



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Prop. 145 LS

(2016–2017)

Proposisjon til Stortinget (forslag til lovvedtak og stortingsvedtak)

Endringer i vegtrafikkloven og samtykke
til godkjenning av EØS-komiteens beslutning
nr. 316/2015 om innlemmelse i EØS-avtalen
av direktiv (EU) 2015/719

Innhold

1	Proposisjonens hovedinnhold	5	6.2	Konsekvenser for det offentlige	16
2	Bakgrunnen for forslaget	5	7	Merknader til de enkelte bestemmelsene	16
3	Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning .	8	A Forslag til lov om endringer i vegtrafikkloven	18	
3.1	Om Europaparlaments- og rådsdirektiv (EU) 2015/719	8	B Forslag til vedtak om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 316/2015 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv (EU) 2015/719	19	
3.2	Om EØS-komiteens beslutning nr. 316/2015	9	Vedlegg		
3.3	Om forholdet til norsk rett	9	1	EØS-komiteens beslutning nr. 316/2015 av 11. desember 2015 om endring av EØS-avtalens vedlegg XIII (Transport)	20
4	Avsender- og transportøransvaret	9	2	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	21
4.1	Gjeldende rett	9			
4.2	Høringsforslaget	11			
4.3	Høringsinstansenes syn	12			
4.4	Departementets vurderinger	12			
5	Gebyr for overtredelse av dimensjonsbestemmelsene	14			
5.1	Gjeldende rett	14			
5.2	Høringsforslaget	14			
5.3	Høringsinstansenes merknader ...	15			
5.4	Departementets vurderinger	15			
6	Økonomiske og administrative konsekvenser	15			
6.1	Konsekvenser for private aktører	15			



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Prop. 145 LS

(2016–2017)

Proposisjon til Stortinget (forslag til lovvedtak og stortingsvedtak)

Endringer i vegtrafikkloven og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 316/2015 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv (EU) 2015/719

*Tilråding fra Samferdselsdepartementet 2. juni 2017,
godkjent i statsråd samme dag.
(Regjeringen Solberg)*

1 Proposisjonens hovedinnhold

Samferdselsdepartementet foreslår i denne proposisjonen å endre lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk (vegtrafikkloven) § 36 a om gebyr for overlastning.

Proposisjonen fremmes som følge av EØS-komiteens beslutning om å innlemme i EØS-avtalen Europaparlaments- og rådsdirektiv (EU) 2015/719, som endrer gjeldende direktiv om tillatte vekter og dimensjoner for visse veigående kjøretøyer i Fellesskapet.

Direktivet pålegger blant annet medlemsstatene å fastsette regler om dokumentasjon og ansvar for avsender og transportør for manglende eller feilaktige vektopplysninger for containere og vekselflak, der kjøretøyet eller kjøretøykombinasjonen er overbelastet. Departementet foreslår å endre vegtrafikkloven § 36 a for å oppfylle direktivets krav.

Beslutningen om å ta inn Europaparlaments- og rådsdirektiv (EU) 2015/719 i EØS-avtalen ble gitt med forbehold om Stortingets samtykke. Departementet foreslår derfor også at Stortinget gir sitt samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 316/2015 av 11. desember

2015 om endring av EØS-avtalens vedlegg XIII (Transport).

Departementet foreslår videre å endre § 36 a for å innføre en hjemmel til å ilegge gebyr for overtredelse av bestemmelser om tillatte dimensjoner for kjøretøy, slik at også disse overtredelsene kan sanksjoneres med gebyr. Det foreslås også her at både kjøretøyeier, transportør og avsender skal kunne gjøres ansvarlig for betaling av gebyret. Bakgrunnen for dette forslaget er blant annet behovet for mer effektiv og lik håndheving. Forslaget er ikke direkte utledet av Europaparlaments- og rådsdirektiv (EU) 2015/719.

Departementet foreslår for øvrig enkelte språklige og lovtekniske endringer i vegtrafikkloven § 36 a.

2 Bakgrunnen for forslaget

EØS-komiteen besluttet 11. desember 2015 å ta inn Europaparlaments- og rådsdirektiv (EU) 2015/719 (heretter «endringsdirektivet») i EØS-avtalen. Beslutningen ble gitt med forbehold om Stortingets samtykke.

Endringsdirektivets artikkel 1 punkt 8 introduserer en ny artikkel 10f i 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 vei-gående kjøretøyer i Fellesskapet (heretter «vekt- og dimensjonsdirektivet»).

I henhold til ny artikkel 10f punkt 1 skal medlemsstatene fastsette regler med krav om at:

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

I henhold til ny artikkel 10f punkt 2 skal medlemsstatene 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.

Ny artikkel 10f krever endring av vegtrafikkloven, siden den ikke inneholder slike krav eller ansvars plassering. Endringsdirektivets øvrige bestemmelser vil bli gjennomført i forskrifts form med hjemmel i vegtrafikkloven.

Vegdirektoratet sendte forslag om endring av vegtrafikkloven § 36 a på høring 4. juli 2016. Forslaget var del av en større høring, som også inneholdt forslag til endring av vegtrafikkloven §§ 13, 19, 19 a og 32.

Forslaget ble sendt på høring til følgende instanser:

Departementene
Arbeidsdirektoratet
Direktoratet for forvaltning og IKT
Direktoratet for Arbeidstilsynet
Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap
Helsedirektoratet
Klima- og forurensningsdirektoratet
Kystverket
Politidirektoratet
Statens vegvesens regionvegkontorer
Tolldirektoratet
Utlendingsdirektoratet
Utdanningsdirektoratet
Fylkesmennene
Sysselmannen på Svalbard
Fylkeskommunene
Brønnøysundregistrene
Datatilsynet
Forbrukerombudet
Forbrukerrådet

Forsvarsstaben
Helse Sør-Øst RHF
Helsetilsynet
Jernbaneverket
Konkurransetilsynet
KRIPOS
Kystverket
Norsk institutt for luftforskning
Regjeringsadvokatembetet
Riksadvokatembetet
Sametinget
Sivilombudsmannen
Statens arbeidsmiljøinstitutt
Statens innkrevingsentral
Statens Jernbanetilsyn
Teknologisk institutt
Transportøkonomisk institutt
Økokrim

Alpinanleggenes landsforening
American Car Club of Norway
Arbeidsgiverforeningen SPEKTER
ATV-importørens Forening
Autobransjens Leverandørforening
Akademikerne
Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund
AVYO Arbeids- og Velferdstilsattes
Yrkesorganisasjon
Betongelementforeningen
Betongindustriens Landsforening
Bilimportørens Landsforening
Bransjegruppen for Påbygg og Karosseri (BPK)
Byggenæringens Landsforening
Dekkimportørens forening
Delta
Den Norske Advokatforening
Den Norske Dommerforening
Emergency Care
Fagforbundet
Finnmarkseiendommen
Firehjuls Mopedenes Importør Forening
Forbundet for Ledelse og Teknikk
Foreningen Byfolk
Forlaget Bjørgu Anlegg/Transport
Forsvarets Kompetansesenter for
Vognførerutdanning
Forsvarets Logistikkorganisasjon
Entreprenørforeningen for Bygg og Anlegg
Frie Bilimportørers Forening
Glass- og fasadeforeningen
Grønn Hverdag Miljøheimevernet
HMS-faglig forum
HSH Arbeidsgiveravdelingen
Kommunenes Sentralforbund
Kongelig Norsk Automobilklub

Landsforbundet av Motorhistoriske
Kjøretøyklubber
Landsorganisasjonen i Norge
Lastebileiernes Forening
Longyearbyen lokalstyre
NHO Logistikk- og Transport
Maskinentreprenørenes Forbund
Maskingrossistenes Forening
Motorførernes Avholdsforbund
Motorsykkelpimportørenes Forening
Nasjonalt organ for kvalitet i utdanningen
(NOKUT)
Natur og Ungdom
Naturvernforbundet
NHO Transport
NITO
NKI fjernundervisning
Norges Automobil-forbund
Norges Bilbransjeforbund
Norges Bilsportforbund
Norges Bilutleierforbund
Norges Bonde- og småbrukarlag
Norges Bondelag
Norges Caravanbransjeforbund
Norges Juristforbund
Norges Lastebileier-Forbund
Norges Lensmanns- og politilederlag
Norges Motorsportforbund
Norges Taxiforbund
Norges Turbileierforbund
Norges Røde Kors
Norsk Akkreditering
Norsk Arbeidsmandsforbund
Norsk Bobil og Caravan Club
Norsk Bobilforening
Norsk Cirkus og Tivolieierforbund
Norsk Elbilforening
Norsk Forening for Spesielle og Ombygde
Kjøretøy (NFSOK)
Norsk Forbund for fjernundervisning og
fleksibel utdanning
Norsk Industri
Norsk Jernbaneforbund
Norsk Motorcykel Union (NMCU)
Norsk Motorklubb
Norsk Sidevogn Klubb
Norsk Tjenestemannslag
Norsk Trafikkmedisinsk Forening
Norsk Transportarbeiderforbund
Norsk Transportarbeiderforbund
Norsk Veteranvogn klubb
Norveginans
Næringslivets Hovedorganisasjon (NHO)
Næringslivets sikkerhetsorganisasjon
Opplysningsrådet for Veitrafikken

PARAT
Politiembetsmennenes Landsforening
Samarbeidsforum for opplæringsvirksomheter
innen transport- og logistikkfag i Norge
(SOTIN)
SINTEF
Skolenes Landsforbund
Snøscooterimportørenes Forening
Statstjenestemannsforbundet
Syklistenes Landsforening
The Scandianvian Tire & Rim Organization
Traktor- og landbruksmaskinimportørenes
forening
Trafikkforsikringsforeningen
Trygg Trafikk
Utdanningsforbundet
Yrkestrafikkforbundet
YS
Viking Redningstjeneste
Justitsministeriet, Danmark (D)
Transportministeriet, D
Trafik- og Byggestyrelsen, D
Rigspolitiet, D
Vejdirektoratet, D
Danske Busvognmænd, D
Arbets- og næringsministeriet, Finland (F)
Kommunikationsministeriet, F
Trafi Trafiksäkerhet, F
Näringsdepartementet, Sverige (S)
Arbetsmiljöverket, S
Arbejdstilsynet, S
Vägverket, S
Motormännens Riksförbund, S
Vinnueftirlit Ríkisins, Island

Forslaget ble også gjort offentlig tilgjengelig på www.vegvesen.no.

Høringsfristen var 1. oktober 2016. Det innkom 37 hørings svar.

Følgende høringsinstanser informerte om at de ikke hadde kommentarer til forslaget:

Helse- og omsorgsdepartementet
Justis- og beredskapsdepartementet
Landbruks- og matdepartementet
Akershus fylkeskommune
Østfold fylkeskommune
Brønnøysundregistrene
Jernbaneverket
Riksadvokaten
Statens arbeidsmiljøinstitutt
Statens jernbanetilsyn
Tolldirektoratet
Den norske advokatforening
Det danske Vejdirektorat

Følgende høringsinstanser hadde kommentarer til lovforslaget:

Datatilsynet

Direktoratet for samfunnsikkerhet og beredskap

Forsvaret

Helsedirektoratet v/Norsk Trafikkmedisinsk forening

Hordaland fylkeskommune

Politidirektoratet

Oslo politidistrikt

Statens vegvesen Region midt

Statens vegvesen Region nord

Statens vegvesen Region sør

Statens vegvesen Region vest

Statens vegvesen Region øst

Autobransjens Leverandørforening

Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund

Bilimportørenes Landsforening

Kongelig Norsk Automobilklub

Landsorganisasjonen Norge

Maskinentreprenørenes Forbund

Nettbuss AS

NHO Transport

Norges Bilbransjeforbund

Norges Lastebileier-Forbund

Norsk Bobilforening

Norsk Motorcykelunion

De høringsinstansene som hadde kommentarer til forslag om endring av vegtrafikkloven § 36 a var i all hovedsak positive.

Helsedirektoratet v/Norsk Trafikkmedisinsk Forening, Hordaland Fylkeskommune, Maskinentreprenørenes Forbund, Norsk Bobilforening og Statens vegvesen Region midt og nord, støttet alle lovforslaget.

Forsvaret påpekte særlig at de nærmere reglene skal fastsettes i forskrift, og la til grunn at de kunne søke om dispensasjon ved behov. *Norsk Bilbransjeforbund* viste også til at de nærmere reglene skal fastsettes i forskrift, og at det derfor var vanskelig å komme med konkrete innspill nå.

NHO Transport valgte å gi en generell kommentar til hele høringen, der det ble gitt støtte til forslagene til kontrolltiltak som styrker kjøretøy-sikkerheten og reduserer ulykkesrisikoen. De påpekte også at det er viktig at kontrollvirksomheten ikke fører til unødig ulempe for transportørene i form av tidsbruk, forsinkelser og kostnader.

Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund støttet også forslaget, og ga uttrykk for at man så forslaget som et ledd i trafikksikkerhetsarbeidet. De mente også at forslaget ville bidra til likere vilkår i transportbransjen.

De konkrete høringskommentarene omtales i kapittel 4.3 og 5.3.

3 Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning

3.1 Om Europaparlaments- og rådsdirektiv (EU) 2015/719

Endringsdirektivet skal legges til rette for mer miljøvennlig og trafikksikker transport. Direktivet skal også redusere hindringer for intermodal transport og sikre bedre etterlevelse av vekt- og dimensjonsdirektivet ved innføring av felles kontrollsystem og –rutiner.

Endringsdirektivets artikkel 1 punkt 8) introduserer nye bestemmelser i vekt- og dimensjonsdirektivet, blant annet ny artikkel 10e om at medlemsstatene skal fastsette regler om sanksjoner for overtredelse av vekt- og dimensjonsdirektivet og at medlemsstatene skal treffe alle nødvendige tiltak for å sikre at sanksjonene gjennomføres. Sanksjonene skal være virkningsfulle, ikke-diskriminerende, avskrekkende og stå i forhold til overtredelsen. Sanksjonene skal notifiseres til Kommissjonen og, for Norges del, til EFTAs overvåkingsorgan.

Bakgrunnen for endringen er at det gjennom vekt- og dimensjonsdirektivets levetid har utviklet seg ulik håndhevingspraksis. Kommissjonen mener dette har ført til at overlastovertredelser har økt, noe som gir negative konsekvenser for veginfrastrukturen, trafikksikkerheten og konkurransen.

Ny artikkel 10f krever Stortingets godkjenning av EØS-komiteens beslutning om å innlemme endringsdirektivet i EØS-avtalen. Artikkel 10f lyder:

- «1. Ved transport av containere og vekselflak, skal medlemsstatene fastsette regler med krav om at
 - a) avsenderen skal utstede et dokument som angir en containers eller et vekselflaks vekt til den transportør som transporterer containeren eller vekselflaket, 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.»

Endringsdirektivet inneholder videre bestemmelser om økt tillatt totalvekt og lengde for kjøretøy og vogntog. Økt totalvekt vil i hovedsak gjelde for motorvogner som benytter alternative drivstoff, slik at ikke batterier, gasstanker eller lignende reduserer nyttelasten. Økt tillatt lengde skal legges til rette for mer aerodynamisk utforming av kjøretøyene, uten at lasteflaten reduseres.

Endringsdirektivet inneholder også bestemmelser om et felles kontrollsystem, basert på to alternative løsninger: 1) Kontrollsystemer i bakken eller 2) online-løsninger mellom kjøretøyet og kontrollmyndighetene.

3.2 Om EØS-komiteens beslutning nr. 316/2015

EØS-komiteens beslutning nr. 316/2015 av 11. desember 2015 om endring av EØS-avtalens vedlegg XIII (Transport) inneholder en fortale og fire artikler. I fortalen vises det til EØS-avtalen, og særlig artikkel 98, som gjør det mulig å endre vedleggene til EØS-avtalen ved beslutning i EØS-komiteen.

Artikkel 1 fastsetter at endringsdirektivet skal innlemmes i EØS-avtalens vedlegg XIII nr. 15a, mens artikkel 2 fastsetter at teksten i endringsdirektivet på islandsk og norsk, som skal kunngjøres i EØS-tillegget til *Den europeiske unions tidende*, skal gis gyldighet. Artikkel 3 fastsetter at beslutningen trer i kraft etter at EØS-komiteen har fått alle meddelelser etter EØS-avtalens artikkel 103 nr. 1, mens artikkel 4 presiserer at beslutningen skal kunngjøres i EØS-avdelingen og EØS-tillegget til *Den europeiske unions tidende*.

3.3 Om forholdet til norsk rett

Nasjonal gjennomføring av endringsdirektivet krever endringer i vegtrafikkloven. Dette for å kunne gjøre også avsender og transportør ansvarlig for overlast og for å kunne kreve at avsender utsteder et dokument som angir vekt på containeren og vekselflaket, inkludert at transportøren gir kontrollmyndighetene tilgang til relevant dokumentasjon fra avsenderen.

Endringsdirektivet vil også kreve endringer i forskrift 25. januar 1990 nr. 92 om bruk av kjøretøy og forskrift 17. desember 1971 nr. 1 om gebyr for overlasting.

Det er ikke ennå tatt stilling til hvilken kontrolløsning som anses mest hensiktsmessig nasjonalt. Valg av løsning vil bli vurdert i sammenheng med gjennomføring av Europaparlaments- og råds-

forordning (EU) 165/2014, som vil introdusere en ny type fartsskriver, såkalt «smart fartsskriver».

4 Avsender- og transportøransvaret

4.1 Gjeldende rett

Vegtrafikkloven § 23 *Ansvar for kjøretøyets stand m.m.* første ledd krever at føreren skal forvise seg om at kjøretøyet er i forsvarlig og forskriftsmessig stand og lastet før og under kjøringen. Etter annet ledd plikter eieren av kjøretøyet, eller den som på eierens vegne har rådighet over det, å sørge for at kjøretøyet ikke brukes om det ikke er i forsvarlig stand.

Vegtrafikkloven § 10 *Trafikk kontroll m.m.* pålegger føreren av kjøretøy straks å stanse for kontroll når det kreves av politiet eller kontrollpersonell fra regionvegkontoret. Føreren plikter også å vise fram dokumenter som det er påbudt å ha med under kjøringen og straks etterkomme påbud gitt med hjemmel i loven. Et eksempel på et slikt påbud er avlesning av konstatert overlastet gods, jf. bruksforskriften § 1-8 *Plikter ved trafikk kontroll*. Retningslinjer for gjennomføring av kontrollen er gitt i kapittel 8 i «Instruks for trafikk kontroll i Statens vegvesen» (heretter «trafikk kontrollinstruksen»).

De alminnelige bestemmelsene om tillatte vekt og dimensjoner for bruk av kjøretøy på offentlig veg i Norge er gitt i forskrift 25. januar 1990 nr. 92 om bruk av kjøretøy (heretter «bruksforskriften») kapittel 5. Bruksforskriften er gitt med hjemmel i blant annet vegtrafikkloven § 13 annet ledd, der det fremgår at «Departementet gir nærmere bestemmelser om bruk, og om ... vekt, mål ... m.m. for de forskjellige grupper av kjøretøyer, og om last og antall personer kjøretøyet kan føre». Særskilte bestemmelser om tillatte vekt og dimensjoner for den enkelte vegstrekning følger av veglister for riksveger og for fylkes- og kommunale veger for hvert fylke.

Overlast foreligger om kjøretøyets aktuelle aksel-, akselkombinasjonslast- eller totalvekt er større enn det kjøretøyet er registrert for, større enn det som er tillatt for kjøretøyet på den aktuelle strekningen, større enn det som er tillatt ved spesiell kunngjøring eller skilt (for eksempel i teleløsningen), større enn angitt i totalvektstabell eller i dispensasjon. Formålet med vektbestemmelsene er å beskytte veginfrastrukturen, særlig bruene, og å ivareta hensynet til trafikksikkerheten og like konkurranseforhold.

Overtredelse av vekt- og dimensjonsbestemmelsene reguleres gjennom vegtrafikkloven § 31

Alminnelige straffebestemmelser, § 36 Forbud mot bruk av kjøretøy, inndragning av kjennemerke og vognkort og pålegg om hvile, § 36 a Gebyr for overlasting, forskrift 17. desember 1971 nr. 1 om gebyr for overlasting (heretter «overlastforskriften») og forskrift 18. desember 1987 nr. 1101 om gebyrsatser for overlasting med kjøretøy på offentlig veg (heretter «gebyrsatsforskriften»).

Overtredelse av bestemmelser om tillatte vekter sanksjoneres normalt med overlastgebyr med hjemmel i vegtrafikkloven § 36 a:

«§ 36 a. *Gebyr for overlasting.*

Kongen kan bestemme at eier av kjøretøy som har vært brukt til vesentlig overtredelse av bestemmelser om tillatt aksellast eller boggilast eller summer av disse, skal til statskassen svare overbelastningsgebyr beregnet i forhold til overbelastningens størrelse etter nærmere regler fastsatt av Kongen. For gjentakstilfelle kan gis regler om forhøyd gebyr.

Når kjøretøy påtreffes med overlast som medfører gebyrplikt etter første ledd, kan politiet eller regionvegkontoret ta kjøretøyet i forvaring for eierens regning og risiko eller forby bruk av det inntil gebyr og omkostninger er betalt eller sikkerhet for betaling er stilt. Forvaring og bruksforbud kan om nødvendig sikres ved bruk av mekanisk eller elektronisk innretning. § 31 a fjerde ledd gjelder tilsvarende for gebyr for overlasting.

Er en tilhenger brukt til overtredelse av bestemmelser som nevnt i første ledd, er eieren av trekkvognen ansvarlig for gebyret selv om han ikke er eier av tilhengeren. Gebyret er tvangsgrunnlag for utlegg også hos eieren av trekkvognen, jfr. § 38, annet ledd. Bestemmelsene i annet ledds første punktum kan også gjøres gjeldende for trekkvognen, og den hefter til sikkerhet etter bestemmelsene i § 38, første ledd.

Kongen gir nærmere regler om gjennomføringen av bestemmelsene i denne paragraf, derunder om veiingen, om plikt til å kjøre til anvist veisted, om ilegging og inndriving av gebyr, om betalings- og klagefrist, om klagebehandlingen, om adgang til ettergivelse av gebyr i særlige tilfeller og om inndragning av kjennemerker og dokumenter i tilfelle som nevnt i annet ledd.»

Vegtrafikkloven § 36 a er en fullmakts- og sanksjonsbestemmelse, som forutsetter overtredelse av andre bestemmelser om tillatte vekter i lov eller forskrift. Bestemmelsen gjør eier av kjøre-

tøyet ansvarlig for overlastgebyret. «Kjøretøy» kan her både være motorvogn og tilhenger, jf. definisjon av kjøretøy og motorvogn i henholdsvis vegtrafikkloven § 2 annet ledd første og annet punktum.

Bestemmelsen oppstiller krav om at vektovertrødelser må være «vesentlig» for at gebyr kan ilegges. I overlastforskriften § 1 fjerde ledd presiseres det at gebyrplikten ikke er til hinder for strafferettslige reaksjon. At det er eier av kjøretøyet som ilegges overlastgebyret innebærer at føreren av kjøretøyet ikke kan ilegges et slikt gebyr. Eventuelle sanksjoner overfor føreren må derfor skje etter den generelle straffebestemmelsen i vegtrafikkloven § 31 første ledd første punktum, der det fremgår at den som fortsettlig eller uaktsomt overtrer vegtrafikkloven eller bestemmelser i medhold av loven kan straffes med bøter eller med fengsel inntil ett år om ikke forholdet går inn under et strengere straffebud.

Bakgrunnen for at bestemmelsen bare gjør eier av kjøretøyet ansvarlig for overlastgebyret, skyldes at man i sin tid anså at eier hadde best mulighet til å påvirke årsakene til overlasten. I forarbeidene er det blant annet vist til at eieren har oversikt over sjåførene, oppdragene og vilkårene for disse. I tillegg mente man at det ville være eieren som hadde størst økonomisk interesse av å balansere på lovens yttergrense, jf. Ot. Prop. nr. 80 (1969–1970) side 9.

Vegtrafikkloven § 36 a annet ledd gir også politiet eller regionvegkontoret rett til å ta kjøretøy med overlast i forvaring for eierens regning og risiko eller forby bruk av det til gebyr og omkostninger er betalt eller sikkerhet for betaling er stilt.

Er en tilhenger brukt til overtredelse av bestemmelser om tillatte vekter, er også eieren av den motorvogn som trekker tilhengeren ansvarlig for overlastgebyret, selv om denne ikke er eier av tilhengeren. Det følger av § 36 a tredje ledd. At eieren av trekkvognen også er ansvarlig, må forstås dit hen at tredje ledd innfører et solidaransvar mellom eier av tilhengeren og eier av trekkvognen. Dette er ikke presisert i tidligere forarbeider, men departementet mener det følger av lovens ordlyd og oppbyggingen av bestemmelsen. En slik forståelse oppfattes også å være i tråd med formålet med bestemmelsen.

I henhold til overlastforskriften § 5 første ledd har både regionvegkontoret og politiet myndighet til å foreta vektkontroll. I overlastforskriften § 5 første ledd annet punktum framgår det at Vegdirektoratet kan gi slik myndighet til andre. I overlastforskriften § 5 annet ledd framgår det videre at det er regionvegkontoret som har myndighet til å

ilegge selve overlastgebyret. Når praktiske hensyn tilsier det, kan Vegdirektoratet overlate til det til politiet, eller andre instanser som har fått kompetanse til å foreta vektkontroll etter overlastforskriften § 5 første ledd annet punktum, å ilegge overlastgebyret. Dagens praksis, når politiet avdekker overlast, er at politiet oversender vektrapport til regionvegkontoret, som ilegger gebyr.

4.2 Høringsforslaget

I høringsnotatet ble det foreslått at § 36 a skulle lyde:

«§ 36 a *Gebyr for overtredelse av bestemmelser om tillatte vekter og dimensjoner*

Departementet kan bestemme at den som vesentlig overtrer eller medvirker til å overtre bestemmelser om tillatte vekter og dimensjoner, kan ilegges gebyr beregnet i forhold til overtredelsens størrelse etter nærmere regler fastsatt av departementet. Departementet gir ved forskrift nærmere bestemmelser om ansvar for avsender, bileier eller transportør for betaling av gebyret. For gjentakstilfelle kan gis regler om forhøyet gebyr.

Når kjøretøy påtreffes hvor det konstateres brudd på bestemmelser som medfører gebyrplikt etter første ledd, kan politiet eller regionvegkontoret ta kjøretøyet i forvaring for eierens regning og risiko eller forby bruk av det inntil gebyr og omkostninger er betalt eller sikkerhet for betaling er stilt. Forvaring og bruksforbud kan om nødvendig sikres ved bruk av mekanisk eller elektronisk innretning. § 31 a fjerde ledd gjelder tilsvarende for gebyr for overtredelse av tillatte vekter og dimensjoner.

Er en tilhenger brukt til overtredelse av bestemmelser som nevnt i første ledd, er bileier, transportør eller avsender ansvarlig for gebyret etter samme regler som i første ledd, selv om han ikke er eier av tilhengeren. Gebyret er tvangsgrunnlag for utlegg også hos eieren av trekkvognen jf. § 38 annet ledd. Bestemmelsene i annet ledds første punktum kan også gjøres gjeldene for trekkvognen, og den hefter til sikkerhet etter bestemmelsene i § 38 første ledd.

Departementet kan ved forskrift gi nærmere regler om gjennomføringen av bestemmelsene i denne paragraf, herunder om

- a) veiingen og målingen,
- b) plikt til å kjøre til anvist kontrollsted,

- c) ilegging og inndriving av gebyr,
- d) betalings- og klagefrist,
- e) klagebehandlingen,
- f) adgang til ettergivelse av gebyr i særlige tilfelle og
- g) inndragning av kjennemerker og dokumenter i tilfelle som nevnt i annet ledd.»

I lovbestemmelsens tittel, og i bestemmelsen for øvrig, ble det foreslått å innta passusen «vekter og dimensjoner». Om dimensjoner, se kapittel 5 om gebyr også for overtredelse på dimensjonsbestemmelsene.

I første ledd første punktum ble det foreslått at departementet «... kan bestemme at den som vesentlig overtrer eller medvirker til å overtre bestemmelser om tillatte vekter ... kan ilegges gebyr beregnet i forhold til overtredelsens størrelse eller nærmere regler fastsatt av departementet». Passusen «medvirker til å overtre» ble foreslått tatt inn som følge av endringsdirektivets avsender- og transportøransvar. Henvisningen til «statskassen» ble foreslått tatt ut, samtidig som det presisert at dette ikke var ment å innebære en realitetsendring. Det ble også foreslått å erstatte formuleringene «tillatt aksellast eller boggilast eller summer av disse» med «tillatte vekter og dimensjoner».

I første ledd annet punktum ble det foreslått en hjemmel for å kunne gi nærmere bestemmelser om avsenders, bileiers eller transportørens ansvar for betaling av gebyret, jf. endringsdirektivet. Myndigheten til å gi forskrift etter denne hjemmelen, og i fjerde ledd, ble foreslått endret fra Kongen til departementet. I lovforslaget ble det vist til at gebyrsatsforskriften og overlastforskriften i dag vedtas henholdsvis av Kongen og departementet, men at det ville være mer hensiktsmessig om begge forskriftene ble vedtatt av samme instans, nærmere bestemt av departementet.

Bakgrunnen for innføringen av et avsender- og transportøransvar skyldes at eieren og føreren ikke alltid har mulighet til å påvirke vekten av containeren eller vekselflaket. I mange situasjoner er det avsender som har reell påvirkningsmulighet på vekten, og dermed også muligheten til å hindre overlast. Her fremstår det som naturlig at avsender ilegges overlastgebyret. I andre situasjoner er det transportør som har reell påvirkningsmulighet på vekten. Her fremstår det som naturlig at transportør ilegges gebyret.

I høringsforslaget ble det for øvrig vist til at bruksforskriftens formulering i § 5-1 «må ikke brukes eller tillates brukt» ikke utelukker et medvirkningsansvar, men at det vil være mer klar-

gjørende og dekkende om ansvaret fremgår direkte av vegtrafikkloven § 36 a.

I annet ledd ble det foreslått en reformulering av første del av første punktum for å reflektere de foreslåtte endringene i første ledd.

I tredje ledd ble det foreslått at bileier, transportør eller avsender skulle være ansvarlig for ilagt gebyr for overtredelse av bestemmelser om tillatte vektorer og eller dimensjoner på tilhengeren, selv om disse ikke eier tilhengeren. Utvidelsen av gebyransvaret ble også her begrunnet med de foreslåtte endringene i første ledd, herunder transportør- og avsenderansvaret.

I fjerde ledd ble det foreslått en ny struktur i den generelle forskriftshjemmelen for å gjøre den mer pedagogisk og moderne. I punktlisten ble bokstav a) foreslått utvidet med «måling». Videre ble det foreslått å erstatte «veiested» med «kontrollsted» i bokstav b).

4.3 Høringsinstansenes syn

Kun *Statens vegvesen Region øst* har innspill til ny ordlyd i § 36 a. De foreslår at ordet «hvor» i annet ledd første punktum endres til «og». De foreslår også formuleringene «veiing og måling», «betalingsfrist» og «klagebehandling og klagefrist» tatt inn i henholdsvis § 36 a fjerde ledd bokstav a), d) og e).

Politidirektoratet v/Oslo politidistrikt ser en klar fordel med at både avsender og transportør kan gjøres ansvarlig for overlast. De påpeker imidlertid at problemstillingen rundt overlast er ganske kompleks. Selv om vekten av en container er kjent, kan overlast inntre på grunn av det materielle som blir brukt til å frakte containeren. Her vil egenvekt på lastebilen/vogntoget og antallet aksler ha betydning. Containervekten sier heller ikke noe om hvordan vekten er fordelt i containeren. Økt bruk av kun to-akslede trekkbiler tilsier at fordeling av last i containeren er vel som viktig som totalvekten. De er også noe usikre på om fordeling av last i containeren dekkes av uttrykket «relevant dokumentasjon» i forordningen 96/53/EF artikkel 10f punkt 1b, og ber om at dette spørsmålet avklares før ny § 36 a trer i kraft.

Landsorganisasjonen i Norge viser til at de flere ganger har påpekt behov for å innføre et medvirkningsansvar for overlast, da det er kjent at sjåførere har blitt «lurt» på vekt ved henting av ferdig lastede containere. De støtter derfor endringsforslaget.

Norges Lastebileier-Forbund er svært positive til forslaget om å gjøre transportør og avsender ansvarlig for overlastgebyret. De etterlyser imid-

lertid fortgang i arbeidet med tilhørende forskrift som følge av den betydelige oppjusteringen av gebyrsatsene fra 1. september 2016. De mener gebyrsatsene vil innebære store byrder for eierne, om ikke andre også blir konfrontert og må ta ansvar.

Statens vegvesen Region øst ser utfordringer med å gjøre avsender og transportør ansvarlige. De mener forslaget vil føre til ytterligere ressursbruk for kontrollørene. De viser også til at de stadig opplever feil og mangler i fraktpapirene som føreren får tildelt, og at det ikke alltid er lett for føreren å kontrollere papirene fordi trallen / containeren ofte er plombert. De mener det derfor bør stilles krav til fraktpapirene.

Statens vegvesen Region nord peker på at det må foreligge klare og detaljerte retningslinjer om forslaget vedtas, slik at det ikke er tvil om hvem som har ansvaret.

4.4 Departementets vurderinger

Departementet konstaterer at høringsinstansene i all hovedsak er positive til forslaget.

Politidirektoratet v/Oslo politidistrikt, *Statens vegvesen Region øst* og *Statens vegvesen Region nord* har alle innspill som knytter seg til den praktiske gjennomføringen av avsender- og transportøransvaret. Departementet mener disse innspillene er viktige, men at de må løses i overlastforskriften og eller i reviderte retningslinjer om vektkontroll. Departementet mener imidlertid at det i utgangspunktet ikke fremstår som naturlig at avsender blir ansvarlig for overlast, når det er brukt et kjøretøy som ikke er tilstrekkelig dimensjonert for den aktuelle containeren/vekselplaket og den angitt vekten i transportdokumentet stemmer med faktisk vekt.

Departementet slutter seg til *Oslo politidistrikts* kommentar knyttet til fordeling av last i containeren. Endringsdirektivets formulering «relevant» dokumentasjon er vag, men også et forhold som må vurderes nærmere i forbindelse med endring av overlastforskriften.

Departementet har etter en nærmere vurdering funnet grunn til ikke å videreføre forslaget om å erstatte «eier av kjøretøy» med «bileier» i forslag til ny § 36 a første ledd annet punktum. Departementet mener at «bileier» vil introdusere nok et pliktsubjekt i vegtrafikkloven, i tillegg til «eier av kjøretøy» og «eier av motorvogn». Begrepet «bileier» vil også innsnevre virkeområdet av § 36 a første ledd fordi tilhenger omfattes av definisjonen «kjøretøy», jf. definisjonen av kjøretøy og motorvogn i vegtrafikkloven § 2 annet ledd første

og annet punktum. Departementet foreslår derfor å opprettholde formuleringen «eier av kjøretøyet». Departementet viser til at § 36 a annet ledd også inneholder begrepet «kjøretøy», uten at dette er foreslått endret.

Departementet mener også at formuleringen av medvirkningsansvaret i første ledd bør justeres slik at det stilles det samme krav om vesentlighet til medvirkningen som til overtredelsen.

Departementet foreslår derfor å formulere ny § 36 a første ledd slik: «Eier av kjøretøy, transportør eller avsender som vesentlig overtrer eller medvirker til å vesentlig overtre bestemmelser om tillatte vekter og dimensjoner kan ilegges gebyr». Formuleringen vil tydeliggjøre hvem som kan ilegges gebyr, hvem som kan ilegges gebyr for medvirkning og stille det samme krav til vesentlighet for overtredelse og for medvirkning til overtredelse. Formuleringen vil også fjerne mulig tolkningstvil om fører kan ilegges gebyr for overtredelse og medvirkning til overtredelse. Med ny formulering vil det klart gå frem at en person, i egenskap av å være fører, ikke kan ilegges gebyr for overlast. Eventuelle reaksjoner overfor fører må eventuelt følge av andre bestemmelser i vegtrafikkloven eller forskrifter til denne.

Departementets forslag til nytt § 36 a første ledd innebærer at tidligere forslag til nytt annet punktum ikke videreføres. Forskriftskompetansen i dagens § 36 a første ledd første og annet punktum foreslås således flyttet til fjerde ledd. Departementet mener dette også vil gjøre § 36 a første ledd mer leservennlig.

Departementet foreslår også en språklig justering av forslag til nytt § 36 a annet og tredje ledd.

I annet ledd første punktum foreslår departementet å endre første del av setningen i forslaget fra «Når kjøretøy påtreffes hvor det konstateres brudd på bestemmelser som medfører gebyrplikt etter første ledd...» til «Ved overtredelse som medfører gebyrplikt etter første ledd...».

I tredje ledd første punktum foreslår departementet å endre passusen i forslaget fra «...overtredelse av bestemmelser som nevnt i første ledd ... etter samme regler som i første ledd, selv om han ikke er eier av tilhengeren» til «...overtredelse som medfører gebyrplikt etter første ledd ... selv om denne ikke er eier av tilhengeren». Departementet foreslår videre i tredje ledd første punktum formuleringen «eier av den motorvogn som trekker tilhengeren» istedenfor formuleringen «bileier». Departementet viser her til samme begrunnelsen som ovenfor i avsnitt 4 om bruk av «eier av kjøretøy» fremfor «bileier».

Departementet foreslår videre å erstatte begrepet «eieren av trekkvognen» i tredje ledd annet og tredje punktum med henholdsvis «eieren av motorvognen» og «motorvogneieren». Departementet oppfatter disse begrepene som mer presise enn «eieren av trekkvognen». Departementet viser til at «trekkvogn» normalt brukes om en kort lastebil som trekker tilhengertypen semitrailer, og til at «tilhenger» i tredje ledd første punktum også kan være en påhengsvogn eller en slepvogn. Departementet kan ikke se at det ut ifra forarbeidene har vært meningen at «tilhenger» skulle begrenses til tilhengertypen semitrailer.

Departementet har ikke funnet grunn til å utvide gebyransvaret i tredje ledd til også å omfatte «transportør» og «avsender». Det innebærer at dagens regime opprettholdes, det vil si at eieren av trekkvognen, nå omtalt som «eieren av motorvognen som trekker tilhengeren», er solidarisk ansvarlig for gebyret, selv om denne ikke eier tilhengeren. Eier og transportør av tilhengeren, og avsender av container på tilhengeren, kan imidlertid bli ansvarlig for gebyr etter første ledd.

Departementet støtter for øvrig Statens vegvesen Region østs kommentar til ordlyden i § 36 a fjerde ledd bokstav a), d) og e). Departementet har imidlertid, som nevnt ovenfor, funnet det hensiktsmessig å flytte forskriftskompetansen i første ledd til fjerde ledd. Det innebærer at all forskriftskompetanse nå samles i fjerde ledd.

I § 36 fjerde ledd bokstav a) foreslår departementet følgende ordlyd: «Veiing, måling og relevant dokumentasjon fra avsender og kontrollmyndighetenes tilgang til slik dokumentasjon». Departementet mener en slik formulering er nødvendig for et tilstrekkelig hjemmelsgrunnlag for endringsdirektivets krav om at medlemsstatene skal fastsette regler med krav om at avsender skal utstede et dokument som angir en containers vekt til den som transporterer containeren og at transportøren skal gi kontrollmyndighetene tilgang til all relevant dokumentasjon fra avsenderen. Departementet mener det er bedre å tydeliggjøre dette kravet i selve ordlyden, enn at det skal måtte følge forutsetningsvis av formuleringen «veiing og måling». Departementet mener også at en slik presisering vil kunne komplementere vegtrafikkloven § 10 *Trafikk kontroll m.m.*, der det fremgår at føreren plikter å vise fram dokumenter som det er påbudt å ha med under kjøringen.

I fjerde ledd bokstav c) foreslår departementet formuleringen «gebyrsatser, herunder høyere satser ved gjentakelse». Bokstav c) erstatter dagens forskriftskompetanse i § 36 a første ledd annet og tredje punktum.

I fjerde ledd bokstav d) foreslår departementet å samle forskriftskompetansen for regler om «ileggelse, betalingsfrist og inndriving av gebyr».

I fjerde ledd bokstav e) foreslår departementet formuleringen «klagebehandling og klagefrist».

Departementet mener de ovenfor nevnte endringer ikke er å anse som så vesentlige at de krever en ny alminnelig høring. Hva gjelder forslag til ny § 36 a fjerde ledd bokstav a) om en hjemmel til å stille krav til dokumentasjon viser departementet særlig til at regler om slik dokumentasjon også har inngått som del av Vegdirektoratets høring av forslag til endring av overlastforskriften.

5 Gebyr for overtredelse av dimensjonsbestemmelsene

5.1 Gjeldende rett

I henhold til bruksforskriften § 1-8 bokstav e) er føreren pliktig til å etterkomme pålegg om avlasting eller omlasting, dersom det konstateres for bredt, for langt eller for dårlig sikret gods.

Trafikkkontrollinstruksen punkt 8.2.2 presiserer at enhver overskridelse av tillatt bredde eller lengde for kjøretøy ved transport av gods skal innebære skriftlig pålegg om utbedring av forholdet. Instruksen inneholder ulike marginer for når anmeldelse skal skje, jf. punkt 8.2.2 nr. 1), der det står at fører skal anmeldes ved enhver overskridelse av tillatt kjøretøybredde eller ved transport av gods som er over 30 cm mer enn tillatt. For lengdeoverskridelser skal føreren anmeldes om overskridelsen er 2 meter eller mer enn tillatt. Instruksen inneholder i tillegg en rekke andre marginer som skal benyttes for å avklare når forhold skal anmeldes, for eksempel ved overskridelse av tillatt samlet mål for lastbærer i vogntog, kjøring i strid med visse skilt og så videre.

I henhold til bruksforskriften § 5-3 nr. 3 a skal det ved måling av største tillatte dimensjoner måles uten positiv toleranse. Ved kontroll er det imidlertid gitt marginer som kompenserer for unøyaktighet ved målingen. Målemarginene er forankret i trafikkkontrollinstruksen, og satt til 10 cm ved lengde-, høyde- og avstand fra første til siste aksel i vogntog, 2 cm ved breddemål og 2 cm ved aksel- og minsteavstand.

Vegtrafikkloven inneholder ikke hjemmel til å sanksjonere mot eier av kjøretøyet eller andre for overtredelser av bestemmelser om tillatte dimensjoner med gebyr. Den generelle straffebestem-

melsen i vegtrafikkloven § 31 første ledd første punktum legges til grunn overfor fører.

5.2 Høringsforslaget

I høringsforslaget ble det også i ny § 36 a første ledd foreslått en hjemmel for å ilegge gebyr for overtredelse av bestemmelser om tillatte dimensjoner, lik den hjemmel som ble foreslått for å kunne ilegge gebyr for overtredelse av bestemmelser om tillatte vekter, jf. kapittel 4. I høringsforslaget ble det vist til at det i dag ikke er hjemmel for å ilegge gebyr for overtredelse av bestemmelser om tillatte dimensjoner, og at alternativene for Statens vegvesens kontrollører er å gi skriftlig pålegg om å bringe forholdet i orden (når overtredelsen er liten) eller anmeldelse (når overtredelsen er stor eller om pålegg om omlasting/avlasting ikke følges).

Forslaget ble begrunnet med at også overtredelser av bestemmelser om tillatte dimensjoner burde kunne sanksjoneres administrativt av Statens vegvesen. I høringen ble det vist til Sanksjonsutvalgets utredning NOU 2003: 15 *Fra bot til bedring, Et mer nyansert og effektivt sanksjonssystem med mindre bruk av straff* og Justis- og beredskapsdepartementets Prop. 62 L (2015–2016) *Endringer i forvaltningsloven mv. (administrative sanksjoner mv.)* for støtte til forslaget. Det ble også vist til at en økonomisk sanksjon, ilagt på stedet, ofte har mer preventiv effekt enn anmeldelse. I høringen ble det også fremhevet at de rettssikkerhetsmessige betenkelighetene med å overføre sanksjonen fra straffe- til forvaltningssporet syntes begrenset, blant annet fordi de aktuelle overtredelsene ville være relativt enkle å bevise og fordi ilagt gebyr kan klages inn for tingretten, jf. § 36 a annet ledd tredje punktum som henviser til § 31 a fjerde ledd. I høringen ble det også vist til at en slik gebyrhjemmel ville bidra til mer effektiv håndheving, herunder mer effektiv disponering av ressurser kontrollatene imellom. I høringen ble det også vist til endringsdirektivet for støtte til et slikt forslag, jf. ny artikkel 10e som forplikter medlemsstatene til å fastsette sanksjoner som er virkningsfulle, ikke-diskriminerende, avskrekende og som står i forhold til overtredelsen.

I høringsforslaget ble det også vist til at å kjøre med vogntog som er lengre, bredere eller høyere enn det som er tillatt, kan være trafikkfarlig. Det trafikkfarlige elementet vil imidlertid variere avhengig av overtredelsens størrelse og hva slags veg overtredelsen foregår på, noe som allerede i dag til en viss utstrekning er ivarettatt i trafikkkontrollinstruksen. I instruksen fremgår det at terske-

len for anmeldelse er lavere ved overtredelser av bestemmelser angitt med trafikkskilt enn ved overtredelser av alminnelige bestemmelser i bruksforskriften eller veglistene. Dette ut fra at når forholdene på det aktuelle stedet er vurdert å kreve skilt med strengere begrensninger på tillatte dimensjoner, vil overtredelse normalt anses som trafikkfarlig slik at en anmeldelse er påkrevet. I høringsforslaget ble det informert om at man ville ta hensyn til behovet for en slik differensiering også i forskriften, inkludert å opprettholde muligheten for straffesanksjonering om overtredelsen må karakteriseres som alvorlig.

I høringsforslaget ble det også vist til at vegtrafikkloven § 36 a første ledd ikke inneholder krav til skyld hos overtreder, men kun et krav om at overtredelsen må være «vesentlig». Det ble fremhevet at et slikt vesentlighetskrav ville avhjelpe fraværet av et krav til skyld som betingelse for overtredelse. Det ble også vist til at gebyrhjemmelen ville bli lagt til grunn for kjøretøy med tillatt totalvekt over 3.500 kg, jf. overlastforskriften § 1 første ledd der det fremgår at den gjelder for kjøretøy med tillatt totalvekt over 3.500 kg. Det vil si kjøretøy som normalt brukes i næringsvirksomhet. Vegdirektoratet mente også dette ville avhjelpe fraværet av et skyldkrav.

I høringsforslaget ble det også foreslått gebyr for medvirkning, at § 36 a annet og tredje ledd også skulle gjelde for overtredelse av tillatte dimensjoner og at departementet skulle ha forskriftskompetanse for å gi de nærmere bestemmelsene om ileggelse av gebyr for overtredelse av bestemmelser om tillatte dimensjoner.

5.3 Høringsinstansenes merknader

Politidirektoratet v/Oslo politidistrikt er eneste høringsinstans som hadde særskilte merknader til dette forslaget. De støtter forslaget, men peker på at slike gebyr bør differensieres etter alvorlighetsgrad.

Oslo politidistrikt mener også at overtredelser, som har ført til uhell eller ulykker, bør sanksjoneres med straff.

Oslo politidistrikt er også usikre på om gebyr er korrekt sanksjon når dimensjonsoverskridelsene har betydning for møtende trafikk. Dette fordi slike overskridelser er spesielt trafikkfarlige og eller kan ha alvorlige konsekvenser.

Oslo politidistrikt viser til at Vegdirektoratet mener at kjøring i strid med skilt 312, 314, og 316 bør kunne sanksjoneres med gebyr, men viser til at skiltede begrensninger er gitt fordi det anses som spesielt trafikkfarlig å kjøre der med større

dimensjoner. De forventer, om Vegdirektoratet får medhold i sitt syn, at gebyrnivået blir satt likt som bøtenivået for overtredelse av skilt i 3-serien (skiltforskriften). Det vil si 5350 kroner.

Oslo politidistrikt støtter også forslaget om at gebyr for overtredelse av dimensjoner kun bør gjelde for kjøretøy over 3.500 kg, jf. tilsvarende presisering i overlastforskriften § 1 første ledd.

Oslo politidistrikt minner også om at politiet ikke har tilgang til Statens vegvesens registrerings- og kontrollsystem VaDIS, og at gebyret derfor bør inntas i den ordinære gebyrblanketten GP 4029.

5.4 Departementets vurderinger

Departementet konstaterer at ingen høringsinstanser er negative til forslaget om å innføre gebyr også for overtredelse av bestemmelsene om tillatte dimensjoner og at *Politidirektoratet v/Oslo politidistrikt* støtter forslaget. Departementet mener kommentarene om differensiering, terskel for straff og gebyrnivå er være viktige innspill i forskriftsarbeidet.

I tråd med vurderingene og departementets forslag i kapittel 4, foreslår departementet at eier av kjøretøy, transportør eller avsender som vesentlig overtrer eller medvirker til å vesentlig overtre bestemmelser om tillatte dimensjoner, kan ilegges gebyr.

Departementet viser for øvrig til kapittel 4, der det også foreslås å opprettholde dagens bestemmelse i § 36 a tredje ledd om at eier av trekkvognen, nå «eier av motorvognen som trekker tilhengeren», skal være solidarisk ansvarlig for gebyret, selv om denne ikke er eier av tilhengeren. Departementet har heller ikke for overtredelse av bestemmelser om tillatte dimensjoner funnet grunn til å la gebyransvaret i tredje ledd omfatte «transportør» og «avsender». Det innebærer at det også her foreslås et solidaransvar mellom den som blir ilagt gebyr for overtredelse av bestemmelser om tillatte dimensjoner på tilhengeren etter § 36 a første ledd og eieren av motorvognen som trekker tilhengeren, selv om denne ikke eier tilhengeren.

6 Økonomiske og administrative konsekvenser

6.1 Konsekvenser for private aktører

Fra 1. februar 2015 til 31. desember 2015 ble det kontrollert dimensjoner på 38 736 kjøretøy. 1381

av disse kjøretøyene hadde mangler. 945 av disse fikk pålegg om å utbedre forholdet før videre kjøring, mens 40 ble anmeldt. Det vil si at i underkant av 3 % av kjøretøyene med mangler ble ilagt en reaksjon i form av betalingsforpliktelse (forelegg/bot). Departementet tror at denne andelen kan bli større om det innføres gebyr for overskridelse av tillatte dimensjoner. Dette ut ifra en antakelse om at flere som i dag bare får skriftlig pålegg om å utbedre manglene, vil kunne bli ilagt gebyr. På den annen side kan det lede til at flere overholder bestemmelsene.

En ordning der også avsender og transportør kan gjøres ansvarlig for overlastgebyret vil kunne redusere problemene med overlast av containere og vekselflak. Det kan ha positive effekter på veginfrastrukturen, trafikksikkerheten og konkurransen. At flere aktører kan stilles til ansvar, vil også kunne bidra til mer korrekt ansvars plassering.

6.2 Konsekvenser for det offentlige

De administrative konsekvensene for offentlige myndigheter vil i hovedsak være knyttet til informasjonsarbeid i forbindelse med innføring av gebyr for dimensjoner, opplæring av kontrollører og oppdatering av gjeldende trafikkkontrollinstruks og registrerings- og kontrollsystemet VaDIS. Da Statens vegvesen og politiet allerede håndhever vekt- og dimensjonsbestemmelsene, antas ikke forslaget å ha særlige konsekvenser for aktiviteten.

En konsekvens av ny § 36 a vil være at Statens vegvesen vil kunne ilegge gebyr for overtredelse av dimensjonsbestemmelsene, istedenfor å gi pålegg om å utbedre forholdet eller å anmelde. Dette vil kunne innebære redusert ressursbruk for både Statens vegvesen og politiet.

Ny § 36 a kan føre til noe mer saksbehandling, der det er aktuelt å ilegge avsenderen gebyr. I forskriftsarbeidet vil det måtte tas hensyn til dette, blant annet ved utforming av kravene til dokumentasjon fra avsenderen.

Gebyr for overtredelse av bestemmelsene om tillatte dimensjoner kan gi økte inntekter til statskassen. Det vil imidlertid bli utarbeidet en ordning med særlige satser basert på overtredelsens alvorlighet. Inntekspotensialet er dermed i dag vanskelig å anslå.

7 Merknader til de enkelte bestemmelsene

Til § 36 a

Første ledd presiserer at eier av kjøretøy, transportør eller avsender som vesentlig overtrer eller medvirker til å vesentlig overtre bestemmelser om tillatte vektor og dimensjoner kan ilegges gebyr. *Første ledd* er betydelig omstrukturert.

Forskriftskompetansen som tidligere også lå i første ledd er nå flyttet til fjerde ledd, det vil si kompetansen til å fastsette gebyr beregnet ut fra overlastens størrelse og høyere satser ved gjentakelse, jf. fjerde ledd bokstav c). Presiseringen om at gebyret skal til «statskassen» er tatt ut, uten at dette innebærer en realitetsendring. *Første ledd* er utvidet til også å omfatte overtredelse av bestemmelser om tillatte dimensjoner.

Gebyransvaret er utvidet fra «eier av kjøretøy» til også å omfatte «avsender» og «transportør». Definisjonen av «kjøretøy» i vegtrafikkloven § 2 annet ledd første punktum må legges til grunn, hvilket innebærer at tilhenger omfattes, og at også eier av tilhenger er ansvarlig for gebyr etter første ledd.

«Avsender» er ikke definert i vegtrafikkloven. Begrepet er imidlertid definert i artikkel 1 første ledd nr. 2 bokstav a) fjerde strekpunkt i Europaparlaments- og rådsdirektiv (EU) 2015/719 av 29. april 2015, hvor det fremgår at «avsender» er et rettssubjekt eller en fysisk person hvis navn er angitt på konnossementet eller et tilsvarende transportdokument, for eksempel et gjennomgangskonossement, som avsender og/eller i hvis navn eller på hvis vegne det er inngått en transportavtale med transportvirksomheten. Denne definisjonen bør legges til grunn for forståelsen av begrepet «avsender» i første ledd.

Begrepet «transportør» er heller ikke definert i vegtrafikkloven. Begrepet bør imidlertid forstås som den person eller det selskap som i kontrolløyeblikket har råderetten over kjøretøyet, enten i kraft av å eie, leie, låne eller lease, og uavhengig av om kjøretøyet blir brukt privat eller i næring. Det innebærer blant annet at en person både kan være eier av kjøretøyet og transportør. I slike situasjoner kan det bare gis ett gebyr.

Det er bare «kjøretøyeier», «avsender» og «transportør» som kan ilegges gebyr. Det innebærer at føreren ikke kan ilegges gebyr for overtredelse av bestemmelser om tillatte vektor og dimensjoner. Dette er i tråd med dagens rettstilstand.

Det er kun vesentlig overtredelse av bestemmelsene om tillatte vekter og dimensjoner som kan sanksjoneres med gebyr. Nærmere angivelse av vesentlighetskriteriet vil fremgå av forskrift, jf. kapittel 4.2 og 4.3.

Medvirkningsansvaret er tatt med for å tydeliggjøre innføringen av avsender- og transportøransvaret ved overlast, men vil også kunne omfatte overtredelse av bestemmelser om tillatte dimensjoner. Presisering av medvirkningsansvaret i bestemmelsen innebærer at det kan sanksjoneres med gebyr for både vesentlig overtredelse og medvirkning til vesentlig overtredelse.

I *annet ledd første punktum* er første del av setningen endret språklig. Henvisningen til første ledd, som nå også gir hjemmel for gebyr for overtredelse av bestemmelser om tillatte dimensjoner, innebærer også en materiell utvidelse av annet ledd. Konkret innebærer dette at politiet og regionvegkontoret kan ta kjøretøyet i forvaring for eierens regning og risiko eller forby bruk av det inntil også gebyr og omkostninger for overtredelse av tillatte dimensjoner er betalt eller sikkerhet for betaling er stilt. I *annet ledd tredje punktum* er også setningen endret, da bestemmelsens første ledd nå også gir hjemmel for gebyr for overtredelse av bestemmelser om tillatte dimensjoner. Konkret innebærer dette at ileggelse av også gebyr for vesentlig overtredelse av bestemmelser om tillatte dimensjoner kan klages inn for tingretten. Nærmere bestemmelser om klagebehandling og klagefrist kan fastsettes med hjemmel i fjerde ledd bokstav e).

Henvisningen til første ledd i *tredje ledd første punktum* innebærer at tredje ledd også kommer til anvendelse for gebyr for overtredelse av bestemmelser om tillatte dimensjoner. I *tredje ledd første punktum* er «eieren av trekkvognen» endret til «eier av motorvognen som trekker tilhengeren».

I *tredje ledd annet og tredje punktum* er begrepene henholdsvis endret fra «eieren av trekkvognen» til «motorvogneieren» og fra «trekkvognen» til «motorvognen». Begrepet «motorvognen» definerer begge steder det kjøretøy som trekker tilhengeren.

I *fjerde ledd* presiseres kompetansen til i forskrift å gi nærmere bestemmelser om overtredelse av bestemmelser om tillatte vekter og dimensjoner. Bestemmelsen samler forskriftskompetansen som fulgte av tidligere første og fjerde ledd. Bestemmelsen flytter også forskriftskompetansen fra Kongen til departementet, inkludert en særlig rett for departementet selv til å bestemme at det kan ilegges gebyr i stedet for straff. Passusen «...og relevant dokumentasjon fra avsender og kontrollmyndighetenes tilgang til slik dokumentasjon» i fjerde ledd bokstav a) er tatt inn for å tydeliggjøre kravet i Europaparlaments- og rådsdirektiv (EU) 2015/719 av 29. april 2015 om at medlemsstatene skal fastsette regler med krav om at avsender skal utstede et dokument som angir en containers eller et vekselstak vekt og kontrollmyndighetenes tilgang til slik dokumentasjon. Fjerde ledd bokstav c) «gebyrsatser, herunder høyere satser ved gjentakelse» erstatter forskriftskompetansen som fulgte av første ledd første og annet punktum.

Samferdselsdepartementet

t i l r å r :

At Deres Majestet godkjenner og skriver under et framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om endringer i vegtrafikkloven og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 316/2015 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv (EU) 2015/719.

Vi HARALD, Norges Konge,

s t a d f e s t e r :

Stortinget blir bedt om å gjøre vedtak til lov om endringer i vegtrafikkloven og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 316/2015 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv (EU) 2015/719 i samsvar med et vedlagt forslag.

A

Forslag

til lov om endringer i vegtrafikkloven

I

I lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk skal § 36 a lyde:

§ 36 a *Gebyr for overtredelse av bestemmelser om tillatte vekter og dimensjoner*

Eier av kjøretøy, transportør eller avsender som vesentlig overtrer eller medvirker til å vesentlig overtre bestemmelser om tillatte vekter og dimensjoner, kan ilegges gebyr.

Ved overtredelse som medfører gebyrplikt etter første ledd, kan politiet eller regionvegkontoret ta kjøretøyet i forvaring for eierens regning og risiko eller forby bruk av det inntil gebyr og omkostninger er betalt eller sikkerhet for betaling er stilt. Forvaring og bruksforbud kan om nødvendig sikres ved bruk av mekanisk eller elektronisk innretning. § 31 a fjerde ledd gjelder tilsvarende for gebyr for overtredelse av tillatte vekter og dimensjoner.

Er en tilhenger brukt til overtredelse som medfører gebyrplikt etter første ledd, er eieren av motorvognen som trekker tilhengeren, ansvarlig for

gebyret, selv om denne ikke er eier av tilhengeren. Gebyret er tvangsgrunnlag for utlegg også hos motorvogneieren, jfr. § 38, annet ledd. Bestemmelsene i annet ledd første punktum kan også gjøres gjeldende for motorvognen, og den hefter til sikkerhet etter bestemmelsene i § 38, første ledd.

Departementet kan gi forskrift om:

- a) *Veiing, måling og relevant dokumentasjon fra avsender og kontrollmyndighetenes tilgang til slik dokumentasjon,*
- b) *plikt til å kjøre til anvist kontrollsted,*
- c) *gebyrsatser, herunder høyere satser ved gjentakelse,*
- d) *ileggelse, betalingsfrist og inndriving av gebyr,*
- e) *klagebehandling og klagefrist,*
- f) *adgang til ettergivelse av gebyr i særlige tilfeller og*
- g) *inndragning av kjennemerker og dokumenter i tilfelle som nevnt i annet ledd.*

II

Loven gjelder fra den tid Kongen bestemmer.

B**Forslag****til vedtak om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 316/2015 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv (EU) 2015/719****I**

Stortinget samtykker til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 316/2015 av 11. desember 2015 om innlemmelse av Europaparlaments- og rådsdirektiv (EU) 2015/719 av 29. april 2015

som endrer 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.

Vedlegg 1**EØS-komiteens beslutning nr. 316/2015 av
11. desember 2015 om endring av EØS-avtalens vedlegg XIII
(Transport)**

(uoffisiell oversettelse)

EØS-KOMITEEN HAR –

under henvisning til avtalen om Det europeiske økonomiske samarbeidsområde, heretter kalt EØS-avtalen, særlig artikkel 98, og på følgende bakgrunn:

- 1) 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 Fellesskapet¹ skal innlemmes i EØS-avtalen.
- 2) EØS-avtalens vedlegg XIII bør derfor endres –

TRUFFET DENNE BESLUTNING:

Artikkel 1

I EØS-avtalens vedlegg XIII nr. 15a (rådsdirektiv 96/53/EF) skal nytt strekpunkt lyde:

«– 32015L0719: Europaparlaments- og rådsdirektiv (EU) 2015/719 av 29. april 2015 (EUT L 115 av 6.5.2015, s. 1).»

¹ EUT L 115 av 6.5.2015, s. 1.

Artikkel 2

Teksten til direktiv (EU) 2015/719 på islandsk og norsk, som skal kunngjøres i EØS-tillegget til Den europeiske unions tidende, skal gis gyldighet.

Artikkel 3

Denne beslutning trer i kraft 12. desember 2015, forutsatt at alle meddelelser etter EØS-avtalens artikkel 103 nr. 1 er inngitt².

Artikkel 4

Denne beslutning skal kunngjøres i EØS-avdelingen av og EØS-tillegget til Den europeiske unions tidende.

Utferdiget i Brussel 11. desember 2015.

For EØS-komiteen

Oda Sletnes
Formann

² Forfatningsrettslige krav angitt.

Vedlegg 2

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

(uoffisiell oversettelse)

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 komité¹,
etter samråd med Regionkomiteen,
etter den ordinære regelverksprosessen² og ut fra følgende betraktninger:

- 1) Behovet for å redusere klimagassutslipp, særlig utslipp av karbondioksid (CO₂), forbedre trafikksikkerheten, tilpasse relevant lovgivning til den teknologiske utviklingen og de endrede behovene i markedet samt tilrettelegge for transport med ulike transport-systemer 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/EF³ 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.
- 4) I henhold til rammene i europaparlaments- og rådsdirektiv 2007/46/EF⁴ skal aerodynamiske innretninger som overstiger en lengde på 500 mm og motorvogner som er utstyrt med fører-

¹ EUT C 327 av 12.11.2013, s. 133.

² 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.

³ 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 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).

hus 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 vei-transportsektoren økonomisk. Den ekstra vekten bør imidlertid ikke medføre at kjøretøyets belastningskapasitet økes.
- 7) Framtidige kjøretøyer som bruker alternativt drivstoff (med tynge 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 skråskårne 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/EØF⁵.

- 10) For ytterligere å fremme transport med ulike transportsystemer og for å ta hensyn til egenvekten for containere eller vekselflak 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 vekselflak 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 medlems-

⁵ 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).

statene 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 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 avskrekende.
- 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. 1071/2009⁶ 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. 182/2011⁷.
- 18) Kommisjonen bør ikke vedta gjennomføringsrettsakter om driftsregler for bruk av aerody-

namiske 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,»⁸
- 2) I artikkel 2 gjøres følgende endringer:
 - 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

⁶ 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).

⁷ 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).

⁸ 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).

- 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/EØF⁹ ¹⁰, 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 gjennomgangskonossement, som avsender og/eller i hvis navn eller på hvis vegne det er inngått en transportavtale med transportvirksomheten.»
- 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 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

⁹ 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).

¹⁰ 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).

- 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 trafikkikkerhet, 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 betyd-

ning 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 vekselplak på 45 fot, tomme eller lastet, forutsatt at transporten av de berørte containerne eller vekselplakene 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. 1071/2009¹¹, sørge for at vedkommende myndigheter utveksler opplysnin-

ger 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 vekselplak, skal medlemsstatene fastsette regler med krav om at

a) avsenderen skal utstede et dokument som angir en containers eller et vekselplaks vekt til den transportør som transporterer containeren eller vekselplaket, og

¹¹ 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).

- 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. 61/2006¹².

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 myn-

digheten 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. 165/2014¹³. Nevnte komité skal være en komité i henhold til europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 182/2011.¹⁴
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 europaparla-

¹² 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).

¹³ 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).

¹⁴ 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).

ments- og rådsdirektiv (EU) 2015/719¹⁵, 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.»

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.

Utferdiget i Strasbourg, 29. april 2015.

For Europaparlamentet *For Rådet*

M. SCHULZ

Z. KALNINA-
LUKASEVICA

President

Formann

¹⁵ 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