



EUROPESE  
COMMISSIE

Brussel, 15.4.2013  
COM(2013) 195 final

2013/0105 (COD)

Voorstel voor een

**RICHTLIJN VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD**

**tot wijziging van Richtlijn 96/53/EG van 25 juli 1996 houdende vaststelling, voor bepaalde aan het verkeer binnen de Gemeenschap deelnemende wegvoertuigen, van de in het nationale en het internationale verkeer maximaal toegestane afmetingen, en van de in het internationale verkeer maximaal toegestane gewichten**

(Voor de EER relevante tekst)

{SWD(2013) 108 final}

{SWD(2013) 109 final}

## TOELICHTING

### 1. ACHTERGROND VAN HET VOORSTEL

Richtlijn 96/53/EG van de Raad van 25 juli 1996 houdende vaststelling, voor bepaalde aan het verkeer binnen de Gemeenschap deelnemende wegvoertuigen, van de in het nationale en het internationale verkeer maximaal toegestane afmetingen, en van de in het internationale verkeer maximaal toegestane gewichten<sup>1</sup> draagt sinds jaren op bevredigende wijze bij tot de goede werking van de interne markt voor het wegvervoer door de vaststelling van maximumafmetingen en -gewichten voor voertuigen voor binnenlands en internationaal vervoer van passagiers en goederen. In de richtlijn is tevens bepaald onder welke voorwaarden afwijkingen kunnen worden toegestaan voor voertuigen die de maximumafmetingen overschrijden.

In het licht van de ontwikkeling van de markt en de beschikbare technologieën moet de vraag worden gesteld of de in 1996 bij de vaststelling van de richtlijn gemaakte keuzes nog steeds valabel zijn. De noodzaak om de uitstoot van broeikasgassen en het verbruik van olieproducten terug te dringen, is tegenwoordig van doorslaggevend belang voor de vervoerssector en met name het wegvervoer, dat 82 % van het energieverbruik door de vervoerssector voor zijn rekening neemt. Door de aanhoudende stijging van de brandstofprijzen blijft de Europese energiefactuur oplopen en worden we gedwongen oplossingen te zoeken om het brandstofverbruik van voertuigen te verlagen. In het Witboek vervoer van 2011<sup>2</sup> is de doelstelling opgenomen om de uitstoot van broeikasgassen tegen 2050 met 60 % te verminderen ten opzichte van de uitstoot in 1990.

In het Witboek werd aangekondigd dat de richtlijn inzake de maximaal toegestane afmetingen en gewichten van wegvoertuigen zou worden herzien om het mogelijk te maken meer aerodynamische en energie-efficiëntere voertuigen op de markt te brengen. Binnen de door de huidige richtlijn toegestane maximumafmetingen en -gewichten is het niet haalbaar om de aerodynamica van voertuigen te verbeteren of voertuigen uit te rusten met alternatieve hybride of elektrische aandrijfsystemen zonder hun vervoerscapaciteit aan te tasten. Hybride motoren of batterijen zorgen voor een aanzienlijke toename van het gewicht. Vrachtwagencabines met een kleinere luchtweerstand zijn langer. Ook door de installatie van vrachtwagenvleugels achteraan wordt het voertuig langer. De afname van de vervoerscapaciteit ontmoedigt de vervoerders, de verladers en de constructeurs om voertuigen met een betere energie-efficiëntie te ontwikkelen en te gebruiken.

De herziening van de richtlijn biedt tevens de gelegenheid om de verkeersveiligheid te verhogen door de vormgeving van de cabine te optimaliseren en de dode hoeken in het gezichtsveld van de bestuurder te verkleinen, botsenergieabsorberende structuren toe te voegen en de veiligheid en het comfort van de bestuurder te verbeteren. Hierdoor kunnen de levens worden gered van talrijke kwetsbare weggebruikers, zoals voetgangers en fietsers, die bij manoeuvres met de huidige cabines niet altijd zichtbaar zijn voor de bestuurder.

Richtlijn 96/53/EG moet derhalve worden gewijzigd om de aerodynamica en de energie-efficiëntie van voertuigen te verbeteren en tegelijk de verkeersveiligheid te verhogen, rekening houdend met de beperkingen van de huidige wegeninfrastructuur.

---

<sup>1</sup> PB L 235 van 17.9.1996, blz. 59.

<sup>2</sup> Witboek Vervoer: Stappenplan voor een interne Europese vervoersruimte – werken aan een concurrerend en zuinig vervoerssysteem – COM(2011) 144.

Zo kan volgens sommige studies<sup>3</sup> het verbruik op de snelweg bij een gemiddelde snelheid van 80 tot 90 km/u met 5 tot 10 % worden verminderd door achteraan op het voertuig vleugels te monteren met een lengte van 1 tot 2 m.

Voorts is het gemiddeld gewicht van autobuspassagiers sinds de vaststelling van Richtlijn 96/53/EG toegenomen. Bovendien moeten bussen op grond van de EU-wetgeving worden uitgerust met een aantal veiligheidsvoorzieningen, waarvan het gewicht ten koste gaat van het laadvermogen en bijgevolg de passagierscapaciteit. Deze ontwikkeling ondermijnt de doelstelling om het brandstofverbruik per vervoerde passagier te verminderen en om een verschuiving tot stand te brengen van privé- naar collectief vervoer, dat veel milieuvriendelijker is.

Brandstofbesparing en de uitstoot van verontreinigende stoffen terugdringen zijn niet de enige beweegredenen om een herziening van Richtlijn 96/53/EG voor te stellen.

Richtlijn 96/53/EG houdt geen rekening met de recente toename van het vervoer per container en de ontwikkelingen in het intermodaal vervoer. Sommige containers die per spoor, over de binnenwateren en/of via de internationale scheepvaart en maritieme cabotage worden vervoerd, mogen op dit moment alleen met een speciale vergunning verder via de weg worden vervoerd. Dit verhoogt de administratieve last voor de vervoerders en overheden. Voor het vervoer van de meest gangbare containers, met een lengte van 45 voet (13,72 m), moet de toegestane lengte van vrachtwagens om zonder speciale vergunning te mogen rijden slechts met 15 cm worden verhoogd. Dat levert geen enkel probleem op voor de verkeersveiligheid, noch voor de bestaande wegeninfrastructuur.

Ten slotte zijn in de huidige richtlijn geen regels opgenomen inzake controles van voertuigen en sancties bij inbreuken, waardoor talrijke inbreuken onbestraft blijven en de in de richtlijn vastgestelde eisen dode letter blijven. Het overladen van voertuigen is de meest voorkomende inbreuk. Gemiddeld is één op drie gecontroleerde voertuigen overladen. Het maximumgewicht wordt vaak met 10 % tot zelfs 20 % overschreden. Dit veroorzaakt vroegtijdige slijtage aan het wegdek en verhoogt het risico op ongevallen. Overladen vrachtwagens creëren ook concurrentievervalsing tussen vervoersondernemingen aangezien fraudeurs een illegaal concurrentievoordeel genieten. Tegenwoordig bestaan er technische oplossingen om voertuigen te screenen en meer, snellere en efficiëntere controles uit te voeren zonder dat alle voertuigen die men wenst te controleren tot stilstand moeten worden gebracht. Er bestaan ook ingebouwde weegsystemen, die de bestuurder zelf in staat stellen toe te zien op de naleving van de geldende normen. Derhalve moeten in Richtlijn 96/53/EG bepalingen worden opgenomen inzake controles en sancties om ervoor te zorgen dat de concurrentieregels tussen vervoersondernemingen opnieuw worden nageleefd en om een hoog verkeersveiligheidsniveau en de duurzaamheid van de wegeninfrastructuur te waarborgen.

Bepaalde partijen hebben vraagtekens geplaatst bij de interpretatie van artikel 4 van Richtlijn 96/53/EG. In het licht van die onduidelijkheid heeft vicevoorzitter Kallas op 13 juni 2012 een brief gestuurd naar de voorzitter van de commissie vervoer van het Europees Parlement. In die brief worden een aantal richtsnoeren geformuleerd en wordt het standpunt ingenomen dat grensoverschrijdend verkeer met langere voertuigen is toegestaan wanneer slechts één grens wordt overschreden tussen twee lidstaten die het verkeer van dergelijke voertuigen reeds toestaan en indien de voorwaarden voor afwijkingen van artikel 4, lid 3, lid 4 of lid 5, van Richtlijn 96/53/EG zijn vervuld. Het gebruik van dergelijke voertuigen mag geen significante invloed hebben op de internationale concurrentie. In het licht van de in deze brief geformuleerde richtsnoeren wordt artikel 4, lid 4, van de richtlijn eveneens herzien.

---

<sup>3</sup> Studie van de TU Delft van 2011 over de aerodynamica van vrachtwagens.

## **2. RESULTATEN VAN DE RAADPLEGING VAN DE BELANGHEBBENDEN EN DE EFFECTBEOORDELINGEN**

In 2011 en 2012 werden in opdracht van de Commissie openbare en sectorale raadplegingen georganiseerd.

De openbare raadpleging, die tussen december 2011 en februari 2012 heeft plaatsgevonden, heeft meer dan duizend reacties opgeleverd van burgers, lidstaten en verschillende brancheorganisaties en ngo's. Op basis van die resultaten werden de volgende opties naar voren geschoven:

i) Alle partijen beschouwen een verbetering van de aerodynamica van vrachtwagens als een stap voorwaarts en de meerderheid van de respondenten acht een wijziging van Richtlijn 96/53/EG noodzakelijk om die verbetering mogelijk te maken.

ii) Het idee om de invoering van hybride of elektrische aandrijfsystemen te stimuleren en de ontwikkeling van het vervoer per container en intermodaliteit te ondersteunen door een aanpassing van Richtlijn 96/53/EG kan op brede steun rekenen.

iii) De sector staat positief tegenover de invoering van controlemaatregelen tegen overladen voertuigen omdat die de eerlijke concurrentie tussen vervoersondernemingen herstellen. Voorts is het essentieel dat de lidstaten over middelen beschikken om controles uit te voeren zonder extra kosten en zonder het verkeer op te houden of te verstoren.

Op basis van de resultaten van deze publieke raadpleging heeft de Commissie seminars georganiseerd met vertegenwoordigers van de voertuigconstructeurs, vervoerders, verladers, het gecombineerd vervoer, instanties die wegcontroles uitvoeren en de verkeersveiligheidsinstanties. Tijdens deze raadplegingen is een consensus gegroeid over de doelstellingen om de verontreiniging en het brandstofverbruik terug te dringen, de verkeersveiligheid te verbeteren en nieuwe vormen van intermodaal vervoer mogelijk te maken. Ook over de noodzaak om de controles te versterken, met name op overladen voertuigen, is er consensus. Om de aerodynamica te verbeteren moeten beter gestroomlijnde cabines worden ontworpen en moeten achteraan op het voertuig voorzieningen worden geïnstalleerd om de luchtweerstandseffecten te verminderen. Een aanpassing van de maximumafmetingen en -gewichten, beperkt door en aangevuld met passende omtrekmarkeringen, lijkt geen problemen op te leveren voor de verkeersveiligheid.

De in deze herziening voorgestelde maatregelen zijn het resultaat van de gevoerde raadplegingen.

Van de maatregelen is een effectbeoordeling uitgevoerd om de beste optie te bepalen in termen van zowel het economisch als ecologisch rendement. Het gekozen scenario wordt hierna in hoofdstuk 4 toegelicht en bouwt voort op de in de groep van deskundigen uitgevoerde technische standaardiseringswerkzaamheden ter voorbereiding van gedelegeerde handelingen en een beperkte regelgevende aanpak, die moet waarborgen dat geen buitensporige of onuitvoerbare verplichtingen worden opgelegd aan met name het midden- en kleinbedrijf.

De raadpleging had ook betrekking op artikel 4 van Richtlijn 96/53/EG, betreffende de voorwaarden waaraan moet worden voldaan om een afwijking te krijgen op de in de richtlijn vastgestelde afmetingen. In specifieke gevallen worden die voorwaarden door de lidstaten bepaald. Er is geen eensgezindheid over het internationaal verkeer met voertuigen die de in de richtlijn vastgestelde afmetingen overschrijden. De Commissie heeft er derhalve voor geopteerd haar eigen richtsnoeren betreffende de huidige richtlijn (brief van 13 juni 2012 aan de voorzitter van de Commissie vervoer van het Europees Parlement) te publiceren. De richtsnoeren inzake artikel 4, lid 4, zijn opgenomen in artikel 1, lid 2, van dit voorstel.

### **3. JURIDISCHE ELEMENTEN VAN HET VOORSTEL**

De rechtsgrond voor het voorstel tot wijziging van Richtlijn 96/53/EG is artikel 91 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie. Efficiënter en milieuvriendelijker wegvervoer is een cruciale doelstelling van het gemeenschappelijk vervoersbeleid. De sector blijft overigens voortdurend ijveren voor een Europese standaardisering van de regels.

Het voorstel is in overeenstemming met het subsidiariteits- en het evenredigheidsbeginsel. Gelet op het belang van het vervoer voor de werking van de interne markt, de toenemende grensoverschrijdende dimensie daarvan en de stijging van de brandstofkosten en de toename van de uitstoot van broeikasgassen, moeten maatregelen worden genomen om het wegvervoer energie-efficiënter en milieuvriendelijker te maken en ervoor te zorgen dat de regelgeving wordt nageleefd.

Het voorstel biedt de lidstaten de mogelijkheid voor binnenlands vervoer afwijkingen toe te staan op de nieuwe regels. Er wordt een comité opgericht dat de Commissie bijstand moet verlenen bij het bepalen van de eisen op het gebied van aerodynamica, het opstellen van richtsnoeren voor de controleprocedures en het vaststellen van passende sancties voor vastgestelde inbreuken. Het voorstel gaat dus niet verder dan wat nodig is om de vastgestelde doelstellingen te bereiken.

Het voorgestelde instrument wijzigt een bestaande richtlijn en is derhalve een richtlijn. Het betreft een maatregel die van belang is voor de Europese economische ruimte en die dus tot die ruimte moet worden uitgebreid.

Ten slotte heeft het voorstel geen gevolgen voor de begroting van de Unie.

### **4. GEDETAILEERDE TOELICHTING BIJ HET VOORSTEL**

Het voorstel van de Commissie voorziet in de eerste plaats in afwijkingen op de maximumafmetingen om aerodynamische voorzieningen achteraan op het voertuig te installeren of om de vorm van vrachtwagencabines aan te passen. Die afwijkingen openen nieuwe perspectieven voor constructeurs van trekkers, vrachtwagens en opleggers maar moeten aan bepaalde eisen voldoen. De vervoerscapaciteit van het voertuig mag bijvoorbeeld niet toenemen. De precieze eisen worden later vastgesteld door de Commissie, die daarin wordt bijgestaan door een comité. Op die manier wordt de naleving gewaarborgd van de verkeersveiligheidsregels en de randvoorwaarden op het gebied van infrastructuur en verkeersdoorstroming. De stroomlijning van de vormgeving van de cabines moet niet alleen zorgen voor een daling van het brandstofverbruik en van de uitstoot van broeikasgassen, maar ook het gezichtsveld van de bestuurder verbeteren en op de Europese wegen jaarlijks ongeveer 400 mensenlevens redden. Ook het comfort en de veiligheid van de bestuurders zullen erop vooruit gaan.

De Commissie zal Verordening (EU) nr. 1230/2012 van 12 december 2012 tot uitvoering van Verordening (EG) nr. 661/2009 van het Europees Parlement en de Raad wat de typegoedkeuring van motorvoertuigen betreft, wijzigen teneinde die verordening in overeenstemming te brengen met dit voorstel voor een richtlijn.

Het voorstel van richtlijn voorziet in een hoger toegestaan maximumgewicht voor voertuigen met een elektrische of hybride aandrijving om rekening te houden met het gewicht van de elektrische batterijen of de dubbele aandrijving, en tegelijk het laadvermogen te handhaven. Voorts wordt het toegestane maximumgewicht van autobussen met één ton verhoogd om rekening te houdend met diverse ontwikkelingen zoals de toename van het gemiddelde gewicht van de passagiers en van hun bagage, nieuwe verplichte verkeersveiligheidsvoorzieningen of de nieuwe Euro VI-specificaties.

De wijziging van Richtlijn 96/53/EG zal de ontwikkeling van het intermodaal vervoer faciliteren dankzij een afwijking van 15 cm op de toegestane lengte voor vrachtwagens die containers van 45 voet vervoeren, een type dat in Europa steeds meer wordt gebruikt voor intercontinentaal vervoer.

In het voorstel wordt tevens bevestigd dat grensoverschrijdend verkeer van langere voertuigen is toegestaan wanneer slechts één grens wordt overschreden tussen twee lidstaten die het verkeer van dergelijke voertuigen reeds toestaan en indien voldaan is aan de voorwaarden voor afwijkingen van artikel 4, lid 3, lid 4 of lid 5, van de richtlijn. Met betrekking tot artikel 4, lid 4, heeft dergelijk vervoer geen significante invloed op de internationale concurrentie indien het grensoverschrijdend gebruik beperkt blijft tot twee lidstaten waar de bestaande infrastructuur en de verkeersveiligheidscontext dat reeds toelaten. Artikel 4, lid 4, wordt in die zin aangepast.

Richtlijn 96/53/EG wordt aangevuld met nieuwe bepalingen om de controle instanties in staat te stellen inbreuken beter op te sporen en de toepasselijke administratieve sancties te harmoniseren. De Commissie zal richtsnoeren inzake de controleprocedure publiceren om de controlemethoden in alle lidstaten te harmoniseren. De lidstaten zullen een minimaal aantal voertuigen aan een meting moeten onderwerpen. Die maatregelen moeten worden uitgevoerd via in het wegdek geïntegreerde weegsystemen, hetzij door middel van sensoren aan boord van het voertuig die van op afstand communiceren met controleurs langs de weg. Dankzij die metingen kunnen de controle instanties de voertuigen screenen zodat alleen voertuigen waarbij er een sterk vermoeden van inbreuken bestaat, voor een manuele controle aan de kant worden gezet. De Commissie zal de technische normen vaststellen voor de ingebouwde weegvoorzieningen die met de controle instanties kunnen communiceren, met name de normen voor de elektromagnetische communicatie-interface. Op die manier wordt de brede invoering van dergelijke uitrusting aangemoedigd. Dankzij deze apparatuur zullen bestuurders bovendien zelf het gewicht van hun voertuig kunnen controleren.

De inbreuken op Richtlijn 96/53/EG worden op basis van hun ernst ingedeeld in categorieën met het oog op de Europese harmonisering van de administratieve sancties.

Om de invoering van voertuigen met een kleinere luchtweerstand en hybride aandrijving te versnellen zal de Commissie om het industrieel onderzoek en de aanpassing van het wagenpark te ondersteunen een beroep doen op de beschikbare Europese budgetten, met name die voor de trans-Europese netwerken en de Europese programma's voor onderzoek, ontwikkeling en innovatie.

Voorstel voor een

## **RICHTLIJN VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD**

**tot wijziging van Richtlijn 96/53/EG van 25 juli 1996 houdende vaststelling, voor bepaalde aan het verkeer binnen de Gemeenschap deelnemende wegvoertuigen, van de in het nationale en het internationale verkeer maximaal toegestane afmetingen, en van de in het internationale verkeer maximaal toegestane gewichten**

(Voor de EER relevante tekst)

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

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

Gezien het voorstel van de Europese Commissie,

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

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité<sup>4</sup>,

Gezien het advies van het Comité van de Regio's<sup>5</sup>,

Handelend volgens de gewone wetgevingsprocedure,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) In het Witboek van 2011 "Stappenplan voor een interne Europese vervoersruimte – werken aan een concurrerend en zuinig vervoerssysteem"<sup>6</sup> wordt benadrukt dat de uitstoot van broeikasgassen moet worden verminderd en dat met name de uitstoot van koolstofdioxide (CO<sub>2</sub>) tegen 2050 60 % lager moet liggen dan de uitstoot in 1990.
- (2) In dat verband werd in het Witboek aangekondigd dat Richtlijn 96/53/EG van de Raad van 25 juli 1996 houdende vaststelling, voor bepaalde aan het verkeer binnen de Gemeenschap deelnemende wegvoertuigen, van de in het nationale en het internationale verkeer maximaal toegestane afmetingen, en van de in het internationale verkeer maximaal toegestane gewichten zou worden gewijzigd om het energieverbruik en de uitstoot van broeikasgassen terug te dringen, de wetgeving aan te passen aan de ontwikkeling van de technologie en de nieuwe behoeften van de markt, en het intermodaal vervoer te stimuleren.
- (3) De technologische ontwikkelingen omvatten de mogelijkheid om op de achterzijde van voertuigen, met name op opleggers en aanhangwagens, intrekbare of inklapbare aerodynamische voorzieningen aan te brengen waardoor de bij Richtlijn 96/53/EG voorgeschreven maximumlengte wordt overschreden. Dergelijke voorzieningen kunnen onmiddellijk na de inwerkingtreding van deze richtlijn worden geïnstalleerd aangezien zij reeds op de markt worden aangeboden en in andere werelddelen reeds worden gebruikt.

---

<sup>4</sup> PB C [...] van [...], blz. [...].

<sup>5</sup> PB C [...] van [...], blz. [...].

<sup>6</sup> COM(2011) 144 definitief.

- (4) Cabines met een kleinere luchtweerstand kunnen, samen met de in overweging 3 genoemde voorzieningen, eveneens een aanzienlijke verbetering van de energieprestaties van voertuigen opleveren. Een dergelijke verbetering is binnen de in de huidige Richtlijn 96/53/EG vastgestelde maximumlengte niet haalbaar zonder de vervoerscapaciteit aan te tasten en zou derhalve het economisch evenwicht van de sector in gevaar brengen. Derhalve moet in een afwijking op de toegestane maximumlengte worden voorzien.
- (5) In haar beleidsoriëntaties inzake de verkeersveiligheid voor de periode 2011-2020<sup>7</sup> heeft de Commissie maatregelen aangekondigd om de voertuigen veiliger te maken en de zwakke weggebruikers beter te beschermen. Ook in het rapport van de Commissie aan het Europees Parlement en de Raad betreffende de tenuitvoerlegging van Richtlijn 2007/38/EG betreffende de uitrusting met spiegels van in de Gemeenschap ingeschreven vrachtwagens<sup>8</sup> wordt gewezen op het belang van een goede zichtbaarheid voor de bestuurder. Een nieuwe vormgeving van de cabine zal de verkeersveiligheid ten goede komen omdat de dode hoek in het gezichtsveld van de bestuurder onder de voorruit kleiner wordt. Hierdoor kunnen talrijke levens van kwetsbare weggebruikers, zoals voetgangers en fietsers, worden gered. De nieuwe vormgeving maakt het eveneens mogelijk voorzieningen in te bouwen die bij een aanrijding energie absorberen. Door de potentiële toename van de omvang van de cabine kunnen ook het comfort en de veiligheid van de bestuurder worden verbeterd.
- (6) Aerodynamische voorzieningen en de installatie daarvan op voertuigen moeten worden getest voor ze op de markt worden gebracht. Daartoe zullen de lidstaten certificaten afgeven, die door de andere lidstaten worden erkend.
- (7) Langere voertuigen kunnen voor grensoverschrijdend vervoer worden gebruikt indien de twee betrokken lidstaten nu reeds het gebruik van dergelijke voertuigen toestaan en indien de afwijkingsvoorwaarden van artikel 4, lid 3, lid 4 of lid 5, van de richtlijn zijn vervuld. De Europese Commissie heeft reeds richtsnoeren vastgesteld betreffende de toepassing van artikel 4 van de richtlijn. De in artikel 4, lid 4, bedoelde vervoersverrichtingen hebben geen significante invloed op de internationale concurrentie indien het grensoverschrijdend gebruik beperkt blijft tot twee lidstaten waar de bestaande infrastructuur en de verkeersveiligheidscontext dat toelaten. Op die manier wordt het evenwicht bewaard tussen enerzijds het recht van de lidstaten om op grond van het subsidiariteitsbeginsel te bepalen welke vervoersoplossingen aan hun specifieke context zijn aangepast en anderzijds de noodzaak om ervoor te zorgen dat een dergelijk beleid niet tot een verstoring van de interne markt leidt. Artikel 4, lid 4, wordt in die zin verduidelijkt.
- (8) Alternatieve aandrijfsystemen zoals elektrische of hybride motoren in vrachtwagens of autobussen (voornamelijk in stads- en voorstadsverkeer), die niet alleen op fossiele brandstoffen werken en dus minder of helemaal geen verontreiniging veroorzaken, leiden tot een toename van het gewicht die niet in het laadvermogen mag worden verrekend aangezien het wegvervoer op die manier economisch zou worden benadeeld.
- (9) In het Witboek vervoer wordt er ook op gewezen dat de EU de ontwikkelingen in het intermodaal vervoer dient te volgen en met name de containerisering en het toenemend gebruik van containers van 45 voet, die per spoor of via de waterwegen worden aangevoerd. Het wegtraject van een intermodaal transport kan op dit moment slechts

---

<sup>7</sup> COM(2010) 389 definitief.

<sup>8</sup> COM(2012) 258 final.



worden afgelegd na het doorlopen van zware administratieve procedures die een belasting vormen voor zowel de lidstaten als de vervoersondernemingen, tenzij de containers over zeer dure gecertificeerde afgeschuinde hoeken beschikken. Door de toegestane lengte van vrachtwagens voor containervervoer met 15 cm te verlengen kunnen vervoerders worden ontheven van administratieve procedures en kan het intermodaal vervoer worden gestimuleerd zonder risico's of nadelen voor andere weggebruikers of de infrastructuur. De bescheiden toename van de lengte van een vrachtwagen met oplegger (15 cm op een totale lengte van 16,50 m) levert geen hoger risico voor de verkeersveiligheid op. Overeenkomstig de in het Witboek uiteengezette beleidsvisie wordt deze toename echter alleen toegestaan voor intermodaal vervoer waarvan het wegtraject niet langer dan 300 km is en waarbij ook gebruik wordt gemaakt van vervoer per spoor, over de binnenwateren of over zee. Dat is voldoende om de afstand te overbruggen tussen enerzijds een bedrijventerrein of winkelcentrum en anderzijds een goederenstation of binnenhaven. Om een zeehaven te bereiken en de ontwikkeling van de snelwegen op zee te ondersteunen, mag over de weg een langere afstand worden afgelegd bij gebruik van de korte vaart binnen de Unie.

- (10) Om het intermodaal vervoer te blijven stimuleren en rekening te houden met het ledige gewicht van 45'-voetcontainers moet de regeling voor intermodaal vervoer van 40'-containers, op grond waarvan het toegestane maximumgewicht voor vrachtwagens met 5 tot 6 assen is opgetrokken tot 44 ton, ook gelden voor vrachtwagens die 45'-containers vervoeren.
- (11) Sinds de vaststelling van Richtlijn 96/53/EG is het gemiddelde gewicht van autobus- en touringcarpassagiers alsmede van hun bagage aanzienlijk toegenomen, waardoor het aantal vervoerde passagiers geleidelijk afneemt vanwege de in de richtlijn vastgestelde maximumgewichten. Aangezien collectief vervoer met het oog op een efficiënter energieverbruik moet worden bevorderd ten opzichte van individueel vervoer moet het vroegere aantal passagiers per autocar worden hersteld, rekening houdend met het toename van hun gewicht en van het gewicht van hun bagage. Daartoe kan het toegestane maximumgewicht van autocars met twee assen worden verhoogd, maar dat mag niet tot een snellere slijtage van de infrastructuur leiden.
- (12) De instanties die belast zijn met de handhaving van de regelgeving inzake het wegvervoer constateren talrijke en soms ernstige inbreuken, met name overschrijdingen van het toegestane maximumgewicht van voertuigen. De oorzaak hiervan is het ontoereikend aantal controles uit hoofde van Richtlijn 96/53/EG of de inefficiëntie daarvan. Bovendien verschillen de controleprocedures en -regels van lidstaat tot lidstaat, waardoor rechtsonzekerheid ontstaat voor bestuurders van voertuigen die in verschillende EU-lidstaten rijden. Bovendien genieten vervoersondernemingen die de regels niet naleven een aanzienlijk concurrentievoordeel ten opzichte van hun concurrenten die de regelgeving wel naleven en ten opzichte van de andere vervoerswijzen. Deze situatie staat een goede werking van de interne markt in de weg. Derhalve moeten de lidstaten het aantal controles opvoeren, zowel manuele controles als controles op basis van een voorafgaande selectie.
- (13) Er bestaan eenvoudige technische, vaste of mobiele, oplossingen om na een eerste selectie alleen voertuigen met een hoog risico op overtredingen te doen stoppen. Dit is goedkoper, minder hinderlijk voor de doorstroming van het verkeer en waarborgt een optimale veiligheid. Vrachtwagens kunnen worden uitgerust met voorzieningen om de bestuurder in staat te stellen zelf het gewicht van zijn voertuig te controleren en na te gaan of hij aan de regelgeving voldoet. Dergelijke boordapparatuur kan zonder dat het

voertuig moet stoppen via een microgolفزender gegevens doorsturen naar controlebeambten of automatische controlesystemen langs de weg. Voor selectiemetingen lijkt een minimumdrempel van één weging per 2000 voertuigkilometer voldoende om de doelmatigheid van de wegcontroles in de Unie te waarborgen aangezien een dergelijke controlefrequentie statistisch de mogelijkheid biedt elk voertuig gemiddeld om de drie dagen te controleren.

- (14) De vaststelling van talrijke inbreuken op Richtlijn 96/53/EG vloeit in grote mate voort uit het niet-ontradende karakter van de in de wetgeving van de lidstaten voorziene sancties op de overtreding van die regels, of zelfs het ontbreken van sancties. Die zwakte wordt nog versterkt door de sterke verschillen tussen de administratieve sancties die in de verschillende lidstaten worden toegepast. Om die knelpunten weg te werken moet op EU-niveau werk worden gemaakt van de harmonisering van de niveaus en de categorieën van de administratieve sancties voor inbreuken op Richtlijn 96/53/EG. Deze administratieve sancties moeten doeltreffend, evenredig en afschrikkend zijn.
- (15) Om de controles op het gewicht van voertuigen of voertuigcombinaties op internationale schaal efficiënter te maken en het vlotte verloop van die controles te faciliteren, moeten de controle instanties in de lidstaten informatie kunnen uitwisselen over de identificatie van overtreders, de beschrijving van inbreuken en opgelegde sancties, en de betrouwbaarheid van de betrokken onderneming. Het overeenkomstig artikel 18, lid 1, van Verordening (EG) nr. 1071/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels betreffende de voorwaarden waaraan moet zijn voldaan om het beroep van wegvervoersondernemer uit te oefenen en tot intrekking van Richtlijn 96/26/EG van de Raad<sup>9</sup> aangewezen contactpunt kan als tussenpersoon voor de uitwisseling van die informatie optreden.
- (16) Het is belangrijk dat het Europees Parlement en de Raad regelmatig in kennis worden gesteld van de door de lidstaten verrichte wegcontroles. Deze door de lidstaten meegedeelde informatie stelt de Commissie in staat om toe te zien op de naleving van deze richtlijn door de vervoersondernemingen en te bepalen of er al dan niet behoefte is aan dwingende maatregelen.
- (17) De Commissie moet de bevoegdheid krijgen om overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie gedelegeerde handelingen vast te stellen met betrekking tot de eisen voor nieuwe achteraan op voertuigen aangebrachte aerodynamische voorzieningen, de ontwikkeling van nieuwe motorvoertuigen, de technische specificaties die de volledige interoperabiliteit van ingebouwde weegapparatuur moeten waarborgen, en richtsnoeren betreffende de procedure om het gewicht van rijdende voertuigen te controleren. Tijdens haar voorbereidende werkzaamheden dient de Commissie passend overleg te plegen, onder meer met deskundigen. Bij het voorbereiden en opstellen van gedelegeerde handelingen dient de Commissie erop toe te zien dat de desbetreffende documenten gelijktijdig, tijdig en op passende wijze bij het Europees Parlement en de Raad worden ingediend.
- (18) Aangezien de doelstellingen van deze richtlijn onvoldoende door de lidstaten kunnen worden verwezenlijkt en derhalve, wegens de omvang en de gevolgen van deze richtlijn, beter op het niveau van de Unie kunnen worden verwezenlijkt, kan de Unie, overeenkomstig het in artikel 5 van het Verdrag betreffende de Europese Unie

---

<sup>9</sup> PB L 300 van 14.11.2009, blz. 51.

neergelegde subsidiariteitsbeginsel, de nodige maatregelen nemen. Overeenkomstig het in laatstgenoemd artikel neergelegde evenredigheidsbeginsel gaat deze richtlijn niet verder dan wat nodig is om die doelstelling te verwezenlijken.

- (19) Richtlijn 96/53/EG dient derhalve dienovereenkomstig te worden gewijzigd,  
HEBBEN DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

### *Artikel 1*

Richtlijn 96/53/EG wordt als volgt gewijzigd:

- 1) Artikel 2, eerste alinea, wordt aangevuld met de volgende definities:
  - "voertuig met hybride aandrijving": een voertuig als bedoeld in Richtlijn 2007/46/EG van het Europees Parlement en de Raad van 5 september 2007 tot vaststelling van een kader voor de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en van systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd<sup>10</sup>, dat is uitgerust met één of meerdere elektrische aandrijfmotoren die niet permanent op het elektriciteitsnet zijn aangesloten, en met één of meerdere verbrandingsmotoren;
  - "elektrische voertuig": een voertuig als bedoeld in Richtlijn 2007/46/EG van het Europees Parlement en de Raad van 5 september 2007 tot vaststelling van een kader voor de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en van systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd<sup>11</sup>, dat is uitgerust met één of meerdere elektrische aandrijfmotoren die niet permanent op het elektriciteitsnet zijn aangesloten;
  - "intermodale vervoerseenheid": eenheid die tot één van de volgende categorieën behoort: container, wissellaadbak, oplegger;
- 2) artikel 4 wordt als volgt gewijzigd:
  - (a) In lid 1, onder a) en b), wordt het woord "nationaal" geschrapt;
  - (b) De eerste zin van artikel 4, lid 4, tweede alinea, wordt vervangen door:

"Vervoer wordt geacht niet van noemenswaardige invloed te zijn op de internationale concurrentie in de vervoersector indien dat vervoer plaatsvindt op het grondgebied van een lidstaat of, bij grensoverschrijdend vervoer, tussen twee aangrenzende lidstaten die beide in toepassing van dit lid maatregelen hebben genomen en als één van de onder a) en b) genoemde voorwaarden is vervuld:"
- 3) De artikelen 4, lid 6; 5, onder b); en 8 bis worden geschrapt.
- 4) Artikel 5 wordt als volgt gewijzigd: de woorden "Onverminderd artikel 4, lid 6, worden:" worden vervangen door: "Voor de toepassing van onderhavige richtlijn worden:".
- 5) De verwijzingen naar Richtlijn 70/156/EEG van de Raad worden vervangen door een verwijzing naar Richtlijn 2007/46/EG<sup>12</sup>.
- 6) Artikel 8 wordt vervangen door:

<sup>10</sup> PB L 263 van 9.10.2007, blz. 1.

<sup>11</sup> PB L 263 van 9.10.2007, blz. 1.

<sup>12</sup> Richtlijn 2007/46/EG van het Europees Parlement en de Raad tot vaststelling van een kader voor de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en van systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd, PB L 263 van 9.10.2007, blz. 1.

## Artikel 8

1. Teneinde de aerodynamica van voertuigen en voertuigcombinaties te verbeteren mogen de in bijlage I, punt 1.1, vastgestelde maximumlengtes worden overschreden door voertuigen of voertuigcombinaties die zijn uitgerust met voorzieningen die voldoen aan de hieronder vastgestelde eisen. De overschrijding van de maximumlengte mag alleen tot doel hebben om achteraan op het voertuig of de voertuigcombinatie voorzieningen aan te brengen om de aerodynamica daarvan te verbeteren.
2. De in lid 1 genoemde voorzieningen dienen te voldoen aan de volgende prestatie- en veiligheidseisen:
  - significante verbetering van de aerodynamica van de voertuigen;
  - verkeersveiligheid en de veiligheid van het intermodaal vervoer:
    - i) de bevestiging en de duurzaamheid van de voorzieningen om het risico te beperken dat ze loskomen;
    - ii) bij slechte weersomstandigheden goed zichtbare dag- en nachtmarkeringen die andere weggebruikers in staat stellen de omtrek van het voertuig waar te nemen;
    - iii) een ontwerp dat bij aanrijdingen de risico's voor andere voertuigen en hun passagiers beperkt;
    - iv) de voorziening brengt geen significante verhoging van het kantelrisico door zijwind met zich mee;
  - exploitatie op de bestaande weginfrastructuur:
    - i) het behoud van de wendbaarheid van de voertuigen of voertuigcombinaties op stedelijke en regionale wegen;
    - ii) voor aanhangwagens en opleggers, de afstemming op de randvoorwaarden van het intermodaal vervoer per spoor, over zee of de binnenwateren;
    - iii) de voorzieningen kunnen door de bestuurder gemakkelijk worden opgeplooid, ingetrokken of verwijderd.

De overschrijding van de maximumlengte leidt niet tot een toename van de vervoerscapaciteit van het voertuig of de voertuigcombinatie.
3. Voorafgaand aan de marktintroductie van dergelijke voorzieningen verlenen de lidstaten een certificaat voor de extra aerodynamische voorzieningen en de installatie daarvan op voertuigen. Het certificaat bevestigt dat aan de hierboven in lid 2 genoemde eisen is voldaan en dat de voorziening een significante bijdrage levert tot de verbetering van de aerodynamica. De in een lidstaat afgegeven certificaten worden door de andere lidstaten erkend.
4. De Commissie stelt overeenkomstig artikel 16 gedelegeerde handelingen vast tot aanvulling van de in lid 2 genoemde eisen. Die eisen hebben betrekking op de technische kenmerken, de minimale prestatieniveaus, de randvoorwaarden inzake het ontwerp en de procedure voor de opstelling van het in lid 3 genoemde testcertificaat.
5. In afwachting van de vaststelling van gedelegeerde handelingen mogen voertuigen of voertuigcombinaties waarop achteraan aerodynamische voorzieningen zijn gemonteerd die aan de in lid 2 genoemde eisen beantwoorden en overeenkomstig lid 3 zijn getest, aan het verkeer deelnemen indien hun lengte de in bijlage I, punt 1.1,

vastgestelde maximumlengte met maximaal twee meter overschrijdt. Deze overgangsmaatregel is van toepassing vanaf de datum moment waarop deze richtlijn in werking treedt.

7) Artikel 9 wordt vervangen door:

#### *Artikel 9*

1. Teneinde de aerodynamica en verkeersveiligheid van voertuigen en voertuigcombinaties te verbeteren mogen de in bijlage I, punt 1.1, vastgestelde maximumlengtes worden overschreden door voertuigen of voertuigcombinaties die zijn uitgerust met voorzieningen die voldoen aan de hieronder in lid 2 vastgestelde eisen. De overschrijding van de maximumlengte moet in de eerste plaats tot doel hebben om het mogelijk te maken vrachtwagencabines te bouwen die de aerodynamica van voertuigen of voertuigcombinaties verbeteren en de verkeersveiligheid verhogen.
2. De in lid 1 genoemde vrachtwagencabines dienen te voldoen aan de volgende prestatie- en veiligheidseisen:
  - de aerodynamica van de voertuigen verbeteren;
  - de verkeersveiligheid in het intermodaal vervoer verhogen door ervoor te zorgen dat de voorzijde van de cabine:
    - i) de zichtbaarheid van kwetsbare weggebruikers voor de bestuurder verbetert door de dode hoek in het gezichtsveld onder de voorruit te verkleinen;
    - ii) de schade bij aanrijdingen beperkt;
      - de wendbaarheid van de voertuigen of voertuigcombinaties op de wegeninfrastructuur, zonder beperkingen op te leggen aan het gebruik van die voertuigen in intermodale terminals;
      - het comfort en de veiligheid van de bestuurder.

De overschrijding van de maximumlengte mag niet leiden tot een toename van de vervoerscapaciteit van het voertuig of de voertuigcombinatie.
3. Voor de voertuigen op de markt worden gebracht, testen de lidstaten de aerodynamische eigenschappen van de nieuwe voertuigontwerpen en verlenen zij een testcertificaat. Dat certificaat bevestigt dat het voertuig voldoet aan de eisen van lid 2. In één lidstaat afgegeven testcertificaten worden door de andere lidstaten erkend.
4. De Commissie wordt gemachtigd om overeenkomstig artikel 16 gedelegeerde handelingen vast te stellen teneinde de in lid 2 genoemde eisen voor vrachtwagencabines aan te vullen. Die eisen hebben betrekking op de technische kenmerken, de minimale prestatieniveaus, de randvoorwaarden inzake het ontwerp en de procedure voor de opstelling van het in lid 3 genoemde testcertificaat.
- 8) In artikel 10 worden de woorden "op de in artikel 11 genoemde datum" vervangen door "17 september 1997".
- 9) Artikel 10 bis wordt vervangen door:

### *Artikel 10 bis*

De maximaal toegestane gewichten van voertuigen met hybride of volledig elektrische aandrijving zijn de in bijlage I, punt 2.3.1, vermelde gewichten.

Voertuigen met hybride of elektrische aandrijving mogen de in bijlage I, punt 3, vastgestelde maximaal toegestane asdruk niet overschrijden.

- 10) Artikel 11 wordt vervangen door:

### *Artikel 11*

De in bijlage I, punten 1.1 en 1.6, vastgestelde maximumafmetingen mogen met 15 cm meter worden overschreden door voertuigen of voertuigcombinaties die containers of wissellaadbakken van 45 voet vervoeren wanneer het wegvervoer van de vervoerde container of wissellaadbak deel uitmaakt van een intermodaal vervoer.

Voor de toepassing van dit artikel en bijlage I, punt 2.2.2, letter c), wordt bij het intermodaal vervoer minstens gebruik gemaakt van vervoer per spoor of over de binnenwateren of over zee. Het voor- en natransport gebeurt via de weg. Op het grondgebied van de Europese Unie mogen het voor- en natransport via de weg telkens niet meer dan 300 km bedragen of de afstand tot de dichtstbijzijnde terminals waartussen een geregelde dienst wordt aangeboden. Het begrip intermodaal vervoer omvat ook vervoer binnen de Unie waarbij gebruik wordt gemaakt van de korte vaart, ongeacht de lengte van het voor- en natransport via de weg. Het voor- en natransport via de weg van een vervoersverrichting met gebruik van de korte vaart binnen de Unie reikt van de plaats waar de goederen worden geladen tot de dichtstbijzijnde geschikte zeehaven voor het voortransport en/of eventueel van de dichtstbijzijnde geschikte zeehaven en de losplaats van de goederen voor het natransport.

- 11) Artikel 12 wordt vervangen door:

### *Artikel 12*

1. De lidstaten zetten een systeem op voor de selectie en gerichte controle van rijdende voertuigen of voertuigcombinaties teneinde de naleving van de verplichtingen uit hoofde van deze richtlijn af te dwingen.
2. Uiterlijk twee jaar vanaf de datum van inwerkingtreding van deze richtlijn voeren de lidstaten gewichtsmetingen uit van rijdende voertuigen of voertuigcombinaties. Die selectiemetingen hebben tot doel na te gaan bij welke voertuigen er vermoedelijk sprake is van een inbreuk en een manuele controle moet worden uitgevoerd. Selectiemetingen kunnen worden uitgevoerd door middel van automatische op de infrastructuur aangebrachte systemen of door overeenkomstig lid 6 in het voertuig geïnstalleerde systemen. De automatische systemen moeten het mogelijk maken voertuigen die vermoedelijk overladen zijn te identificeren. De automatische systemen worden uitsluitend gebruikt om voertuigen te selecteren en niet om een inbreuk te kwalificeren en moeten derhalve niet door de lidstaten worden gecertificeerd.
3. De lidstaten voeren een aantal selectiemetingen uit dat overeenstemt met een jaarlijks gemiddelde van één weging per 2000 voertuigkilometers.
4. De lidstaten zorgen ervoor dat de bevoegde instanties de nodige informatie uitwisselen om de controles op Europese schaal efficiënter te maken en het verloop

ervan te faciliteren, met name via het nationaal contactpunt, dat verantwoordelijk is voor de informatie-uitwisseling met de andere lidstaten. De nodige informatie omvat met name de identificatie van overtreders, de omschrijving van de gepleegde inbreuken en opgelegde sancties en de betrouwbaarheid van de betrokken onderneming. Het contactpunt wordt aangewezen overeenkomstig artikel 18, lid 1, van Verordening (EG) nr. 1071/2009.

5. Wanneer op basis van de overeenkomstig lid 2 uitgevoerde selectie het vermoeden bestaat dat een voertuig overladen is, wordt minstens één van de volgende maatregelen genomen:
  - i) uitvoering van een wegcontrole met een gehomologeerd meettoestel, nadat het voertuig staande is gehouden;
  - ii) kennisgeving aan de vervoersonderneming van het vermoeden van overgewicht;
  - iii) controle ter plaatse bij de onderneming, met name bij herhaling na de kennisgeving van de in ii) genoemde informatie.
6. Overeenkomstig lid 1, stimuleren de lidstaten de uitrusting van alle voertuigen en voertuigcombinaties met ingebouwde weegapparatuur (totaalgewicht en gewicht per as), die te allen tijde rijdend de weeggegevens kan doorsturen naar een instantie die wegcontroles verricht of de autoriteiten die bevoegd zijn voor het toezicht op het goederenvervoer. Deze informatie wordt meegedeeld middels de interface als gedefinieerd door de normen CEN DSRC<sup>13</sup> EN12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 en ISO 14906.
7. De Commissie wordt gemachtigd overeenkomstig artikel 16 gedelegeerde handelingen vast te stellen met betrekking tot:
  - de aanvullende technische specificaties die in de Unie de volledige interoperabiliteit moeten waarborgen van de in lid 6 genoemde ingebouwde weegapparatuur zodat de autoriteiten van alle lidstaten op eenzelfde manier kunnen communiceren met in alle andere lidstaten ingeschreven voertuigen en voertuigcombinaties en indien nodig de ontvangen informatie kunnen uitwisselen met de autoriteiten van andere lidstaten;
  - de in lid 2 van dit artikel genoemde procedure voor de selectiemetingen, de technische specificaties van de voor die selectie gebruikte instrumenten, de nauwkeurigheidseisen en de regels voor het gebruik van die instrumenten. Die procedures, specificaties en gebruiksvoorschriften moeten ervoor zorgen dat de controles in alle lidstaten op dezelfde manier worden uitgevoerd en dat alle vervoersondernemingen in de Unie gelijk worden behandeld.
- 12) Artikel 13 wordt vervangen door:

### *Artikel 13*

1. De inbreuken op de bestaande richtlijn worden op basis van hun ernst ingedeeld in categorieën.
2. Bij een overschrijding van het in bijlage I, punten 2, 3, 4.1 en 4.3, vastgestelde maximaal toegestane gewicht met minder dan 5 % krijgt de vervoersonderneming

---

<sup>13</sup> DSRC: Dedicated Short Range Communications.

een schriftelijke waarschuwing en kan een sanctie worden opgelegd indien de nationale wetgeving in die mogelijkheid voorziet.

3. Bij een overschrijding van het in bijlage I, punten 2, 3, 4.1 en 4.3, vastgestelde maximaal toegestane gewicht met 5 tot 10 %, die in het kader van deze richtlijn als een kleine inbreuk beschouwd, wordt een boete opgelegd. De controle instanties kunnen het voertuig tevens staande houden en eisen dat een deel van de lading wordt verwijderd zodat het maximaal toegestane gewicht niet langer wordt overschreden.
  4. Een overschrijding van het in bijlage I, punten 2, 3, 4.1 en 4.3, vastgestelde maximaal toegestane gewicht met 10 tot 20 % wordt in het kader van deze richtlijn als een ernstige inbreuk beschouwd. Er wordt een boete opgelegd en het voertuig wordt onmiddellijk staande gehouden tot een deel van de lading is verwijderd en het maximaal toegestane gewicht niet langer wordt overschreden.
  5. Een overschrijding van het in bijlage I, punten 2, 3, 4.1 en 4.3, vastgestelde maximaal toegestane gewicht met meer dan 20 % wordt vanwege de extra risico's voor andere weggebruikers in het kader van deze richtlijn als een zeer ernstige inbreuk beschouwd. Er wordt een boete opgelegd en het voertuig wordt onmiddellijk staande gehouden tot een deel van de lading is verwijderd zodat het maximaal toegestane gewicht niet langer wordt overschreden. De procedure tot intrekking van de betrouwbaarheidsstatus wordt ingeleid overeenkomstig artikel 6 van Verordening (EG) nr. 1071/2009<sup>14</sup>.
  6. Bij een overschrijding van de in bijlage I, punt 1, vastgestelde maximaal toegestane lengte of breedte met minder dan 2 % krijgt de vervoersonderneming een schriftelijke waarschuwing en kan een sanctie worden opgelegd indien de nationale wetgeving in die mogelijkheid voorziet.
  7. Bij een overschrijding van de in bijlage I, punt 1, vastgestelde maximaal toegestane lengte of breedte met 2 tot 20 % door hetzij de vervoerde lading, hetzij het voertuig zelf, wordt een boete opgelegd. De controle instanties houden het voertuig staande tot een deel van de lading is verwijderd indien de overschrijding van de toegestane lengte of breedte door de lading wordt veroorzaakt; of tot de vervoersonderneming overeenkomstig artikel 4, lid 3, over een speciale vergunning beschikt.
  8. Een overschrijding van de in bijlage I, punt 1, vastgestelde maximaal toegestane lengte of breedte van de lading of het voertuig met meer dan 20 % wordt, vanwege de extra risico's voor andere weggebruikers, in het kader van deze richtlijn als een zeer ernstige inbreuk beschouwd. Er wordt een boete opgelegd en het voertuig wordt onmiddellijk door de controle instanties staande gehouden tot een deel van de lading is verwijderd of tot de vervoersonderneming overeenkomstig artikel 4, lid 3, over een speciale vergunning beschikt, indien de overschrijding van de toegestane lengte of breedte door de lading wordt veroorzaakt. De procedure tot intrekking van de betrouwbaarheidsstatus wordt ingeleid overeenkomstig artikel 6 van Verordening (EG) nr. 1071/2009.
  9. De in de leden 3, 4, 5, 7 en 8 genoemde boetes zijn doeltreffend, evenredig en afschrikwekkend.
- 13) Het volgende artikel 14 wordt toegevoegd:

---

<sup>14</sup> PB L 300 van 14.11.2009, blz. 51.



#### *Artikel 14*

Wanneer hij een wegvervoerder de opdracht geeft om een container te vervoeren, verstrekt de verlader de wegvervoerder een verklaring waarin het gewicht van de vervoerde container wordt vermeld. Indien deze informatie fout is of ontbreekt, draagt de verlader, wanneer het voertuig overladen is, dezelfde verantwoordelijkheid als de vervoersonderneming.

- 14) Het volgende artikel 15 wordt toegevoegd:

#### *Artikel 15*

De lidstaten bezorgen de Commissie om de twee jaar tijdens het eerste kwartaal van het kalenderjaar een verslag over de tijdens de twee vorige kalenderjaren uitgevoerde controles, de resultaten daarvan en de aan overtreders opgelegde sancties. De Commissie maakt een analyse van die verslagen en dient die in het tweede kwartaal van het kalenderjaar in bij de Raad en het Europees Parlement.

- 15) Het volgende artikel 16 wordt toegevoegd:

#### *Artikel 16*

1. De bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen, wordt aan de Commissie toegekend onder de in dit artikel neergelegde voorwaarden.
  2. De bevoegdheid tot vaststelling van gedelegeerde handelingen als bedoeld in artikel 8, lid 4, artikel 9, lid 5, en artikel 12, lid 7, wordt met ingang van [datum van inwerkingtreding van deze richtlijn] voor onbepaalde tijd aan de Commissie toegekend.
  3. De bevoegdheidsdelegatie als bedoeld in artikel 8, lid 4, artikel 9, lid 5, en artikel 12, lid 7, kan te allen tijde door het Europees Parlement of de Raad worden ingetrokken. Het besluit tot intrekking beëindigt de delegatie van de in dat besluit genoemde bevoegdheid. Het besluit treedt in werking op de dag na die van de bekendmaking ervan in het Publicatieblad van de Europese Unie of op een latere datum die in het besluit wordt vermeld. Het laat de geldigheid van de reeds van kracht zijnde gedelegeerde handelingen onverlet.
  4. Zodra de Commissie een gedelegeerde handeling heeft vastgesteld, doet zij daarvan gelijktijdig kennisgeving aan het Europees Parlement en de Raad.
  5. Een overeenkomstig artikel 8, lid 4, artikel 9, lid 5, en artikel 12, lid 7, vastgestelde gedelegeerde handeling treedt alleen in werking wanneer noch het Europees Parlement, noch de Raad binnen een termijn van twee maanden na de kennisgeving van die handeling aan het Europees Parlement en de Raad bezwaar tegen de handeling heeft gemaakt of wanneer zowel het Europees Parlement als de Raad voor het verstrijken van die termijn aan de Commissie heeft meegedeeld geen bezwaar te zullen maken. Die termijn kan op initiatief van het Europees Parlement of de Raad met twee maanden worden verlengd.
- 16) Bijlage I wordt als volgt gewijzigd:
- a) punt 1.2, letter b), wordt vervangen door:
  - "voertuigen met een geconditioneerde bovenbouw of die geconditioneerde intermodale vervoerseenheden vervoeren: 2,60 m";

- b) punt 2.2.2, letter c), wordt vervangen door:  
"Motorvoertuig met drie assen met oplegger met twee of drie assen die bij intermodaal vervoer, één of meer intermodale vervoerseenheden vervoert, met een totale maximumlengte van 40 of 45 voet: 44 ton."
- c) Punt 2.3.1 wordt vervangen door:  
"Motorvoertuigen met twee assen, met uitzondering van autobussen: 18 ton"  
"Motorvoertuigen met twee assen, met uitzondering van autobussen, met hybride of elektrische aandrijving: 19 ton"  
"Autobus met twee assen: 19 ton"

#### *Artikel 2*

1. De lidstaten doen de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking treden om uiterlijk achttien maanden na de bekendmaking in het Publicatieblad van de Europese Unie aan deze richtlijn te voldoen. Zij delen de Commissie de tekst van die bepalingen onverwijld 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 deze verwijzing worden vastgesteld door de lidstaten.
2. De lidstaten delen de Commissie de tekst van de belangrijkste bepalingen van intern recht mede die zij op het onder deze richtlijn vallende gebied vaststellen.

#### *Artikel 3*

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

#### *Artikel 4*

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te Brussel,

*Voor het Europees Parlement*  
*De voorzitter*

*Voor de Raad*  
*De voorzitter*