

I

(Wetgevingshandelingen)

RICHTLIJNEN

RICHTLIJN (EU) 2015/719 VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

van 29 april 2015

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

(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 ⁽¹⁾,

Na raadpleging van het Comité van de Regio's,

Handelend volgens de gewone wetgevingsprocedure ⁽²⁾,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Het is noodzakelijk de uitstoot van broeikasgassen en met name de uitstoot van koolstofdioxide (CO₂) te verminderen, de verkeersveiligheid te verbeteren, de wetgeving op dat vlak aan te passen aan de technologische ontwikkelingen en de veranderende behoeften van de markt, en intermodale vervoersverrichtingen te faciliteren, terwijl er tegelijkertijd voor moet worden gezorgd dat de concurrentie niet wordt verstoord en de weginfrastructuur wordt beschermd.
- (2) De technologische ontwikkelingen maken het mogelijk om op de achterzijde van voertuigen intrekbare of inklapbare aerodynamische voorzieningen aan te brengen. Dit zou er echter voor kunnen zorgen dat de bij Richtlijn 96/53/EG van de Raad ⁽³⁾ voorgeschreven toegestane maximumlengten worden overschreden. Een afwijking op de toegestane maximumlengten is derhalve noodzakelijk. Deze richtlijn heeft als doel de installatie van dergelijke voorzieningen mogelijk te maken zodra de nodige wijzigingen van de technische vereisten voor de typegoedkeuring van de aerodynamische voorzieningen zijn omgezet of in werking zijn getreden, en de Commissie de uitvoeringshandelingen heeft vastgesteld waarin de operationele voorschriften voor het gebruik van die voorzieningen worden bepaald.
- (3) Cabines van motorvoertuigen met een verbeterde luchtweerstand kunnen, mogelijkerwijs samen met op de achterzijde van voertuigen bevestigde intrekbare of inklapbare aerodynamische voorzieningen, een aanzienlijke verbetering van de energieprestaties van voertuigen opleveren. Een dergelijke verbetering is binnen de huidige in

⁽¹⁾ PB C 327 van 12.11.2013, blz. 133.

⁽²⁾ Standpunt van het Europees Parlement van 15 april 2014 (nog niet bekendgemaakt in het Publicatieblad) en standpunt van de Raad in eerste lezing van 16 oktober 2014 (PB C 40 van 5.2.2015, blz. 1). Standpunt van het Europees Parlement van 10 maart 2015 (nog niet bekendgemaakt in het Publicatieblad) en besluit van de Raad van 20 april 2015.

⁽³⁾ Richtlijn 96/53/EG van de Raad van 25 juli 1996 houdende vaststelling, voor bepaalde aan het verkeer binnen de Gemeenschap deelnemende wegvoertuigen, van de in het nationale en het internationale verkeer maximaal toegestane afmetingen, en van de in het internationale verkeer maximaal toegestane gewichten (PB L 235 van 17.9.1996, blz. 59).

de Richtlijn 96/53/EG vastgestelde maximumlengten niet mogelijk zonder het laadvermogen van het voertuig te verminderen en het economisch evenwicht van de wegvervoersector in gevaar te brengen. Omwille van die reden is eveneens een afwijking van de toegestane maximumlengten vereist. Die afwijking mag echter niet gebruikt worden om het laadvermogen van het voertuig te vergroten.

- (4) Het in Richtlijn 2007/46/EG van het Europees Parlement en de Raad ⁽¹⁾ neergelegde kader bepaalt dat voor de aerodynamische voorzieningen die langer zijn dan 500 mm en voor motorvoertuigen die zijn uitgerust met cabines die hun aerodynamische prestaties verbeteren en die de in Richtlijn 96/53/EG bepaalde grenzen overschrijden, een typegoedkeuring moet worden verleend voordat ze op de markt worden gebracht.
- (5) De mogelijkheid van een nieuwe vormgeving van de cabine voor motorvoertuigen zou de verkeersveiligheid ten goede komen doordat de dode hoeken in het gezichtsveld van de bestuurder, onder meer die onder de voorruit, kunnen worden verkleind, en zou moeten bijdragen tot het redden van talrijke levens van kwetsbare weggebruikers, zoals voetgangers en fietsers. Een nieuwe vormgeving van de cabine maakt het eveneens mogelijk voorzieningen in te bouwen die bij een aanrijding energie absorberen. De potentiële toename van de omvang van de cabine dient bovendien de veiligheid en het comfort van de bestuurder te verbeteren. Zodra er betere veiligheidsvoorschriften voor langere cabines zijn ontwikkeld, kan worden overwogen of het wenselijk is om deze toe te passen op voertuigen waarvoor een verlenging van de cabine geen voordelen oplevert.
- (6) Alternatieve aandrijfsystemen, waaronder ook hybride aandrijfsystemen, zijn systemen die voor de mechanische aandrijving energie onttelen aan een verbruikbare brandstof en/of een accu of enig ander opslagsysteem voor elektrisch of mechanisch vermogen. Het gebruik ervan in zware bedrijfsvoertuigen of autobussen kan leiden tot een toename van het gewicht maar het vermindert de verontreiniging. Een dergelijke toename van het gewicht dient niet in het laadvermogen van het voertuig te worden meegerekend, aangezien de wegvervoersector op die manier economisch zou worden benadeeld. Het extra gewicht mag echter ook niet leiden tot de vergroting van het laadvermogen van het voertuig.
- (7) Toekomstige door alternatieve brandstoffen aangedreven voertuigen (met zwaardere aandrijfsystemen dan deze gebruikt in voertuigen met conventionele brandstoffen) zouden eveneens baat kunnen hebben bij een marge voor bijkomend gewicht. Dergelijke alternatieve brandstoftechnologieën kunnen derhalve worden opgenomen in de lijst met alternatieve brandstoffen vermeld in deze richtlijn, indien het gebruik ervan een extra gewichtsmarge vereist.
- (8) Deze richtlijn voorziet in afwijkingen van het maximaal toegestane gewicht en de maximaal toegestane afmetingen van voertuigen en voertuigcombinaties zoals bepaald in Richtlijn 96/53/EG. De lidstaten kunnen echter in verband met de verkeersveiligheid of de kenmerken van de infrastructuur het verkeer van bepaalde voertuigen op specifieke gedeelten van hun wegennet beperken.
- (9) Bij het vervoer per container wordt steeds meer gebruikgemaakt van containers van 45 voet. Dergelijke containers worden vervoerd met behulp van alle vervoerswijzen. Het wegtraject van intermodale vervoersverrichtingen kan op dit moment slechts 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 gepatenteerde afgeschuinde hoeken beschikken. Door de toegestane lengte van vrachtwagens voor containervervoer met 15 cm te verlengen zouden vervoerders kunnen worden ontheven van die administratieve procedures en kunnen intermodale vervoersverrichtingen worden gefaciliteerd zonder risico's of nadelen voor de weginfrastructuur of voor andere weggebruikers. De definitie van intermodale vervoersverrichtingen in deze richtlijn laat de werkzaamheden inzake de herziening van Richtlijn 92/106/EEG van de Raad ⁽²⁾ onverlet.
- (10) Om de intermodale vervoersverrichtingen te blijven stimuleren en rekening te houden met het ledig gewicht van containers of wissellaadbakken met een lengte van ten hoogste 45 voet moeten motorvoertuigen met drie assen met opleggers met twee of drie assen tot het verkeer worden toegelaten, met een totaal toegestaan gewicht van ten hoogste 44 ton. Motorvoertuigen met twee assen met opleggers met drie assen die containers of wissellaadbakken met een lengte van ten hoogste 45 voet vervoeren, moeten worden toegelaten voor intermodale vervoersverrichtingen met een totaal toegestaan gewicht van ten hoogste 42 ton.
- (11) Sinds de vaststelling van Richtlijn 96/53/EG is het gemiddelde gewicht van autobus- en touringcarpassagiers alsmede van hun bagage aanzienlijk toegenomen. Gezien de bij die richtlijn vastgelegde maximumgewichten is het aantal passagiers dat kan worden vervoerd geleidelijk afgenomen. Voorts heeft de uitrusting die nodig is om te voldoen aan de huidige technische vereisten, zoals de Euro VI-specificaties, het gewicht van de ermee uitgeruste voertuigen verder doen toenemen. Aangezien collectief vervoer met het oog op een efficiënter energieverbruik moet worden bevorderd ten opzichte van individueel vervoer moet het vroegere aantal passagiers per autobus of touringcar opnieuw worden ingevoerd, rekening houdend met de toename van hun gewicht en van het gewicht van hun bagage. Daartoe kan het toegestane maximumgewicht van autobussen en touringcars met twee assen

⁽¹⁾ 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 (kaderrichtlijn) (PB L 263 van 9.10.2007, blz. 1).

⁽²⁾ 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).

worden verhoogd, maar binnen bepaalde grenzen die er desalniettemin voor moeten zorgen dat de weginfrastructuur niet wordt beschadigd als gevolg van een snellere slijtage.

- (12) Overtredingen met betrekking tot te zwaar beladen voertuigen moeten door de lidstaten adequaat worden aangepakt teneinde concurrentievervalsingen te voorkomen en de verkeersveiligheid te waarborgen.
- (13) Om ervoor te zorgen dat de concurrentie tussen marktdeelnemers niet wordt verstoord en om de opsporing van inbreuken te verbeteren, dienen de lidstaten uiterlijk op 27 mei 2021 specifieke maatregelen te nemen teneinde na te gaan welke rijdende voertuigen of voertuigcombinaties waarschijnlijk de vastgestelde relevante gewichtsmaxima hebben overschreden en derhalve moeten worden gecontroleerd. Er kan worden vastgesteld om welke voertuigen het gaat door middel van in de weginfrastructuur geïntegreerde weegsystemen, of door middel van sensoren aan boord van het voertuig die van op afstand communiceren met de relevante autoriteiten. Dergelijke aan boord beschikbare gegevens moeten ook voor de bestuurder beschikbaar zijn. Elke lidstaat voert elk jaar een adequaat aantal controles op het gewicht van voertuigen uit. Het aantal controles moet evenredig zijn aan het totale aantal voertuigen dat jaarlijks op het grondgebied van de betrokken lidstaat wordt geïnspecteerd.
- (14) Om de naleving van deze richtlijn te garanderen, stellen de lidstaten voorschriften vast betreffende de sancties die van toepassing zijn op inbreuken op deze richtlijn en zorgen zij ervoor dat deze worden toegepast. Die sancties moeten doeltreffend, niet-discriminerend, evenredig en afschrikkend zijn.
- (15) Om de controles op het gewicht van voertuigen of voertuigcombinaties op internationale schaal efficiënter te maken en een vlot verloop van die controles te faciliteren, is het van belang dat de bevoegde autoriteiten in de lidstaten informatie uitwisselen. Het overeenkomstig Verordening (EG) nr. 1071/2009 van het Europees Parlement en de Raad ⁽¹⁾ aangewezen contactpunt moet voor de uitwisseling van dergelijke informatie gebruikt worden.
- (16) Het is belangrijk dat het Europees Parlement en de Raad regelmatig in kennis worden gesteld van de door de bevoegde autoriteiten van de lidstaten verrichte wegcontroles. Deze door de lidstaten meegedeelde informatie stelt de Commissie in staat om toe te zien op de naleving van in deze richtlijn opgenomen voorschriften door de vervoersondernemingen en om te bepalen of er al dan niet behoefte is aan dwingende maatregelen.
- (17) Om eenvormige voorwaarden te waarborgen voor de uitvoering van deze richtlijn, moeten aan de Commissie uitvoeringsbevoegdheden worden toegekend. Die bevoegdheden moeten worden uitgeoefend overeenkomstig Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad ⁽²⁾.
- (18) De Commissie mag geen uitvoeringshandelingen vaststellen betreffende de operationele vereisten inzake het gebruik van aerodynamische voorzieningen, noch betreffende gedetailleerde specificaties voor in het voertuig geïnstalleerde weegapparatuur wanneer het bij deze richtlijn ingestelde comité geen advies uitbrengt over de door de Commissie ingediende ontwerphandeling.
- (19) Teneinde de lijst van alternatieve brandstoffen in deze richtlijn in het licht van de meest recente technologische ontwikkelingen te actualiseren, dient aan de Commissie de bevoegdheid te worden overgedragen om overeenkomstig artikel 290 VWEU gedelegeerde handelingen vast te stellen. Het is van bijzonder belang dat de Commissie bij haar voorbereidende werkzaamheden tot passende raadpleging overgaat, onder meer met de deskundigen van de lidstaten, alvorens gedelegeerde handelingen vast te stellen. De Commissie moet bij de voorbereiding en opstelling van de gedelegeerde handelingen ervoor zorgen dat de desbetreffende documenten tijdig en op gepaste wijze gelijktijdig worden toegezonden aan het Europees Parlement en aan de Raad.
- (20) Daar de doelstellingen van deze richtlijn niet voldoende door de lidstaten kunnen worden verwezenlijkt, maar vanwege de omvang en de gevolgen ervan, 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 neergelegde subsidiariteitsbeginsel, maatregelen nemen. Overeenkomstig het in hetzelfde artikel neergelegde evenredigheidsbeginsel gaat deze richtlijn niet verder dan nodig is om die doelstellingen te verwezenlijken.
- (21) Richtlijn 96/53/EG dient derhalve dienovereenkomstig te worden gewijzigd,

⁽¹⁾ 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 wegvervoerondernemer uit te oefenen en tot intrekking van Richtlijn 96/26/EG van de Raad (PB L 300 van 14.11.2009, blz. 51).

⁽²⁾ 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).

HEBBEN DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

Artikel 1

Richtlijn 96/53/EG wordt als volgt gewijzigd:

1) Punt a) van artikel 1, lid 1, wordt vervangen door:

„a) op de afmetingen van de motorvoertuigen van de categorieën M2 en M3 en hun aanhangwagens van de categorie 0, alsmede van de motorvoertuigen van de categorieën N2 en N3 en hun aanhangwagens van de categorieën 03 en 04, zoals gedefinieerd in bijlage II van Richtlijn 2007/46/EG van het Europees Parlement en de Raad (*);

(*) 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 (kaderrichtlijn) (PB L 263 van 9.10.2007, blz. 1).”.

2) Artikel 2 wordt als volgt gewijzigd:

a) in de eerste alinea, worden de volgende definities toegevoegd:

— „alternatieve brandstoffen”: brandstoffen of energiebronnen die, op zijn minst gedeeltelijk, dienen als vervanging van fossiele oliebronnen in de energievoorziening voor vervoer en ertoe kunnen bijdragen dat de energievoorziening koolstofvrij wordt en de milieuprestaties van de wegvervoersector beter worden. Deze omvatten:

- a) elektriciteit die wordt verbruikt in alle soorten elektrische voertuigen;
- b) waterstof;
- c) aardgas, met inbegrip van biomethaan, in gasvorm (Compressed Natural Gas — CNG) en in vloeibare vorm (Liquefied Natural Gas — LNG);
- d) vloeibaar petroleumgas (Liquefied Petroleum Gas — LPG);
- e) mechanische energie uit een opslagsysteem aan boord/bronnen aan boord, met inbegrip van afvalwarmte;

— „door alternatieve brandstoffen aangedreven voertuig”: een motorvoertuig dat geheel of gedeeltelijk wordt aangedreven op basis van een alternatieve brandstof en dat is goedgekeurd in het kader van Richtlijn 2007/46/EG;

— „intermodale vervoersverrichting”:

- a) gecombineerd vervoer als gedefinieerd in artikel 1 van Richtlijn 92/106/EEG van de Raad (*) voor het vervoer van een of meer containers of wissellaadbakken, met een totale lengte van ten hoogste 45 voet, of
- b) vervoer voor het vervoer van een of meer containers of wissellaadbakken, met een totale lengte van ten hoogste 45 voet, waarbij gebruik wordt gemaakt van vervoer over water, op voorwaarde dat de afstand van het begin- of het eindvervoer over de weg op het grondgebied van de Unie niet groter is dan 150 km. De bovenvermelde afstand van 150 km mag worden overschreden om de dichtstbij gelegen geschikte vervoersterminal voor de voorgenomen dienst te bereiken, indien het vervoer wordt verricht met:
 - i) voertuigen die voldoen aan bijlage I, punt 2.2.2, onder a) of onder b), of
 - ii) voertuigen die voldoen aan bijlage I, punt 2.2.2, onder c) of onder d), indien dergelijke afstanden zijn toegelaten in de betrokken lidstaat.

Voor intermodale vervoersverrichtingen kan de dichtstbij gelegen geschikte vervoersterminal die de dienst verleent, gelegen zijn in een andere lidstaat dan de lidstaat waarin de zending werd ingeladen of uitgeladen.

— „verlader”: een juridische entiteit of een natuurlijke of rechtspersoon die op de vrachtbrief of op een gelijkwaardig vervoersdocument (zoals de „doorvoer”-vrachtbrief) als verlader wordt genoemd en/of in wiens naam of voor wiens rekening een vervoersovereenkomst is gesloten met de vervoersonderneming.

(*) 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).”;

b) in het tweede lid wordt de verwijzing „Richtlijn 70/156/EEG” vervangen door:

„Richtlijn 2007/46/EG”.

3) Artikel 4 wordt als volgt gewijzigd:

- a) de derde en de vierde alinea van lid 4 worden geschrapt;
- b) lid 6 wordt geschrapt.

4) Artikel 5 wordt vervangen door:

„Artikel 5

Vóór 1 januari 1991 in het verkeer gebrachte gelede voertuigen die niet voldoen aan de in de punten 1.6 en 4.4 van bijlage I opgenomen voorschriften, worden voor de toepassing van artikel 3 geacht met die voorschriften in overeenstemming te zijn, indien zij een totale lengte van niet meer dan 15,50 m hebben.”.

5) De artikelen 8, 8 bis en 9 worden geschrapt.

6) De volgende artikelen worden ingevoegd:

„Artikel 8 ter

1. Teneinde de energie-efficiëntie van voertuigen of voertuigcombinaties 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 Richtlijn 2007/46/EG, de in bijlage I, punt 1.1, bij deze richtlijn vastgestelde maximumlengten overschrijden om de installatie van die voorzieningen achteraan op het voertuig of de voertuigcombinaties 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. Voor de in lid 1 bedoelde aerodynamische voorzieningen die langer zijn dan 500 mm moet voordat deze op de markt worden gebracht een typegoedkeuring worden verleend overeenkomstig de voorschriften inzake typegoedkeuring binnen het kader van Richtlijn 2007/46/EG.

Uiterlijk op 27 mei 2017 gaat de Commissie na of er technische vereisten voor de typegoedkeuring van de aerodynamische voorzieningen vastgelegd binnen dat kader, moeten worden vastgesteld of aangepast, rekening houdend met het feit dat de verkeersveiligheid en de veiligheid van de intermodale vervoersverrichtingen moeten worden gewaarborgd; en in het bijzonder rekening houdend met de volgende elementen:

- a) de bevestiging en de duurzaamheid van de voorzieningen, om het risico te beperken dat zij loskomen, ook tijdens intermodale vervoersverrichtingen;
- b) de veiligheid van andere weggebruikers, met name zwakke weggebruikers, door te zorgen voor onder andere zichtbare contourmarkeringen wanneer aerodynamische voorzieningen zijn geïnstalleerd, door de vereisten voor indirect zicht aan te passen, en door erop toe te zien dat bij een aanrijding aan de achterzijde van een voertuig of voertuigcombinatie de werking van beschermingsinrichtingen tegen klemrijden aan de achterzijde niet in het gedrang komt.

De Commissie dient daartoe, indien nodig, een wetgevingsvoorstel in tot wijziging van de desbetreffende voorschriften inzake typegoedkeuring binnen het kader van Richtlijn 2007/46/EG.

3. De in lid 1 bedoelde aerodynamische voorzieningen voldoen aan de volgende operationele voorwaarden:

- a) in omstandigheden waarin de veiligheid van andere weggebruikers of van de bestuurder in het geding is, worden deze door de bestuurder ingeklapt, ingetrokken of verwijderd;
- b) bij het gebruik ervan op stedelijke en regionale wegen wordt rekening gehouden met de bijzondere kenmerken van gebieden waar de maximumsnelheid 50 km/u of minder bedraagt en waar wellicht zwakke weggebruikers aanwezig zijn; en
- c) het gebruik van dergelijke voorzieningen is verenigbaar met intermodale vervoersverrichtingen en met name als zij ingetrokken/ingeklapt zijn, mogen zij de toegestane maximumlengte met niet meer dan 20 cm overschrijden.

4. De Commissie stelt uitvoeringshandelingen vast waarin gedetailleerde bepalingen worden vastgelegd die eenvormige voorwaarden voor de uitvoering van lid 3 waarborgen. Deze uitvoeringshandelingen worden vastgesteld volgens de in artikel 10 decies, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure.

5. Lid 1 is van toepassing met ingang van de datum van omzetting of de datum van toepassing van de in lid 2 bedoelde noodzakelijke wijzigingen van de instrumenten en, in voorkomend geval, na de vaststelling van de in lid 4 bedoelde uitvoeringshandelingen.

Artikel 9 bis

1. Met het oog op de verbetering van de energie-efficiëntie, met name wat betreft de aerodynamische prestatie van cabines, alsmede van de verkeersveiligheid, mogen voertuigen en voertuigcombinaties die voldoen aan de eisen van lid 2, alsmede aan Richtlijn 2007/46/EG, de in bijlage I, punt 1.1, bij deze richtlijn vastgestelde maximumlengten overschrijden, indien die cabines de aerodynamische prestaties, de prestaties inzake energie-efficiëntie en de veiligheidsprestaties verbeteren. Voertuigen of voertuigcombinaties welke met dergelijke cabines zijn uitgerust, voldoen aan punt 1.5 van bijlage I bij deze richtlijn, en wanneer de maximumlengten worden overschreden, mogen deze 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 wordt een goedkeuring verleend overeenkomstig de voorschriften inzake typegoedkeuring binnen het kader van Richtlijn 2007/46/EG. Uiterlijk op 27 mei 2017 gaat de Commissie na of binnen dat kader technische vereisten moeten worden ingevoegd voor de typegoedkeuring van voertuigen met aerodynamische cabines, rekening houdend met de volgende elementen:

- a) de verbeterde aerodynamische prestaties van de voertuigen of voertuigcombinaties;
- b) zwakke weggebruikers en het vergroten van hun zichtbaarheid voor de bestuurder, in het bijzonder door dode hoeken van de bestuurder te verminderen;
- c) het beperken van schade of letsels bij andere weggebruikers bij een aanrijding;
- d) de veiligheid en het comfort van de bestuurders.

De Commissie dient daartoe, indien nodig, een wetgevingsvoorstel in tot wijziging van de desbetreffende voorschriften inzake typegoedkeuring binnen het kader van Richtlijn 2007/46/EG.

3. Lid 1 wordt van toepassing drie jaar te rekenen vanaf de datum van omzetting of, in voorkomend geval, de toepassing van de noodzakelijke wijzigingen in de in lid 2 bedoelde instrumenten.”.

7) Artikel 10 bis wordt geschrapt.

8) De volgende artikelen worden ingevoegd:

„Artikel 10 ter

De maximaal toegestane gewichten van door alternatieve brandstoffen aangedreven voertuigen zijn de in bijlage I, punten 2.3.1, 2.3.2 en 2.4, vermelde gewichten.

Door alternatieve brandstoffen aangedreven voertuigen voldoen tevens aan de in bijlage I, punt 3, vastgestelde maximaal toegestane asdruk.

Het bijkomend gewicht dat voor door alternatieve brandstoffen aangedreven voertuigen nodig is, moet worden bepaald 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 overeenkomstig artikel 6 vereist zijn.

De Commissie is bevoegd overeenkomstig artikel 10 nonies gedelegeerde handelingen vast te stellen met betrekking tot het actualiseren, voor de doelstellingen van deze richtlijn, van de in artikel 2 opgenomen lijst van alternatieve brandstoffen die een bijkomend gewicht vereisen. Het is van bijzonder belang dat de Commissie de gangbare praktijk volgt en, alvorens deze gedelegeerde handelingen vast te stellen, deskundigen raadpleegt, waaronder deskundigen van de lidstaten.

Artikel 10 quater

De in bijlage I, punt 1.1, vastgestelde maximumlengten, waar van toepassing onder voorbehoud van artikel 9 bis, lid 1, en de in bijlage I, punt 1.6, vastgestelde maximale afstand, mogen met 15 cm worden overschreden door voertuigen of voertuigcombinaties die containers van 45 voet of wissellaadbakken van 45 voet vervoeren, leeg of geladen, mits het wegvervoer van de betrokken vervoerde container of wissellaadbak deel uitmaakt van een intermodale vervoersverrichting.

Artikel 10 quinquies

1. Uiterlijk op 27 mei 2021 treffen de lidstaten specifieke maatregelen om na te gaan bij welke rijdende voertuigen of voertuigcombinaties waarschijnlijk het vastgestelde maximaal toegestane gewicht is overschreden en derhalve door hun bevoegde autoriteiten een controle uitgevoerd moet worden teneinde de naleving van deze richtlijn af te dwingen. Die maatregelen kunnen worden genomen door middel van automatische op de weginfrastructuur aangebrachte systemen of door de overeenkomstig lid 4 in het voertuig geïnstalleerde weegapparatuur.

Een lidstaat mag de verplichting tot het installeren van weegapparatuur niet opleggen voor voertuigen of voertuigcombinaties die in een andere lidstaat zijn geregistreerd.

Indien voor het vaststellen van inbreuken op deze richtlijn en het opleggen van sancties automatische systemen worden gebruikt, worden die automatische systemen, onverminderd het Unie- en nationaal recht, gecertificeerd. Indien automatische systemen alleen voor identificatiedoeleinden worden gebruikt, hoeven zij niet te worden gecertificeerd.

2. Elke lidstaat voert elk kalenderjaar een adequaat aantal controles op het gewicht van rijdende voertuigen of voertuigcombinaties uit dat evenredig is aan het totale aantal voertuigen dat jaarlijks op zijn grondgebied wordt geïnspecteerd.
3. Overeenkomstig artikel 18 van Verordening (EG) nr. 1071/2009 van het Europees Parlement en de Raad ⁽¹⁾*, zorgen de lidstaten ervoor dat de bevoegde instanties de met dit artikel verband houdende informatie over inbreuken en sancties uitwisselen.
4. De in lid 1 bedoelde in het voertuig geïnstalleerde weegapparatuur moet nauwkeurig en betrouwbaar zijn alsmede volledig interoperabel en compatibel met alle voertuigtypen.
5. De Commissie stelt uiterlijk op 27 mei 2016 uitvoeringshandelingen vast, waarin gedetailleerde bepalingen worden vastgelegd die eenvormige voorwaarden voor de uitvoering van de in lid 4 bedoelde voorschriften inzake interoperabiliteit en compatibiliteit waarborgen.

Er kan, met het oog op het waarborgen van de interoperabiliteit, met behulp van die gedetailleerde bepalingen voor worden gezorgd dat te allen tijde vanuit rijdende voertuigen de weeggegevens naar de bevoegde instanties evenals de bestuurders worden doorgestuurd. Deze informatie wordt megedeeld middels de interface als gedefinieerd door de normen CEN DSRC EN 12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 en ISO 14906. Daarnaast waarborgt deze informatie dat de bevoegde instanties van de lidstaten op dezelfde manier informatie kunnen meedelen aan en uitwisselen met in eender welke lidstaat geregistreerde voertuigen en voertuigcombinaties die met weegapparatuur zijn uitgerust.

Om compatibiliteit met alle voertuigtypen te waarborgen zijn de in de motorvoertuigen geïnstalleerde systemen in staat alle gegevens van ieder type aanhanger of oplegger die aan het motorvoertuig is bevestigd, te ontvangen en te verwerken.

Die uitvoeringshandelingen worden vastgesteld volgens de in artikel 10 decies, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure.

Artikel 10 sexies

De lidstaten stellen voorschriften vast inzake de sancties die van toepassing zijn op inbreuken op deze richtlijn en nemen de nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat deze worden uitgevoerd. Die sancties zijn doeltreffend, niet-discriminerend, evenredig en afschrikkend. De lidstaten stellen de Commissie van deze voorschriften in kennis.

Artikel 10 septies

1. Voor het vervoer van containers en wissellaadbakken stellen de lidstaten voorschriften vast ter bepaling van het volgende:
 - a) wanneer de verlader de vervoerder de opdracht geeft om containers of wissellaadbakken te vervoeren, dient de verlader de vervoerder een verklaring te verstrekken waarin het gewicht van de vervoerde containers of wissellaadbakken wordt vermeld, en
 - b) de vervoerder dient toegang te verschaffen tot alle ter zake doende documentatie van de verlader.
2. De lidstaten stellen aansprakelijkheidsvoorschriften vast voor zowel de verlader als de vervoerder, naar gelang van de gevallen waarin de in lid 1 bedoelde informatie ontbreekt of fout is en het voertuig of de voertuigcombinatie overbeladen is.

Artikel 10 octies

De lidstaten bezorgen de Commissie om de twee jaar, en uiterlijk op 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, en
- b) het aantal vastgestelde overbeladen voertuigen of voertuigcombinaties.

Deze informatie kan onderdeel zijn van de informatie die krachtens artikel 17 van Verordening (EG) nr. 561/2006 van het Europees Parlement en de Raad ⁽²⁾* wordt verstrekt.

De Commissie analyseert de ingevolge dit artikel ontvangen informatie en neemt die analyse op in het verslag dat in het kader van Verordening (EG) nr. 561/2006 bij het Europees Parlement en de Raad moet worden ingediend.

Artikel 10 nonies

1. De bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen, wordt aan de Commissie toegekend onder de in dit artikel neergelegde voorwaarden.
2. De in artikel 10 ter bedoelde bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen, wordt aan de Commissie toegekend voor een termijn van vijf jaar met ingang van 26 mei 2015. 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 deze verlenging verzet.
3. Het Europees Parlement of de Raad kan de in artikel 10 ter bedoelde bevoegdheidsdelegatie te allen tijde intrekken. Het besluit tot intrekking beëindigt de delegatie van de in dat besluit genoemde bevoegdheid. Het besluit treedt in werking op de dag na de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie* of op een daarin genoemde latere datum. Het laat de geldigheid van de reeds van kracht zijnde gedelegeerde handelingen onverlet.
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 10 ter vastgestelde gedelegeerde handeling treedt alleen in werking indien het Europees Parlement noch de Raad daartegen binnen een termijn van twee maanden na de kennisgeving van die handeling aan het Europees Parlement en de Raad bezwaar heeft gemaakt, of indien zowel het Europees Parlement als de Raad voor het verstrijken van die termijn de Commissie hebben meegedeeld dat zij daartegen geen bezwaar zullen maken. Die termijn wordt op initiatief van het Europees Parlement of de Raad met twee maanden verlengd.

Artikel 10 decies

1. De Commissie wordt bijgestaan door het bij artikel 42 van Verordening (EU) nr. 165/2014 van het Europees Parlement en de Raad ⁽³⁾* ingestelde Comité wegvervoer. Dat comité is een comité in de zin van Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad ⁽⁴⁾*.
2. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, is artikel 5 van Verordening (EU) nr. 182/2011 van toepassing.
3. Indien het comité geen advies uitbrengt, stelt de Commissie de ontwerpuitvoeringshandeling niet vast en is artikel 5, lid 4, derde alinea, van Verordening (EU) nr. 182/2011 van toepassing.

Artikel 10 undecies

Uiterlijk op 8 mei 2020, legt de Commissie, in voorkomend geval, een verslag over de tenuitvoerlegging van de door Richtlijn (EU) 2015/719 van het Europees Parlement en de Raad ⁽⁵⁾* aangebrachte wijzigingen in deze richtlijn voor aan het Europees Parlement en de Raad, waarin rekening wordt gehouden met specifieke kenmerken van bepaalde marktsegmenten. Op basis van dat verslag dient de Commissie, in voorkomend geval, een wetgevingsvoorstel tot wijziging van de richtlijn in, dat naar behoren vergezeld wordt van een effectbeoordeling. Het verslag wordt ten minste zes maanden voordat er eventueel een wetgevingsvoorstel wordt ingediend, ter beschikking gesteld.

⁽¹⁾* 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 wegvervoerondernemer uit te oefenen en tot intrekking van Richtlijn 96/26/EG van de Raad (PB L 300 van 14.11.2009, blz. 51).

⁽²⁾* Verordening (EG) nr. 561/2006 van het Europees Parlement en de Raad van 15 maart 2006 tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer, tot wijziging van Verordeningen (EEG) nr. 3821/85 en (EG) nr. 2135/98 van de Raad en tot intrekking van Verordening (EEG) nr. 3820/85 van de Raad (PB L 102 van 11.4.2006, blz. 1).

⁽³⁾* Verordening (EU) nr. 165/2014 van het Europees Parlement en de Raad van 4 februari 2014 betreffende tachografen in het wegvervoer, tot intrekking van Verordening (EEG) nr. 3821/85 van de Raad betreffende het controleapparaat in het wegvervoer en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 561/2006 van het Europees Parlement en de Raad tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer (PB L 60 van 28.2.2014, blz. 1).

⁽⁴⁾* 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).

⁽⁵⁾* Richtlijn (EU) 2015/719 van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2015 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 (PB L 115 van 6.5.2015, blz. 1).".

9) Bijlage I wordt als volgt gewijzigd:

a) punt 1.2, onder a), wordt vervangen door:

„a) alle soorten voertuigen, met uitzondering van de onder b) bedoelde voertuigen: 2,55 m”;

b) punt 1.2, onder b), wordt vervangen door:

„b) voertuigen met een geconditioneerde bovenbouw of door voertuigen vervoerde geconditioneerde containers of wissellaadbakken: 2,60 m”;

c) punt 2.2.2, onder c), wordt vervangen door:

„c) motorvoertuig met twee assen met oplegger met drie assen die bij intermodale vervoersverrichtingen, één of meer containers of wissellaadbakken vervoert, met een totale lengte van ten hoogste 45 voet: 42 ton”;

d) in punt 2.2.2 wordt het volgende punt toegevoegd:

„d) motorvoertuig met drie assen met oplegger met twee of drie assen die bij intermodale vervoersverrichtingen één of meer containers of wissellaadbakken vervoert, met een totale lengte van ten hoogste 45 voet: 44 ton”;

e) punt 2.3.1 wordt vervangen door:

„2.3.1. Motorvoertuigen met twee assen, met uitzondering van autobussen: 18 ton

Door alternatieve brandstoffen aangedreven motorvoertuigen met twee assen, met uitzondering van autobussen: het maximaal toegestane gewicht van 18 ton wordt met het voor de alternatieve brandstof-technologie vereiste extra gewicht verhoogd met ten hoogste 1 ton

Autobussen met twee assen: 19,5 ton”;

f) punt 2.3.2 wordt vervangen door:

„2.3.2. Motorvoertuigen met drie assen: 25 of 26 ton wanneer de aangedreven as is uitgerust met dubbele banden en luchtvering of met een op Unieniveau als gelijkwaardig volgens de definitie in bijlage II erkende vering, of wanneer elke aangedreven as is uitgerust met dubbele banden en de maximumdruk van elke as niet meer dan 9,5 ton bedraagt.

Door alternatieve brandstoffen aangedreven motorvoertuigen met drie assen: het maximaal toegestane gewicht van 25 of 26 ton wordt, wanneer de aangedreven as is uitgerust met dubbele banden en luchtvering of met een op Unieniveau als gelijkwaardig volgens de definitie in bijlage II erkende vering, of wanneer elke aangedreven as is uitgerust met dubbele banden en de maximumdruk van elke as niet meer dan 9,5 ton bedraagt, met het voor de alternatieve brandstoftechnologie vereiste extra gewicht verhoogd met ten hoogste 1 ton”;

g) punt 2.4 wordt vervangen door:

„2.4. Autobus met drie assen: 28 ton

Door alternatieve brandstoffen aangedreven gelede autobussen met drie assen: het maximaal toegestane gewicht van 28 ton wordt met het voor de alternatieve brandstoftechnologie vereiste extra gewicht verhoogd met ten hoogste 1 ton”.

Artikel 2

1. De lidstaten doen de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking treden om uiterlijk op 7 mei 2017 aan deze richtlijn te voldoen. Zij delen de Commissie de tekst van die bepalingen onverwijld mee.

Wanneer de lidstaten die bepalingen vaststellen, wordt in die bepalingen zelf of wordt 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 nationaal 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 Straatsburg, 29 april 2015.

Voor het Europees Parlement

De voorzitter

M. SCHULZ

Voor de Raad

De voorzitter

Z. KALNIŅA-LUKAŠEVICA
