

DIRECTIVE (EU) 2015/719 OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL of 29 April 2015 amending Council Directive 96/53/EC laying down for certain road vehicles circulating within the Community the maximum authorised dimensions in national and international traffic and the maximum authorised weights in international traffic

UOFFISIELL OVERSETTELSE

**EUROPAPARLAMENTS- OG RÅDSDIREKTIV (EU) 2015/719**

av 29. april 2015

**om endring av rådsdirektiv 96/53/EF om fastsettelse av største tillatte dimensjoner i innenlands og internasjonal trafikk og av største tillatte totalvekt i internasjonal trafikk for visse veigående kjøretøyer i Fellesskapet**

EUROPAPARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPEISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om Den europeiske unions virkemåte, særlig artikkel 91,

under henvisning til forslag fra Europakommisjonen,

etter oversending av utkast til regelverksakt til de nasjonale parlamentene,

under henvisning til uttalelse fra Den europeiske økonomiske og sosiale komité<sup>(1)</sup>,

etter samråd med Regionkomiteen,

etter den ordinære regelverksprosessen<sup>(2)</sup> og

ut fra følgende betraktninger:

- 1) Behovet for å redusere klimagassutslipp, særlig utslipp av karbondioksid (CO<sub>2</sub>), forbedre trafikksikkerheten, tilpasse relevant lovgivning til den teknologiske utviklingen og de endrede behovene i markedet samt tilrettelegge for transport med ulike transportsystemer samtidig som konkurranse på like vilkår sikres og veiinfrastrukturen beskyttes, må vektlegges.
- 2) Den teknologiske utviklingen gjør det mulig å tilkople løftbare eller belastbare aerodynamiske innretninger bak på kjøretøyer. Tilkopling av slike innretninger vil imidlertid føre til at største lengde i henhold til rådsdirektiv 96/53/EF<sup>(3)</sup> overstiges. Det er derfor nødvendig med et unntak fra største lengde. Målet med dette direktiv er å tillate tilkopling av slike innretninger så snart de nødvendige endringer i de tekniske krav til typegodkjenning av aerodynamiske innretninger er innarbeidet eller anvendt og Kommisjonen har vedtatt gjennomføringsrettsakter om fastsettelse av driftsregler for bruk av slike innretninger.
- 3) Forbedret aerodynamisk utforming av motorvogners førerhus, eventuelt sammen med løftbare eller belastbare aerodynamiske innretninger tilkoplede bak på kjøretøyer, vil kunne føre til betydelig forbedringer med hensyn til kjøretøyets energiytelse. Med de nåværende største lengdene fastsatt i direktiv 96/53/EF er en slik forbedring imidlertid ikke mulig uten at kjøretøyenes belastningskapasitet reduseres og veitransportsektorens økonomiske likevekt trues. Av den grunn er det derfor også nødvendig med et unntak fra største lengde. Dette unntaket bør ikke brukes til å øke kjøretøyets belastningskapasitet.

---

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

<sup>(2)</sup> Europaparlamentets holdning av 15. april 2014 (ennå ikke offentliggjort i EUT) og Rådets holdning ved første behandling av 16. oktober 2014 (EUT C 40 av 5.2.2015, s. 1.). Europaparlamentets holdning av 10. mars 2015 (ennå ikke offentliggjort i EUT) og rådsbeslutning av 20. april 2015.

<sup>(3)</sup> Rådsdirektiv 96/53/EF av 25. juli 1996 om fastsettelse av største tillatte dimensjoner i innenlands og internasjonal trafikk og av største tillatte totalvekt i internasjonal trafikk for visse veigående kjøretøyer i Fellesskapet (EFT L 235 av 17.9.1996, s. 59).

- 4) I henhold til rammene i europaparlaments- og rådsdirektiv 2007/46/EF<sup>(4)</sup> skal aerodynamiske innretninger som overstiger en lengde på 500 mm og motorvogner som er utstyrt med førerhus som forbedrer deres aerodynamiske egenskaper, typegodkjennes før de bringes i omsetning, dersom slike kjøretøyer overstiger de grenser som er fastsatt i direktiv 96/53/EF.
- 5) En ny utforming av kjøretøyenes førerhus vil kunne bidra til bedre trafiksikkerhet ved at blindsonene i førerens synsfelt, herunder de under frontruten, reduseres, og til å redde livet til mange myke trafikanter, som fotgjengere og syklister. Ved en ny utforming av kjøretøyenes førerhus vil det også kunne bygges inn strukturer som absorberer energien ved en kollisjon. Dessuten bør den potensielle gevinsten når det gjelder førerhusets størrelse også forbedre førerens sikkerhet og komfort. Når det er utarbeidet forbedrede sikkerhetskrav for lengre førerhus kan det overveies om det er hensiktsmessig at disse også får anvendelse på kjøretøyer hvis førerhus ikke er forlenget.
- 6) Alternative framdriftssystemer, f.eks. hybridframdriftssystemer, er systemer som til mekanisk framdrift henter energi fra et drivstoff og/eller et batteri eller andre enheter for lagring av elektrisk eller mekanisk kraft. Bruken av disse i tunge kjøretøyer eller busser kan øke vekten, men reduserer forurensningen. Den ekstra vekten bør ikke regnes som en del av kjøretøyets nyttelast, da dette vil straffe veitransportsektoren økonomisk. Den ekstra vekten bør imidlertid ikke medføre at kjøretøyets belastningskapasitet økes.
- 7) Framtidige kjøretøyer som bruker alternativt drivstoff (med tyngre framdriftssystemer enn dem som brukes i kjøretøyer som bruker konvensjonelle drivstoff), kan også dra fordel av økt tillatt vekt. Slike alternative drivstoff bør derfor føres opp på listen over alternative drivstoff i dette direktiv dersom bruken av dem krever økt tillatt vekt.
- 8) Dette direktiv gir unntak fra største tillatte totalvekt og dimensjoner for kjøretøyer og kjøretøykombinasjoner fastsatt i direktiv 96/53/EF. Medlemsstatene bør imidlertid, av årsaker knyttet til trafiksikkerhet eller veiinfrastrukturens egenskaper, kunne begrense visse kjøretøyers trafikk på bestemte deler av deres veinett.
- 9) På området containertransport brukes stadig oftere containere med en lengde på 45 fot. Slike containere transporteres med alle transportsystemer. Veikomponentene av transport med ulike transportsystemer kan for tiden imidlertid bare foretas dersom begge medlemsstater og transportørene følger krevende administrative framgangsmåter, eller dersom disse containerne har patenterte skrånne hjørner, hvilket innebærer uoverkommelige kostnader. En økning av den tillatte lengden på kjøretøyer som transporterer slike containere med 15 cm vil kunne spare transportørene for disse administrative framgangsmåtene og tilrettelegge for transport med ulike transportsystemer, uten risiko eller ulemper for veiinfrastrukturen eller andre trafikanter. Definisjonen av transport med ulike transportsystemer i dette direktiv berører ikke arbeidet med revisjonen av rådsdirektiv 92/106/EØF<sup>(5)</sup>.
- 10) For ytterligere å fremme transport med ulike transportsystemer og for å ta hensyn til egenvekten for containere eller veksselflak med en lengde på opptil 45 fot, bør trafikk med 3-akslede motorvogner med 2- eller 3-akslede semitrailere tillates med en tillatt totalvekt på 44 tonn. 2-akslede motorvogner med 3-akslede semitrailere som transporterer containere eller veksselflak med en lengde på opptil 45 fot bør tillates for transport med ulike transportsystemer opptil en tillatt totalvekt på 42 tonn.
- 11) Siden vedtakelsen av direktiv 96/53/EF har gjennomsnittsvekten på busspassasjerer og deres bagasje økt vesentlig. På grunn av vektgrensene innført ved nevnte direktiv, har dette ført til en gradvis reduksjon i antallet transporterte passasjerer. Videre bidrar utstyret som er nødvendig for å oppfylle de gjeldende tekniske kravene, som Euro VI, til at vekten på kjøretøyene som transporterer det, øker. Behovet for å fremme offentlig transport framfor privat transport for å oppnå bedre energieffektivitet innebærer at det tidligere antallet busspassasjerer må gjenopprettes, idet det tas hensyn til deres økte kropps- og bagasjevekt. Dette kan skje ved å øke den tillatte vekten for busser med 2 aksler dog innenfor de grenser som sikrer at veiinfrastrukturen ikke skades som følge av raskere slitasje.
- 12) Medlemsstatene må behandle overtredelser i forbindelse med overbelastning av kjøretøyer på en hensiktsmessig måte for å unngå enhver form for konkurransevridning og for å sikre veisikkerheten.
- 13) For å sikre at konkurransen mellom operatører finner sted på like vilkår og for å gjøre det lettere å oppdage overtredelser bør medlemsstatene innen 27. mai 2021 treffe særlige tiltak for å identifisere kjøretøyer eller kjøretøykombinasjoner i trafikk som antas å ha oversteget de relevante vektgrensene, og som derfor bør kontrolleres. En slik identifisering kan utføres ved hjelp av

<sup>(4)</sup> Europaparlaments- og rådsdirektiv 2007/46/EF av 5. september 2007 om fastsettelse av en ramme for godkjenning av motorvogner og deres tilhengere, og av systemer, deler og tekniske enheter til slike motorvogner (rammedirektiv) (EUT L 263 av 9.10.2007, s. 1).

<sup>(5)</sup> Rådsdirektiv 92/106/EØF av 7. desember 1992 om innføring av felles regler for visse typer kombinert transport av gods mellom medlemsstater (EFT L 368 av 17.12.1992, s. 38).

vektinnretninger bygd inn i veiinfrastrukturen eller følere montert i kjøretøyene som fjernkommuniserer data til de relevante myndighetene. Data fra følere montert i kjøretøyet bør gjøres tilgjengelig også for føreren. Hvert år bør medlemsstatene utføre et passende antall kontroller av kjøretøyers vekt. Antallet slike kontroller bør stå i forhold til det totale antallet kjøretøy som kontrolleres i den berørte medlemsstaten hvert år.

- 14) For å sikre samsvar med dette direktiv bør medlemsstatene fastsette regler om sanksjoner ved overtredelser av dette direktiv, og sikre at de gjennomføres. Sanksjonene bør være virkningsfulle, ikke-diskriminerende, stå i forhold til overtredelsen og virke avskrekkende.
- 15) For å gjøre kontroller av kjøretøyers og kjøretøykombinasjoners vekt mer effektive på internasjonalt plan, og for å tilrettelegge for en smidig utførelse av disse kontrollene, er det viktig at vedkommende myndigheter i medlemsstatene utveksler informasjon. Kontaktpunktet utpekt i samsvar med europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1071/2009<sup>(6)</sup> bør brukes til slik informasjonsutveksling.
- 16) Europaparlamentet og Rådet bør regelmessig informeres om de veitrafikkontroller som utføres av vedkommende myndigheter i medlemsstatene. Opplysningene fra medlemsstatene vil gjøre det mulig for Kommisjonen å sikre at avsenderne overholder reglene fastsatt i dette direktiv samt avgjøre hvorvidt det er behov for ytterligere tvangsmidler.
- 17) For å sikre ensartede vilkår for gjennomføringen av dette direktiv bør Kommisjonen gis gjennomføringsmyndighet. Denne myndighet bør utøves i samsvar med europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 182/2011<sup>(7)</sup>.
- 18) Kommisjonen bør ikke vedta gjennomføringsrettsakter om driftsregler for bruk av aerodynamiske innretninger eller detaljerte spesifikasjoner for veieutstyr montert i kjøretøyer dersom komiteen nedsatt i henhold til denne forordning ikke avgir uttalelse om utkastet til gjennomføringsrettsakt som Kommisjonen har framlagt.
- 19) For å ajourføre listen over alternative drivstoff i dette direktiv i lys av den seneste teknologiske utvikling bør myndigheten til å vedta rettsakter i samsvar med artikkel 290 i TEUV delegeres til Kommisjonen. Det er av særlig betydning at Kommisjonen gjennomfører egnede samråd under det forberedende arbeidet, herunder samråd med medlemsstatenes sakkyndige, før den vedtar de delegerte rettsaktene. Kommisjonen bør ved forberedelse og utarbeiding av delegerte rettsakter sikre at relevante dokumenter oversendes Europaparlamentet og Rådet samtidig, til rett tid og på en egnet måte.
- 20) Ettersom målene for dette direktiv ikke i tilstrekkelig grad kan nås av medlemsstatene men heller på grunn av deres omfang og virkninger bedre kan nås på unionsplan, kan Unionen treffe tiltak i samsvar med nærhetsprinsippet som fastsatt i artikkel 5 i traktaten om Den europeiske union. I samsvar med forholdsmessighetsprinsippet fastsatt i nevnte artikkel går dette direktiv ikke lenger enn det som er nødvendig for å nå disse målene.

21) Direktiv 96/53/EF bør derfor endres —

VEDTATT DETTE DIREKTIV:

#### *Artikkel 1*

I direktiv 96/53/EF gjøres følgende endringer:

1) I artikkel 1 nr. 1 skal bokstav a) lyde:

«a) dimensjonene på motorvogner i gruppe M2 og M3 og på deres tilhengere i gruppe 0, og på motorvogner i gruppe N2 og N3 og på deres tilhengere i gruppe 03 og 04, som definert i vedlegg II til europaparlaments- og rådsdirektiv 2007/46/EØF<sup>(1)</sup>,»

<sup>(1)</sup> Europaparlaments- og rådsdirektiv 2007/46/EF av 5. september 2007 om fastsettelse av en ramme for godkjenning av motorvogner og deres tilhengere, og av systemer, deler og tekniske enheter til slike motorvogner (rammedirektiv) (EUT L 263 av 9.10.2007, s. 1).

2) I artikkel 2 gjøres følgende endringer:

<sup>(6)</sup> Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1071/2009 av 21. oktober 2009 om innføring av felles regler med hensyn til vilkårene som må oppfylles for å utøve yrket som transportør på vei og om oppheving av rådsdirektiv 96/26/EF (EUT L 300 av 14.11.2009, s. 51).

<sup>(7)</sup> Europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 182/2011 av 16. februar 2011 om fastsettelse av allmenne regler og prinsipper for medlemsstatenes kontroll med Kommisjonens utøvelse av sin gjennomføringsmyndighet (EUT L 55 av 28.2.2011, s. 13).

a) I første ledd tilføyes følgende definisjoner:

«— «alternativt drivstoff» drivstoff eller kraftkilder som i hvert fall delvis tjener som en erstatning for fossile oljekilder i energiforsyningen til transport, som potensielt kan bidra til avkarbonisering og til å forbedre transportsektorens miljøprestasjon, og som består av

- a) elektrisitet forbrukt i alle typer elektriske kjøretøyer,
- b) hydrogen,
- c) naturgass, herunder biometan, i gassform (komprimert naturgass — CNG) og flytende form (flytende naturgass — LNG),
- d) flytende petroleumsgass (LPG),
- e) mekanisk energi fra lagring om bord / kilder om bord, herunder spillvarme,

— «kjøretøy som bruker alternativt drivstoff» en motorvogn som helt eller delvis bruker et alternativt drivstoff og som er godkjent i samsvar med direktiv 2007/46/EF,

— «transport med ulike transportsystemer»:

- a) kombinert transport, definert i artikkel 1 i rådsdirektiv 92/106/EØF<sup>(8)</sup>, som brukes til transport av én eller flere containere eller vekselflak med en største lengde på opptil 45 fot, eller
- b) transport på vannvei av én eller flere containere eller vekselflak med en største lengde på opptil 45 fot, forutsatt at den innledende eller avsluttende strekningen på vei ikke overstiger 150 km på Unionens territorium. Den ovennevnte avstanden på 150 km kan overstiges for å nå den nærmeste egnede transportterminalen for den planlagte tjenesten, når det gjelder
  - i) kjøretøyer som er i samsvar med nr. 2.2.2 bokstav a) eller b) i vedlegg I eller
  - ii) kjøretøyer som er i samsvar med nr. 2.2.2 bokstav c) eller d) i vedlegg I, i tilfeller der slike avstander er tillatt i den berørte medlemsstaten.

For transport med ulike transportsystemer kan den nærmeste egnede transportterminalen for den planlagte tjenesten være plassert i en annen medlemsstat enn medlemsstaten der forsendelsen ble lastet eller losset.

— «avsender» et rettssubjekt eller en fysisk person hvis navn er angitt på konnossementet eller et tilsvarende transportdokument, f.eks. et gjennomgangskonnossement, som avsender og/eller i hvis navn eller på hvis vegne det er inngått en transportavtale med transportvirksomheten.»

<sup>(2)</sup> Rådsdirektiv 92/106/EØF av 7. desember 1992 om innføring av felles regler for visse typer kombinert transport av gods mellom medlemsstater (EFT L 368 av 17.12.1992, s. 38).

b) I annet ledd skal henvisningen til «direktiv 70/156/EF» erstattes med følgende:

«direktiv 2007/46/EF».

3) I artikkel 4 gjøres følgende endringer:

- a) Nr. 4 tredje og fjerde ledd oppheves.
- b) Nr. 6 oppheves.

4) Artikkel 5 skal lyde:

«Artikkel 5

Semitrailervogntog som ble tatt i bruk før 1. januar 1991, og som ikke oppfyller bestemmelsene i vedlegg I nr. 1.6 og 4.4, med henblikk på artikkel 3 anses å være i samsvar med disse bestemmelsene, forutsatt at vogntogets totale lengde ikke overstiger 15,50 m.»

5) Artikkel 8, 8a og 9 oppheves.

6) Nye artikler 8b og 9c skal lyde:

«Artikkel 8b

1. Med det formål å forbedre deres energieffektivitet kan kjøretøyer eller kjøretøykombinasjoner som er utstyrte med aerodynamiske innretninger som oppfyller kravene fastsatt i nr. 2 og 3, og som etterkommer direktiv 2007/46/EF, overstige de største lengder som er fastsatt i nr. 1.1 i vedlegg I til dette direktiv, for å tillate at slike innretninger tilkoples bak på kjøretøyer eller

<sup>(8)</sup> Rådsdirektiv 92/106/EØF av 7. desember 1992 om innføring av felles regler for visse typer kombinert transport av gods mellom medlemsstater (EFT L 368 av 17.12.1992, s. 38).

kjøretøykombinasjoner. Kjøretøyer eller kjøretøykombinasjoner som er utstyrt med slike innretninger skal oppfylle kravene i nr. 1.5 i vedlegg I til dette direktiv, og en eventuelt overstigelse av største lengde skal ikke medføre økt lastelengde for disse kjøretøyene eller kjøretøykombinasjonene.

2. Før de bringes i omsetning skal de aerodynamiske innretningene nevnt i nr. 1 og som overstiger en lengde på 500 mm, typegodkjennes i samsvar med reglene for typegodkjenning innenfor rammen av direktiv 2007/46/EF.

Innen 27. mai 2017 skal Kommisjonen vurdere behovet for å vedta eller endre de tekniske krav for typegodkjenning av aerodynamiske innretninger fastsatt innenfor nevnte ramme idet det tas hensyn til behovet for å sikre veisikkerheten og sikkerheten for transport med ulike transportsystemer, og særlig

- a) sikker tilkopling av innretningene for å redusere risikoen for at de løsner over tid, herunder under transport med ulike transportsystemer,
- b) sikkerheten for andre trafikanter, særlig myke trafikanter, ved blant annet å sikre at konturene er synlige når aerodynamiske innretninger tilkoples, ved å tilpasse kravene til indirekte utsyn og ved at det ved en kollisjon med den bakre delen av et kjøretøy eller en kjøretøykombinasjon, ikke går utover underkjøringshinderet bak.

For dette formål skal Kommisjonen ved behov legge fram et forslag til regelverk for å endre de relevante reglene for typegodkjenning innenfor rammen av direktiv 2007/46/EF.

3. De aerodynamiske innretningene nevnt i nr. 1 skal oppfylle følgende driftsforhold:

- a) Under forhold der andre trafikanters eller førerens sikkerhet er i fare, skal de foldes sammen, trekkes inn eller fjernes av føreren.
- b) Bruken av dem på veiinfrastrukturer i og mellom byer skal ta hensyn til særtrekkene ved områder hvor fartsgrensen er under eller lik 50 km/t og hvor det er større sannsynlighet for at myke trafikanter befinner seg. Og
- c) Bruken av dem skal være kompatibel med transport med ulike transportsystemer og de får ikke, særlige når de er trukket inn / foldet sammen, overstige den største tillatte lengden med mer enn 20 cm.

4. Kommisjonen skal vedta gjennomføringsrettsakter som fastsetter nærmere bestemmelser som sikrer ensartede vilkår for gjennomføringen av nr. 3. Slike gjennomføringsrettsakter skal vedtas etter framgangsmåten med undersøkelseskomité nevnt i artikkel 10i nr. 2.

5. Nr. 1 får anvendelse fra datoen for innarbeiding eller anvendelse av de nødvendige endringer av instrumentene nevnt i nr. 2, og etter vedtakelsen av gjennomføringsrettsaktene nevnt i nr. 4, alt etter hva som er relevant.

#### Artikkel 9a

1. Med det formål å forbedre deres energieffektivitet, særlig med hensyn til de aerodynamiske egenskapene til førerhus samt trafikkisikkerhet, kan kjøretøyer eller kjøretøykombinasjoner som er utstyrte med aerodynamiske innretninger som oppfyller kravene fastsatt i nr. 2, og som etterkommer direktiv 2007/46/EF, overstige de største lengder som er fastsatt i nr. 1.1 i vedlegg I til dette direktiv, forutsatt at deres førerhus gir bedre aerodynamiske egenskaper, energieffektivitet og sikkerhetsprestasjon. Kjøretøyer eller kjøretøykombinasjoner som er utstyrt med slike førerhus skal oppfylle kravene i nr. 1.5 i vedlegg I til dette direktiv, og en eventuelt overstigelse av største lengde skal ikke medføre økt belastningskapasitet for disse kjøretøyene.

2. Før de bringes i omsetning skal kjøretøyene nevnt i nr. 1 godkjennes i samsvar med reglene for typegodkjenning innenfor rammen av direktiv 2007/46/EF. Innen 27. mai 2017 skal Kommisjonen vurdere behovet for utforme tekniske krav for typegodkjenning av kjøretøyer utstyrt med slike førerhus innenfor den nevnte rammen, idet det tas hensyn til følgende:

- a) Forbedringen av kjøretøyers eller kjøretøykombinasjoners aerodynamiske egenskaper.
- b) Myke trafikanter og forbedring av synligheten av disse for førerne, særlig ved å redusere førerens blindsoner.
- c) Reduserte skader hos andre trafikanter ved en kollisjon.
- d) Førernes sikkerhet og komfort.

For dette formål skal Kommisjonen ved behov legge fram et forslag til regelverk for å endre de relevante reglene for typegodkjenning innenfor rammen av direktiv 2007/46/EF.

3. Nr. 1 får anvendelse fra tre år etter datoen for innarbeiding eller anvendelse av de nødvendige endringene av instrumentene nevnt i nr. 2, alt etter hva som er relevant.»

7) Artikkel 10a oppheves.

8) Nye artikler 10b-j skal lyde:

#### «Artikkel 10b

Største tillatte totalvekt for kjøretøyer som bruker alternativt drivstoff, skal være de som er angitt i nr. 2.3.1, 2.3.2 og 2.4 i vedlegg I.

Kjøretøyer som bruker alternativt drivstoff skal også overholde største tillatte aksellast, som er angitt i nr. 3 i vedlegg I.

Den ekstra vekt som kreves for kjøretøyer som bruker alternativt drivstoff, skal fastsettes på grunnlag av den dokumentasjon som produsenten framlegger når det berørte kjøretøyet godkjennes. Den ekstra vekten skal angis i det offisielle beviset som kreves i samsvar med artikkel 6.

Kommisjonen skal gis myndighet til å vedta delegerte rettsakter i samsvar med artikkel 10h for å ajourføre, i henhold til dette direktiv, listen over de alternative drivstoff nevnt i artikkel 2, som krever ekstra vekt. Det er av særlig betydning at Kommisjonen følger vanlig praksis og gjennomfører samråd med sakkyndige, herunder medlemsstatenes sakkyndige, før den vedtar de delegerte rettsaktene.

#### *Artikkel 10c*

De største lengdene fastsatt i nr. 1.1 i vedlegg I, med forbehold, dersom det er relevant, for artikkel 9a nr. 1, og største avstand fastsatt i nr. 1.6 i vedlegg I, kan overstiges med 15 cm av kjøretøyer eller kjøretøykombinasjoner som transporterer containere eller veksellak på 45 fot, tomme eller lastet, forutsatt at transporten av de berørte containerne eller veksellakene er del av en transport med ulike transportsystemer.

#### *Artikkel 10d*

1. Innen 27. mai 2021 skal medlemsstatene treffe særlige tiltak for å identifisere kjøretøyer eller kjøretøykombinasjoner i trafikk som antas å ha oversteget største tillatte totalvekt og som derfor bør kontrolleres av deres vedkommende myndigheter for å sikre samsvar med kravene i dette direktiv. Disse tiltakene skal treffes ved hjelp av automatiske systemer bygd inn i veiinfrastrukturen, eller ved hjelp av veieutstyr montert i kjøretøyer, i samsvar med nr. 4.

En medlemsstat kan ikke kreve at veieutstyr monteres i kjøretøyer eller kjøretøykombinasjoner som er registrerte i en annen medlemsstat.

Uten at unionsrett eller nasjonal lovgivning berøres skal automatiske systemer som brukes til å fastslå overtredelser av dette direktiv, og til å ilegge sanksjoner, sertifiseres. Dersom automatiske systemer bare brukes til identifisering, kreves ingen sertifisering.

2. Hver medlemsstat skal hvert kalenderår utføre et hensiktsmessig antall kontroller av vekten på kjøretøyer eller kjøretøykombinasjoner i trafikk som står i forhold til det samlede antallet av slike kjøretøyer som kontrolleres hvert år på dens territorium.

3. Medlemsstatene skal, i samsvar med artikkel 18 i europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1071/2009<sup>(1)</sup>\*, sørge for at vedkommende myndigheter utveksler opplysninger om overtredelser og sanksjoner i henhold til denne artikkel.

4. Veieutstyret om bord, som er nevnt i nr. 1, skal være nøyaktig og pålitelig, fullstendig samvirkende og kompatible med alle kjøretøytyper.

5. Innen 27. mai 2016 skal Kommisjonen vedta gjennomføringsrettsakter som fastsetter nærmere bestemmelser som sikrer ensartede vilkår for gjennomføringen av samvirkningsevnen og kompatibiliteten angitt i nr. 4.

For å sikre samvirkning skal disse nærmere bestemmelsene gjøre det mulig til enhver tid å kommunisere vektinformasjon fra et kjøretøy i bevegelse til vedkommende myndigheter, samt til føreren av kjøretøyet. Kommunikasjonen skal skje via det grensesnitt som er definert av CEN DSRC-standardene EN 12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 og ISO 14906. Videre skal slik kommunikasjon sikre at vedkommende myndigheter i medlemsstatene kan kommunisere og utveksle informasjon på samme måte med kjøretøyer og kjøretøykombinasjoner som er registrert i en hvilken som helst medlemsstat og som bruker veieutstyr om bord.

For å sikre kompatibilitet med alle kjøretøytyper skal systemer montert i motorvognene kunne motta og behandle informasjon som kommer fra alle typer trailere eller semitrailere som er koplet til motorvognen.

Slike gjennomføringsrettsakter skal vedtas etter framgangsmåten med undersøkelseskomité nevnt i artikkel 10i nr. 2.

#### *Artikkel 10e*

Medlemsstatene skal fastsette regler for sanksjoner mot overtredelser av dette direktiv, og treffe alle nødvendige tiltak for å sikre at sanksjonene gjennomføres. Sanksjonene skal være virkningsfulle, ikke-diskriminerende, stå i forhold til overtredelsen og virke avskrekkende. Medlemsstatene skal underrette Kommisjonen om slike regler.

#### *Artikkel 10f*

1. Ved transport av containere og veksellak, skal medlemsstatene fastsette regler med krav om at

- a) avsenderen skal utstede et dokument som angir en containers eller et veksellaks vekt til den transportør som transporterer containeren eller veksellaket, og
- b) transportøren skal gi tilgang til all relevant dokumentasjon fra avsenderen.

2. Medlemsstatene skal fastsette regler om ansvar for både avsenderen og transportøren, alt etter hva som er relevant, i de tilfeller der opplysningene nevnt i nr. 1 mangler eller er feilaktige, og kjøretøyet eller kjøretøykombinasjonen er overbelastet.

#### Artikkel 10g

Hvert annet år, og senest 30. september i året som følger etter den aktuelle toårsperioden, skal medlemsstatene oversende Kommisjonen de nødvendige opplysningene om

- a) antallet kontroller som er utført i de to foregående kalenderårene, og
- b) antallet overbelastede kjøretøyer eller kjøretøykombinasjoner som er oppdaget.

Disse opplysningene kan inngå i de opplysninger som oversendes i henhold til artikkel 17 i europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 61/2006<sup>(2)\*</sup>.

Kommisjonen skal analysere opplysningene den har mottatt i henhold til denne artikkel, og skal inkludere analysen i rapporten som skal oversendes Europaparlamentet og Rådet i henhold til forordning (EF) nr. 561/2006.

#### Artikkel 10h

1. Myndigheten til å vedta delegerte rettsakter gis Kommisjonen med forbehold for vilkårene fastsatt i denne artikkel.
2. Myndigheten til å vedta de delegerte rettsaktene nevnt i artikkel 10b skal gis Kommisjonen for en periode på fem år fra 26. mai 2015. Kommisjonen skal utarbeide en rapport om den delegerte myndigheten senest ni måneder før utgangen av femårsperioden. Delegeringen av myndighet skal stilltiende forlenges for perioder av samme varighet, med mindre Europaparlamentet eller Rådet senest tre måneder før utløpet av hvert tidsrom har motsatt seg slik forlengelse.
3. Europaparlamentet eller Rådet kan når som helst tilbakekalle delegeringen av myndighet nevnt i artikkel 10b. En beslutning om tilbakekalling innebærer at den delegerte myndigheten som angis i beslutningen, opphører å gjelde. Den får anvendelse dagen etter at den er kunngjort i *Den europeiske unions tidende* eller på et senere tidspunkt angitt i beslutningen. Den berører ikke gyldigheten av delegerte rettsakter som allerede er trådt i kraft.
4. Så snart Kommisjonen vedtar en delegert rettsakt, skal den underrette Europaparlamentet og Rådet samtidig om dette.
5. En delegert rettsakt vedtatt i henhold til artikkel 10b skal tre i kraft bare dersom verken Europaparlamentet eller Rådet har gjort innsigelse mot rettsakten innen en frist på to måneder etter at rettsakten ble meddelt Europaparlamentet og Rådet, eller dersom Europaparlamentet og Rådet innen utløpet av denne fristen begge har underrettet Kommisjonen om at de ikke kommer til å gjøre innsigelse. Denne perioden forlenges med to måneder på initiativ fra Europaparlamentet eller Rådet.

#### Artikkel 10i

1. Kommisjonen skal bistås av veitransportkomiteen som er nedsatt i henhold til artikkel 42 i europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 165/2014<sup>(3)\*</sup>. Nevnte komité skal være en komité i henhold til europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 182/2011<sup>(4)\*</sup>.
2. Når det vises til dette nummer, får artikkel 5 i forordning (EU) nr. 2011/182 anvendelse.
3. Dersom Komiteen ikke avgir uttalelse, skal Kommisjonen ikke vedta utkastet til gjennomføringsrettsakt, og artikkel 5 nr. 4 tredje ledd i forordning (EU) nr. 182/2011 får anvendelse.

#### Artikkel 10j

Innen 8. mai 2020 skal Kommisjonen ved behov oversende en rapport til Europaparlamentet og Rådet om gjennomføringen av endringene til dette direktiv som ble innført ved europaparlaments- og rådsdirektiv (EU) 2015/719<sup>(5)\*</sup>, og dermed ta hensyn til de særlige egenskapene ved visse markedssegmenter. Basert på denne rapporten skal Kommisjonen ved behov fremme forslag til regelverk behørig ledsaget av en konsekvensanalyse. Rapporten skal gjøres tilgjengelig minst seks måneder før framlegging av forslag til regelverk.»

<sup>(1)\*</sup> Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1071/2009 av 21. oktober 2009 om innføring av felles regler med hensyn til vilkårene som må oppfylles for å utøve yrket som transportør på vei og om oppheving av rådsdirektiv 96/26/EF (EUT L 300 av 14.11.2009, s. 51).

<sup>(2)\*</sup> Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 561/2006 av 15. mars 2006 om harmonisering av visse bestemmelser på det sosiale området innen veitransport og om endring av rådsforordning (EØF) nr. 3821/85 og (EF) nr. 2135/98 samt om oppheving av rådsforordning (EØF) nr. 3820/85 (EUT L 102 av 11.4.2006, s. 1).

<sup>(3)\*</sup> Europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 165/2014 av 4. februar 2014 om fartsskrivere innen veitransport, om oppheving av rådsforordning (EØF) nr. 3821/85 om bruk av fartsskriver innen veitransport og om endring av europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 561/2006 om harmonisering av visse bestemmelser på det sosiale området innen veitransport (EUT L 60 av 28.2.2014, s. 1).

<sup>(4)\*</sup> Europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 182/2011 av 16. februar 2011 om fastsettelse av allmenne regler og prinsipper for medlemsstatenes kontroll med Kommisjonens utøvelse av sin gjennomføringsmyndighet (EUT L 55 av 28.2.2011, s. 13).

<sup>(5)\*</sup> Europaparlaments- og rådsdirektiv (EU) 2015/719 av 29. april 2015 om endring av rådsdirektiv 96/53/EF om fastsettelse av største tillatte dimensjoner i innenlands og internasjonal trafikk og av største tillatte totalvekt i internasjonal trafikk for visse



veigående kjøretøyer i Fellesskapet

9) I vedlegg I gjøres følgende endringer:

a) Nr. 1.2 bokstav a) skal lyde:

«a) alle kjøretøyer, unntatt kjøretøyene nevnt i bokstav b): 2,55 m»

b) Nr. 1.2 bokstav b) skal lyde:

«b) overbygninger på temperaturkontrollerte kjøretøyer eller temperaturkontrollerte containere eller vekselflak som transporteres av kjøretøyer: 2,60 m»

c) Nr. 2.2.2 bokstav c) skal lyde:

«c) 2-akslet motorvogn med 3-akslet semitrailer som, under transport med ulike transportsystemer, transporterer én eller flere containere eller vekselflak, med en største lengde på opptil 45 fot: 42 tonn»

d) I nr. 2.2.2 skal ny bokstav d) lyde:

«d) 3-akslet motorvogn med 2- eller 3-akslet semitrailer som, under transport med ulike transportsystemer, transporterer én eller flere containere eller vekselflak, med en største lengde på opptil 45 fot: 44 tonn»

e) Nr. 2.3.1 skal lyde:

«2.3.1. Andre motorvogner med 2 aksler enn busser: 18 tonn

Andre motorvogner med 2 aksler som bruker alternativt drivstoff enn busser: største tillatte totalvekt på 18 tonn økes med den ekstra vekt som kreves for den alternative drivstoffteknologien, høyst 1 tonn

2-akslede busser: 19,5 tonn»

f) Nr. 2.3.2 skal lyde:

«2.3.2. Motorvogner med 3 aksler: 25 tonn, eller 26 tonn dersom drivakselen er utstyrt med tvillinghjul og luftfjæring eller fjæring som innen Unionen anses for å være likeverdig som definert i vedlegg II, eller der hver drivaksel er utstyrt med to tvillingdekk og største vekt for hver aksel ikke overstiger 9,5 tonn.

Motorvogner med 3 aksler som bruker alternativt drivstoff: største tillatte totalvekt på 25 tonn, eller 26 tonn dersom drivakselen er utstyrt med tvillinghjul og luftfjæring eller fjæring som innen Unionen anses for å være likeverdig som definert i vedlegg II, eller der hver drivaksel er utstyrt med to tvillingdekk og største vekt for hver aksel ikke overstiger 9,5 tonn, økes med den ekstra vekt som kreves for den alternative drivstoffteknologien, høyst 1 tonn.

g) Nr. 2.4 skal lyde:

«2.4. Leddbusser med 3 aksler: 28 tonn

Leddbusser med 3 aksler som bruker alternativt drivstoff: største tillatte totalvekt på 28 tonn økes med den ekstra vekt som kreves for den alternative drivstoffteknologien, høyst 1 tonn».

#### Artikkel 2

1. Medlemsstatene skal innen 7. mai 2017 sette i kraft de lover og forskrifter som er nødvendige for å etterkomme dette direktiv. De skal umiddelbart underrette Kommisjonen om dette.

Når disse bestemmelsene vedtas av medlemsstatene, skal de inneholde en henvisning til dette direktiv, eller det skal vises til direktivet når de kunngjøres. Nærmere regler for henvisningen fastsettes av medlemsstatene.

2. Medlemsstatene skal oversende Kommisjonen teksten til de viktigste internrettslige bestemmelser som de vedtar på det området dette direktiv omhandler.

#### Artikkel 3

Dette direktiv trer i kraft den 20. dag etter at det er kunngjort i *Den europeiske unions tidende*.

#### Artikkel 4

Dette direktiv er rettet til medlemsstatene.

Utfærdiget i Strasbourg, 29. april 2015.

*For Europaparlamentet*

M. SCHULZ

*President*

*For Rådet*

Z. KALNIŅA-LUKAŠEVICA

*Formann*

---

UOFFISIELL OVERSETTELSE