



---

Zittingsdocument

---

**A9-0047/2024**

21.2.2024

**\*\*\*I**

## **VERSLAG**

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))

Commissie vervoer en toerisme

Rapporteur: Isabel García Muñoz

### ***Verklaring van de gebruikte tekens***

- \* Raadplegingsprocedure
- \*\*\* Goedkeuringsprocedure
- \*\*\*I Gewone wetgevingsprocedure (eerste lezing)
- \*\*\*II Gewone wetgevingsprocedure (tweede lezing)
- \*\*\*III Gewone wetgevingsprocedure (derde lezing)

(De aangeduide procedure is gebaseerd op de in de ontwerptekst voorgestelde rechtsgrond.)

### ***Amendementen op een ontwerphandeling***

#### **Amendementen van het Parlement in twee kolommen**

Geschrapte tekstdelen worden in de linkerkolom in *vet cursief* aangegeven. Vervangen tekstdelen worden in beide kolommen in *vet cursief* aangegeven. Nieuwe tekst wordt in de rechterkolom in *vet cursief* aangegeven.

In de eerste en tweede regel van de koptekst boven elk amendement wordt verwezen naar het tekstdeel in kwestie van de ontwerphandeling. Indien een amendement betrekking heeft op een bestaande handeling, waarop in de ontwerphandeling wijzigingen worden voorgesteld, bevat de koptekst bovendien een derde en vierde regel, die verwijzen naar de bestaande handeling respectievelijk naar de bepaling in kwestie.

#### **Amendementen van het Parlement in de vorm van een geconsolideerde tekst**

Nieuwe tekstdelen worden in *vet cursief* aangegeven. Geschrapte tekstdelen worden aangegeven met het symbool **■** of worden doorgestreept. Waar tekstdelen vervangen worden, wordt de nieuwe tekst in *vet cursief* aangegeven, terwijl de vervangen tekst wordt geschrapt of doorgestreept. Bij wijze van uitzondering worden zuiver technische wijzigingen die de diensten aanbrenge met het oog op de opstelling van de definitieve tekst, niet gemarkeerd.

## INHOUD

	<b>Blz.</b>
ONTWERPWETGEVINGSRESOLUTIE VAN HET EUROPEES PARLEMENT.....	5
TOELICHTING.....	56
BIJLAGE: ENTITEITEN WAARVAN OF PERSONEN VAN WIE DE RAPPORTEUR INPUT HEEFT ONTVANGEN.....	60
PROCEDURE VAN DE BEVOEGDE COMMISSIE.....	62
HOOFDELIJKE EINDSTEMMING IN DE BEVOEGDE COMMISSIE.....	63



## ONTWERPWETGEVINGSRESOLUTIE VAN HET EUROPEES PARLEMENT

**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)**

*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 [...] <sup>1</sup>,
  - 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.

---

<sup>1</sup> PB C, C/2024/895, 6.2.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2024/895/oj>.

## Amendement 1

### Voorstel voor een richtlijn Overweging 4

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

(4) Om die doelstellingen te bereiken, moet het juiste evenwicht worden gevonden tussen economische efficiëntie, milieuduurzaamheid, bescherming van de wegeninfrastructuur en verkeersveiligheidsaspecten.

*Amendement*

(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<sub>2</sub>-emissienormen voor nieuwe zware bedrijfsvoertuigen en de richtlijn gecombineerd vervoer.***

## Amendement 2

### Voorstel voor een richtlijn Overweging 6 bis (nieuw)

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

***(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.*

### Amendement 3

#### Voorstel voor een richtlijn Overweging 7

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

(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** afwijkingen van bepaalde maximaal toegestane gewichten en afmetingen voor bepaalde voertuigtypen die **deelnemen aan het nationaal verkeer, niet automatisch van toepassing zijn op voertuigen die worden gebruikt voor internationaal vervoer.**

*Amendement*

(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 **er momenteel specifieke** afwijkingen **bestaan, die vaak tot stand zijn gekomen op basis van bilaterale afspraken tussen buurlidstaten, met betrekking tot** bepaalde maximaal toegestane gewichten en afmetingen voor bepaalde **gespecialiseerde** voertuigtypen die **vervoersactiviteiten verrichten, en die in stand moeten worden gehouden zo lang de internationale concurrentie daar geen gevolgen van ondervindt.**

### Amendement 4

#### Voorstel voor een richtlijn Overweging 8

(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 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.

(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 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.*

## Amendement 5

### Voorstel voor een richtlijn Overweging 9

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

(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. 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

*Amendement*

(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

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, **onder meer door** 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** 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.

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 voor zorgen dat EMS rijden op wegen waar de veiligheid van kwetsbare weggebruikers is gewaarborgd. De lidstaten moeten** duidelijke informatie 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. **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.**

## Amendement 6

### Voorstel voor een richtlijn Overweging 9 bis (nieuw)

**(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 minimeisen 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.**

## Amendement 7

### Voorstel voor een richtlijn Overweging 10 bis (nieuw)

**(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.*

## Amendement 8

### Voorstel voor een richtlijn Overweging 11

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

(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*.

*Amendement*

(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 *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.*

## Amendement 9

### Voorstel voor een richtlijn Overweging 12

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

(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, moet het gebruik van dergelijke zwaardere vrachtwagens die op fossiele brandstoffen rijden geleidelijk worden afgeschaft vanaf 2035, **wanneer de marktpenetratie van emissievrije zware bedrijfsvoertuigen naar verwachting zal toenemen tot ongeveer 50 % van de nieuw ingeschreven** zware bedrijfsvoertuigen. 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.

*Amendement*

(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, **teneinde de rechtszekerheid in verband met investeringen te verstevigen en de marktpenetratie van efficiëntere** emissievrije 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.

## Amendement 10

### Voorstel voor een richtlijn Overweging 14

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

(14) Het potentieel om het energieverbruik van voertuigen **met open opleggers** voor het vervoer van voertuigen 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.

## Amendement 11

### Voorstel voor een richtlijn Overweging 15

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

(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

*Amendement*

(14) Het potentieel om het energieverbruik van voertuigen 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 voor het vervoer van voertuigen moeten derhalve worden geharmoniseerd om te waarborgen dat die doelstellingen naar behoren worden verwezenlijkt.

*Amendement*

(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.

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”**.

## Amendement 12

### Voorstel voor een richtlijn Overweging 16 bis (nieuw)

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

**(16 bis) De 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.**

## Amendement 13

### Voorstel voor een richtlijn Overweging 16 ter (nieuw)



**(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.**

#### Amendement 14

##### Voorstel voor een richtlijn Overweging 17

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(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 weginfrastructuur 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 weginfrastructuur te gebruiken**, ervoor zorgen dat **dergelijke** systemen ten minste in het trans-Europees netwerk voor vervoer over de weg worden ingevoerd. Met het oog op een betrouwbare en consistente

(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 weginfrastructuur 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 ervoor zorgen dat **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**



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.

***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.

## **Amendement 15**

### **Voorstel voor een richtlijn Overweging 18**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

(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***

*Amendement*

(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. ***De lidstaten moeten op die*** regelingen

*lidstaten* gemeenschappelijke minimumvoorschriften toepassen *om* harmonisatie en interoperabiliteit in de hele *EU* te waarborgen, met name wat betreft de toegankelijkheid en het formaat van de uit te wisselen gegevens. 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.

gemeenschappelijke minimumvoorschriften toepassen *teneinde* harmonisatie en interoperabiliteit in de hele *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.

## Amendement 16

### Voorstel voor een richtlijn Overweging 18 bis (nieuw)

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

*(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.*

## Amendement 17

### Voorstel voor een richtlijn Overweging 18 ter (nieuw)

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

*(18 ter) Om vooruitgang te boeken bij de groene en de digitale transitie 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.*

## Amendement 18

### Voorstel voor een richtlijn Overweging 19

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

(19) Om de ontwikkeling van een multimodaal vervoerssysteem te stimuleren, moet het containervervoer verder worden bevorderd door extra hoogte voor wegvoertuigen toe te staan, zodat ze **high cube-containers** kunnen vervoeren.

*Amendement*

(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 **deze containers** kunnen vervoeren.

## Amendement 19

### Voorstel voor een richtlijn Overweging 19 bis (nieuw)

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

**(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;**

## Amendement 20

## Voorstel voor een richtlijn Overweging 21

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

(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.

## Amendement 21

### Voorstel voor een richtlijn Overweging 23

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

(23) Om eenvormige uitvoeringsvoorwaarden voor deze richtlijn te verzekeren, moeten aan de Commissie uitvoeringsbevoegdheden worden verleend om een gemeenschappelijk **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,

*Amendement*

(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, 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.***

*Amendement*

(23) Om eenvormige uitvoeringsvoorwaarden voor deze richtlijn te verzekeren, moeten aan de Commissie uitvoeringsbevoegdheden worden verleend om een gemeenschappelijk **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<sup>45</sup>.

---

<sup>45</sup> 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).

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<sup>45</sup>.

---

<sup>45</sup> 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).

## Amendement 22

### Voorstel voor een richtlijn Overweging 23 bis (nieuw)

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

***(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 CO<sub>2</sub>-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.*

## **Amendement 23**

**Voorstel voor een richtlijn**  
**Artikel 1 – lid 1 – punt 2 – e**  
Richtlijn 96/53/EG  
Artikel 2 – lid 1 – streepje 14

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

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

*Amendement*

— “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;”;

## **Amendement 24**

**Voorstel voor een richtlijn**  
**Artikel 1 – lid 1 – punt 3 – b**  
Richtlijn 96/53/EG  
Artikel 4 – lid 3 – alinea 2, 3 en 3 bis (nieuw)

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

De lidstaten waarborgen dat de procedure

*Amendement*

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 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. De lidstaten werken met name samen om veelvormige voertuigmarkeringen en voertuigsignalisatie te vermijden en de voorkeur te geven aan pictogrammen boven tekst. De lidstaten leggen geen taalvereisten op met betrekking tot **het** vervoer van ondeelbare ladingen.

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 **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 **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.**

## Amendement 25

Voorstel voor een richtlijn  
Artikel 1 – lid 1 – punt 3 – b  
Richtlijn 96/53/EG  
Artikel 4 – lid 4



4. De lidstaten kunnen toestaan dat voor vervoer gebruikte voertuigen of voertuigcombinaties die bepaald nationaal vervoer verrichten dat niet van noemenswaardige invloed is op de internationale concurrentie in de vervoersector, op hun grondgebied aan het verkeer deelnemen met afmetingen die 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 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.”;

## **Amendement 26**

**Voorstel voor een richtlijn**  
**Artikel 1 – lid 1 – punt 3 – c**  
Richtlijn 96/53/EG  
Artikel 4 – lid 4 bis

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.”;

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

- 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** het effect van Europese modulaire systemen op de verkeersveiligheid, de

“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 **met betrekking tot** het effect van Europese modulaire systemen op de verkeersveiligheid, de

wegeninfrastructuur *en* de modale samenwerking, evenals de milieueffecten van Europese modulaire systemen op het vervoerssysteem, met inbegrip van de gevolgen voor de modal split.

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* de Commissie *daarvan in kennis*.”;

wegeninfrastructuur, 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, *melden zij dit bij* de Commissie *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.”;*

## Amendement 27

### Voorstel voor een richtlijn Artikel 1 – lid 1 – punt 3 – d

Richtlijn 96/53/EG

Artikel 4 – lid 5 – alinea 1

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

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. Met name proeven met Europese modulaire systemen zijn voor maximaal vijf jaar toegestaan. Het aantal proeven is onbeperkt. De lidstaten stellen de Commissie daarvan in kennis.

*Amendement*

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.

## Amendement 28

**Voorstel voor een richtlijn**  
**Artikel 1 – lid 1 – punt 3 – e**  
Richtlijn 96/53/EG  
Artikel 4 – lid 5 bis

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

“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 door de lidstaten opgezette monitoringsystemen als bedoeld in lid 4 bis, **punt d**), en lid 5 van dit artikel.”;

*Amendement*

“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, **de punten -a) en d)**, en lid 5 van dit artikel.”;

**Amendement 29**

**Voorstel voor een richtlijn**  
**Artikel 1 – lid 1 – punt 4**  
Richtlijn 96/53/EG  
Artikel 4 bis – lid 1 – punt c bis (nieuw)

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

***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.***

**Amendement 30**

**Voorstel voor een richtlijn**  
**Artikel 1 – lid 1 – punt 4**  
Richtlijn 96/53/EG  
Artikel 4 bis – lid 1 bis (nieuw)

**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.*

## Amendement 31

### Voorstel voor een richtlijn

#### Artikel 1 – lid 1 – punt 4

Richtlijn 96/53/EG

Artikel 4 bis – lid 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

2. De Commissie **kan** uitvoeringshandelingen **aannemen** tot vaststelling van een gemeenschappelijk **standaardaanvraagformulier** en tot harmonisatie van de voorschriften en procedures voor de afgifte van nationale vergunningen of vergelijkbare regelingen als bedoeld in lid 1 van dit artikel en in artikel 4, lid 3. Die uitvoeringshandelingen worden vastgesteld volgens de in artikel 10 decies, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure.

2. De Commissie **neemt** uitvoeringshandelingen **aan** tot vaststelling van een gemeenschappelijk **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.

## Amendement 32

### Voorstel voor een richtlijn

#### Artikel 1 – lid 1 – punt 5 – a bis (nieuw)

Richtlijn 96/53/EG

Artikel 6 – lid 4

#### *Bestaande tekst*

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

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

— wat de gemeenschappelijke normen inzake de afmetingen betreft, aan controles die **alleen** worden uitgevoerd indien het vermoeden bestaat dat niet aan deze richtlijn wordt voldaan.

#### *Amendement*

#### ***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.”;

*(Richtlijn 96/53/EG)*

## Amendement 33

### Voorstel voor een richtlijn

#### Artikel 1 – lid 1 – punt 7

Richtlijn 96/53/EG

Artikel 8 quater

#### *Door de Commissie voorgestelde tekst*

#### 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.

***Het overhangend gedeelte of de*** laadsteun

#### *Amendement*

#### “Artikel 8 quater

Voertuigen 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 laadsteunen, **zoals verlengbare achterlaadsteunen**.

***De*** laadsteun van voertuigen voor



van voertuigen voor voertuigvervoer mag niet uitsteken ten opzichte van de lading. De lading mag maximaal 0,5 meter vóór het trekkende voertuig uitsteken, op voorwaarde dat **de eerste as** van het vervoerde voertuig op de **structuur van de aanhangwagen rust**. De lading mag achteraan maximaal 1,5 meter uitsteken, op voorwaarde dat **de laatste as** van het vervoerde voertuig op de **structuur van de aanhangwagen rust**.”;

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 **alle assen** van het vervoerde voertuig op de **voertuigstructuur rusten**. De lading mag achteraan maximaal 1,5 meter uitsteken, op voorwaarde dat **niet meer dan één** as van het vervoerde voertuig op de **achterlaadsteun** rust.”;

## Amendement 34

**Voorstel voor een richtlijn**  
**Artikel 1 – lid 1 – punt 8 – a**  
Richtlijn 96/53/EG  
Artikel 9 bis – lid 1

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

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. 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.

## Amendement 35

**Voorstel voor een richtlijn**  
**Artikel 1 – lid 1 – punt 9**

*Amendement*

**“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, 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.



*Door de Commissie voorgestelde tekst*

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.

**Amendement 36**

**Voorstel voor een richtlijn**  
**Artikel 1 – lid 1 – punt 10**  
Richtlijn 96/53/EG  
Artikel 10 quater – alinea 1

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

De in bijlage I, punt 1.1, vastgestelde **maximumlengten**, in voorkomend geval onder voorbehoud van artikel 9 bis, lid 1, en artikel 10 ter, lid 2, 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 wissellaadbak deel uitmaakt van een intermodale vervoersverrichting.**”;

*Amendement*

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. 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.

*Amendement*

***In het geval van voertuigen of voertuigcombinaties die worden ingezet in een intermodale vervoersactiviteit***, is de in bijlage I, punt 1.1, vastgestelde **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 **13,50 m.**”;

## Amendement 37

### Voorstel voor een richtlijn

#### Artikel 1 – lid 1 – punt 12 bis (nieuw)

Richtlijn 96/53/EG

Artikel 10 quater bis (nieuw)

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

**12 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).**

## Amendement 38

### Voorstel voor een richtlijn

#### Artikel 1 – lid 1 – punt 13 – a

Richtlijn 96/53/EG

Artikel 10 quinquies – alinea 1

1. De lidstaten treffen specifieke maatregelen om ***na te gaan welke rijdende voertuigen of voertuigcombinaties waarschijnlijk het vastgestelde maximaal toegestane gewicht hebben overschreden en derhalve door hun bevoegde autoriteiten moeten worden gecontroleerd om de naleving van deze richtlijn te waarborgen.*** Die maatregelen ***kunnen worden genomen door middel*** van automatische op de weginfrastructuur aangebrachte systemen ***of door de overeenkomstig lid 4 in het voertuig geïnstalleerde weegapparatuur.***

***Als een lidstaat ervoor kiest*** automatische systemen op de weginfrastructuur ***aan te brengen, zorgt hij er ten minste voor dat dergelijke systemen worden uitgerold op het trans-Europees netwerk voor vervoer over 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 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 automatische systemen alleen voor identificatiedoeleinden worden gebruikt, hoeven ze niet te worden gecertificeerd.***

***“1. De lidstaten treffen specifieke maatregelen om in het verkeer aanwezige voertuigen of voertuigcombinaties op het spoor te komen die het vastgestelde maximaal toegestane gewicht overschrijden teneinde de naleving van deze richtlijn te waarborgen, met inbegrip van de naleving van de vereisten van speciale vergunningen.*** Die maatregelen ***omvatten de invoering*** van automatische op de weginfrastructuur aangebrachte systemen ***waarbij tenminste een uitrol overeenkomstig 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.***

***Naast het gebruik van automatische systemen die worden opgezet op de weginfrastructuur, 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.***

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

***Lidstaten kunnen de gecertificeerde automatische systemen gebruiken om sancties op te leggen naar aanleiding van inbreuken op deze richtlijn, onverminderd het nationaal en Unierecht.***

***Gecertificeerde automatische systemen***

*worden 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.*

## Amendement 39

### Voorstel voor een richtlijn

#### Artikel 1 – lid 1 – punt 14

Richtlijn 96/53/EG

Artikel 10 quinquies bis

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

“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 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

*Amendement*

“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. *Lidstaten zorgen ervoor dat hun regelingen voor het* beleid inzake intelligente toegang 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

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\*\*.

3. *Als een lidstaat* overeenkomstig lid 1 regelingen voor het beleid inzake intelligente toegang **toepast, moet hij:**

- a) de criteria vaststellen voor het verlenen van toegang tot zware bedrijfsvoertuigen, met inbegrip van maar niet beperkt tot het gewicht, de lengte, 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.

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. *Bij de toepassing* overeenkomstig lid 1 **van** regelingen voor het beleid inzake intelligente toegang, **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.”;**

#### **Amendement 40**

##### **Voorstel voor een richtlijn**

**Artikel 1 – lid 1 – punt 14 bis (nieuw)**

Richtlijn 96/53/EG

Artikel 10 sexies – lid 1 bis (nieuw)

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

**14 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.”;**

#### **Amendement 41**

##### **Voorstel voor een richtlijn**

**Artikel 1 – lid 1 – punt 16**

Richtlijn 96/53/EG

Artikel 10 octies – lid 1 – alinea 1 – punt c

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

c) het aantal en de locatie van de automatische systemen die overeenkomstig

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 identificatiedoelinden dienen dan wel** voor directe handhaving gecertificeerd zijn;

artikel 10 quinquies, lid 1, op de wegeninfrastructuur zijn aangebracht en **die** voor directe handhaving gecertificeerd zijn;

## Amendement 42

### Voorstel voor een richtlijn

#### Artikel 1 – lid 1 – punt 16

Richtlijn 96/53/EG

Artikel 10 octies – lid 2

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

2. De Commissie analyseert de overeenkomstig lid 1 ontvangen informatie en **dient** op basis daarvan een verslag over de **uitvoering** van de richtlijn in bij het Europees Parlement en de Raad, uiterlijk **13** maanden nadat ze de informatie van alle lidstaten heeft ontvangen. Dat verslag bevat informatie over relevante ontwikkelingen op de desbetreffende gebieden.

*Amendement*

2. De Commissie analyseert de overeenkomstig lid 1 ontvangen informatie en **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 **naleving** van de **vereisten van deze** richtlijn in bij het Europees Parlement en de Raad, uiterlijk **12** maanden nadat ze de informatie van alle lidstaten heeft ontvangen. Dat verslag bevat informatie over relevante ontwikkelingen op de desbetreffende gebieden.

## Amendement 43

### Voorstel voor een richtlijn

#### Artikel 1 – lid 1 – punt 17

Richtlijn 96/53/EG

Artikel 10 nonies – lid 2

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

17) In artikel 10 nonies **wordt lid 2** vervangen door:

“2. De in artikel 4, lid 5 bis, **en**

*Amendement*

17) In artikel 10 nonies **worden de leden 2, 3 en 5** vervangen door:

“2. De in artikel 4, lid 5 bis,



artikel 10 ter, lid 1, 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.”;

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.

#### **Amendement 44**

##### **Voorstel voor een richtlijn**

##### **Artikel 1 – lid 1 – punt 17**

Richtlijn 96/53/EG

Artikel 10 nonies – lid 3

##### *Bestaande tekst*

3. Het Europees Parlement of de Raad kan de in artikel **10 ter** 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.

##### *Amendement*

3. Het Europees Parlement of de Raad kan de in artikel **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.

*(Richtlijn 96/53/EG)*

#### **Amendement 45**

##### **Voorstel voor een richtlijn**

##### **Artikel 1 – lid 1 – punt 17**



*Bestaande tekst*

5. Een overeenkomstig **artikel 10 ter** 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.

*Amendement*

5. Een overeenkomstig **artikel 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.”;

*(Richtlijn 96/53/EG)*

**Amendement 46**

**Voorstel voor een richtlijn**  
**Artikel 1 – lid 1 – punt 19**  
Richtlijn 96/53/EG  
Artikel 10 undecies

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

19) Artikel 10 undecies wordt **geschrapt**;

*Amendement*

19) Artikel 10 undecies wordt **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<sub>2</sub>-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.”;*

## **Amendement 47**

### **Voorstel voor een richtlijn**

#### **Artikel 1 – lid 1 – punt 20**

Richtlijn 96/53/EG

Artikel 10 duodecies – alinea 1

#### *Door de Commissie voorgestelde tekst*

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.

#### *Amendement*

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.*

## **Amendement 48**

### **Voorstel voor een richtlijn**

#### **Artikel 1 – alinea 1 – punt 20**

Richtlijn 96/53/EG

Artikel 10 duodecies – alinea 2

#### *Door de Commissie voorgestelde tekst*

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

#### *Amendement*

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.

bekend op haar officiële website *en op het specifieke Europese webportaal als bedoeld in artikel 4 bis, lid 1 bis.*

## Amendement 49

### Voorstel voor een richtlijn

#### Artikel 1 – alinea 1 – punt 20

Richtlijn 96/53/EG

Artikel 10 duodecies – alinea 4

#### *Door de Commissie voorgestelde tekst*

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 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.”;

#### *Amendement*

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.”;

## Amendement 50

### Voorstel voor een richtlijn

#### Artikel 3 – lid 1

#### *Door de Commissie voorgestelde tekst*

1. Uiterlijk [datum van vaststelling + 2 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

#### *Amendement*

1. Uiterlijk [datum van vaststelling + 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.

worden vastgesteld door de lidstaten.

## Amendement 51

### Voorstel voor een richtlijn

#### Bijlage I – tabel

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

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	18,75 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 <u>1.1, 1.2, 1.3, 1.6, 1.7, 1.8 en 4.4</u> 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
	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 voertuigen, met uitzondering van emissievrije 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 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 voertuigen wordt het in de punten 2.2.3 en 2.2.4 bepaalde maximaal toegestane gewicht met 2 ton verhoogd.	
<b>2.3 Motorvoertuigen</b>			
	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 voertuigen, met uitzondering van emissievrije 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 voertuigen wordt het in punt 2.3 bepaalde maximaal toegestane gewicht met 2 ton verhoogd.		
2.4 Gelede autobus met drie assen		28 ton
In het geval van door alternatieve brandstoffen aangedreven voertuigen, met uitzondering van emissievrije voertuigen, wordt het maximaal toegestane gewicht <b>van 28 ton</b> als voorzien in <b>punt 2.4</b> verhoogd met het voor de alternatieve brandstoftechnologie vereiste extra gewicht van ten hoogste 1 ton.		
In het geval van emissievrije voertuigen wordt het in <b>punt 2.4</b> bepaalde maximaal toegestane gewicht <b>van 28 ton</b> 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 ( $1,0 \leq d < 1,3$ )	16 ton



	3.2.3	ten minste 1,3 m en minder dan 1,8 m ( $1,3 \leq d < 1,8$ )	18 ton
	3.2.4	1,8 m of meer bedraagt ( $1,8 \leq d$ )	20 ton
3.3 Drieassenstellen van aanhangwagens en opleggers			
	De totale asdruk van een drieassenstel mag niet meer bedragen dan, als de afstand d tussen de assen		
	3.3.1	niet meer dan 1,3 m bedraagt ( $1,3 \leq d$ )	21 ton
	3.3.2	meer dan 1,3 m en ten hoogste 1,4 m bedraagt ( $1,3 < d \leq 1,4$ )	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
3.5 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 ( $1,0 \leq d < 1,3$ )	16 ton
	3.5.3	ten minste 1,3 m en minder dan 1,8 m bedraagt ( $1,3 \leq d < 1,8$ )	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	19 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 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 koppelen en een willekeurig punt aan de voorzijde van de oplegger mag niet meer bedragen dan 2,04 m.

*Amendement*

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 <i>met 3 assen</i>	18,75 m
	— <i>gelede bus met 4 assen</i>	<b>21,00 m</b>
	— 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 <u>1.1, 1.2, 1.3, 1.6, 1.7, 1.8 en 4.4</u> 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	<b>44</b> 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 <b>motorvoertuigen</b> , met uitzondering van emissievrije <b>motorvoertuigen</b> , 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 <b>motorvoertuigen</b> 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 <b>motorvoertuigen</b> wordt het in de punten 2.2.3 en 2.2.4 bepaalde maximaal toegestane gewicht met 2 ton verhoogd.	
	<b><i>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.</i></b>	
	<b><i>Wanneer meer dan een van de bovengenoemde verhogingen voor voertuigcombinaties van toepassing is op één voertuigcombinatie, zijn die verhogingen cumulatief van</i></b>	

	<i>toepassing.</i>	
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 <b>motorvoertuigen</b> , met uitzondering van emissievrije <b>motorvoertuigen</b> , 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 <b>motorvoertuigen</b> wordt het in punt 2.3 bepaalde maximaal toegestane gewicht met 2 ton verhoogd.		
2.4 Gelede autobus met drie assen		28 ton
<b>2.5 Gelede autobus met vier assen</b>		<b>32 ton</b>
In het geval van door alternatieve brandstoffen aangedreven <b>motorvoertuigen</b> , met uitzondering van emissievrije <b>motorvoertuigen</b> , worden de maximaal toegestane <b>gewichten</b> als voorzien in <b>de punten 2.4 en 2.5</b> verhoogd met het voor de alternatieve brandstoftechnologie vereiste extra gewicht van ten hoogste 1 ton.		
In het geval van emissievrije <b>motorvoertuigen</b> worden de in <b>de punten 2.4 en 2.5</b> bepaalde maximaal toegestane <b>gewichten</b> 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 ( $1,0 \leq d < 1,3$ )	16 ton
	3.2.3	ten minste 1,3 m en minder dan 1,8 m ( $1,3 \leq d < 1,8$ )	18 ton
	3.2.4	1,8 m of meer bedraagt ( $1,8 \leq d$ )	20 ton
3.3 Drieassenstellen van aanhangwagens en opleggers			
	De totale asdruk van een drieassenstel mag niet meer bedragen dan, als de afstand d tussen de assen		
	3.3.1	niet meer dan 1,3 m bedraagt ( $1,3 \leq d$ )	21 ton
	3.3.2	meer dan 1,3 m en ten hoogste 1,4 m bedraagt ( $1,3 < d \leq 1,4$ )	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
	<b>3.4.4</b>	<b><i>Emissievrije bussen met drie assen</i></b>	<b><i>12,5 ton</i></b>
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 ( $1,0 \leq d < 1,3$ )	16 ton
	3.5.3	ten minste 1,3 m en minder dan 1,8 m bedraagt ( $1,3 \leq d < 1,8$ )	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 <b><i>In het geval van emissievrije motorvoertuigen wordt de maximale totale asdruk per tweeassenstel met 1 ton verhoogd.</i></b>	19 ton
<b><i>3.6 Drieassenstellen van motorvoertuigen</i></b>			

	<i>De totale asdruk per drieassenstel mag niet meer bedragen dan, als de afstand <math>d</math> tussen de assen</i>		
	<b>3.6.1</b>	<i>minder dan 1,3 m bedraagt (<math>d &lt; 1,3</math>)</i>	<b>21 ton</b>
	<b>3.6.2</b>	<i>ten minste 1,3 m en minder dan 1,8 m bedraagt (<math>1,3 \leq d &lt; 1,8</math>)</i>	<b>24 ton</b>
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 <i>of vijf</i> 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 koppellen en een willekeurig punt aan de voorzijde van de oplegger mag niet meer bedragen dan 2,04 m.		

## TOELICHTING

### Inleiding

In de richtlijn inzake gewichten en afmetingen, die oorspronkelijk in 1996 is vastgesteld en vervolgens is gewijzigd in 2002 en laatstelijk in 2015, worden de maximaal toegestane gewichten en afmetingen vastgesteld van zware bedrijfsvoertuigen (voor vervoer van goederen of passagiers) die in de Unie aan het verkeer kunnen deelnemen, terwijl nationale afwijkingen worden toegestaan om rekening te houden met de specifieke nationale context. Deze gemeenschappelijke normen moeten ervoor zorgen dat zware bedrijfsvoertuigen niet de grenswaarden overschrijden waarboven de verkeersveiligheid, de infrastructuur en het milieu in het gedrang kunnen komen. De gemeenschappelijke regels hebben ook tot doel grensoverschrijdend vervoer te vergemakkelijken en ervoor te zorgen dat wegvervoerders op de interne markt op voet van gelijkheid kunnen concurreren wat de laadcapaciteit van hun voertuigen betreft. Tot slot streeft de richtlijn ernaar de efficiëntie van het vervoer te bevorderen en zo de broeikasgasemissies van vervoersactiviteiten te verminderen.

Uit een recente evaluatie van de richtlijn zijn echter belangrijke tekortkomingen naar voren gekomen. Ten eerste hebben de nationale afwijkingen die deelname aan het verkeer van voertuigen met andere afmetingen mogelijk maken, geleid tot een lappendeken van uiteenlopende regels, waardoor naadloos grensoverschrijdend vervoer in de EU wordt belemmerd, de interne markt versnipperd raakt en de operationele efficiëntie vermindert. Ten tweede heeft de combinatie van Europese en nationale voorschriften en bilaterale regelingen in combinatie met rechtsonzekerheid geleid tot een ondoeltreffende en inconsistente handhaving van de regels, met name wat grensoverschrijdend vervoer betreft, hetgeen heeft geresulteerd in een ongelijk speelveld voor vervoerders. Bovendien heeft de richtlijn tot nu toe ondermaats gepresteerd op het gebied van decarbonisatie, in die zin dat onvoldoende stimulansen worden geboden om de energie-efficiëntie van het wegvervoer te verbeteren en de broeikasgasemissies te verminderen. Het ontbreken van de nodige vereisten inzake extra gewicht en volume voor nieuwe emissievrije technologieën heeft ertoe bijgedragen dat het huidige gebruik van emissievrije voertuigen beperkt is gebleven, en heeft belemmerd dat de richtlijn een betekenisvolle bijdrage kon leveren aan de verwezenlijking van de doelstelling van de Europese Green Deal om de broeikasgasemissies van de vervoersector tegen 2050 met 90 % te verminderen. Ten slotte biedt de richtlijn onvoldoende steun aan intermodaal vervoer en ook modale samenwerking wordt niet op passende wijze aangemoedigd.

### Het voorstel van de Commissie

Het voorstel van de Commissie is erop gericht deze tekortkomingen aan te pakken door de nadruk te leggen op drie belangrijke pijlers:

1) De duurzaamheid van het goederenvervoer verbeteren door regelgevende en technische belemmeringen weg te nemen en sterkere stimulansen te bieden voor het gebruik van emissievrije technologieën en energiebesparende inrichtingen in de sector zware bedrijfsvoertuigen, alsook door intermodale compatibiliteit te waarborgen en aldus intermodaal vervoer te vergemakkelijken en te stimuleren. Meer in het bijzonder verhoogt het voorstel het toegestane maximumgewicht (per as) voor emissievrije en door alternatieve brandstoffen aangedreven voertuigen en de maximaal toegestane lengte van emissievrije voertuigen. Voorts



ondersteunt het voorstel intermodaal vervoer door extra maximumgewicht en -hoogte toe te staan aan intermodale vervoersactiviteiten, en hoge capaciteitsvoertuigen te verplichten standaardeenheden te gebruiken die compatibel zijn met andere vervoerswijzen.

2) De werking van de interne markt verbeteren en een gelijk speelveld tot stand brengen door de regels voor het gebruik van langere en/of zwaardere zware bedrijfsvoertuigen in grensoverschrijdend vervoer te verduidelijken en waar mogelijk te harmoniseren, waarbij de lidstaten nog steeds de nodige flexibiliteit wordt geboden om nationale regels vast te stellen om rekening te houden met onder meer verschillen op het gebied van geografie, dichtheid van het vervoersnetwerk en ruimtelijke economische structuur. Meer in het bijzonder biedt het voorstel de lidstaten de mogelijkheid om onder specifieke voorwaarden deelname aan het verkeer van Europese modulaire systemen (EMS) toe te staan, wat hoge capaciteitsvoertuigen zijn. Momenteel staan negen lidstaten het gebruik van EMS op hun grondgebied toe en zijn grensoverschrijdende vervoersactiviteiten afhankelijk van bilaterale overeenkomsten, maar dit gebeurt op versnipperde wijze en zonder geharmoniseerde voorwaarden. Het voorstel heeft tot doel de voorwaarden – met betrekking tot verkeersveiligheid, eerlijke concurrentie en modale compatibiliteit – voor het gebruik van deze hoge capaciteitsvoertuigen te verduidelijken voor de lidstaten die van deze voertuigen gebruik van wensen te maken.

3) De handhaving doeltreffender en efficiënter maken om een gelijk speelveld te waarborgen en de verkeersveiligheid te verbeteren. Meer in het bijzonder voorziet het voorstel in een verplicht minimumniveau van controles door de lidstaten en beoogt het meer elementen van “slimme handhaving” op te nemen door de lidstaten aan te moedigen om meer dynamische-weegschaaltechnologie en beleid inzake intelligente toegang toe te passen en door controles op intermodaal vervoer te vereenvoudigen door gebruik te maken van de bestaande verordening inzake elektronische informatie over goederenvervoer.

### **Standpunt van de rapporteur**

De rapporteur is ingenomen met het voorstel van de Commissie. Het maakt deel uit van het pakket “vergroening van het goederenvervoer”, dat tot doel heeft het goederenvervoer duurzamer te maken door de operationele en energie-efficiëntie van de vervoersector te verbeteren, het gebruik van emissievrije voertuigen aan te moedigen en intermodaal vervoer te bevorderen.

Het is duidelijk dat de wegvervoersector in de EU aanzienlijke economische en sociale voordelen oplevert. We moeten echter ook de negatieve effecten van de sector op het milieu, de infrastructuur en de verkeersveiligheid erkennen en verminderen. Wegvervoer leidt tot luchtverontreiniging, broeikasgasemissies en geluidshinder. Te veel wegverkeer kan opstoppingen veroorzaken en de slijtage van de infrastructuur doen toenemen. Ook ongevallen en verwondingen kunnen het gevolg zijn. Zo wordt geschat dat zware bedrijfsvoertuigen die in 2019 bij verkeersongevallen betrokken waren ongeveer 3 000 van de 22 800 verkeersdoden op EU-wegen veroorzaakten (d.w.z. ongeveer 13 % van het totaal).

Ook mag niet uit het oog worden verloren dat de wegvervoersector voornamelijk uit kmo's bestaat en gekenmerkt wordt door een hoge concurrentie en een lage winstmarge. Bovendien wordt de EU momenteel geconfronteerd met een systemische schaarste aan beroepschauffeurs. Daarom is het van het grootste belang dat de EU zorgt voor een gelijk speelveld, voor

duidelijke, geharmoniseerde, begrijpelijke en transparante regels, voor gerichte stimulansen om het wagenpark duurzamer te maken zonder de lading minder zwaar te maken, en voor een strikte handhaving van de regels, en dat zij verkeersveiligheid als topprioriteit aanmerkt en, waar mogelijk en wenselijk, het gebruik van hoge capaciteitsvoertuigen mogelijk maakt.

Met het oog op bovenstaande doelstellingen is de rapporteur van mening dat het voorstel van de Commissie een stap in de goede richting is ten opzichte van de huidige situatie. Uit de evaluatie van de huidige richtlijn is duidelijk gebleken dat deze bepalingen bevat die op bepaalde gebieden voor interpretatie vatbaar zijn of niet specifiek zijn, en dat deze nog veel ruimte voor nationale afwijkingen inhoudt. Dit heeft tot inconsistente toepassing in de lidstaten geleid, met als gevolg een versnippering van de markt, rechtsonzekerheid, operationele inefficiënties en een ongelijk speelveld. Voorts heeft de dubbelzinnigheid in de bepalingen problemen gecreëerd voor handhavingsautoriteiten, terwijl de uiteenlopende handhavingsniveaus de niet-naleving verder hebben verergerd en de harmonisatiedoelstellingen hebben ondermijnd.

Bovendien is de huidige richtlijn niet doeltreffend gebleken bij het stimuleren van het gebruik van door alternatieve brandstoffen aangedreven en emissievrije voertuigen en het gebruik van energiebesparende technologieën en aerodynamische voorzieningen. De richtlijn was ook slechts ten dele doeltreffend wat betreft het bevorderen van intermodaal vervoer. Het huidige gebruik van emissievrije voertuigen in het wagenpark is zeer beperkt. Om tot hetzelfde bereik als een dieselveertuig te komen, hebben emissievrije voertuigen doorgaans een hogere massa (elektrische vrachtwagens) of een groter volume (elektrische vrachtwagens met brandstofcellen) nodig. Met name voor kmo's is het van cruciaal belang dat de verschuiving naar duurzamere voertuigen niet negatief wordt beïnvloed door een minder zware lading. Anderzijds mag dit extra gewicht de maximale draaicirkel niet in gevaar brengen en geen risico voor de verkeersveiligheid worden.

Voor de rapporteur is het duidelijk dat, als de Unie de broeikasgasemissies van het vervoer in 2050 daadwerkelijk met 90 % wil verminderen, het wegvervoer efficiënter zal moeten worden en aanzienlijk minder uitstoot zal moeten veroorzaken, en dat tegelijkertijd het aandeel van duurzamere vervoersalternatieven in de modal split moet worden vergroot. Dit betekent dat emissievrije voertuigen de ruggengraat van het wegvervoer moeten worden, wil de sector zijn decarbonisatiedoelstellingen verwezenlijken. Ook intermodaal of gecombineerd vervoer is een belangrijk onderdeel van de transitie naar een duurzamere wegvervoersector voor zware bedrijfsvoertuigen en voor het vervoerssysteem als geheel. Dit voorstel zal beide trends versnellen, maar er is meer nodig. Daarom stelt de rapporteur voor dat grensoverschrijdend vervoer met zware bedrijfsvoertuigen van 44 ton tegen 2032 alleen wordt toegestaan voor emissievrije voertuigen. Dit zal een sterke stimulans vormen om de opname van deze voertuigen door de markt te vergroten en tegen die tijd zal er een solide netwerk van openbaar toegankelijke infrastructuur voor alternatieve brandstoffen zijn uitgerold, waardoor naadloos verkeer van emissievrije zware bedrijfsvoertuigen in de hele Unie mogelijk wordt.

Naast de transitie naar een emissievrij vervoerssysteem moeten we er ook voor zorgen dat dezelfde lading kan worden vervoerd met minder voertuigen, minder reizen en minder emissies. Dit kan ook helpen bij het huidige tekort aan chauffeurs. Uit de effectbeoordeling van de Commissie blijkt dat de lidstaten die ervaring hebben met hoge capaciteitsvoertuigen (Europese modulaire systemen), positieve resultaten hebben geboekt in termen van een lager aantal ongevallen, terwijl er geen omgekeerde modal shift heeft plaatsgevonden van vervoer per spoor

en/of over het water naar vervoer over de weg. De rapporteur stelt voor het governancekader dat van toepassing is op EMS te versterken, met een beoordeling vooraf van de gevolgen voor de verkeersveiligheid, de wegeninfrastructuur, de modale samenwerking en het milieu. Ook wordt voorgesteld dat de lidstaten kwalificatievereisten vaststellen voor de bestuurders van EMS, waarbij evenredigheid, non-discriminatie en wederzijdse erkenning tussen de lidstaten worden gewaarborgd. Ten slotte moet een specifiek EU-webportaal het publiek duidelijke en toegankelijke informatie bieden over de wegen waar deze voertuigen mogen rijden en over de nationale maximaal toegestane afmetingen en gewichten van voertuigen in de lidstaten.

De rapporteur is ervan overtuigd dat de Unie het aantal verkeersdoden waarbij zware bedrijfsvoertuigen zijn betrokken verder moet terugdringen, zodat in Europa meer levens kunnen worden gered. Daarom moet op één EU-label duidelijk de lengte van alle voertuigen of voertuigcombinaties van deze richtlijn worden vermeld om andere weggebruikers te helpen deze voertuigen te herkennen en er vertrouwd mee te raken en eventuele risico's als gevolg van beperkt zicht of dode hoeken, bijvoorbeeld bij het inhalen, te verminderen.

Wat de handhaving betreft, ziet de rapporteur ruimte voor verbetering van het voorstel. Daarom wordt voorgesteld de lidstaten te verplichten gecertificeerde dynamische-weegschaalsystemen en intelligente toegangspunten in te voeren. De lidstaten moeten de inkomsten uit de sancties die van toepassing zijn op inbreuken op deze richtlijn aanwenden om het gebruik van duurzame vervoermiddelen te ondersteunen, intermodaliteit aan te moedigen en grensoverschrijdend vervoer duurzamer te maken.

## BIJLAGE: ENTITEITEN WAARVAN OF PERSONEN VAN WIE DE RAPPOORTEUR INPUT HEEFT ONTVANGEN

Overeenkomstig artikel 8 van bijlage I bij het Reglement verklaart de rapporteur bij de opstelling van het verslag voorafgaand aan de goedkeuring ervan in de commissie input te hebben ontvangen van de volgende entiteiten of personen:

<b>Entiteit en/of persoon</b>
Transport & Environment
IVECO
CER - Community of European Railway and Infrastructure Companies
ECG - The Association of European Vehicle Logistics
AVERE - The Association for Electromobility
ASTIC - Asociación del Transporte Internacional por Carretera
UIRR - International Union for Road-Rail Combined Transport
ETSC - European Transport Safety Council
Sesé
Renfe
SNCF
Ferrovie Dello Stato Italiane
Iryo
UNIFE
Tesla
Nordic Logistic Association
Union for Road Rail Transport
FinMobility
FI Forest Industries
IRU - The International Road Transport Union
UETR - Union Européenne des Transporteurs Routier
Euroexpress
DHL
CLECAT
Hydrogen Europe
Volvo
ACEA - The European Automobile Manufacturers' Association
ANFAC - Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones
CLEPA - European Association of Automotive Suppliers
Glass for Europe
ESTA - EUROPEAN ASSOCIATION OF ABNORMAL TRANSPORT AND MOBILE CRANES
UIP - INTERNATIONAL UNION OF WAGON KEEPERS
European Clean Trucking Alliance
TRANE technologies
Ministry of Transport and Communications of Finland
Ministry of Transport, Mobility and Urban Agenda of Spain
DG MOVE

De bovenstaande lijst is opgesteld onder de exclusieve verantwoordelijkheid van de rapporteur.

## PROCEDURE VAN DE BEVOEGDE COMMISSIE

<b>Titel</b>	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	
<b>Document- en procedurenummers</b>	COM(2023)0445 – C9-0306/2023 – 2023/0265(COD)	
<b>Datum indiening bij EP</b>	12.7.2023	
<b>Bevoegde commissie</b> Datum bekendmaking	TRAN 14.9.2023	
<b>Adviserende commissies</b> Datum bekendmaking	ENVI 14.9.2023	IMCO 14.9.2023
<b>Geen advies</b> Datum besluit	ENVI 12.10.2023	IMCO 19.9.2023
<b>Rapporteurs</b> Datum benoeming	Isabel García Muñoz 5.9.2023	
<b>Behandeling in de commissie</b>	9.10.2023	16.11.2023
<b>Datum goedkeuring</b>	14.2.2024	
<b>Uitslag eindstemming</b>	+: –: 0:	26 11 1
<b>Bij de eindstemming aanwezige leden</b>	Magdalena Adamowicz, Izaskun Bilbao Barandica, Karolin Braunsberger-Reinhold, Marco Campomenosi, Ciarán Cuffe, Jakop G. Dalunde, Karima Delli, Mario Furore, Isabel García Muñoz, Jens Gieseke, Elsi Katainen, Elena Kountoura, Bogusław Liberadzki, Benoît Lutgen, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Marian-Jean Marinescu, Tilly Metz, Caroline Nagtegaal, Philippe Olivier, Rovana Plumb, Bergur Løkke Rasmussen, Dominique Riquet, Massimiliano Salini, Barbara Thaler, Achille Variati, Henna Virkkunen, Petar Vitanov	
<b>Bij de eindstemming aanwezige vaste plaatsvervaarders</b>	Pablo Arias Echeverría, Sara Cerdas, Markus Ferber, Roman Haider, Ondřej Kovařík, César Luena, Ljudmila Novak, Inma Rodríguez-Piñero	
<b>Bij de eindstemming aanwezige plaatsvervaarders (art. 209, lid 7)</b>	Alicia Homs Ginel, Moritz Körner, Hannah Neumann, Francesca Peppucci	
<b>Datum indiening</b>	21.2.2024	

## HOOFDELIJKE EINDSTEMMING IN DE BEVOEGDE COMMISSIE

26	+
NI	Mario Furore
PPE	Magdalena Adamowicz, Karolin Braunsberger-Reinhold, Markus Ferber, Jens Gieseke, Elzbieta Katarzyna Łukacijewska, Benoît Lutgen, Marian-Jean Marinescu, Ljudmila Novak, Francesca Peppucci, Massimiliano Salini, Henna Virkkunen
Renew	Izaskun Bilbao Barandica, Elsi Katainen, Moritz Körner, Ondřej Kovařík, Bergur Løkke Rasmussen
S&D	Sara Cerdas, Isabel García Muñoz, Alicia Homs Ginel, Bogusław Liberadzki, César Luena, Rovana Plumb, Inma Rodríguez-Piñero, Achille Variati, Petar Vitanov

11	-
ID	Roman Haider, Philippe Olivier
PPE	Pablo Arias Echeverría, Barbara Thaler
Renew	Dominique Riquet
The Left	Elena Kountoura
Verts/ALE	Ciarán Cuffe, Jakop G. Dalunde, Karima Delli, Tilly Metz, Hannah Neumann

1	0
ID	Marco Campomenosi

Verklaring van de gebruikte tekens:

+ : voor

- : tegen

0 : onthouding