Publicatieblad
van de Europese Unie

NL
C-serie

C/2025/1019

27.2.2025

P9_TA(2024)0126

Gewicht en afmetingen van bepaalde wegvoertuigen

Wetgevingsresolutie van het Europees Parlement van 12 maart 2024 over het voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Richtlijn 96/53/EG van de Raad houdende vaststelling, voor bepaalde aan het verkeer binnen de Gemeenschap deelnemende wegvoertuigen, van de in het nationale en het internationale verkeer maximaal toegestane afmetingen, en van de in het internationale verkeer maximaal toegestane gewichten (COM(2023)0445 – C9-0306/2023 – 2023/0265(COD))

(Gewone wetgevingsprocedure: eerste lezing)

(C/2025/1019)

Het Europees Parlement,

— gezien het voorstel van de Commissie aan het Europees Parlement en de Raad (COM(2023)0445),

— gezien artikel 294, lid 2, en artikel 91, lid 1, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, op grond waarvan het voorstel door de Commissie bij het Parlement is ingediend (C9-0306/2023),

— gezien artikel 294, lid 3, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,

— gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité van 26 oktober 2023 ([1]),

— na raadpleging van het Comité van de Regio's,

— gezien artikel 59 van zijn Reglement,

— gezien het verslag van de Commissie vervoer en toerisme (A9-0047/2024),

1. stelt onderstaand standpunt in eerste lezing vast;

2. verzoekt de Commissie om hernieuwde voorlegging aan het Parlement indien zij haar voorstel vervangt, ingrijpend wijzigt of voornemens is het ingrijpend te wijzigen;

3. verzoekt zijn Voorzitter het standpunt van het Parlement te doen toekomen aan de Raad en aan de Commissie alsmede aan de nationale parlementen.

([1]) PB C, C/2024/895, 6.2.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/895/oj.

P9_TC1-COD(2023)0265

Standpunt van het Europees Parlement in eerste lezing vastgesteld op 12 maart 2024 met het oog op de vaststelling van Richtlijn (EU) 2024/... van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Richtlijn 96/53/EG van de Raad houdende vaststelling, voor bepaalde aan het verkeer binnen de Gemeenschap deelnemende wegvoertuigen, van de in het nationale en het internationale verkeer maximaal toegestane afmetingen, en van de in het internationale verkeer maximaal toegestane gewichten

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, en met name artikel 91,

Gezien het voorstel van de Europese Commissie,

Na toezending van het ontwerp van wetgevingshandeling aan de nationale parlementen,

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité ([1]),

Gezien het advies van het Comité van de Regio's ([2]),

Handelend volgens de gewone wetgevingsprocedure,

Overwegende hetgeen volgt:

(1) In Richtlijn 96/53/EG van de Raad ([3]) zijn de maximaal toegestane gewichten en afmetingen vastgesteld van zware bedrijfsvoertuigen die op de wegen van de Unie mogen rijden, teneinde de verkeersveiligheid en de goede werking van de interne markt te waarborgen, de operationele en energie-efficiëntie van het vervoer te bevorderen en de broeikasgasuitstoot van het vervoer te beperken. Uit de evaluatie van Richtlijn 96/53/EG is gebleken dat de richtlijn slechts gedeeltelijk doeltreffend is geweest voor het verwezenlijken van de doelstellingen op het gebied van verkeersveiligheid, de interne markt en het milieu, en dat de bepalingen ervan moeten worden aangepast om rekening te houden met de technologische ontwikkelingen, innovatie te bevorderen, de veranderende uitdagingen op de vervoersmarkt aan te pakken en bij te dragen tot de beleidsprioriteiten van de Unie voor het koolstofvrij maken van het vervoer.

(2) In de Mededeling van de Commissie: Strategie voor duurzame en slimme mobiliteit – Het Europees vervoer op het juiste spoor naar de toekomst ([4]) wordt duidelijk gesteld dat om bij te dragen tot het verwezenlijken van de doelstelling van de Europese Green Deal ([5]) om de broeikasgasuitstoot van het vervoer tegen 2050 met 90 % te verminderen, alle vervoerswijzen duurzamer moeten worden, duurzame alternatieven ruimschoots beschikbaar moeten zijn in een multimodaal vervoerssysteem en de juiste impulsen moeten worden gegeven om de overgang naar een emissievrij vervoerssysteem in de Unie te stimuleren.

(3) Om de regels voor gewichten en afmetingen van zware bedrijfsvoertuigen voor het wegvervoer te stroomlijnen en te verduidelijken, is het noodzakelijk de operationele en energie-inefficiëntie van het internationaal vervoer aan te pakken, ondernemers sterke stimulansen voor het gebruik van emissievrije technologieën te bieden, het gebruik van bestaande energiebesparende oplossingen te vergemakkelijken en het intermodaal goederenvervoer verder te ondersteunen. Om de administratieve last tot een minimum te beperken, concurrentieverstoring te voorkomen en risico's voor de verkeersveiligheid en schade aan het wegennet te beperken, moeten bepaalde voorschriften voor het gebruik van zwaardere en langere voertuigen worden geharmoniseerd en moeten de geldende regels sterker worden gehandhaafd.

(4) Om die doelstellingen te bereiken, moet het juiste evenwicht worden gevonden tussen economische efficiëntie, milieuduurzaamheid, bescherming van de wegeninfrastructuur en verkeersveiligheidsaspecten. ***Voorts moet deze richtlijn met het oog op de waarborging van coherente wetgeving en rechtszekerheid zo veel mogelijk worden afgestemd op de verordening CO_2-emissienormen voor nieuwe zware bedrijfsvoertuigen en de richtlijn gecombineerd vervoer.*** **[Am. 1]**

([1]) PB C van, blz..
([2]) PB C van, blz..
([3]) PB L 235 van 17.9.1996, blz. 59.
([4]) COM(2020) 789 final.
([5]) COM(2019) 640 final.

(5) De typen zware bedrijfsvoertuigen en de gewichtswaarden van die voertuigen zijn gedefinieerd onder verwijzing naar de wetgeving van de Unie voor de typegoedkeuring van en het markttoezicht op voertuigen en aanhangwagens en systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd, met name Verordening (EU) 2018/858 ([6]) en Verordening (EU) 2019/2144 ([7]) van het Europees Parlement en de Raad. Het is wenselijk de verwijzingen naar die relevante rechtshandelingen te actualiseren om duidelijkheid te verschaffen over het toepasselijke wetgevingskader.

(6) De bepalingen van Richtlijn 96/53/EG vormen een aanvulling op Richtlijn 92/106/EEG van de Raad ([8]) wat betreft de bevordering en ondersteuning van de groei van het intermodaal vervoer. De definitie van intermodaal vervoer moet derhalve worden afgestemd op de in Richtlijn 92/106/EEG toegepaste terminologie om vrachtwagens, aanhangwagens en opleggers die voor intermodaal vervoer worden gebruikt, in aanmerking te laten komen voor hetzelfde extra toegelaten gewicht als wegvoertuigen die containers of wissellaadbakken vervoeren en worden gebruikt voor intermodaal containervervoer. Dat zal wegvervoerders aanmoedigen om ook intermodaal vervoer zonder containers te verrichten.

(6 bis) Deze richtlijn heeft tot doel het concurrentievermogen van de wegvervoersector te verbeteren door kostenefficiënter en duurzamer vervoer te bevorderen en tevens intermodaliteit te stimuleren. Hoewel de nieuwe bepalingen zullen leiden tot een vermindering van het aantal afgelegde voertuigkilometers, zal het acute tekort aan bestuurders in de Unie naar verwachting aanhouden. Om dit tekort aan te pakken, is het van fundamenteel belang de arbeidsomstandigheden voor bestuurders van zware bedrijfsvoertuigen dringend te verbeteren. Het gebrek aan kwalitatief goede parkeerplaatsen voor vrachtwagens in de Unie draagt bij aan de verslechtering van de arbeidsomstandigheden van vrachtwagenbestuurders, hetgeen met name op lange-afstandsritten een probleem vormt. Om deze situatie aan te pakken en de sector aantrekkelijker te maken, mogen de grotere afmetingen die nodig zijn om emissievrije technologieën in voertuigen te installeren niet ten koste gaan van voldoende cabineruimte, en het comfort van bestuurders moet erdoor op vooruitgaan. Waar mogelijk moeten concepten die extra ruimte in de cabines voor de installatie van sanitaire voorzieningen in het voertuig mogelijk maken, worden onderzocht en gestimuleerd. **[Am. 2]**

(7) Om een gemeenschappelijke interpretatie en uniforme uitvoering van de bepalingen van deze richtlijn in het nationale en internationale verkeer te waarborgen, moet worden verduidelijkt dat ~~de nationale~~***er momenteel specifieke*** afwijkingen ***bestaan, die vaak tot stand zijn gekomen op basis van bilaterale afspraken tussen buurlidstaten, met betrekking tot***~~van~~ bepaalde maximaal toegestane gewichten en afmetingen voor bepaalde ***gespecialiseerde*** voertuigtypen die ~~deelnemen aan het nationaal verkeer, niet automatisch van toepassing zijn op voertuigen die~~***vervoersactiviteiten verrichten, en die in stand moeten*** worden ~~gebruikt voor internationaal vervoer~~***gehouden zo lang de internationale concurrentie daar geen gevolgen van ondervindt***. **[Am. 3]**

(8) Het vervoer van ondeelbare ladingen is een belangrijk marktsegment dat gekoppeld is aan de strategische sectoren hernieuwbare energie, civiele techniek en infrastructuur, olie en gas, zware industrie en elektriciteitsopwekking. Ondanks de erkende waarde van de Europese richtsnoeren voor beste praktijken voor uitzonderlijk vervoer, die zijn goedgekeurd door door de lidstaten aangewezen deskundigen, is er zeer weinig vooruitgang geboekt bij de vereenvoudiging en harmonisatie van de regels en procedures voor het verkrijgen van vergunningen voor het vervoer van ondeelbare ladingen. Onverminderd het recht van de lidstaten om de nodige voorwaarden vast te

([6]) Verordening (EU) 2018/858 van het Europees Parlement en de Raad van 30 mei 2018 betreffende de goedkeuring van en het markttoezicht op motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd, tot wijziging van Verordeningen (EG) nr. 715/2007 en (EG) nr. 595/2009 en tot intrekking van Richtlijn 2007/46/EG (PB L 151 van 14.6.2018, blz. 1) en Verordening (EU) 2019/2144 van het Europees Parlement en de Raad van 27 november 2019 betreffende de voorschriften voor de typegoedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en van systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd wat de algemene veiligheid ervan en de bescherming van de inzittenden van voertuigen en kwetsbare weggebruikers betreft, tot wijziging van Verordening (EU) 2018/858 van het Europees Parlement en de Raad en tot intrekking van de Verordeningen (EG) nr. 78/2009, (EG) nr. 79/2009 en (EG) nr. 661/2009 van het Europees Parlement en de Raad en de Verordeningen (EG) nr. 631/2009, (EU) nr. 406/2010, (EU) nr. 672/2010, (EU) nr. 1003/2010, (EU) nr. 1005/2010, (EU) nr. 1008/2010, (EU) nr. 1009/2010, (EU) nr. 19/2011, (EU) nr. 109/2011, (EU) nr. 458/2011, (EU) nr. 65/2012, (EU) nr. 130/2012, (EU) nr. 347/2012, (EU) nr. 351/2012, (EU) nr. 1230/2012 en (EU) 2015/166 van de Commissie (PB L 325 van 16.12.2019, blz. 1)..

([7]) Verordening (EU) 2019/2144 van het Europees Parlement en de Raad van 27 november 2019 betreffende de voorschriften voor de typegoedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en van systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd wat de algemene veiligheid ervan en de bescherming van de inzittenden van voertuigen en kwetsbare weggebruikers betreft, tot wijziging van Verordening (EU) 2018/858 van het Europees Parlement en de Raad en tot intrekking van de Verordeningen (EG) nr. 78/2009, (EG) nr. 79/2009 en (EG) nr. 661/2009 van het Europees Parlement en de Raad en de Verordeningen (EG) nr. 631/2009, (EU) nr. 406/2010, (EU) nr. 672/2010, (EU) nr. 1003/2010, (EU) nr. 1005/2010, (EU) nr. 1008/2010, (EU) nr. 1009/2010, (EU) nr. 19/2011, (EU) nr. 109/2011, (EU) nr. 458/2011, (EU) nr. 65/2012, (EU) nr. 130/2012, (EU) nr. 347/2012, (EU) nr. 351/2012, (EU) nr. 1230/2012 en (EU) 2015/166 van de Commissie (PB L 325 van 16.12.2019, blz. 1).

([8]) Richtlijn 92/106/EEG van de Raad van 7 december 1992 houdende vaststelling van gemeenschappelijke voorschriften voor bepaalde vormen van gecombineerd vervoer van goederen tussen lidstaten (PB L 368 van 17.12.1992, blz. 38).

stellen voor een veilig vervoer van ondeelbare ladingen op hun grondgebied, moeten de lidstaten samenwerken om die voorschriften zoveel mogelijk te harmoniseren en te voorkomen dat steeds meer uiteenlopende voorwaarden worden gesteld die hetzelfde doel dienen. De lidstaten moeten ook waarborgen dat de nationale voorschriften evenredig en niet-discriminerend zijn, zonder ongerechtvaardigde eisen op te leggen, zoals de beheersing van de nationale taal van de betrokken lidstaat. Om de administratieve last voor ondernemers te verminderen en een efficiënt, eerlijk en veilig vervoer te waarborgen, is het cruciaal een transparant, geharmoniseerd en gebruikersvriendelijk systeem voor het verkrijgen van vergunningen in te voeren ***dat beschikbaar is in alle EU-talen en gemakkelijk kan worden geraadpleegd door middel van elektronische communicatiemiddelen. Deze vergunningen moeten in elektronische vorm worden afgegeven en gebaseerd zijn op het document "Special European Registration of Trucks and Trailers" (SERT), dat tot doel heeft technische voertuiginformatie, zoals de registratie van aanhangwagens of modulaire aanhangwagens, te harmoniseren. Met dit elektronische document moet het vervoerders toegestaan zijn ondeelbare ladingen te vervoeren.*** **[Am. 4]**

(9) Europese modulaire systemen (EMS) zijn uitgebreid gebruikt en getest en zijn een interessante oplossing gebleken om de economische en de energie-efficiëntie van het vervoer te verbeteren en tegelijk de verkeersveiligheid en de bescherming van de infrastructuur te waarborgen, omdat ze worden beperkt tot de daarvoor geschikte delen van het wegennet. Gezien hun specifieke nationale kenmerken, verschillende economische belangen, vervoersbehoeften en uiteenlopende infrastructuurcapaciteit zijn de lidstaten het best geplaatst om het verkeer van EMS op hun grondgebied te beoordelen en toe te staan***. Alvorens EMS toe te staan, moeten de lidstaten voor nieuwe routes vooraf een beoordeling uitvoeren van de mogelijke impact op de verkeersveiligheid, infrastructuur, modal shift en het milieu***. Om de positieve sociaal-economische en milieueffecten van het gebruik van EMS te vergroten, is het tegelijk van cruciaal belang dat onnodige belemmeringen voor het gebruik ervan worden wegwerkt als het gaat om internationaal vervoer tussen naburige lidstaten die dergelijke voertuigcombinaties op hun grondgebied toestaan, zonder het aantal grensoverschrijdingen te beperken en zolang ze voldoen aan de maximaal toegestane gewichten en afmetingen voor EMS die door de lidstaten op hun respectieve grondgebied zijn vastgesteld. Dat moet ervoor zorgen dat EMS die voor internationaal vervoer worden gebruikt, voldoen aan de in die lidstaten geldende laagste gemeenschappelijke grenswaarden voor het gewicht en de afmetingen van EMS. Met het oog op veilig vervoer, transparantie en juridische duidelijkheid moeten gemeenschappelijke voorwaarden worden vastgesteld voor het gebruik van EMS in het nationale en internationale verkeer~~,~~***. Die voorwaarden moeten er*** onder meer ~~door~~***voor zorgen dat EMS rijden op wegen waar de veiligheid van kwetsbare weggebruikers is gewaarborgd. De lidstaten moeten*** duidelijke informatie ~~te~~ verstrekken over de grenswaarden inzake gewichten en afmetingen van EMS en over de delen van het wegennet die compatibel zijn met de specificaties van dergelijke voertuigen~~, en voor het monitoren~~***. De lidstaten moeten een monitoringsysteem opzetten voor de evaluatie*** van de effecten van het gebruik van EMS op de verkeersveiligheid, de wegeninfrastructuur en de modale samenwerking, evenals de milieueffecten van Europese modulaire systemen op het vervoerssysteem, met inbegrip van de effecten op de modal split. ***De duidelijke definiëring van EMS in deze richtlijn garandeert dat EMS bestaan uit standaard-voertuigunits die compatibel zijn met andere vervoerswijzen, met name het spoorvervoer. Met het oog op een effectieve transitie naar emissievrije mobiliteit, moeten EMS in het internationale vervoer, zo snel als technisch en operationeel haalbaar is, bestaan uit emissievrije voertuigen of voertuigcombinaties.*** **[Am. 5]**

(9 bis) Om maximale verkeersveiligheid en goede arbeidsomstandigheden te bewerkstelligen, is het belangrijk ervoor te zorgen dat bestuurders van EMS een passende opleiding hebben gehad en over de vereiste kwalificaties beschikken om met zwaardere en langere voertuigen en voertuigcombinaties te kunnen omgaan. Het moet de lidstaten zijn toegestaan om minimumeisen of een certificeringsregeling voor bestuurders van EMS op te zetten. Om te zorgen voor een gelijk speelveld waar sprake is van gelijke behandeling en non-discriminatie van EMS-bestuurders en -vervoerders, moeten de lidstaten ervoor zorgen dat die certificeringen in de betreffende lidstaten wederzijds worden erkend. **[Am. 6]**

(10) De lidstaten moeten de mogelijkheid behouden om tijdelijke proeven uit te voeren. Voor nieuwe technologieën die opladen tijdens het rijden mogelijk maken, zoals zonnepanelen, stroomafnemers en elektrische wegen, of voor de geleidelijke invoering van EMS in de lidstaten kan het namelijk nodig zijn om de maximale gewichten en afmetingen in een testomgeving te overschrijden, ook op de grensoverschrijdende delen van het wegennet. Het moet de lidstaten daarom verder worden toegestaan om dergelijke proeven uit te voeren en de compatibiliteit van nieuwe technologieën en concepten over de grenzen heen te testen. Het tijdelijke en innovatieve karakter van proeven moet worden verduidelijkt door de vaststelling van een maximale uitvoeringstermijn. Tegelijk mag het aantal proeven met nieuwe technologieën en innovatieve regelingen niet worden beperkt om te vermijden dat de innovatie wordt belemmerd. De lidstaten moeten de resultaten van die tests met nieuwe technologieën en concepten, de impact ervan op de verkeersveiligheid, de wegeninfrastructuur en de modale samenwerking, en de milieueffecten op het vervoerssysteem, zoals de gevolgen voor de modal split, regelmatig monitoren en evalueren.

(10 bis) In de nieuwe geharmoniseerde regels voor EMS in het nationale en internationale verkeer in de lidstaten waar EMS in het verkeer zijn toegestaan, moet ook worden bepaald dat gegevens over de verkeersveiligheid in die lidstaten moeten worden verzameld, onder meer over het aantal dodelijke ongevallen en gewonden als gevolg van botsingen. Aangezien bijna een derde van de dodelijke slachtoffers door botsingen met zware bedrijfsvoertuigen kwetsbare weggebruikers zijn, moeten lidstaten ervoor zorgen dat de verkeersveiligheid niet negatief wordt beïnvloed door EMS, met name wat betreft de veiligheid van kwetsbare weggebruikers zoals voetgangers, fietsers, bestuurders van motoren of motorfietsen en personen met een handicap of beperkte mobiliteit of beperkt oriëntatievermogen. **[Am. 7]**

(11) Gezien de behoefte aan extra veiligheidselementen en geschikte infrastructuur moet bij het vervoer van ondeelbare ladingen door voertuigen of voertuigcombinaties die het maximumgewicht of de maximumafmetingen overschrijden en bij het gebruik van EMS bijzondere aandacht worden besteed aan aspecten zoals de transparantie van de relevante informatie, de rechtszekerheid en de harmonisatie van de vergunningsprocedures. Daarom moeten de lidstaten één elektronisch informatie- en communicatiesysteem opzetten dat op een duidelijke en gemakkelijk toegankelijke wijze alle relevante informatie bevat over de operationele en administratieve voorwaarden voor het vervoer van ondeelbare ladingen en het gebruik van EMS. Dat nationaal systeem moet ondernemers ook in staat stellen informatie op te vragen en aanvragen voor een bijzondere vergunning voor het vervoer van ondeelbare ladingen in de betrokken lidstaat, elektronisch in te dienen in een gestandaardiseerd ~~formaat~~***EU-formaat***. ***Daarnaast moet in dat nationale systeem informatie te raadplegen zijn over de nationale maximaal toegestane gewichten en afmetingen van voertuigen en voertuigcombinaties, en informatie over mogelijke beperkingen, met name wat betreft de hoogte. Uiterlijk [6 maanden na de datum van omzetting van deze richtlijn] moet de Commissie een specifiek Europees webportaal hebben opgezet dat de nationale elektronische en communicatiesystemen met elkaar verbindt en dat onder meer een duidelijk grafisch overzicht biedt van de wegen waarop EMS en, indien mogelijk, voertuigen die ondeelbare ladingen vervoeren, in de betreffende lidstaten zijn toegestaan, zodat vervoerders en burgers alle relevante informatie op één plek kunnen raadplegen.*** **[Am. 8]**

(12) De kunstmatige barrières voor internationaal vervoer met zwaardere vrachtwagens die voornamelijk worden gebruikt voor langeafstandsvervoer (zoals voertuigcombinaties met vijf en zes assen) moeten op geharmoniseerde wijze worden weggewerkt om op korte termijn te kunnen profiteren van de operationele efficiëntie en de energie- en milieuefficiëntie die voortvloeien uit het grotere laadvermogen dat door de lidstaten wordt toegestaan, ook voor intermodaal vervoer. Om de overgang naar emissievrije mobiliteit daadwerkelijk te stimuleren ***en het effect van relevante bestaande milieuwetgeving maximaal tot uiting te laten komen***, moet het gebruik van dergelijke zwaardere vrachtwagens die op fossiele brandstoffen rijden geleidelijk worden afgeschaft vanaf 2035, ~~wanneer~~***teneinde de rechtszekerheid in verband met investeringen te verstevigen en*** de marktpenetratie van ***efficiëntere*** emissievrije zware bedrijfsvoertuigen ~~naar verwachting zal toenemen tot ongeveer 50 % van de nieuw ingeschreven zware bedrijfsvoertuigen~~***verder te stimuleren***. Na die uitfasering moeten zwaardere vrachtwagens toegestaan blijven in het nationaal verkeer, terwijl ze in het internationaal verkeer moeten voldoen aan de maximaal toegestane gewichten die zijn vastgesteld in bijlage I bij Richtlijn 96/53/EG en waarbij extra gewicht alleen wordt toegestaan in het geval van emissievrije voertuigen en voertuigen voor intermodaal vervoer. **[Am. 9]**

(13) Het bewijs dat voertuigen voldoen aan de in Richtlijn 96/53/EG vastgestelde waarden, moet uitgebreide informatie bevatten overeenkomstig de bijgewerkte regels van de Unie voor uniforme procedures en technische specificaties voor de typegoedkeuring van voertuigen. De verwijzingen naar de toepasselijke regels van de Unie moeten worden geactualiseerd teneinde daarin een specifieke verwijzing naar Uitvoeringsverordening (EU) 2021/535 van de Commissie ([9]) op te nemen. De informatie die in het bewijs van naleving moet worden opgenomen, moet verder worden afgestemd op de krachtens Richtlijn 96/53/EG toegestane maximumgewichten. Het controleren van het intermodale karakter van een vervoersactiviteit, zoals gedefinieerd in artikel 2, kan bij vervoer zonder containers bijzonder moeilijk zijn. Om te waarborgen dat het extra toegestane gewicht voor zware bedrijfsvoertuigen voor intermodaal vervoer correct wordt gebruikt, is het noodzakelijk dat vervoerders een bewijs van de intermodale aard van het vervoer overleggen. De platforms voor digitale vervoersgegevens (hierna: "eFTI-platforms") die zijn opgezet op grond van Verordening (EU) 2020/1056 van het Europees Parlement en de Raad ([10]), vormen een geschikt instrument omdat ze zijn ontworpen om de in artikelen 3 en 7 van Richtlijn 92/106/EEG vastgestelde eisen inzake wettelijk verplichte informatie op te nemen. Het gebruik van een eFTI-platform moet derhalve verplicht worden gesteld om relevante vervoersinformatie te registreren en beschikbaar te stellen met betrekking tot de vervoerswijzen die worden gebruikt om de vracht te vervoeren.

([9]) Uitvoeringsverordening (EU) 2021/535 van de Commissie van 31 maart 2021 tot vaststelling van uitvoeringsbepalingen voor Verordening (EU) 2019/2144 van het Europees Parlement en de Raad wat betreft uniforme procedures en technische specificaties voor de typegoedkeuring van voertuigen en van systemen, onderdelen en technische eenheden die voor die voertuigen zijn bestemd, wat betreft de algemene constructiekenmerken en veiligheid ervan (PB L 117 van 6.4.2021, blz. 1).

([10]) Verordening (EU) 2020/1056 van het Europees Parlement en de Raad van 15 juli 2020 inzake elektronische informatie over goederenvervoer (PB L 249 van 31.7.2020, blz. 33).

(14) Het potentieel om het energieverbruik van voertuigen ~~met open opleggers~~ voor het vervoer van voertuigen***, die vaak open opleggers hebben,*** te verminderen door middel van verbeterde aerodynamica is zeer beperkt. Uiteenlopende nationale regels voor uitstekende ladingen van voertuigen voor het vervoer van voertuigen leiden tot concurrentievervalsing en beperken aanzienlijk het potentieel om de operationele efficiëntie en de energieprestaties in het internationale verkeer te verbeteren. De regels voor uitstekende ladingen van voertuigen ~~met open opleggers~~ voor het vervoer van voertuigen moeten derhalve worden geharmoniseerd om te waarborgen dat die doelstellingen naar behoren worden verwezenlijkt. **[Am. 10]**

(15) Stilaan komen er zware bedrijfsvoertuigen met verlengde cabines, gekoppeld aan emissievrije aandrijfsystemen, op de markt. Afhankelijk van de technologie vereist het gebruik van emissievrije aandrijfsystemen extra ruimte, die niet mag worden meegeteld ten koste van de effectieve lading van het voertuig om de emissievrije wegvervoersector economisch niet te benadelen. Daarom moet worden verduidelijkt dat de maximale lengte van verlengde cabines zodanig kan worden overschreden dat er ruimte wordt gemaakt voor emissievrije technologie zoals batterijen en waterstoftanks, op voorwaarde dat de veiligheids-, efficiëntie- en comfortkenmerken van aerodynamische cabines niet in het gedrang komen ***en dat het betreffende voertuig voldoet aan de "draaicirkelregel"***. **[Am. 11]**

(16) Daarnaast zijn de huidige normen ook niet geschikt om het extra gewicht van emissievrije zware bedrijfsvoertuigen te compenseren, met name in het langeafstandsvervoer. Er moet extra gewicht en asdruk worden toegestaan voor emissievrije voertuigcombinaties en voor de meest voorkomende passagiersvoertuigen die in de Unie in gebruik zijn. Door het energieverbruik te verlagen, zullen lichtere technologie en betere aerodynamica het gebruik van emissievrije aandrijfsystemen efficiënter maken (en zo bijvoorbeeld langere afstanden en een langere levensduur van de batterij mogelijk maken). Om de uitrol van emissievrije zware bedrijfsvoertuigen extra te stimuleren en de technologische ontwikkeling en de uitrusting van voertuigen met verbeterde aerodynamica te bevorderen, moet het toestaan van extra gewicht worden losgekoppeld van het gewicht van de emissievrije technologie.

(16 bis) Het veelvoud aan verschillende voertuigmarkeringen en -signalisaties in de lidstaten kan verwarrend zijn voor weggebruikers en kan nadelig zijn voor de verkeersveiligheid in de Unie. Ter verbetering van de verkeersveiligheid moet op het niveau van de Unie een gestandaardiseerd EU-label voor de lengte van motorvoertuigen of voertuigcombinaties die in EMS worden gebruikt, of die afwijken van de standaardafmetingen, worden ingevoerd. Dit EU-label zou weggebruikers helpen om dergelijke voertuigen te herkennen en er vertrouwd mee te raken en het zou de risico's als gevolg van beperkt zicht of dode hoeken verminderen, bijvoorbeeld bij het inhalen van dergelijke lange voertuigen of voertuigcombinaties. **[Am. 12]**

(16 ter) Elektrische voertuigen op accu's, brandstofcelvoertuigen en andere door waterstof aangedreven voertuigen bieden grote mogelijkheden om bepaalde segmenten van het vervoer met zware bedrijfsvoertuigen koolstofvrij te maken en de ontwikkeling van deze voertuigen moet dan ook worden aangemoedigd, met dien verstande dat een technologie zonder milieueffecten niet bestaat. Indien elektrificatie niet mogelijk of minder efficiënt is en door waterstof aangedreven voertuigen niet geschikt of qua kosten niet concurrerend zijn, kan met het beginsel van technologieneutraliteit een gelijk speelveld met andere, reeds verder ontwikkelde technologieën gewaarborgd worden. **[Am. 13]**

(17) Een doeltreffende, efficiënte en consistente handhaving van de regels is van het grootste belang om eerlijke concurrentie tussen ondernemers te waarborgen en te vermijden dat de verkeersveiligheid en de wegeninfrastructuur in gevaar worden gebracht door voertuigen die de geldende gewichts- of afmetingslimieten onrechtmatig overschrijden. Om controles langs de weg beter op overbeladen voertuigen te kunnen richten, moeten de lidstaten~~, als zij ervoor kiezen om automatische systemen in de wegeninfrastructuur te gebruiken,~~ ervoor zorgen dat ~~dergelijke~~***automatische*** systemen ten minste in het trans-Europees netwerk voor vervoer over de weg worden ingevoerd***, met inbegrip van gecertificeerde systemen op het kernnetwerk van het TEN-T. Daarnaast moet het ook mogelijk zijn om nauwkeurige en volledig interoperabele in het voertuig geïnstalleerde weegapparatuur te gebruiken. Dergelijke gecertificeerde automatische systemen moeten voertuigen of voertuigcombinaties kunnen herkennen die het maximaal toegestane gewicht overschrijden, maar waarvoor een afwijking op basis van een geldige speciale vergunning of een soortgelijke regeling geldt. De systemen moeten ook kunnen detecteren of aan de vereisten van speciale vergunningen is voldaan. Dit zou moeten voorkomen dat onterechte sancties worden opgelegd en zou voor zowel de marktdeelnemers als de lidstaten administratieve kosten moeten besparen***. Met het oog op een betrouwbare en consistente handhaving in de hele Unie, moet het verplichte minimumniveau van de door de lidstaten uit te voeren controles bovendien worden vastgesteld in verhouding tot het aantal onder deze richtlijn vallende voertuigen dat over hun grondgebied rijdt, met inbegrip van een passend aantal controles tijdens de nachturen. **[Am. 14]**

(18) Om de handhaving van en het toezicht op het verkeer van zware bedrijfsvoertuigen op de wegen van de Unie verder te versterken, de congestie te verminderen, de verkeersveiligheid te verbeteren, het risico op schade aan de infrastructuur te verminderen en duurzaam vervoer te bevorderen, moeten de lidstaten worden aangemoedigd om regelingen voor een beleid inzake intelligente toegang op te zetten die de naleving van de regels inzake maximaal toegestane gewichten en afmetingen waarborgen. ~~Bij het opzetten van dergelijke regelingen moeten~~ De lidstaten ***moeten op die regelingen*** gemeenschappelijke minimumvoorschriften toepassen ~~om~~***teneinde*** harmonisatie en interoperabiliteit in de hele ~~EU~~***Unie*** te waarborgen, met name wat betreft de toegankelijkheid en het formaat van de uit te wisselen gegevens***. De relevante gegevens moeten in real time en in de officiële talen van de Unie geraadpleegd kunnen worden***. De regelingen moeten ertoe bijdragen dat het juiste voertuig met de juiste lading op het juiste moment op de juiste weg rijdt, om te waarborgen dat het milieu, de infrastructuur, de menselijke gezondheid en veiligheid en de samenleving er zo min mogelijk onder lijden. Bij het opzetten van dergelijke regelingen moeten geavanceerde intelligente vervoerssystemen, zoals communicatie tussen voertuig en infrastructuur, communicatie tussen voertuig en netwerk, realtime gegevensuitwisseling en monitoring op afstand, worden gebruikt om een veilig en vlot verkeer van zware bedrijfsvoertuigen te waarborgen; die regelingen mogen niet tot onevenredige of discriminerende verkeersbeperkingen leiden. **[Am. 15]**

(18 bis) De handhaving van Richtlijn 96/53/EG is een essentieel onderdeel van de beproefde monitoring- en handhavingssystemen op Unie- en nationaal niveau die bijdragen tot de tenuitvoerlegging van de sociale, markt- en technische voorschriften van de Unie voor het wegvervoer. Wanneer wordt vastgesteld dat de voorschriften wat betreft gewicht en afmetingen niet zijn nageleefd, moeten de bevoegde nationale autoriteiten handhavingsmaatregelen nemen. De lidstaten moeten ervoor zorgen dat de sancties niet-discriminerend zijn, zowel wat betreft de keuze voor het soort sanctie als de hoogte van de sanctie, en dat sancties doeltreffend en afschrikkend zijn en in verhouding staan tot de ernst van de gepleegde inbreuk. Deze inbreuken moeten worden geregistreerd in het nationale register van wegtransportondernemingen en worden uitgewisseld via de "European Registers of Road Transport Undertakings" (ERRU) en tot uiting komen in de risicoscore van de onderneming overeenkomstig Verordening (EG) nr. 1071/2009. Verwacht wordt dat de grensoverschrijdende uitvoering van sancties binnen het toepassingsgebied van Richtlijn 96/53/EG zal worden vergemakkelijkt door een wijziging van Richtlijn (EU) 2015/413 inzake grensoverschrijdende handhaving. **[Am. 16]**

(18 ter) Om vooruitgang te boeken bij de groene en de digitale transities en te voldoen aan de doelstellingen van de Europese Green Deal en de strategie voor duurzame en slimme mobiliteit, met name wat betreft het verminderen van de broeikasgasemissies in de vervoersector, moeten de lidstaten ertoe worden aangemoedigd de inkomsten uit de sancties die van toepassing zijn op inbreuken op deze richtlijn, of het equivalent in financiële waarde van die inkomsten, aan te wenden om het gebruik van duurzame vervoermiddelen te ondersteunen en dus de externe kosten in verband met vervoer te compenseren, intermodaliteit aan te moedigen en grensoverschrijdend vervoer duurzamer te maken. **[Am. 17]**

(19) Om de ontwikkeling van een multimodaal vervoerssysteem te stimuleren, moet het containervervoer***, waaronder het gebruik van containers van 45 voet of 48 voet, wissellaadbakken van 45 voet of high-cube containers*** verder worden bevorderd door extra hoogte ***en lengte*** voor wegvoertuigen toe te staan, zodat ze ~~high cube-containers~~***deze containers*** kunnen vervoeren. **[Am. 18]**

(19 bis) De Commissie moet de huidige typegoedkeuringswetgeving herzien met het oog op een betere technische en operationele compatibiliteit van nieuwe zware bedrijfsvoertuigen en voertuigcombinaties – onder meer wat betreft hun gewicht, vorm, grootte, kraanmogelijkheden en de intrekbaarheid en opvouwbaarheid van uitstekende voorzieningen – met de vereisten voor gecombineerd vervoer, en ter facilitering van het gebruik en de introductie van emissievrije aanhangwagens en opleggers; **[Am. 19]**

(20) Het Europees Parlement en de Raad moeten regelmatig worden geïnformeerd over de resultaten van de door de bevoegde autoriteiten van de lidstaten uitgevoerde nalevingscontroles en over de invoering en het gebruik van handhavingsinstrumenten en monitoringsystemen, met name in het kader van de beoordeling van de operationele effecten en de veiligheids- en milieueffecten van het gebruik van zwaardere en/of langere voertuigen, met inbegrip van modulaire voertuigcombinaties. Deze door de lidstaten verstrekte informatie moet de Commissie in staat stellen toezicht te houden op de marktontwikkelingen en de naleving van Richtlijn 96/53/EG. Om te garanderen dat de lidstaten de nodige informatie gemakkelijker bij de Commissie kunnen indienen en dat de gegevens eenvormig en vergelijkbaar zijn, zodat toezicht kan worden gehouden op de naleving van Richtlijn 96/53/EG en de algemene prestaties kunnen worden geëvalueerd, is het wenselijk dat de Commissie een eenvormig, gebruikersvriendelijk rapportageformaat vaststelt.

(21) Opdat het wegvervoer snel zou kunnen reageren op crises zoals natuurrampen, pandemieën, militaire conflicten of storingen in de infrastructuur, moet in Richtlijn 96/53/EG een noodclausule worden opgenomen waardoor het is toegestaan om tijdelijk rond te rijden met zware bedrijfsvoertuigen die de maximaal toegestane gewichten en/of afmetingen overschrijden, zodat de continue levering van de nodige goederen en diensten wordt gewaarborgd. Die uitzonderingsclausule mag alleen worden toegepast als dat vereist is in het algemeen belang ~~en~~***,*** op voorwaarde dat de verkeersveiligheid niet in gevaar wordt gebracht***, en een eventuele verlenging van die clausule moet afhankelijk worden gesteld van het voortduren van de crisis***. **[Am. 20]**

(22) Om te waarborgen dat de door de lidstaten op te zetten monitoringsystemen voor de beoordeling van de effecten van EMS en proeven voldoen aan geharmoniseerde minimumvoorschriften, moet aan de Commissie de bevoegdheid worden verleend om overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie handelingen vast te stellen ter aanvulling van Richtlijn 96/53/EG met betrekking tot de vaststelling van de minimumreeksen gegevens en/of prestatie-indicatoren die door die monitoringsystemen moeten worden verstrekt. Het is van bijzonder belang dat de Commissie bij haar voorbereidende werkzaamheden tot passende raadplegingen overgaat, onder meer op deskundigenniveau, en dat die raadplegingen gebeuren in overeenstemming met de beginselen van het Interinstitutioneel Akkoord van 13 april 2016 over beter wetgeven ([11]). Met name om te zorgen voor gelijke deelname aan de voorbereiding van gedelegeerde handelingen ontvangen het Europees Parlement en de Raad alle documenten op hetzelfde tijdstip als de deskundigen van de lidstaten, en hebben hun deskundigen systematisch toegang tot de vergaderingen van de deskundigengroepen van de Commissie die zich bezighouden met de voorbereiding van de gedelegeerde handelingen.

(23) Om eenvormige uitvoeringsvoorwaarden voor deze richtlijn te verzekeren, moeten aan de Commissie uitvoeringsbevoegdheden worden verleend om een gemeenschappelijk ~~standaardaanvraagformulier~~***EU-standaardaanvraagformulier*** vast te stellen en de regels en procedures te harmoniseren voor de afgifte van nationale vergunningen of soortgelijke regelingen voor voertuigen of voertuigcombinaties die de maximale gewichten en/of afmetingen overschrijden en bestemd zijn om ondeelbare ladingen te vervoeren, om een standaardrapportageformaat vast te stellen waarmee de lidstaten aan hun rapportageverplichtingen kunnen voldoen, en om tijdelijke uitzonderingen vast te stellen op de toepassing van gewichts- en afmetingslimieten voor internationaal verkeer tussen lidstaten die door een crisis worden getroffen. Die bevoegdheden moeten worden uitgeoefend in overeenstemming met Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad ([12]). **[Am. 21]**

(23 bis) Om de doeltreffendheid en efficiëntie van deze richtlijn te kunnen beoordelen en om vooruitgang ten aanzien van specifieke doelstellingen van de richtlijn te kunnen meten, is het van belang de tenuitvoerlegging en effecten regelmatig te evalueren. De Commissie moet daartoe regelmatig beoordelingsverslagen indienen over de toepassing van deze richtlijn, uitgaande van de randvoorwaarden voor de marktabsorptie van emissievrije zware bedrijfsvoertuigen, zoals de beschikbaarheid en capaciteit van passende infrastructuur voor alternatieve brandstoffen, het effect van het Europese systeem op het wegvervoer en heffingen op het weggebruik gedifferentieerd naar CO2-emissies in de lidstaten. Deze verslagen moeten gedetailleerde informatie bevatten over deze randvoorwaarden en over ontwikkelingen in het nationale en internationale wegvervoer, het effect op de verkeersveiligheid en de weginfrastructuur, modal shift, het gebruik van slimme handhavingssystemen en technologische vooruitgang op het gebied van het wegvervoer. Daarnaast moet in de verslagen worden gekeken naar de schaalbaarheid van maatregelen in overeenstemming met de langetermijndoelstellingen van de richtlijn. Op basis van de bevindingen van deze beoordelingen moet het verslag in voorkomend geval vergezeld gaan van een wetgevingsvoorstel tot wijziging van deze richtlijn en de daarin vastgestelde verplichtingen. **[Am. 22]**

(24) Rekening houdend met de vele wijzigingen in bijlage I bij Richtlijn 96/53/EG met betrekking tot de behoefte om extra stimulansen te bieden voor de uitrol van emissievrije zware bedrijfsvoertuigen, om het maximale gewicht van motorvoertuigen met vijf assen te harmoniseren en om intermodaal vervoer te bevorderen, is het omwille van de duidelijkheid passend die bijlage te vervangen.

(25) Om de uit hoofde van Richtlijn 96/53/EG vereiste informatie toe te voegen aan het toepassingsgebied van Verordening (EU) 2020/1056, moet die verordening worden gewijzigd.

([11]) PB L 123 van 12.5.2016, blz. 1.

([12]) Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad van 16 februari 2011 tot vaststelling van de algemene voorschriften en beginselen die van toepassing zijn op de wijze waarop de lidstaten de uitoefening van de uitvoeringsbevoegdheden door de Commissie controleren (PB L 55 van 28.2.2011, blz. 13).

(26) Aangezien de doelstellingen van deze richtlijn, namelijk het waarborgen van de verkeersveiligheid, het bevorderen van duurzaam en efficiënt vervoer en het bevorderen van de werking van de interne markt, niet voldoende door de lidstaten kunnen worden verwezenlijkt, maar vanwege het grensoverschrijdende karakter van het wegvervoer en de problemen die deze richtlijn moet aanpakken beter door de Unie kunnen worden verwezenlijkt, kan de Unie, overeenkomstig het in artikel 5 van het Verdrag betreffende de Europese Unie neergelegde subsidiariteitsbeginsel, maatregelen nemen. Overeenkomstig het in hetzelfde artikel neergelegde evenredigheidsbeginsel gaat deze richtlijn niet verder dan nodig is om deze doelstellingen te verwezenlijken.

(27) Overeenkomstig de gezamenlijke politieke verklaring van 28 september 2011 van de lidstaten en de Commissie over toelichtende stukken ([13]) hebben de lidstaten zich ertoe verbonden om in gerechtvaardigde gevallen de kennisgeving van hun omzettingsmaatregelen vergezeld te doen gaan van één of meer stukken waarin het verband tussen de onderdelen van een richtlijn en de overeenkomstige delen van de nationale omzettingsinstrumenten wordt toegelicht. Met betrekking tot deze richtlijn acht de wetgever de toezending van die stukken gerechtvaardigd.

(28) Richtlijn 96/53/EG moet daarom dienovereenkomstig worden gewijzigd,

HEBBEN DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

Artikel 1

Wijzigingen van Richtlijn 96/53/EG

Richtlijn 96/53/EG wordt als volgt gewijzigd:

1) artikel 1 wordt als volgt gewijzigd:

a) lid 1, punt a), wordt vervangen door:

"a) op de afmetingen van de motorvoertuigen van de categorieën M_2 en M_3 en hun aanhangwagens van de categorie O, alsmede van de motorvoertuigen van de categorieën N_2 en N_3 en hun aanhangwagens van de categorieën O_3 en O_4, zoals geclassificeerd in artikel 4 van Verordening (EU) 2018/858 van het Europees Parlement en de Raad (*);";

b) lid 2 wordt vervangen door:

"2. Alle in bijlage I vermelde gewichten gelden als verkeersnormen en betreffen derhalve de laadvoorwaarden en niet de productienormen, die zijn vastgesteld in Verordening (EU) 2019/2144 van het Europees Parlement en de Raad (**).";

_____

(*) Verordening (EU) 2018/858 van het Europees Parlement en de Raad van 30 mei 2018 betreffende de goedkeuring van en het markttoezicht op motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd, tot wijziging van Verordeningen (EG) nr. 715/2007 en (EG) nr. 595/2009 en tot intrekking van Richtlijn 2007/46/EG (PB L 151 van 14.6.2018, blz. 1).

(**) Verordening (EU) 2019/2144 van het Europees Parlement en de Raad van 27 november 2019 betreffende de voorschriften voor de typegoedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en van systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd wat de algemene veiligheid ervan en de bescherming van de inzittenden van voertuigen en kwetsbare weggebruikers betreft, tot wijziging van Verordening (EU) 2018/858 van het Europees Parlement en de Raad en tot intrekking van de Verordeningen (EG) nr. 78/2009, (EG) nr. 79/2009 en (EG) nr. 661/2009 van het Europees Parlement en de Raad en de Verordeningen (EG) nr. 631/2009, (EU) nr. 406/2010, (EU) nr. 672/2010, (EU) nr. 1003/2010, (EU) nr. 1005/2010, (EU) nr. 1008/2010, (EU) nr. 1009/2010, (EU) nr. 19/2011, (EU) nr. 109/2011, (EU) nr. 458/2011, (EU) nr. 65/2012, (EU) nr. 130/2012, (EU) nr. 347/2012, (EU) nr. 351/2012, (EU) nr. 1230/2012 en (EU) 2015/166 van de Commissie (PB L 325 van 16.12.2019, blz. 1).";

2) artikel 2 wordt als volgt gewijzigd:

a) in het tweede streepje wordt de definitie van "aanhangwagen" vervangen door:

"— "aanhangwagen": een voertuig zoals gedefinieerd in artikel 3, punt 17, van Verordening (EU) 2018/858;";

([13]) PB C 369 van 17.12.2011, blz. 14.

b) in het derde streepje wordt de definitie van “oplegger” vervangen door:

“— “oplegger”: een voertuig zoals gedefinieerd in artikel 3, punt 33, van Verordening (EU) 2018/858;”;

c) na de definitie van “combinatie” wordt de volgende definitie ingevoegd:

“— “Europees modulair systeem”: een motorvoertuig of voertuigcombinatie die aan een of meer aanhangwagens of opleggers is gekoppeld, waarbij het totale samenstel de in bijlage I maximaal toegestane lengte overschrijdt en het in bijlage I vastgestelde maximaal toegestane gewicht mag overschrijden en waarbij het individuele motorvoertuig, de aanhangwagen(s) en de oplegger(s) de in bijlage I vastgestelde gewichten of afmetingen niet overschrijden;”;

d) na de definitie van “geconditioneerd voertuig” wordt de volgende definitie ingevoegd:

“— “voertuig voor het vervoer van voertuigen”: een voertuigcombinatie die is gebouwd of permanent is aangepast voor het vervoer van een of meer andere voertuigen;”;

e) in het veertiende streepje wordt de definitie van “door alternatieve brandstoffen aangedreven voertuig” vervangen door:

“— “door alternatieve brandstoffen aangedreven voertuig”: een motorvoertuig dat geheel ***of gedeeltelijk*** wordt aangedreven op basis van een alternatieve brandstof en dat is goedgekeurd in het kader van Verordening (EU) 2018/858;”; **[Am. 23]**

f) in het zestiende streepje wordt punt a) van de definitie van “intermodale vervoersverrichting” vervangen door:

“a) gecombineerd vervoer als gedefinieerd in artikel 1 van Richtlijn 92/106/EEG van de Raad (*); of;”

_____

(*) Richtlijn 92/106/EEG van de Raad van 7 december 1992 houdende vaststelling van gemeenschappelijke voorschriften voor bepaalde vormen van gecombineerd vervoer van goederen tussen lidstaten (PB L 368 van 17.12.1992, blz. 38).”;

g) na de definitie van “verlader” wordt de volgende definitie ingevoegd:

“— “eFTI-platform”: een krachtens Verordening (EU) 2020/1056 van het Europees Parlement en de Raad (*) opgericht informatieplatform voor goederenvervoer;”;

_____

(*) Verordening (EU) 2020/1056 van het Europees Parlement en de Raad van 15 juli 2020 inzake elektronische informatie over goederenvervoer (PB L 249 van 31.7.2020, blz. 33).”;

h) de tweede alinea wordt vervangen door:

“Alle in bijlage I gespecificeerde maximaal toegestane afmetingen worden gecontroleerd aan de hand van de voor het specifieke voertuig opgegeven overeenkomstige waarden in het inlichtingenformulier bij de EU-typegoedkeuring van gehele voertuigen, opgesteld overeenkomstig bijlage I bij Uitvoeringsverordening (EU) 2020/683 van de Commissie (*), zonder positieve afwijking.”;

_____

(*) Uitvoeringsverordening (EU) 2020/683 van de Commissie van 15 april 2020 tot uitvoering van Verordening (EU) 2018/858 van het Europees Parlement en de Raad wat betreft de administratieve voorschriften voor de goedkeuring van en het markttoezicht op motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd (PB L 163 van 26.5.2020, blz. 1);”;

3) artikel 4 wordt als volgt gewijzigd:

a) aan lid 1 wordt het volgende punt c) toegevoegd:

“c) het normale verkeer van voertuigen of voertuigcombinaties voor internationaal goederen- of personenvervoer die niet in overeenstemming zijn met de in bijlage I vermelde kenmerken.”;

b) de leden 3 en 4 worden vervangen door:

“3. Voertuigen of voertuigcombinaties die de maximale gewichten en/of afmetingen overschrijden, mogen slechts tot het verkeer worden toegelaten op basis van door de bevoegde autoriteiten afgegeven speciale vergunningen of op basis van per geval met deze autoriteiten overeengekomen vergelijkbare regelingen, wanneer die voertuigen of voertuigcombinaties ondeelbare ladingen vervoeren of daarvoor bestemd zijn.

De lidstaten waarborgen dat de procedure voor het verkrijgen van vergunningen of vergelijkbare regelingen voor het vervoer van ondeelbare ladingen gemakkelijk, efficiënt en niet-discriminerend is door ***een gemeenschappelijke EU-standaardaanvraagformulier beschikbaar te maken en door*** de administratieve last tot een minimum te beperken en onnodige vertragingen te vermijden.

De lidstaten waarborgen dat de voorwaarden waaronder vergunningen of vergelijkbare regelingen voor het vervoer van ondeelbare ladingen worden afgegeven, evenredig en niet-discriminerend zijn. ***Met name geven de lidstaten de vergunningen of soortgelijke regelingen in elektronische vorm af, en werken samen om de termijnen voor de afgifte van vergunningen verder te harmoniseren.*** De lidstaten werken ~~met name~~***ook*** samen om veelvormige voertuigmarkeringen en voertuigsignalisatie te vermijden en de voorkeur te geven aan pictogrammen boven tekst. ***Voorts werken de lidstaten samen met het oog op de harmonisatie van de relevante voorschriften voor de begeleiding van het vervoer van ondeelbare ladingen, zoals met betrekking tot het voorgeschreven gebruik, markeringen en tekens voor begeleidingsvoertuigen.*** De lidstaten leggen geen taalvereisten op met betrekking tot ~~het~~***bestuurders van*** vervoer van ondeelbare ladingen.

De lidstaten zorgen ervoor dat voertuigen die ondeelbare ladingen vervoeren zijn voorzien van het in artikel 10 quater bis bedoelde EU-label. **[Am. 24]**

4. De lidstaten kunnen toestaan dat voor vervoer gebruikte voertuigen of voertuigcombinaties die bepaald nationaal ***of internationaal*** vervoer verrichten dat niet van noemenswaardige invloed is op de internationale concurrentie in de vervoersector, op hun grondgebied aan het verkeer deelnemen met ***gewichten of*** afmetingen die afwijken van de in de punten 1.1, 1.2, ***1.3,*** 1.4 tot en met 1.8***, 2, 4.1***, 4.2 en 4.4 van bijlage I vermelde afmetingen.

Vervoer wordt geacht niet van noemenswaardige invloed te zijn op de internationale concurrentie in de vervoersector als een van de volgende voorwaarden is vervuld:

a) het vervoer wordt op het grondgebied van een lidstaat verricht met speciale voertuigen of voertuigcombinaties in zodanige omstandigheden dat het normaal gesproken niet wordt verricht met voertuigen uit andere lidstaten, bijvoorbeeld vervoer in de houtkap- en de bosbouwindustrie;

b) de lidstaat die het vervoer op zijn grondgebied toestaat door voertuigen of voertuigcombinaties met andere dan de in bijlage I vermelde afmetingen, staat tevens het verkeer toe van Europese modulaire systemen overeenkomstig lid 4 bis, zodat ten minste de in die lidstaat toegestane laadlengte kan worden bereikt en alle vervoerders dezelfde concurrentiemogelijkheden hebben.”; **[Am. 25]**

c) het volgende lid 4 bis wordt ingevoegd:

“4 bis. De lidstaten kunnen het nationale en internationale verkeer van Europese modulaire systemen op hun grondgebied toestaan onder alle volgende voorwaarden:

-a) voor nieuwe EMS-routes voeren de lidstaten vooraf een beoordeling uit van het mogelijke effect van Europese modulaire systemen op de verkeersveiligheid, de weginfrastructuur en de modale samenwerking, evenals de milieueffecten van Europese modulaire systemen op het vervoerssysteem, met inbegrip van de effecten op de modal split. De beoordeling wordt openbaar gemaakt. Lidstaten die op de datum van inwerkingtreding van deze richtlijn reeds EMS-routes op hun grondgebied hebben vastgelegd, hoeven voor deze reeds bestaande routes geen voorafgaande beoordeling uit te voeren;

a) de lidstaten maken op toegankelijke en transparante wijze informatie openbaar over de maximale gewichten en afmetingen die van toepassing zijn op het verkeer van Europese modulaire systemen op hun grondgebied;

b) de lidstaten maken op toegankelijke en transparante wijze informatie openbaar over het gedeelte van het wegennet waar Europese modulaire systemen mogen rijden;

c) de lidstaten waarborgen de connectiviteit van het gedeelte van het wegennet waar Europese modulaire systemen op hun grondgebied mogen rijden met het wegennet van naburige lidstaten waar het verkeer van Europese modulaire systemen ook is toegestaan, teneinde grensoverschrijdend verkeer mogelijk te maken;

d) de lidstaten zetten een monitoringsysteem op ~~en beoordelen~~***met betrekking tot*** het effect van Europese modulaire systemen op de verkeersveiligheid, de wegeninfrastructuur ~~en~~***,*** de modale samenwerking ***en de verkeersintensiteit***, evenals de milieueffecten van Europese modulaire systemen op het vervoerssysteem, met inbegrip van de gevolgen voor de modal split.***, daarbij rekening houdend met de overeenkomstig punt -a) uitgevoerde voorafgaande beoordeling;***

d bis) de lidstaten zien erop toe dat passende maatregelen worden genomen om alle mogelijke negatieve gevolgen voor de verkeersveiligheid, met inbegrip van de veiligheid van kwetsbare weggebruikers, als gevolg van het gebruik van Europese modulaire systemen te voorkomen.

De lidstaten kunnen minimumeisen of een certificeringsregeling vaststellen voor bestuurders van Europese modulaire systemen, mits evenredigheid en non-discriminatie gewaarborgd zijn. De lidstaten werken samen om elkaars certificeringen wederzijds te erkennen.

Als een lidstaat op grond van dit lid Europese modulaire systemen toelaat in het nationale verkeer, mag hij Europese modulaire systemen in het kader van internationaal verkeer niet weigeren of verbieden op zijn grondgebied, mits die systemen de voor het nationale verkeer vastgestelde maximumgewichten en -afmetingen van Europese modulaire systemen niet overschrijden.

Indien de lidstaten het verkeer van Europese modulaire systemen op hun grondgebied toestaan, ~~stellen zij~~***melden zij dit bij*** de Commissie ~~daarvan~~***en delen zij haar mee op welke wijze is voldaan aan de voorwaarden van de punten -a) tot en met d bis) van dit lid. Na dergelijke meldingen doet de Commissie in voorkomend geval aanbevelingen aan die lidstaten om ervoor te zorgen dat aan deze voorwaarden wordt voldaan. Wanneer de Commissie aanbevelingen doet, stelt de betrokken lidstaat de Commissie binnen 6 maanden*** in kennis ***van de wijze waarop die aanbevelingen zullen worden uitgevoerd. De aanbevelingen van de Commissie en de antwoorden van de lidstaat worden openbaar gemaakt.”***; **[Am. 26]**

d) lid 5 wordt vervangen door:

“5. De lidstaten kunnen gedurende een beperkte periode toestaan dat voertuigen of voertuigcombinaties worden getest waarin nieuwe technologieën of concepten zijn geïnstalleerd waardoor ze niet aan de voorschriften van deze richtlijn kunnen voldoen. Die voertuigen of voertuigcombinaties mogen gedurende de proefperiode bepaalde nationale of internationale vervoersactiviteiten verrichten ***nadat is aangetoond dat de beoogde vervoersactiviteiten met geen enkele andere vorm van vervoer kunnen worden uitgevoerd die soortgelijke of hogere veiligheids- en milieuvoordelen heeft. Er moet worden aangetoond dat dit geen significante gevolgen heeft voor de intermodale concurrentie in de vervoersector als geheel***. Met name proeven met Europese modulaire systemen zijn voor maximaal vijf jaar toegestaan ***en kunnen eenmalig met maximaal drie jaar worden verlengd. Een lidstaat die besluit een proef te verlengen, verstrekt de Commissie een toereikende motivering voor dit besluit***. Het aantal proeven is onbeperkt. De lidstaten stellen de Commissie daarvan in kennis. **[Am. 27]**

De lidstaten zetten een monitoringsysteem op en beoordelen het effect van de in de eerste alinea vermelde proeven op de verkeersveiligheid, de wegeninfrastructuur en de modale samenwerking, evenals de milieueffecten op het vervoerssysteem, met inbegrip van de gevolgen voor de modal split.”;

e) het volgende lid 5 bis wordt ingevoegd:

“5 bis. De Commissie is bevoegd overeenkomstig artikel 10 nonies gedelegeerde handelingen ter aanvulling van deze richtlijn vast te stellen door de minimumreeksen gegevens en de prestatie-indicatoren te bepalen die moeten worden verstrekt door de ***voorafgaande beoordelingen en de*** door de lidstaten opgezette monitoringsystemen als bedoeld in lid 4 bis, ~~punt~~***de punten -a) en*** d), en lid 5 van dit artikel.”; **[Am. 28]**

f) lid 7 wordt geschrapt;

4) de volgende artikelen 4 bis en 4 ter worden ingevoegd:

"*Artikel 4 bis*

1. De lidstaten installeren en beheren een elektronisch informatie- en communicatiesysteem met ten minste de volgende éénloketfuncties:

a) één nationaal toegangspunt waar de aanvrager zijn aanvraag voor een speciale vergunning of vergelijkbare regeling als bedoeld in artikel 4, lid 3, indient in een gestandaardiseerd formaat;

b) één nationaal toegangspunt waar de aanvragers informatie kunnen verkrijgen over de vereisten voor het aanvragen van een speciale vergunning of vergelijkbare regeling als bedoeld in artikel 4, lid 3, en over de nodige gegevens om hun routes op een duidelijke, toegankelijke en transparante wijze te plannen;

c) één nationaal toegangspunt waar exploitanten van Europese modulaire systemen de in artikel 4, lid 4 bis, punten a) en b), bedoelde informatie kunnen raadplegen, indien van toepassing.

c bis) één nationaal toegangspunt waar op duidelijke, toegankelijke en transparante wijze informatie kan worden verkregen over de nationale maximaal toegestane gewichten en afmetingen van voertuigen, alsmede over eventuele beperkingen – onder meer wat betreft hoogte – in specifieke gebieden of op specifieke wegen. **[Am. 29]**

1 bis. Uiterlijk op [6 maanden na de datum van omzetting van deze richtlijn] zet de Commissie een specifieke Europees webportaal met geactualiseerde informatie op, dat in alle officiële talen van de Unie te raadplegen is en de in lid 1 bedoelde nationale elektronische en communicatiesystemen op duidelijke, toegankelijke en transparante wijze met elkaar verbindt, en beheert zij dat vervolgens. Via dit Europees webportaal wordt ook op toegankelijke en transparante wijze bekendgemaakt op welke delen van het wegennet Europese modulaire systemen en, indien mogelijk, voertuigen die ondeelbare ladingen vervoeren, in het verkeer zijn toegestaan. **[Am. 30]**

2. De Commissie ~~kan~~***neemt*** uitvoeringshandelingen ~~aannemen~~***aan*** tot vaststelling van een gemeenschappelijk ~~standaardaanvraagformulier~~***EU-standaardaanvraagformulier voor vergunningen*** en tot harmonisatie van de voorschriften en procedures***, onder meer betreffende de noodzakelijke voertuigregistratiegegevens,*** voor de afgifte***, ook in digitale vorm,*** van nationale vergunningen of vergelijkbare regelingen als bedoeld in lid 1 van dit artikel en in artikel 4, lid 3***, alsmede tot harmonisatie van de relevante regels voor de begeleiding van het vervoer van ondeelbare ladingen***. Die uitvoeringshandelingen worden vastgesteld volgens de in artikel 10 decies, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure. **[Am. 31]**

Artikel 4 ter

1. Als een lidstaat krachtens artikel 4, lid 2, punt a), op zijn grondgebied het verkeer toestaat van voertuigcombinaties waarvan het maximumgewicht de in bijlage I, punten 2.2.1 of 2.2.2, vastgestelde limieten overschrijdt, mag hij op zijn grondgebied het internationaal verkeer van voertuigcombinaties die voldoen aan de voor het nationale goederenvervoer vastgestelde gewichtswaarden, niet weigeren of verbieden mits het toegestane maximumgewicht van die voertuigcombinaties niet meer dan 44 ton bedraagt.

2. In afwijking van lid 1 mag het in lid 1 vastgestelde maximumgewicht van 44 ton worden overschreden in het geval de lidstaat hogere gewichtswaarden voor die voertuigcombinaties toestaat als ze betrokken zijn bij intermodaal vervoer.

3. Gezien de verwachte toename van het gebruik van emissievrije voertuigen is dit artikel van toepassing tot en met 31 december 2034.";

5) artikel 6 wordt als volgt gewijzigd:

a) lid 1 wordt vervangen door:

"1. De lidstaten nemen de nodige maatregelen om te waarborgen dat de in artikel 1 bedoelde voertuigen die aan deze richtlijn voldoen, zijn voorzien van een van de volgende bewijzen:

a) een combinatie van de volgende twee platen:

-i) de "voorgeschreven constructieplaat", ontworpen en aangebracht overeenkomstig bijlage II bij Uitvoeringsverordening (EU) 2021/535 van de Commissie (*),

-ii) de plaat betreffende de afmetingen, overeenkomstig bijlage III bij deze richtlijn, uitgevoerd en aangebracht overeenkomstig bijlage II bij Uitvoeringsverordening (EU) 2021/535;

b) één enkele, overeenkomstig bijlage II bij Uitvoeringsverordening (EU) 2021/535 uitgevoerde en aangebrachte plaat waarop de gegevens van de twee in punt a) van dit lid vermelde platen staan;

c) één enkel document dat is afgegeven door de bevoegde autoriteiten van de lidstaat waar het voertuig is ingeschreven of in het verkeer is gebracht. Dat document moet dezelfde rubrieken en gegevens bevatten als die welke voorkomen op de in punt a) vermelde platen. Het moet op een voor controle gemakkelijk toegankelijke en goed beschermde plaats worden bewaard.";

_____

(*) Uitvoeringsverordening (EU) 2021/535 van de Commissie van 31 maart 2021 tot vaststelling van uitvoeringsbepalingen voor Verordening (EU) 2019/2144 van het Europees Parlement en de Raad wat betreft uniforme procedures en technische specificaties voor de typegoedkeuring van voertuigen en van systemen, onderdelen en technische eenheden die voor die voertuigen zijn bestemd, wat betreft de algemene constructiekenmerken en veiligheid ervan (PB L 117 van 6.4.2021, blz. 1).";

a bis) lid 4 wordt vervangen door:

"***4. Voertuigen waarvoor een conformiteitsbewijs werd afgegeven, worden aan de volgende controles onderworpen:***

— ***wat de gemeenschappelijke normen inzake gewichten betreft, aan steekproefsgewijze controles;***

— ***wat de gemeenschappelijke normen inzake de afmetingen betreft, aan controles die worden uitgevoerd indien het vermoeden bestaat dat niet aan deze richtlijn wordt voldaan.";*** **[Am. 32]**

b) lid 5 wordt vervangen door:

"5. De middenkolom van het conformiteitsbewijs betreffende de gewichten vermeldt in voorkomend geval de op het betrokken voertuig toepasselijke Uniewaarden inzake gewichten.";

c) het volgende lid 7 wordt toegevoegd:

"7. Om een vervoersactiviteit als intermodaal vervoer in de zin van deze richtlijn te kunnen aanmerken, waarborgt de verlader of, indien die verschilt van de verlader, de onderneming die het intermodale vervoer organiseert, dat de in de artikelen 3 en 7 van Richtlijn 92/106/EEG bedoelde documenten, naargelang het geval, worden geregistreerd en beschikbaar gesteld op een eFTI-platform, overeenkomstig Verordening (EU) 2020/1056. Die informatie is voor de bevoegde autoriteiten toegankelijk op hetzelfde eFTI-platform waar de vervoersinformatie is geregistreerd, overeenkomstig Verordening (EU) 2020/1056.";

6) artikel 8 ter wordt als volgt gewijzigd:

a) de leden 1 en 2 worden vervangen door:

"1. Teneinde de energie-efficiëntie te verbeteren, mogen voertuigen of voertuigcombinaties die zijn uitgerust met aerodynamische voorzieningen die voldoen aan de eisen van de leden 2 en 3, alsmede aan Verordening (EU) 2018/858, de in punt 1.1 van bijlage I bij deze richtlijn bepaalde maximumlengten overschrijden om de installatie van die voorzieningen achteraan op het voertuig of de voertuigcombinatie mogelijk te maken. Voertuigen of voertuigcombinaties welke met die voorzieningen zijn uitgerust, moeten voldoen aan punt 1.5 van bijlage I bij deze richtlijn, en overschrijdingen van de maximumlengte mogen niet leiden tot een toename van de laadlengte van de betrokken voertuigen of voertuigcombinaties.

2. Voordat de in lid 1 bedoelde aerodynamische voorzieningen op de markt worden gebracht, wordt een typegoedkeuring verleend overeenkomstig de voorschriften inzake typegoedkeuring binnen het kader van Verordening (EU) 2018/858 en Uitvoeringsverordening (EU) 2021/535.";

b) lid 5 wordt geschrapt;

7) het volgende artikel 8 quater wordt ingevoegd:

"*Artikel 8 quater*

Voertuigen ~~met open oplegger~~ voor voertuigvervoer mogen bij belading de in punt 1.1 van bijlage I vastgestelde maximumlengte overschrijden tot een totaal van 20,75 meter, met gebruikmaking van ~~toegestane~~ laadsteunen***, zoals verlengbare achterlaadsteunen***.

~~Het overhangend gedeelte of~~ De laadsteun van voertuigen voor voertuigvervoer mag niet uitsteken ten opzichte van de ***overhangende*** lading. De lading mag maximaal 0,5 meter vóór het trekkende voertuig uitsteken, op voorwaarde dat ~~de eerste as~~***alle assen*** van het vervoerde voertuig op de ~~structuur van de aanhangwagen rust~~***voertuigstructuur rusten***. De lading mag achteraan maximaal 1,5 meter uitsteken, op voorwaarde dat ~~de laatste~~***niet meer dan één*** as van het vervoerde voertuig op de ~~structuur van de aanhangwagen~~***achterlaadsteun*** rust."; **[Am. 33]**

8) artikel 9 bis wordt als volgt gewijzigd:

a) de leden 1 en 2 worden vervangen door:

"1. Voertuigen of voertuigcombinaties die aan Verordening (EU) 2018/858 voldoen, mogen de in punt 1.1 van bijlage I bij deze richtlijn vastgestelde maximumlengten overschrijden, mits de cabines beter presteren op het vlak van aerodynamica, energie-efficiëntie ~~en,~~ veiligheid ***en het comfort van de bestuurder***. De krachtens dit artikel toegestane maximumlengten mogen ook worden overschreden voor de installatie van emissievrije technologie. Voertuigen of voertuigcombinaties welke met dergelijke cabines zijn uitgerust, voldoen aan punt 1.5 van bijlage I bij deze richtlijn; wanneer de maximumlengten worden overschreden, mag dat niet leiden tot een toename van het laadvermogen van de betrokken voertuigen. **[Am. 34]**

2. Voordat de in lid 1 bedoelde voertuigen op de markt worden gebracht, worden ze goedgekeurd overeenkomstig de voorschriften inzake typegoedkeuring binnen het kader van Verordening (EU) 2018/858 en Uitvoeringsverordening (EU) 2021/535.";

b) lid 3 wordt geschrapt;

9) artikel 10 ter wordt vervangen door:

"*Artikel 10 ter*

1. Het maximaal toegestane gewicht en de maximaal toegestane asdruk van door alternatieve brandstoffen aangedreven of emissievrije voertuigen komen overeen met de waarden die zijn vastgesteld in de punten 2.2, 2.3, 2.4, 3.4.2 en 3.4.3 van bijlage I.

Het bijkomende gewicht van door alternatieve brandstoffen aangedreven of emissievrije voertuigen wordt gedefinieerd op basis van de documentatie die door de fabrikant bij de goedkeuring van het betrokken voertuig wordt verstrekt. Dat bijkomende gewicht wordt vermeld in de officiële bewijzen die zijn vereist overeenkomstig artikel 6.

De Commissie is bevoegd overeenkomstig artikel 10 nonies gedelegeerde handelingen ter aanvulling van deze richtlijn vast te stellen door de in artikel 2 opgenomen lijst van alternatieve brandstoffen waarvoor extra gewicht nodig is, te actualiseren. Het is van bijzonder belang dat de Commissie de gangbare praktijk volgt en, alvorens die gedelegeerde handelingen vast te stellen, deskundigen raadpleegt, onder wie deskundigen van de lidstaten.

2. De in punt 1.1 van bijlage I vastgestelde maximumlengten voor emissievrije voertuigen of voertuigcombinaties met emissievrije voertuigen, mogen worden overschreden met de bijkomende lengte die nodig is om de emissievrije technologie te plaatsen~~, met een maximum van 90 cm~~. Die emissievrije voertuigen of voertuigcombinaties moeten voldoen aan de punten 1.5 en 1.5 bis van bijlage I bij deze richtlijn; de overschrijding van de maximumlengte mag niet leiden tot een toename van de laadlengte van die voertuigen of voertuigcombinaties, teneinde te garanderen dat de aanhangwagens en opleggers voldoen aan de voorschriften voor intermodaal vervoer. **[Am. 35]**

De bijkomende lengte van door alternatieve brandstoffen aangedreven voertuigen moet worden bepaald op basis van de documentatie die door de fabrikant bij de goedkeuring van het betrokken voertuig wordt verstrekt. Die bijkomende lengte wordt vermeld in de officiële bewijzen die zijn vereist overeenkomstig artikel 6.";

10) artikel 10 quater wordt vervangen door:

"*Artikel 10 quater*

In het geval van voertuigen of voertuigcombinaties die worden ingezet in een intermodale vervoersactiviteit, is de in bijlage I, punt 1.1, vastgestelde ~~maximumlengten~~***lengte voor een geleed voertuig***, in voorkomend geval onder voorbehoud van artikel 9 bis, lid 1, en artikel 10 ter, lid 2, ***18,00 m*** en de in bijlage I, punt 1.6, vastgestelde maximale afstand ~~mogen met 15 cm worden overschreden door voertuigen of voertuigcombinaties die containers van 45 voet of wissellaadbakken van 45 voet vervoeren, leeg of geladen, mits het wegvervoer van de desbetreffende container of wisselladbak deel uitmaakt van een intermodale vervoersverrichting~~***13,50 m***."; **[Am. 36]**

10 bis) het volgende artikel 10 quater bis wordt ingevoegd:

"Artikel 10 quater bis

1. Met het oog op een betere verkeersveiligheid en ter voorkoming van een veelvoud aan markeringen en signalisaties, wordt hierbij één EU-label vastgesteld voor de lengte van motorvoertuigen of voertuigcombinaties die in EMS vervoer worden ingezet of waarvan de afmetingen afwijken van de in de punten 1.1, 1.2, 1.4 tot en met 1.8, 4.2 en 4.4 van bijlage I beschreven afmetingen.

2. De lidstaten nemen de nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat het EU-label duidelijk en zichtbaar wordt aangebracht op de achterzijde van alle in lid 1 bedoelde voertuigen of voertuigcombinaties.

***3. Uiterlijk op [1 jaar na de datum van inwerkingtreding] stelt de Commissie overeenkomstig artikel 10 nonies een gedelegeerde handeling vast in aanvulling op deze richtlijn, met de gedetailleerde normen, vereisten en overige bepalingen voor de afgifte en het aanbrengen van de labels, waarbij de voorkeur wordt gegeven aan het gebruik van pictogrammen (in plaats van tekst).";* [Am. 37]**

11) Artikel 10 quinquies wordt als volgt gewijzigd:

a) de leden 1 en 2 worden vervangen door:

"1. De lidstaten treffen specifieke maatregelen om ~~na te gaan welke rijdende~~***in het verkeer aanwezige*** voertuigen of voertuigcombinaties ~~waarschijnlijk~~***op het spoor te komen die*** het vastgestelde maximaal toegestane gewicht ~~hebben overschreden en derhalve door hun bevoegde autoriteiten moeten worden gecontroleerd om~~***overschrijden teneinde*** de naleving van deze richtlijn te waarborgen***, met inbegrip van de naleving van de vereisten van speciale vergunningen***. Die maatregelen ~~kunnen worden genomen door middel~~***omvatten de invoering*** van automatische op de weginfrastructuur aangebrachte systemen ~~of door de~~***waarbij tenminste een uitrol*** overeenkomstig ~~lid 4 in het voertuig geïnstalleerde weegapparatuur~~***Verordening (EU) nr. 1315/2013*** (*) ***wordt gewaarborgd. De lidstaten zetten gecertificeerde automatische systemen in op het kernnetwerk van het trans-Europees vervoersnet als omschreven in Verordening (EU) nr. 1315/2013.***

~~Als een lidstaat ervoor kiest~~***Naast het gebruik van*** automatische systemen ***die worden opgezet*** op de wegeninfrastructuur ~~aan te brengen, zorgt hij er ten minste voor dat dergelijke systemen worden uitgerold op het trans-Europees netwerk voor vervoer over~~***, kunnen lidstaten in het verkeer aanwezige voertuigen of voertuigcombinaties die waarschijnlijk het vastgestelde maximaal toegestane gewicht hebben overschreden, herkennen met behulp van overeenkomstig lid 4 in voertuigen geïnstalleerde weegapparatuur of door middel van controles langs*** de weg ~~als bedoeld in Verordening (EU) nr. 1315/2013~~ (*).

Een lidstaat mag de installatie van weegapparatuur aan boord niet opleggen voor voertuigen of voertuigcombinaties die in een andere lidstaat zijn geregistreerd.

~~Indien voor het vaststellen~~***Lidstaten kunnen de gecertificeerde automatische systemen gebruiken om sancties op te leggen naar aanleiding*** van inbreuken op deze richtlijn ~~en het opleggen van sancties automatische systemen worden gebruikt, worden die automatische systemen~~, onverminderd het nationaal en Unierecht~~, gecertificeerd. Indien~~***. Gecertificeerde*** automatische systemen ~~alleen voor identificatiedoeleinden~~ worden ~~gebruikt, hoeven ze niet te worden gecertificeerd~~***gekoppeld aan het enige nationale toegangspunt voor speciale vergunningen of soortgelijke regelingen als bedoeld in artikel 4 bis, teneinde voertuigen of voertuigcombinaties te kunnen herkennen die het maximaal toegestane gewicht overschrijden en in het bezit zijn van een speciale vergunning, alsook die welke het toegestane gewicht overschrijden dat uit hoofde van de speciale vergunning is toegestaan***. [Am. 38]

2. Elke lidstaat verricht elk kalenderjaar ten minste zes gewichtscontroles per miljoen voertuigkilometers die op zijn grondgebied zijn afgelegd door voertuigen of voertuigcombinaties die binnen de reikwijdte van deze richtlijn vallen, ongeacht het land waar die voertuigen zijn geregistreerd of in het verkeer zijn gebracht. Er wordt ook een passend aantal nalevingscontroles bij nacht uitgevoerd.";

(*) Verordening (EU) nr. 1315/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 11 december 2013 betreffende richtsnoeren van de Unie voor de ontwikkeling van het trans-Europees vervoersnetwerk en tot intrekking van Besluit nr. 661/2010/EU (PB L 348 van 20.12.2013, blz. 1).";

b) in lid 5 wordt de eerste alinea vervangen door:

"5. De Commissie stelt uitvoeringshandelingen vast waarin gedetailleerde bepalingen worden vastgelegd die eenvormige voorwaarden waarborgen voor de uitvoering van de in lid 4 bedoelde voorschriften inzake interoperabiliteit en compatibiliteit.";

12) het volgende artikel 10 quinquies bis wordt ingevoegd:

"*Artikel 10 quinquies bis*

1. De lidstaten kunnen op hun grondgebied regelingen voor het beleid inzake intelligente toegang toepassen om de toegang van zware bedrijfsvoertuigen tot specifieke wegen of gebieden te reguleren, te monitoren en te vergemakkelijken.

Voor de toepassing van dit artikel wordt onder "beleid inzake intelligente toegang" verstaan een technisch en functioneel kader voor het beheer van de toegang van zware bedrijfsvoertuigen tot het wegennet door middel van telematica, teneinde de naleving van de toepasselijke regels inzake gewichten en afmetingen te waarborgen.

2. ~~Als een lidstaat overeenkomstig lid 1 een~~***Lidstaten zorgen ervoor dat hun regelingen voor het*** beleid inzake intelligente toegang ~~toepast, zorgt hij ervoor dat de desbetreffende regelingen~~ in overeenstemming zijn met Richtlijn 2010/40/EU van het Europees Parlement en de Raad (*). De lidstaten waarborgen met name dat gegevens met betrekking tot de regeling voor het beleid inzake intelligente toegang die binnen het toepassingsgebied van Richtlijn 2010/40/EU vallen, met inbegrip van gewichts-, lengte-, breedte- of hoogtebeperkingen, beschikbaar zijn in een elektronisch, machineleesbaar formaat en toegankelijk worden gemaakt via de nationale toegangspunten die zijn ingesteld bij Gedelegeerde Verordening (EU) 2022/670 (**). ***Lidstaten zorgen er tevens voor dat de regeling voor het beleid inzake intelligente toegang is gekoppeld aan het enige nationale toegangspunt voor speciale vergunningen of soortgelijke regelingen als bedoeld in artikel 4 bis, teneinde voertuigen of voertuigcombinaties te kunnen herkennen die het maximaal toegestane gewicht en/of de maximaal toegestane afmetingen overschrijden en in het bezit zijn van een speciale vergunning.***

3. ~~Als een lidstaat~~***Bij de toepassing*** overeenkomstig lid 1 ***van*** regelingen voor het beleid inzake intelligente toegang ~~toepast, moet hij~~***, moeten de lidstaten***:

a) de criteria vaststellen voor het verlenen van toegang tot zware bedrijfsvoertuigen, met inbegrip van maar niet beperkt tot het gewicht, de lengte, de ***hoogte, de*** technische specificaties en de naleving van specifieke veiligheidsnormen;

b) het gebruik van geavanceerde intelligente vervoerssystemen bevorderen om de veiligheid en de efficiëntie te verhogen en de congestie te verminderen in het wegvervoer waarop die regelingen betrekking hebben;

c) een uitgebreid informatie- en communicatiesysteem opzetten om exploitanten van zware bedrijfsvoertuigen te informeren over de vereisten, de aanvraagprocedures en eventuele actualiseringen of wijzigingen van de regelingen.

c bis) zich onthouden van discriminerende of onevenredige beperkingen van het vrije verkeer van goederen en diensten, en de goede werking van de interne markt niet onnodig belemmeren.

~~4. Als een lidstaat regelingen voor het beleid inzake intelligente toegang instelt, mag dat geen aanleiding geven tot discriminerende of onevenredige beperkingen van het vrije verkeer van goederen en diensten, en de goede werking van de interne markt niet onnodig belemmeren.";~~

(*) Richtlijn 2010/40/EU van het Europees Parlement en de Raad van 7 juli 2010 betreffende het kader voor het invoeren van intelligente vervoerssystemen op het gebied van wegvervoer en voor interfaces met andere vervoerswijzen (PB L 207 van 6.8.2010, blz. 1).

(**) Gedelegeerde verordening (EU) 2022/670 van de Commissie van 2 februari 2022 ter aanvulling van Richtlijn 2010/40/EU van het Europees Parlement en de Raad wat de verlening van EU-wijde realtimeverkeersinformatiediensten betreft (PB L 122 van 25.4.2022, blz. 1)."; **[Am. 39]**

12 bis) aan artikel 10 sexies wordt het volgende nieuwe lid toegevoegd:

"De lidstaten worden ertoe aangemoedigd de inkomsten uit deze sancties, of het equivalent in financiële waarde van die inkomsten, aan te wenden om de marktabsorptie van duurzame vervoermiddelen te ontwikkelen en te ondersteunen, de bijbehorende infrastructuur en slimme handhavingssystemen te financieren, intermodaal vervoer aan te moedigen en grensoverschrijdend vervoer duurzamer te maken."; **[Am. 40]**

13) in artikel 10 septies, lid 1, wordt punt a) vervangen door:

"a) wanneer de verlader de vervoerder de opdracht geeft om containers of wissellaadbakken te vervoeren, dient de verlader de vervoerder een verklaring te verstrekken waarin het gewicht en de hoogte van de vervoerde containers of wissellaadbakken wordt vermeld; en";

14) artikel 10 octies wordt vervangen door:

"*Artikel 10 octies*

1. De lidstaten bezorgen de Commissie om de twee jaar, en uiterlijk 30 september van het jaar na het einde van de betrokken periode van twee jaar, de vereiste informatie over:

a) het aantal in de twee vorige kalenderjaren uitgevoerde controles;

b) het aantal vastgestelde overbeladen voertuigen of voertuigcombinaties;

c) het aantal en de locatie van de automatische systemen die overeenkomstig artikel 10 quinquies, lid 1, op de wegeninfrastructuur zijn aangebracht~~, en of ze uitsluitend voor identificatiedoeleinden dienen dan wel~~ ***en die*** voor directe handhaving gecertificeerd zijn; **[Am. 41]**

d) de toepassing en doeltreffendheid van de overeenkomstig artikel 10 quinquies bis opgezette regelingen voor het beleid inzake intelligente toegang;

e) het aantal overeenkomstig artikel 4, lid 3, afgegeven nationale vergunningen voor uitzonderlijk vervoer, en de duur ervan (eenmalige vergunningen of langetermijnvergunningen);

f) de resultaten van de overeenkomstig artikel 4, lid 4 bis, punt d), en artikel 4, lid 5, uitgevoerde beoordelingen.

De informatie wordt uitgesplitst per jaar.

2. De Commissie analyseert de overeenkomstig lid 1 ontvangen informatie en ~~dient~~***doet, in voorkomend geval,*** op basis daarvan ***aanbevelingen aan de lidstaten. Als de Commissie dergelijke aanbevelingen doet, stelt de betrokken lidstaat de Commissie binnen 6 maanden na de afgifte ervan in kennis van de wijze waarop de lidstaat voornemens is deze aanbevelingen uit te voeren. De Commissie dient*** een verslag over de ~~uitvoering~~ ***naleving*** van de ***vereisten van deze*** richtlijn in bij het Europees Parlement en de Raad, uiterlijk ~~13~~***12*** maanden nadat ze de informatie van alle lidstaten heeft ontvangen. Dat verslag bevat informatie over relevante ontwikkelingen op de desbetreffende gebieden. **[Am. 42]**

3. De Commissie stelt door middel van uitvoeringshandelingen een standaardrapportageformulier in elektronisch formaat vast dat de lidstaten moeten gebruiken om de in lid 1 vermelde informatie bij de Commissie in te dienen. Die uitvoeringshandelingen worden vastgesteld volgens de in artikel 10 decies, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure.;"

15) In artikel 10 nonies ~~wordt lid 2~~***worden de leden 2, 3 en 5*** vervangen door:

"2. De in artikel 4, lid 5 bis, ~~en~~ artikel 10 ter, lid 1***, en artikel 10 quater bis***, bedoelde bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen, wordt aan de Commissie verleend voor een termijn van vijf jaar vanaf [PO please insert date of entry into force of this Directive]. De Commissie stelt uiterlijk negen maanden voor het einde van de termijn van vijf jaar een verslag op over de bevoegdheidsdelegatie. De bevoegdheidsdelegatie wordt stilzwijgend met termijnen van dezelfde duur verlengd, tenzij het Europees Parlement of de Raad zich uiterlijk drie maanden voor het einde van elke termijn tegen die verlenging verzet.; **[Am. 43]**

3. Het Europees Parlement of de Raad kan de in artikel ~~10 ter~~4, lid 5 bis, artikel 10 ter, lid 1, en artikel 10 quater bis bedoelde bevoegdheidsdelegatie te allen tijde intrekken. Een besluit tot intrekking beëindigt de delegatie van de in dat besluit genoemde bevoegdheid. Het besluit treedt in werking op de dag na de bekendmaking ervan in het Publicatieblad van de Europese Unie of op een daarin genoemde latere datum. Het laat de geldigheid van de reeds van kracht zijnde gedelegeerde handelingen onverlet. **[Am. 44]**

5. Een overeenkomstig artikel ~~10 ter~~4, lid 5 bis, artikel 10 ter, lid 1, en artikel 10 quater bis, vastgestelde gedelegeerde handeling treedt alleen in werking indien het Europees Parlement noch de Raad daartegen binnen een termijn van twee maanden na de kennisgeving van die handeling aan het Europees Parlement en de Raad bezwaar heeft gemaakt, of indien zowel het Europees Parlement als de Raad voor het verstrijken van die termijn de Commissie hebben meegedeeld dat zij daartegen geen bezwaar zullen maken. Die termijn wordt op initiatief van het Europees Parlement of de Raad met 2 maanden verlengd."; **[Am. 45]**

16) aan artikel 10 decies wordt het volgende lid 4 toegevoegd:

"4. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, is artikel 8 van Verordening (EU) nr. 182/2011 van toepassing.";

17) artikel 10 undecies wordt ~~geschrapt;~~***vervangen door:***

"Artikel 10 undecies

Uiterlijk 2027, en daarna om de vier jaar, legt de Commissie het Europees Parlement en de Raad een verslag voor over de toepassing van deze richtlijn. Het verslag bevat een gedetailleerde beoordeling van de ontwikkeling van het nationale en internationale wegvervoer, met inbegrip van de specifieke kenmerken van bepaalde marktsegmenten en het effect van die ontwikkeling op de verkeersveiligheid, de wegeninfrastructuur, de werking van de interne markt voor wegvervoer, het concurrentievermogen van de sector, de connectiviteit en de modal shift. Het verslag kan elementen uit het in artikel 10 octies, lid 2, bedoelde verslag bevatten. In dit verslag analyseert de Commissie met name of de noodzakelijke randvoorwaarden voor de marktabsorptie van emissievrije zware bedrijfsvoertuigen in de Unie op bevredigende wijze zijn vervuld voor de in lid 3 van artikel 4 ter bedoelde datum. In dit verslag worden met name de volgende randvoorwaarden beoordeeld: het aantal registraties van emissievrije zware bedrijfsvoertuigen in de lidstaten, de beschikbaarheid en capaciteit van passende infrastructuur voor alternatieve brandstoffen en het effect van het Europese emissiehandelssysteem op het wegvervoer alsook heffingen op het weggebruik gedifferentieerd naar CO_2-emissies in de lidstaten. Daarnaast worden in deze analyse de randvoorwaarden beoordeeld voor de marktabsorptie van emissievrije voertuigen of voertuigcombinaties van Europese modulaire systemen in het internationale verkeer in die lidstaten die EMS in het verkeer op hun grondgebied toestaan.

Daarnaast wordt in het verslag het gebruik van regelingen voor het beleid inzake intelligente toegang met betrekking tot handhaving geanalyseerd, rekening houdend met de beschikbaarheid en kostenefficiëntie van die regelingen. Voorts wordt in het verslag informatie verstrekt over relevante technologische vooruitgang op het gebied van wegvervoer, onder meer met betrekking tot nieuwe technologieën of nieuwe concepten en aerodynamische voorzieningen, alsook aanhangwagens of opleggers met emissievrije technologie.

Als onderdeel van dit verslag beoordeelt de Commissie ook de doeltreffendheid en het effect van deze richtlijn, in hoeverre de doelstellingen van deze richtlijn met de uitvoering ervan zijn verwezenlijkt en wat de interactie en verenigbaarheid is van deze richtlijn met andere relevante wetgeving van de Unie.

Op basis van de bevindingen van de hierboven genoemde beoordelingen moet het verslag in voorkomend geval vergezeld gaan van een wetgevingsvoorstel tot wijziging van deze richtlijn."; **[Am. 46]**

18) het volgende artikel 10 duodecies wordt ingevoegd:

"*Artikel 10 duodecies*

Als het algemeen belang dit vereist en mits de verkeersveiligheid niet in gevaar wordt gebracht, kunnen de lidstaten in het geval van een crisis tijdelijke uitzonderingen op de toepassing van de in bijlage I vastgestelde maximale gewichten en afmetingen toestaan voor voertuigen die in het nationale verkeer worden gebruikt, voor een periode van ten hoogste twee maanden. ***Deze periode kan alleen worden verlengd wanneer de crisis aanhoudt.*** **[Am. 47]**

Elke uitzondering wordt naar behoren met redenen omkleed en onmiddellijk ter kennis van de Commissie gebracht. De Commissie maakt de informatie over de toegestane uitzondering onmiddellijk bekend op haar officiële website ***en op het specifieke Europese webportaal als bedoeld in artikel 4 bis, lid 1 bis***. **[Am. 48]**

Als meerdere lidstaten door een crisis worden getroffen, kan de Commissie uitvoeringshandelingen vaststellen met tijdelijke uitzonderingen op de toepassing van de in bijlage I vastgestelde maximale gewichten en afmetingen voor voertuigen die in het internationale verkeer tussen de getroffen lidstaten worden gebruikt. De duur van die uitzonderingen bedraagt ten hoogste zes maanden en kan alleen worden verlengd als de crisis aanhoudt. De uitvoeringshandelingen worden volgens de in artikel 10 decies, lid 4, bedoelde procedure vastgesteld.

Voor de toepassing van dit artikel wordt onder "crisis" verstaan een uitzonderlijke, onverwachte en plotselinge, natuurlijke of door de mens veroorzaakte gebeurtenis van buitengewone aard en omvang die binnen of buiten de Unie plaatsvindt, met aanzienlijke directe of indirecte gevolgen voor het wegvervoer, de economie of het welzijn***, met inbegrip van de veiligheid,*** van de burgers van de Unie, waarbij de normale werking van de samenleving aanzienlijk wordt verstoord en dringende maatregelen in het algemeen belang vereist zijn."; **[Am. 49]**

19) bijlage I wordt vervangen door de bijlage bij de onderhavige richtlijn.

20) iIn bijlage III worden de woorden "Richtlijn 76/114/EEG" vervangen door de woorden "bijlage II bij Uitvoeringsverordening (EU) 2021/535".

Artikel 2

Wijzigingen van Verordening (EU) 2020/1056

In artikel 2, lid 1, van Verordening (EU) 2020/1056 wordt het volgende punt vi) ingevoegd:

"vi) artikel 6, lid 7, van Richtlijn 96/53/EG van de Raad (*);".

(*) Richtlijn 96/53/EG van de Raad van 25 juli 1996 houdende vaststelling, voor bepaalde aan het verkeer binnen de Gemeenschap deelnemende wegvoertuigen, van de in het nationale en het internationale verkeer maximaal toegestane afmetingen, en van de in het internationale verkeer maximaal toegestane gewichten (PB L 235 van 17.9.1996, blz. 59)."

Artikel 3

Omzetting

1. Uiterlijk **...** [datum van vaststelling + ~~2~~***1*** jaar] stellen de lidstaten de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen vast om aan deze richtlijn te voldoen en maken zij deze bekend. Zij delen de Commissie de tekst van die bepalingen onmiddellijk mee. Wanneer de lidstaten die bepalingen aannemen, wordt in die bepalingen zelf of bij de officiële bekendmaking ervan naar deze richtlijn verwezen. De regels voor die verwijzing worden vastgesteld door de lidstaten. **[Am. 50]**

2. De lidstaten delen de Commissie de tekst van de belangrijkste bepalingen van intern recht mee die zij op het onder deze richtlijn vallende gebied vaststellen.

Artikel 4

Inwerkingtreding

Deze richtlijn treedt in werking op de twintigste dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Artikel 5

Adressaten

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te …,

Voor het Europees Parlement	*Voor de Raad*
De voorzitter	*De voorzitter*

Bijlage

MAXIMUMGEWICHTEN EN -AFMETINGEN EN AANVERWANTE KENMERKEN VAN VOERTUIGEN

1.	Maximaal toegestane afmetingen van de in artikel 1, lid 1, punt a), genoemde voertuigen	
1.1.	Maximumlengte	
	— ander motorvoertuig dan een bus	12,00 m
	— aanhangwagen	12,00 m
	— geleed voertuig	16,50 m
	— aanhangwagencombinatie	18,75 m
	— gelede bus ***met 3 assen***	18,75 m
	— ***gelede bus met 4 assen***	***21,00 m***
	— bus met 2 assen	13,50 m
	— bus met > 2 assen	15,00 m
	— bus + aanhangwagen	18,75 m
1.2.	Maximumbreedte	
	a) alle voertuigen, met uitzondering van de in punt b) bedoelde voertuigen	2,55 m
	b) de bovenbouw van geconditioneerde voertuigen of door voertuigen vervoerde geconditioneerde containers of wissellaadbakken	2,60 m
1.3.	Maximumhoogte	
	— alle voertuigen	4,00 m
	— voertuigen of voertuigcombinaties voor intermodaal vervoer van een of meer containers met een standaard uitwendige hoogte van 9 voet 6 inch (high cube-containers)	4,30 m
1.4.	De afneembare bovenbouw en gestandaardiseerde laadstructuren, zoals containers, zijn in de in de punten 1.1, 1.2, 1.3, 1.6, 1.7, 1.8 en 4.4 genoemde afmetingen begrepen.	
1.4 bis.	Als demonteerbare toebehoren zoals skiboxen op een bus worden aangebracht mag de lengte van het voertuig, inclusief toebehoren, niet meer bedragen dan de in punt 1.1 bepaalde maximumlengte	
1.5.	Een motorvoertuig of combinatie in beweging moet in staat zijn een cirkel te beschrijven met een uitwendige straal van 12,50 m en een inwendige straal van 5,30 m.	
1.5 bis.	Bijkomende vereisten voor bussen	
	Terwijl het voertuig stilstaat, moet op de grond met een lijn het verticale vlak worden aangegeven dat de zijkant van het voertuig raakt en naar de ruimte buiten de cirkel is gericht. Bij een geleed voertuig worden de twee starre delen langs het vlak opgesteld.	
	Wanneer het voertuig de in punt 1.5 beschreven cirkelvormige ruimte in rechte lijn binnenrijdt, mag geen voertuigdeel meer dan 0,60 m buiten voornoemd verticaal vlak komen.	
1.6.	Maximale afstand tussen de pen van de opleggerkoppeling en de achterkant van de oplegger	12,00 m
1.7.	Parallel met de lengteas van het samenstel gemeten maximale afstand tussen het voorste punt aan de buitenzijde van de laadruimte achter de stuurcabine en het achterste punt aan de buitenzijde van de aanhangwagen van de combinatie, verminderd met de afstand tussen de achterkant van het motorvoertuig en de voorkant van de aanhangwagen	15,65 m
1.8.	Parallel met de lengteas van het samenstel gemeten maximale afstand tussen het voorste punt aan de buitenzijde van de laadruimte achter de stuurcabine en het achterste punt aan de buitenzijde van de aanhangwagen van de combinatie	16,40 m

2.	Maximaal toegestaan gewicht van voertuigen			
2.1.	Van een combinatie deel uitmakende voertuigen			
	2.1.1.	Aanhangwagen met twee assen		18 ton
	2.1.2.	Aanhangwagen met drie assen		24 ton
2.2.	Voertuigcombinaties			
	2.2.1.	Samenstellen met vijf of zes assen		
		a) Motorvoertuig met twee assen met aanhangwagen met drie assen		40 ton
		b) Motorvoertuig met drie assen met aanhangwagen met twee of drie assen		40 ton
	2.2.2.	Gelede voertuigen met vijf of zes assen		
		a)	motorvoertuig met twee assen met oplegger met drie assen	40 ton
		b)	motorvoertuig met drie assen met oplegger met twee of drie assen	40 ton
		c)	motorvoertuig met twee assen met oplegger met drie assen die worden gebruikt voor intermodaal vervoer	~~42 ton~~***44 ton***
		d)	motorvoertuig met drie assen met oplegger met twee of drie assen die worden gebruikt voor intermodaal vervoer	44 ton
	2.2.3.	Samenstellen met vier assen, bestaande uit een motorvoertuig met twee assen en een aanhangwagen met twee assen		36 ton
	2.2.4.	Gelede voertuigen met vier assen, bestaande uit een motorvoertuig met twee assen en een oplegger met twee assen, indien de afstand tussen de assen van de oplegger:		
		2.2.4.1.	ten minste 1,3 m en ten hoogste 1,8 m bedraagt	36 ton
		2.2.4.2.	meer dan 1,8 m bedraagt	36 ton
			Als het maximaal toegestane gewicht van het motorvoertuig (18 t) en het maximaal toegestane gewicht van het tweeassenstel van de oplegger (20 t) in acht worden genomen en de aangedreven as is uitgerust met dubbele banden en met luchtvering of met op Unieniveau als gelijkwaardig erkende vering, zoals omschreven in bijlage II, wordt het in punt 2.2.4.2 bepaalde maximaal toegestane gewicht verhoogd met 2 ton.	
	In het geval van voertuigcombinaties met door alternatieve brandstoffen aangedreven ***motorvoertuigen***~~voertuigen~~, met uitzondering van emissievrije ***motorvoertuigen***~~voertuigen~~, wordt het maximaal toegestane gewicht als voorzien in punt 2.2 verhoogd met het voor de alternatieve brandstoftechnologie vereiste extra gewicht van ten hoogste 1 ton.			
	In het geval van voertuigcombinaties met emissievrije ***motorvoertuigen***~~voertuigen~~ wordt het in de punten 2.2.1 en 2.2.2 bepaalde maximaal toegestane gewicht met 4 ton verhoogd.			
	In het geval van voertuigcombinaties met emissievrije ***motorvoertuigen***~~voertuigen~~ wordt het in de punten 2.2.3 en 2.2.4 bepaalde maximaal toegestane gewicht met 2 ton verhoogd.			
	In het geval van voertuigcombinaties met aanhangwagens of opleggers met emissievrije technologie wordt het in de punten 2.2.1, 2.2.2, 2.2.3 en 2.2.4 bepaalde maximaal toegestane gewicht met 2 ton verhoogd.			
	Wanneer meer dan een van de bovengenoemde verhogingen voor voertuigcombinaties van toepassing is op één voertuigcombinatie, zijn die verhogingen cumulatief van toepassing.			

2.3	Motorvoertuigen		
	2.3.1.	Motorvoertuigen met twee assen, met uitzondering van autobussen	18 ton
	2.3.2.	Autobussen met twee assen	19,5 ton
	2.3.3.	Motorvoertuigen met drie assen	25 ton
	2.3.4.	Motorvoertuigen met drie assen waarvan de aangedreven as is uitgerust met dubbele banden en luchtvering of met een op Unieniveau als gelijkwaardig erkende vering volgens de definitie in bijlage II, of waarvan elke aangedreven as is uitgerust met dubbele banden en de maximumdruk van elke as niet meer dan 9,5 ton bedraagt	26 ton
	2.3.5.	Motorvoertuigen met vier assen met twee sturende assen, waarvan de aangedreven as is uitgerust met dubbele banden en luchtvering of met een op Unieniveau als gelijkwaardig erkende vering volgens de definitie in bijlage II, of waarvan elke aangedreven as is uitgerust met dubbele banden en de maximumdruk van elke as niet meer dan 9,5 ton bedraagt	32 ton
	2.3.6.	Motorvoertuigen met vijf assen met twee sturende assen, waarvan de aangedreven as is uitgerust met dubbele banden en luchtvering of met een op Unieniveau als gelijkwaardig erkende vering volgens de definitie in bijlage II, of waarvan elke aangedreven as is uitgerust met dubbele banden en de maximumdruk van elke as niet meer dan 9,5 ton bedraagt	40 ton
	In het geval van door alternatieve brandstoffen aangedreven ***motorvoertuigen***~~voertuigen~~, met uitzondering van emissievrije ***motorvoertuigen***~~voertuigen~~, wordt het maximaal toegestane gewicht als voorzien in de punten 2.3.1, 2.3.3 en 2.3.4 van punt 2.3 verhoogd met het voor de alternatieve brandstoftechnologie vereiste extra gewicht van ten hoogste 1 ton.		
	In het geval van emissievrije ***motorvoertuigen***~~voertuigen~~ wordt het in punt 2.3 bepaalde maximaal toegestane gewicht met 2 ton verhoogd.		
2.4.	Gelede autobus met drie assen		28 ton
2.5.	***Gelede autobus met vier assen***		***32 ton***
	In het geval van door alternatieve brandstoffen aangedreven ***motorvoertuigen***~~voertuigen~~, met uitzondering van emissievrije ***motorvoertuigen, worden de***~~voertuigen, wordt het~~ maximaal toegestane ***gewichten***~~gewichtvan 28 ton~~ als voorzien in ~~punt~~ ***de punten*** 2.4 ***en 2.5*** verhoogd met het voor de alternatieve brandstoftechnologie vereiste extra gewicht van ten hoogste 1 ton.		
	In het geval van emissievrije ***motorvoertuigen worden de***~~voertuigen wordt het~~ in ***punten*** ~~punt~~ 2.4 ***en 2.5*** bepaalde maximaal toegestane ***gewichten***~~gewicht van 28 ton~~ met 2 ton verhoogd.		
3.	Maximaal toegestane asdruk voor de in artikel 1, lid 1, punt b), genoemde voertuigen		
3.1.	Enkelvoudige assen		
	Enkelvoudige niet-aangedreven as		10 ton
3.2.	Tweeassenstellen van aanhangwagens en opleggers		
	De totale asdruk van een tweeassenstel mag niet meer bedragen dan, als de afstand d tussen de assen		
	3.2.1.	minder dan 1,0 m bedraagt (d < 1,0)	11 ton
	3.2.2.	ten minste 1,0 m en minder dan 1,3 m bedraagt (1,0 ≤ d < 1,3)	16 ton
	3.2.3.	ten minste 1,3 m en minder dan 1,8 m bedraagt (1,3 ≤ d < 1,8)	18 ton
	3.2.4.	1,8 m of meer bedraagt (1,8 ≤ d)	20 ton

3.3.	Drieassenstellen van aanhangwagens en opleggers		
	De totale asdruk van een drieassenstel mag niet meer bedragen dan, als de afstand dμ tussen de assen		
	3.3.1.	niet meer dan 1,3 m bedraagt (1,3 ≤ d)	21 ton
	3.3.2.	meer dan 1,3 m en ten hoogste 1,4 m bedraagt (1,3	24 ton
3.4.	Aangedreven as		
	3.4.1.	Aangedreven as van de in de punten 2.2, 2.3 en 2.4 bedoelde voertuigen, met uitzondering van emissievrije voertuigen	11,5 ton
	3.4.2.	Aangedreven as van de in de punten 2.2.1 en 2.2.2 bedoelde emissievrije voertuigen	12,5 ton
	3.4.3.	Emissievrije bussen met twee assen	12,5 ton
	3.4.4.	***Emissievrije bussen met drie assen***	***12,5 ton***
3.5.	Tweeassenstellen van motorvoertuigen		
	De totale asdruk van een tweeassenstel mag niet meer bedragen dan, als de afstand d tussen de assen		
	3.5.1.	minder dan 1,0 m bedraagt (d < 1,0)	11,5 ton
	3.5.2.	ten minste 1,0 m en minder dan 1,3 m bedraagt (1,0 ≤ d < 1,3)	16 ton
	3.5.3.	ten minste 1,3 m en minder dan 1,8 m bedraagt (1,3 ≤ d < 1,8)	18 ton
		Als de aangedreven as is uitgerust met dubbele banden en luchtvering of met een op Unieniveau als gelijkwaardig erkende vering volgens de definitie in bijlage II, of als elke aangedreven as is uitgerust met dubbele banden en de maximumdruk van elke as niet meer dan 9,5 t bedraagt***. In het geval van emissievrije motorvoertuigen wordt de maximale totale asdruk per tweeassenstel met 1 ton verhoogd.***	19 ton
3.6.	***Drieassenstellen van motorvoertuigen***		
	De totale asdruk per drieassenstel mag niet meer bedragen dan, als de afstand d tussen de assen		
	3.6.1.	***minder dan 1,3 m bedraagt (d < 1,3)***	***21 ton***
	3.6.2.	***ten minste 1,3 m en minder dan 1,8 m bedraagt (1,3 ≤ d < 1,8)***	***24 ton***
4.	Aanverwante kenmerken van de in artikel 1, lid 1, punt b), genoemde voertuigen		
4.1.	Alle voertuigen		
	De druk op de aangedreven as of assen van een voertuig of voertuigcombinatie mag bij gebruik in het internationale verkeer niet minder bedragen dan 25 % van het totaalgewicht in beladen toestand van het voertuig of de combinatie.		
4.2.	Samenstellen		
	De afstand tussen de achteras van een motorvoertuig en de vooras van een aanhangwagen mag niet minder bedragen dan 3,00 m.		
4.3.	Maximaal toegestaan gewicht afhankelijk van de wielbasis		
	Het maximaal toegestane gewicht in ton van een motorvoertuig met vier ***of vijf*** assen mag niet groter zijn dan vijfmaal de hartafstand in meter tussen de assen van de voorste en de achterste assen van het voertuig.		
4.4.	Opleggers		
	De horizontaal gemeten afstand tussen het middelpunt van de koppelpen en een willekeurig punt aan de voorzijde van de oplegger mag niet meer bedragen dan 2,04 m. **[Am. 51]**		