

# Gewichten en afmetingen: standpunt UPTR

De Europese Commissie heeft onlangs een voorstel ingediend voor de herziening van de Europese Richtlijn die de maximale afmetingen en gewichten in het internationale transport bepaalt. Volgens het gebruikelijke besluitvormingsproces voor de herziening van een Richtlijn werden voor dit voorstel van de Europese Commissie talrijke 'belanghebbende partijen' (stakeholders) geconsulteerd, alvorens het voor te leggen aan het Europees Parlement. Vervolgens zullen de 28 lidstaten het nog eens moeten worden over de tekst.

Aangezien het om een Richtlijn gaat, zal elke lidstaat vervolgens de tekst nog moeten 'omzetten' in zijn nationale wetgeving... Uiteindelijk zal de herziening van Richtlijn 96/53 van 25 juli 1996 leiden tot een herziening van ons Koninklijk besluit van 15 maart 1968, het algemeen reglement betreffende de technische eisen waaraan moet worden voldaan door motorvoertuigen en hun aanhangwagens, onderdelen en veiligheidsaccessoires. UPTR laat niet na om proberen te wegen op dit dossier, zowel op Belgisch als op Europees niveau, in samenwerking met de UETR en Benelux Overleg. Hieronder vindt u de synthese van de discussiepunten met het standpunt van de UPTR.

## 1. Aerodynamica en veiligheid der voertuigen

Met het dubbele doel om de verkeersveiligheid te verbeteren en het brandstofverbruik te verminderen, wil de Commissie de constructeurs toelaten om vrachtwagens met vooraan meer afgeronde - dus meer aerodynamische - cabines op de markt te brengen. Tegelijkertijd zouden deze nieuwe cabines bij een ongeval de schokken beter absorberen, wat vooral de veiligheid van chauffeurs ten goede komt.

Voor de achterzijde van de voertuigen zou het idee zijn om intrekbare spoilers toe te laten om de aerodynamische prestaties te verbeteren.

• *UPTR kan deze maatregelen alleen maar toejuichen voor zover ze de laadcapaciteit van de voertuigen niet benadelen.*

## 2. Ecocombi's

De Commissie stelt de wijziging van Richtlijn 96/53 voor om het grensoverschrijdende gebruik van 'langere voertuigen' toe te laten vanaf het moment dat dergelijke combinaties zijn toegestaan in de respectievelijke staten.

• *Waarom in het internationale transport verbieden wat is toegestaan in het nationale transport? Voor UPTR is deze precisering een kwestie van puur gezond verstand.*



- *UPTR vraagt trouwens dat ditzelfde principe wordt uitgebreid tot 44 ton! Voor UPTR is het volkomen onlogisch dat men in Frankrijk met 44 ton kan rijden, in België met 44 ton, maar dat men (buiten de Benelux) de Europese limiet van 40 ton moet respecteren om de grens van een lidstaat te passeren... Dit is absolute onzin!*

### 3. 45-voet containers en intermodaal transport

Op basis van de vaststelling dat de 45-voet (13,72 m) containers meer en meer gebruikt worden in het intermodale vervoer, stelt de Commissie voor om een overschrijding van 15 cm van de lengte van de voertuigen toe te laten (16,65 m in plaats van 16,50 m.) en dit van zodra het gedeelte over de weg van een intermodaal transport niet langer is dan 300 km. Zij stelt ook voor om voor alle containers het maximale gewicht in internationaal transport van 40 ton te verhogen tot 44 ton.

- *UPTR blijft ervoor pleiten dat de 44 ton met 5-assen als Europees basiscriterium wordt opgelegd, ongeacht welke de vervoerde goederen zijn!*
- *Aangezien het specifiek om het transport van 45-voet containers (of andere gestandaardiseerde containers) gaat, is UPTR van mening dat enkel en alleen het vervoer van deze containers dient te worden toegestaan, zonder toevoeging van een voorwaarde voor een maximale bijkomende lengte. Zo niet, pleit UPTR met haar Benelux-confraters voor een maximale bijkomende lengte van 80 cm.*

### 4. Elektrische en hybride voertuigen

Om het gebruik te bevorderen van elektrische en hybride voertuigen (twee assen) en rekening houdend met het gewicht van de batterijen, stelt de Commissie voor om een verhoging van het maximale gewicht van deze voertuigen met 1 ton (dus 19 ton

in plaats van 18) toe te laten. Met deze maatregel zou het extra gewicht van de batterijen niet meer worden verrekend ten koste van de nuttige lading van het voertuig.

### 5. Strijd tegen het overgewicht van voertuigen

De Commissie stelt voor om de problematiek van het overgewicht van trucks op twee manieren aan te pakken. Hetzij door de veralgemeende installatie van gewichtssensoren aan boord, wat zelfcontrole door de bestuurder mogelijk maakt.

Hetzij door de installatie van in de weginfrastructuur geïntegreerde 'weight in motion' weegsystemen, die een preselectie en gerichte controle van voertuigen in overtreding mogelijk maken zonder de rest van het verkeer te vertragen.

De Commissie roept ook op tot een harmonisering van de sancties en wil verhelpen aan de grote verschillen die in de verschillende lidstaten bestaan tussen de sanctieniveaus voor dergelijke overtredingen.

Zij wenst dat deze toenadering van de niveaus en categorieën van sancties gebeurt volgens het beginsel van evenredigheid tussen de sanctie en de ernst van de inbreuk.

- *Voor UPTR moet Europa de zaken absoluut verduidelijken en een onderscheid maken tussen de problematiek van de totale overbelasting en de vragen over de overbelasting per as. Het gaat om twee totaal verschillende problemen. Het ene is een probleem van verstoring van de mededinging (concurrentie), het andere betreft de versnelde slijtage van de infrastructuur... Met betrekking tot de overbelasting van de as is het voor de transporteurs en hun chauffeurs over het algemeen materieel onmogelijk om de goederen in het voertuig te verplaatsen. Inbreuken inzake het overgewicht op de assen zijn in veruit de*

*meeste gevallen onvrijwillig...*

- *Voor UPTR dient er dus ook gezorgd worden voor de harmonisering van de regels m.b.t. de verdeling van de gewichten in de voertuigen. Vandaag kan een voertuig in regel zijn in België en in overtreding in Frankrijk (of vice versa)! Dit is onzin...*

- *UPTR is wel verheugd over het voorneemen van de Europese Commissie om de penale - of strafstelsels te harmoniseren op basis van het evenredigheidsbeginsel en hoopt dat Europa zich niet zal laten inspireren door Belgische (gewestelijke) modellen op dit gebied. UPTR blijft inderdaad onze twee regionale systemen van administratieve sancties voor de overbelasting van assen uitdrukkelijk aan de kaak stellen. Deze systemen zijn fundamenteel oneerlijk, totaal onevenredig en fundamenteel respectloos voor de rechten van de verdediging!*

### 6. Verantwoordelijkheid van de verladers bij overgewicht

De Commissie wil van de verladers eisen dat ze aan de transporteurs een verklaring overhandigen met vermelding van het gewicht van de te vervoeren containers. Ingeval van schending van deze verplichting of foutieve informatie zou - bij overbelasting van het voertuig - de verlader op dezelfde manier aansprakelijk zijn als de transporteur.

- *UPTR is verheugd met dit initiatief maar vraagt zich af waarom dit beginsel alleen tot containers wordt beperkt.*
- *UPTR roept onvermoeibaar op tot een grotere verantwoordingsplicht van de verladers in het logistieke proces en niet alleen voor de overbelasting!*