



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 1.8.2003
KOM(2003) 473 endelig

1998/0096 (COD)

Ændret forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV

**om et transparent, harmoniseret sæt regler for kørselsrestriktioner for lastvogne i
international transport på bestemte vejstrækninger**

(forelagt af Kommissionen i henhold til EF-traktatens artikel 250, stk. 2)

BEGRUNDELSE

A. Principper

1. Den 25. maj 1998 forelagde Kommissionen Rådet et direktivforslag om et transparent, harmoniseret sæt regler for kørselsrestriktioner for lastvogne i international transport på bestemte vejstrækninger (KOM(1998)115 endelig - 98/0096 (SYN))¹.
2. Den 9. september 1999 afgav Det Økonomiske og Sociale Udvalg en forbeholden godkendelse af forslaget.
3. Den 16. september 1999 vedtog Regionsudvalget en udtalelse, som forkastede Kommissionens forslag, idet man fandt, at borgernes behov var vigtigere end vejtransportindustriens.
4. Forslaget medførte store kontroverser. Det er grunden til, at Kommissionen den 22. november 2000 vedtog et ændringsforslag til forslaget af 25. maj 1998 (KOM(2000)759 endelig)².
5. Dette ændrede forslag indeholdt følgende nye elementer:
 - Det angives tydeligere, at forslaget kun vedrører international lastvognstrafik på det transeuropæiske vejnet (TEN-nettet). Medlemsstaterne vil fortsat have ret til ubegrænset at indføre kørselsforbud for alle andre veje end TEN-nettet og for al national trafik.
 - Den tidsperiode, hvor kørselsforbud automatisk er tilladt på TEN-nettet, blev udvidet til 24 timer, som kan udvides i sommerperioden, så medlemsstaterne kan indføre kørselsforbud på TEN-nettet, som begynder lørdag kl. 07:00 om sommeren og om ønsket varer til søndag kl. 22:00. Med denne tidsramme sikres, at forslaget er i overensstemmelse med de fleste nationale ordninger for kørselsforbud, samtidig med at situationen vedrørende kørselsforbud i EU stabiliseres. Forslaget henledte i denne forbindelse opmærksomheden på behovet for at undersøge kørselsforbud i de kommende medlemsstater i forbindelse med tiltrædelsesforhandlingerne.
 - I et bilag angives tydeligt, hvilke nationale fri- og helligdage der automatisk er omfattet af kørselsforbud. Det er stadig udelukkende medlemsstaterne selv, som fastsætter deres egne nationale fri- og helligdage. Bilaget opdateres automatisk ved meddelelse fra en medlemsstat.
6. Den 2. juli vedtog Europa-Parlamentet en række ændringsforslag i forbindelse med førstebehandlingen. Europa-Parlamentet er nu enig i de vigtigste dele af Kommissionens ændrede forslag. Kommissionen har i store linjer angivet sin holdning til ændringsforslagene og anført, hvilke grupper af ændringsforslag der kan accepteres fuldt ud eller principielt - i nogle tilfælde med mindre omformuleringer - og hvilke ændringsforslag der ikke kan accepteres. Denne holdning afspejles i de ændringer, som er indført i det ændrede forslag.

¹ EFT C 198 af 24.6.1998, s. 17.

² EFT C 120E af 24.4.2001, s. 3.

B. Europa-Parlamentets ændringer

Kommissionen accepterede 16 ud af de 18 ændringsforslag, som blev vedtaget af Europa-Parlamentet ved førstebehandlingen. De er indkorporeret i forslaget som følger:

I Accepterede ændringer

Betragtninger

Ændringsforslag 1 beskriver den nuværende situations negative virkninger nærmere og tydeliggør teksten. (Betragtning 3)

Ændringsforslag 3 giver en yderligere begrundelse for, hvorfor der er behov for et direktiv, nemlig at forskellige kørselsrestriktioner er en kilde til juridisk usikkerhed i forhold til både princippet om frie varebevægelser og den fri adgang til markedet for transporttjenester. (Betragtning 5)

Ændringsforslag 5 giver en nøjere beskrivelse af den vejinformationsordning, som følger af direktivet. (Betragtning 12)

Ændringsforslag 6 omhandler behovet for komparative statistikker for de transeuropæiske net med henblik på at lette udarbejdelsen af Kommissionens årlige rapport. Statistikkerne vil også give Kommissionen mulighed for at få et overblik over trafikudviklingen på vejnettet. (Betragtning 13)

Ændringsforslag 7 erkender de sociale ulemper, som kørselsforbud har for chauffører fra yderligtliggende områder uden at fastsætte, hvilke foranstaltninger der bør iværksættes for at afhjælpe problemet. Kommissionen accepterer i princippet begrundelsen for dette ændringsforslag. (Betragtning 17)

Ændringsforslag 8 indeholder en konkret erkendelse af de vanskeligheder, som kørselsforbud medfører for transport inden for Fællesskabet og kommer med et løsningsforslag til et stadigt tiltagende problem. Kommissionen mener også, at sådanne foranstaltninger kan lette overholdelsen af Fællesskabets regler for køretid og hvileperioder. (Betragtning 18)

Artikel 1

Ændringsforslag 9 beskriver nærmere, hvad forslaget formål er i forhold til det mål, der skal nås, nemlig at tilvejebringe oplysninger til de erhvervmæssige brugere af vejnettet, som påvirkes af kørselsforbud.

Artikel 2

Ændringsforslag 10 kompletterer og tydeliggør definitionen. De helt urimelige følger af visse nationale kørselsrestriktioner i weekenden undgås, idet det sikres, at anhængere/sættevogne ikke efterlades på uovervågede parkeringsarealer i weekenden, medens forvogn/trækker køres hjem og derefter kommer tilbage og henter anhænger/sættevognen, når kørselsrestriktionerne ikke længere gælder. (første led)

Ændringsforslag 11 indeholder en nøjere beskrivelse af den vejinformationsordning, som skal etableres, og fastlægger forbindelser til de nationale ordninger. Da dette ændringsforslag indfører en definition, som i det store hele er dækket af ændringsforslag 17, som Kommissionen også accepterede, har Kommissionen besluttet at sammenfatte begge

ændringsforslag i en separat artikel, nemlig artikel 5. Kommissionen forestiller sig en website, som jævnligt ajourføres, og som alle interesserede parter har adgang til. Det vil lette og fremme gennemskueligheden.

Artikel 3

Ændringsforslag 14 gør det endnu engang klart, at forslaget's anvendelsesområde og eventuelle undtagelser kun vedrører TEN-vejnettet. (stk. 7, indledning)

Ændringsforslag 15 indebærer en nyttig udvidelse og præcision af konceptet høj trafiksikkerhed, som er nævnt i Kommissionens forslag. (stk. 7, litra a))

Ændringsforslag 16 fremhæver to særlige forhold - naturkatastrofer og tvingende offentlige sikkerhedsmæssige grunde - som hører under kategorien særlige vejrforhold. Dette tydeliggør teksten og kan derfor accepteres. (stk. 7, litra d))

Artikel 5

Ændringsforslag 17 præciserer en europæisk vejinformationsordnings opgaver og gentager definitionen fra ændringsforslag 11. Som nævnt ovenfor, omhandler artikel 5 nu denne ordning i tråd med ændringsforslagene. Kommissionen har dog begrænset vejinformationsordningens opgaver til direktivets anvendelsesområde, idet der ellers ville blive tale om meget omfattende ekstraarbejde.

Artikel 10 (nu artikel 11)

Ændringsforslag 19 og 20 ajourfører fristerne for direktivforslagets gennemførelse og ikrafttræden. Kommissionen kan acceptere ændringsforslagene i princippet. (stk. 1 og stk. 3)

Bilag I

Ændringsforslag 21 medtager transporten af fordærlige varer, nemlig friske blomster og/eller gartneriprodukter, under de undtagede transportere i bilaget. Det er indlysende, at transport af sådanne varer ikke bør hindres af kørselsrestriktioner.

II Afviste ændringer

Kommissionen har ikke accepteret ændringsforslag 2, som ikke forekommer at være relevant. Ændringsforslag 2 tilføjer en bemærkning i betragtning 4 om de medlemsstater, som påvirkes uforholdsmæssigt af transittrafik. Denne bemærkning vedrører ikke hovedsigtet for betragtningens argumentation eller begrundelsen for forslaget.

Kommissionen kan heller ikke acceptere ændringsforslag 18, som pålægger Kommissionens ressourcer en uforholdsmæssig byrde ved at kræve, at Kommissionen skal udarbejde en tabel over manglende opfyldelse af direktivet og anvendte sanktioner i medlemsstaterne. Det kunne vise sig at være en meget omfattende vedvarende opgave, ikke kun for Kommissionen i forbindelse med koordinering af store mængder varierende statistikker, men også for medlemsstaterne, der skal indsamle sådanne statistikker.

Ændret forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV

om et transparent, harmoniseret sæt regler for kørselsrestriktioner for lastvogne i international transport på bestemte vejstrækninger

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR -

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, navnlig artikel 71, stk. 1,

under henvisning til forslag fra Kommissionen³,

under henvisning til udtalelse fra Det **Europæiske** Økonomiske og Sociale Udvalg⁴,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget⁵,

efter proceduren i traktatens artikel 251⁶, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Der findes i øjeblikket ingen harmoniserede EU-regler vedrørende kørselsrestriktioner for lastvogne på søndage samt nationale fri- og helligdage.
- (2) Manglen på harmoniserede regler bevirker, at der er forskel på varigheden af kørselsrestriktioner og definitionen af, hvilke køretøjer der er fritaget fra restriktioner.
- (3) Denne situation har en betydelig negativ virkning på friheden til at levere transporttjenester **og på information til transportvirksomheder og chauffører** i Fællesskabet.
- (4) Kørselsforbud, som varierer fra medlemsstat til medlemsstat, gør det umuligt at gennemføre ud- og hjemture over længere strækninger uden for mange afbrydelser. Fællesskabets perifere områder rammes særlig hårdt og uforholdsmæssigt af sådanne kørselsrestriktioner på grund af deres geografiske placering.
- (5) Endvidere er det forhold, at der findes forskellige kørselsrestriktioner i hver enkelt medlemsstat, en kilde til juridisk usikkerhed i forhold til både princippet om frie varebevægelser og de fællesskabsregler, der skal sikre fri adgang til markedet for transporttjenester. Denne situation vil uundgåeligt blive stadig**

³ EFT C , af , s. .

⁴ EFT C , af , s. .

⁵ EFT C , af , s. .

⁶ EFT C , af , s. .

mere kompliceret i forbindelse med udvidelsen og den forøgelse af lastvognstransporten, der må forventes som følge heraf.

- (6) I overensstemmelse med nærheds- og proportionalitetsprincipperne i traktatens artikel 5 kan målene for den foreslåede foranstaltning, nemlig etablering af et transparent sæt harmoniserede regler for kørselsrestriktioner, samtidig med at man i størst muligt omfang modvirker de negative virkninger for friheden til at levere transporttjenester, ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne og gennemføres af hensyn til handlingens omfang bedre af Fællesskabet. Direktivet begrænser sig til det omfang, der er nødvendigt for at nå målene og går ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå disse.
- (7) Det er ønskeligt, navnlig for international transport, at de negative virkninger af kørselsrestriktioner mindskes mest muligt, og det er ønskeligt, at visse veje, som er anført i bilag I, afsnit 2 i Europa-Parlamentet og Rådets beslutning nr. 1692/96/EF af 23. juli 1996 om Fællesskabets retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet, holdes åbne for international transport⁷. Disse veje bør derfor kun være omfattet af kørselsforbud i visse timer i weekenden, på nationale fri- og helligdage og aftenen før nationale fri- og helligdage. Kommissionen bør underrettes om sådanne kørselsrestriktioner. Eksisterende kørselsrestriktioner, som varer længere end de foreslåede perioder, skal fortsat kunne gælde.
- (8) Et forbuds højst tilladte varighed kan forlænges, i særligt tilfælde, hvis det kan begrundes med hensynet til miljømæssige, sociale eller trafikikkerhedsforhold. En anmodning om forlængelse skal hurtigst muligt behandles af Kommissionen, der bistås af et udvalg.
- (9) Medlemsstaterne bør kunne indføre natlige restriktioner for lastvogne, hvis støjemissioner overskrider EU-grænseværdierne. Medlemsstaterne bør også kunne indføre restriktioner for lastvogne, når der ventes usædvanlig tæt trafik, f.eks. i forbindelse med sommerferie. Kommissionen bør underrettes om sådanne kørselsrestriktioner.
- (10) I forbindelse med særlige miljøproblemer eller vejrforhold bør medlemsstater kunne pålægge lastvogne restriktioner som led i almindelige miljøbeskyttelses- eller trafikikkerhedsforanstaltninger. Af praktiske grunde, bør det være muligt at indføre sådanne restriktioner uden at underrette Kommissionen.
- (11) Der bør være ensartede regler i alle medlemsstater for, hvilke transporttyper der er fritaget fra køreforbud.
- (12) I øjeblikket indføres kørselsrestriktioner nationalt, regionalt eller lokalt uden koordinering. **Der bør derfor indføres en europæisk vejinformationsordning, der er tilgængelig i realtid for alle vejtransportvirksomheder og erhvervsmæssige brugere af vejnettet. En sådan ordning skal kunne give alle vejtransportvirksomheder sikre informationer** om restriktioners varighed og omfang. På grundlag af **de informationer, der indsamles som led i denne ordning**, udarbejder Kommissionen en årlig rapport til medlemsstaterne og **Europa-Parlamentet**.

⁷ EFT L 228 af 9.9.1996, s. 1, med korrigerendium i EFT L 15 af 17.1.1997, s. 1.

- (13) **For at få et fuldstændigt overblik over trafikken i Unionen og ansøgerlandene er det nødvendigt med komparative statistikker over udnyttelsesgraden af de internationale vejnet, så der på det grundlag kan foretages en vurdering af kørselsrestriktionernes indvirkning på vejtransportregulerings- og styringspolitikernes udformning.**
- (14) Da de nødvendige foranstaltninger til gennemførelse af dette direktiv er generelle foranstaltninger i betydningen i artikel 2 i Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen⁸, bør de vedtages ved anvendelse af forskriftsproceduren i afgørelsens artikel 5.
- (15) Hver medlemsstat bør fastsætte, hvilke sanktioner der bør pålægges ved overtrædelse af de bestemmelser, der vedtages til gennemførelse af nærværende direktiv.
- (16) Af hensyn til gennemskueligheden er det ønskeligt, at der i bilaget offentliggøres en liste over nationale fri- og helligdage, hvor der i øjeblikket gælder kørselsforbud. Kommissionen tilpasser denne liste efter anmodning fra medlemsstaterne.
- (17) **For at undgå, at kørselsrestriktioner for lastvogne forværrer forskellene mellem chaufførernes sociale ordninger og arbejdsvilkår, bør der indføres sociale ledsageforanstaltninger, hvor der navnlig tages hensyn til trafikken geografiske oprindelse.**
- (18) **Medlemsstater, som indfører kørselsrestriktioner, så chaufførerne tvinges til at tilbringe weekender eller dele heraf på rastepåder, sørger for, at disse har tilstrækkelige parkeringspladser og sanitære anlæg -**

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

Artikel 1

Dette direktiv fastsætter et transparent, harmoniseret **informationssystem** og regelsæt for kørselsrestriktioner i visse perioder for lastvogne, som gennemfører internationale transporter, på bestemte veje i Det Europæiske Fællesskab.

⁸ EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23.

Artikel 2

I dette direktiv forstås ved:

- "Lastvogn" : alle køretøjer med en totalvægt på mindst 7,5 t, som anvendes til godstransport, **herunder dele heraf (forvogn/trækker og anhænger/sættevogn), når de bruges enkeltvis**
- "kørselsrestriktioner" : restriktioner, som forbyder kørsel med lastvogne i visse perioder
- "TEN-nettet" : det vejnet, som er anført i bilag I, afsnit 2, til beslutning nr. 1692/96/EF
- "international transport" : transportoperationer, som påbegyndes i én medlemsstat og afsluttes i en anden medlemsstat
- "nationale fri- og helligdage" : de fri- og helligdage, hvor en medlemsstat har et nationalt kørselsforbud
- "biler" : motorkøretøjer i klasse M1 som anført i bilag II til Rådets direktiv 70/156/EØF⁹
- "last" : mindst 1 t gods inklusive emballage.

Artikel 3

1. Dette direktivs anvendelsesområde omfatter kun TEN-nettet.
2. Medlemsstaterne pålægger ikke lastvogne, som udfører international transport, strengere kørselsrestriktioner end de restriktioner, der gælder for lastvogne, som udfører nationale transporter.
3. Medlemsstaterne kan indføre kørselsrestriktioner for alle lastvogne
 - fra den 16. september til den 14. juni i perioden fra kl. 22.00 om lørdagen til kl. 22.00 om søndagen og fra kl. 22.00 aftenen før en fri- eller helligdag til kl. 22.00 på selve fri- eller helligdagen
 - fra den 15. juni til den 15. september i perioden fra kl. 07.00 om lørdagen til kl. 22.00 om søndagen og fra kl. 22.00 aftenen før en fri- eller helligdag til kl. 22.00 på selve fri- eller helligdagen.
4. Medlemsstaterne kan indføre kørselsrestriktioner om natten, fra kl. 22.00 til kl. 05.00, for alle lastvogne, som ikke overholder kravene til støjmissioner i direktiv 96/20/EF¹⁰.

⁹ EFT L 42 af 23.2.1970.

- 4a. Medlemsstater med kørselsrestriktioner i kraft pr. 1. november 2000, som overskrider de tidsbegrænsninger, der er fastsat i stk. 3, kan fortsat anvende dem. Hvis en medlemsstat ønsker at ændre sådanne kørselsrestriktionerne, kan det kun lade sig gøre, hvis der er tale om at bringe dem på linje med de i stk. 3 nævnte restriktioner.
5. Medlemsstaterne kan kun indføre kørselsrestriktioner, som går ud over de i stk. 3 og 4 fastsatte restriktioner, hvis lastvogne, som udfører international transport, er fritaget fra disse ekstra kørselsrestriktioner.
6. Uanset bestemmelsen i stk. 5 kan medlemsstaterne ud over de i stk. 3 og 4 fastsatte restriktioner i særlig tilfælde indføre kørselsrestriktioner for lastvogne, herunder lastvogne, som udfører international transport, hvis der forelægges dokumentation, som viser, at disse ekstra restriktioner er velbegrundede ud fra hensyn til miljø, trafikikkerhed eller sociale forhold, og efter Kommissionens forudgående godkendelse i henhold til udvalgsproceduren i artikel 89.

Dokumentationen skal omfatte en analyse, som belægger, at restriktionerne er rimelige set i forhold til alternative trafikreguleringsforanstaltninger.

Dokumentationen skal desuden kvantificere virkningen af ekstrarestriktionerne på grundlag af et eller flere af følgende kriterier:

- a) relevante statistikker og/eller skøn, både med og uden lastvognstrafik, over trafiktæthed i weekender på forskellige tider af året (sommer, vinter, ferieperioder) og den mulige virkning på trafikbelastningen
 - b) relevante statistikker og/eller skøn, både med og uden lastvognstrafik, over antallet af trafikulykker både i perioder, hvor ekstrarestriktionerne skal gælde, og i perioder, hvor der ikke gælder restriktioner
 - c) relevante data og/eller skøn, både med og uden lastvognstrafik, over, hvor meget emissionen af forurenende luftarter nedbringes af ekstra restriktioner eller hvor meget støjgener reduceres, herunder forbuds negative virkning ved emissioner fra trafik, som kører uden om forbudsområdet, og trafik, som koncentrerer sig i den periode af ugen, hvor der ikke gælder restriktioner
 - d) social analyse af virkningen af yderligere restriktioner på de gennemsnitlige arbejdsforhold for førere af lastvogne, der er registreret i medlemsstater, hvor der gælder restriktioner, og i de andre medlemsstater, under hensyntagen til fællesskabslovgivning på dette område.
7. Uanset bestemmelsen i stk. 5 kan medlemsstaterne indføre særlige restriktioner for lastvogne, herunder også lastvogne, som udfører international transport **ad TEN-nettet**, der gælder på dage og vejstrækninger, hvor:
 - a) der forventes usædvanlig høj trafiktæthed, f.eks. **på fri- og helligdage, på ud- og hjemrejsedage** i ferieperioder **og i myldretiden**
 - b) der gælder køreforbud for biler i begrænsede perioder, navnlig af miljøhensyn

¹⁰ EFT L 92 af 13.4.1996, s. 23.

- c) der er behov for restriktioner i forbindelse med vedligeholdelse af infrastrukturen
- d) der er behov for restriktioner på grund af særlige vejrforhold, **i tilfælde af naturkatastrofer eller tvingende offentlige sikkerhedsmæssige grunde.**

Artikel 4

Lastvogne og/eller særlige transportere i henhold til bilag I, fritages for de kørselsrestriktioner, der er fastsat i artikel 3, stk. 3, stk. 5, stk. 6 og stk. 7, litra a).

Artikel 5

1. Der oprettes en europæisk vejinformationsordning i Kommissionen, hvis formål er

- **på grundlag af oplysninger fra medlemsstaternes trafikinformationscentraler at indsamle alle oplysninger om regler, bestemmelser og karakteristika for kørselsrestriktioner ad TEN-nettet**
- **at behandle og udsende disse informationer i realtid til erhvervsmæssige brugere af EU's vejnet**
- **at udgøre et organ, der overvåger trafikken på TEN-nettet til statistiske og analytiske formål.**

Artikel 6

1. Medlemsstater, som ønsker at udvide kørselsrestriktioner i henhold til artikel 3, stk. 6, indgiver en anmodning til Kommissionen.

Kommissionen tager stilling til sådanne anmodninger i henhold til proceduren i artikel ~~8~~9 inden to måneder efter modtagelse af anmodningen.

2. Medlemsstater, som ønsker at indføre kørselsrestriktioner i henhold til artikel 3, stk. 3, stk. 4 eller stk. 7, litra a), underretter med mindst 60 dages varsel Kommissionen om det nøjagtige omfang af restriktionerne.
3. Medlemsstater, som ønsker at ændre nogen af de datoer, der er anført i bilag II, som værende deres nationale fri- og helligdage, hvor der gælder kørselsforbud, underretter Kommissionen med mindst 60 dages varsel. Kommissionen ændrer bilag II i overensstemmelse hermed.

Artikel ~~6~~7

Kommissionen udarbejder på grundlag af oplysninger modtaget i henhold til artikel 5 ~~og~~6 hvert år inden den 30. november en rapport for det kommende år om, hvilke kørselsrestriktioner der er tilladt efter artikel 3, stk. 3, stk. 4, stk. 6 og stk. 7, litra a), for lastvogne, som udfører internationale transportere på TEN-nettet.

Artikel ~~7~~8

Ændringer, som kræves for at tilpasse bilag I, vedtages i henhold til fremgangsmåden i artikel ~~8~~9.

Artikel ~~8~~9

1. Kommissionen bistås af et udvalg, der består af repræsentanter for medlemsstaterne og har Kommissionens repræsentant som formand.
2. Når der henvises til dette stykke, anvendes forskriftsproceduren i artikel 5 i afgørelse 1999/468/EF i overensstemmelse artikel 7, stk. 3, og artikel 8 i nævnte afgørelse.
3. Den frist, der er omhandlet i artikel 5, stk. 6, i afgørelse 1999/468/EF, er på [tre] måneder.

Artikel ~~9~~10

Medlemsstaterne fastsætter en ordning for sanktioner mod overtrædelser af de nationale bestemmelser, der er vedtaget i henhold til dette direktiv, og træffer alle nødvendige foranstaltninger til at sikre deres anvendelse. De fastsatte sanktioner skal være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelserne og have en afskrækkende virkning. Medlemsstaterne underretter Kommissionen om foranstaltningerne inden den dato, der er anført i artikel ~~10~~11, første stykke, og underretter straks Kommissionen ved ændringer af foranstaltningerne.

Artikel ~~10~~11

Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv inden [den 31. december 200~~4~~]. De underretter straks Kommissionen herom.

Disse love og bestemmelser skal ved vedtagelsen indeholde en henvisning til dette direktiv eller skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De nærmere regler for henvisningen fastsættes af medlemsstaterne.

Medlemsstaterne anvender disse bestemmelser fra den [1. juli 200~~4~~5].

Medlemsstaterne skal fremsende ordlyden af de bestemmelser i national lovgivning, som de vedtager på det område, som dette direktiv omfatter.

Artikel ~~11~~12

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

Artikel 123

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den

På Europa-Parlamentets vegne
Formand

På Rådets vegne
Formand

BILAG I

Transportoperationer/køretøjstyper, der er fritaget fra kørselsrestriktioner

Køretøjer, som udfører kombineret godstransport som fastlagt i Rådets direktiv 92/106/EØF

Certificerede ATP-køretøjer¹¹ med en last, der i henhold til ATP-traktaten klassificeres som letfordærlige fødevarer

Certificerede ATP-køletankvogne til transport af mælk

Køretøjer med en last af letfordærlige frugter eller grønsager

Køretøjer med særlig store laster, som fastlagt i artikel 4, stk. 3, i Rådets direktiv 96/53/EF¹².

Køretøjer med en last af friske blomster og/eller gartneriprodukter.

¹¹ Som defineret i FN-ECE-aftalen om international transport af letfordærlige fødevarer og det særlige udstyr, der skal anvendes til sådanne transporter (ATP).

¹² EFT L 235 af 17.9.1996, s. 59.

BILAG II

Nationale fri- og helligdage, hvor medlemsstaterne har kørselsrestriktioner

Nationale helligdage i Østrig

Nytår

Hellig Tre Konger

2. påskedag

1. maj

Kristi Himmelfart

2. pinsedag

Kristi Legemsfest

Mariæ himmelfart

Østrigs nationaldag (26. oktober)

Allehelgen

Jomfru Marias ubesmittede undfangelse

Juledag

2. juledag

Nationale helligdage i Frankrig

Nytår

2. påskedag

Våbenstilstandsdagen 1945 (8. maj)

Kristi Himmelfart

2. pinsedag

Frankrigs nationaldag (14. juli)

Mariæ himmelfart

Allehelgen

Våbenstilstandsdagen 1918 (11. november)

Juledag

Nationale helligdage i Tyskland

Nytår

Langfredag

2. påskedag

1. maj

Kristi Himmelfart

2. pinsedag

Tysklands nationaldag (3. oktober)

Juledag

2. juledag

Nationale helligdage i Italien

Nytår

Hellig Tre Konger

Langfredag

2. påskedag

Befrielsesdagen (25. april)

1. maj

Allehelgen

Jomfru Marias ubesmittede undfangelse

Juledag

Nationale helligdage i Luxembourg

Nytår

2. påskedag

1. maj

Kristi Himmelfart

2. pinsedag

Luxembourgs nationaldag (23. juni)

Mariæ himmelfart

Allehelgen

Juledag

2. juledag

Nationale helligdage i Spanien

Nytår

Hellig Tre Konger

Skærtorsdag

Langfredag

1. maj

Allehelgen

Spaniens nationaldag (6. december)

Jomfru Marias ubesmittede undfangelse

Juledag