



Brussel, 26 november 2025
(OR. en)

15611/25

**Interinstitutioneel dossier:
2023/0265 (COD)**

**TRANS 556
CLIMA 543
ENV 1239
COMPET 1183
CODEC 1850**

NOTA

van:	het secretariaat-generaal van de Raad
aan:	de Raad
Betreft:	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 – Algemene oriëntatie

I. INLEIDING

1. De Commissie heeft dit voorstel op 11 juli 2023 toegezonden aan het Europees Parlement en de Raad. Het voorstel is een onderdeel van het pakket groener vervoer.
2. Het voorstel 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 (hierna de “Richtlijn betreffende gewichten en afmetingen van bepaalde wegvoertuigen”) heeft drie doelstellingen: a) het vrije en efficiënte verkeer van goederen en eerlijke concurrentie beter waarborgen, b) de sector voldoende stimulansen bieden om investeringen in emissievrije technologieën aan te moedigen, en c) zorgen voor een efficiëntere en consistentere handhaving van de nieuwe en bestaande regels.

II. WERKZAAMHEDEN BIJ ANDERE INSTELLINGEN

3. Het Europees Parlement heeft de Commissie vervoer en toerisme (TRAN) aangewezen als de bevoegde commissie voor dit voorstel en mevrouw Rosa Maria SERRANO SIERRA (S&D, ES) als rapporteur. Het Europees Parlement stelde tijdens de plenaire vergadering van 12 maart 2024 zijn standpunt in eerste lezing vast.
4. Het Europees Economisch en Sociaal Comité heeft zijn advies over het voorstel op 27 april 2023 tijdens de 578e zitting goedgekeurd. Het Comité van de Regio's heeft tijdens de 159e plenaire zitting op 31 januari 2024 zijn advies over het voorstel uitgebracht.

III. WERKZAAMHEDEN IN DE RAAD EN ZIJN VOORBEREIDENDE INSTANTIES

5. De Groep landtransport is op 24 juli 2023 onder het Spaanse voorzitterschap haar werkzaamheden begonnen met een algemene presentatie van het voorstel en de bespreking van de effectbeoordeling. De Raad heeft sinds het voorstel werd gepresenteerd drie voortgangsverslagen besproken: het eerste onder het Spaanse voorzitterschap op 4 december 2023 (doc. ST 15668/23), het tweede onder het Belgische voorzitterschap op 18 juni 2024 (doc. ST 10214/24) en een derde onder het Poolse voorzitterschap op 5 juni 2025 (doc. ST 9156/25).
6. Onder het Deense voorzitterschap zijn de werkzaamheden voortgezet in de Groep landtransport op 4 juli, 18 september, 15 en 31 oktober en 13 november 2025.

IV. WERKZAAMHEDEN MET HET OOG OP EEN COMPROMIS

7. Rekening houdend met de werkzaamheden van de vorige voorzitterschappen, heeft het voorzitterschap teruggegrepen naar het voorstel van de Commissie en op basis daarvan gewerkt. De werkzaamheden waren erop gericht de belangrijkste doelstellingen te behouden, met als algemeen doel de richtlijn te vereenvoudigen en tegelijkertijd het gebruik van emissievrije voertuigen te ondersteunen. Het voorzitterschap stelt oplossingen voor de resterende knelpunten voor.
8. Hieronder volgt een uitgebreid overzicht van de wijzigingen in het voorstel van de Commissie met het oog op de vaststelling van een algemene oriëntatie.

9. Artikel 1, lid 3, betreffende het gebruik van gelede bussen en specifieke voertuigcombinaties voor passagiersvervoer wordt gewijzigd om de lidstaten in staat te stellen specifieke combinaties te blijven gebruiken.
10. Afwijkingen van de in de bijlage vastgestelde gewichten en afmetingen zijn toegestaan voor voertuigen met een speciale vergunning voor het vervoer van ondeelbare ladingen [artikel 4, lid 3], voertuigen die vervoer verrichten dat niet van noemenswaardige invloed is op de internationale concurrentie in de vervoersector [artikel 4, lid 4] en Europese modulaire systemen (EMS) [artikel 4, lid 4 bis]. In artikel 4 ter, en in overeenstemming met de doelstellingen van de voorgestelde wijziging om stimulansen te bieden voor emissievrije voertuigen en intermodaal vervoer, stelt het voorzitterschap voor dat emissievrije motorvoertuigen of voertuigcombinaties die worden gebruikt voor intermodaal vervoer ook grenzen mogen overschrijden, zelfs als het gewicht het in de bijlage vastgestelde maximale gewicht overschrijdt, op voorwaarde dat het niet meer bedraagt dan wat aan beide kanten van de grens is toegestaan.
11. Wat het vervoer van ondeelbare ladingen en de taalvereisten voor de bestuurder betreft [artikel 4, lid 3], kunnen de lidstaten specifieke maatregelen eisen om een doeltreffende communicatie met de bestuurder te waarborgen.
12. De lidstaten krijgen de mogelijkheid om tot 1,380 meter aan de aanhangwagen toe te voegen bij specifiek pendelvervoer [artikel 4, lid 4 bis bis]; in een nieuwe overweging [lid 11 quater] wordt de reden voor deze bijkomende lengte toegelicht.
13. De maximumperiode voor proeven met EMS in artikel 4, lid 5, wordt verlengd tot zeven jaar.
14. De lidstaten krijgen voldoende tijd om de in artikel 4 bis bedoelde éénloketfunctie op te zetten.
15. Artikel 7 voorziet in de mogelijkheid voor de lidstaten om het gebruik van bepaalde wegen of kunstwerken te beperken vanwege de verkeersveiligheid en de kenmerken van de infrastructuur.

16. Gezien de bezorgdheid over het effect van het extra gewicht op de infrastructuur, zijn er wijzigingen aangebracht met betrekking tot de handhaving in artikel 10 quinquies. In het eerste lid wordt verduidelijkt dat de lidstaten gebruik kunnen maken van automatische systemen die zijn geïnstalleerd op de TEN-T-wegen of van weegapparatuur waarmee het voertuig is uitgerust. Emissievrije voertuigen moeten met ingang van 1 december 2029 betrouwbare gewichtsgegevens op afstand kunnen doorgeven via in het voertuig geïnstalleerde massameetapparatuur, met de mogelijkheid om gebruik te maken van de slimme tachograaf. De details zullen in een uitvoeringshandeling worden vastgelegd.
17. In artikel 10 duodecies wordt verduidelijkt dat in het geval van crises die meerdere lidstaten treffen de Commissie alleen uitvoeringshandelingen kan vaststellen op verzoek van de betrokken lidstaten.
18. Het voorzitterschap stelt ook administratieve vereenvoudigingen voor door niet langer een monitoringsysteem voor EMS-proeven op te leggen [artikel 4, lid 5, en lid 5 bis] en door het gebruik van eFTI te schrappen om aan te tonen dat een vervoersactiviteit als intermodaal vervoer wordt aangemerkt [artikel 6, lid 7]. Gezien de beperkte toegevoegde waarde van regelingen voor een beleid inzake intelligente toegang is het voorgestelde artikel 10 quinquies bis geschrapt.
19. In de bijlage zijn wijzigingen aangebracht die de steun voor het gebruik van emissievrije voertuigen weerspiegelen en tegelijkertijd rekening houden met de bezorgdheden van de lidstaten over de slijtage van de infrastructuur:
 - a. voor gelede voertuigen met een emissievrij motorvoertuig is 0,90 meter toegevoegd om meer ruimte te bieden voor de installatie van emissievrije technologie (punt 1.1);
 - b. de regel met betrekking tot extra hoogte bij het vervoer van high cube-containers is geschrapt, aangezien die in de meeste lidstaten problemen zou opleveren met de onderdoorgang van bruggen (punt 1.3);
 - c. een onderscheid is gemaakt tussen motorvoertuigen met vijf of zes assen met betrekking tot de emissievrije bonus van respectievelijk 2 en 4 ton (punt 2.2);

- d. het maximumgewicht is verlaagd tot 34 ton in punt 2.3.6 voor dit speciale type korte en zware voertuigen, met behoud van de extra 2 ton voor emissievrije voertuigen. Er is een regel toegevoegd die het mogelijk maakt het gewicht van emissievrije bussen met twee assen met 0,50 ton te verhogen (punt 2.3);
- e. Het toegestane extra gewicht voor de aangedreven as voor emissievrije voertuigen is geschrapt omdat de meeste lidstaten van mening zijn dat een extra zware aangedreven as te schadelijk is voor de infrastructuur (punt 3.4);
- f. Een punt 3.6 voor drieassenstellen van motorvoertuigen is opgenomen, aangezien dit type voertuigen specifieke kenmerken heeft;
- g. Vanwege specifieke gevallen is er één regel toegevoegd voor motorvoertuigen met vijf assen en een andere regel met een brugformule die de afstand tussen de assen bepaalt voor voertuigcombinaties van meer dan 42 ton (punt 4.3).

V. **CONCLUSIES**

- 20. De Raad (Vervoer, Telecommunicatie en Energie) wordt derhalve verzocht tijdens zijn zitting op 4 december 2025 overeenstemming te bereiken over een algemene oriëntatie over de compromistekst in de bijlage.

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

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 Comité¹,

Gezien het advies van het Comité van de Regio's²,

Handelend volgens de gewone wetgevingsprocedure,

Overwegende hetgeen volgt:

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

² PB C, C/2024/1982, 18.3.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2024/1982/oj>.

- (1) In Richtlijn 96/53/EG³ van de Raad zijn de maximaal toegestane gewichten en afmetingen vastgesteld van zware bedrijfsvoertuigen die op de wegen van de Unie mogen rijden, teneinde de verkeersveiligheid en de goede werking van de interne markt te waarborgen, de operationele en energie-efficiëntie van het vervoer te bevorderen en de broeikasgasuitstoot van het vervoer te beperken. Uit de evaluatie van Richtlijn 96/53/EG is gebleken dat de richtlijn slechts in beperkte mate heeft bijgedragen tot het verwezenlijken van de doelstellingen op het gebied van verkeersveiligheid, de interne markt en het milieu, en dat de bepalingen ervan moeten worden aangepast om rekening te houden met de technologische ontwikkelingen, innovatie te bevorderen, de veranderende uitdagingen op de vervoersmarkt aan te pakken en bij te dragen tot de beleidsprioriteiten van de Unie voor het koolstofvrij maken van het vervoer.
- (2) In de mededeling van de Commissie “Strategie voor duurzame en slimme mobiliteit – Het Europees vervoer op het juiste spoor naar de toekomst”⁴ wordt duidelijk gesteld dat om bij te dragen tot het verwezenlijken van de doelstelling van de Europese Green Deal⁵ om de broeikasgasuitstoot van het vervoer tegen 2050 met 90 % te verminderen, alle vervoerswijzen duurzamer moeten worden, duurzame alternatieven ruimschoots beschikbaar moeten zijn in een multimodaal vervoerssysteem en de juiste impulsen moeten worden gegeven om de overgang naar een emissievrij vervoerssysteem in de Unie te stimuleren.
- (3) Om de regels voor gewichten en afmetingen van zware bedrijfsvoertuigen voor het wegvervoer te stroomlijnen en te verduidelijken, is het noodzakelijk de operationele en energie-inefficiëntie van het internationaal vervoer aan te pakken, ondernemers sterke stimulansen voor het gebruik van emissievrije technologieën te bieden, het gebruik van bestaande energiebesparende oplossingen te vergemakkelijken en het intermodaal goederenvervoer verder te ondersteunen. Om de administratieve last tot een minimum te beperken, concurrentievervalsing te voorkomen en risico’s voor de verkeersveiligheid en schade aan het wegennet te beperken, moeten bepaalde voorschriften voor het gebruik van zwaardere en langere voertuigen worden geharmoniseerd en moeten de geldende regels beter worden gehandhaafd.

³ PB L 235 van 17.9.1996, blz. 59.

⁴ COM(2020) 789 final.

⁵ COM(2019) 640 final.

- (4) Om die doelstellingen te bereiken, moet het juiste evenwicht worden gevonden tussen economische efficiëntie, milieuduurzaamheid, bescherming van de wegeninfrastructuur en verkeersveiligheidsaspecten.
- (5) De typen zware bedrijfsvoertuigen en de gewichtswaarden van die voertuigen zijn gedefinieerd onder verwijzing naar de wetgeving van de Unie voor de typegoedkeuring van en het markttoezicht op voertuigen en aanhangwagens daarvan en op systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd, met name Verordening (EU) 2018/858⁶ en Verordening (EU) 2019/2144⁷ van het Europees Parlement en de Raad. Het is wenselijk de verwijzingen naar die relevante rechtshandelingen te actualiseren om duidelijkheid te verschaffen over het toepasselijke wetgevingskader.
- (6) De bepalingen van Richtlijn 96/53/EG vormen een aanvulling op Richtlijn 92/106/EEG van de Raad⁸ wat betreft de bevordering en ondersteuning van de groei van het intermodaal vervoer. De definitie van intermodaal vervoer moet derhalve worden afgestemd op de in Richtlijn 92/106/EEG toegepaste terminologie om ervoor te zorgen dat met vrachtwagens, aanhangwagens en opleggers die voor intermodaal vervoer worden gebruikt, hetzelfde extra toegelaten gewicht mag worden vervoerd als met wegvoertuigen die containers of wissellaadbakken vervoeren en worden gebruikt voor intermodaal containervervoer. Dat zal wegvervoerders aanmoedigen om ook intermodaal vervoer zonder containers te verrichten.

⁶ Verordening (EU) 2018/858 van het Europees Parlement en de Raad van 30 mei 2018 betreffende de goedkeuring van en het markttoezicht op motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd, tot wijziging van Verordeningen (EG) nr. 715/2007 en (EG) nr. 595/2009 en tot intrekking van Richtlijn 2007/46/EG (PB L 151 van 14.6.2018, blz. 1).

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

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

- (7) Om een gemeenschappelijke interpretatie en uniforme uitvoering 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.
- (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. Aan bestuurders mogen geen ongerechtvaardigde eisen worden opgelegd, zoals de beheersing van de nationale taal van de betrokken lidstaat. De lidstaten moeten overwegen de wegvervoerders te verzoeken andere, voornamelijk digitale, communicatiemiddelen te gebruiken om doeltreffende communicatie tussen de bestuurder en de controleautoriteiten te waarborgen. Wegvervoerders kan bijvoorbeeld worden verzocht een servicenummer in te stellen waarmee bestuurders bijstand kunnen krijgen wanneer zij door de controleautoriteiten worden tegengehouden, en ervoor te zorgen dat dit servicenummer bereikbaar is wanneer de bestuurders rijden, ook 's nachts en in het weekend. 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.

- (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, mits ze binnen een passend fysiek en operationeel kader worden geëxploiteerd. 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 op ruimere schaal positieve sociaal-economische en milieueffecten van het gebruik van EMS mogelijk te maken, is het tegelijk van cruciaal belang dat onnodige belemmeringen voor het gebruik ervan worden weggewerkt als het gaat om internationaal vervoer tussen naburige lidstaten die het gebruik van dergelijke voertuigcombinaties op hun grondgebied toestaan, zonder het aantal grensoverschrijdingen te beperken en zolang ze voldoen aan de nationale voorwaarden 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 hoogste gemeenschappelijke grenswaarden voor het gewicht en de afmetingen van EMS.
- (10) De lidstaten moeten de mogelijkheid behouden om tijdelijke proeven uit te voeren. Voor nieuwe technologieën die opladen tijdens het rijden mogelijk maken, zoals zonnepanelen, stroomafnemers en elektrische wegen, of voor de geleidelijke invoering van EMS in de lidstaten kan het namelijk nodig zijn om de maximale gewichten en afmetingen in een testomgeving te overschrijden, ook op de grensoverschrijdende delen van het wegennet. Het moet de lidstaten daarom verder worden toegestaan om dergelijke proeven uit te voeren en de compatibiliteit van nieuwe technologieën en concepten over de grenzen heen te testen. Het tijdelijke en innovatieve karakter van proeven moet worden verduidelijkt door de vaststelling van een maximale uitvoeringstermijn. Tegelijk mag het aantal proeven met nieuwe technologieën en innovatieve regelingen niet worden beperkt om te vermijden dat de innovatie wordt belemmerd.

- (11) Gezien de behoefte aan extra veiligheidsvoorzieningen 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.
- (11a) Grensoverschrijdend verkeer tussen de lidstaten, waarbij hogere gewichten zijn toegestaan dan die in bijlage I, kan de efficiëntie verbeteren en de CO₂-uitstoot verminderen door het totale aantal afgelegde kilometers te verminderen. Zolang de nationale voorwaarden van de lidstaten voor die hogere grenswaarden worden nageleefd en het gaat om emissievrije motorvoertuigen of voertuigen die intermodaal vervoer verrichten, moet dat verkeer nog steeds worden toegestaan. Dat mag geen afbreuk doen aan het recht van de lidstaten om overeenkomstig artikel 4 af te wijken van de in bijlage I vastgestelde grenswaarden voor gewicht en afmetingen.
- (11b) De lidstaten moeten gespecialiseerd vervoer kunnen toestaan in omstandigheden waarin dat normaal gesproken niet wordt verricht met voertuigen uit andere lidstaten. Dat gespecialiseerd vervoer mag daarbij afwijken van het standaardgewicht en de standaardafmetingen van voertuigen, aangezien het niet van noemenswaardige invloed is op de internationale concurrentie in de vervoersector. Het concept en het gebruik van gespecialiseerde voertuigen moeten worden verduidelijkt, met name in het kader van de uitbreiding ervan tot internationaal verkeer, om een naadloze samenwerking tussen de toestemmende lidstaten mogelijk te maken. Duidelijke voorbeelden zijn vervoer in verband met de houtkap- en de bosbouwindustrie, vervoer met voertuigcombinaties met meer dan zes assen en plaatselijk busvervoer.

- (11c) Om de operationele efficiëntie te ondersteunen en oplossingen te bevorderen die de milieueffecten van het wegvervoer helpen beperken, moeten de lidstaten de mogelijkheid krijgen bijkomende lengte toe te staan voor gelede voertuigen voor pendelvervoer, op voorwaarde dat aan de resterende parameters van bijlage 1, en met name punt 1.5 daarvan, wordt voldaan. Langere gelede voertuigen die worden gebruikt voor geregeld pendelvervoer over een vaste logistieke route kunnen de laadcapaciteit aanzienlijk vergroten, met name voor goederen op pallets, waardoor minder ritten nodig zijn.
- (11d) Voor de groene transitie van de wegvervoersector is het van essentieel belang dat emissievrije voertuigen worden gestimuleerd. De lidstaten worden aangemoedigd hun nationale gewichtslimieten zodanig te harmoniseren dat emissievrije voertuigen worden gestimuleerd zonder het grensoverschrijdende verkeer te belemmeren.
- (11e) De richtlijn voorziet in afwijkingen van de maximumgewichten en maximumafmetingen, en de lidstaten kunnen om redenen in verband met de verkeersveiligheid of de kenmerken van de infrastructuur het verkeer van bepaalde voertuigen op specifieke gedeelten van hun wegennet blijven beperken.
- (12) *geschrapt*
- (13) *geschrapt*
- (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.

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

- (17a) Om een doeltreffende, efficiënte en consistente handhaving te waarborgen en naleving te verbeteren bij voertuigen waarvan het totaalgewicht door de emissievrije technologie hoger ligt, moet informatie over het huidige totale gewicht van de voertuigcombinatie worden doorgegeven via boordtechnologie zoals het boordsysteem voor massamonitoring via specifieke korte-afstandscommunicatie. De informatie kan door de lidstaten worden gebruikt om voertuigen te identificeren die mogelijk de gewichtslimieten overschrijden. Deze richtlijn verplicht de lidstaten echter niet om bij de handhaving gebruik te maken van specifieke korte-afstandscommunicatie. Dit instrument vormt een aanvulling op andere handhavinginstrumenten. Om ervoor te zorgen dat aan die vereisten kan worden voldaan, moeten aan de Commissie uitvoeringsbevoegdheden worden toegekend om het doorzenden van gegevens aan de handhavingsautoriteiten mogelijk te maken.
- (17b) Aangezien het ingewikkeld kan zijn tachografen aan te passen en het voor vervoerders duur kan zijn om bestaande voertuigen uit te rusten met een boordsysteem voor massamonitoring, moet deze eis enkel gelden voor voertuigen die zijn uitgerust met een boordsysteem voor massamonitoring vanaf 1 december 2029. Onverminderd Verordening (EG) nr. 595/2009 van het Europees Parlement en de Raad of de bevoegdheid van de lidstaten om gewichtsvereisten voor nationaal vervoer te reguleren, voorziet deze richtlijn niet in de uitrusting van bestaande voertuigen met een boordsysteem voor massamonitoring. Bovendien moet de Commissie de datum 1 december 2029 met niet meer dan 18 maanden kunnen uitstellen indien dat nodig is om de doorgifte van gegevens met betrekking tot gewicht mogelijk te maken.
- (18) *geschrapt*
- (19) *geschrapt*
- (20) Het is belangrijk dat het Europees Parlement en de Raad regelmatig in kennis worden gesteld van de resultaten van de door de bevoegde autoriteiten van de lidstaten uitgevoerde nalevingscontroles. Deze door de lidstaten verstrekte informatie moet de Commissie in staat stellen toezicht te houden op de marktontwikkelingen en de naleving van Richtlijn 96/53/EG. Om te garanderen dat de lidstaten de nodige informatie gemakkelijker bij de Commissie kunnen indienen en dat de gegevens eenvormig en vergelijkbaar zijn, zodat toezicht kan worden gehouden op de naleving van Richtlijn 96/53/EG en de algemene resultaten kunnen worden geëvalueerd, is het wenselijk dat de Commissie een eenvormig, gebruikersvriendelijk rapportageformaat vaststelt.

(21) Opdat het wegvervoer snel zou kunnen reageren op crises zoals natuurrampen, pandemieën, militaire conflicten of problemen met de infrastructuur, moet in Richtlijn 96/53/EG een noodclausule worden opgenomen waardoor het is toegestaan om tijdelijk rond te rijden met zware bedrijfsvoertuigen die de maximaal toegestane gewichten en/of afmetingen overschrijden, zodat de continue levering van de nodige goederen en diensten wordt gewaarborgd. Die uitzonderingsclausule mag alleen worden toegepast als dat vereist is in het algemeen belang en op voorwaarde dat de verkeersveiligheid niet in gevaar wordt gebracht en onverminderd specifieke wetgeving die van toepassing is in de context van militair vervoer en versterkte afschrikking en respons.

(22) *geschrapd*

- (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, 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 Raad⁹.
- (24) Rekening houdend met de vele wijzigingen in bijlage I bij Richtlijn 96/53/EG met betrekking tot de behoefte om extra stimulansen te bieden voor de uitrol van emissievrije zware bedrijfsvoertuigen, om het maximale gewicht van motorvoertuigen met vijf assen te harmoniseren en om intermodaal vervoer te bevorderen, is het omwille van de duidelijkheid passend die bijlage te vervangen.
- (25) *geschrapt*
- (26) Daar de doelstellingen van deze richtlijn, namelijk het waarborgen van de verkeersveiligheid, het bevorderen van duurzaam en efficiënt vervoer en het bevorderen van de werking van de interne markt, niet voldoende door de lidstaten kunnen worden verwezenlijkt, maar vanwege het grensoverschrijdende karakter van het wegvervoer en de problemen die deze richtlijn moet aanpakken beter door de Unie kunnen worden verwezenlijkt, kan de Unie, overeenkomstig het in artikel 5 van het Verdrag betreffende de Europese Unie neergelegde subsidiariteitsbeginsel, maatregelen nemen. Overeenkomstig het in hetzelfde artikel neergelegde evenredigheidsbeginsel gaat deze richtlijn niet verder dan nodig is om die doelstellingen te verwezenlijken.

⁹ 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).

- (27) Overeenkomstig de gezamenlijke politieke verklaring van 28 september 2011 van de lidstaten en de Commissie over toelichtende stukken¹⁰ hebben de lidstaten zich ertoe verbonden om in gerechtvaardigde gevallen de kennisgeving van hun omzettingsmaatregelen vergezeld te doen gaan van één of meer stukken waarin het verband tussen de onderdelen van een richtlijn en de overeenkomstige delen van de nationale omzettingsinstrumenten wordt toegelicht. Met betrekking tot deze richtlijn acht de wetgever de toezending van die stukken gerechtvaardigd.
- (28) Richtlijn 96/53/EG moet daarom dienovereenkomstig worden gewijzigd,

HEBBEN DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

Artikel 1

Wijzigingen van Richtlijn 96/53/EG

Richtlijn 96/53/EG wordt als volgt gewijzigd:

1) artikel 1 wordt als volgt gewijzigd:

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

“a) op de afmetingen van de motorvoertuigen van de categorieën M₂ en M₃ en hun aanhangwagens van de categorie O, alsmede van de motorvoertuigen van de categorieën N₂ en N₃ en hun aanhangwagens van de categorieën O₃ en O₄, zoals geïdentificeerd in artikel 4 van Verordening (EU) 2018/858 van het Europees Parlement en de Raad*”;

¹⁰ PB C 369 van 17.12.2011, blz. 14.

b) lid 2 wordt vervangen door:

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

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

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

c) lid 3 wordt vervangen door:

“3. Deze richtlijn is niet van toepassing op gelede bussen met meer dan twee delen, op voertuigcombinaties bestaande uit een motorvoertuig met een aangekoppelde aanhangwagen voor passagiersvervoer of op voertuigcombinaties bestaande uit een motorvoertuig met een aangekoppelde oplegger voor passagiersvervoer.”;

2) artikel 2 wordt als volgt gewijzigd:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

h) de tweede alinea wordt vervangen door:

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

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

3) artikel 4 wordt als volgt gewijzigd:

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

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

b) de leden 3 en 4 worden vervangen door:

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

De lidstaten waarborgen dat de procedure voor het verkrijgen van vergunningen of vergelijkbare regelingen voor het vervoer van ondeelbare ladingen gemakkelijk, efficiënt en niet-discriminerend is door 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 verplichten de bestuurder niet om kennis te hebben van de officiële taal of talen van de lidstaten waar het vervoer plaatsvindt. De lidstaten kunnen echter andere maatregelen eisen om doeltreffende communicatie tussen de bestuurder en de controleautoriteiten te waarborgen, met inbegrip van digitale communicatiemiddelen.

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, 2 en 4 van bijlage I vermelde waarden.

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 omstandigheden waarin dat normaal gesproken niet wordt verricht met voertuigen uit andere lidstaten;

b) de lidstaat die het vervoer op zijn grondgebied toestaat door voertuigen of voertuigcombinaties met andere dan de in bijlage I vermelde gewichten en/of 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.”;

c) de volgende leden 4 bis bis en 4 bis worden ingevoegd:

“4 bis bis. De lidstaten kunnen toestaan dat gelede voertuigen die worden gebruikt voor pendelvervoer in het kader van nationaal of internationaal vervoer, op hun grondgebied aan het verkeer deelnemen met afmetingen die afwijken van de in punt 1.1 van bijlage I vastgestelde afmetingen, indien de bijkomende lengte niet meer dan 1,380 meter bedraagt.

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

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.

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 voldoen aan nationale voorwaarden, waaronder de voor het nationale verkeer vastgestelde maximumgewichten en -afmetingen van Europese modulaire systemen.

Indien de lidstaten het verkeer van Europese modulaire systemen op hun grondgebied toestaan, stellen zij de Commissie daarvan in kennis.”;

d) lid 5 wordt vervangen door:

“5. De lidstaten kunnen gedurende een beperkte periode tests toestaan met voertuigen of voertuigcombinaties 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 zeven jaar toegestaan. Het aantal proeven is onbeperkt. De lidstaten stellen de Commissie daarvan in kennis.”;

f) lid 7 wordt geschrapt;

- 4) De volgende artikelen 4 bis en 4 ter worden ingevoegd:

“Artikel 4 bis

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

a) één nationaal toegangspunt waar aanvragers hun aanvragen voor een speciale vergunning of vergelijkbare regeling als bedoeld in artikel 4, lid 3, indienen in een gestandaardiseerd formaat;

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

b bis) één nationaal toegangspunt tot de informatie over de maximaal toegestane gewichten en/of afmetingen in een lidstaat overeenkomstig artikel 4, lid 2, punt a), artikel 4, lid 4, en artikel 4 ter, indien van toepassing;

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

De nationale toegangspunten met een “éénloketsysteem” kunnen worden samengevoegd tot één openbaar toegankelijke website die als centraal toegangspunt fungeert en gebruikers in staat stelt te communiceren met het betrokken nationale of regionale besluitvormingsorgaan zonder meerdere aanvragen te moeten indienen.

2. De Commissie kan uitvoeringshandelingen aannemen tot vaststelling van de minimelementen van het aanvraagformulier 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.

Artikel 4 ter

1. Als een lidstaat krachtens artikel 4, lid 2, punt a), op zijn grondgebied het verkeer toestaat van voertuigcombinaties waarvan het maximumgewicht de in bijlage I, punten 2, 3 of 4.3, vastgestelde limieten overschrijdt, mag hij op zijn grondgebied het internationaal verkeer van voertuigcombinaties die voldoen aan de voor het nationale goederenvervoer vastgestelde gewichtswaarden, niet weigeren of verbieden indien die voertuigcombinaties emissievrije motorvoertuigen omvatten of een intermodale vervoersverrichting uitvoeren.”;

5) artikel 6 wordt als volgt gewijzigd:

a) lid 1 wordt vervangen door:

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

a) een combinatie van de volgende twee platen:

i) de “voorgeschreven constructieplaat”, uitgevoerd en aangebracht overeenkomstig bijlage II bij Uitvoeringsverordening (EU) 2021/535 van de Commissie*,

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

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

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

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

b) lid 5 wordt vervangen door:

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

5 bis) artikel 7 wordt vervangen door:

“Deze richtlijn laat de toepassing onverlet van de in elke lidstaat geldende voorschriften inzake het wegverkeer op grond waarvan het gewicht en/of de afmetingen van voertuigen op bepaalde wegen of kunstwerken kunnen worden beperkt vanwege de verkeersveiligheid en de kenmerken van de infrastructuur, ongeacht de staat waar deze voertuigen zijn ingeschreven of in het verkeer zijn gebracht.

Dat geldt ook voor de mogelijkheid om lokale beperkingen op te leggen betreffende maximaal toegestane afmetingen en gewichten van voertuigen die gebruikt mogen worden in gespecificeerde gebieden of op gespecificeerde wegen waar de infrastructuur niet geschikt is voor lange en zware voertuigen, zoals in stadscentra, kleine dorpen of plaatsen met een bijzonder belangwekkende natuur.”;

6) artikel 8 ter wordt als volgt gewijzigd:

a) de leden 1 en 2 worden vervangen door:

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

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

b) lid 5 wordt geschrapt;

- 7) het volgende artikel 8 quater wordt ingevoegd:

“Artikel 8 quater

Voertuigen met open opleggers 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 van voertuigen voor voertuigvervoer mag niet uitsteken ten opzichte van de lading. De lading mag maximaal 0,50 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 1,50 meter uitsteken, op voorwaarde dat de laatste as van het vervoerde voertuig op de structuur van de aanhangwagen rust en de achteras van het vervoerde voertuig zich niet achter de laadsteun bevindt.”;

- 8) Artikel 9 bis wordt als volgt gewijzigd:

- a) de leden 1 en 2 worden vervangen door:

“1. Voertuigen of voertuigcombinaties die aan Verordening (EU) 2018/858 voldoen, mogen de in punt 1.1 van bijlage I bij deze richtlijn vastgestelde maximumlengten overschrijden, mits de cabines beter presteren op het vlak van aerodynamica, energie-efficiëntie en veiligheid. 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, moeten 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.

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

- b) lid 3 wordt geschrapt;

9) artikel 10 ter wordt vervangen door:

“Artikel 10 ter

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

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

De Commissie is bevoegd overeenkomstig artikel 10 nonies gedelegeerde handelingen ter aanvulling van deze richtlijn vast te stellen door de in artikel 2 opgenomen lijst van alternatieve brandstoffen waarvoor extra gewicht nodig is, te actualiseren. Het is van bijzonder belang dat de Commissie zoals gebruikelijk overlegt met deskundigen, onder meer uit de lidstaten, voordat zij die gedelegeerde handelingen vaststelt.

2. De in punt 1.1 van bijlage I vastgestelde maximumlengte voor gelede voertuigen, indien die emissievrije motorvoertuigen omvatten, mogen worden overschreden met de bijkomende lengte die nodig is om de emissievrije technologie te plaatsen, met een maximum van 0,90 meter. Die emissievrije voertuigen of voertuigcombinaties moeten voldoen aan de punten 1.5 en 1.6 van bijlage I bij deze richtlijn; de overschrijding van de maximumlengte mag niet leiden tot een toename van de laadlengte van die voertuigcombinaties, teneinde te garanderen dat de opleggers voldoen aan de voorschriften voor intermodaal vervoer.

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

- 10) artikel 10 quater wordt vervangen door:

“Artikel 10 quater

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 0,150 meter 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.”;

- 11) Artikel 10 quinquies wordt als volgt gewijzigd:

- a) de leden 1 en 2 worden vervangen door:

“1. De lidstaten treffen specifieke maatregelen om na te gaan welke rijdende 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 met behulp van automatische systemen die zijn geïnstalleerd op de wegeninfrastructuur van het trans-Europees netwerk voor vervoer over de weg overeenkomstig Verordening (EU) 2024/1679*.

Naast het gebruik van automatische systemen die worden opgezet op de wegeninfrastructuur, kunnen lidstaten in het verkeer aanwezige voertuigen of voertuigcombinaties die waarschijnlijk het vastgestelde maximaal toegestane gewicht hebben overschreden, opgespoord met behulp van overeenkomstig lid 4 in voertuigen geïnstalleerde weegapparatuur.

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, moeten die automatische systemen, onverminderd het nationaal en Unierecht, worden gecertificeerd. Indien automatische systemen alleen voor identificatiedoeleinden worden gebruikt, hoeven ze niet te worden gecertificeerd.

1 bis. Om in aanmerking te komen voor het in de punten 2.2.1 en 2.2.2 van bijlage I aan emissievrije voertuigen toegekende extra gewicht, moeten voertuigen die zijn uitgerust met een boordsysteem voor massamonitoring dat in overeenstemming is met Uitvoeringsverordening (EU) 2025/2161 van de Commissie, en die voor het eerst zijn geregistreerd vanaf 1 december 2029, betrouwbare gegevens met betrekking tot gewicht van in het verkeer aanwezige voertuigcombinaties op afstand kunnen doorgeven aan de handhavingsautoriteiten langs de weg. De lidstaten mogen de doorgegeven informatie alleen gebruiken om voertuigen op te sporen die mogelijk het maximaal toegestane gewicht overschrijden.

1 ter. Een slimme tachograaf zoals gedefinieerd in Verordening (EU) nr. 165/2014 kan worden gebruikt om de in lid 1 bis bedoelde gegevens door te geven.

1 quater. De Commissie kan uitvoeringshandelingen vaststellen indien dit noodzakelijk is om de in lid 1 bis bedoelde gegevens aan de handhavingsautoriteiten te kunnen doorgeven. Deze uitvoeringshandelingen worden vastgesteld volgens de in artikel 10 decies, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure.

1 quinquies. De Commissie kan overeenkomstig artikel 10 nonies gedelegeerde handelingen vaststellen waarbij de in lid 1 bis bedoelde datum met 18 maanden wordt uitgesteld indien dat voor nieuw geregistreerde voertuigen nodig is om gegevens met betrekking tot gewicht op afstand te kunnen doorgeven.

2. Elke lidstaat verricht elk kalenderjaar op zijn grondgebied een passend aantal controles op het gewicht van voertuigen of voertuigcombinaties die worden gebruikt voor goederenvervoer en binnen de reikwijdte van deze richtlijn vallen, ongeacht het land waar die voertuigen zijn geregistreerd of in het verkeer zijn gebracht.

* Verordening (EU) 2024/1679 van het Europees Parlement en de Raad van 13 juni 2024 betreffende richtsnoeren van de Unie voor de ontwikkeling van het trans-Europees vervoersnetwerk, tot wijziging van Verordening (EU) 2021/1153 en Verordening (EU) nr. 913/2010 en tot intrekking van Verordening (EU) nr. 1315/2013 (PB L, 2024/1679, 28.6.2024).”;

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

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

12) *geschrapt*

13) *geschrapt*

14) artikel 10 octies wordt vervangen door:

“Artikel 10 octies

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

- a) het aantal in de twee vorige kalenderjaren uitgevoerde controles;
- b) het aantal vastgestelde overbeladen voertuigen of voertuigcombinaties;
- c) het aantal automatische systemen dat overeenkomstig artikel 10 quinquies, lid 1, op de weginfrastructuur is geïnstalleerd, en of de automatische systemen uitsluitend voor identificatiedoeleinden dienen dan wel voor directe handhaving gecertificeerd zijn;

d) geschrapt;

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

De informatie wordt uitgesplitst per jaar.

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.

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

15) in artikel 10 nonies wordt lid 2 vervangen door:

“2. De in 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.”;

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

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

17) artikel 10 undecies wordt geschrapt;

- 18) het volgende artikel 10 duodecies wordt ingevoegd:

“Artikel 10 duodecies

Als het algemeen belang dit vereist en mits de verkeersveiligheid niet in gevaar wordt gebracht, kunnen de lidstaten in het geval van een crisis tijdelijke uitzonderingen op de toepassing van de in bijlage I vastgestelde maximale gewichten en afmetingen toestaan voor voertuigen die in het nationale verkeer worden gebruikt, voor een periode van ten hoogste twee maanden; die uitzonderingen kunnen worden verlengd zolang de crisis voortduurt.

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.

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

Voor de toepassing van dit artikel wordt onder “crisis” verstaan een uitzonderlijke, onverwachte en plotselinge, natuurlijke of door de mens veroorzaakte gebeurtenis van buitengewone aard en omvang die binnen of buiten de Unie plaatsvindt, met aanzienlijke directe of indirecte gevolgen voor het wegvervoer, de economie of het welzijn 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.

Dit artikel is van toepassing onverminderd specifieke wetgeving die van toepassing is op militair vervoer in geval van versterkte afschrikking en paraatheid.”;

- 19) bijlage I wordt vervangen door de bijlage bij de onderhavige richtlijn;
- 20) in bijlage III worden de woorden “Richtlijn 76/114/EEG” vervangen door de woorden “bijlage II bij Uitvoeringsverordening (EU) 2021/535 van de Commissie.”.

[...]

[...]

Artikel 3

Omzetting

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

Artikel 4

Inwerkingtreding en toepassing

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

Artikel 4 bis, lid 1, is van toepassing met ingang van [insert date: *4 years after the end of the transposition period*].

Artikel 5

Adressaten

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te Straatsburg,

Voor het Europees Parlement

De voorzitter

Voor de Raad

De voorzitter

BIJLAGE

MAXIMUMGEWICHTEN EN -AFMETINGEN EN AANVERWANTE KENMERKEN VAN VOERTUIGEN

1. Maximaal toegestane afmetingen van de in artikel 1, lid 1, punt a), genoemde voertuigen		
1.1 Maximumlengte		
	— ander motorvoertuig dan een bus	12,00 m
	— aanhangwagen	12,00 m
	— geleed voertuig	16,50 m
	— aanhangwagencombinatie	18,75 m
	— gelede bus	18,75 m
	— bus met 2 assen	13,50 m
	— bus met > 2 assen	15,00 m
	— bus + aanhangwagen	18,75 m
	Bij gelede voertuigen, waaronder emissievrije motorvoertuigen, mag de in punt 1.1 bepaalde maximaal toegestane lengte met 0,90 m worden overschreden.	
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
1.4 De afneembare bovenbouw en gestandaardiseerde laadstructuren, zoals containers, zijn in de in de punten 1.1, 1.2, 1.3, 1.6, 1.7, 1.8 en 4.4 genoemde afmetingen begrepen	
1.4 bis Als demonteerbare toebehoren zoals skiboxen op een bus worden aangebracht mag de lengte van het voertuig, inclusief toebehoren, niet meer bedragen dan de in punt 1.1 bepaalde maximumlengte	
1.5 Een motorvoertuig of combinatie in beweging moet in staat zijn een cirkel te beschrijven met een uitwendige straal van 12,50 m en een inwendige straal van 5,30 m	
1.5 bis Bijkomende vereisten voor bussen	
	Terwijl het voertuig stilstaat, moet op de grond met een lijn het verticale vlak worden aangegeven dat de zijkant van het voertuig raakt en naar de ruimte buiten de cirkel is gericht. Bij een geleed voertuig worden de twee starre delen langs het vlak opgesteld.
	Wanneer het voertuig de in punt 1.5 beschreven cirkelvormige ruimte in rechte lijn binnenrijdt, mag geen voertuigdeel meer dan 0,60 m buiten voornoemd verticaal vlak komen.
1.6 Maximale afstand tussen de pen van de opleggerkoppeling en de achterkant van de oplegger	12,00 m
1.7 Parallel met de lengteas van het samenstel gemeten maximale afstand tussen het voorste punt aan de buitenzijde van de laadruimte achter de stuurcabine en het achterste punt aan de buitenzijde van de aanhangwagen van de combinatie, verminderd met de afstand tussen de achterkant van het motorvoertuig en de voorkant van de aanhangwagen	15,65 m
1.8 Parallel met de lengteas van het samenstel gemeten maximale afstand tussen het voorste punt aan de buitenzijde van de laadruimte achter de stuurcabine en het achterste punt aan de buitenzijde van de aanhangwagen van de combinatie	16,40 m

2. Maximaal toegestaan gewicht van voertuigen				
2.1 Van een combinatie deel uitmakende voertuigen				
	2.1.1	Aanhangwagen met twee assen	18 ton	
	2.1.2	Aanhangwagen met drie assen	24 ton	
2.2 Voertuigcombinaties				
	2.2.1	Samenstellen met vijf of zes assen		
		a) motorvoertuig met twee assen met aanhangwagen met drie assen of motorvoertuig met drie assen met aanhangwagen met twee assen	40 ton	
		b) motorvoertuig met drie assen met aanhangwagen met drie assen	40 ton	
	2.2.2	a) motorvoertuig met twee assen met oplegger met drie assen of motorvoertuig met drie assen met oplegger met twee assen		40 ton
		b) motorvoertuig met drie assen met oplegger met drie assen		40 ton
		c) motorvoertuig met twee assen met oplegger met drie assen of motorvoertuig met drie assen met oplegger met twee assen die wordt gebruikt voor intermodaal vervoer		42 ton
		d) motorvoertuig met drie assen met oplegger 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 (d) tussen de assen van de oplegger:		
		2.2.4.1	gelijk aan of meer dan 1,30 m en minder dan of gelijk aan 1,80 m is ($1,30 \leq d \leq 1,80$)	36 ton
		2.2.4.2	meer dan 1,80 m is ($1,80 \text{ m} < d$)	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 motorvoertuigen wordt het in punt 2.2.1 onder b), en punt 2.2.2 onder b), van punt 2.2 bepaalde maximaal toegestane gewicht met 4 ton verhoogd.
		In het geval van voertuigcombinaties met emissievrije motorvoertuigen wordt het in punt 2.2.1, onder a), en punt 2.2.2 onder a), c) en d), en de punten 2.2.3 en 2.2.4 van punt 2.2 bepaalde maximaal toegestane gewicht met 2 ton verhoogd.
2.3 Motorvoertuigen		
2.3.1	Motorvoertuigen met twee assen, met uitzondering van bussen	18 ton
2.3.2	Bussen met twee assen	19,50 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 9,50 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 9,50 ton bedraagt	32 ton

2.3.6	Motorvoertuigen met vijf assen met ten minste twee sturende assen en één aangedreven as die 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 9,50 ton bedraagt	34 ton
<p>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.</p>		
<p>In het geval van emissievrije voertuigen wordt het in de punten 2.3.1, 2.3.3, 2.3.4, 2.3.5 en 2.3.6 van punt 2.3 bepaalde maximaal toegestane gewicht met 2 ton verhoogd.</p>		
<p>In het geval van emissievrije bussen met twee assen wordt het in punt 2.3.2 van punt 2.3 bepaalde maximaal toegestane gewicht met 0,50 ton verhoogd.</p>		
2.4 Gelede bus met drie assen		28 ton
<p>In het geval van door alternatieve brandstoffen aangedreven voertuigen, met uitzondering van emissievrije voertuigen, wordt het maximaal toegestane gewicht van 28 ton als voorzien in punt 2.4 verhoogd met het voor de alternatieve brandstoftechnologie vereiste extra gewicht van ten hoogste 1 ton.</p>		
<p>In het geval van emissievrije voertuigen wordt het in punt 2.4 bepaalde maximaal toegestane gewicht van 28 ton met 2 ton verhoogd.</p>		
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 m is ($d < 1,0$)	11 ton

	3.2.2	gelijk aan of meer dan 1 m en minder dan 1,30 m is ($1 \leq d < 1,30$)	16 ton
	3.2.3	gelijk aan of meer dan 1,30 m en minder dan 1,80 m is ($1,30 \leq d < 1,80$)	18 ton
	3.2.4	gelijk aan of meer dan 1,80 m is ($1,80 \leq d$)	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	minder dan 1,30 m is ($d < 1,30$)	21 ton
	3.3.2	gelijk aan of meer dan 1,30 m en minder dan 1,40 m is ($1,30 \leq d < 1,40$)	24 ton
3.4 Aangedreven as			
	3.4.1	Aangedreven as van de voertuigen bedoeld in de punten 2.2, 2.3 en 2.4	11,5 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 m is ($d < 1,00$)	11,5 ton
	3.5.2	gelijk aan of meer dan 1 m en minder dan 1,30 m is ($1 \leq d < 1,30$)	16 ton
	3.5.3	gelijk aan of meer dan 1,30 m en minder dan 1,80 m is ($1,30 \leq d < 1,80$)	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 9,50 t bedraagt	19 ton

3.6 Drieassenstellen van motorvoertuigen		
	De totale asdruk van een drieassenstel mag niet meer bedragen dan, als de afstand (d) tussen de assen:	
3.6.1	minder dan 1,30 m is ($d < 1,30$)	21 ton
3.6.2	gelijk aan of meer dan 1,30 m en minder dan 1,40 m is ($1,30 \leq d < 1,40$)	24 ton
4. Aanverwante kenmerken van de in artikel 1, lid 1, punt b), genoemde voertuigen		
4.1 Alle voertuigen		
	De druk op de aangedreven as of assen van een voertuig of voertuigcombinatie mag bij gebruik in het internationale verkeer niet minder bedragen dan 25 % van het totaalgewicht in beladen toestand van het voertuig of de combinatie.	
4.2 Samenstellen		
	De afstand tussen de achteras van een motorvoertuig en de vooras van een aanhangwagen mag niet minder bedragen dan 3,00 m.	
4.3 Maximaal toegestaan gewicht afhankelijk van de wielbasis		
	Het maximaal toegestane gewicht in ton van een motorvoertuig met vier assen mag niet groter zijn dan vijfmaal de hartafstand in meter tussen de assen van de voorste en de achterste assen van het voertuig.	
	Het maximaal toegestane gewicht in ton van een motorvoertuig met vijf assen mag niet groter zijn dan vijfmaal de hartafstand in meter tussen de assen van de voorste en de achterste assen van het voertuig, indien het gewicht meer bedraagt dan 32 ton.	
	<p>Indien het maximaal toegestane gewicht van een voertuigcombinatie, zoals gespecificeerd in punt 2.2, meer dan 42 ton bedraagt, mag het niet groter zijn dan het gewicht dat wordt berekend aan de hand van de volgende formule:</p> $\text{gewicht in ton} \leq 2,7 \times A + 13,5$ <p>waarbij A de afstand in meter is tussen de assen van de voorste en achterste assen van de voertuigcombinatie.</p>	

4.4 Opleggers

De horizontaal gemeten afstand tussen het middelpunt van de koppelpen en een willekeurig punt aan de voorzijde van de oplegger mag niet meer bedragen dan 2,04 m.

