre den pågældende rapport.

Artikel 1, nr. 19)

Med artikel 10k indføres en nødbestemmelse for at give medlemsstaterne den nødvendige fleksibilitet til at håndtere krisesituationer, herunder situationer der finder sted uden for EU. Nødbestemmelsen kan anvendes midlertidigt til at indrømme undtagelser fra de regler, der er fastsat i direktivet, enten af de enkelte medlemsstater eller, når flere end én medlemsstat påvirkes, af Kommissionen ved hjælp af gennemførelsesretsakter med øjeblikkelig anvendelse.

Artikel 1, nr. 20)

Bilag I erstattes for at indføre de nødvendige ændringer vedrørende visse værdier for visse typer af tunge køretøjer, herunder de ovenfor nævnte og for så vidt angår artikel 2, 10b og 10f, stk. 1, og for at tydeliggøre de værdier, der er fastsat i bilaget. Ændringerne af værdierne vedrører den ekstra højde for køretøjer, der transporterer high cube-containere, den største vægt for 5-akslede motorkøretøjer og den faste ekstravægt og ekstra akseltryk for nulemissionskøretøjer.

Artikel 1, nr. 21)

Bilag III ændres for at ajourføre henvisningen til gældende EU-regler.

Artikel 2

Et nyt led (vi) indsættes i artikel 2, stk. 1), litra a), i forordning (EU) 2020/1056 for at anvende denne forordning på de lovgivningsmæssige oplysningskrav, der er fastsat i artikel 6, stk. 6, i direktiv 96/53/EF.

Artikel 3

Artikel 3 fastsætter fristen for medlemsstaternes gennemførelse af det ændrede direktiv.

Artikel 4

I artikel 4 fastsættes det, at det ændrede direktiv træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i Den Europæiske Unions Tidende.

Artikel 5

Artikel 5 retter det ændrede direktiv til medlemsstaterne.

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV**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 vejkøretøjer i brug i Fællesskabet**

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 Udvalg³⁴,
under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget³⁵,
efter den almindelige lovgivningsprocedure, og
ud fra følgende betragtninger:

- 1) I Rådets direktiv 96/53/EF³⁶ fastsættes den tilladte totalvægt og de største tilladte dimensioner for tunge køretøjer, der kan køre på Unionens veje, for at sikre trafiksikkerheden og et velfungerende indre marked samt fremme transportens energi- og driftseffektivitet og reducere drivhusgasemissionerne fra denne transport. Evalueringen af direktiv 96/53/EF har vist, at det kun delvist har været effektivt med hensyn til at nå målene om trafiksikkerhed, det indre marked og miljøet, og at der er behov for at tilpasse dets bestemmelser, så de afspejler den teknologiske udvikling og fremmer innovation, tager fat på de skiftende udfordringer på transportmarkedet og bidrager til Unionens politiske prioriteter om dekarbonisering af transport.
- 2) I Kommissionens meddelelse om en strategi for bæredygtig og intelligent mobilitet — en europæisk transportsektor, der er klar til fremtiden³⁷ gøres det klart, at der, for at kunne bidrage til at nå målet i den europæiske grønne pagt³⁸ om en reduktion af drivhusgasemissionerne fra transport med 90 % senest i 2050, er behov for at gøre alle transportformer mere bæredygtige, gøre bæredygtige alternativer bredt tilgængelige i et multimodalt transportsystem og fastsætte de rette incitamenter for at sætte gang i omstillingen til nulforureningstransportsystemer i Unionen.
- 3) En strømlining og præcisering af reglerne om vægt og dimensioner for tunge køretøjer i vejtransport vil kunne afhjælpe den energimæssige og driftsmæssige ineffektivitet i grænseoverskridende transport, skabe stærke incitamenter for transportvirksomhederne til at anvende nulemissionsteknologier og samtidig lette

³⁴ EUT C [...] af [...], s. .

³⁵ EUT C [...] af [...], s. .

³⁶ EFT L 235 af 17.9.1996, s. 59.

³⁷ COM(2020) 789 final.

³⁸ COM(2019) 640 final.

anvendelsen af eksisterende energibesparende løsninger og yderligere fremme intermodal godstransport. For at minimere de administrative byrder, forebygge konkurrenceforvridning og mindske risiciene for trafiksikkerheden og skader på vejinfrastrukturen bør visse krav vedrørende anvendelsen af tungere og længere køretøjer harmoniseres, og håndhævelsen af de gældende regler bør styrkes.

- 4) For at nå disse mål bør der findes den rette balance mellem økonomisk effektivitet, miljømæssig bæredygtighed, beskyttelse af vejinfrastrukturen og trafiksikkerhedsaspekter.
- 5) Typerne af tunge køretøjer samt disse køretøjers vægtværdier er blevet defineret med henvisning til Unionens lovgivning om typegodkendelse og markedsovervågning af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer, især Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/858³⁹ og (EU) 2019/2144⁴⁰. Henvisningerne til disse relevante retsakter bør derfor ajourføres for at sikre klarhed i de gældende lovgivningsmæssige rammer.
- 6) Bestemmelserne i direktiv 96/53/EU supplerer Rådets direktiv 92/106/EØF⁴¹ for så vidt angår fremme og støtte af væksten i intermodal transport. Definitionen af intermodal transport bør derfor tilpasses terminologien i direktiv 92/106/EØF for at gøre det muligt for lastbiler, påhængsvogne og sættevogne, der anvendes i intermodal transport, at drage fordel af de samme ekstra vægttillæg som for vejkøretøjer, der transporterer containere eller veksellad, og som anvendes i intermodal containertransport. Et sådant vægtincitament ventes at tilskynde vejtransportvirksomhederne til også at deltage i intermodal transport uden containere.
- 7) For at sikre en fælles forståelse og ensartet gennemførelse af bestemmelserne i dette direktiv i national og international trafik bør det præciseres, at nationale undtagelser fra visse tilladte totalvægte og største tilladte dimensioner for visse typer af køretøjer,

³⁹ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/858 af 30. maj 2018 om godkendelse og markedsovervågning af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer, om ændring af forordning (EF) nr. 715/2007 og (EF) nr. 595/2009 og om ophævelse af direktiv 2007/46/EF (EUT L 151 af 14.6.2018, s. 1) og Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/2144 af 27. november 2019 om krav til typegodkendelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer for så vidt angår deres generelle sikkerhed og beskyttelsen af køretøjspassagerer og bløde trafikanter og om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/858 og ophævelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 78/2009, forordning (EF) nr. 79/2009 og forordning (EF) nr. 661/2009 og Kommissionens forordning (EF) nr. 631/2009, (EU) nr. 406/2010, (EU) nr. 672/2010, (EU) nr. 1003/2010, (EU) nr. 1005/2010, (EU) nr. 1008/2010, (EU) nr. 1009/2010, (EU) nr. 19/2011, (EU) nr. 109/2011, (EU) nr. 458/2011, (EU) nr. 65/2012, (EU) nr. 130/2012, (EU) nr. 347/2012, (EU) nr. 351/2012, (EU) nr. 1230/2012 og (EU) 2015/166 (EUT L 325 af 16.12.2019, s. 1).

⁴⁰ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/2144 af 27. november 2019 om krav til typegodkendelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer for så vidt angår deres generelle sikkerhed og beskyttelsen af køretøjspassagerer og bløde trafikanter og om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/858 og ophævelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 78/2009, forordning (EF) nr. 79/2009 og forordning (EF) nr. 661/2009 og Kommissionens forordning (EF) nr. 631/2009, (EU) nr. 406/2010, (EU) nr. 672/2010, (EU) nr. 1003/2010, (EU) nr. 1005/2010, (EU) nr. 1008/2010, (EU) nr. 1009/2010, (EU) nr. 19/2011, (EU) nr. 109/2011, (EU) nr. 458/2011, (EU) nr. 65/2012, (EU) nr. 130/2012, (EU) nr. 347/2012, (EU) nr. 351/2012, (EU) nr. 1230/2012 og (EU) 2015/166 (EUT L 325 af 16.12.2019, s. 1).

⁴¹ 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).

der kører i national trafik, ikke automatisk finder anvendelse på køretøjer, der anvendes til grænseoverskridende transport.

- 8) Transport af udelelig last er et vigtigt markedssegment knyttet til strategiske områder inden for vedvarende energi, anlægsarbejde og infrastruktur, olie og gas, tung industri og elproduktionssektorer. På trods af den anerkendte værdi af de eksisterende retningslinjer for bedste praksis for unormal transport, der er vedtaget af eksperter udpeget af medlemsstaterne, er der kun gjort meget få fremskridt hen imod forenkling og harmonisering af reglerne og procedureerne for opnåelse af tilladelser til transport af udelelig last. , For at undgå, at medlemsstaterne anvender mange divergerende betingelser, der tjener samme formål, bør medlemsstaterne samarbejde om så vidt muligt at harmonisere disse krav, uden at det dog berører deres ret til at fastsætte de nødvendige betingelser for sikker transport af udelelig last på deres område. Medlemsstaterne bør også sikre, at de nationale krav er rimelige og ikkediskriminerende, og afholde sig fra at pålægge uberettigede krav såsom at kunne udtrykke sig flydende på den pågældende medlemsstats nationale sprog. For at mindske transportvirksomhedernes administrative byrde og at sikre en effektiv, fair og sikker drift, er det afgørende at indføre et gennemsigtigt, harmoniseret og brugervenligt system til opnåelse af tilladelser.
- 9) Europæiske modulsystemer er blevet anvendt og afprøvet udførligt, og de har vist sig at være en interessant løsning til at forbedre den økonomiske og energimæssige effektivitet af transport, samtidig med at trafiksikkerheden og beskyttelsen af infrastrukturen sikres, takket være deres begrænsning til egnede dele af vejnettet. I betragtning af særlige nationale forhold, forskellige økonomiske interesser, transportbehov og forskellig transportinfrastrukturkapacitet i medlemsstaterne er de bedste til at vurdere og tillade udbredelsen af europæiske modulsystemer på deres område. For at øge de positive socioøkonomiske og miljømæssige virkninger af anvendelsen af europæiske modulsystemer er det samtidig afgørende at fjerne unødvendige hindringer for deres anvendelse i grænseoverskridende transport mellem nabomedlemsstater, som tillader sådanne vogntog på deres område, uden at begrænse antallet af krydsede grænser, så længe de overholder den tilladte totalvægt og de største tilladte dimensioner for europæiske modulsystemer, som medlemsstaterne har fastsat på deres respektive områder. Dette skal sikre, at europæiske modulsystemer, der anvendes til grænseoverskridende transport, overholder den fælles laveste vægt- og dimensionsgrænse for europæiske modulsystemer i disse medlemsstater. Af hensyn til driftssikkerheden, gennemsigtigheden og den juridiske klarhed bør der fastsættes fælles betingelser for kørslen med europæiske modulsystemer i national og international trafik, herunder klare oplysninger om vægt- og dimensionsgrænser for europæiske modulsystemer og om de dele af vejnettet, der er forenelige med specifikationerne for sådanne køretøjer, samt for overvågningen af virkningerne af anvendelsen af europæiske modulsystemer på trafiksikkerheden, vejinfrastrukturen, det modale samarbejde samt de europæiske modulsystemers miljøvirkninger på transportsystemet, herunder indvirkningen på fordelingen på transportmidler.
- 10) Medlemsstaterne bør fortsat have mulighed for midlertidigt at gennemføre forsøg. Nye teknologier, der tillader opladning under kørsel, f.eks. solcellepaneler, pantografer og elektriske veje, eller den gradvise indførelse af europæiske modulsystemer i medlemsstaterne kan kræve, at den største vægt og de største dimensioner overskrides i et testmiljø, herunder på grænseoverskridende strækninger af vejnettet. Medlemsstaterne bør derfor fortsat have mulighed for at gennemføre sådanne forsøg samt for at teste foreneligheden af nye teknologier og koncepter på tværs af grænserne.

Forsøgenes midlertidige og innovative karakter skal gøres tydelig ved at fastsætte en maksimal frist for udførelsen af dem. Samtidig bør antallet af forsøg med nye teknologier og innovative ordninger ikke begrænses for at undgå at hæmme innovationen. Medlemsstaterne bør regelmæssigt overvåge og vurdere resultaterne og indvirkningen af afprøvningen af nye teknologier og nye koncepter på trafiksikkerheden, vejinfrastrukturen, det modale samarbejde samt miljøvirkningerne på transportsystemet såsom indvirkningen på fordelingen på transportmidler.

- 11) Transport af udelelig last udført af køretøjer eller vogntog, der overskrider den største vægt eller de største dimensioner, og anvendelsen af europæiske modulsystemer kræver i betragtning af behovet for yderligere sikkerhedsforanstaltninger og for passende infrastruktur, at der lægges særlig vægt på elementer såsom gennemsigtigheden af relevante oplysninger, retssikkerhed og harmonisering af tilladelsesprocedurerne. Medlemsstaterne bør derfor oprette et enkelt elektronisk informations- og kommunikationssystem, som indeholder alle relevante oplysninger om de driftsmæssige og administrative betingelser for transport af udelelig last og for anvendelsen af europæiske modulsystemer på en tydelig og lettilgængelig måde. Dette nationale system bør også gøre det muligt for transportvirksomhederne elektronisk at indhente oplysninger og indsende ansøgninger, i et standardiseret format, om særlige tilladelser til transport af udelelig last i den pågældende medlemsstat.
- 12) De kunstige hindringer for grænseoverskridende transport med tungere lastbiler, der primært anvendes til transport over lange afstande (f.eks. vogntog med fem og seks aksler), bør fjernes på en harmoniseret måde for på kort sigt at udnytte den driftsmæssige, energimæssige og miljømæssige effektivitet, der er forbundet med den større lastkapacitet, som medlemsstaterne indrømmer, herunder til intermodal transport. For effektivt at fremme omstillingen til nulemissionsmobilitet bør brugen af sådanne tungere lastbiler, der kører på fossile brændstoffer, udfases fra 2035, når markedsindtrængningen af tunge nulemissionskøretøjer forventes at stige betydeligt op til omkring 50 % af nye registreringer af tunge køretøjer. Efter udfasningen bør tungere lastbiler fortsat være tilladt i national trafik, mens de i international trafik bør opfylde kravene vedrørende den tilladte totalvægt, der er fastsat i bilag I til direktiv 96/53/EF, som begrænser den ekstra tilladte vægt til kun at gælde for nulemissionskøretøjer og køretøjer, som deltager i intermodal transport.
- 13) Beviset for køretøjers overholdelse af de værdier, der er fastsat i direktiv 96/53/EF, bør indeholde omfattende oplysninger i overensstemmelse med de ajourførte EU-regler om ensartede procedurer og tekniske specifikationer for typegodkendelse af køretøjer. Henvisningerne til de gældende EU-regler bør derfor ajourføres, så de omfatter en specifik henvisning til Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2021/535⁴². De oplysninger, der bør indgå i beviset for overholdelse, bør yderligere tilpasses den tilladte totalvægt, der er fastsat i direktiv 96/53/EF. Kontrol af en transports intermodale karakter som defineret i artikel 2 kan være særligt udfordrende i forbindelse med transport uden container. For at sikre, at den ekstra tilladte vægt for tunge køretøjer i intermodal transport anvendes hensigtsmæssigt, bør transportvirksomhederne fremlægge bevis for transportens intermodale karakter.

⁴² Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2021/535 af 31. marts 2021 om regler for anvendelsen af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/2144 for så vidt angår ensartede procedurer og tekniske specifikationer for typegodkendelse af køretøjer og systemer, komponenter og separate tekniske enheder beregnet til sådanne køretøjer med hensyn til deres almindelige specifikationer og sikkerhed (EUT L 117 af 6.4.2021, s. 1).

Platformene for digitale transportdata, der er oprettet i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 1056/2020⁴³ ("eFTI-platforme"), er et egnet værktøj, da de er bygget til at omfatte de lovgivningsmæssige oplysningskrav, der er fastsat i artikel 3 og 7 i direktiv 92/106/EØF. Derfor bør anvendelsen af en eFTI-plattform gøres obligatorisk til registrering og tilrådighedsstillelse af relevante transportoplysninger med hensyn til de transportformer, der anvendes til transport af gods.

- 14) Potentialet til at reducere energiforbruget for biltransporter med åbent lad gennem forbedret aerodynamik er yderst begrænset. Divergerende nationale regler om overhængende last på biltransporter skaber konkurrenceforvridning og begrænser i væsentlig grad potentialet for at forbedre driftseffektiviteten og den energimæssige ydeevne i international trafik. Reglerne om overhængende last på biltransporter med åbent lad bør derfor harmoniseres for at sikre, at disse mål opfyldes korrekt.
- 15) Tunge køretøjer med forlængede førerhuse, som indeholder nulemissionsfremdriftssystemer, er begyndt at komme ind på markedet. Brugen af nulemissionsfremdriftssystemer kræver, afhængigt af teknologien, ekstra plads, som ikke bør medregnes på bekostning af køretøjets nyttelast, så nulemissionsvejtransportsektoren ikke straffes økonomisk. Det bør derfor præciseres, at en overskridelse af den største længde, der gælder for forlængede førerhuse, kan give den nødvendige plads til nulemissionsteknologi såsom batterier og brinttanke, forudsat at de aerodynamiske førerhuses sikkerhed, effektivitet og komfort ikke bringes i fare.
- 16) I lighed med behovet for ekstra plads kan de nuværende standarder heller ikke tage højde for tunge nulemissionskøretøjers ekstra vægt, især i langdistancetransport. Nulemissionsvogntog kræver, ligesom de mest almindelige personbiler, der bruges i Unionen, en større vægt og et større akseltryk. Lettere teknologier og bedre aerodynamiske egenskaber vil gøre brugen af nulemissionsfremdriftssystemer mere effektiv (f.eks. længere kørerækkevidde og længere batterilevetid) ved at reducere deres energiforbrug. For at skabe yderligere incitamenter til udbredelsen af tunge nulemissionskøretøjer, fremme den teknologiske udvikling, samt udstyr til køretøjer med forbedret aerodynamik, bør ekstra tilladt vægt derfor ikke være forbundet med vægten af nulemissionsteknologien.
- 17) Effektiv, virkningsfuld og konsekvent håndhævelse af reglerne er af største betydning for at sikre lige konkurrencevilkår mellem transportvirksomhederne og fjerne de risici for trafiksikkerheden og for vejinfrastrukturen, som køretøjer, der ulovligt overskrider den gældende vægt eller de gældende dimensioner, udgør. For bedre at målrette vejkontrollen mod overlastede køretøjer bør medlemsstaterne, hvis de vælger at anvende automatiske systemer på vejinfrastrukturen, som minimum sikre udbredelsen af sådanne systemer i det transeuropæiske vejtransportnet. Af hensyn til pålideligheden og konsekvensen i håndhævelsen i hele Unionen bør det obligatoriske minimumsniveau for de kontroller, der skal udføres af medlemsstaterne, fastsættes i forhold til trafikniveauet på deres område med de køretøjer, der er omfattet af dette direktiv, herunder et passende antal kontroller om natten.

⁴³ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 1056/2020 af 15. juli 2020 om elektronisk godstransportinformation (EUT L 249 af 31.7.2020, s. 33).

- 18) For yderligere at styrke håndhævelsen og overvågningen af kørslen af tunge køretøjer på Unionens veje, mindske trængslen, forbedre trafikikkerheden, mindske risikoen for skader på infrastrukturen og fremme bæredygtig transport bør medlemsstaterne tilskyndes til at indføre ordninger for intelligent adgangspolitik, som sikrer overholdelse af reglerne om den tilladte totalvægt og de største tilladte dimensioner. Når medlemsstaterne indfører sådanne ordninger, bør de anvende fælles minimumskrav for at sikre harmonisering og interoperabilitet i hele EU, især med hensyn til tilgængeligheden og formatet af de relevante data, der skal udveksles. Ordningerne bør bidrage til at sikre, at det rette køretøj med den rette last kører på den rette vej på det rette tidspunkt for at sikre en minimal indvirkning på miljøet, infrastrukturen, menneskers sundhed og sikkerhed og samfundet. Oprettelsen af sådanne ordninger bør gøre brug af avancerede intelligente transportsystemer såsom kommunikation mellem køretøj og infrastruktur, kommunikation mellem køretøj og netværk, datadeling i realtid og fjernovervågning for at sikre en sikker og gnidningsløs trafik med tunge køretøjer, og de bør ikke føre til uforholdsmæssige eller diskriminerende trafikbegrænsninger.
- 19) For at fremme væksten i det multimodale transportsystem bør containertransport lattes yderligere ved at tillade ekstra højde for vejkøretøjer, der transporterer high cube-containere.
- 20) Europa-Parlamentet og Rådet bør regelmæssigt underrettes om resultaterne af de overensstemmelseskontroller, der udføres af medlemsstaternes kompetente myndigheder, og om udrulningen og anvendelsen af håndhævelsesværktøjer og overvågningssystemer, især i forbindelse med vurderingen af de driftsmæssige, sikkerhedsmæssige og miljømæssige virkninger af anvendelsen af tungere og/eller længere køretøjer, herunder modulopbyggede vogntog. Disse oplysninger fra medlemsstaterne bør sætte Kommissionen i stand til at overvåge markedsudviklingen og overholdelsen af direktiv 96/53/EF. For at gøre det lettere for medlemsstaterne at indgive de nødvendige oplysninger til Kommissionen og for at sikre ensartethed og sammenlignelighed af data, hvilket vil gøre det muligt at overvåge overholdelsen og evaluere den overordnede præstation af direktiv 96/53/EF, bør Kommissionen indføre et ensartet brugervenligt rapporteringsformat.
- 21) For at gøre det muligt for vejtransportsektoren hurtigt at reagere på eventuelle kriser såsom naturkatastrofer, pandemier, militære konflikter eller infrastruktursvigt bør der indføres en nødbestemmelse i direktiv 96/53/EF, som midlertidigt muliggør kørsel med tunge køretøjer, der overskrider den tilladte totalvægt og/eller de største tilladte dimensioner, for at sikre fortsat levering af nødvendige varer og tjenesteydelser. En sådan undtagelsesbestemmelse bør kun anvendes, når almene hensyn kræver det, og forudsat at trafikikkerheden ikke derved bringes i fare.
- 22) For at sikre, at de overvågningssystemer, som medlemsstaterne opretter til vurdering af virkningerne af europæiske modulsystemer og forsøg, overholder de harmoniserede minimumskrav, bør beføjelsen til at vedtage retsakter delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde med henblik på at supplere direktiv 96/53/EF med hensyn til de minimumssæt af data og/eller resultatindikatorer, som disse overvågningssystemer skal levere. Det er især vigtigt, at Kommissionen gennemfører relevante høringer under sit forberedende arbejde, herunder på ekspertniveau, og at disse høringer gennemføres i overensstemmelse med principperne i den interinstitutionelle aftale om

bedre lovgivning af 13. april 2016⁴⁴. For at sikre lige deltagelse i forberedelsen af delegerede retsakter modtager Europa-Parlamentet og Rådet navnlig alle dokumenter på samme tid som medlemsstaternes eksperter, og deres eksperter har systematisk adgang til møder i Kommissionens ekspertgrupper, der beskæftiger sig med forberedelse af delegerede retsakter.

- 23) For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af dette direktiv bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser til at fastlægge en fælles standardansøgningsformular og harmonisere reglerne og procedurene for udstedelse af nationale tilladelser eller lignende aftaler for køretøjer eller vogntog, som overskrider den største vægt og/eller de største dimensioner, og som er beregnet til at transportere udelelig last, til at fastsætte et standardrapporteringsformat for medlemsstaternes opfyldelse af deres rapporteringsforpligtelser og til at fastsætte midlertidige undtagelser fra anvendelsen af de vægt- og dimensionsgrænser, som anvendes i international trafik mellem medlemsstater, der påvirkes af en krise. Disse beføjelser bør udøves i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011⁴⁵.
- 24) I betragtning af de mange ændringer af bilag I til direktiv 96/53/EF, der følger af behovet for at skabe yderligere incitamentter til udrulningen af tunge nulemissionskøretøjer, for at harmonisere den største vægt af 5-akslede motorkøretøjer og for at fremme intermodal transport, er det af klarhedshensyn hensigtsmæssigt at erstatte det.
- 25) For at kunne tilføje de oplysninger, der kræves i henhold til direktiv 96/53/EF, til anvendelsesområdet for forordning (EU) 2020/1056 skal denne forordning ændres.
- 26) Da målene for dette direktiv, nemlig at sikre trafiksikkerheden, fremme bæredygtig og effektiv transport og fremme det indre markeds funktion, ikke i tilstrækkelig grad kan opfyldes af medlemsstaterne, men på grund af vejtransportens grænseoverskridende karakter og de problemer, direktivet har til formål at løse, bedre kan opfyldes på EU-plan, kan Unionen 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.
- 27) I henhold til den fælles politiske erklæring af 28. september 2011 fra medlemsstaterne og Kommissionen om forklarende dokumenter⁴⁶ har medlemsstaterne forpligtet sig til i tilfælde, hvor det er berettiget, at lade meddelelsen af gennemførelsesforanstaltninger ledsage af et eller flere dokumenter, der forklarer forholdet mellem et direktivs bestanddele og de tilsvarende dele i de nationale gennemførelsesinstrumenter. I forbindelse med dette direktiv finder lovgiveren, at fremsendelse af sådanne dokumenter er berettiget.
- 28) Direktiv 96/53/EF bør derfor ændres —

⁴⁴ EUT L 123 af 12.5.2016, s. 1.

⁴⁵ 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).

⁴⁶ EUT C 369 af 17.12.2011, s. 14.

VEDTAGET DETTE DIREKTIV:

Artikel 1

Ændringer af direktiv 96/53/EF

I direktiv 96/53/EF foretages følgende ændringer:

1) Artikel 1 ændres således:

a) 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 O₃ og O₄ som klassificeret i artikel 4 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/858*"

b) Stk. 2 affattes således:

"2. Alle vægtangivelserne i bilag I er at betragte som kørselsnormer og angår derfor lastningsforholdene og ikke produktionsnormerne, som er fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/2144**."

* Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/858 af 30. maj 2018 om godkendelse og markedsovervågning af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer, om ændring af forordning (EF) nr. 715/2007 og (EF) nr. 595/2009 og om ophævelse af direktiv 2007/46/EF (EUT L 151 af 14.6.2018, s. 1).

** Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/2144 af 27. november 2019 om krav til typegodkendelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer for så vidt angår deres generelle sikkerhed og beskyttelsen af køretøjspassagerer og bløde trafikanter og om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/858 og ophævelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 78/2009, forordning (EF) nr. 79/2009 og forordning (EF) nr. 661/2009 og Kommissionens forordning (EF) nr. 631/2009, (EU) nr. 406/2010, (EU) nr. 672/2010, (EU) nr. 1003/2010, (EU) nr. 1005/2010, (EU) nr. 1008/2010, (EU) nr. 1009/2010, (EU) nr. 19/2011, (EU) nr. 109/2011, (EU) nr. 458/2011, (EU) nr. 65/2012, (EU) nr. 130/2012, (EU) nr. 347/2012, (EU) nr. 351/2012, (EU) nr. 1230/2012 og (EU) 2015/166 (EUT L 325 af 16.12.2019, s. 1)."

2) Artikel 2 ændres således:

a) I andet led affattes definitionen af "påhængsvogn" således:

"— "påhængsvogn": et køretøj som defineret i artikel 3, nr. 17), i forordning (EU) 2018/858"

b) I tredje led affattes definitionen af "sættevogn" således:

"— "sættevogn": et køretøj som defineret i artikel 3, nr. 33), i forordning (EU) 2018/858"

c) Følgende definition indsættes efter definitionen på "vogntog":

"— "europæisk modulsystem": et motorkøretøj eller vogntog, som er koblet til en eller flere påhængsvogne eller sættevogne, hvor det samlede vogntog overstiger

den største tilladte længde og kan overstige den tilladte totalvægt som fastsat i bilag I, og hvor det enkelte motorkøretøj og de enkelte påhængsvogne og sættevogne ikke overstiger den vægt og de dimensioner, der er fastsat i bilag I"

d) Følgende definition indsættes efter definitionen på "temperaturkontrolleret køretøj":
"— "biltransport": et vogntog, som er lavet eller permanent indrettet til transport af andre køretøjer"

e) I fjortende led affattes definitionen af "køretøj, der bruger alternative brændstoffer" således:

"— "køretøj, der bruger alternative brændstoffer": et motorkøretøj, der udelukkende drives af et alternativt brændstof, og som er godkendt i henhold til rammerne i forordning (EU) 2018/858"

f) I femtende led affattes definitionen af "intermodal transport", litra a), således:

"a) kombineret transport, jf. artikel 1 i Rådets direktiv 92/106/EØF*, eller"

* 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)."

g) Følgende definition indsættes efter definitionen på "afskiber":

"— "eFTI-plattform": en godstransportoplysningsplatform oprettet i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2020/1056*"

* Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2020/1056 af 15. juli 2020 om elektronisk godstransportinformation (EUT L 249 af 31.7.2020, s. 33)."

h) Andet afsnit affattes således:

"I dette direktiv skal alle de største tilladte dimensioner i bilag I kontrolleres i forhold til de tilsvarende oplyste værdier for det specifikke køretøj i det oplysningsskema, som ledsager EU-typegodkendelsen af køretøjer, og som er udarbejdet i overensstemmelse med bilag I til Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2020/683*, uden positiv tolerance."

* Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2020/683 af 15. april 2020 om gennemførelse af Europa-Parlamentets og Rådets gennemførelsesforordning (EU) 2018/858 for så vidt angår de administrative krav i forbindelse med godkendelse og markedsovervågning af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer (EUT L 163 af 26.5.2020, s. 1)."

3) Artikel 4 ændres således:

a) I stk. 1 tilføjes følgende som litra c):

"c) køretøjer eller vogntog til international godstransport eller personbefordring, som ikke er i overensstemmelse med de specifikationer, der er anført i bilag I."

b) Stk. 3 og 4 affattes således:

"3. Brug af køretøjer og vogntog, der overskrider den tilladte totalvægt og/eller de største tilladte dimensioner, må kun finde sted, hvis køretøjerne eller vogntogene transporterer eller er beregnet til at transportere en udelelig last, og i så fald kun

med særlig tilladelse, der meddeles af den kompetente myndighed, eller efter lignende aftaler, der indgås med denne myndighed fra sag til sag.

Medlemsstaterne sikrer, at proceduren for opnåelse af tilladelser eller lignende aftaler til transport af udelelig last er gnidningsfri, effektiv og ikke-diskriminerende ved at minimere den administrative byrde og undgå unødvendige forsinkelser.

Medlemsstaterne sikrer, at de betingelser, hvorunder tilladelserne eller de lignende aftaler for transport af udelelig last udstedes, er rimelige og ikke-diskriminerende. Medlemsstaterne skal især samarbejde for at undgå, at der anvendes mange forskellige mærkninger og signaler for køretøjer, og for at fremme anvendelsen af piktogrammer frem for tekst. Medlemsstaterne indfører ikke sprogkrav i forbindelse med transport af udelelig last.

4. Medlemsstaterne kan tillade, at køretøjer eller vogntog til transport, som benyttes til visse former for national transport, der ikke påvirker den internationale konkurrence i transportsektoren i væsentlig grad, bruges på deres område, selv om de afviger fra de i bilag I, punkt 1.1, 1.2, 1.4-1.8, 4.2 og 4.4 fastsatte grænser for dimensioner.

Transport anses for ikke at påvirke den internationale konkurrence i transportsektoren i væsentlig grad, når én af følgende betingelser er opfyldt:

a) transporten udføres på medlemsstatens område med specielt indrettede køretøjer eller vogntog under forhold, der gør, at den normalt ikke udføres af køretøjer fra andre medlemsstater, f.eks. aktiviteter i forbindelse med skovbrug og skovindustri

b) en medlemsstat, der tillader, at transporten udføres på dens område af køretøjer eller vogntog, hvis dimensioner afviger fra dem, der er fastsat i bilag I, tillader ligeledes anvendelse af europæiske modulsystemer i henhold til stk. 4a, således at der opnås mindst det lad, der er tilladt i denne medlemsstat, og at alle transportvirksomheder er underlagt lige konkurrencevilkår.

c) Følgende indsættes som stk. 4a:

"4a. Medlemsstaterne kan tillade anvendelsen af europæiske modulsystemer på deres område i national og international trafik på alle følgende betingelser:

a) medlemsstaterne offentliggør på en tilgængelig og gennemsigtig måde oplysningerne om største vægt og dimensioner for anvendelsen af europæiske modulsystemer på deres område

b) medlemsstaterne offentliggør på en tilgængelig og gennemsigtig måde oplysningerne om den del af vejnettet, hvor de europæiske modulsystemer kan anvendes

c) medlemsstaterne sørger for, at den del af nettet, hvor de europæiske modulsystemer kan anvendes på deres område, er forbundet med vejnettet i de nabomedlemsstater, der også tillader anvendelsen af europæiske modulsystemer, for at muliggøre grænseoverskridende trafik

d) medlemsstaterne indfører et overvågningssystem og vurderer indvirkningen af de europæiske modulsystemer på trafikikkerheden, vejinfrastrukturen, det modale samarbejde samt de europæiske modulsystemers miljøvirkninger på transportsystemet, herunder indvirkningen på fordelingen på transportmidler.

Når en medlemsstat i henhold til dette stykke tillader anvendelsen af europæiske modulsystemer i national trafik, må den ikke afvise eller forbyde anvendelsen på sit område af europæiske modulsystemer i international trafik, forudsat at disse systemer ikke overstiger den største vægt og de største dimensioner, der er fastsat for europæiske modulsystemer i national trafik.

Medlemsstaterne underretter Kommissionen, såfremt de tillader anvendelsen af europæiske modulsystemer på deres område."

d) Stk. 5 affattes således:

"5. Medlemsstaterne kan tillade, at der i en midlertidig forsøgsperiode anvendes køretøjer eller vogntog, hvori der indgår ny teknologi eller nye koncepter, som ikke kan opfylde bestemmelserne i dette direktiv. Sådanne køretøjer eller vogntog skal kunne udføre visse nationale eller internationale transporter i forsøgsperioden. Særligt skal forsøg med europæiske modulsystemer tillades i højst fem år. Antallet af forsøg må ikke begrænses. Medlemsstaterne underretter Kommissionen herom.

Medlemsstaterne indfører et overvågningssystem og vurderer indvirkningen af de i første afsnit omhandlede forsøg på trafiksikkerheden, vejinfrastrukturen og det modale samarbejde samt de europæiske modulsystemers miljøvirkninger på transportsystemet, herunder indvirkningen på fordelingen på transportmidler."

e) Følgende indsættes som stk. 5a:

"5a. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 10h med henblik på at supplere dette direktiv ved at fastsætte de minimumsdatasæt og de resultatindikatorer, der skal leveres af overvågningssystemerne oprettet af medlemsstaterne som omhandlet i denne artikels stk. 4a, litra d), og stk. 5."

f) Stk. 7 udgår.

4) Som artikel 4a og 4b indsættes:

"Artikel 4a

1. Medlemsstaterne opretter og forvalter et elektronisk informations- og kommunikationssystem, der som minimum har følgende "one-stop-shop"-funktioner:

- a) et enkelt nationalt kontaktpunkt, hvor ansøgeren kan indgive sin ansøgning om særlig tilladelse eller en lignende aftale, jf. artikel 4, stk. 3, i et standardiseret format
- b) et enkelt nationalt adgangspunkt, hvor ansøgerne kan få oplysninger om betingelserne for at ansøge om særlige tilladelser eller lignende aftaler, jf. artikel 4, stk. 3, og nødvendige oplysninger for at kunne planlægge deres ruter på en klar, tilgængelig og gennemsigtig måde
- c) et enkelt nationalt adgangspunkt, hvor operatører af europæiske modulsystemer kan indhente de oplysninger, der er omhandlet i artikel 4, stk. 4a, litra a) og b), hvor det er relevant.

2. Kommissionen kan vedtage gennemførelsesretsakter med henblik på at fastlægge en fælles standardansøgningsformular og harmonisere reglerne og procedurerne for udstedelse af nationale tilladelser eller lignende aftaler som omhandlet i denne artikels stk. 1 og i artikel 4, stk. 3. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 10i, stk. 2.

"Artikel 4b

1. Når en medlemsstat i henhold til artikel 4, stk. 2, litra a), tillader kørsel på sit område med vogntog med en totalvægt, som overstiger de grænser, der er fastsat i punkt 2.2.1 eller 2.2.2 i bilag I, må den ikke afvise eller forbyde anvendelsen på sit område i international trafik af sådanne vogntog, som overholder de vægtværdier, der er fastsat for den nationale godstransport, forudsat at sådanne vogntog ikke har en tilladt totalvægt på over 44 ton.

2. Uanset stk. 1 kan den vægtgrænse på 44 ton, der er fastsat i stk. 1, overskrides, hvis medlemsstaten tillader højere vægtværdier for disse vogntog, når de anvendes i intermodal transport.

3. I lyset af den forventede stigning i udbredelsen af nulemissionskøretøjer finder denne artikel anvendelse indtil den 31. december 2034."

5) Artikel 6 ændres således:

a) Stk. 1 affattes således:

"1. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at de i artikel 1 omhandlede køretøjer, som er i overensstemmelse med dette direktiv, forsynes med et af følgende beviser:

a) en kombination af følgende to skilte:

- i) "fabrikantens lovpligtige fabrikationsplade", der er udformet og anbragt i overensstemmelse med bilag II til Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2021/535*
- ii) et skilt vedrørende dimensionerne, jf. bilag III til dette direktiv, der er udformet og anbragt i overensstemmelse med bilag II til gennemførelsesforordning (EU) 2021/535

b) et enkelt skilt, der er udformet og anbragt i overensstemmelse med bilag II til gennemførelsesforordning (EU) 2021/535, og som indeholder samme oplysninger som de to i litra a) i dette stykke nævnte skilte

c) et enhedsdokument, der er udstedt af den kompetente myndighed i den medlemsstat, hvor køretøjet er indregistreret eller taget i brug. Dette dokument skal indeholde de samme rubrikker og oplysninger som dem, der er anført på de i litra a) nævnte skilte. Det skal opbevares forsvarligt på et sted, der er let tilgængeligt for kontrol.

* Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2021/535 af 31. marts 2021 om regler for anvendelsen af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/2144 for så vidt angår ensartede procedurer og tekniske specifikationer for typegodkendelse af køretøjer og systemer, komponenter og separate tekniske enheder beregnet til sådanne køretøjer med hensyn til deres almindelige specifikationer og sikkerhed (EUT L 117 af 6.4.2021, s. 1)."

b) Stk. 5 affattes således:

"5. I den midterste kolonne på overensstemmelsesbeviset vedrørende vægt anføres de Unionsnormer for vægt, der gælder for det pågældende køretøj.

c) Følgende tilføjes som stk. 7:

"7. For at en transport kan betragtes som intermodal transport i henhold til dette direktiv, skal afskiberen eller den virksomhed, der tilrettelægger den intermodale transport, hvis denne er forskellig fra afskiberen, sikre, at de dokumenter, der er omhandlet i artikel 3 og 7 i direktiv 92/106/EØF, alt efter hvad der er relevant, registreres og stilles til rådighed på en eFTI-plattform i overensstemmelse med forordning (EU) 2020/1056. Disse oplysninger skal være tilgængelige for de kompetente myndigheder på den samme eFTI-plattform, hvor transportoplysningerne blev registreret, i overensstemmelse med forordning (EU) 2020/1056."

6) Artikel 8b ændres således:

a) Stk. 1 og 2 affattes således:

"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 forordning (EU) 2018/858, 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 i overensstemmelse med reglerne om typegodkendelse inden for rammerne af forordning (EU) 2018/858 og gennemførelsesforordning (EU) 2021/535."

b) Stk. 5 udgår.

7) Følgende indsættes som artikel 8c:

"Artikel 8c

Biltransporter med åbent lad må overskride de største længder, der er fastsat i punkt 1.1 i bilag I, når de er lastet, op til en samlet længde på 20,75 meter ved hjælp af godkendt laststøtte.

Biltransportens overhæng eller laststøtte må ikke rage ud i forhold til lasten. Lasten må højst rage 0,5 meter ud foran det trækkende køretøj, forudsat at det transporterede køretøjs første aksel hviler på påhængsvognens konstruktion. Lasten må højst rage 1,5 meter ud bagfra, forudsat at det transporterede køretøjs sidste aksel hviler på påhængsvognens konstruktion."

8) Artikel 9a ændres således:

a) Stk. 1 og 2 affattes således:

"1. Køretøjer eller vogntog, der overholder forordning (EU) 2018/858, må overskride de største længder, der er fastsat i bilag I, punkt 1.1, til dette direktiv, forudsat at deres førerhuse giver forbedret aerodynamisk ydeevne, energieffektivitet og forbedret sikkerhed. Enhver overskridelse af de største længder i henhold til denne artikel kan også anvendes til installering af nulemissionsteknologi. 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 forordning (EU) 2018/858 og gennemførelsesforordning (EU) 2021/535."

b) Stk. 3 udgår.

9) Artikel 10b affattes således:

"Artikel 10b

1. Den tilladte totalvægt og det største tilladte akseltryk for køretøjer, der bruger alternative brændstoffer, eller for nulemissionskøretøjer er dem, der er fastsat i punkt 2.2, 2.3, 2.4, 3.4.2 og 3.4.3 i bilag I.

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

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

2. De største tilladte længder, der er fastsat i bilag I, punkt 1.1, for nulemissionskøretøjer eller vogntog, der omfatter nulemissionskøretøjer, kan overskrides med den ekstra længde, der er nødvendig for at rumme nulemissionsteknologien, dog højst med 90 cm, for at gøre det muligt at tilføje sådanne anordninger. Sådanne nulemissionskøretøjer eller -vogntog skal overholde nærværende direktivs bilag I, punkt 1.5 og 1.5a, og en eventuel overskridelse af de største længder må ikke medføre en forøgelse af de pågældende køretøjers eller vogntogs lad for at sikre, at påhængsvogne og sættevogne er kompatible med kravene til intermodal transport.

Den ekstra længde, som nulemissionskøretøjer kræver, fastsættes på grundlag af den dokumentation, som fabrikanten fremlægger, når det pågældende køretøj godkendes. Den ekstra længde skal angives i det officielle bevis, der kræves i henhold til artikel 6."

10) Artikel 10c affattes således:

11) "Artikel 10c

12) De største længder, der er fastsat i bilag I, punkt 1.1, hvor det er relevant med forbehold af artikel 9a, stk. 1, og 10b, stk. 2, og den største afstand, der er 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."

13) Artikel 10d ændres således:

a) Stk. 1 og 2 affattes således:

"1. Medlemsstaterne træffer særlige foranstaltninger til at identificere køretøjer eller vogntog under kørsel, der sandsynligvis har overskredet den tilladte totalvægt, 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 vejeanordninger på køretøjerne i overensstemmelse med stk. 4.

Hvis en medlemsstat vælger at oprette automatiske systemer på vejinfrastrukturen, skal den som minimum sikre udrulningen af sådanne systemer i det transeuropæiske vejtransportnet, der er fastsat i forordning (EU) nr. 1315/2013*.

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 udfører hvert kalenderår mindst seks kontroller for hver million køretøjskilometer, der tilbagelægges på deres område af køretøjer eller vogntog, som anvendes til godstransport, og som er omfattet af dette direktivs anvendelsesområde, af sådanne køretøjers eller vogntogs vægt, uafhængigt af disse køretøjers registreringsland eller af det land, hvor køretøjerne blev taget i brug. Overensstemmelseskontrollerne skal omfatte et passende antal kontroller udført om natten."

* Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1315/2013 af 11. december 2013 om Unionens retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet og om ophævelse af afgørelse nr. 661/2010/EU (EUT L 348 af 20.12.2013, s. 1).

b) Stk. 5, første afsnit, affattes således:

c) "5. Kommissionen vedtager gennemførelsesretsakter, som fastsætter nærmere bestemmelser til sikring af ensartede betingelser for gennemførelsen af de i stk. 4 fastsatte regler om interoperabilitet og kompatibilitet."

14) Følgende indsættes som artikel 10da:

"Artikel 10da

1. Medlemsstaterne kan gennemføre ordninger for intelligent adgangspolitik på deres område for at regulere, overvåge og lette tunge køretøjers adgang til bestemte veje eller områder.

I denne artikel forstås ved en "intelligent adgangspolitik" en teknisk og funktionel ramme for forvaltning af tunge køretøjers adgang til vejnettet, ved hjælp af telematik, for at sikre overholdelse af de gældende regler om vægt og dimensioner.

2. Når en medlemsstat indfører en intelligent adgangspolitik i henhold til stk. 1, sikrer den, at dens ordning for intelligent adgangspolitik er i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2010/40/EU*. Medlemsstaterne sikrer især, at data vedrørende ordningen for intelligent adgangspolitik, som falder

ind under anvendelsesområdet for direktiv 2010/40/EU, herunder begrænsninger af vægt, længde, bredde eller højde, er til rådighed i et digitalt maskinlæsbart format og gjort tilgængelige via de nationale adgangspunkter oprettet i henhold til delegeret forordning (EU) 2022/670**.

3. Når en medlemsstat indfører en ordning for intelligent adgangspolitik i henhold til stk. 1, skal den:

- a) definere kriterierne for at give adgang til tunge køretøjer, herunder, men ikke begrænset til, køretøjets vægt, længde, tekniske specifikationer og overholdelse af specifikke sikkerhedsstandarder
- b) fortrinsvis anvende avancerede intelligente transportsystemer til at øge sikkerheden og effektiviteten og mindske trængslen i den vejtransport, der påvirkes af ordningerne for intelligente adgangspolitikker
- c) oprette et omfattende informations- og kommunikationssystem til at informere operatører af tunge køretøjer om kravene i ordningen for intelligent adgangspolitik, procedurene for anvendelsen og eventuelle ajourføringer eller ændringer af ordningen.

4. Når medlemsstaterne opretter ordninger for intelligent adgangspolitik, må dette ikke give anledning til diskriminerende eller urimelige begrænsninger af den frie bevægelighed af varer og tjenesteydelser og må ikke unødigt hindre et velfungerende indre marked.

* Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2010/40/EU af 7. juli 2010 om rammerne for indførelse af intelligente transportsystemer på vejtransportområdet og for grænsefladerne til andre transportformer (EUT L 207 af 6.8.2010, s. 1).

** Kommissionens delegerede forordning (EU) 2022/670 af 2. februar 2022 om supplerende regler til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2010/40/EU for så vidt angår tilrådighedsstillelse af EU-dækkende tidstro trafikinformationstjenester (EUT L 122 af 25.4.2022, s. 1)."

15) Artikel 10f, stk. 1, litra a), affattes således:

"a) afskiberen udsteder en erklæring om vægten og højden af den container eller det veksellad, der transporteres, til den transportvirksomhed, der varetager transporten af containeren eller vekselladet, og"

16) Artikel 10g affattes således:

"Artikel 10g

1. 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 kontroller, der er gennemført i de to foregående kalenderår
- b) antallet af konstaterede overlastede køretøjer eller vogntog
- c) antallet og placeringen af automatiske systemer, der er etableret på vejinfrastrukturen i henhold til artikel 10d, stk. 1, og hvorvidt de udelukkende er beregnet til identifikationsformål, eller om de er certificeret med henblik på direkte håndhævelse
- d) gennemførelsen og effektiviteten af ordningerne for intelligente adgangspolitikker, der er indført i overensstemmelse med artikel 10da

- e) antallet af nationale tilladelser, der er udstedt til unormal transport i henhold til artikel 4, stk. 3, og deres gyldighedsperiode (engangstilladelser eller længerevarende tilladelser)
- f) resultaterne af de vurderinger, der udføres i henhold til artikel 4, stk. 4a, litra d), og artikel 4, stk. 5.

Disse oplysninger opdeles pr. år.

2. Kommissionen analyserer de oplysninger, den modtager i henhold til stk. 1, og forelægger på grundlag af de modtagne oplysninger Europa-Parlamentet og Rådet en rapport om gennemførelsen af dette direktiv senest 13 måneder efter modtagelsen af oplysningerne fra alle medlemsstater. Denne rapport skal indeholde oplysninger om den relevante udvikling på de pågældende områder.

3. Kommissionen fastlægger ved hjælp af gennemførelsesretsakter en standardindberetningsformular i elektronisk format, som medlemsstaterne skal anvende til at indsende de i stk. 1 omhandlede oplysninger til Kommissionen. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 10i, stk. 2."

17) Artikel 10h, stk. 2, affattes således:

"2. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter, jf. artikel 4, stk. 5a, og artikel 10b, stk. 1, tillægges Kommissionen for en periode på fem år fra [*Publikationskontor: indsæt venligst datoen for dette direktivs ikrafttræden*]. 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."

18) I artikel 10i indsættes følgende som stk. 4:

"4. Når der henvises til dette stykke, finder artikel 8 i forordning (EU) nr. 182/2011 anvendelse."

19) Artikel 10j udgår.

20) Følgende indsættes som artikel 10k:

"Artikel 10k

I tilfælde af en krise, såfremt almene hensyn kræver det, og forudsat at trafiksikkerheden ikke derved bringes i fare, kan medlemsstaterne indrømme midlertidige undtagelser fra anvendelsen af de grænser for vægt og dimensioner, der er fastsat i bilag I for køretøjer, der anvendes i national trafik, i en periode på højst to måneder.

En sådan undtagelse skal behørigt begrundes og straks meddeles Kommissionen. Kommissionen offentliggør straks oplysningerne om den indrømmede undtagelse på sit officielle website.

Hvis en krise berører flere medlemsstater, kan Kommissionen vedtage gennemførelsesretsakter for at fastsætte midlertidige undtagelser fra anvendelsen af de grænser for vægt og dimensioner, der er fastsat i bilag I for køretøjer, der anvendes i international trafik mellem de berørte medlemsstater. Varigheden af en sådan undtagelse må ikke overstige seks måneder, og den kan kun forlænges, hvis krisen varer ved. Gennemførelsesretsakterne vedtages efter proceduren til i artikel 10i, stk. 4.

I denne artikel forstås ved en krise en usædvanlig uventet og pludselig, naturlig eller menneskeskabt begivenhed af ekstraordinær karakter og omfang, der finder sted i eller uden for Unionen, som har betydelig direkte eller indirekte indvirkning på vejtransportområdet eller på EU-borgernes økonomi eller velfærd, hvor samfundets normale funktion er væsentligt forstyrret, og hvor almene hensyn kræver, at der tages øjeblikkelig handling."

- 21) Bilag I erstattes af bilaget til dette direktiv.
- 22) I bilag III erstattes ordene "direktiv 76/114/EØF" af ordene "bilag II til Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2021/535".

Artikel 2
Ændringer af forordning (EU) 2020/1056

I artikel 2 stk. 1, litra a), i forordning (EU) 2020/1056 indsættes følgende punkt vi):

"vi) artikel 6, stk. 7, i Rådets direktiv 96/53/EF*

* 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)."

Artikel 3
Gennemførelse

1. Medlemsstaterne vedtager og offentliggør senest den [vedtagelsesdato + 2 år] de love og administrative bestemmelser, der er nødvendige for at efterkomme dette direktiv. De meddeler straks Kommissionen disse love og bestemmelser. 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 retsfor skrifter, som de udsteder på det område, der er omfattet af dette direktiv.

Artikel 4
Ikrafttræden

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

Artikel 5
Adressater

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Strasbourg, den [...].

På Europa-Parlamentets vegne
Formand

På Rådets vegne
Formand

FINANSIERINGSOVERSIGT

1. FORSLAGETS/INITIATIVETS RAMME

1.1. Forslagets/initiativets betegnelse

1.2. Berørt(e) politikområde(r)

1.3. Forslaget/initiativet vedrører

1.4. Mål

1.4.1. Generelt/generelle mål

1.4.2. Specifikt/specifikke mål

1.4.3. Forventet/forventede resultat(er) og virkning(er)

1.4.4. Resultatindikatorer

1.5. Begrundelse for forslaget/initiativet

1.5.1. Behov, der skal opfyldes på kort eller lang sigt, herunder en detaljeret tidsplan for iværksættelsen af initiativet

1.5.2. Merværdien af et EU-tiltag (f.eks. som følge af koordineringsfordele, retssikkerhed, større effekt eller komplementaritet). Ved "merværdien af et EU-tiltag" forstås her merværdien af en indsats på EU-plan i forhold til den værdi, som medlemsstaterne ville have skabt enkeltvis

1.5.3. Erfaringer fra tidligere foranstaltninger af lignende art

1.5.4. Forenelighed med den flerårige finansielle ramme og mulige synergivirkninger med andre relevante instrumenter

1.5.5. Vurdering af de forskellige finansieringsmuligheder, der er til rådighed, herunder muligheden for omfordeling

1.6. Forslagets/initiativets varighed og finansielle virkninger

1.7. Planlagt(e) budgetgennemførelsesmetode(r)

2. FORVALTNINGSFORANSTALTNINGER

2.1. Bestemmelser om overvågning og rapportering

2.2. Forvaltnings- og kontrolsystem(er)

2.2.1. Begrundelse for den/de foreslåede forvaltningsmetode(r), finansieringsmekanisme(r), betalingsvilkår og kontrolstrategi

2.2.2. Oplysninger om de konstaterede risici og det/de interne kontrolsystem(er), der etableres for at afbøde dem

2.2.3. Vurdering af og begrundelse for kontrolforanstaltningernes omkostningseffektivitet (forholdet mellem kontrolomkostningerne og værdien af de forvaltede midler) samt vurdering af den forventede risiko for fejl (ved betaling og ved afslutning)

2.3. Foranstaltninger til forebyggelse af svig og uregelmæssigheder

3. FORSLAGETS/INITIATIVETS ANSLÅEDE FINANSIELLE VIRKNINGER

- 3.1. Berørt(e) udgiftsområde(r) i den flerårige finansielle ramme og udgiftspost(er) på budgettet**
- 3.2. Forslagets anslåede finansielle virkninger for bevillingerne**
 - 3.2.1. Sammenfatning af de anslåede virkninger for aktionsbevillingerne*
 - 3.2.2. Anslåede resultater finansieret med aktionsbevillinger*
 - 3.2.3. Sammenfatning af de anslåede virkninger for administrationsbevillingerne*
 - 3.2.3.1. Anslået behov for menneskelige ressourcer*
 - 3.2.4. Forenelighed med indeværende flerårige finansielle ramme*
 - 3.2.5. Bidrag fra tredjemand*
- 3.3. Anslåede virkninger for indtægterne**

1. FORSLAGETS/INITIATIVETS RAMME

1.1. Forslagets/initiativets betegnelse

Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 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.

1.2. Berørt(e) politikområde(r)

Mobilitet og transport

1.3. Forslaget/initiativet vedrører

en ny foranstaltning

en ny foranstaltning som opfølgning på et pilotprojekt/en forberedende foranstaltning⁴⁷

en forlængelse af en eksisterende foranstaltning

en sammenlægning eller en omlægning af en eller flere foranstaltninger til en anden/en ny foranstaltning

1.4. Mål

1.4.1. Generelt/generelle mål

De generelle mål for dette initiativ er at forbedre vejtransportens energimæssige og driftsmæssige effektivitet i en bredere sammenhæng med EU's øgede miljø- og klimaambitioner senest i 2030 og klimaneutralitet i EU senest i 2050 og sikre varernes frie bevægelighed og fair konkurrence på det indre marked for vejtransport.

1.4.2. Specifikt/specifikke mål

Specifikt mål

Der er tre specifikke mål med initiativet:

1. Fjerne hindringer for udbredelsen af tunge nulemissionskøretøjer og energibesparende anordninger og tilskynde til intermodal transport.

2. Harmonisere reglerne om største vægt og dimensioner af tunge køretøjer i grænseoverskridende transport.

3. Forbedre håndhævelsen af grænseoverskridende regler, herunder af hensyn til trafiksikkerheden.

Disse mål skal nås samtidig med at der sikres balance mellem kravene til vedligeholdelse af infrastrukturen, trafiksikkerheden og reduktionen af drivhusgasser og forurenende emissioner fra transportsystemet.

1.4.3. Forventet/forventede resultat(er) og virkning(er)

Angiv, hvilke virkninger forslaget/initiativet forventes at få for modtagerne/målgrupperne.

⁴⁷ Jf. finansforordningens artikel 58, stk. 2, litra a) hhv. b).

Ved at give vejtransportoperatører stærke incitamenter i form af yderligere lastkapacitet for tunge nulemissionskøretøjer og for alle typer køretøjer i intermodal transport vil forslaget fremskynde udbredelsen af tunge nulemissionskøretøjer og fremme væksten i intermodal transport. Faktisk vil andelen af nulemissionskøretøjer i den samlede flåde af tunge køretøjer og transport med tunge nulemissionskøretøjer stige og nå op på, at omkring 90 % af de samlede tonkilometer udføres med tunge nulemissionskøretøjer senest i 2050. Forslaget vil også føre til en overgang fra ren vejtransport til intermodal transport, anslået til omkring 21 mia. tonkilometer i 2030 og 26 mia. tonkilometer i 2050 i forhold til referencescenariet.

Ved at harmonisere reglerne for anvendelse af længere/tungere køretøjer i grænseoverskridende transport og strømline procedurerne for ansøgning om tilladelser, hvor det er nødvendigt, vil forslaget mindske de administrative byrder for operatørerne og forbedre sådanne køretøjers energimæssige og driftsmæssige effektivitet. Besparelserne på nettoomkostningerne for operatørerne anslås til 45 mia. EUR udtrykt i nutidsværdi i perioden 2025-2050 i forhold til referencescenariet.

Ved at forbedre overvågningen og håndhævelsen vil forslaget forhindre tunge køretøjer, der er overbelastede eller på anden måde ikke i overensstemmelse med reglerne, i at køre på vejene i EU og fjerne de risici for trafikikkerheden, som sådanne køretøjer udgør, og konkurrenceforvriddning.

Samlet set vil forslaget i perioden 2025-2050 reducere CO₂-emissionerne med 27,8 mio. ton (1,2 % af CO₂-emissionerne fra godstransporten). De eksterne omkostninger ved CO₂-emissioner, udtrykt som den nuværende værdi i perioden 2025-2050 i forhold til referencescenariet, anslås at falde med 3,5 mia. EUR.

Forslaget forventes at føre til en reduktion af de eksterne omkostninger ved dødsfald på omkring 0,9 mia. EUR på grund af 411 reddede liv samlet set i perioden 2025-2050 i forhold til referencescenariet.

1.4.4. Resultatindikatorer

Angiv indikatorerne til overvågning af fremskridt og resultater.

Kommissionen vil overvåge og evaluere direktivets faktiske virkninger ved hjælp af forskellige foranstaltninger og et sæt indikatorer, der gør det muligt at måle fremskridt med hensyn til at nå specifikke og operationelle mål.

Fremskridtene med hensyn til at fjerne hindringer for det indre marked vil blive målt på antallet af fjernede nationale krav og ved at overvåge reduktionen i administrations- og driftsomkostninger i forbindelse med strømlinede godkendelsesprocedurer og lettere grænseoverskridende transport. De relevante oplysninger vil blive indsamlet fra de vigtigste interessenter, herunder transporterhvervssammenslutninger, organisationer for transport af unormal last og statistikker fra de nationale kompetente myndigheder.

Succesen med at fremme udbredelsen af tunge nulemissionskøretøjer og energibesparende anordninger vil blive vurderet på baggrund af stigningen i antallet af registrerede tunge nulemissionskøretøjer, salgsmængder og deres andel af den samlede flåde af tunge køretøjer samt stigningen i antallet af solgte tunge køretøjer med energibesparende enheder installeret. De relevante oplysninger vil blive indsamlet fra statistikker fra medlemsstaterne, bilfabrikanterne og transporterhvervssammenslutningerne.

Fremskridtene med hensyn til at fremme intermodal transport vil blive overvåget ved at analysere stigningen i mængden af intermodal transport, stigningen i antallet af transportvirksomheder, der er involveret i intermodal transport, og stigningen i mængden af transport af high cube-containerne. Oplysningerne vil blive indsamlet fra sektororganisationerne, officielle statistikker over trafikmængden efter transportform og ændringer i godstransportens fordeling på transportmidler. De relevante data kan også indsamles fra eFTI-plattorme, der indeholder oplysninger om godstransport.

Endelig vil forbedringerne i effektiviteten af håndhævelsen blive vurderet ved at evaluere håndhævelsesforanstaltningerne. Data om antallet af inspektioner, opdagede overtrædelser, opdagelsesprocenter, pålagte sanktioner og overholdelsesprocenter samt antallet og typen af installerede weigh-in-motion-systemer indsamles fra de nationale myndigheder, især håndhævelsesorganerne. Interessenter kan også give indsigt i konsekvensen og effektiviteten af håndhævelsespraksis.

1.5. Begrundelse for forslaget/initiativet

1.5.1. Behov, der skal opfyldes på kort eller lang sigt, herunder en detaljeret tidsplan for iværksættelsen af initiativet

Det foreslåede direktiv forventes at træde i kraft i 2025.

Blandt de harmoniserings- og overvågningsforanstaltninger, det indeholder, er: i) fastsættelse af administrative og sikkerhedsmæssige krav for transport af udelelig last og ii) fastsættelse af fælles principper for frivillig indførelse af intelligente adgangspolitikker. Disse to foranstaltninger omfatter forberedende foranstaltninger, som vil blive gennemført i perioden 2025-2027. Hver foranstaltning indebærer, at der indgås kontrakter om en ekstern undersøgelse, og at der afholdes workshops med eksperterne på området. Finansieringen af de to undersøgelser og fire workshops med eksperter er nødvendig i perioden 2025-2027.

1.5.2. Merværdien af et EU-tiltag (f.eks. som følge af koordineringsfordele, retssikkerhed, større effekt eller komplementaritet). Ved "merværdien af et EU-tiltag" forstås her merværdien af en indsats på EU-plan i forhold til den værdi, som medlemsstaterne ville have skabt enkeltvis

Den efterfølgende evaluering af direktivet bekræftede merværdien af EU's indsats med hensyn til at fastsætte fælles standarder for tunge køretøjer, der kører på EU's veje. Der er dog visse mangler i direktivet, herunder juridiske smuthuller og forældede standarder, som hæmmer en bred anvendelse af dekarboniseringsteknologier og forbedringer af driftseffektiviteten i grænseoverskridende transport. Mangel på en koordineret EU-indsats vil føre til yderligere markedsfragmentering, konkurrenceforvridning og diskriminerende kontrolpraksis. Det kan alt sammen svække incitamenterne til at indføre nulemissionskøretøjer og energieffektive teknologier. Initiativer på nationalt, lokalt og sektorplan vil ikke være tilstrækkelige til at håndtere de problemer, der findes i hele EU, og deres underliggende årsager eller til at bidrage meningsfuldt til at nå dekarboniseringsmålene. Det er derfor nødvendigt med EU-tiltag for at skabe juridisk klarhed med hensyn til de regler, der gælder for grænseoverskridende transport med længere/tungere køretøjer, skabe stærkere incitament til udbredelsen af tunge nulemissionskøretøjer og vækst i intermodal transport samt for at sikre en mere effektiv og konsekvent grænseoverskridende håndhævelse af de gældende regler.

1.5.3. *Erfaringer fra tidligere foranstaltninger af lignende art*

Det oprindelige direktiv, der blev vedtaget i 1996, blev efterfølgende ændret i 2002 ved direktiv 2002/7/EF og i 2015 ved direktiv (EU) 2015/719. Revisionen i 2002 harmoniserede de største tilladte dimensioner for busser i national og international trafik for at muliggøre problemfri personbefordring på vejene i EU. Med revisionen i 2015 blev der indført visse undtagelser fra den tilladte totalvægt og de største tilladte dimensioner for køretøjer og vogntog for at tilskynde til udbredelsen af drivlinjer, der bruger alternative brændstoffer, forbedre køretøjernes aerodynamiske egenskaber og sikre interoperabilitet med andre transportformer. Reduktionen af drivhusgasemissioner, forbedring af trafiksikkerheden og førernes komfort i kommerciel (gods)transport var hovedformålet med disse undtagelser.

Ikke desto mindre viste en evaluering fra 2022 af det nuværende direktiv, at selv om det er effektivt med hensyn til at fremme trafiksikkerheden, beskytte vejinfrastrukturen og lette anvendelsen af vejkøretøjer i intermodal containertransport, er det ikke tilstrækkeligt med hensyn til at sikre fair konkurrence og tilskynde til anvendelsen af nulemissions- og energibesparende teknologier og anordninger.

I evalueringen blev det konkluderet, at incitamenterne til at forbedre energieffektiviteten i vejtransporten og reducere drivhusgasemissionerne var utilstrækkelige og ikke afspejlede de praktiske konsekvenser af nye nulemissionsteknologier, som kan være tungere og kræve mere plads end teknologier til forbrændingsmotorer. De nationale undtagelser, der tillader anvendelse af længere og/eller tungere køretøjer, har også resulteret i et kludetæppe af divergerende regler, hvilket hindrer en gnidningsløs trafik med tunge køretøjer på tværs af grænserne i EU og fører til tab af drifts- og energieffektivitet. Blandingen af EU-krav og nationale krav samt bilaterale ordninger kombineret med retsikkerhed har også ført til ineffektiv og inkonsekvent håndhævelse, navnlig inden for grænseoverskridende transport.

Disse resultater bekræftede, at der er behov for at fjerne lovgivningsmæssige og tekniske hindringer og skabe stærkere incitament til udbredelsen af nulemissionsteknologier og energibesparende anordninger i sektoren for tunge køretøjer, yderligere at lette intermodal transport, harmonisere og præcisere reglerne for brug af længere og/eller tungere tunge køretøjer i grænseoverskridende transport og gøre håndhævelsen effektiv, virksomhedsfuld og konsekvent i hele EU.

1.5.4. *Forenelighed med den flerårige finansielle ramme og mulige synergivirkninger med andre relevante instrumenter*

Forslaget er foreneligt med den flerårige finansielle ramme. Der vil være behov for EU-finansiering til at dække driftsudgifter i forbindelse med støtteaktiviteter til udvikling af fælles standarder for tilladelse til unormal transport og en harmoniseret gennemførelse af ordninger for intelligent adgangspolitik i hele EU.

1.5.5. *Vurdering af de forskellige finansieringsmuligheder, der er til rådighed, herunder muligheden for omfordeling*

Dette forslag har meget begrænsede virkninger for budgettet. De består i finansiering af standardanalyser af ekstern støtte og høringer af eksperter, som er nødvendige for at fastsætte fælles tekniske krav, som sikrer en konsekvent anvendelse af de regler, der gælder for sektoren for tunge køretøjer, i hele EU.

1.6. Forslagets/initiativets varighed og finansielle virkninger

Begrænset varighed

gældende fra [DD/MM]ÅÅÅÅ til [DD/MM]ÅÅÅÅ

finansielle virkninger fra ÅÅÅÅ til ÅÅÅÅ for forpligtelsesbevillinger og fra ÅÅÅÅ til ÅÅÅÅ for betalingsbevillinger

Ubegrænset varighed

Iværksættelse med en indkøringsperiode fra ÅÅÅÅ til ÅÅÅÅ

derefter gennemførelse i fuldt omfang

1.7. Planlagt(e) budgetgennemførelsesmetode(r)⁴⁸

Direkte forvaltning ved Kommissionen

i dens tjenestegrene, herunder ved dens personale i EU's delegationer

i forvaltningsorganerne

Delt forvaltning i samarbejde med medlemsstaterne

Indirekte forvaltning ved at overdrage budgetgennemførelsesopgaver til:

tredjelande eller organer, som tredjelande har udpeget

internationale organisationer og deres agenturer (angives nærmere)

Den Europæiske Investeringsbank og Den Europæiske Investeringsfond

de organer, der er omhandlet i finansforordningens artikel 70 og 71

offentligtretlige organer

privatretlige organer, der har fået overdraget offentlige tjenesteydelsesopgaver, i det omfang de har fået stillet tilstrækkelige finansielle garantier

privatretlige organer, undergivet lovgivningen i en medlemsstat, som har fået overdraget gennemførelsen af et offentlig-privat partnerskab, og som har fået stillet tilstrækkelige finansielle garantier

organer eller personer, der har fået overdraget gennemførelsen af specifikke aktioner i den fælles udenrigs- og sikkerhedspolitik i henhold til afsnit V i traktaten om Den Europæiske Union, og som er anført i den relevante basisretsakt

Hvis der angives flere forvaltningsmetoder, gives der en nærmere forklaring i afsnittet "Bemærkninger".

Bemærkninger

⁴⁸

Forklaringer vedrørende budgetgennemførelsesmetoder og henvisninger til finansforordningen findes på webstedet BUDGpedia: <https://myintracomm.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budget-implementation/Pages/implementation-methods.aspx>.

2. FORVALTNINGSFORANSTALTNINGER

2.1. Bestemmelser om overvågning og rapportering

Angiv hyppighed og betingelser.

Opgaverne vil blive gennemført direkte af GD MOVE i henhold til den årlige planlægnings- og overvågningscyklus, herunder rapportering af resultater gennem GD MOVE's årlige aktivitetsrapport.

2.2. Forvaltnings- og kontrolsystem(er)

2.2.1. *Begrundelse for den/de foreslåede forvaltningsmetode(r), finansieringsmekanisme(r), betalingsvilkår og kontrolstrategi*

GD MOVE's kontor for vejtransportpolitik vil overvåge gennemførelsen og anvendelsen af det foreslåede direktiv. Omkostningerne vil blive afholdt ved direkte forvaltning under anvendelse af bestemmelserne i finansforordningen og i Kommissionens afgørelse C(2007)5858 af 5. december 2007 om godtgørelse af udgifter afholdt af eksterne eksperter, der indkaldes til at deltage i møder samt en eventuel revision af disse regler. Finansieringen vil blive ydet gennem udbud og i form af godtgørelse af eksperternes udgifter. Kontrolstrategien for udbud og tilskud i GD MOVE omfatter specifik forudgående retlig, driftsmæssig og finansiell kontrol af procedurerne samt af underskrivelsen af kontrakter og aftaler. Desuden er udgifter til varer og tjenesteydelser også, hvor det er nødvendigt, genstand for efterfølgende finansiell kontrol.

2.2.2. *Oplysninger om de konstaterede risici og det/de interne kontrolsystem(er), der etableres for at afbøde dem*

Eventuelle tjenesteydere inden for rammekontrakter betragtes som lavrisikokontrahenter. Eventuelle risici vil derfor blive dækket af de eksisterende mekanismer i finansforordningen og afbødet af GD MOVE's interne kontrol (systematisk forudgående retlig og finansiell kontrol og efterfølgende revision af udgifter som defineret i de årlige revisionsplaner). Med hensyn til godtgørelse af udgifter til eksperter håndteres de centrale kontroller, der mindsker de iboende risici med hensyn til anmodningernes nøjagtighed og gyldighed, ved hjælp af AGM, der er et onlineværktøj til planlægning, tilrettelæggelse og håndtering af godtgørelse af udgifter til møder med eksterne eksperter. Der vil også blive indført passende kontrol for at mindske den potentielle risiko for interessekonflikter.

2.2.3. *Vurdering af og begrundelse for kontrolforanstaltningernes omkostningseffektivitet (forholdet mellem kontrolomkostningerne og værdien af de forvaltede midler) samt vurdering af den forventede risiko for fejl (ved betaling og ved afslutning)*

I betragtning af det begrænsede omfang og den begrænsede størrelse af den EU-finansiering, der skal ydes, og da modtagerne af EU-midlerne betragtes som lavrisikomodtagere, forventes det, at dette initiativ ikke vil føre til, at kontrolomkostningerne overstiger GD MOVE's eksisterende kontrolomkostninger. Risikoen for fejl ved betaling og ved afslutning forventes at forblive under 2 %.

2.3. Foranstaltninger til forebyggelse af svig og uregelmæssigheder

Angiv eksisterende eller påtænkte forebyggelses- og beskyttelsesforanstaltninger, f.eks. fra strategien til bekæmpelse af svig.

Kommissionens regelmæssige forebyggelses- og beskyttelsesforanstaltninger vil finde anvendelse, navnlig:

- Udbetalinger til tjenester forhåndskontrolleres af Kommissionens tjenestegrene under hensyntagen til eventuelle kontraktlige forpligtelser, økonomiske principper og god finansiell og forvaltningsmæssig praksis. Alle tilskudsaftaler og kontrakter mellem Kommissionen og modtagere af udbetalinger vil indeholde bestemmelser om forholdsregler mod svig (tilsyn, rapporteringskrav m.v.).

- Bestemmelserne i forordning (EU, Euratom) nr. 883/2013 om undersøgelser, der foretages af Det Europæiske Kontor for Bekæmpelse af Svig (OLAF) og af Den Europæiske Anklagemyndighed (EPPO), som er oprettet ved Rådets forordning (EU) 2017/1939 finder ubegrænset anvendelse i forbindelse med bekæmpelsen af svig, korruption og andre retsstridige handlinger.

Kommissionen opretholder endvidere en solid strategi til bekæmpelse af svig, CAFS, som i øjeblikket er under revision.

GD MOVE vedtog også en revideret strategi for bekæmpelse af svig i 2020. GD MOVE's strategi til bekæmpelse af svig bygger på Kommissionens strategi til bekæmpelse af svig og en specifik risikovurdering, der foretages internt, for at identificere de områder, der er mest sårbare over for svig, den kontrol, der allerede er indført, og de foranstaltninger, der er nødvendige for at forbedre kapaciteten i GD MOVE med hensyn til at forebygge, afsløre og rette op på svig.

De kontraktbestemmelser, der gælder for offentlige udbud, sikrer, at audit og kontrol på stedet kan foretages af Kommissionen, herunder OLAF, under anvendelse af de standardbestemmelser, som OLAF anbefaler.

3. FORSLAGETS/INITIATIVETS ANSLÅEDE FINANSIELLE VIRKNINGER

3.1. Berørt(e) udgiftsområde(r) i den flerårige finansielle ramme og udgiftspost(er) på budgettet

Eksisterende budgetposter

I samme rækkefølge som udgiftsområderne i den flerårige finansielle ramme og budgetposterne

Udgiftsområde i den flerårige finansielle ramme	Budgetpost	Udgiftens art	Bidrag			
	Nummer	OB/IOB ⁴⁹	fra EFTA-lande ⁵⁰	fra kandidatlande og potentielle kandidatlande ⁵¹	fra andre tredjelande	andre formålsbestemte indtægter
1	02 20 04 01	Forskel	NEJ	NEJ	NEJ	NEJ
7	20 02 06 02	Forskel	NEJ	NEJ	NEJ	NEJ

⁴⁹ OB = opdelte bevillinger/IOB = ikke-opdelte bevillinger.

⁵⁰ EFTA: Den Europæiske Frihandelssammenslutning.

⁵¹ Kandidatlande og, hvis det er relevant, potentielle kandidater på Vestbalkan.

3.2. Forslagets anslåede finansielle virkninger for bevillingerne

3.2.1. Sammenfatning af de anslåede virkninger for aktionsbevillingerne

- Forslaget/initiativet medfører ikke anvendelse af aktionsbevillinger
- Forslaget/initiativet medfører anvendelse af aktionsbevillinger som anført herunder:

i mio. EUR (tre decimaler)

Udgiftsområde i den flerårige finansielle ramme	1	Det indre marked, innovation og det digitale område
--	---	---

GD MOVE			2025	2026	2027	I ALT
• Aktionsbevillinger						
Budgetpost ⁵² 02 20 04 01	Forpligtelser	(1a)	0,400	0,400		0,800
	Betalinger	(2a)	0,200	0,400	0,200	0,800
Administrationsbevillinger finansieret over bevillingsrammen for særprogrammer ⁵³						
Budgetpost		(3)				
Bevillinger I ALT for GD MOVE	Forpligtelser	=1a+1b +3	0,400	0,400		0,800
	Betalinger	=2a + 2b +3	0,200	0,400	0,200	0,800

⁵² Ifølge den officielle budgetkontoplan.

⁵³ Teknisk og/eller administrativ bistand og udgifter til støtte for gennemførelsen af EU's programmer og/eller foranstaltninger (tidligere BA-poster), indirekte forskning og direkte forskning.

• Aktionsbevillinger I ALT	Forpligtelser	(4)	0,400	0,400		0,800
	Betalinger	(5)	0,200	0,400	0,200	0,800
• Administrationsbevillinger finansieret over bevillingsrammen for særprogrammer I ALT		(6)				
Bevillinger I ALT under UDGIFTSOMRÅDE 1 i den flerårige finansielle ramme	Forpligtelser	=4+6	0,400	0,400		0,800
	Betalinger	=5+6	0,200	0,400	0,200	0,800

Udgiftsområde i den flerårige finansielle ramme	7	"Administrationsudgifter"
--	----------	---------------------------

Dette afsnit skal udfyldes ved hjælp af arket vedrørende administrative budgetoplysninger, der først skal indføres i [bilaget til finansieringsoversigten](#) (bilag 5 til Kommissionens afgørelse om de interne regler for gennemførelse af afsnittet om Kommissionen i Den Europæiske Unions almindelige budget), som uploades til DECIDE med henblik på høring af andre tjenestegrene.

i mio. EUR (tre decimaler)

		2025	2026	2027	Indsæt så mange år som nødvendigt for at vise virkningernes varighed (jf. punkt 1.6)			I ALT
GD: MOVE								
• Menneskelige ressourcer								
• Andre administrationsudgifter			0,060	0,070				0,130
I ALT GD MOVE	Bevillinger		0,060	0,070				0,130
Bevillinger I ALT under UDGIFTSOMRÅDE 7	(Forpligtelser i alt = betalinger i alt)		0,060	0,070				0,130

i den flerårige finansielle ramme									
-----------------------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--

i mio. EUR (tre decimaler)

		2025	2026	2027	I ALT
Bevillinger I ALT under UDGIFTSOMRÅDE 1-7 i den flerårige finansielle ramme	Forpligtelser	0,400	0,460	0,070	0,930
	Betalinger	0,200	0,460	0,270	0,930

3.2.2. Anslåede resultater finansieret med aktionsbevillinger

Forpligtelsesbevillinger i mio. EUR (tre decimaler)

		2025	2026	2027	I ALT			
Angiv mål og resultater ↓	Type ⁵⁴	Gnsntl . omkostninger	Antal	Omkostninger	Antal	Omkostninger	Antal resultater i alt	Omkostninger i alt
		SPECIFIKT MÅL ⁵⁵ — Harmonisering af reglerne om største vægt og dimensioner af tunge køretøjer i grænseoverskridende transport.						
- Resultat	Endelig undersøgelsesrapport	0,400	1	0,400	1	0,400	2	0,800
- Resultat	Antal workshops og ekspertmøder	0,0325			2	0,060	4	0,130
Subtotal for specifikt mål nr. 1		0,4325			3	0,460	6	0,930
I ALT					3	0,460	6	0,930

⁵⁴ Resultater er de produkter og tjenesteydelser, der skal leveres (f.eks.: antal finansierede studenterudvekslinger, antal km bygget vej osv.).

⁵⁵ Som beskrevet i punkt 1.4.2. "Specifikt/specifikke mål".

3.2.3. Sammenfatning af de anslåede virkninger for administrationsbevillingerne

- Forslaget/initiativet medfører ikke anvendelse af administrationsbevillinger
- Forslaget/initiativet medfører anvendelse af administrationsbevillinger som anført herunder:

i mio. EUR (tre decimaler)

	2025	2026	2027						Indsæt så mange år som nødvendigt for at vise virkningernes varighed (jf. punkt 1.6)	I ALT
--	------	------	------	--	--	--	--	--	--	-------

UDGIFTSOMRÅDE 7 i den flerårige finansielle ramme										
Menneskelige ressourcer										
Andre administrationsudgifter		0,060	0,070							0,130
Subtotal UDGIFTSOMRÅDE 7 i den flerårige finansielle ramme		0,060	0,070							0,130

uden for UDGIFTSOMRÅDE 7⁵⁶ i den flerårige finansielle ramme										
Menneskelige ressourcer										
Andre administrationsudgifter										
Subtotal uden for UDGIFTSOMRÅDE 7 i den flerårige finansielle ramme										

I ALT		0,060	0,070							0,130
--------------	--	-------	-------	--	--	--	--	--	--	--------------

Bevillingerne til menneskelige ressourcer og andre administrationsudgifter vil blive dækket ved hjælp af de bevillinger, som generaldirektoratet allerede har afsat til forvaltning af foranstaltningen, og/eller ved intern omfordeling i generaldirektoratet, eventuelt suppleret med yderligere bevillinger, som tildeles det ansvarlige generaldirektorat i forbindelse med den årlige tildelingsprocedure under hensyntagen til de budgetmæssige begrænsninger.

⁵⁶ Teknisk og/eller administrativ bistand og udgifter til støtte for gennemførelsen af EU's programmer og/eller foranstaltninger (tidligere BA-poster), indirekte forskning og direkte forskning.

3.2.3.1. Anslået behov for menneskelige ressourcer

- Forslaget/initiativet medfører ikke anvendelse af menneskelige ressourcer
- Forslaget/initiativet medfører anvendelse af menneskelige ressourcer som anført herunder:

Overslag angives i årsværk

	År n	År n+1	År n+2	År n+3	Indsæt så mange år som nødvendigt for at vise virkningernes varighed (jf. punkt 1.6)		
• Stillinger i stillingsfortegnelsen (tjenestemænd og midlertidigt ansatte)							
20 01 02 01 (i hovedsædet og i Kommissionens repræsentationskontorer)							
20 01 02 03 (i delegationerne)							
01 01 01 01 (indirekte forskning)							
01 01 01 11 (direkte forskning)							
Andre budgetposter (angiv nærmere)							
• Eksternt personale (omregnet til fuldtidsbeskæftigede: årsværk)⁵⁷							
20 02 01 (KA, UNE og V under den samlede bevillingsramme)							
20 02 03 (KA, LA, UNE, V og JMD i delegationerne)							
XX 01 xx yy zz⁵⁸	- i hovedsædet						
	- i delegationerne						
01 01 01 02 (KA, UNE, V – indirekte forskning)							
01 01 01 12 (KA, UNE, V – direkte forskning)							
Andre budgetposter (angiv nærmere)							
I ALT							

XX angiver det berørte politikområde eller budgetafsnit.

Personalebehovet vil blive dækket ved hjælp af det personale, som generaldirektoratet allerede har afsat til forvaltning af foranstaltningen, og/eller ved intern omfordeling i generaldirektoratet, eventuelt suppleret med yderligere bevillinger, som det ansvarlige generaldirektorat tildeles i forbindelse med den årlige tildelingsprocedure og under hensyntagen til de budgetmæssige begrænsninger.

Opgavebeskrivelse:

Tjenestemænd og midlertidigt ansatte	
Eksternt personale	

⁵⁷ KA: kontraktansatte, LA: lokalt ansatte, UNE: udstationerede nationale eksperter, V: vikarer, JMD: juniormedarbejdere i delegationerne.

⁵⁸ Delloft for eksternt personale under aktionsbevillingerne (tidligere BA-poster).

3.2.4. Forenelighed med indeværende flerårige finansielle ramme

Forslaget/initiativet:

- kan finansieres fuldt ud gennem omfordeling inden for det relevante udgiftsområde i den flerårige finansielle ramme (FFR)

Initiativet medfører ikke en omfattende omlægning. Dette initiativ finansieres over budgetposten for støtten til transportpolitikken (02.20.04.01) og budgetposten for administrative udgifter (20 02 06 02).

- kræver anvendelse af den uudnyttede margen under det relevante udgiftsområde i FFR og/eller anvendelse af særlige instrumenter som fastlagt i FFR-forordningen

Gør rede for behovet med angivelse af de berørte udgiftsområder og budgetposter, de beløb, der er tale om, og de instrumenter, der foreslås anvendt.

- kræver en revision af FFR

Gør rede for behovet med angivelse af de berørte udgiftsområder og budgetposter og de beløb, der er tale om.

3.2.5. Bidrag fra tredjemand

Forslaget/initiativet:

- indeholder ikke bestemmelser om samfinansiering med tredjemand
- indeholder bestemmelser om samfinansiering med tredjemand, jf. følgende overslag:

Bevillinger i mio. EUR (tre decimaler)

	År n ⁵⁹	År n+1	År n+2	År n+3	Indsæt så mange år som nødvendigt for at vise virkningernes varighed (jf. punkt 1.6)			I alt
Angiv det organ, der deltager i samfinansieringen								
Samfinansierede bevillinger I ALT								

⁵⁹ År n er det år, hvor gennemførelsen af forslaget/initiativet påbegyndes. Erstat "n" med det forventede første gennemførelsesår (f.eks.: 2021). Dette gælder også for de efterfølgende år.

3.3. Anslåede virkninger for indtægterne

Forslaget/initiativet har ingen finansielle virkninger for indtægterne

Forslaget/initiativet har følgende finansielle virkninger:

for egne indtægter

for andre indtægter

Angiv, om indtægterne er formålsbestemte

i mio. EUR (tre decimaler)

Indtægtspost på budgettet	Bevillinger til rådighed i indeværende regnskabsår	Forslagets/initiativets virkninger ⁶⁰					Indsæt så mange år som nødvendigt for at vise virkningernes varighed (jf. punkt 1.6)	
		År n	År n+1	År n+2	År n+3			
Artikel ...								

For indtægter, der er formålsbestemte, angives det, hvilke af budgettets udgiftsposter der berøres.

Andre bemærkninger (f.eks. om hvilken metode, der er benyttet til at beregne virkningerne for indtægterne).

⁶⁰ Med hensyn til EU's traditionelle egne indtægter (told og sukkerafgifter) opgives beløbene netto, dvs. bruttobeløb, hvorfra der er trukket opkrævningsomkostninger på 20 %.