



EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 15.4.2013
COM(2013) 195 final

2013/0105 (COD)

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV

om ändring av direktiv 96/53/EG av den 25 juli 1996 om största tillåtna dimensioner i nationell och internationell trafik och högsta tillåtna vikter i internationell trafik för vissa vägfordon som framförs inom gemenskapen

(Text av betydelse för EES)

{SWD(2013) 108 final}

{SWD(2013) 109 final}

MOTIVERING

1. BAKGRUND TILL FÖRSLAGET

Rådets direktiv 96/53/EG av den 25 juli 1996 om största tillåtna dimensioner i nationell och internationell trafik och högsta tillåtna vikter i internationell trafik för vissa vägfordon som framförs inom gemenskapen¹ har under många år bidragit till en väl fungerande inre marknad för vägtransport i och med fastställandet av de största dimensionerna och högsta vikterna för fordon som bedriver nationell och internationell transport av gods och passagerare. I direktivet anges även villkoren för beviljande av undantag för fordonstrafik som överskrider dessa dimensionsbegränsningar.

Med tanke på hur marknaden har utvecklats och den tillgängliga tekniken har man börjat ifrågasätta om de val som gjordes i samband med antagandet av direktivet 1996 fortfarande är relevanta. Det har i synnerhet blivit mycket viktigt att minska utsläppen av växthusgaser och förbrukningen av oljeprodukter i samband med transport, framför allt när det gäller vägtransporterna, som står för cirka 82 % av transportsektorns energiförbrukning. De ständigt stigande bränslepriserna ökar oavbrutet Europas energikostnader och visar vikten av att hitta lösningar som syftar till att minska fordonens förbrukning. Vitboken om transportpolitiken² från 2011 fastställde som mål en 60-procentig minskning av växthusgasutsläppen senast 2050 jämfört med 1990 års nivåer.

Vitboken tillkännagav även en översyn av direktivet om största dimensioner och högsta vikter för fordon som används för vägtransport, med målet att möjliggöra införandet av mer aerodynamiska fordon med bättre energieffektivitet på marknaden. Man kan nämligen inte förbättra fordonens aerodynamiska prestanda eller installera alternativa hybridiserade eller elektriska framdrivningssystem inom ramen för begränsningarna för största dimensioner och högsta vikter i det nuvarande direktivet utan att man samtidigt försämrar fordonets kapacitet för nyttolast. Hybridmotorer eller batterier medför följaktligen en övervikt. Förarhytterna på dragfordon med en front som avrundats för förbättrad aerodynamik kommer att vara längre, och strömlinjeformade spoilers som installeras baktill på fordonet ökar också längden. Denna minskade kapacitet för nyttolast avskräcker transportörer, avsändare och tillverkare från att använda och utveckla fordon med bättre energieffektivitet.

Översynen av direktivet ger även tillfälle att förbättra trafiksäkerheten genom en förbättrad strömlinjeformning av förarhytten, vilket gör det möjligt att minska de döda vinklarna i förarens synfält, tillfoga en struktur som tar upp energin i händelse av en sammanstötning och öka förarens säkerhet och komfort. Detta kommer framför allt att minska antalet dödsolyckor som inbegriper sårbara trafikanter, t.ex. fotgängare och cyklister, som föraren inte alltid ser under körningen.

Det har således blivit nödvändigt att ändra direktiv 96/53/EG för att förbättra fordonens aerodynamiska egenskaper och energieffektivitet samtidigt som man fortsätter att förbättra trafiksäkerheten inom ramen för väginfrastrukturens geometriska begränsningar.

Enligt vissa studier³ kan man genom att montera spoilers med en längd av 1–2 m baktill på fordonet göra det möjligt att dra ner på bränsleförbrukningen under körningen med 5–10 % vid en medelhastighet på 80–90 km/h.

¹ EGT L 235, 17.9.1996, s. 59.

² Vitboken om transport: Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde – ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem – KOM(2011) 144.

³ Studie från Delfts tekniska universitet från 2011 om aerodynamiska egenskaper hos tunga fordon.

Dessutom har busspassagerarnas genomsnittliga vikt ökat sedan direktiv 96/53/EG antogs. Därtill har EU-lagstiftningen infört krav på att vissa säkerhetsanordningar måste finnas ombord, och vikten på dessa minskar fordonets nyttovikt i samma utsträckning och alltså antalet passagerare som transporteras. Detta strider mot målet att minska bränsleförbrukningen per person som transporteras och även mot det mål som syftar till en trafikomställning från privata fordon till kollektivtrafik, då det sistnämnda definitivt är det mest miljövänliga alternativet.

Bränslebesparingarna och de minskade utsläppen av förorenande ämnen är inte det enda som motiverar detta förslag till översyn av direktiv 96/53/EG.

Direktiv 96/53/EG tar nämligen inte heller hänsyn till den senaste utvecklingen inom containisering och intermodala transporter. Det innebär att vissa containrar som används på järnväg, inre vattenvägar och på internationella farvatten samt för sjöfartscabotage för närvarande endast kan avsluta sin resa på väg, vilket gör det nödvändigt med specialtillstånd som ökar de administrativa kostnaderna för transportörerna och förvaltningarna. De vanligaste containrarna är 45 fot långa (dvs. 13,72 m). För dessa skulle den ökade lastbilslängd som krävs för att undvika specialtillstånden endast uppgå till 15 cm. Detta utgör varken något problem i fråga om trafiksäkerhet eller i fråga om infrastrukturernas utformning.

Eftersom det saknas bestämmelser om fordonskontroller och tillämpliga påföljder i det nuvarande direktivet förblir slutligen många överträdelser ostraffade, vilket gör kraven i direktivet verkningslösa. Den främsta överträdelsen består i att fordonet överlastas. I genomsnitt är ett av tre fordon som kontrolleras överlastat. Dessa överbelastningar överskrider ofta de högsta tillåtna vikterna med 10–20 %, vilket gör att asfalten slits ut i förtid och ökar risken för vägolyckor. Det leder även till en snedvridning av konkurrensen mellan transportörerna eftersom de som fuskar kan erhålla oskäligen och olagligen konkurrensmässiga fördelar. Det finns dock tekniska kontrollösningar som gör att man kan säkerställa ett större antal kontroller, som är både snabbare och mer effektiva, utan att man för den delen tvingas stoppa alla fordon som man vill kontrollera. Det finns även ombordsystem för vägning som gör det möjligt för föraren själv att se till att bestämmelserna följs. Det har därmed blivit nödvändigt att komplettera direktiv 96/53/EG med bestämmelser om kontroller och påföljder för att återupprätta respekten för konkurrensreglerna bland transportörerna och säkerställa en god trafiksäkerhetsnivå och en långvarig användning av infrastrukturerna.

Vissa berörda aktörer har ifrågasatt tolkningen av artikel 4 i direktiv 96/53/EG. Med utgångspunkt i dessa frågor skickade vice ordförande Kallas den 13 juni 2012 en skrivelse till ordföranden i Europaparlamentets transportutskott. Skrivelsen innehöll vägledning på detta område som innebar att en gränsöverskridande användning av längre fordon sågs som laglig vid transporter som endast korsar en gräns om de två medlemsstater som berörs redan har tillåtit detta, och om villkoren för undantag enligt artikel 4.3, 4.4. eller 4.5 i direktiv 96/53/EG uppfylls. Denna användning får inte ha någon betydande inverkan på den internationella konkurrensen. Mot bakgrund av vägledningen i ovan nämnda skrivelse innehåller denna översyn bestämmelser som avser artikel 4.4.

2. RESULTAT AV SAMRÅD MED BERÖRDA PARTER OCH KONSEKVENSBEDÖMNINGAR

Kommissionen organiserade offentliga och sektorsvisa samråd under 2011 och 2012.

I det offentliga samråd som organiserades mellan december 2011 och februari 2012 inkom mer än tusen bidrag från medborgarna, medlemsstaterna och olika branschorganisationer och icke-statliga organisationer. Samrådet har gjort det möjligt att slå fast följande:

i) En förbättring av den aerodynamiska prestandan hos tunga fordon välkomnas enhälligt som ett framsteg och majoriteten av bidragen anser det nödvändigt att ändra direktiv 96/53/EG för att möjliggöra denna förbättring.

ii) Idén om att främja införandet av hybrid- eller elmotorer och utveckla containeriseringen och intermodaliteten genom en ändring av direktiv 96/53/EG får brett stöd.

iii) Inrättandet av åtgärder för kontroll av överlast välkomnas av branschen eftersom detta återupprättar en sund konkurrens mellan transportörerna. Det tycks också absolut nödvändigt att medlemsstaterna förses med resurser för att hantera dessa kontroller utan att man ökar den ekonomiska bördan eller stör eller uppehåller trafiken.

Utifrån resultaten från detta offentliga samråd har man anordnat arbetsseminarier med kommittén för fordonstillverkare, transportörer och avsändare, aktörerna på området kombinerad transport, organisationerna för vägkontroll och aktörerna på trafiksäkerhetsområdet. Samråden har skapat enighet kring målen för minskning av föroreningarna och bränsleförbrukningen och förbättrad trafiksäkerhet, liksom samstämmighet när det gäller ökade möjligheter för intermodal transport. Enighet har även uppnåtts kring behovet av att förstärka kontrollerna, framför allt av eventuell överlastning av fordonen. Med avseende på aerodynamisk prestanda önskas mer strömlinjeformade förarhytter och installation av utrustning som minskar motståndet baktill på fordonen. En anpassning av de högsta vikterna och största dimensionerna, vilka begränsas och åtföljs av en lämplig skylt för dimensionerna, tycks inte utgöra någon risk för trafiksäkerheten.

De åtgärder som presenteras i denna översyn baseras på dessa dialoger.

De har undersökts i en konsekvensbedömning som har gjort det möjligt att välja ut de bästa alternativen, både när det gäller ekonomisk effektivitet och miljöeffektivitet. Det scenario som valts och som förklaras nedan i punkt 4, i kombination med de tekniska harmoniseringsarbeten som utförts tillsammans med en expertgrupp, har valts i syfte att anta delegerade akter och en konservativ regleringsstrategi för att inte införa oproportionerliga eller ogenomförbara skyldigheter som i synnerhet drabbar små och medelstora företag.

Samrådet rörde även artikel 4 i direktiv 96/53/EG, som fastställer vilka villkor som ska uppfyllas för att omfattas av undantag från begränsningarna i direktivet. I vissa väl definierade fall beslutar medlemsstaterna om detta. Skillnader har konstaterats vad beträffar internationell fordonstrafik som överskrider de dimensioner som fastställts i direktivet. Kommissionen har därför beslutat att offentliggöra sina egna riktlinjer för det aktuella direktivet (skrivelse av den 13 juni 2012 till ordföranden i Europaparlamentets transportutskott). Vägledningen om artikel 4.4 tas upp i stycke 2 i den första artikeln i detta förslag.

3. FÖRSLAGETS RÄTTSLIGA ASPEKTER

Förslaget om ändring av direktiv 96/53/EG grundas på artikel 91 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget). Ett viktigt mål i den gemensamma transportpolitiken är att förbättra vägtransportens effektivitet och miljöprestanda. En harmonisering av reglerna på EU-nivå efterfrågas dessutom ständigt av branschen.

Detta förslag är förenligt med subsidiaritets- och proportionalitetsprincipen. Med tanke på transporterens betydelse för den inre marknaden, deras växande gränsöverskridande dimension och de ökande bränslekostnaderna och utsläppen av växthusgaser, har det blivit absolut nödvändigt att införa bestämmelser för att öka vägtransporternas energieffektivitet, minska deras miljöinverkan och säkerställa att bestämmelserna följs.

Förslaget låter medlemsstaterna själva besluta om undantag från bestämmelserna när det gäller nationell transport. Genom förslaget inrättas en kommitté med ansvar för att bistå kommissionen vid utarbetandet av krav inom det aerodynamiska området och av vägledningar om förfarandena inom ramen för kontrollstrategin, liksom av påföljder som är anpassade efter de överträdelser som begås. Följaktligen går förslaget inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå målen.

Det föreslagna instrumentet är ett direktiv eftersom det rör sig om att ändra ett befintligt direktiv. Förslaget rör en fråga av intresse för Europeiska ekonomiska samarbetsområdet och bör därför utvidgas till att omfatta detta.

Slutligen belastar inte detta förslag unionens budget.

4. NÄRMARE REDOGÖRELSE FÖR FÖRSLAGET

I kommissionens förslag föreskrivs först och främst ett godkännande av undantagen från fordonens största dimensioner när det rör sig om påbyggnad av aerodynamiska anordningar bak till på fordonen eller omdefiniering av utformningen av förarhytterna på dragfordon. Dessa undantag ger tillverkarna av dragfordon, lastbilar och släpvagnar nya möjligheter, men de måste uppfylla vissa krav. Man får bland annat inte öka fordonens kapacitet för nyttolast. Dessa krav kommer att i ett senare skede att specificeras av kommissionen med bistånd av en kommitté. Kraven kommer att säkerställa respekten för trafiksäkerhetsreglerna, de infrastrukturmässiga begränsningarna och att trafikflödet inte störs. Utöver den minskade bränsleförbrukningen och de minskade växthusgasutsläppen förbättrar de strömlinjeformade förarhytterna även förarnas synfält, och kan således rädda livet på omkring 400 människor om året i Europa. Förarnas komfort och säkerhet ökar också.

Kommissionen kommer att ändra förordning (EU) 1230/2012 av den 12 december 2012 om genomförande av förordning 661/2009 avseende krav för typgodkännande av motorfordon för att anpassa denna efter föreliggande förslag till direktiv.

I förslaget till direktiv föreslår man ett godkännande av en ökning med ett ton av vikten på fordon med ett hybridiserat eller elektriskt framdrivningssystem för att ta hänsyn till vikten på de elektriska batterierna eller den dubbla motorn, utan att detta minskar fordonets kapacitet för nyttolast. Dessutom höjs den högsta vikten för bussar med ett ton med tanke på utvecklingen, t.ex. den ökade genomsnittliga vikten på passagerarna och deras bagage, den nya utrustning som föreskrivs i olika säkerhetsregler eller den nya klassen Euro VI.

Ändringen av direktiv 96/53/EG kommer att underlätta utvecklingen av intermodala transporter tack vare undantaget på 15 cm när det gäller längden på de lastbilar som transporterar containrar med en längd på 45 fot, vilka allt oftare används i den interkontinentala och europeiska transporten.

I förslaget bekräftas även att den gränsöverskridande användningen av längre fordon tillåts för transporter som endast korsar en gräns, om de två berörda medlemsstaterna redan tillåter dessa, och om villkoren för undantag enligt artikel 4.3, 4.4. eller 4.5 i direktivet uppfylls. När det gäller artikel 4.4 har dessa transporter inte någon betydande inverkan på den internationella konkurrensen om den gränsöverskridande användningen begränsas till två medlemsstater och om den befintliga infrastrukturen och trafiksäkerhetsvillkoren tillåter detta. Artikel 4.4 ändras följaktligen.

Nya bestämmelser läggs till i direktiv 96/53/EG för att göra det möjligt för kontrollmyndigheterna att på ett bättre sätt upptäcka överträdelser och harmonisera de tillämpliga administrativa påföljderna. Vägledningar om kontrollförfarandena kommer att offentliggöras av kommissionen för att säkerställa att kontrollmetoderna harmoniseras mellan

samtliga medlemsstater. Medlemsstaterna bör utföra ett så litet antal fordonsmätningar som möjligt. Mätningarna bör antingen genomföras genom system för vägning under körning som är inbyggda i körbanan eller genom mätare ombord på fordonen som fjärrkommunicerar med kontrollanordningarna längs med vägen. Dessa åtgärder kommer att göra det möjligt för kontrollmyndigheterna att sälla bland fordonen så att endast de fordon som verkligen misstänks bryta mot reglerna stoppas för manuell kontroll. Kommissionen kommer att definiera tekniska standarder för de ombordanordningar för vägning som kan kommunicera med kontrollmyndigheterna, framför allt standarder för gränssnittet för den elektromagnetiska kommunikationen. Detta kommer att främja en allmän spridning av denna typ av anordningar. De erbjuder faktiskt en ytterligare fördel eftersom förarna själva kan kontrollera hur mycket deras fordon väger.

Överträdelserna av direktiv 96/53/EG kategoriseras enligt allvarlighetsgrad för att man på EU-nivå ska kunna harmonisera de olika typerna av tillämpliga administrativa påföljder.

För att påskynda introduktionen av mer aerodynamiska fordon och fordon med hybridmotorer kommer kommissionen att använda sig av de budgetmedel som den förfogar över, i synnerhet sådana som avsatts för de transeuropeiska näten och de europeiska forsknings-, utvecklings- och innovationsprogrammen, för att bidra till industriforskningen och utrustandet av fordonsparken.

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV

om ändring av direktiv 96/53/EG av den 25 juli 1996 om största tillåtna dimensioner i nationell och internationell trafik och högsta tillåtna vikter i internationell trafik för vissa vägfordon som framförs inom gemenskapen

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT
DETTA DIREKTIV

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

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,

efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de nationella parlamenten,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande⁴,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande⁵,

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet, och

av följande skäl:

- (1) Vitboken "Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde – ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem" från 2011⁶ betonar vikten av att minska växthusgasutsläppen, i synnerhet utsläppen av koldioxid (CO₂), med 60 % jämfört med 1990 års nivå fram till 2050.
- (2) I detta sammanhang föreslogs i vitboken en ändring av rådets direktiv 96/53/EG av den 25 juli 1996 om största tillåtna dimensioner i nationell och internationell trafik och högsta tillåtna vikter i internationell trafik för vissa vägfordon som framförs inom gemenskapen, för att minska energiförbrukningen och växthusgasutsläppen, för att anpassa lagstiftningen till den tekniska utvecklingen och de nya marknadsbehoven, och för att främja den intermodala transporten.
- (3) I och med den tekniska utvecklingen har det blivit möjligt att bygga på infällbara eller vikbara aerodynamiska anordningar baktill på fordonen, främst på släpvagnar eller påhängsvagnar, vilket dock innebär att de överskrider de största tillåtna längderna enligt direktiv 96/53/EG. Denna utrustning kan installeras så snart som detta direktiv träder i kraft eftersom produkterna finns tillgängliga på marknaden och redan används på andra kontinenter.
- (4) Förbättringen av de aerodynamiska egenskaperna hos motorfordonens förarhytter skulle, tillsammans med de anordningar som tas upp i skäl 3, likaså medföra stora vinster när det gäller fordonens energiförbrukning. Denna förbättring kan dock inte

⁴ EUT C [...], [...], s. [...].

⁵ EUT C [...], [...], s. [...].

⁶ KOM(2011) 144.

uppnås med de nuvarande längdbegränsningarna enligt direktiv 96/53/EG utan att man minskar fordonens kapacitet för nyttolast, vilket äventyrar den ekonomiska jämvikten i branschen. Man bör därför kunna tillåta undantag från denna största tillåtna längd.

- (5) Kommissionen planerade i sina politiska riktlinjer för trafiksäkerhet 2011–2020⁷ olika åtgärder som syftar till att göra fordonen säkrare och förbättra skyddet av sårbara trafikanter. Betydelsen av att förbättra förarnas synfält framhålls också i kommissionens rapport till Europaparlamentet och rådet om genomförandet av direktiv 2007/38/EG om eftermontering av speglar på tunga fordon registrerade i gemenskapen⁸. En ny strömlinjeformning av förarhytterna kommer dessutom att öka trafiksäkerheten, genom att man minskar den döda vinkeln i förarnas synfält, framför allt under vindrutan, vilket i sin tur gör det möjligt att rädda livet på en mängd sårbara trafikanter som fotgängare eller cyklister. Denna nya strömlinjeformning gör det även möjligt att inbegripa strukturer som kan ta upp energin i händelse av kollision. Den potentiella vinsten när det gäller förarhyttens volym gör det också möjligt att förbättra förarens komfort och säkerhet.
- (6) De aerodynamiska anordningarna och installationen av dessa på fordonen bör testas innan de släpps ut på marknaden. I detta syfte ska medlemsstaterna utfärda intyg som erkänns av de andra medlemsstaterna.
- (7) Längre fordon får användas i gränsöverskridande transport om de båda medlemsstater som berörs redan tillåter detta, och om villkoren för undantag i enlighet med artikel 4.3, 4.4 eller 4.5 i direktivet uppfylls. Europeiska kommissionen har redan tillhandhållit vägledning gällande tillämpningen av artikel 4 i direktivet. När det gäller transporterna enligt artikel 4.4 har dessa inte någon betydande inverkan på den internationella konkurrensen om den gränsöverskridande användningen begränsas till två medlemsstater där den befintliga infrastrukturen och trafiksäkerhetsvillkoren tillåter detta. På detta sätt uppnår man en jämvikt mellan, å ena sidan, medlemsstaternas rätt att i enlighet med subsidiaritetsprincipen besluta om transportlösningar som lämpar sig efter deras särskilda omständigheter och, å andra sidan, behovet av att denna politik inte snedvrider den inre marknaden. Bestämmelserna i artikel 4.4 förtydligas i detta avseende.
- (8) Användningen av alternativa motorer som inte bara använder fossil energi, alltså icke-förorenande eller mindre förorenande energi, t.ex. elektriska motorer eller hybridmotorer för tunga fordon eller för bussar (främst i stadsmiljöer eller förorter), leder till en övervikt som inte bör beaktas till förfång för fordonets nyttolast. Detta för att man inte ska bestraffa vägtransportbranschen ur ekonomisk synvinkel.
- (9) I vitboken om transport insisterar man även på vikten av att följa utvecklingen inom den intermodala transporten, i synnerhet inom området containerisering, där containrar på 45 fot eller mer används allt oftare. De transporteras huvudsakligen via järnväg eller vattenvägar. Men vägsträckan inom ramen för de intermodala transporterna kan i nuläget inte användas på grund av administrativa förfaranden som begränsar såväl medlemsstaterna som transportörerna, eller om containrarna har patenterade avfasade hörn vilket medför alltför höga kostnader. En förlängning på 15 cm av de fordon som transporterar dem kan befria transportörerna från de administrativa förfarandena och underlätta den intermodala transporten, utan att detta äventyrar eller skadar andra trafikanter eller infrastrukturen. Den lilla ökning av längden som 15 cm utgör i förhållande till längden på ett sammanhängande tungt fordon (16,50 m) medför inte

⁷ KOM(2010) 389.

⁸ COM (2012) 258.

någon ytterligare risk för trafiksäkerheten. Enligt vitboken om transport godkänns dock denna ökning endast för intermodala transporter, där vägsträckan inte överskrider 300 km i samband med transporter som inbegriper en sträcka på järnväg, inre vattenvägar eller till sjöss. Detta avstånd tycks räcka för att ansluta ett industriområde eller kommersiellt område till ett godsmagasin eller en flodhamn. För att ansluta en havshamn och stödja utvecklingen av sjömotorvägar är ett längre avstånd möjligt för närsjöfart inom Europa.

- (10) För att även fortsättningsvis främja intermodala transporter och ta hänsyn till tomvikten för containrar på 45 fot tycks det vara nödvändigt att utvidga den bestämmelse som tillåter trafik på 44 ton för alla fordon med 5 eller 6 axlar som i intermodal transport transporterar containrar på 40 fot till att omfatta även sådana som transporterar containrar på 45 fot.
- (11) Sedan direktiv 96/53/EG antogs har den genomsnittliga vikten på busspassagerarna och deras bagage ökat kraftigt, vilket lett till att antalet passagerare som transporteras gradvis minskat med hänsyn tagen till de viktbegränsningar som infördes genom direktivet. Behovet av att främja kollektivtrafiken snarare än den privata trafiken för att öka energieffektiviteten innebär att det tidigare antalet passagerare per buss bör återställas med beaktande av deras ökade kropps- och bagagevikt. Detta kan ske genom en ökning av den tillåtna vikten för bussar med två axlar, dock inom de begränsningar som gör att infrastrukturerna inte skadas genom snabbare slitage.
- (12) De myndigheter som ansvarar för efterlevnaden av bestämmelserna om vägtransport konstaterar ett ökat antal överträdelser, ibland allvarliga sådana, i synnerhet när det gäller transportfordonens vikter. Detta beror på att ett otillräckligt antal kontroller genomförs i enlighet med direktiv 96/53/EG, eller att kontrollerna inte är effektiva. Dessutom skiljer sig kontrollförfarandena och kontrollreglerna åt mellan medlemsstaterna, vilket skapar en rättslig osäkerhet för förare av fordon som trafikerar flera av unionens medlemsstater. De transportörer som inte följer de aktuella reglerna erhåller även en konkurrensmässig fördel i förhållande till de av konkurrenterna som följer lagstiftningen, och jämfört med andra transportsätt. Denna situation hindrar den inre marknaden från att fungera som den ska. Därför bör medlemsstaterna öka antalet kontroller, både de manuella kontrollerna och de förberedande urvalen för manuella kontroller.
- (13) Dessa enkla tekniska lösningar, som antingen kan vara fasta eller mobila, finns redan tillgängliga och gör det möjligt att på förhand välja ut vilka fordon som misstänks bryta mot reglerna utan att stanna dem. Detta hindrar inte trafikflödet på samma sätt, är billigare och skapar optimala säkerhetsförhållanden. Anordningarna kan finnas ombord på de tunga fordonen och förarna kan alltså själva kontrollera huruvida de följer lagstiftningen. Anordningarna kan även skicka uppgifter utan att fordonet måste stanna, antingen till inspektörerna eller till automatiska kontrollsystem längs med vägen med hjälp av ett gränssnitt för kommunikation genom mikrovågor. Vid det förberedande urvalet tycks en lägsta tröskel på en vägning per 2 000 fordon/kilometer lämpligt för att säkerställa vägkontrollernas effektivitet inom unionen, eftersom det blir möjligt att kontrollera det statistiska genomsnittet för varje fordon var tredje dag.
- (14) Det ökade antalet överträdelser av bestämmelserna i direktiv 96/53/EG som konstaterats beror i stor utsträckning på de icke-avskräckande påföljder som fastställs i medlemsstaternas lagstiftning för överträdelser av dessa bestämmelser, och ibland på avsaknaden av påföljder. Denna brist förvärras än mer av de många olika nivåer av administrativa påföljder som tillämpas i de olika medlemsstaterna. För att komma till

rätta dessa brister bör nivåerna och kategorierna av påföljder tillnärmas på unionsnivå när det gäller överträdelser av direktiv 96/53/EG. De administrativa påföljderna bör vara effektiva, proportionerliga och avskräckande.

- (15) Kontrollmyndigheterna i medlemsstaterna bör kunna utbyta information för att göra dessa kontroller av fordonens vikt eller av fordonskombinationernas vikt mer effektiva på internationell nivå, och för att främja ett gott utförande av dessa kontroller, i synnerhet genom att identifiera de som bryter mot reglerna, beskriva överträdelserna och de tillämpliga påföljderna och avgöra om företaget har gott anseende. Den kontaktpunkt som utsetts i enlighet med artikel 18.1 i Europaparlamentets och rådets förordning 1071/2009/EG av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler beträffande de villkor som ska uppfyllas av personer som bedriver yrkesmässig trafik och om upphävande av rådets direktiv 96/26/EG⁹, skulle kunna fungera som en länk för detta informationsutbyte.
- (16) Europaparlamentet och rådet ska informeras regelbundet om de vägtrafikkontroller som medlemsstaterna utför. Dessa uppgifter från medlemsstaterna kommer att göra det möjligt för kommissionen att säkerställa att transportörerna följer detta direktiv och att avgöra huruvida ytterligare tvångsåtgärder bör utarbetas.
- (17) Kommissionen bör ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt för att definiera kraven på de nya aerodynamiska anordningar som placeras baktill på fordon eller på utformningen av nya motorfordon, liksom tekniska specifikationer som möjliggör en fullständig driftskompatibilitet för ombordanordningarna för vägning samt vägledning för kontrollen av vikten på fordon i trafik. Det är av särskild betydelse att kommissionen genomför lämpliga samråd under hela sitt förberedande arbete, inklusive på expertnivå. Vid förberedelse och utarbetande av delegerade akter bör kommissionen se till att relevanta handlingar översänds samtidigt till Europaparlamentet och rådet och att detta sker så snabbt som möjligt och på lämpligt sätt.
- (18) Eftersom målen för detta direktiv inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna och de därför, på grund av direktivets omfattning eller verkningar, bättre kan uppnås på unionsnivå, kan unionen vidta nödvändiga åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget om Europeiska unionen. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går detta direktiv inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå detta mål.
- (19) Direktiv 96/53/EG bör därför ändras i enlighet med detta.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE:

Artikel 1

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

1. I artikel 2 första stycket ska följande definitioner läggas till:
 - *hybridfordon*: ett fordon i den mening som avses i Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG av den 5 september 2007 om fastställande av en ram för godkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon¹⁰, som

⁹ EUT L 300, 14.11.2009, s. 51.

¹⁰ EUT L 263, 9.10.2007, s. 1.

är försett med en eller flera elektriska drivmotorer som inte är permanent anslutna till elnätet, och en eller flera förbränningsdrivmotorer.

- *elfordon*: ett fordon i den mening som avses i Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG av den 5 september 2007 om fastställande av en ram för godkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon¹¹, som är försett med en eller flera elektriska drivmotorer som inte är permanent anslutna till elnätet.

- *intermodal transportenhet*: en enhet som hör till en av följande kategorier: container, växelflak, påhängsvagn.

2. Artikel 4 ska ändras på följande sätt:

(a) Ordet "nationella" ska utgå i punkt 1 a och b.

(b) I artikel 4.4 ska första meningen i andra stycket ersättas med följande:

"Transporter ska anses inte påtagligt påverka den internationella konkurrensen inom transportsektorn om de sker inom en medlemsstat, eller för gränsöverskridande transporter, mellan två grannmedlemsstater som båda vidtagit åtgärder för att tillämpa denna punkt, och om endera av villkoren i leden a eller b är uppfyllt:

3. Artiklarna 4.6, 5 b och 8a ska utgå.

4. Artikel 5 ska ändras på följande sätt: Orden "Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 4.6 skall, a)" ska utgå.

5. Hänvisningarna till rådets direktiv 70/156/EEG ska ersättas med en hänvisning till direktiv 2007/46/EG.¹²

6. Artikel 8 ska ersättas med följande:

Artikel 8

1. För att förbättra fordonens eller fordonskombinationernas aerodynamiska prestanda får sådana fordon eller fordonskombinationer som är utrustade med anordningar som uppfyller kraven nedan överskrida de högsta längder som anges i punkt 1.1 i bilaga I. Längderna får endast överskridas för att göra det möjligt att längst bak på fordon eller fordonskombinationer fästa anordningar som förbättrar deras aerodynamiska egenskaper.

2. Anordningarna som avses i första stycket ska uppfylla följande prestanda- och säkerhetskrav:

- De ska väsentligt förbättra fordonens aerodynamiska prestanda.
- De ska uppfylla följande krav för trafiksäkerhet och säkerhet för intermodal transport:

i) De ska fästas på ett sätt som är hållbart över tid för att minska risken för att de lossnar.

¹¹ EUT L 263, 9.10.2007, s. 1.

¹² Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG om fastställande av en ram för godkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon.

- ii) De ska ha en skyltning som syns både dag och natt, fungerar väl under dåliga väderförhållanden och gör det möjligt för övriga vägtrafikanter att se ytterkanterna på fordonets karosseri.
 - iii) De ska vara konstruerade på ett sätt som minskar riskerna för andra fordon och deras passagerare vid kollision.
 - iv) De får inte väsentligt öka riskerna för vältning på grund av sidvindar.
- De ska uppfylla följande krav för integration i existerande trafiknät:
- i) Fordonens eller fordonskombinationernas styrbarhet i väginfrastrukturen, på stadsvägar och riksvägar, ska upprätthållas.
 - ii) Vad gäller berörda släpvagnar och påhängsvagnar ska anordningarna integreras i enheterna för järnvägstransport, sjötransport och transport på inre vattenvägar, vid intermodal transport.
 - iii) Anordningarna ska lätt kunna vikas ihop, fällas in eller tas av av föraren.
- Överskridandet av de högsta längderna ska inte innebära en ökning av fordonens eller fordonskombinationernas kapacitet för nyttolast.
3. Innan de släpps ut på marknaden ska de aerodynamiska anordningarna och deras montering på fordonen godkännas av medlemsstaterna som ska utfärda ett intyg för detta. Intyget ska styrka att kraven i punkt 2 ovan följs och att enheten väsentligt bidrar till att förbättra fordonens och fordonskombinationernas aerodynamiska prestanda. Godkännandeintyg som utfärdats i en medlemsstat ska erkännas av övriga medlemsstater.
 4. Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 16 för att komplettera kraven i punkt 2. De delegerade akterna ska vara i form av tekniska egenskaper, minimiprestandakrav, konstruktionskrav och förfaranden för inrättande av det intyg som avses i punkt 3.
 5. I väntan på att de delegerade akterna antas får fordon eller fordonskombinationer som är utrustade med bakre aerodynamiska anordningar som uppfyller de krav som anges i punkt 2 och som provats i enlighet med punkt 3 brukas i trafiken om deras längd högst överskrider längden som fastställs i bilaga I punkt 1.1 med två meter. Denna övergångsbestämmelse ska tillämpas från och med den dag då detta direktiv träder i kraft.
 7. Artikel 9 ska ersättas med följande:

Artikel 9

1. För att förbättra fordonens eller fordonskombinationernas aerodynamiska prestanda och trafiksäkerhet får sådana fordon eller fordonskombinationer som uppfyller kraven i punkt 2 nedan överskrida de högsta längder som anges i punkt 1.1 i bilaga I. Längderna får endast överskridas för att göra det möjligt att konstruera förarhytter på dragfordon som förbättrar de aerodynamiska egenskaperna och trafiksäkerheten för fordon och fordonskombinationer.
2. Förarhytterna som avses i första stycket ska uppfylla följande prestanda- och säkerhetskrav:
 - De ska förbättra den aerodynamiska prestandan hos fordonen.

- De ska förbättra trafiksäkerheten och säkerheten för intermodal transport, genom att säkerställa att förarhyttens främre utformning

i) förbättrar förarens sikt över sårbara trafikanter, genom en minskning av den döda vinkeln under den främre vindrutan, och

ii) minskar skadorna vid en kollision.

- Styrbarheten för fordonen eller fordonskombinationerna i infrastrukturerna ska säkerställas utan att fordonens användning på intermodala terminaler begränsas.

- Förarens komfort och säkerhet ska säkerställas.

Överskridandet av den högsta längden ska inte innebära en ökning av fordonets eller fordonskombinationens kapacitet för nyttolast.

3. Innan de släpps ut på marknaden ska den aerodynamiska prestandan hos nya konstruktioner för motorfordon provas av medlemsstaterna, som ska utfärda ett intyg för detta. Intyget ska styrka att kraven i punkt 2 ovan följs. Provningsintyg som utfärdats i en medlemsstat ska erkännas av övriga medlemsstater.
4. Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter enligt artikel 16 för att komplettera de krav som de nya förarhytterna på dragfordon ska uppfylla. De delegerade akterna ska innehålla bestämmelser om tekniska egenskaper, minimiprestandakrav, konstruktionskrav och förfaranden för upprättande av det provningsintyg som avses i punkt 3.
- 8 I artikel 10 ska orden "vid det datum som anges i artikel 11" ersättas med "den 17 september 1997".
9. Artikel 10a ska ersättas med följande:

Artikel 10a

De högsta tillåtna vikterna för hybridfordon och fordon med enbart eldrift är de som anges i punkt 2.3.1 i bilaga I.

Hybridfordon eller elfordon ska dock följa de gränser som anges i bilaga I punkt 3: högsta tillåtna axeltryck.

10. Artikel 11 ska ersättas med följande:

Artikel 11

De största tillåtna dimensioner som anges i punkterna 1.1 och 1.6 i bilaga I får överskridas med 15 cm för fordon eller fordonskombinationer som transporterar containrar eller växelflak på 45 fot, om vägtransporten av containern eller växelflaket utgör en del av en intermodal transport.

I denna artikel och i punkt 2.2.2 c i bilaga I avses med intermodal transport en transport som inbegriper minst ett av transportsätten järnväg, transport på inre vattenvägar eller sjötransport. Den inleds och/eller avslutas med en vägsträcka. Varje sådan vägsträcka sträcker sig över minst 300 km av Europeiska unionens territorium, eller sträcker sig fram till närmaste terminaler mellan vilka det finns reguljär trafik. En transport anses även vara en intermodal transport om den inbegriper närsjötransport inom Europa, oavsett längden på den inledande eller avslutande vägsträckan. Den inledande och den avslutande vägsträckan för en transport som inbegriper närsjötransport inom Europa sträcker sig för den inledande vägsträckan

från den plats där godset lastas till närmaste lämpliga hamn för sjötransport och/eller för den avslutande sträckan, i förekommande fall, från närmaste lämpliga hamn för sjötransport till den plats där godset lossas.

11. Artikel 12 ska ersättas med följande:

Artikel 12

1. Medlemsstaterna ska inrätta ett system för förberedande urval och kontroll av de fordon och fordonskombinationer som är i trafik, för att säkerställa att kraven i detta direktiv uppfylls.
2. Efter utgången av en frist på två år från dagen för det här direktivets ikraftträdande ska medlemsstaterna väga de fordon och fordonskombinationer som är i trafik. Syftet med dessa förberedande urvalsåtgärder är att identifiera de fordon som misstänks för överträdelse och behöver kontrolleras manuellt. Vägningarna får ske med hjälp av automatiska system som placeras i infrastrukturen eller med hjälp av ombordsystem i enlighet med punkt 6. De automatiska systemen ska göra det möjligt att identifiera fordon som misstänks överskrida de högsta tillåtna vikterna. Eftersom de automatiska systemen bara används för ett förberedande urval och inte för att konstatera en överträdelse måste de inte godkännas av medlemsstaterna.
3. Medlemsstaterna ska utföra förberedande urvalsåtgärder som i snitt per år minst motsvarar en vägning per 2 000 fordonskilometer.
4. Medlemsstaterna ska se till att behöriga myndigheter utbyter nödvändig information för att göra dessa kontroller mer effektiva inom unionen och för att underlätta deras genomförande, särskilt via den nationella kontaktpunkten med ansvar för informationsutbytet med de andra medlemsstaterna. Denna nödvändiga information ska särskilt omfatta identifiering av lagöverträdarna, beskrivning av de överträdelser som ägt rum och tillämpade påföljder, samt information om det berörda företags goda anseende. Kontaktpunkten ska inrättas i enlighet med artikel 18.1 i förordning (EG) nr 1071/2009.
5. De fordon som efter det förberedande urval som utförts i enlighet med punkt 2 misstänks överskrida de tillåtna vikterna ska bli föremål för minst en av följande åtgärder:
 - i) Fordonet ska stoppas och genomgå vägkontroll med godkänd mätningssutrustning.
 - ii) Transportföretaget ska meddelas att fordonet misstänks för överlast.
 - iii) En kontroll ska genomföras i transportföretagets lokaler, särskilt i fall av upprepad överträdelse efter sådant meddelande som avses i led ii.
6. I enlighet med punkt 1 ska medlemsstaterna uppmuntra installation i fordon och fordonskombinationer av ombordsystem för vägning (total vikt och axeltryck) som gör det möjligt att från ett fordon i rörelse när som helst meddela viktinformation till den myndighet som gör vägkontroller eller är ansvarig för reglering av kommersiell transport. Kommunikationen ska ske med det gränssnitt som anges i standarderna CEN DSRC¹³ EN 12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 och ISO 14906.
7. Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter enligt artikel 16 med avseende på följande:

¹³ DSRC: Dedicated short Range Communications.

- Ytterligare tekniska specifikationer för att säkerställa fullständig driftskompatibilitet inom unionen för de ombordsystem för vägning som avses i punkt 6, för att göra det möjligt för medlemsstaternas myndigheter att kommunicera på samma sätt med fordon och fordonskombinationer oavsett vilken medlemsstat de registrerats i, och i förekommande fall, kunna utbyta den mottagna informationen med myndigheter i andra medlemsstater.
- Förfaranden för de förberedande urvalskontroller som avses i punkt 2 i denna artikel samt tekniska specifikationer, precisionskrav och användningsinstruktioner för den utrustning som används för de förberedande urvalskontrollerna. Syftet med förfarandena, specifikationerna och användningsinstruktionerna är att säkerställa att kontrollerna genomförs på samma sätt i alla medlemsstater för att garantera likabehandling för alla transportörer i hela unionen.

12. Artikel 13 ska ersättas med följande:

Artikel 13

1. Överträdelser av det här direktivet är uppdelade i kategorier på grundval av hur allvarliga de är.
2. En överlast på mindre än 5 % av den högsta tillåtna vikten enligt punkterna 2, 3, 4.1 och 4.3 i bilaga I ska medföra en skriftlig varning till transportföretaget och kan medföra en påföljd om den nationella lagstiftningen föreskriver en sådan påföljd.
3. En överlast på mellan 5 och 10 % av den högsta tillåtna vikten enligt punkterna 2, 3, 4.1 och 4.3 i bilaga I betraktas som en mindre överträdelse enligt detta direktiv och ska medföra en ekonomisk påföljd. Kontrollmyndigheterna kan också hindra fordonet från fortsatt färd för att lossa gods tills det att högsta tillåtna vikt nås.
4. En överlast på mellan 10 och 20 % av den högsta tillåtna vikten enligt punkterna 2, 3, 4.1 och 4.3 i bilaga I betraktas som en allvarlig överträdelse enligt detta direktiv. En sådan överträdelse ska medföra en ekonomisk påföljd samt att fordonet omedelbart hindras från fortsatt färd och att gods lossas tills det att högsta tillåtna vikt nås.
5. En överlast på mer än 20 % av den högsta tillåtna vikten enligt punkterna 2, 3, 4.1 och 4.3 i bilaga I betraktas som en mycket allvarlig överträdelse enligt det här direktivet, på grund av de ökade riskerna för övriga vägtrafikanter. En sådan överträdelse ska medföra att fordonet omedelbart hindras från fortsatt färd och att gods lossas tills det att högsta tillåtna vikt nås, samt en ekonomisk påföljd. Förfarandet för ett företags förlust av gott anseende ska genomföras i enlighet med artikel 6 i förordning (EG) 1071/2009¹⁴.
6. En överlängd eller överbredd på mindre än 2 % av de största tillåtna dimensionerna enligt punkt 1 i bilaga I ska medföra en skriftlig varning till transportföretaget och kan medföra en påföljd om den nationella lagstiftningen föreskriver en sådan påföljd.
7. En överlängd eller överbredd på mellan 2 och 20 % av de största tillåtna dimensionerna enligt punkt 1 i bilaga I, oavsett om det gäller lasten eller fordonet i sig, ska medföra en ekonomisk påföljd. Kontrollmyndigheterna ska hindra fordonet från fortsatt färd tills dess att gods lossats om överlängden eller överbredden beror på

¹⁴ EUT L 300, 14.11.2009, s. 51.

lasten, eller tills dess att transportföretaget fått ett särskilt tillstånd i enlighet med artikel 4.3.

8. En överlängd eller överbredd på lasten eller på fordonet på mer än 20 % av de största tillåtna dimensionerna enligt punkt 1 i bilaga I betraktas som en mycket allvarlig överträdelse enligt det här direktivet, på grund av de ökade riskerna för övriga vägtrafikanter. En sådan överlängd eller överbredd ska medföra en ekonomisk påföljd, och att fordonet omedelbart hindras från fortsatt färd av kontrollmyndigheterna, tills dess att gods lossats eller tills dess att transportföretaget fått ett särskilt tillstånd i enlighet med artikel 4.3 om överlängden eller överbredden beror på lasten. Förfarandet för ett företags förlust av gott anseende ska genomföras i enlighet med artikel 6 i förordning (EG) 1071/2009.
9. De ekonomiska påföljderna som avses i punkterna 3, 4, 5, 7 och 8 ska vara effektiva, proportionerliga och avskräckande.
13. Följande artikel ska läggas till som artikel 14:

Artikel 14

Vid transport av containrar ska avsändaren överlämna en deklaration med uppgift om den transporterade containerns vikt till den transportör som anlitas för transporten av containern. Om sådan uppgift saknas eller är felaktig ska avsändaren ha samma ansvar som transportören för fordonets överlast.

14. Följande artikel ska läggas till som artikel 15:

Artikel 15

Medlemsstaterna ska vartannat år, under kalenderårets första kvartal, lämna in en rapport till kommissionen om de kontroller som genomförts under de två föregående kalenderåren, resultaten av kontrollerna och de påföljder som påförts lagöverträdarna. Kommissionen ska göra en analys av dessa rapporter och överlämna den till Europaparlamentet och rådet under kalenderårets andra kvartal.

15. Följande artikel ska läggas till som artikel 16:

Artikel 16

1. Befogenheten att anta delegerade akter ges till kommissionen med förbehåll för de villkor som anges i denna artikel.
2. Den befogenhet att anta delegerade akter som avses i artiklarna 8.4, 9.5 och 12.7 ska ges till kommissionen tills vidare från och med [den dag då det här direktivet träder i kraft].
3. Europaparlamentet och rådet kan när som helst återkalla den delegering av befogenheter som avses i artiklarna 8.4, 9.5 och 12.7. Ett beslut om återkallelse innebär att delegeringen av den befogenhet som anges i beslutet upphör att gälla. Beslutet får verkan dagen efter det att det offentliggörs i *Europeiska unionens officiella tidning*, eller vid ett senare i beslutet angivet datum. Det påverkar inte giltigheten av delegerade akter som redan har trätt i kraft.
4. Så snart kommissionen antar en delegerad akt ska den samtidigt delge Europaparlamentet och rådet denna delegerade akt.

5. En delegerad akt som antas enligt artiklarna 8.4, 9.5 och 12.7 ska träda i kraft endast om varken Europaparlamentet eller rådet har gjort invändningar mot den delegerade akten inom en period av två månader från den dag då akten delgavs Europaparlamentet och rådet, eller om både Europaparlamentet och rådet, före utgången av den perioden, har underrättat kommissionen om att de inte kommer att invända. Denna period kan förlängas med två månader på Europaparlamentets eller rådets initiativ.
16. Bilaga I ska ändras på följande sätt:
- a) Punkt 1.2 b ska ersättas med följande:
 - ”Påbyggnader för temperaturkontrollerade fordon eller för fordon som transporterar temperaturkontrollerade intermodala transportenheter 2,60 m”
 - b) Punkt 2.2.2 c ska ersättas med följande:
”Treaxlat motorfordon med två- eller treaxlad påhängsvagn, som i intermodal transport medför en eller flera intermodala transportenheter med en total högsta tillåten längd på 40 eller 45 fot 44 t”
 - c) Punkt 2.3.1 ska ersättas med följande:
”Annat motorfordon med två axlar än buss 18 t”
”Annat motorfordon med två axlar än buss, och med hybriddrift eller eldrift 19 t”
”Buss med två axlar: 19 ton”

Artikel 2

1. Medlemsstaterna ska sätta i kraft de bestämmelser i lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv senast 18 månader efter det att det har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*. De ska till kommissionen genast överlämna texten till dessa bestämmelser.
- När en medlemsstat antar dessa bestämmelser ska de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen ska göras ska varje medlemsstat själv utfärda.
2. Medlemsstaterna ska till kommissionen överlämna texten till de centrala bestämmelser i nationell lagstiftning som de antar inom det område som omfattas av detta direktiv.

Artikel 3

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

Artikel 4

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Bryssel den

*På Europaparlamentets vägnar
Ordförande*

*På rådets vägnar
Ordförande*