



ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ

2009 - 2014

*Επιτροπή Μεταφορών και Τουρισμού*

**2013/0105(COD)**

10.12.2013

## **ΤΡΟΠΟΛΟΓΙΕΣ 49 - 365**

**Σχέδιο έκθεσης**  
**Jörg Leichtfried**  
(PE521.689v01-00)

σχετικά με την πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση της οδηγίας 96/53/ΕΚ της 25ης Ιουλίου 1996 με θέμα τον καθορισμό, για ορισμένα οδικά οχήματα που κυκλοφορούν στην Κοινότητα, των μέγιστων επιτρεπόμενων διαστάσεων στις εθνικές και διεθνείς μεταφορές και των μέγιστων επιτρεπόμενων βαρών στις διεθνείς μεταφορές

Πρόταση οδηγίας  
(COM(2013)0195 – C7-0102/2013 – 2013/0105(COD))

AM\1011752EL.doc

PE524.694v01-00

**EL**

*Ενωμένη στην πολυμορφία*

**EL**

AM\_Com\_LegReport

**Τροπολογία 49**  
**Eva Lichtenberger, Michael Cramer**

**Πρόταση οδηγίας**

—

*Πρόταση απόρριψης*

***Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο απορρίπτει  
την πρόταση της Επιτροπής.***

**Or. en**

**Τροπολογία 50**  
**Patricia van der Kammen**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Τίτλος 1**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

■ Πρόταση

**ΟΔΗΓΙΑ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ  
ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ  
ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ**

για την τροποποίηση της οδηγίας **96/53/ΕΚ** της **25ης Ιουλίου 1996** σχετικά με τον καθορισμό, για ορισμένα οδικά οχήματα που κυκλοφορούν στην Κοινότητα, των μέγιστων επιτρεπόμενων διαστάσεων στις εθνικές και διεθνείς μεταφορές και των μέγιστων επιτρεπόμενων βαρών στις διεθνείς μεταφορές

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

*Τροπολογία*

■ Πρόταση

**ΟΔΗΓΙΑ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ  
ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ  
ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ**

για την τροποποίηση της οδηγίας **2002/7/ΕΚ** της **18ης Φεβρουαρίου 2002** σχετικά με τον καθορισμό, για ορισμένα οδικά οχήματα που κυκλοφορούν στην Κοινότητα, των μέγιστων επιτρεπόμενων διαστάσεων στις εθνικές και διεθνείς μεταφορές και των μέγιστων επιτρεπόμενων βαρών στις διεθνείς μεταφορές

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

**Or. nl**

**Τροπολογία 51**  
**Eva Lichtenberger, Michael Cramer**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Αιτιολογική σκέψη 1**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

(1) Η Λευκή Βίβλος «Χάρτης πορείας για έναν Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών – Για ένα ανταγωνιστικό και ενεργειακά αποδοτικό σύστημα μεταφορών», που δημοσιεύθηκε το 2011<sup>6</sup> τονίζει την ανάγκη μείωσης των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου, και κυρίως του διοξειδίου του άνθρακα (CO<sub>2</sub>) κατά 60% σε σύγκριση με τα επίπεδα του 1990 έως το 2050.

---

<sup>6</sup> COM (2011) 0144 - -

*Τροπολογία*

(1) Η Λευκή Βίβλος «Χάρτης πορείας για έναν Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών – Για ένα ανταγωνιστικό και ενεργειακά αποδοτικό σύστημα μεταφορών», που δημοσιεύθηκε το 2011<sup>6</sup> τονίζει την ανάγκη μείωσης των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου, και κυρίως του διοξειδίου του άνθρακα (CO<sub>2</sub>) κατά 60% σε σύγκριση με τα επίπεδα του 1990 έως το 2050 **και κατά 20% έως το 2020.**

---

<sup>6</sup> COM (2011) 0144 - -

**Or. en**

**Τροπολογία 52**  
**Patricia van der Kammen**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Αιτιολογική σκέψη 1**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

**(1) Η Λευκή Βίβλος «Χάρτης πορείας για έναν Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών – Για ένα ανταγωνιστικό και ενεργειακά αποδοτικό σύστημα μεταφορών», που δημοσιεύθηκε το 2011<sup>6</sup> τονίζει την ανάγκη μείωσης των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου, και κυρίως του διοξειδίου του άνθρακα (CO<sub>2</sub>) κατά 60% σε σύγκριση με τα επίπεδα του 1990 έως το 2050.**

---

<sup>6</sup> COM (2011) 0144 -

*Τροπολογία*

**διαγράφεται**

**Τροπολογία 53**  
**Eva Lichtenberger, Michael Cramer**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Αιτιολογική σκέψη 1 α (νέα)**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

*(1α) Καθότι δεν εφαρμόζονται επί του παρόντος πολιτικές για την αντιμετώπιση των αυξανόμενων εκπομπών CO2 από τα φορτηγά, η Επιτροπή θα πρέπει να εξετάσει την εφαρμογή προτύπων απόδοσης καυσίμου για τα φορτηγά, επεκτείνοντας περαιτέρω τη νομοθετική προσέγγιση στα επιβατικά αυτοκίνητα και τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα.*

Or. en

**Τροπολογία 54**  
**Patricia van der Kammen**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Αιτιολογική σκέψη 2**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

(2) Στο πλαίσιο αυτό, η Λευκή Βίβλος προβλέπει την προσαρμογή της οδηγίας **96/53/EK** του Συμβουλίου της **25ης Ιουλίου 1996** σχετικά με τον καθορισμό, για ορισμένα οδικά οχήματα που κυκλοφορούν στην Κοινότητα, των μέγιστων επιτρεπόμενων διαστάσεων στις εθνικές και διεθνείς μεταφορές και των μέγιστων επιτρεπόμενων βαρών στις διεθνείς μεταφορές, με σκοπό τη μείωση της κατανάλωσης ενέργειας και των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου, την προσαρμογή της νομοθεσίας στις τεχνολογικές εξελίξεις και τις νέες ανάγκες

(2) Στο πλαίσιο αυτό, η Λευκή Βίβλος προβλέπει την προσαρμογή της οδηγίας **2002/7/EK** του Συμβουλίου της **18ης Φεβρουαρίου 2002** σχετικά με τον καθορισμό, για ορισμένα οδικά οχήματα που κυκλοφορούν στην Κοινότητα, των μέγιστων επιτρεπόμενων διαστάσεων στις εθνικές και διεθνείς μεταφορές και των μέγιστων επιτρεπόμενων βαρών στις διεθνείς μεταφορές, με σκοπό τη μείωση της κατανάλωσης ενέργειας και των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου, την προσαρμογή της νομοθεσίας στις τεχνολογικές εξελίξεις και τις νέες ανάγκες

της αγοράς, καθώς και τη διευκόλυνση των διατροφικών μεταφορών.

της αγοράς, καθώς και τη διευκόλυνση των διατροφικών μεταφορών.

Or. nl

**Τροπολογία 55**  
**Eva Lichtenberger, Michael Cramer**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Αιτιολογική σκέψη 3**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

(3) Οι τεχνολογικές εξελίξεις επιτρέπουν την προσθήκη αεροδυναμικών διατάξεων με δυνατότητα ανάσυρσης ή αναδίπλωσης στο πίσω μέρος των οχημάτων, κυρίως ρυμουλκούμενων ή ημιρυμουλκούμενων, **τα οποία όμως υπερβαίνουν το μέγιστο επιτρεπόμενο μήκος βάσει της οδηγίας 96/53/ΕΚ**. Η τοποθέτηση των διατάξεων αυτών μπορεί να εφαρμοστεί αμέσως μετά την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας, καθώς τα προϊόντα είναι διαθέσιμα στην αγορά και χρησιμοποιούνται ήδη σε άλλες ηπείρους.

*Τροπολογία*

(3) Οι τεχνολογικές εξελίξεις επιτρέπουν την προσθήκη αεροδυναμικών διατάξεων με δυνατότητα ανάσυρσης ή αναδίπλωσης στο πίσω μέρος των οχημάτων, κυρίως ρυμουλκούμενων ή ημιρυμουλκούμενων. Η τοποθέτηση των διατάξεων αυτών μπορεί να εφαρμοστεί αμέσως μετά την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας, καθώς τα προϊόντα είναι διαθέσιμα στην αγορά και χρησιμοποιούνται ήδη σε άλλες ηπείρους.

Or. en

**Τροπολογία 56**  
**Corien Wortmann-Kool**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Αιτιολογική σκέψη 3**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

(3) Οι τεχνολογικές εξελίξεις επιτρέπουν την προσθήκη αεροδυναμικών διατάξεων με δυνατότητα ανάσυρσης ή αναδίπλωσης στο πίσω μέρος των οχημάτων, κυρίως ρυμουλκούμενων ή ημιρυμουλκούμενων, τα οποία όμως υπερβαίνουν το μέγιστο επιτρεπόμενο μήκος βάσει της οδηγίας

*Τροπολογία*

(3) Οι τεχνολογικές εξελίξεις επιτρέπουν την προσθήκη αεροδυναμικών διατάξεων με δυνατότητα ανάσυρσης ή αναδίπλωσης στο πίσω μέρος των οχημάτων, κυρίως ρυμουλκούμενων ή ημιρυμουλκούμενων, τα οποία όμως υπερβαίνουν το μέγιστο επιτρεπόμενο μήκος βάσει της οδηγίας

96/53/EK. Η τοποθέτηση των διατάξεων αυτών μπορεί να εφαρμοστεί αμέσως μετά την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας, καθώς τα προϊόντα είναι διαθέσιμα στην αγορά και χρησιμοποιούνται ήδη σε άλλες ηπείρους.

96/53/EK. Η τοποθέτηση των διατάξεων αυτών μπορεί να εφαρμοστεί αμέσως μετά την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας, καθώς τα προϊόντα είναι διαθέσιμα στην αγορά και χρησιμοποιούνται ήδη σε άλλες ηπείρους. ***Η παρούσα οδηγία θα πρέπει επίσης να ενθαρρύνει και να διευκολύνει την καινοτομία στον σχεδιασμό οχημάτων και μονάδων μεταφοράς.***

Or. en

### Τροπολογία 57 Phil Bennion

#### Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 3

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

(3) Οι τεχνολογικές εξελίξεις επιτρέπουν την προσθήκη αεροδυναμικών διατάξεων με δυνατότητα ανάσυρσης ή αναδίπλωσης στο πίσω μέρος των οχημάτων, κυρίως ρυμουλκούμενων ή ημιρυμουλκούμενων, τα οποία όμως υπερβαίνουν το μέγιστο επιτρεπόμενο μήκος βάσει της οδηγίας 96/53/EK. Η τοποθέτηση των διατάξεων αυτών μπορεί να εφαρμοστεί αμέσως ***μετά την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας***, καθώς τα προϊόντα είναι διαθέσιμα στην αγορά και χρησιμοποιούνται ήδη σε άλλες ηπείρους.

*Τροπολογία*

(3) Οι τεχνολογικές εξελίξεις επιτρέπουν την προσθήκη αεροδυναμικών διατάξεων με δυνατότητα ανάσυρσης ή αναδίπλωσης στο πίσω μέρος των οχημάτων, κυρίως ρυμουλκούμενων ή ημιρυμουλκούμενων, τα οποία όμως υπερβαίνουν το μέγιστο επιτρεπόμενο μήκος βάσει της οδηγίας 96/53/EK. Η τοποθέτηση των διατάξεων αυτών μπορεί να εφαρμοστεί αμέσως ***μόλις καθοριστούν οι κατάλληλες απαιτήσεις σε ευρωπαϊκό επίπεδο***, καθώς τα προϊόντα είναι διαθέσιμα στην αγορά και χρησιμοποιούνται ήδη σε άλλες ηπείρους.

Or. en

### Τροπολογία 58 Dieter-Lebrecht Koch

#### Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 3

(3) Οι τεχνολογικές εξελίξεις επιτρέπουν την προσθήκη αεροδυναμικών διατάξεων με δυνατότητα ανάσυρσης ή αναδίπλωσης στο πίσω μέρος των οχημάτων, κυρίως ρυμουλκούμενων ή ημιρυμουλκούμενων, τα οποία όμως υπερβαίνουν το μέγιστο επιτρεπόμενο μήκος βάσει της οδηγίας 96/53/EK. Η τοποθέτηση των διατάξεων αυτών μπορεί να εφαρμοστεί αμέσως μετά την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας, καθώς τα προϊόντα είναι διαθέσιμα στην αγορά και χρησιμοποιούνται ήδη σε άλλες ηπείρους.

(3) Οι τεχνολογικές εξελίξεις επιτρέπουν την προσθήκη αεροδυναμικών διατάξεων με δυνατότητα ανάσυρσης ή αναδίπλωσης στο πίσω μέρος των οχημάτων, κυρίως ρυμουλκούμενων ή ημιρυμουλκούμενων, τα οποία όμως υπερβαίνουν το μέγιστο επιτρεπόμενο μήκος βάσει της οδηγίας 96/53/EK. Η τοποθέτηση των διατάξεων αυτών μπορεί να εφαρμοστεί αμέσως μετά την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας, καθώς τα προϊόντα είναι διαθέσιμα στην αγορά και χρησιμοποιούνται ήδη σε άλλες ηπείρους. ***Το ίδιο ισχύει για αεροδυναμικές διατάξεις προστασίας έναντι ενσφηνώσεων και αεροτομές που απορροφούν ενέργεια, οι οποίες τοποθετούνται πλευρικά στην περιοχή των τροχών και στο πίσω μέρος κάτω από ρυμουλκούμενα, ημιρυμουλκούμενα ή άλλα οχήματα. Αυτές μπορούν να βελτιώσουν σημαντικά την ενεργειακή απόδοση του οχήματος, αλλά και να μειώσουν τον κίνδυνο τραυματισμού για τους άλλους χρήστες του οδικού δικτύου.***

Or. de

**Τροπολογία 59**  
**Patricia van der Kammen**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Αιτιολογική σκέψη 3**

(3) Οι τεχνολογικές εξελίξεις επιτρέπουν την προσθήκη αεροδυναμικών διατάξεων με δυνατότητα ανάσυρσης ή αναδίπλωσης στο πίσω μέρος των οχημάτων, κυρίως ρυμουλκούμενων ή ημιρυμουλκούμενων, τα οποία όμως υπερβαίνουν το μέγιστο επιτρεπόμενο μήκος βάσει της οδηγίας **96/53/EK**. Η τοποθέτηση των διατάξεων

(3) Οι τεχνολογικές εξελίξεις επιτρέπουν την προσθήκη αεροδυναμικών διατάξεων με δυνατότητα ανάσυρσης ή αναδίπλωσης στο πίσω μέρος των οχημάτων, κυρίως ρυμουλκούμενων ή ημιρυμουλκούμενων, τα οποία όμως υπερβαίνουν το μέγιστο επιτρεπόμενο μήκος βάσει της οδηγίας **2002/7/EK**. Η τοποθέτηση των διατάξεων



αυτών μπορεί να εφαρμοστεί αμέσως μετά την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας, καθώς τα προϊόντα είναι διαθέσιμα στην αγορά και χρησιμοποιούνται ήδη σε άλλες ηπείρους.

αυτών μπορεί να εφαρμοστεί αμέσως μετά την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας, καθώς τα προϊόντα είναι διαθέσιμα στην αγορά και χρησιμοποιούνται ήδη σε άλλες ηπείρους.

Or. nl

**Τροπολογία 60**  
**Eva Lichtenberger, Michael Cramer**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Αιτιολογική σκέψη 3 α (νέα)**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

*(3α) Η Επιτροπή θα πρέπει να αναπτύξει μια προσέγγιση για τη μείωση των διαδρομών χωρίς φορτίο στον τομέα των οδικών εμπορευματικών μεταφορών, στο πλαίσιο των μέτρων που αφορούν «τα βάρη και τις διαστάσεις», καθώς και μια ελάχιστη εναρμόνιση των κανόνων για τις οδικές ενδομεταφορές με στόχο την εξάλειψη των πρακτικών ντάμπινγκ. Επιπλέον, η αναθεώρηση της οδηγίας για το ευρωπαϊκό σήμα τέλους κυκλοφορίας θα πρέπει επίσης να αντικατοπτρίζει την πρόοδο ως προς την εκτίμηση των εξωτερικών στοιχείων κόστους και να επιβάλλει την εσωτερίκευση του εξωτερικού κόστους για τα βαρέα φορτηγά οχήματα. Η Επιτροπή θα πρέπει να υποβάλει πρόταση για την τροποποίηση της οδηγίας 2011/76/ΕΕ μέχρι την 1η Ιανουαρίου 2015.*

Or. en

**Τροπολογία 61**  
**Phil Bennion**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Αιτιολογική σκέψη 4**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

(4) Η βελτίωση της αεροδυναμικής του θαλάμου οδήγησης των μηχανοκίνητων οχημάτων θα απέφερε *επίσης* σημαντικά οφέλη για τις ενεργειακές επιδόσεις των οχημάτων, σε συνδυασμό με τις διατάξεις που αναφέρονται στην ανωτέρω αιτιολογική σκέψη 3. Ωστόσο, η βελτίωση αυτή είναι αδύνατη εντός των υφιστάμενων ορίων μήκους που καθορίζονται από την οδηγία 96/53/ΕΚ, χωρίς να μειωθεί η μεταφορική ικανότητα του οχήματος, γεγονός το οποίο θα έθετε σε κίνδυνο την οικονομική ισορροπία του κλάδου. Επομένως, είναι αναγκαίο να προβλεφθεί εξαίρεση γι' αυτό το μέγιστο μήκος.

*Τροπολογία*

(4) ***Τα βαρέα φορτηγά οχήματα ευθύνονται για το 26 τοις εκατό των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα από τις οδικές μεταφορές στην Ευρώπη, ενώ η απόδοσή τους ως προς την κατανάλωση καυσίμου βελτιώθηκε ελάχιστα τα τελευταία 20 χρόνια. Η βελτίωση της αεροδυναμικής του θαλάμου οδήγησης των μηχανοκίνητων οχημάτων θα απέφερε σημαντικά οφέλη για τις ενεργειακές επιδόσεις των οχημάτων, σε συνδυασμό με τις διατάξεις που αναφέρονται στην ανωτέρω αιτιολογική σκέψη 3 και απαιτούνται επείγοντως προκειμένου να μειωθούν σημαντικά οι εκπομπές των οχημάτων στις οδικές εμπορευματικές μεταφορές. Ωστόσο, η βελτίωση αυτή είναι αδύνατη εντός των υφιστάμενων ορίων μήκους που καθορίζονται από την οδηγία 96/53/ΕΚ, χωρίς να μειωθεί η μεταφορική ικανότητα του οχήματος, γεγονός το οποίο θα έθετε σε κίνδυνο την οικονομική ισορροπία του κλάδου. Επομένως, είναι αναγκαίο να προβλεφθεί εξαίρεση γι' αυτό το μέγιστο μήκος. Η εξαίρεση δεν θα πρέπει να χρησιμοποιηθεί για την αύξηση του ωφέλιμου φορτίου του οχήματος.***

**Or. en**

**Τροπολογία 62**  
**Dieter-Lebrecht Koch**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Αιτιολογική σκέψη 4**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

(4) Η βελτίωση της αεροδυναμικής του θαλάμου οδήγησης των μηχανοκίνητων οχημάτων θα απέφερε *επίσης* σημαντικά οφέλη για τις ενεργειακές επιδόσεις των

*Τροπολογία*

(4) Η βελτίωση της αεροδυναμικής του θαλάμου οδήγησης των μηχανοκίνητων οχημάτων θα απέφερε *επίσης* σημαντικά οφέλη για τις ενεργειακές επιδόσεις των

οχημάτων, σε συνδυασμό με τις διατάξεις που αναφέρονται στην ανωτέρω αιτιολογική σκέψη 3. Ωστόσο, η βελτίωση αυτή είναι **αδύνατη** εντός των υφιστάμενων ορίων μήκους που καθορίζονται από την οδηγία 96/53/EK, χωρίς να μειωθεί η μεταφορική ικανότητα του οχήματος, γεγονός το οποίο θα έθετε σε κίνδυνο την οικονομική ισορροπία του κλάδου. Επομένως, είναι αναγκαίο να προβλεφθεί εξαίρεση γι' αυτό το μέγιστο μήκος.

οχημάτων **και την προστασία άλλων χρηστών του οδικού δικτύου**, σε συνδυασμό με τις διατάξεις **από υλικό που απορροφά ενέργεια** που αναφέρονται στην ανωτέρω αιτιολογική σκέψη 3. Ωστόσο, η βελτίωση αυτή **και η βελτίωση της οδικής ασφάλειας** είναι **αδύνατες** εντός των υφιστάμενων ορίων μήκους που καθορίζονται από την οδηγία 96/53/EK, χωρίς να μειωθεί η μεταφορική ικανότητα του οχήματος, γεγονός το οποίο θα έθετε σε κίνδυνο την οικονομική ισορροπία του κλάδου. Επομένως, είναι αναγκαίο να προβλεφθεί εξαίρεση γι' αυτό το μέγιστο μήκος.

Or. de

### **Τροπολογία 63** **Dieter-Lebrecht Koch**

#### **Πρόταση οδηγίας** **Αιτιολογική σκέψη 4**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

(4) Η βελτίωση της αεροδυναμικής του θαλάμου οδήγησης των μηχανοκίνητων οχημάτων θα απέφερε επίσης σημαντικά οφέλη για τις ενεργειακές επιδόσεις των οχημάτων, σε συνδυασμό με τις διατάξεις που αναφέρονται στην ανωτέρω αιτιολογική σκέψη 3. Ωστόσο, η βελτίωση αυτή είναι αδύνατη εντός των υφιστάμενων ορίων μήκους που καθορίζονται από την οδηγία 96/53/EK, χωρίς να μειωθεί η μεταφορική ικανότητα του οχήματος, γεγονός το οποίο θα έθετε σε κίνδυνο την οικονομική ισορροπία του κλάδου. Επομένως, είναι αναγκαίο να προβλεφθεί εξαίρεση γι' αυτό το μέγιστο μήκος.

*Τροπολογία*

(4) Η βελτίωση της αεροδυναμικής του θαλάμου οδήγησης των μηχανοκίνητων οχημάτων θα απέφερε επίσης σημαντικά οφέλη για τις ενεργειακές επιδόσεις των οχημάτων, σε συνδυασμό με τις διατάξεις που αναφέρονται στην ανωτέρω αιτιολογική σκέψη 3. Ωστόσο, η βελτίωση αυτή είναι αδύνατη εντός των υφιστάμενων ορίων μήκους που καθορίζονται από την οδηγία 96/53/EK, χωρίς να μειωθεί η μεταφορική ικανότητα του οχήματος, γεγονός το οποίο θα έθετε σε κίνδυνο την οικονομική ισορροπία του κλάδου. Επομένως, είναι αναγκαίο να προβλεφθεί εξαίρεση γι' αυτό το μέγιστο μήκος.

*(Η παρούσα γλωσσική τροποποίηση πρέπει να εφαρμοστεί στο σύνολο του κειμένου.)*

(Δεν αφορά το ελληνικό κείμενο.)

Or. de

## Τροπολογία 64

Eva Lichtenberger, Michael Cramer

### Πρόταση οδηγίας

#### Αιτιολογική σκέψη 4

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

(4) Η βελτίωση της αεροδυναμικής του θαλάμου οδήγησης των μηχανοκίνητων οχημάτων θα απέφερε επίσης σημαντικά οφέλη για τις ενεργειακές επιδόσεις των οχημάτων, **σε συνδυασμό με τις διατάξεις που αναφέρονται στην ανωτέρω αιτιολογική σκέψη 3. Ωστόσο**, η βελτίωση αυτή είναι **αδύνατη** εντός των υφιστάμενων ορίων μήκους που καθορίζονται από την οδηγία 96/53/EK, χωρίς να μειωθεί η μεταφορική ικανότητα του οχήματος, γεγονός το οποίο θα έθετε σε κίνδυνο την οικονομική ισορροπία του κλάδου. **Επομένως, είναι αναγκαίο να προβλεφθεί εξαίρεση γι' αυτό το μέγιστο μήκος.**

*Τροπολογία*

(4) Η βελτίωση της αεροδυναμικής του θαλάμου οδήγησης των μηχανοκίνητων οχημάτων θα απέφερε επίσης σημαντικά οφέλη για τις ενεργειακές επιδόσεις των οχημάτων. **Σύμφωνα με τον κλάδο**, η βελτίωση αυτή είναι **δυνατή** εντός των υφιστάμενων ορίων μήκους που καθορίζονται από την οδηγία 96/53/EK, χωρίς να μειωθεί η μεταφορική ικανότητα του οχήματος, γεγονός το οποίο θα έθετε σε κίνδυνο την οικονομική ισορροπία του κλάδου.

Or. en

## Τροπολογία 65

Patricia van der Kammen

### Πρόταση οδηγίας

#### Αιτιολογική σκέψη 4

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

(4) Η βελτίωση της αεροδυναμικής του θαλάμου οδήγησης των μηχανοκίνητων οχημάτων θα απέφερε επίσης σημαντικά οφέλη για τις ενεργειακές επιδόσεις των οχημάτων, σε συνδυασμό με τις διατάξεις

*Τροπολογία*

(4) Η βελτίωση της αεροδυναμικής του θαλάμου οδήγησης των μηχανοκίνητων οχημάτων θα απέφερε επίσης σημαντικά οφέλη για τις ενεργειακές επιδόσεις των οχημάτων, σε συνδυασμό με τις διατάξεις

που αναφέρονται στην ανωτέρω αιτιολογική σκέψη 3. Ωστόσο, η βελτίωση αυτή είναι αδύνατη εντός των υφιστάμενων ορίων μήκους που καθορίζονται από την οδηγία **96/53/EK**, χωρίς να μειωθεί η μεταφορική ικανότητα του οχήματος, γεγονός το οποίο θα έθετε σε κίνδυνο την οικονομική ισορροπία του κλάδου. Επομένως, είναι αναγκαίο να προβλεφθεί εξαίρεση γι' αυτό το μέγιστο μήκος.

που αναφέρονται στην ανωτέρω αιτιολογική σκέψη 3. Ωστόσο, η βελτίωση αυτή είναι αδύνατη εντός των υφιστάμενων ορίων μήκους που καθορίζονται από την οδηγία **2002/7/EK**, χωρίς να μειωθεί η μεταφορική ικανότητα του οχήματος, γεγονός το οποίο θα έθετε σε κίνδυνο την οικονομική ισορροπία του κλάδου. Επομένως, είναι αναγκαίο να προβλεφθεί εξαίρεση γι' αυτό το μέγιστο μήκος.

Or. nl

## Τροπολογία 66 Phil Bennion

### Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 5

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

(5) Η Επιτροπή, στις πολιτικές κατευθύνσεις της για την οδική ασφάλεια για το 2011 έως το 2020<sup>7</sup>, προβλέπει δράσεις που θα καταστήσουν τα οχήματα ασφαλέστερα και θα βελτιώσουν την προστασία των ευάλωτων χρηστών του οδικού δικτύου. Η σημασία της ορατότητας των οδηγών οχημάτων υπογραμμίστηκε επίσης στην έκθεση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο σχετικά με την εφαρμογή της οδηγίας 2007/38/EK για το μετεξοπλισμό με κάτοπτρα των ταξινομημένων στην Κοινότητα βαρέων φορτηγών οχημάτων<sup>8</sup>. Μια νέα διαμόρφωση κατατομής των θαλάμων οδήγησης θα βελτιώσει επίσης την οδική ασφάλεια, μειώνοντας τη νεκρή γωνία ορατότητας των οδηγών, ειδικά κάτω από το αλεξήνεμο, σώζοντας έτσι πολλές ζωές ευάλωτων χρηστών του οδικού δικτύου, όπως οι πεζοί και οι ποδηλάτες. Η νέα αυτή κατατομή **θα επιτρέψει** επίσης την πρόβλεψη διατάξεων απορρόφησης της

*Τροπολογία*

(5) Η Επιτροπή, στις πολιτικές κατευθύνσεις της για την οδική ασφάλεια για το 2011 έως το 2020<sup>7</sup>, προβλέπει δράσεις που θα καταστήσουν τα οχήματα ασφαλέστερα και θα βελτιώσουν την προστασία των ευάλωτων χρηστών του οδικού δικτύου. Η σημασία της ορατότητας των οδηγών οχημάτων υπογραμμίστηκε επίσης στην έκθεση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο σχετικά με την εφαρμογή της οδηγίας 2007/38/EK για το μετεξοπλισμό με κάτοπτρα των ταξινομημένων στην Κοινότητα βαρέων φορτηγών οχημάτων<sup>8</sup>. Μια νέα διαμόρφωση κατατομής των θαλάμων οδήγησης θα βελτιώσει επίσης την οδική ασφάλεια, μειώνοντας τη νεκρή γωνία ορατότητας των οδηγών, ειδικά κάτω από το αλεξήνεμο **και στα πλευρικά του οχήματος**, σώζοντας έτσι πολλές ζωές ευάλωτων χρηστών του οδικού δικτύου, όπως οι πεζοί και οι ποδηλάτες. Η νέα αυτή κατατομή **θα πρέπει** επίσης να

ενέργειας σε περίπτωση σύγκρουσης. Το δυνητικό όφελος ως προς τον όγκο του θαλάμου θα βελτιώσει επίσης την άνεση και την ασφάλεια του οδηγού.

---

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

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

*επιτρέπει* την πρόβλεψη διατάξεων απορρόφησης της ενέργειας σε περίπτωση σύγκρουσης. Το δυνητικό όφελος ως προς τον όγκο του θαλάμου θα βελτιώσει επίσης την άνεση και την ασφάλεια του οδηγού.

---

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

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

Or. en

## Τροπολογία 67 Jörg Leichtfried

### Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 5

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

(5) Η Επιτροπή, στις πολιτικές κατευθύνσεις της για την οδική ασφάλεια για το 2011 έως το 2020<sup>7</sup>, προβλέπει δράσεις που θα καταστήσουν τα οχήματα ασφαλέστερα και θα βελτιώσουν την προστασία των ευάλωτων χρηστών του οδικού δικτύου. Η σημασία της ορατότητας των οδηγών οχημάτων υπογραμμίστηκε επίσης στην έκθεση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο σχετικά με την εφαρμογή της οδηγίας 2007/38/EK για το μετεξοπλισμό με κάτοπτρα των ταξινομημένων στην Κοινότητα βαρέων φορτηγών οχημάτων<sup>8</sup>. Μια νέα διαμόρφωση κατατομής των θαλάμων οδήγησης θα βελτιώσει επίσης την οδική ασφάλεια, μειώνοντας τη νεκρή γωνία ορατότητας των οδηγών, ειδικά κάτω από το αλεξήνεμο, σώζοντας έτσι πολλές ζωές ευάλωτων χρηστών του οδικού δικτύου, όπως οι πεζοί και οι ποδηλάτες. **Η** νέα αυτή κατατομή θα **επιτρέπει επίσης την πρόβλεψη διατάξεων** απορρόφησης της ενέργειας σε περίπτωση σύγκρουσης. Το δυνητικό όφελος ως προς τον όγκο του

*Τροπολογία*

(5) Η Επιτροπή, στις πολιτικές κατευθύνσεις της για την οδική ασφάλεια για το 2011 έως το 2020<sup>7</sup>, προβλέπει δράσεις που θα καταστήσουν τα οχήματα ασφαλέστερα και θα βελτιώσουν την προστασία των ευάλωτων χρηστών του οδικού δικτύου. Η σημασία της ορατότητας των οδηγών οχημάτων υπογραμμίστηκε επίσης στην έκθεση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο σχετικά με την εφαρμογή της οδηγίας 2007/38/EK για το μετεξοπλισμό με κάτοπτρα των ταξινομημένων στην Κοινότητα βαρέων φορτηγών οχημάτων<sup>8</sup>. Μια νέα διαμόρφωση κατατομής των θαλάμων οδήγησης θα βελτιώσει επίσης την οδική ασφάλεια, μειώνοντας τη νεκρή γωνία ορατότητας των οδηγών, ειδικά κάτω από το αλεξήνεμο, σώζοντας έτσι πολλές ζωές ευάλωτων χρηστών του οδικού δικτύου, όπως οι πεζοί και οι ποδηλάτες. **Ως εκ τούτου, η νέα κατατομή των θαλάμων οδήγησης πρέπει, κατόπιν δέουσας μεταβατικής περιόδου, να καταστεί υποχρεωτική. Στη** νέα αυτή κατατομή θα

θαλάμου θα βελτιώσει επίσης την άνεση και την ασφάλεια του οδηγού.

*πρέπει επίσης να προβλεφθούν διατάξεις απορρόφησης της ενέργειας σε περίπτωση σύγκρουσης. Το δυνητικό όφελος ως προς τον όγκο του θαλάμου θα βελτιώσει επίσης την άνεση και την ασφάλεια του οδηγού.*

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

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

Or. de

### *Αιτιολόγηση*

*Διόρθωση της αντίστοιχης τροπολογίας του σχεδίου έκθεσης, ώστε να συμφωνεί ως προς το περιεχόμενο με την τροπολογία στο άρθρο 1, σημείο 7.*

### **Τροπολογία 68**

**Eva Lichtenberger, Michael Cramer**

#### **Πρόταση οδηγίας**

#### **Αιτιολογική σκέψη 5**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

(5) Η Επιτροπή, στις πολιτικές κατευθύνσεις της για την οδική ασφάλεια για το 2011 έως το 2020<sup>7</sup>, προβλέπει δράσεις που θα καταστήσουν τα οχήματα ασφαλέστερα και θα βελτιώσουν την προστασία των ευάλωτων χρηστών του οδικού δικτύου. Η σημασία της ορατότητας των οδηγών οχημάτων υπογραμμίστηκε επίσης στην έκθεση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο σχετικά με την εφαρμογή της οδηγίας 2007/38/EK για το μετεξοπλισμό με κάτοπτρα των ταξινομημένων στην Κοινότητα βαρέων φορτηγών οχημάτων<sup>8</sup>. Μια νέα διαμόρφωση κατατομής των θαλάμων οδήγησης θα βελτιώσει επίσης την οδική ασφάλεια, μειώνοντας τη νεκρή γωνία ορατότητας των οδηγών, ειδικά κάτω από το αλεξήνεμο, σώζοντας έτσι πολλές ζωές ευάλωτων χρηστών του οδικού δικτύου, όπως οι πεζοί και οι ποδηλάτες. Η νέα

*Τροπολογία*

(5) Η Επιτροπή, στις πολιτικές κατευθύνσεις της για την οδική ασφάλεια για το 2011 έως το 2020<sup>7</sup>, προβλέπει δράσεις που θα καταστήσουν τα οχήματα ασφαλέστερα και θα βελτιώσουν την προστασία των ευάλωτων χρηστών του οδικού δικτύου. Η σημασία της ορατότητας των οδηγών οχημάτων υπογραμμίστηκε επίσης στην έκθεση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο σχετικά με την εφαρμογή της οδηγίας 2007/38/EK για το μετεξοπλισμό με κάτοπτρα των ταξινομημένων στην Κοινότητα βαρέων φορτηγών οχημάτων<sup>8</sup>. Μια νέα διαμόρφωση κατατομής των θαλάμων οδήγησης θα βελτιώσει επίσης την οδική ασφάλεια, μειώνοντας τη νεκρή γωνία ορατότητας των οδηγών, ειδικά κάτω από το αλεξήνεμο **και στα πλευρικά του οχήματος**, σώζοντας έτσι πολλές ζωές ευάλωτων χρηστών του οδικού δικτύου,

αυτή κατατομή **θα επιτρέψει** επίσης την πρόβλεψη διατάξεων απορρόφησης της ενέργειας σε περίπτωση σύγκρουσης. Το δυνητικό όφελος ως προς τον όγκο του θαλάμου θα βελτιώσει επίσης την άνεση και την ασφάλεια του οδηγού.

όπως οι πεζοί και οι ποδηλάτες. Η νέα αυτή κατατομή **θα πρέπει** επίσης να **επιτρέψει** την πρόβλεψη διατάξεων απορρόφησης της ενέργειας σε περίπτωση σύγκρουσης **και θα μπορούσε να βελτιωθεί ώστε να αποκλίνει από άλλους χρήστες του οδικού δικτύου σε περίπτωση σύγκρουσης προκειμένου να αποφευχθεί τυχόν υπερτάχωση. Παραμένοντας εντός των διαστάσεων που καθορίζονται στην οδηγία 96/53/ΕΚ, τα νέα σχέδια των θαλάμων οδήγησης θα πρέπει να συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις για την άμεση ορατότητα, τα κριτήρια για την απορρόφηση της ενέργειας και τις απαιτήσεις για την προστασία των πεζών.** Το δυνητικό όφελος ως προς τον όγκο του θαλάμου θα βελτιώσει επίσης την άνεση και την ασφάλεια του οδηγού.

---

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

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

---

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

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

Or. en

## Τροπολογία 69 Brian Simpson, Saïd El Khadraoui

### Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 5

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

(5) Η Επιτροπή, στις πολιτικές κατευθύνσεις της για την οδική ασφάλεια για το 2011 έως το 2020<sup>7</sup>, προβλέπει δράσεις που θα καταστήσουν τα οχήματα ασφαλέστερα και θα βελτιώσουν την προστασία των ευάλωτων χρηστών του οδικού δικτύου. Η σημασία της ορατότητας των οδηγών οχημάτων υπογραμμίστηκε επίσης στην έκθεση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο σχετικά με

*Τροπολογία*

(5) Η Επιτροπή, στις πολιτικές κατευθύνσεις της για την οδική ασφάλεια για το 2011 έως το 2020<sup>7</sup>, προβλέπει δράσεις που θα καταστήσουν τα οχήματα ασφαλέστερα και θα βελτιώσουν την προστασία των ευάλωτων χρηστών του οδικού δικτύου. Η σημασία της ορατότητας των οδηγών οχημάτων υπογραμμίστηκε επίσης στην έκθεση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο σχετικά με



την εφαρμογή της οδηγίας 2007/38/EK για το μετεξοπλισμό με κάτοπτρα των ταξινομημένων στην Κοινότητα βαρέων φορτηγών οχημάτων<sup>8</sup>. Μια νέα διαμόρφωση κατατομής των θαλάμων οδήγησης θα βελτιώσει επίσης την οδική ασφάλεια, μειώνοντας τη νεκρή γωνία ορατότητας των οδηγών, ειδικά κάτω από το αλεξήνεμο, σώζοντας έτσι πολλές ζωές ευάλωτων χρηστών του οδικού δικτύου, όπως οι πεζοί και οι ποδηλάτες. Η νέα αυτή κατατομή **θα επιτρέψει** επίσης την πρόβλεψη διατάξεων απορρόφησης της ενέργειας σε περίπτωση σύγκρουσης. Το δυνητικό όφελος ως προς τον όγκο του θαλάμου θα βελτιώσει επίσης την άνεση και την ασφάλεια του οδηγού.

---

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

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

την εφαρμογή της οδηγίας 2007/38/EK για το μετεξοπλισμό με κάτοπτρα των ταξινομημένων στην Κοινότητα βαρέων φορτηγών οχημάτων<sup>8</sup>. Μια νέα διαμόρφωση κατατομής των θαλάμων οδήγησης θα βελτιώσει επίσης την οδική ασφάλεια, μειώνοντας τη νεκρή γωνία ορατότητας των οδηγών, ειδικά κάτω από το αλεξήνεμο **και στα πλευρικά του οχήματος**, σώζοντας έτσι πολλές ζωές ευάλωτων χρηστών του οδικού δικτύου, όπως οι πεζοί και οι ποδηλάτες. **Ως εκ τούτου, η νέα αυτή κατατομή των θαλάμων οδήγησης θα πρέπει, έπειτα από την πρόβλεψη μεταβατική περίοδο, να καταστεί υποχρεωτική. Η νέα αυτή κατατομή θα πρέπει επίσης να επιτρέψει** την πρόβλεψη διατάξεων απορρόφησης της ενέργειας σε περίπτωση σύγκρουσης **και να βελτιωθεί ώστε να αποκλίνει από άλλους χρήστες του οδικού δικτύου σε περίπτωση σύγκρουσης προκειμένου να αποφευχθεί τυχόν υπερτάχυνση. Είναι σημαντικό τα νέα σχέδια των θαλάμων οδήγησης με υπέρβαση μήκους να συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις για την άμεση ορατότητα, τα κριτήρια για την απορρόφηση της ενέργειας και τις απαιτήσεις για την προστασία των πεζών.** Το δυνητικό όφελος ως προς τον όγκο του θαλάμου θα βελτιώσει επίσης την άνεση και την ασφάλεια του οδηγού, **τα οποία με τη σειρά τους θα συμβάλουν επίσης στην ασφαλή οδήγηση των οχημάτων, ιδίως των βαρέων φορτηγών οχημάτων. Για να βελτιωθεί η σωματική ικανότητα των οδηγών να οδηγούν ασφαλέστερα και ως εκ τούτου η οδική ασφάλεια, είναι επίσης σημαντικό τα νέα σχέδια των θαλάμων οδήγησης να βελτιώνουν το μέγεθος, την ασφάλεια και την άνεση της καμπίνας του οδηγού.**

---

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

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

### Αιτιολόγηση

Είναι σημαντικό να διευκρινιστεί πώς θα βελτιωθεί η ασφάλεια του θαλάμου οδήγησης προς όφελος των ευάλωτων χρηστών του οδικού δικτύου, όπως οι ποδηλάτες, οι πεζοί και οι ίδιοι οι οδηγοί. Η βελτίωση του σχεδιασμού της καμπίνας των οδηγών θα συμβάλει επίσης στην ασφαλέστερη οδήγηση. Επιπλέον, είναι σημαντικό οι βελτιώσεις στον τομέα της ασφάλειας να είναι υποχρεωτικές ώστε να έχουν πραγματικό αντίκτυπο στον αριθμό των μη αναγκαίων θανάτων λόγω τροχαίων ατυχημάτων που θα μπορούσαν να έχουν αποφευχθεί.

### Τροπολογία 70 Dieter-Lebrecht Koch

#### Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 5

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

(5) Η Επιτροπή, στις πολιτικές κατευθύνσεις της για την οδική ασφάλεια για το 2011 έως το 2020<sup>7</sup>, προβλέπει δράσεις που θα καταστήσουν τα οχήματα ασφαλέστερα και θα βελτιώσουν την προστασία των ευάλωτων χρηστών του οδικού δικτύου. Η σημασία της ορατότητας των οδηγών οχημάτων υπογραμμίστηκε επίσης στην έκθεση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο σχετικά με την εφαρμογή της οδηγίας 2007/38/EK για το μετεξοπλισμό με κάτοπτρα των ταξινομημένων στην Κοινότητα βαρέων φορτηγών οχημάτων<sup>8</sup>. Μια νέα διαμόρφωση κατατομής των θαλάμων οδήγησης θα βελτιώσει επίσης την οδική ασφάλεια, μειώνοντας τη νεκρή γωνία ορατότητας των οδηγών, ειδικά κάτω από το αλεξήνεμο, σώζοντας έτσι πολλές ζωές ευάλωτων χρηστών του οδικού δικτύου, όπως οι πεζοί και οι ποδηλάτες. **Η νέα αυτή κατατομή θα επιτρέψει επίσης την πρόβλεψη διατάξεων** απορρόφησης της ενέργειας σε περίπτωση σύγκρουσης. Το δυνητικό όφελος ως προς τον όγκο του θαλάμου θα βελτιώσει επίσης την άνεση

*Τροπολογία*

(5) Η Επιτροπή, στις πολιτικές κατευθύνσεις της για την οδική ασφάλεια για το 2011 έως το 2020<sup>7</sup>, προβλέπει δράσεις που θα καταστήσουν τα οχήματα ασφαλέστερα και θα βελτιώσουν την προστασία των ευάλωτων χρηστών του οδικού δικτύου. Η σημασία της ορατότητας των οδηγών οχημάτων υπογραμμίστηκε επίσης στην έκθεση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο σχετικά με την εφαρμογή της οδηγίας 2007/38/EK για το μετεξοπλισμό με κάτοπτρα των ταξινομημένων στην Κοινότητα βαρέων φορτηγών οχημάτων<sup>8</sup>. Μια νέα διαμόρφωση κατατομής των θαλάμων οδήγησης θα βελτιώσει επίσης την οδική ασφάλεια, μειώνοντας τη νεκρή γωνία ορατότητας των οδηγών, ειδικά κάτω από το αλεξήνεμο, σώζοντας έτσι πολλές ζωές ευάλωτων χρηστών του οδικού δικτύου, όπως οι πεζοί και οι ποδηλάτες. **Στη νέα αυτή κατατομή πρέπει επίσης να προβλεφθούν διατάξεις** απορρόφησης της ενέργειας σε περίπτωση σύγκρουσης **σύμφωνα με το πνεύμα της οδηγίας 2003/102/EK που έχει εφαρμοστεί με**

και την ασφάλεια του οδηγού.

---

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

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

**επιτυχία.** Το δυνητικό όφελος ως προς τον όγκο του θαλάμου θα βελτιώσει επίσης την άνεση **σε σχέση με τη βελτίωση της ποιότητας του χώρου εργασίας** και την ασφάλεια του οδηγού.

---

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

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

Or. de

## Τροπολογία 71 Anna Ibrisagic

### Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 5

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

(5) Η Επιτροπή, στις πολιτικές κατευθύνσεις της για την οδική ασφάλεια για το 2011 έως το 2020<sup>7</sup>, προβλέπει δράσεις που θα καταστήσουν τα οχήματα ασφαλέστερα και θα βελτιώσουν την προστασία των ευάλωτων χρηστών του οδικού δικτύου. Η σημασία της ορατότητας των οδηγών οχημάτων υπογραμμίστηκε επίσης στην έκθεση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο σχετικά με την εφαρμογή της οδηγίας 2007/38/EK για το μετεξοπλισμό με κάτοπτρα των ταξινομημένων στην Κοινότητα βαρέων φορτηγών οχημάτων<sup>8</sup>. **Μια νέα διαμόρφωση κατατομής των θαλάμων οδήγησης θα βελτιώσει επίσης την οδική ασφάλεια, μειώνοντας τη** νεκρή γωνία ορατότητας των οδηγών, ειδικά κάτω από το αλεξήνεμο, **σώζοντας έτσι** πολλές ζωές ευάλωτων χρηστών του οδικού δικτύου, όπως οι πεζοί και οι ποδηλάτες. Η νέα αυτή κατατομή θα επιτρέψει επίσης την πρόβλεψη διατάξεων απορρόφησης της ενέργειας σε περίπτωση σύγκρουσης. Το δυνητικό όφελος ως προς τον όγκο του

*Τροπολογία*

(5) Η Επιτροπή, στις πολιτικές κατευθύνσεις της για την οδική ασφάλεια για το 2011 έως το 2020<sup>7</sup>, προβλέπει δράσεις που θα καταστήσουν τα οχήματα ασφαλέστερα και θα βελτιώσουν την προστασία των ευάλωτων χρηστών του οδικού δικτύου. Η σημασία της ορατότητας των οδηγών οχημάτων υπογραμμίστηκε επίσης στην έκθεση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο σχετικά με την εφαρμογή της οδηγίας 2007/38/EK για το μετεξοπλισμό με κάτοπτρα των ταξινομημένων στην Κοινότητα βαρέων φορτηγών οχημάτων<sup>8</sup>. **Ωστόσο, οι βελτιώσεις στον τομέα της ασφάλειας δεν θα επέλθουν αυτόματα μετά τον νέο σχεδιασμό και την επέκταση του θαλάμου οδήγησης. Η ασφάλεια πρέπει να αντιμετωπιστεί στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 661/2009 για τη γενική ασφάλεια και στη σχετική νομοθεσία της ΟΕΕ/ΟΗΕ. Στις νομοθεσίες αυτές μπορούν να προστεθούν επιπλέον μέτρα ασφαλείας προκειμένου να μειωθεί η** νεκρή γωνία ορατότητας των οδηγών,

θαλάμου θα βελτιώσει επίσης την άνεση και την ασφάλεια του οδηγού.

ειδικά κάτω από το αλεξήνεμο, **και να αποφευχθούν πιθανές συγκρούσεις, και να σωθούν έτσι** πολλές ζωές ευάλωτων χρηστών του οδικού δικτύου, όπως οι πεζοί και οι ποδηλάτες. Η νέα αυτή κατατομή θα επιτρέψει επίσης την πρόβλεψη διατάξεων απορρόφησης της ενέργειας σε περίπτωση σύγκρουσης. Το δυνητικό όφελος ως προς τον όγκο του θαλάμου θα βελτιώσει επίσης την άνεση και την ασφάλεια του οδηγού.

---

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

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

---

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

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

Or. en

## Τροπολογία 72 Phil Bennion

### Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 6

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

(6) Οι αεροδυναμικές διατάξεις και η τοποθέτησή τους στα οχήματα θα πρέπει να υποβάλλονται σε δοκιμές πριν από τη διάθεσή τους στην αγορά. Για τον σκοπό αυτό, τα κράτη μέλη θα εκδίδουν πιστοποιητικά που θα πρέπει να είναι αναγνωρισμένα από τα άλλα κράτη μέλη.

*Τροπολογία*

(6) Οι αεροδυναμικές διατάξεις και η τοποθέτησή τους στα οχήματα θα πρέπει να υποβάλλονται σε δοκιμές, **σύμφωνα με τη διαδικασία δοκιμής για τη μέτρηση των αεροδυναμικών επιδόσεων που αναπτύχθηκε από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή**, πριν από τη διάθεσή τους στην αγορά. Για τον σκοπό αυτό, τα κράτη μέλη θα εκδίδουν πιστοποιητικά που θα πρέπει να είναι αναγνωρισμένα από τα άλλα κράτη μέλη. **Η Επιτροπή θα πρέπει να αναπτύξει λεπτομερείς τεχνικές κατευθυντήριες γραμμές για την εφαρμογή και τις απαιτήσεις για τα πιστοποιητικά.**

Or. en

*Αιτιολόγηση*

*Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή αναπτύσσει τη διαδικασία δοκιμής VECTO που θα επιτρέψει τη συνοχή*

των μετρήσεων των αεροδυναμικών επιδόσεων σε ολόκληρη την Ευρώπη.

**Τροπολογία 73**  
**Patricia van der Kammen**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Αιτιολογική σκέψη 6**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

(6) Οι αεροδυναμικές διατάξεις και η τοποθέτησή τους στα οχήματα θα πρέπει να υποβάλλονται σε δοκιμές πριν από τη διάθεσή τους στην αγορά. Για τον σκοπό αυτό, τα κράτη μέλη **θα** εκδίδουν πιστοποιητικά **που θα πρέπει να είναι αναγνωρισμένα από τα άλλα κράτη μέλη.**

*Τροπολογία*

(6) Οι αεροδυναμικές διατάξεις και η τοποθέτησή τους στα οχήματα θα πρέπει να υποβάλλονται σε δοκιμές πριν από τη διάθεσή τους στην αγορά. Για τον σκοπό αυτό, τα κράτη μέλη **μπορούν να** εκδίδουν πιστοποιητικά **όταν κρίνεται σκόπιμο.**

Or. nl

**Τροπολογία 74**  
**Juozas Imbrasas**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Αιτιολογική σκέψη 6 α (νέα)**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

**(6α) Τα κράτη μέλη που συνάπτουν συμφωνίες που επιτρέπουν να χρησιμοποιούνται στις διασυνοριακές μεταφορές οχήματα μεγαλύτερου μήκους και βάρους θα πρέπει να διασφαλίζουν ότι οι στόχοι μείωσης του CO<sub>2</sub> κατά 30% και 50% το 2030 και το 2050<sup>8α</sup> αντίστοιχα δεν θα είναι επαχθείς για την οικονομία και να αναγνωρίζουν ότι οι οδικές εμπορευματικές μεταφορές μεγάλων αποστάσεων είναι θετικές από οικονομικής πλευράς. Θα πρέπει να τεκμηριωθεί και να υποβληθεί προς έγκριση στην Επιτροπή ότι ο υφιστάμενος και μελλοντικός ρόλος των οχημάτων μεγαλύτερου μήκους και βάρους είναι**

*συμπληρωματικός και όχι ανταγωνιστικός με τις σιδηροδρομικές και πλωτές μεταφορές.*

*<sup>8α</sup> ΕΕ C 168 Ε της 14.6.2013, σ. 72.*

Or. en

**Τροπολογία 75**  
**Mathieu Grosch, Dieter-Lebrecht Koch**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Αιτιολογική σκέψη 6 α (νέα)**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

*(6α) Προκειμένου να επιτευχθούν οι στόχοι της Λευκής Βίβλου για τις μεταφορές που δημοσιεύθηκε το 2011, η αναθεώρηση της οδηγίας 96/53/ΕΚ αποτελεί ευκαιρία βελτίωσης της ασφάλειας και της άνεσης του οδηγού, λαμβάνοντας υπόψη τις απαιτήσεις που ορίζονται στην οδηγία πλαίσιο για την υγεία και την ασφάλεια στην εργασία 89/391/ΕΟΚ.*

Or. en

**Τροπολογία 76**  
**Hubert Pirker**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Αιτιολογική σκέψη 7**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

*(7) Τα οχήματα μεγαλύτερου μήκους μπορούν να χρησιμοποιούνται στις διασυννοριακές μεταφορές, εφόσον αυτό ήδη επιτρέπεται από τα δύο οικεία κράτη μέλη και εφόσον πληρούνται οι προϋποθέσεις εξαιρέσεων δυνάμει του*

*(7) Τα οχήματα που δεν πληρούν τα κοινά πρότυπα που θεσπίζονται στην παρούσα οδηγία επιτρέπεται να κυκλοφορούν αποκλειστικά και μόνο στο εσωτερικό του εκάστοτε κράτους μέλους. Με τον τρόπο αυτό επιτυγχάνεται ισορροπία μεταξύ,*

*άρθρου 4 παράγραφος 3, 4 ή 5 της οδηγίας. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έχει ήδη παράσχει κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με την εφαρμογή του άρθρου 4 της οδηγίας. Οι μεταφορές που προβλέπονται στο άρθρο 4 παράγραφος 4 δεν επηρεάζουν σημαντικά τον διεθνή ανταγωνισμό, εάν η διασυνοριακή χρήση περιορίζεται σε δύο κράτη μέλη, εφόσον το επιτρέπουν η υπάρχουσα υποδομή και οι απαιτήσεις οδικής ασφάλειας. Με τον τρόπο αυτό επιτυγχάνεται ισορροπία μεταξύ, αφενός, του δικαιώματος των κρατών μελών σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας, να αποφασίζουν λύσεις για τον τομέα των μεταφορών κατάλληλες για τις ιδιαίτερες συνθήκες τους και, αφετέρου, της ανάγκης να μην στρεβλώνουν τέτοιου είδους πολιτικές την εσωτερική αγορά. Οι διατάξεις του άρθρου 4 παράγραφος 4 διευκρινίζονται προς τούτο.*

αφενός, του δικαιώματος των κρατών μελών σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας, να αποφασίζουν λύσεις για τον τομέα των μεταφορών κατάλληλες για τις ιδιαίτερες συνθήκες τους και, αφετέρου, της ανάγκης να μην στρεβλώνουν τέτοιου είδους πολιτικές την εσωτερική αγορά. Οι διατάξεις του άρθρου 4 παράγραφος 4 διευκρινίζονται προς τούτο.

Or. de

#### *Αιτιολόγηση*

*Η παρούσα διευκρίνιση είναι αναγκαία προκειμένου να αποσαφηνιστεί ακόμα μια φορά ο στόχος της παρούσας οδηγίας: οι διαστάσεις και το βάρος των επαγγελματικών οχημάτων καθορίζονται σε πανευρωπαϊκό επίπεδο προς όφελος μιας λειτουργικής εσωτερικής αγοράς. Αντίθετες προς αυτό ενέργειες προξενούν στρέβλωση του ανταγωνισμού και συνεπώς βλάπτουν την εσωτερική αγορά.*

#### **Τροπολογία 77 Peter van Dalen**

#### **Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 7**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

(7) Τα οχήματα μεγαλύτερου μήκους μπορούν να χρησιμοποιούνται στις διασυνοριακές μεταφορές, εφόσον αυτό ήδη επιτρέπεται από τα δύο οικεία κράτη μέλη και εφόσον πληρούνται οι

*Τροπολογία*

(7) Τα οχήματα μεγαλύτερου μήκους μπορούν να χρησιμοποιούνται στις διασυνοριακές μεταφορές, εφόσον αυτό ήδη επιτρέπεται από τα οικεία κράτη μέλη και εφόσον πληρούνται οι προϋποθέσεις

προϋποθέσεις εξαιρέσεων δυνάμει του άρθρου 4 παράγραφος 3, 4 ή 5 της οδηγίας. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έχει ήδη παράσχει κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με την εφαρμογή του άρθρου 4 της οδηγίας. Οι μεταφορές που προβλέπονται στο άρθρο 4 παράγραφος 4 δεν επηρεάζουν σημαντικά τον διεθνή ανταγωνισμό, εάν η διασυνοριακή χρήση περιορίζεται σε **δύο** κράτη μέλη, εφόσον το επιτρέπουν η υπάρχουσα υποδομή και οι απαιτήσεις οδικής ασφάλειας. Με τον τρόπο αυτό επιτυγχάνεται ισορροπία μεταξύ, αφενός, του δικαιώματος των κρατών μελών σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας, να αποφασίζουν λύσεις για τον τομέα των μεταφορών κατάλληλες για τις ιδιαίτερες συνθήκες τους και, αφετέρου, της ανάγκης να μην στρεβλώνουν τέτοιου είδους πολιτικές την εσωτερική αγορά. Οι διατάξεις του άρθρου 4 παράγραφος 4 διευκρινίζονται προς τούτο.

εξαιρέσεων δυνάμει του άρθρου 4 παράγραφος 3, 4 ή 5 της οδηγίας. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έχει ήδη παράσχει κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με την εφαρμογή του άρθρου 4 της οδηγίας. Οι μεταφορές που προβλέπονται στο άρθρο 4 παράγραφος 4 δεν επηρεάζουν σημαντικά τον διεθνή ανταγωνισμό, εάν η διασυνοριακή χρήση περιορίζεται σε κράτη μέλη, εφόσον το επιτρέπουν η υπάρχουσα υποδομή και οι απαιτήσεις οδικής ασφάλειας. Με τον τρόπο αυτό επιτυγχάνεται ισορροπία μεταξύ, αφενός, του δικαιώματος των κρατών μελών σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας, να αποφασίζουν λύσεις για τον τομέα των μεταφορών κατάλληλες για τις ιδιαίτερες συνθήκες τους και, αφετέρου, της ανάγκης να μην στρεβλώνουν τέτοιου είδους πολιτικές την εσωτερική αγορά. Οι διατάξεις του άρθρου 4 παράγραφος 4 διευκρινίζονται προς τούτο.

Or. nl

## **Τροπολογία 78** **Ismail Ertug**

### **Πρόταση οδηγίας** **Αιτιολογική σκέψη 7**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

**(7) Τα οχήματα μεγαλύτερου μήκους μπορούν να χρησιμοποιούνται στις διασυνοριακές μεταφορές, εφόσον αυτό ήδη επιτρέπεται από τα δύο οικεία κράτη μέλη και εφόσον πληρούνται οι προϋποθέσεις εξαιρέσεων δυνάμει του άρθρου 4 παράγραφος 3, 4 ή 5 της οδηγίας. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έχει ήδη παράσχει κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με την εφαρμογή του άρθρου 4 της οδηγίας. Οι μεταφορές που προβλέπονται στο άρθρο 4 παράγραφος 4**

*Τροπολογία*

**(7) Εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης απαγορεύονται διασυνοριακές μεταφορικές δραστηριότητες εκτελούμενες από οχήματα ή συνδυασμούς οχημάτων, των οποίων οι διαστάσεις και το βάρος υπερβαίνουν τις ανώτατες τιμές που ορίζονται στο παράρτημα I.**



*δεν επηρεάζουν σημαντικά τον διεθνή ανταγωνισμό, εάν η διασυνοριακή χρήση περιορίζεται σε δύο κράτη μέλη, εφόσον το επιτρέπουν η υπάρχουσα υποδομή και οι απαιτήσεις οδικής ασφάλειας. Με τον τρόπο αυτό επιτυγχάνεται ισορροπία μεταξύ, αφενός, του δικαιώματος των κρατών μελών σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας, να αποφασίζουν λύσεις για τον τομέα των μεταφορών κατάλληλες για τις ιδιαίτερες συνθήκες τους και, αφετέρου, της ανάγκης να μην στρεβλώνουν τέτοιου είδους πολιτικές την εσωτερική αγορά. Οι διατάξεις του άρθρου 4 παράγραφος 4 διευκρινίζονται προς τούτο.*

Or. de

**Τροπολογία 79**  
**Jim Higgins, Jacqueline Foster, Phil Prendergast**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Αιτιολογική σκέψη 7**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

(7) Τα οχήματα μεγαλύτερου μήκους μπορούν να χρησιμοποιούνται στις διασυνοριακές μεταφορές, εφόσον αυτό ήδη επιτρέπεται από τα *δύο* οικεία κράτη μέλη και εφόσον πληρούνται οι προϋποθέσεις εξαιρέσεων δυνάμει του άρθρου 4 παράγραφος 3, 4 ή 5 της οδηγίας. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έχει ήδη παράσχει κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με την εφαρμογή του άρθρου 4 της οδηγίας. **Οι μεταφορές που προβλέπονται στο άρθρο 4 παράγραφος 4 δεν επηρεάζουν σημαντικά τον διεθνή ανταγωνισμό, εάν η διασυνοριακή χρήση περιορίζεται σε δύο κράτη μέλη, εφόσον το επιτρέπουν η υπάρχουσα υποδομή και οι απαιτήσεις οδικής ασφάλειας.** Με τον τρόπο αυτό επιτυγχάνεται ισορροπία μεταξύ, αφενός, του δικαιώματος των κρατών μελών

*Τροπολογία*

(7) Τα οχήματα μεγαλύτερου μήκους **και ύψους** μπορούν να χρησιμοποιούνται στις διασυνοριακές μεταφορές, εφόσον αυτό ήδη επιτρέπεται από τα οικεία κράτη μέλη και εφόσον πληρούνται οι προϋποθέσεις εξαιρέσεων δυνάμει του άρθρου 4 παράγραφος 3, 4 ή 5 της οδηγίας. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έχει ήδη παράσχει κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με την εφαρμογή του άρθρου 4 της οδηγίας. **Η διάταξη αυτή δεν πρέπει να στρεβλώνει την εσωτερική αγορά.** Με τον τρόπο αυτό επιτυγχάνεται ισορροπία μεταξύ, αφενός, του δικαιώματος των κρατών μελών σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας, να αποφασίζουν λύσεις για τον τομέα των μεταφορών κατάλληλες για τις ιδιαίτερες συνθήκες τους και, αφετέρου, της ανάγκης να μην

σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας, να αποφασίζουν λύσεις για τον τομέα των μεταφορών κατάλληλες για τις ιδιαίτερες συνθήκες τους και, αφετέρου, της ανάγκης να μην στρεβλώνουν τέτοιου είδους πολιτικές την εσωτερική αγορά. Οι διατάξεις του άρθρου 4 παράγραφος 4 διευκρινίζονται προς τούτο.

στρεβλώνουν τέτοιου είδους πολιτικές την εσωτερική αγορά. Οι διατάξεις του άρθρου 4 παράγραφος 4 διευκρινίζονται προς τούτο.

Or. en

#### Αιτιολόγηση

*Όταν τα κράτη μέλη το θεωρούν σκόπιμο, θα πρέπει να τους επιτρέπεται να συμμετέχουν σε διασυνοριακό εμπόριο. Η Ευρωπαϊκή Ένωση δεν πρέπει να επιβάλλει αυθαίρετους περιορισμούς στις διαστάσεις των οχημάτων σε περιοχές της ΕΕ με υποδομές υψηλών προδιαγραφών που μπορούν να υποστηρίξουν πιο αποδοτικούς τρόπους μεταφοράς.*

**Τροπολογία 80**  
**Michel Dantin, Dominique Riquet**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Αιτιολογική σκέψη 7**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

(7) Τα οχήματα μεγαλύτερου μήκους μπορούν να χρησιμοποιούνται στις διασυνοριακές μεταφορές, *εφόσον αυτό ήδη επιτρέπεται από τα δύο οικεία κράτη μέλη και εφόσον πληρούνται οι προϋποθέσεις εξαιρέσεων δυνάμει του άρθρου 4 παράγραφος 3, 4 ή 5 της οδηγίας. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έχει ήδη παράσχει κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με την εφαρμογή του άρθρου 4 της οδηγίας. Οι μεταφορές που προβλέπονται στο άρθρο 4 παράγραφος 4 δεν επηρεάζουν σημαντικά τον διεθνή ανταγωνισμό, εάν η διασυνοριακή χρήση περιορίζεται σε δύο κράτη μέλη, εφόσον το επιτρέπουν η υπάρχουσα υποδομή και οι απαιτήσεις οδικής ασφάλειας. Με τον τρόπο αυτό επιτυγχάνεται ισορροπία μεταξύ, αφενός, του δικαιώματος των*

*Τροπολογία*

(7) Τα οχήματα μεγαλύτερου μήκους *δεν* μπορούν να χρησιμοποιούνται στις διασυνοριακές μεταφορές, *λόγω του κινδύνου στρέβλωσης του διεθνούς ανταγωνισμού και υποβάθμισης ορισμένων οδικών υποδομών, της οδικής ασφάλειας και της βιώσιμης ανάπτυξης των μεταφορών στην Ευρώπη.*

*κρατών μελών σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας, να αποφασίζουν λύσεις για τον τομέα των μεταφορών κατάλληλες για τις ιδιαίτερες συνθήκες τους και, αφετέρου, της ανάγκης να μην στρεβλώνουν τέτοιου είδους πολιτικές την εσωτερική αγορά. Οι διατάξεις του άρθρου 4 παράγραφος 4 διευκρινίζονται προς τούτο.*

Or. fr

### **Τροπολογία 81**

**Christine De Veyrac, Dominique Vlasto, Georges Bach, Michel Dantin, Dominique Riquet**

#### **Πρόταση οδηγίας**

#### **Αιτιολογική σκέψη 7**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

(7) Τα οχήματα **μεγαλύτερου μήκους** μπορούν να χρησιμοποιούνται στις διασυνοριακές μεταφορές, εφόσον αυτό ήδη επιτρέπεται από τα δύο οικεία κράτη μέλη **και εφόσον πληρούνται οι προϋποθέσεις εξαιρέσεων δυνάμει του άρθρου 4 παράγραφος 3, 4 ή 5 της οδηγίας. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έχει ήδη παράσχει κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με την εφαρμογή του άρθρου 4 της οδηγίας. Οι μεταφορές που προβλέπονται στο άρθρο 4 παράγραφος 4 δεν επηρεάζουν σημαντικά τον διεθνή ανταγωνισμό, εάν η διασυνοριακή χρήση περιορίζεται σε δύο κράτη μέλη, εφόσον το επιτρέπουν η υπάρχουσα υποδομή και οι απαιτήσεις οδικής ασφάλειας.** Με τον τρόπο αυτό επιτυγχάνεται ισορροπία μεταξύ, αφενός, του δικαιώματος των κρατών μελών σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας, να αποφασίζουν λύσεις για τον τομέα των μεταφορών κατάλληλες για τις ιδιαίτερες συνθήκες τους και, αφετέρου, της ανάγκης να μην στρεβλώνουν τέτοιου είδους πολιτικές την

*Τροπολογία*

(7) Τα οχήματα **μέγιστου βάρους 44 τόνων** μπορούν να χρησιμοποιούνται στις διασυνοριακές μεταφορές, εφόσον αυτό ήδη επιτρέπεται από τα δύο οικεία κράτη μέλη. Με τον τρόπο αυτό επιτυγχάνεται ισορροπία μεταξύ, αφενός, του δικαιώματος των κρατών μελών σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας, να αποφασίζουν λύσεις για τον τομέα των μεταφορών κατάλληλες για τις ιδιαίτερες συνθήκες τους και, αφετέρου, της ανάγκης να μην στρεβλώνουν τέτοιου είδους πολιτικές την εσωτερική αγορά.

εσωτερική αγορά. **Οι διατάξεις του άρθρου 4 παράγραφος 4 διευκρινίζονται προς τούτο.**

Or. fr

### Αιτιολόγηση

*Είναι σημαντικό η ευρωπαϊκή νομοθεσία να λαμβάνει υπόψη τις εξελίξεις στον τομέα των ενδοκοινοτικών μεταφορών και να επιτρέπει τη διασυνοριακή κυκλοφορία οχημάτων ή συνδυασμών οχημάτων μέγιστους βάρους 44 τόνων χωρίς να τίγονται οι απαιτήσεις για την οδική ασφάλεια.*

### Τροπολογία 82

**Petri Sarvamaa, Hannu Takkula, Eija-Riitta Korhola, Anneli Jäätteenmäki, Nils Torvalds, Sari Essayah, Anne E. Jensen, Christofer Fjellner, Anna Ibrisagic, Gunnar Hökmark, Alf Svensson, Anna Maria Corazza Bildt, Bendt Bendtsen**

### Πρόταση οδηγίας

### Αιτιολογική σκέψη 7

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

(7) Τα οχήματα μεγαλύτερου μήκους μπορούν να χρησιμοποιούνται στις διασυνοριακές μεταφορές, εφόσον αυτό ήδη επιτρέπεται από τα δύο οικεία κράτη μέλη και εφόσον πληρούνται οι προϋποθέσεις εξαιρέσεων δυνάμει του άρθρου 4 παράγραφος 3, 4 ή 5 της οδηγίας. **Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έχει ήδη παράσχει κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με την εφαρμογή του άρθρου 4 της οδηγίας. Οι μεταφορές που προβλέπονται στο άρθρο 4 παράγραφος 4 δεν επηρεάζουν σημαντικά τον διεθνή ανταγωνισμό, εάν η διασυνοριακή χρήση περιορίζεται σε δύο κράτη μέλη, εφόσον το επιτρέπουν η υπάρχουσα υποδομή και οι απαιτήσεις οδικής ασφάλειας.** Με τον τρόπο αυτό επιτυγχάνεται ισορροπία μεταξύ, αφενός, του δικαιώματος των κρατών μελών σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας, να αποφασίζουν λύσεις για τον τομέα των μεταφορών κατάλληλες για τις ιδιαίτερες συνθήκες τους και,

*Τροπολογία*

(7) Τα οχήματα μεγαλύτερου μήκους, ύψους ή/και βάρους μπορούν να χρησιμοποιούνται στις διασυνοριακές μεταφορές, εφόσον αυτό ήδη επιτρέπεται από τα οικεία κράτη μέλη **ή επιθυμούν να επιτρέπεται σε μόνιμη βάση από τότε που τέθηκε σε ισχύ η οδηγία 96/53/ΕΚ** και εφόσον πληρούνται οι προϋποθέσεις εξαιρέσεων δυνάμει του άρθρου 4 παράγραφος 4 της οδηγίας. **Τα εν λόγω οχήματα μπορούν επίσης να χρησιμοποιούνται στις διασυνοριακές μεταφορές μεταξύ κρατών μελών και γειτονικών κρατών μελών στα οποία αυτό ήδη επιτρέπεται σε προσωρινή βάση. Οι διατάξεις προς τον σκοπό αυτόν ορίζονται στο νέο άρθρο 4 παράγραφος 7.** Με τον τρόπο αυτό επιτυγχάνεται ισορροπία μεταξύ, αφενός, του δικαιώματος των κρατών μελών σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας, να αποφασίζουν λύσεις για τον τομέα των μεταφορών κατάλληλες για τις ιδιαίτερες

αφετέρου, της ανάγκης να μην στρεβλώνουν τέτοιου είδους πολιτικές την εσωτερική αγορά. **Οι διατάξεις του άρθρου 4 παράγραφος 4 διευκρινίζονται προς τούτο.**

συνθήκες τους και, αφετέρου, της ανάγκης να μην στρεβλώνουν τέτοιου είδους πολιτικές την εσωτερική αγορά.

Or. en

### Αιτιολόγηση

*Σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας, τα κράτη μέλη πρέπει να έχουν το δικαίωμα να αποφασίζουν σχετικά με λύσεις στον τομέα των μεταφορών κατάλληλες για τις ιδιαίτερες συνθήκες τους στον βαθμό που οι λύσεις αυτές δεν εισάγουν διακρίσεις μεταξύ των εθνικών και των άλλων οχημάτων. Η οδηγία 96/53/EK παρέχει ήδη στα κράτη μέλη ευρεία διακριτική ευχέρεια ως προς το ζήτημα αυτό.*

### Τροπολογία 83 Phil Bennion

#### Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 7

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

(7) Τα οχήματα μεγαλύτερου μήκους **μπορούν να χρησιμοποιούνται** στις διασυνοριακές μεταφορές, εφόσον αυτό ήδη επιτρέπεται από τα δύο οικεία κράτη μέλη και εφόσον πληρούνται οι προϋποθέσεις εξαιρέσεων δυνάμει του άρθρου 4 παράγραφος 3, 4 ή 5 της οδηγίας. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή **έχει ήδη παράσχει κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με την εφαρμογή του άρθρου 4 της οδηγίας. Οι μεταφορές που προβλέπονται στο άρθρο 4 παράγραφος 4** δεν επηρεάζουν **σημαντικά** τον διεθνή ανταγωνισμό, **εάν η διασυνοριακή χρήση περιορίζεται σε δύο κράτη μέλη, εφόσον το επιτρέπουν η υπάρχουσα υποδομή και οι απαιτήσεις οδικής ασφάλειας. Με τον τρόπο αυτό επιτυγχάνεται ισορροπία μεταξύ, αφενός, του δικαιώματος των κρατών μελών σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας, να αποφασίζουν λύσεις για τον τομέα των μεταφορών κατάλληλες**

*Τροπολογία*

(7) Τα οχήματα μεγαλύτερου μήκους **εξακολουθούν να εξαιρούνται από τα κοινά πρότυπα που ορίζονται στην παρούσα οδηγία και επιτρέπονται μόνο σε ειδικές περιπτώσεις** στις διασυνοριακές μεταφορές, εφόσον αυτό ήδη επιτρέπεται από τα δύο οικεία κράτη μέλη και εφόσον πληρούνται οι προϋποθέσεις εξαιρέσεων δυνάμει του άρθρου 4 παράγραφος 3, 4, **4α** **νέα** ή 5 της οδηγίας. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή **θα πρέπει να διασφαλίζει ότι τυχόν εξαιρέσεις από τα πρότυπα που ορίζονται στην παρούσα οδηγία** δεν επηρεάζουν τον διεθνή ανταγωνισμό **και τους στόχους της Ευρωπαϊκής Ένωσης που αφορούν το περιβάλλον και την ασφάλεια. Το δικαίωμα των κρατών μελών, σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας, να αποφασίζουν λύσεις για τον τομέα των μεταφορών κατάλληλες για τις ιδιαίτερες συνθήκες τους πρέπει να διασφαλίζεται, λαμβάνοντας επίσης**

για τις ιδιαίτερες συνθήκες τους και, αφετέρου, της ανάγκης να μην στρεβλώνουν τέτοιου είδους πολιτικές την εσωτερική αγορά. Οι διατάξεις του άρθρου 4 παράγραφος 4 διευκρινίζονται προς τούτο.

*υπόψη ότι είναι απαραίτητο τέτοιου είδους πολιτικές να μην στρεβλώνουν την εσωτερική αγορά και να μην επηρεάζουν τους στόχους της Ευρωπαϊκής Ένωσης που αφορούν το περιβάλλον και την ασφάλεια. Ως εκ τούτου, είναι σκόπιμο να οριστούν ελάχιστες απαιτήσεις για τη λειτουργία των εν λόγω οχημάτων.*

Or. en

## Τροπολογία 84

Marita Ulvskog, Ole Christensen, Liisa Jaakonsaari

### Πρόταση οδηγίας

#### Αιτιολογική σκέψη 7

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

(7) Τα οχήματα μεγαλύτερου μήκους μπορούν να χρησιμοποιούνται στις διασυνοριακές μεταφορές, εφόσον αυτό ήδη επιτρέπεται από τα δύο οικεία κράτη μέλη και εφόσον πληρούνται οι προϋποθέσεις εξαιρέσεων δυνάμει του άρθρου 4 παράγραφος 3, 4 ή 5 της οδηγίας. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έχει ήδη παράσχει κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με την εφαρμογή του άρθρου 4 της οδηγίας. Οι μεταφορές που προβλέπονται στο άρθρο 4 παράγραφος 4 δεν επηρεάζουν σημαντικά τον διεθνή ανταγωνισμό, εάν η διασυνοριακή χρήση περιορίζεται σε δύο κράτη μέλη, εφόσον το επιτρέπουν η υπάρχουσα υποδομή και οι απαιτήσεις οδικής ασφάλειας. Με τον τρόπο αυτό επιτυγχάνεται ισορροπία μεταξύ, αφενός, του δικαιώματος των κρατών μελών σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας, να αποφασίζουν λύσεις για τον τομέα των μεταφορών κατάλληλες για τις ιδιαίτερες συνθήκες τους και, αφετέρου, της ανάγκης να μην στρεβλώνουν τέτοιου είδους πολιτικές την εσωτερική αγορά. Οι διατάξεις του άρθρου 4 παράγραφος 4 διευκρινίζονται προς

*Τροπολογία*

(7) Τα οχήματα μεγαλύτερου μήκους **και/ή μεγαλύτερου βάρους** μπορούν να χρησιμοποιούνται στις διασυνοριακές μεταφορές, εφόσον αυτό ήδη επιτρέπεται από τα οικεία κράτη μέλη και εφόσον πληρούνται οι προϋποθέσεις εξαιρέσεων δυνάμει του άρθρου 4 παράγραφος 2, 3, 4 ή 5 της οδηγίας. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έχει ήδη παράσχει κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με την εφαρμογή του άρθρου 4 της οδηγίας. Οι μεταφορές που προβλέπονται στο άρθρο 4 παράγραφος 4 δεν επηρεάζουν σημαντικά τον διεθνή ανταγωνισμό, εάν η διασυνοριακή χρήση περιορίζεται σε κράτη μέλη, εφόσον το επιτρέπουν η υπάρχουσα υποδομή και οι απαιτήσεις οδικής ασφάλειας. Με τον τρόπο αυτό επιτυγχάνεται ισορροπία μεταξύ, αφενός, του δικαιώματος των κρατών μελών σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας, να αποφασίζουν λύσεις για τον τομέα των μεταφορών κατάλληλες για τις ιδιαίτερες συνθήκες τους και, αφετέρου, της ανάγκης να μην στρεβλώνουν τέτοιου είδους πολιτικές την εσωτερική αγορά. Οι διατάξεις του άρθρου 4 παράγραφος 4 διευκρινίζονται προς

τούτο.

τούτο.

Or. sv

**Τροπολογία 85**  
**Franco Frigo**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Αιτιολογική σκέψη 7**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

(7) Τα οχήματα μεγαλύτερου μήκους μπορούν να χρησιμοποιούνται στις διασυνοριακές μεταφορές, *εφόσον αυτό ήδη επιτρέπεται από τα δύο οικεία κράτη μέλη και εφόσον πληρούνται οι προϋποθέσεις εξαιρέσεων δυνάμει του άρθρου 4 παράγραφος 3, 4 ή 5 της οδηγίας. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έχει ήδη παράσχει κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με την εφαρμογή του άρθρου 4 της οδηγίας. Οι μεταφορές που προβλέπονται στο άρθρο 4 παράγραφος 4 δεν επηρεάζουν σημαντικά τον διεθνή ανταγωνισμό, εάν η διασυνοριακή χρήση περιορίζεται σε δύο κράτη μέλη, εφόσον το επιτρέπουν η υπάρχουσα υποδομή και οι απαιτήσεις οδικής ασφάλειας. Με τον τρόπο αυτό επιτυγχάνεται ισορροπία μεταξύ, αφενός, του δικαιώματος των κρατών μελών σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας, να αποφασίζουν λύσεις για τον τομέα των μεταφορών κατάλληλες για τις ιδιαίτερες συνθήκες τους και, αφετέρου, της ανάγκης να μην στρεβλώνουν τέτοιου είδους πολιτικές την εσωτερική αγορά. Οι διατάξεις του άρθρου 4 παράγραφος 4 διευκρινίζονται προς τούτο.*

*Τροπολογία*

(7) Τα οχήματα μεγαλύτερου μήκους *και/ή μεγαλύτερου βάρους* μπορούν να χρησιμοποιούνται στις διασυνοριακές μεταφορές. *Κάθε νομοθετική πρόταση που επιτρέπει τη διασυνοριακή χρήση των εν λόγω οχημάτων πρέπει να συνοδεύεται από εκτίμηση επιπτώσεων η οποία να λαμβάνει υπόψη τις επιπτώσεις στη στροφή χρήσης, στην ασφάλεια, στις κοινωνικές συνθήκες και στην απασχόληση, στις ΜΜΕ, στην εφοδιαστική, στη μόλυνση και στον θόρυβο, ώστε να αξιολογηθεί η ενδεχόμενη συμβατότητα της νομοθετικής πρότασης με τους βασικούς πολιτικούς στόχους της Ένωσης, όπως παρατίθενται στη Λευκή Βίβλο.*

Or. it

Πρόταση οδηγίας  
Αιτιολογική σκέψη 7

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

(7) Τα οχήματα μεγαλύτερου μήκους **μπορούν** να χρησιμοποιούνται στις διασυνοριακές μεταφορές, **εφόσον αυτό ήδη επιτρέπεται από τα δύο οικεία κράτη μέλη και εφόσον πληρούνται οι προϋποθέσεις εξαιρέσεων δυνάμει του άρθρου 4 παράγραφος 3, 4 ή 5 της οδηγίας. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έχει ήδη παράσχει κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με την εφαρμογή του άρθρου 4 της οδηγίας.** Οι μεταφορές που προβλέπονται στο άρθρο 4 παράγραφος 4 **δεν επηρεάζουν σημαντικά** τον διεθνή ανταγωνισμό, **εάν η διασυνοριακή χρήση περιορίζεται σε δύο κράτη μέλη, εφόσον το επιτρέπουν η υπάρχουσα υποδομή και οι απαιτήσεις οδικής ασφάλειας. Με τον τρόπο αυτό επιτυγχάνεται ισορροπία μεταξύ, αφενός, του δικαιώματος των κρατών μελών σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας, να αποφασίζουν λύσεις για τον τομέα των μεταφορών κατάλληλες για τις ιδιαίτερες συνθήκες τους και, αφετέρου, της ανάγκης να μην στρεβλώνουν τέτοιου είδους πολιτικές την εσωτερική αγορά. Οι διατάξεις του άρθρου 4 παράγραφος 4 διευκρινίζονται προς τούτο.**

*Τροπολογία*

(7) Τα οχήματα μεγαλύτερου μήκους **ή/και βάρους δεν θα πρέπει** να χρησιμοποιούνται στις διασυνοριακές μεταφορές. Οι **διασυνοριακές μεταφορές θα επηρέαζαν** τον διεθνή ανταγωνισμό **και θα έρχονταν σε αντίθεση** με την αρχή της **τυποποίησης του βάρους και των διαστάσεων στις διεθνείς μεταφορές σε επίπεδο ΕΕ.**

Or. en

*Αιτιολόγηση*

*Είτε επιτρέπεται είτε όχι η διασυνοριακή χρήση οχημάτων μεγαλύτερου μήκους και βάρους, δεν υπάρχει καμία βάση στην οποία θα μπορούσε να στηριχθεί η άποψη ότι περιορίζοντας την εν λόγω διασυνοριακή χρήση σε δύο κράτη μέλη δεν θα υπάρξουν σημαντικές επιπτώσεις στον διεθνή ανταγωνισμό. Η αρχή της επικουρικότητας θα πρέπει να αφορά μόνο τις εσωτερικές μεταφορές στα κράτη μέλη και δεν μπορεί να επεκτείνεται στις διεθνείς διμερείς συμφωνίες.*



**Τροπολογία 87**  
**Nathalie Griesbeck, Robert Rochefort**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Αιτιολογική σκέψη 7**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*(7) Τα οχήματα μεγαλύτερου μήκους μπορούν να χρησιμοποιούνται στις διασυνοριακές μεταφορές, εφόσον αυτό ήδη επιτρέπεται από τα δύο οικεία κράτη μέλη και εφόσον πληρούνται οι προϋποθέσεις εξαιρέσεων δυνάμει του άρθρου 4 παράγραφος 3, 4 ή 5 της οδηγίας. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έχει ήδη παράσχει κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με την εφαρμογή του άρθρου 4 της οδηγίας. Οι μεταφορές που προβλέπονται στο άρθρο 4 παράγραφος 4 δεν επηρεάζουν σημαντικά τον διεθνή ανταγωνισμό, εάν η διασυνοριακή χρήση περιορίζεται σε δύο κράτη μέλη, εφόσον το επιτρέπουν η υπάρχουσα υποδομή και οι απαιτήσεις οδικής ασφάλειας. Με τον τρόπο αυτό επιτυγχάνεται ισορροπία μεταξύ, αφενός, του δικαιώματος των κρατών μελών σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας, να αποφασίζουν λύσεις για τον τομέα των μεταφορών κατάλληλες για τις ιδιαίτερες συνθήκες τους και, αφετέρου, της ανάγκης να μην στρεβλώνουν τέτοιου είδους πολιτικές την εσωτερική αγορά. Οι διατάξεις του άρθρου 4 παράγραφος 4 διευκρινίζονται προς τούτο.*

*Τροπολογία*

*(7) Προκειμένου να εξασφαλιστεί ότι δεν υπάρχει στρέβλωση του ανταγωνισμού μεταξύ των οδικών μεταφορέων των διαφόρων κρατών μελών, είναι απαραίτητο οι διαστάσεις των οχημάτων που χρησιμοποιούνται στις διεθνείς μεταφορές να είναι κοινές. Τυχόν παρεκκλίσεις από τα κοινά αυτά πρότυπα περιορίζονται αποκλειστικά στις εθνικές μεταφορές. Με τον τρόπο αυτό επιτυγχάνεται ισορροπία μεταξύ, αφενός, του δικαιώματος των κρατών μελών σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας, να αποφασίζουν λύσεις για τον τομέα των μεταφορών κατάλληλες για τις ιδιαίτερες συνθήκες τους και, αφετέρου, των στόχων της Λευκής Βίβλου.*

Or. fr

**Τροπολογία 88**  
**Corien Wortmann-Kool, Mathieu Grosch, Philippe De Backer, Gesine Meissner, Dieter-Lebrecht Koch**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Αιτιολογική σκέψη 7**

(7) Τα οχήματα μεγαλύτερου μήκους μπορούν να χρησιμοποιούνται στις διασυνοριακές μεταφορές, εφόσον αυτό ήδη επιτρέπεται από **τα δύο** οικεία κράτη μέλη και εφόσον πληρούνται οι προϋποθέσεις εξαιρέσεων δυνάμει του άρθρου 4 παράγραφος 3, 4 ή 5 της οδηγίας. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έχει ήδη παράσχει κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με την εφαρμογή του άρθρου 4 της οδηγίας. **Οι μεταφορές που προβλέπονται στο άρθρο 4 παράγραφος 4 δεν επηρεάζουν σημαντικά τον διεθνή ανταγωνισμό, εάν η διασυνοριακή χρήση περιορίζεται σε δύο κράτη μέλη, εφόσον το επιτρέπουν η υπάρχουσα υποδομή και οι απαιτήσεις οδικής ασφάλειας.** Με τον τρόπο αυτό επιτυγχάνεται ισορροπία μεταξύ, αφενός, του δικαιώματος των κρατών μελών σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας, να αποφασίζουν λύσεις για τον τομέα των μεταφορών κατάλληλες για τις ιδιαίτερες συνθήκες τους και, αφετέρου, της ανάγκης να μην στρεβλώνουν τέτοιου είδους πολιτικές την εσωτερική αγορά. Οι διατάξεις του άρθρου 4 παράγραφος 4 διευκρινίζονται προς τούτο.

(7) Τα οχήματα μεγαλύτερου μήκους μπορούν να χρησιμοποιούνται στις διασυνοριακές μεταφορές, εφόσον αυτό ήδη επιτρέπεται από **δύο ή περισσότερα** οικεία κράτη μέλη και εφόσον πληρούνται οι προϋποθέσεις εξαιρέσεων δυνάμει του άρθρου 4 παράγραφος 3, 4 ή 5 της οδηγίας. **Οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών θα πρέπει να καθορίζουν ειδικές απαιτήσεις για το όχημα, τις υποδομές και τον οδηγό προκειμένου να διασφαλίζεται ικανοποιητικό επίπεδο ασφάλειας. Η διασυνοριακή χρήση των οχημάτων αυτών θα πρέπει να στηρίζεται από διμερείς ή πολυμερείς συμφωνίες μεταξύ των αρμόδιων αρχών των οικείων κρατών μελών, που να καθορίζουν τις διαδρομές και άλλες προϋποθέσεις που πρέπει να πληρούνται. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έχει ήδη παράσχει κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με την εφαρμογή του άρθρου 4 της οδηγίας.** Με τον τρόπο αυτό επιτυγχάνεται ισορροπία μεταξύ, αφενός, του δικαιώματος των κρατών μελών σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας, να αποφασίζουν λύσεις για τον τομέα των μεταφορών κατάλληλες για τις ιδιαίτερες συνθήκες τους και, αφετέρου, της ανάγκης να μην στρεβλώνουν τέτοιου είδους πολιτικές την εσωτερική αγορά. Οι διατάξεις του άρθρου 4 παράγραφος 4 διευκρινίζονται προς τούτο.

Or. en

**Τροπολογία 89**  
**Patricia van der Kammen**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Αιτιολογική σκέψη 7**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

(7) Τα οχήματα μεγαλύτερου μήκους μπορούν να χρησιμοποιούνται στις διασυνοριακές μεταφορές, εφόσον αυτό *ήδη* επιτρέπεται από τα δύο οικεία κράτη μέλη *και εφόσον πληρούνται οι προϋποθέσεις εξαιρέσεων δυνάμει του άρθρου 4 παράγραφος 3, 4 ή 5 της οδηγίας. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έχει ήδη παράσχει κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με την εφαρμογή του άρθρου 4 της οδηγίας. Οι μεταφορές που προβλέπονται στο άρθρο 4 παράγραφος 4 δεν επηρεάζουν σημαντικά τον διεθνή ανταγωνισμό, εάν η διασυνοριακή χρήση περιορίζεται σε δύο κράτη μέλη, εφόσον το επιτρέπουν η υπάρχουσα υποδομή και οι απαιτήσεις οδικής ασφάλειας. Με τον τρόπο αυτό επιτυγχάνεται ισορροπία μεταξύ, αφενός, του δικαιώματος των κρατών μελών σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας, να αποφασίζουν λύσεις για τον τομέα των μεταφορών κατάλληλες για τις ιδιαίτερες συνθήκες τους και, αφετέρου, της ανάγκης να μην στρεβλώνουν τέτοιου είδους πολιτικές την εσωτερική αγορά. Οι διατάξεις του άρθρου 4 παράγραφος 4 διευκρινίζονται προς τούτο.*

*Τροπολογία*

(7) Τα οχήματα μεγαλύτερου μήκους **ή/και βάρους** μπορούν να χρησιμοποιούνται στις διασυνοριακές μεταφορές, εφόσον αυτό επιτρέπεται από τα δύο οικεία κράτη μέλη.

Or. nl

**Τροπολογία 90**  
**Phil Bennion**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Αιτιολογική σκέψη 7 α (νέα)**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

**(7α) Τα φορτηγά οχήματα μεγαλύτερου μήκους και βάρους αναμένεται να απαιτήσουν επενδύσεις για την προσαρμογή και τη συντήρηση της**

*οδικής υποδομής, καθώς και ενίσχυση των μέτρων για τη μείωση του θορύβου, της ατμοσφαιρικής ρύπανσης, των ατυχημάτων και της κυκλοφοριακής συμφόρησης. Ως εκ τούτου, τα κράτη μέλη μπορούν, σε κάθε περίπτωση, να απαγορεύσουν τη χρήση των εν λόγω οχημάτων στο έδαφός τους.*

Or. en

**Τροπολογία 91**  
**Georges Bach**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Αιτιολογική σκέψη 7 α (νέα)**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

*(7α) Η χρήση οχημάτων μεγάλου μήκους στις διεθνείς μεταφορές θα έχει συνέπειες στην οδική ασφάλεια, το περιβάλλον και την οδική υποδομή. Πριν από την άρση της ισχύουσας απαγόρευσης χρήσης οχημάτων μεγαλύτερου μήκους και βάρους στις διεθνείς μεταφορές, η Επιτροπή θα πρέπει να αξιολογήσει τις πιθανές επιπτώσεις μιας τέτοιας τροποποίησης της νομοθεσίας.*

Or. en

**Τροπολογία 92**  
**Eva Lichtenberger, Michael Cramer**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Αιτιολογική σκέψη 7 α (νέα)**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

*(7α) Οποιαδήποτε αλλαγή στις διαστάσεις των βαρέων φορτηγών οχημάτων, π.χ. στο μήκος, το πλάτος, το ύψος ή το βάρος, θα μπορούσε να έχει*

*υπερβολικά επαχθείς συνέπειες από οικονομική άποψη για τα κράτη μέλη όσον αφορά την προσαρμογή των υποδομών τους, π.χ. έξοδοι αυτοκινητοδρόμων, γέφυρες, σήραγγες, κυκλικόι κόμβοι ή κλίσεις σε απότομες οδούς.*

**Or. en**

**Τροπολογία 93**  
**Gesine Meissner**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Αιτιολογική σκέψη 7 α (νέα)**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

*(7α) Η Επιτροπή θα πρέπει να εργαστεί για μια εναρμονισμένη προσέγγιση όσον αφορά τις διαδικασίες έγκρισης των ειδικών αδειών για τα οχήματα και τους συνδυασμούς οχημάτων που υπερβαίνουν τις μέγιστες διαστάσεις σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 3. Οι διαδικασίες των αρμόδιων αρχών των κρατών μελών ή/και των περιφερειών που επιτρέπουν την κυκλοφορία αδιαχώριστων φορτίων πρέπει να ευθυγραμμιστούν.*

**Or. en**

*Αιτιολόγηση*

*Οι πολύ διαφορετικές διαδικασίες που ισχύουν στα κράτη μέλη δημιουργούν στην πράξη προβλήματα σε περίπτωση που απαιτείται απόκτηση ειδικής άδειας για τη διασυνοριακή μεταφορά π.χ. μερών ανεμογεννητριών.*

**Τροπολογία 94**  
**Mathieu Grosch, Corien Wortmann-Kool, Dieter-Lebrecht Koch, Gesine Meissner**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Αιτιολογική σκέψη 7 α (νέα)**

*(7α) Προκειμένου να εκτιμηθεί ο αντίκτυπος των οχημάτων που υπερβαίνουν τις διαστάσεις που έχουν καθοριστεί στην παρούσα οδηγία σχετικά με την οδική ασφάλεια, είναι σκόπιμο τα κράτη μέλη να συλλέγουν δεδομένα για τα ατυχήματα στα οποία εμπλέκονται βαρέα φορτηγά οχήματα που υπερβαίνουν τα 18,75 m. Η Επιτροπή θα πρέπει να εξετάσει τη δυνατότητα εισαγωγής των δεδομένων αυτών στις υποχρεώσεις υποβολής ετήσιων εκθέσεων των κρατών μελών στο πλαίσιο της απόφασης του Συμβουλίου 93/704/ΕΚ σχετικά με τη δημιουργία ενωσιακής τράπεζας στοιχείων για τα τροχαία ατυχήματα.*

**Or. en**

*Justification*

*The figure of 18.75 m is the longest vehicle limit allowed by Directive 96/53 for heavy goods vehicles. Taking into account the possibilities for longer dimensions of heavy goods vehicles of up to 2m under the new provisions for aerodynamic improvements, but also the derogations for national and cross border transport by even longer vehicles, it is appropriate to assess the impact of vehicles longer than 18.75m on road safety. The collection of such statistics by Member States should take place in the framework of Council Decisions 93/704/EC, which already provide for a yearly reporting obligation of road accidents, on the basis of an amendment proposed by the Commission.*

**Τροπολογία 95**  
**Hubert Pirker**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Αιτιολογική σκέψη 8**

(8) Η χρήση εναλλακτικών κινητήρων που δεν χρησιμοποιούν πλέον μόνο ορυκτά καύσιμα και επομένως δεν είναι ρυπογόνοι ή είναι λιγότερο ρυπογόνοι, όπως οι ηλεκτρικοί ή υβριδικοί κινητήρες για τα

(8) Η χρήση εναλλακτικών κινητήρων που δεν χρησιμοποιούν πλέον μόνο ορυκτά καύσιμα και επομένως δεν είναι ρυπογόνοι ή είναι λιγότερο ρυπογόνοι, όπως οι ηλεκτρικοί ή υβριδικοί κινητήρες για τα

βαρέα οχήματα ή τα λεωφορεία (κυρίως στις αστικές ή περιαστικές συγκοινωνίες) οδηγεί σε αύξηση του βάρους, η οποία δεν πρέπει να αποβαίνει σε βάρος του ωφέλιμου φορτίου του οχήματος, προκειμένου να αποφευχθεί τυχόν οικονομική επιβάρυνση του τομέα των οδικών μεταφορών.

βαρέα οχήματα ή τα λεωφορεία (κυρίως στις αστικές ή περιαστικές συγκοινωνίες) οδηγεί σε αύξηση του βάρους, η οποία δεν πρέπει να αποβαίνει σε βάρος του ωφέλιμου φορτίου του οχήματος, προκειμένου να αποφευχθεί τυχόν οικονομική επιβάρυνση του τομέα των οδικών μεταφορών. **Προκειμένου να μην τεθούν όρια στην έρευνα και την ανάπτυξη στον εν λόγω τομέα, η παρούσα οδηγία θα πρέπει να τηρεί την αρχή της τεχνολογικής ουδετερότητας.**

Or. de

### *Αιτιολόγηση*

*Δεν είναι εύλογος ο περιορισμός σε δύο μόνο είδη κινητήρων, καθώς με τον τρόπο αυτόν εμποδίζονται τυχόν καινοτομίες στον εν λόγω τομέα. Η παρούσα οδηγία δεν θα πρέπει να εμποδίζει την εξέλιξη της τεχνολογίας, αλλά να είναι τεχνολογικά ουδέτερη.*

## **Τροπολογία 96 Phil Bennion**

### **Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 8**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

(8) Η χρήση εναλλακτικών κινητήρων που δεν χρησιμοποιούν πλέον μόνο ορυκτά καύσιμα και επομένως δεν είναι ρυπογόνοι ή είναι λιγότερο ρυπογόνοι, όπως οι ηλεκτρικοί ή υβριδικοί κινητήρες για τα βαρέα οχήματα ή τα λεωφορεία (κυρίως στις αστικές ή περιαστικές συγκοινωνίες) οδηγεί σε αύξηση του βάρους, η οποία δεν πρέπει να αποβαίνει σε βάρος του ωφέλιμου φορτίου του οχήματος, προκειμένου να αποφευχθεί τυχόν οικονομική επιβάρυνση του τομέα των οδικών μεταφορών.

*Τροπολογία*

(8) Η χρήση **τεχνολογιών χαμηλών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα, συμπεριλαμβανομένων των** εναλλακτικών κινητήρων που δεν χρησιμοποιούν πλέον μόνο ορυκτά καύσιμα και επομένως δεν είναι ρυπογόνοι ή είναι λιγότερο ρυπογόνοι, όπως οι ηλεκτρικοί ή υβριδικοί κινητήρες για τα βαρέα οχήματα ή τα λεωφορεία (κυρίως στις αστικές ή περιαστικές συγκοινωνίες) οδηγεί σε αύξηση του βάρους, η οποία δεν πρέπει να αποβαίνει σε βάρος του ωφέλιμου φορτίου του οχήματος, προκειμένου να αποφευχθεί τυχόν οικονομική επιβάρυνση του τομέα των οδικών μεταφορών.

**Or. en**

**Τροπολογία 97**  
**Jörg Leichtfried**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Αιτιολογική σκέψη 8**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

(8) Η χρήση εναλλακτικών κινητήρων που δεν χρησιμοποιούν πλέον μόνο ορυκτά καύσιμα και επομένως δεν είναι ρυπογόνοι ή είναι λιγότερο ρυπογόνοι, όπως οι ηλεκτρικοί ή υβριδικοί κινητήρες για τα βαρέα οχήματα ή τα λεωφορεία (κυρίως στις αστικές ή περιαστικές συγκοινωνίες) οδηγεί σε αύξηση του βάρους, η οποία δεν πρέπει να αποβαίνει σε βάρος του ωφέλιμου φορτίου του οχήματος, προκειμένου να αποφευχθεί τυχόν οικονομική επιβάρυνση του τομέα των οδικών μεταφορών.

*Τροπολογία*

(8) Η χρήση εναλλακτικών κινητήρων που δεν χρησιμοποιούν πλέον μόνο ορυκτά καύσιμα και επομένως δεν είναι ρυπογόνοι ή είναι λιγότερο ρυπογόνοι, όπως οι ηλεκτρικοί ή υβριδικοί κινητήρες για τα βαρέα οχήματα ή τα λεωφορεία (κυρίως στις αστικές ή περιαστικές συγκοινωνίες) οδηγεί σε αύξηση του βάρους, η οποία δεν πρέπει να αποβαίνει σε βάρος του ωφέλιμου φορτίου του οχήματος, προκειμένου να αποφευχθεί τυχόν οικονομική επιβάρυνση του τομέα των οδικών μεταφορών. ***Τα οχήματα με εναλλακτικούς κινητήρες πρέπει να μπορούν να υπερβαίνουν το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος κατά έως και έναν τόνο. Ωστόσο, η αύξηση του βάρους δεν θα πρέπει να αυξάνει τον όγκο φόρτωσης του οχήματος. Θα πρέπει να τηρείται η αρχή της τεχνολογικής ουδετερότητας.***

Or. de

*Αιτιολόγηση*

*Συμπλήρωση της αντίστοιχης τροπολογίας του σχεδίου έκθεσης, που διασαφηνίζει ότι επιτρέπεται μόνο τόσο επιπλέον βάρος όσο είναι πραγματικά απαραίτητο για τον εναλλακτικό κινητήρα. Δεν θα πρέπει να καταστεί δυνατή η αύξηση του όγκου φόρτωσης.*

**Τροπολογία 98**  
**Oldřich Vlasák**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Αιτιολογική σκέψη 8**



*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

(8) Η χρήση εναλλακτικών κινητήρων που δεν χρησιμοποιούν πλέον μόνο ορυκτά καύσιμα και επομένως δεν είναι ρυπογόνοι ή είναι λιγότερο ρυπογόνοι, όπως οι ηλεκτρικοί ή υβριδικοί κινητήρες για τα βαρέα οχήματα ή τα λεωφορεία (κυρίως στις αστικές ή περιαστικές συγκοινωνίες) **οδηγεί σε αύξηση του βάρους, η οποία δεν πρέπει να αποβαίνει σε βάρος του ωφέλιμου φορτίου του οχήματος, προκειμένου να αποφευχθεί τυχόν οικονομική επιβάρυνση του τομέα των οδικών μεταφορών.**

*Τροπολογία*

(8) Η χρήση εναλλακτικών κινητήρων που δεν χρησιμοποιούν πλέον μόνο ορυκτά καύσιμα και επομένως δεν είναι ρυπογόνοι ή είναι λιγότερο ρυπογόνοι, όπως οι ηλεκτρικοί ή υβριδικοί κινητήρες για τα βαρέα οχήματα ή τα λεωφορεία (κυρίως στις αστικές ή περιαστικές συγκοινωνίες) **συνδράμει την Ευρωπαϊκή Ένωση στην εξασφάλιση ενεργειακής ανεξαρτησίας και στην επίτευξη των στόχων της Λευκής Βίβλου με τίτλο «Χάρτης Πορείας για έναν Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών – Για ένα ανταγωνιστικό και ενεργειακά αποδοτικό σύστημα μεταφορών».**

Or. cs

## **Τροπολογία 99**

**Christine De Veyrac, Dominique Vlasto**

### **Πρόταση οδηγίας**

#### **Αιτιολογική σκέψη 8**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

(8) **Η** χρήση εναλλακτικών κινητήρων που δεν χρησιμοποιούν πλέον μόνο ορυκτά καύσιμα και επομένως δεν είναι ρυπογόνοι ή είναι λιγότερο ρυπογόνοι, **όπως οι ηλεκτρικοί ή υβριδικοί κινητήρες για τα βαρέα οχήματα ή τα λεωφορεία (κυρίως στις αστικές ή περιαστικές συγκοινωνίες) οδηγεί σε αύξηση του βάρους, η οποία δεν πρέπει να αποβαίνει σε βάρος του ωφέλιμου φορτίου του οχήματος, προκειμένου να αποφευχθεί τυχόν οικονομική επιβάρυνση του τομέα των οδικών μεταφορών.**

*Τροπολογία*

(8) **Στο πλαίσιο της τήρησης της αρχής της τεχνολογικής ουδετερότητας και προκειμένου να ενθαρρυνθούν οι οδικοί μεταφορείς να στραφούν προς τη** χρήση εναλλακτικών κινητήρων που δεν χρησιμοποιούν πλέον μόνο ορυκτά καύσιμα και επομένως δεν είναι ρυπογόνοι, **είναι σημαντικό η αύξηση του βάρους που προκύπτει από τους εν λόγω εναλλακτικούς κινητήρες να μην αποβαίνει σε βάρος του ωφέλιμου φορτίου του οχήματος, προκειμένου να αποφευχθεί τυχόν οικονομική επιβάρυνση του τομέα των οδικών μεταφορών.**

Or. fr

## Τροπολογία 100

Petri Sarvamaa, Hannu Takkula, Eija-Riitta Korhola, Anneli Jäätteenmäki, Nils Torvalds, Sari Essayah, Anne E. Jensen, Christofer Fjellner, Anna Ibrisagic, Gunnar Hökmark, Alf Svensson, Anna Maria Corazza Bildt, Bendt Bendtsen

### Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 8

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

(8) Η χρήση εναλλακτικών κινητήρων που δεν χρησιμοποιούν πλέον μόνο ορυκτά καύσιμα και επομένως δεν είναι ρυπογόνοι ή είναι λιγότερο ρυπογόνοι, όπως οι ηλεκτρικοί ή υβριδικοί κινητήρες για τα βαρέα οχήματα ή τα λεωφορεία (κυρίως στις αστικές ή περιαστικές συγκοινωνίες) οδηγεί σε αύξηση του βάρους, η οποία δεν πρέπει να αποβαίνει σε βάρος του ωφέλιμου φορτίου του οχήματος, προκειμένου να αποφευχθεί τυχόν οικονομική επιβάρυνση του τομέα των οδικών μεταφορών.

*Τροπολογία*

(8) Η χρήση εναλλακτικών κινητήρων που δεν χρησιμοποιούν πλέον μόνο ορυκτά καύσιμα και επομένως δεν είναι ρυπογόνοι ή είναι λιγότερο ρυπογόνοι, όπως οι ηλεκτρικοί ή υβριδικοί κινητήρες για τα βαρέα οχήματα ή τα λεωφορεία (κυρίως στις αστικές ή περιαστικές συγκοινωνίες) οδηγεί σε αύξηση του βάρους, η οποία δεν πρέπει να αποβαίνει σε βάρος του ωφέλιμου φορτίου του οχήματος, προκειμένου να αποφευχθεί τυχόν οικονομική επιβάρυνση του τομέα των οδικών μεταφορών. **Οι λύσεις θα πρέπει επίσης να τηρούν την αρχή της τεχνολογικής ουδετερότητας.**

Or. en

## Τροπολογία 101 Hubert Pirker

### Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 9

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

(9) Η Λευκή Βίβλος για τις μεταφορές τονίζει, επίσης, την ανάγκη να παρακολουθούνται οι εξελίξεις στις διατροφικές μεταφορές, ιδίως στον τομέα των μεταφορών με εμπορευματοκιβώτια, όπου χρησιμοποιούνται ολόενα και περισσότερο τα εμπορευματοκιβώτια 45 ποδών. Μεταφέρονται είτε

*Τροπολογία*

(9) Η Λευκή Βίβλος για τις μεταφορές τονίζει, επίσης, την ανάγκη να παρακολουθούνται οι εξελίξεις στις διατροφικές μεταφορές, ιδίως στον τομέα των μεταφορών με εμπορευματοκιβώτια, όπου χρησιμοποιούνται ολόενα και περισσότερο τα εμπορευματοκιβώτια 45 ποδών. Μεταφέρονται είτε

σιδηροδρομικώς είτε μέσω πλωτών οδών. Όμως, τα οδικά τμήματα των διατροφικών διαδρομών μπορούν σήμερα να πραγματοποιηθούν μόνο στο πλαίσιο περιοριστικών διοικητικών διαδικασιών τόσο για τα κράτη μέλη όσο και τους μεταφορείς, ή εάν τα εμπορευματοκιβώτια αυτά έχουν κατοχυρωμένες με δίπλωμα ευρεσιτεχνίας διαμορφωμένες γωνίες των οποίων το κόστος είναι απαγορευτικό. Μια επιμήκυνση των οχημάτων που μεταφέρουν τα εμπορευματοκιβώτια αυτά κατά 15 cm μπορεί να απαλλάξει τους μεταφορείς από την υποχρέωση τήρησης των διοικητικών διαδικασιών και να διευκολύνει τις διατροφικές μεταφορές, χωρίς κίνδυνο ή βλάβη για τους άλλους χρήστες του οδικού δικτύου ή την υποδομή. Η μικρή προσθήκη αυτών των 15 cm σε σχέση με το μήκος ενός αρθρωτού βαρέος οχήματος (16,50 m) δεν συνιστά στην πραγματικότητα πρόσθετο κίνδυνο για την οδική ασφάλεια. Στον άξονα της πολιτικής της Λευκής Βίβλου για τις μεταφορές, η αύξηση αυτή επιτρέπεται, ωστόσο, μόνο για τις διατροφικές μεταφορές, **το οδικό σκέλος των οποίων δεν υπερβαίνει τα 300 km για τις μεταφορές** που περιλαμβάνουν σιδηροδρομικό, ποτάμιο ή θαλάσσιο σκέλος. **Αυτή η απόσταση φαίνεται ότι αρκεί** για τη σύνδεση μιας βιομηχανικής ή εμπορικής μονάδας με έναν εμπορευματικό σταθμό ή έναν ποτάμιο λιμένα. Για τη σύνδεση ενός θαλάσσιου λιμένα και τη στήριξη της ανάπτυξης των θαλάσσιων αρτηριών, είναι δυνατή μια μεγαλύτερη απόσταση για τις ενδο-ευρωπαϊκές θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων.

σιδηροδρομικώς είτε μέσω πλωτών οδών. Όμως, τα οδικά τμήματα των διατροφικών διαδρομών μπορούν σήμερα να πραγματοποιηθούν μόνο στο πλαίσιο περιοριστικών διοικητικών διαδικασιών τόσο για τα κράτη μέλη όσο και τους μεταφορείς, ή εάν τα εμπορευματοκιβώτια αυτά έχουν κατοχυρωμένες με δίπλωμα ευρεσιτεχνίας διαμορφωμένες γωνίες των οποίων το κόστος είναι απαγορευτικό. Μια επιμήκυνση των οχημάτων που μεταφέρουν τα εμπορευματοκιβώτια αυτά κατά 15 cm μπορεί να απαλλάξει τους μεταφορείς από την υποχρέωση τήρησης των διοικητικών διαδικασιών και να διευκολύνει τις διατροφικές μεταφορές, χωρίς κίνδυνο ή βλάβη για τους άλλους χρήστες του οδικού δικτύου ή την υποδομή. Η μικρή προσθήκη αυτών των 15 cm σε σχέση με το μήκος ενός αρθρωτού βαρέος οχήματος (16,50 m) δεν συνιστά στην πραγματικότητα πρόσθετο κίνδυνο για την οδική ασφάλεια. Στον άξονα της πολιτικής της Λευκής Βίβλου για τις μεταφορές, η αύξηση αυτή επιτρέπεται, ωστόσο, μόνο για τις διατροφικές μεταφορές που περιλαμβάνουν σιδηροδρομικό, ποτάμιο ή θαλάσσιο σκέλος, **το οδικό σκέλος των οποίων** για τη σύνδεση μιας βιομηχανικής ή εμπορικής μονάδας με έναν εμπορευματικό σταθμό ή έναν ποτάμιο λιμένα **πρέπει να αξιολογείται διαφορετικά ανά περιφέρεια και θα πρέπει να ορίζεται από τα επιμέρους κράτη μέλη**. Για τη σύνδεση ενός θαλάσσιου λιμένα και τη στήριξη της ανάπτυξης των θαλάσσιων αρτηριών, είναι δυνατή μια μεγαλύτερη απόσταση για τις ενδο-ευρωπαϊκές θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων.

Or. de

### Αιτιολόγηση

*Ο άκαμπος, εξαρτώμενος από τα χιλιόμετρα καθορισμός του οδικού σκέλους μιας διατροφικής μεταφοράς δεν είναι δυνατό να εφαρμοστεί εύλογα στην πράξη και δεν λαμβάνει καθόλου υπόψη την αποτελεσματικότητα, την οικονομική αποδοτικότητα, το περιβάλλον, καθώς και*

**Τροπολογία 102**  
**Jörg Leichtfried**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Αιτιολογική σκέψη 9**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

(9) Η Λευκή Βίβλος για τις μεταφορές τονίζει, επίσης, την ανάγκη να παρακολουθούνται οι εξελίξεις στις διατροφικές μεταφορές, ιδίως στον τομέα των μεταφορών με εμπορευματοκιβώτια, όπου χρησιμοποιούνται ολοένα και περισσότερο τα εμπορευματοκιβώτια 45 ποδών. Μεταφέρονται είτε σιδηροδρομικώς είτε μέσω πλωτών οδών. Όμως, τα οδικά τμήματα των διατροφικών διαδρομών μπορούν σήμερα να πραγματοποιηθούν μόνο στο πλαίσιο περιοριστικών διοικητικών διαδικασιών τόσο για τα κράτη μέλη όσο και τους μεταφορείς, ή εάν τα εμπορευματοκιβώτια αυτά έχουν κατοχυρωμένες με δίπλωμα ευρεσιτεχνίας διαμορφωμένες γωνίες των οποίων το κόστος είναι απαγορευτικό. Μια επιμήκυνση των οχημάτων που μεταφέρουν τα εμπορευματοκιβώτια αυτά κατά 15 cm μπορεί να απαλλάξει τους μεταφορείς από την υποχρέωση τήρησης των διοικητικών διαδικασιών και να διευκολύνει τις **διατροφικές** μεταφορές, χωρίς κίνδυνο ή βλάβη για τους άλλους χρήστες του οδικού δικτύου ή την υποδομή. Η μικρή προσθήκη αυτών των 15 cm σε σχέση με το μήκος ενός αρθρωτού βαρέος οχήματος (16,50 m) δεν συνιστά στην πραγματικότητα πρόσθετο κίνδυνο για την οδική ασφάλεια. **Στον άξονα της πολιτικής της Λευκής Βίβλου για τις μεταφορές, η αύξηση αυτή επιτρέπεται, ωστόσο, μόνο για τις διατροφικές μεταφορές, το οδικό σκέλος των οποίων δεν υπερβαίνει τα 300 km για τις**

*Τροπολογία*

(9) Η Λευκή Βίβλος για τις μεταφορές τονίζει, επίσης, την ανάγκη να παρακολουθούνται οι εξελίξεις στις διατροφικές μεταφορές, ιδίως στον τομέα των μεταφορών με εμπορευματοκιβώτια, όπου χρησιμοποιούνται ολοένα και περισσότερο τα εμπορευματοκιβώτια 45 ποδών. Μεταφέρονται είτε σιδηροδρομικώς είτε μέσω πλωτών οδών. Όμως, τα οδικά τμήματα των διατροφικών διαδρομών μπορούν σήμερα να πραγματοποιηθούν μόνο στο πλαίσιο περιοριστικών διοικητικών διαδικασιών τόσο για τα κράτη μέλη όσο και τους μεταφορείς, ή εάν τα εμπορευματοκιβώτια αυτά έχουν κατοχυρωμένες με δίπλωμα ευρεσιτεχνίας διαμορφωμένες γωνίες των οποίων το κόστος είναι απαγορευτικό. Μια επιμήκυνση των οχημάτων που μεταφέρουν τα εμπορευματοκιβώτια αυτά κατά 15 cm μπορεί να απαλλάξει τους μεταφορείς από την υποχρέωση τήρησης των διοικητικών διαδικασιών και να διευκολύνει τις **συνδυασμένες** μεταφορές, χωρίς κίνδυνο ή βλάβη για τους άλλους χρήστες του οδικού δικτύου ή την υποδομή. Η μικρή προσθήκη αυτών των 15 cm σε σχέση με το μήκος ενός αρθρωτού βαρέος οχήματος (16,50 m) δεν συνιστά στην πραγματικότητα πρόσθετο κίνδυνο για την οδική ασφάλεια. **Η αύξηση αυτή θα πρέπει να επιτρέπεται, ωστόσο, μόνο για τις συνδυασμένες μεταφορές που περιλαμβάνουν σιδηροδρομικό, ποτάμιο ή θαλάσσιο σκέλος, το οδικό σκέλος των οποίων εκτείνεται κατ' ανώτατο όριο είτε**

*μεταφορές που περιλαμβάνουν σιδηροδρομικό, ποτάμιο ή θαλάσσιο σκέλος. Αυτή η απόσταση φαίνεται ότι αρκεί για τη σύνδεση μιας βιομηχανικής ή εμπορικής μονάδας με έναν εμπορευματικό σταθμό ή έναν ποτάμιο λιμένα. Για τη σύνδεση ενός θαλάσσιου λιμένα και τη στήριξη της ανάπτυξης των θαλάσσιων αρτηριών, είναι δυνατή μια μεγαλύτερη απόσταση για τις ενδο-ευρωπαϊκές θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων.*

*καλύπτοντας την απόσταση από τον πλησιέστερο σιδηροδρομικό σταθμό μεταφόρτωσης (για σιδηροδρομικές μεταφορές) ή σε απόσταση το πολύ 150 χιλιομέτρων από τον ποτάμιο ή θαλάσσιο λιμένα μεταφόρτωσης.*

Or. de

### *Αιτιολόγηση*

*Διόρθωση της αντίστοιχης τροπολογίας του σχεδίου έκθεσης.*

**Τροπολογία 103**  
**Corien Wortmann-Kool**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Αιτιολογική σκέψη 9**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

(9) Η Λευκή Βίβλος για τις μεταφορές τονίζει, επίσης, την ανάγκη να παρακολουθούνται οι εξελίξεις στις διατροφικές μεταφορές, ιδίως στον τομέα των μεταφορών με εμπορευματοκιβώτια, όπου χρησιμοποιούνται ολοένα και περισσότερο τα εμπορευματοκιβώτια 45 ποδών. Μεταφέρονται είτε σιδηροδρομικώς είτε μέσω πλωτών οδών. Όμως, τα οδικά τμήματα των διατροφικών διαδρομών μπορούν σήμερα να πραγματοποιηθούν μόνο στο πλαίσιο περιοριστικών διοικητικών διαδικασιών τόσο για τα κράτη μέλη όσο και τους μεταφορείς, ή εάν τα εμπορευματοκιβώτια αυτά έχουν κατοχυρωμένες με δίπλωμα ευρεσιτεχνίας διαμορφωμένες γωνίες των οποίων το κόστος είναι απαγορευτικό. Μια επιμήκυνση των οχημάτων που

*Τροπολογία*

(9) Η Λευκή Βίβλος για τις μεταφορές τονίζει, επίσης, την ανάγκη να παρακολουθούνται οι εξελίξεις στις διατροφικές μεταφορές, ιδίως στον τομέα των μεταφορών με εμπορευματοκιβώτια, όπου χρησιμοποιούνται ολοένα και περισσότερο τα εμπορευματοκιβώτια 45 ποδών. Μεταφέρονται είτε σιδηροδρομικώς είτε μέσω πλωτών οδών. Όμως, τα οδικά τμήματα των διατροφικών διαδρομών μπορούν σήμερα να πραγματοποιηθούν μόνο στο πλαίσιο περιοριστικών διοικητικών διαδικασιών τόσο για τα κράτη μέλη όσο και τους μεταφορείς, ή εάν τα εμπορευματοκιβώτια αυτά έχουν κατοχυρωμένες με δίπλωμα ευρεσιτεχνίας διαμορφωμένες γωνίες των οποίων το κόστος είναι απαγορευτικό. Μια επιμήκυνση των οχημάτων που

μεταφέρουν τα εμπορευματοκιβώτια αυτά κατά **15 cm** μπορεί να απαλλάξει τους μεταφορείς από την υποχρέωση τήρησης των διοικητικών διαδικασιών και να διευκολύνει τις διατροφικές μεταφορές, χωρίς κίνδυνο ή βλάβη για τους άλλους χρήστες του οδικού δικτύου ή την υποδομή. Η μικρή προσθήκη αυτών των **15 cm** σε σχέση με το μήκος ενός αρθρωτού βαρέος οχήματος (16,50 m) δεν συνιστά στην πραγματικότητα πρόσθετο κίνδυνο για την οδική ασφάλεια. Στον άξονα της πολιτικής της Λευκής Βίβλου για τις μεταφορές, η αύξηση αυτή επιτρέπεται, ωστόσο, μόνο για τις διατροφικές μεταφορές, το οδικό σκέλος των οποίων δεν υπερβαίνει τα 300 km για τις μεταφορές που περιλαμβάνουν σιδηροδρομικό, ποτάμιο ή θαλάσσιο σκέλος. Αυτή η απόσταση φαίνεται ότι αρκεί για τη σύνδεση μιας βιομηχανικής ή εμπορικής μονάδας με έναν εμπορευματικό σταθμό ή έναν ποτάμιο λιμένα. Για τη σύνδεση ενός θαλάσσιου λιμένα και τη στήριξη της ανάπτυξης των θαλάσσιων αρτηριών, είναι δυνατή μια μεγαλύτερη απόσταση για τις ενδο-ευρωπαϊκές θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων.

μεταφέρουν τα εμπορευματοκιβώτια αυτά κατά **80 cm** μπορεί να απαλλάξει τους μεταφορείς από την υποχρέωση τήρησης των διοικητικών διαδικασιών και να διευκολύνει τις διατροφικές μεταφορές, χωρίς κίνδυνο ή βλάβη για τους άλλους χρήστες του οδικού δικτύου ή την υποδομή. Η μικρή προσθήκη αυτών των **80 cm** σε σχέση με το μήκος ενός αρθρωτού βαρέος οχήματος (16,50 m) δεν συνιστά στην πραγματικότητα πρόσθετο κίνδυνο για την οδική ασφάλεια. Στον άξονα της πολιτικής της Λευκής Βίβλου για τις μεταφορές, η αύξηση αυτή επιτρέπεται, ωστόσο, μόνο για τις διατροφικές μεταφορές, το οδικό σκέλος των οποίων δεν υπερβαίνει τα 300 km για τις μεταφορές που περιλαμβάνουν σιδηροδρομικό, ποτάμιο ή θαλάσσιο σκέλος. Αυτή η απόσταση φαίνεται ότι αρκεί για τη σύνδεση μιας βιομηχανικής ή εμπορικής μονάδας με έναν εμπορευματικό σταθμό ή έναν ποτάμιο λιμένα. Για τη σύνδεση ενός θαλάσσιου λιμένα και τη στήριξη της ανάπτυξης των θαλάσσιων αρτηριών, είναι δυνατή μια μεγαλύτερη απόσταση για τις ενδο-ευρωπαϊκές θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων.

**Or. en**

#### *Αιτιολόγηση*

*Η επιμήκυνση κατά 15 cm των οχημάτων προκειμένου να διευκολυνθεί η οδική μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων 45 ποδών στερείται νοήματος. Θα έχει νόημα μόνο εάν αναπτυχθεί εξ ολοκλήρου νέο αμάξωμα για τη μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων 45 ποδών. Πριν από αρκετά χρόνια, η Επιτροπή επέτρεψε στα κράτη μέλη να καθορίσουν ειδικές προϋποθέσεις για τη μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων 45 ποδών. Στο πλαίσιο αυτό, η Ολλανδία και το Βέλγιο επέτρεψαν την επιμήκυνση κατά 80 cm των οχημάτων που μεταφέρουν εμπορευματοκιβώτια 45 ποδών. Αυτή η επιμήκυνση καθιστά δυνατή την μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων 45 ποδών επάνω σε ένα τυπικό αμάξωμα μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων.*

**Τροπολογία 104**  
**Dieter-Lebrecht Koch**

## Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 9

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

(9) Η Λευκή Βίβλος για τις μεταφορές τονίζει, επίσης, την ανάγκη να παρακολουθούνται οι εξελίξεις στις διατροφικές μεταφορές, ιδίως στον τομέα των μεταφορών με εμπορευματοκιβώτια, όπου χρησιμοποιούνται ολοένα και περισσότερο τα εμπορευματοκιβώτια 45 ποδών. Μεταφέρονται είτε σιδηροδρομικώς είτε μέσω πλωτών οδών. Όμως, τα οδικά τμήματα των διατροφικών διαδρομών μπορούν σήμερα να πραγματοποιηθούν μόνο στο πλαίσιο περιοριστικών διοικητικών διαδικασιών τόσο για τα κράτη μέλη όσο και τους μεταφορείς, ή εάν τα εμπορευματοκιβώτια αυτά έχουν κατοχυρωμένες με δίπλωμα ευρεσιτεχνίας διαμορφωμένες γωνίες των οποίων το κόστος είναι απαγορευτικό. Μια επιμήκυνση των οχημάτων που μεταφέρουν τα εμπορευματοκιβώτια αυτά κατά 15 cm μπορεί να απαλλάξει τους μεταφορείς από την υποχρέωση τήρησης των διοικητικών διαδικασιών και να διευκολύνει τις διατροφικές μεταφορές, χωρίς κίνδυνο ή βλάβη για τους άλλους χρήστες του οδικού δικτύου ή την υποδομή. Η μικρή προσθήκη αυτών των 15 cm σε σχέση με το μήκος ενός αρθρωτού βαρέος οχήματος (16,50 m) δεν συνιστά στην πραγματικότητα πρόσθετο κίνδυνο για την οδική ασφάλεια. Στον άξονα της πολιτικής της Λευκής Βίβλου για τις μεταφορές, η αύξηση αυτή επιτρέπεται, ωστόσο, μόνο για τις διατροφικές μεταφορές, το οδικό σκέλος των οποίων δεν υπερβαίνει τα **300** km για τις μεταφορές που περιλαμβάνουν σιδηροδρομικό, ποτάμιο ή θαλάσσιο σκέλος. Αυτή η απόσταση φαίνεται ότι αρκεί για τη σύνδεση μιας βιομηχανικής ή εμπορικής μονάδας με έναν εμπορευματικό σταθμό ή έναν ποτάμιο λιμένα. Για τη σύνδεση ενός θαλάσσιου λιμένα και τη

*Τροπολογία*

(9) Η Λευκή Βίβλος για τις μεταφορές τονίζει, επίσης, την ανάγκη να παρακολουθούνται οι εξελίξεις στις διατροφικές μεταφορές, ιδίως στον τομέα των μεταφορών με εμπορευματοκιβώτια, όπου χρησιμοποιούνται ολοένα και περισσότερο τα εμπορευματοκιβώτια 45 ποδών. Μεταφέρονται είτε σιδηροδρομικώς είτε μέσω πλωτών οδών. Όμως, τα οδικά τμήματα των διατροφικών διαδρομών μπορούν σήμερα να πραγματοποιηθούν μόνο στο πλαίσιο περιοριστικών διοικητικών διαδικασιών τόσο για τα κράτη μέλη όσο και τους μεταφορείς, ή εάν τα εμπορευματοκιβώτια αυτά έχουν κατοχυρωμένες με δίπλωμα ευρεσιτεχνίας διαμορφωμένες γωνίες των οποίων το κόστος είναι απαγορευτικό. Μια επιμήκυνση των οχημάτων που μεταφέρουν τα εμπορευματοκιβώτια αυτά κατά 15 cm μπορεί να απαλλάξει τους μεταφορείς από την υποχρέωση τήρησης των διοικητικών διαδικασιών και να διευκολύνει τις διατροφικές μεταφορές, χωρίς κίνδυνο ή βλάβη για τους άλλους χρήστες του οδικού δικτύου ή την υποδομή. Η μικρή προσθήκη αυτών των 15 cm σε σχέση με το μήκος ενός αρθρωτού βαρέος οχήματος (16,50 m) δεν συνιστά στην πραγματικότητα πρόσθετο κίνδυνο για την οδική ασφάλεια. Στον άξονα της πολιτικής της Λευκής Βίβλου για τις μεταφορές, η αύξηση αυτή επιτρέπεται, ωστόσο, μόνο για τις διατροφικές μεταφορές, το οδικό σκέλος των οποίων δεν υπερβαίνει τα **500** km για τις μεταφορές που περιλαμβάνουν σιδηροδρομικό, ποτάμιο ή θαλάσσιο σκέλος. Αυτή η απόσταση φαίνεται ότι αρκεί για τη σύνδεση μιας βιομηχανικής ή εμπορικής μονάδας με έναν εμπορευματικό σταθμό ή έναν ποτάμιο λιμένα. Για τη σύνδεση ενός θαλάσσιου λιμένα και τη

στήριξη της ανάπτυξης των θαλάσσιων αρτηριών, είναι δυνατή μια μεγαλύτερη απόσταση για τις ενδο-ευρωπαϊκές θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων.

στήριξη της ανάπτυξης των θαλάσσιων αρτηριών, είναι δυνατή μια μεγαλύτερη απόσταση για τις ενδο-ευρωπαϊκές θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων.

Or. de

## **Τροπολογία 105 Petri Sarvamaa**

### **Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 9**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

(9) Η Λευκή Βίβλος για τις μεταφορές τονίζει, επίσης, την ανάγκη να παρακολουθούνται οι εξελίξεις στις διατροφικές μεταφορές, ιδίως στον τομέα των μεταφορών με εμπορευματοκιβώτια, όπου χρησιμοποιούνται ολοένα και περισσότερο τα εμπορευματοκιβώτια 45 ποδών. Μεταφέρονται είτε σιδηροδρομικώς είτε μέσω πλωτών οδών. Όμως, τα οδικά τμήματα των διατροφικών διαδρομών μπορούν σήμερα να πραγματοποιηθούν μόνο στο πλαίσιο περιοριστικών διοικητικών διαδικασιών τόσο για τα κράτη μέλη όσο και τους μεταφορείς, ή εάν τα εμπορευματοκιβώτια αυτά έχουν κατοχυρωμένες με δίπλωμα ευρεσιτεχνίας διαμορφωμένες γωνίες των οποίων το κόστος είναι απαγορευτικό. Μια επιμήκυνση των οχημάτων που μεταφέρουν τα εμπορευματοκιβώτια αυτά κατά 15 cm μπορεί να απαλλάξει τους μεταφορείς από την υποχρέωση τήρησης των διοικητικών διαδικασιών και να διευκολύνει τις διατροφικές μεταφορές, χωρίς κίνδυνο ή βλάβη για τους άλλους χρήστες του οδικού δικτύου ή την υποδομή. Η μικρή προσθήκη αυτών των 15 cm σε σχέση με το μήκος ενός αρθρωτού βαρέος οχήματος (16,50 m) δεν συνιστά στην πραγματικότητα πρόσθετο κίνδυνο για την οδική ασφάλεια. Στον άξονα της

*Τροπολογία*

(9) Η Λευκή Βίβλος για τις μεταφορές τονίζει, επίσης, την ανάγκη να παρακολουθούνται οι εξελίξεις στις διατροφικές μεταφορές, ιδίως στον τομέα των μεταφορών με εμπορευματοκιβώτια, όπου χρησιμοποιούνται ολοένα και περισσότερο τα εμπορευματοκιβώτια 45 ποδών. Μεταφέρονται είτε σιδηροδρομικώς είτε μέσω πλωτών οδών. Όμως, τα οδικά τμήματα των διατροφικών διαδρομών μπορούν σήμερα να πραγματοποιηθούν μόνο στο πλαίσιο περιοριστικών διοικητικών διαδικασιών τόσο για τα κράτη μέλη όσο και τους μεταφορείς, ή εάν τα εμπορευματοκιβώτια αυτά έχουν κατοχυρωμένες με δίπλωμα ευρεσιτεχνίας διαμορφωμένες γωνίες των οποίων το κόστος είναι απαγορευτικό. Μια επιμήκυνση των οχημάτων που μεταφέρουν τα εμπορευματοκιβώτια αυτά κατά 15 cm μπορεί να απαλλάξει τους μεταφορείς από την υποχρέωση τήρησης των διοικητικών διαδικασιών και να διευκολύνει τις διατροφικές μεταφορές, χωρίς κίνδυνο ή βλάβη για τους άλλους χρήστες του οδικού δικτύου ή την υποδομή. Η μικρή προσθήκη αυτών των 15 cm σε σχέση με το μήκος ενός αρθρωτού βαρέος οχήματος (16,50 m) δεν συνιστά στην πραγματικότητα πρόσθετο κίνδυνο για την οδική ασφάλεια. Στον άξονα της



πολιτικής της Λευκής Βίβλου για τις μεταφορές, η αύξηση αυτή επιτρέπεται, ωστόσο, μόνο για τις διατροφικές μεταφορές, το οδικό σκέλος των οποίων δεν υπερβαίνει τα 300 km για τις μεταφορές που περιλαμβάνουν σιδηροδρομικό, ποτάμιο ή θαλάσσιο σκέλος. Αυτή η απόσταση φαίνεται ότι αρκεί για τη σύνδεση μιας βιομηχανικής ή εμπορικής μονάδας με έναν εμπορευματικό σταθμό ή έναν ποτάμιο λιμένα. Για τη σύνδεση ενός θαλάσσιου λιμένα και τη στήριξη της ανάπτυξης των θαλάσσιων αρτηριών, είναι δυνατή μια μεγαλύτερη απόσταση για τις ενδο-ευρωπαϊκές θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων.

πολιτικής της Λευκής Βίβλου για τις μεταφορές, η αύξηση αυτή επιτρέπεται, ωστόσο, μόνο για τις διατροφικές μεταφορές, το οδικό σκέλος των οποίων δεν υπερβαίνει τα 300 km **ή το 50%** για τις μεταφορές που περιλαμβάνουν σιδηροδρομικό, ποτάμιο ή θαλάσσιο σκέλος. Αυτή η απόσταση φαίνεται ότι αρκεί για τη σύνδεση μιας βιομηχανικής ή εμπορικής μονάδας με έναν εμπορευματικό σταθμό ή έναν ποτάμιο λιμένα. Για τη σύνδεση ενός θαλάσσιου λιμένα και τη στήριξη της ανάπτυξης των θαλάσσιων αρτηριών, είναι δυνατή μια μεγαλύτερη απόσταση για τις ενδο-ευρωπαϊκές θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων.

**Or. en**

## **Τροπολογία 106** **Phil Bennion**

### **Πρόταση οδηγίας** **Αιτιολογική σκέψη 9**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

(9) Η Λευκή Βίβλος για τις μεταφορές τονίζει, επίσης, την ανάγκη να παρακολουθούνται οι εξελίξεις στις διατροφικές μεταφορές, ιδίως στον τομέα των μεταφορών με εμπορευματοκιβώτια, όπου χρησιμοποιούνται ολοένα και περισσότερο τα εμπορευματοκιβώτια 45 ποδών. Μεταφέρονται είτε σιδηροδρομικώς είτε μέσω πλωτών οδών. Όμως, τα οδικά τμήματα των διατροφικών διαδρομών μπορούν σήμερα να πραγματοποιηθούν μόνο στο πλαίσιο περιοριστικών διοικητικών διαδικασιών τόσο για τα κράτη μέλη όσο και τους μεταφορείς, ή εάν τα εμπορευματοκιβώτια αυτά έχουν κατοχυρωμένες με δίπλωμα ευρεσιτεχνίας διαμορφωμένες γωνίες των οποίων το κόστος είναι απαγορευτικό. Μια επιμήκυνση των οχημάτων που

*Τροπολογία*

(9) Η Λευκή Βίβλος για τις μεταφορές τονίζει, επίσης, την ανάγκη να παρακολουθούνται οι εξελίξεις στις διατροφικές μεταφορές, ιδίως στον τομέα των μεταφορών με εμπορευματοκιβώτια, όπου χρησιμοποιούνται ολοένα και περισσότερο τα εμπορευματοκιβώτια 45 ποδών. Μεταφέρονται είτε σιδηροδρομικώς είτε μέσω πλωτών οδών. Όμως, τα οδικά τμήματα των διατροφικών διαδρομών μπορούν σήμερα να πραγματοποιηθούν μόνο στο πλαίσιο περιοριστικών διοικητικών διαδικασιών τόσο για τα κράτη μέλη όσο και τους μεταφορείς, ή εάν τα εμπορευματοκιβώτια αυτά έχουν κατοχυρωμένες με δίπλωμα ευρεσιτεχνίας διαμορφωμένες γωνίες των οποίων το κόστος είναι απαγορευτικό. Μια επιμήκυνση των οχημάτων που

μεταφέρουν τα εμπορευματοκιβώτια αυτά κατά 15 cm μπορεί να απαλλάξει τους μεταφορείς από την υποχρέωση τήρησης των διοικητικών διαδικασιών και να διευκολύνει τις διατροφικές μεταφορές, χωρίς κίνδυνο ή βλάβη για τους άλλους χρήστες του οδικού δικτύου ή την υποδομή. Η μικρή προσθήκη αυτών των 15 cm σε σχέση με το μήκος ενός αρθρωτού βαρέος οχήματος (16,50 m) δεν συνιστά στην πραγματικότητα πρόσθετο κίνδυνο για την οδική ασφάλεια. Στον άξονα της πολιτικής της Λευκής Βίβλου για τις μεταφορές, η αύξηση αυτή επιτρέπεται, ωστόσο, μόνο για τις διατροφικές μεταφορές, το οδικό σκέλος των οποίων δεν υπερβαίνει τα 300 km για τις μεταφορές που περιλαμβάνουν σιδηροδρομικό, ποτάμιο ή θαλάσσιο σκέλος. Αυτή η απόσταση φαίνεται ότι αρκεί για τη σύνδεση μιας βιομηχανικής ή εμπορικής μονάδας με έναν εμπορευματικό σταθμό ή έναν ποτάμιο λιμένα. Για τη σύνδεση ενός θαλάσσιου λιμένα και τη στήριξη της ανάπτυξης των θαλάσσιων αρτηριών, είναι δυνατή μια μεγαλύτερη απόσταση για τις ενδο-ευρωπαϊκές θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων.

μεταφέρουν τα εμπορευματοκιβώτια αυτά κατά 15 cm μπορεί να απαλλάξει τους μεταφορείς από την υποχρέωση τήρησης των διοικητικών διαδικασιών και να διευκολύνει τις διατροφικές μεταφορές, χωρίς κίνδυνο ή βλάβη για τους άλλους χρήστες του οδικού δικτύου ή την υποδομή. Η μικρή προσθήκη αυτών των 15 cm σε σχέση με το μήκος ενός αρθρωτού βαρέος οχήματος (16,50 m) δεν συνιστά στην πραγματικότητα πρόσθετο κίνδυνο για την οδική ασφάλεια. Στον άξονα της πολιτικής της Λευκής Βίβλου για τις μεταφορές, η αύξηση αυτή επιτρέπεται, ωστόσο, μόνο για τις διατροφικές μεταφορές, το οδικό σκέλος των οποίων δεν υπερβαίνει τα 300 km για τις μεταφορές που περιλαμβάνουν σιδηροδρομικό, ποτάμιο ή θαλάσσιο σκέλος. Αυτή η απόσταση φαίνεται ότι αρκεί για τη σύνδεση μιας βιομηχανικής ή εμπορικής μονάδας με έναν εμπορευματικό σταθμό ή έναν ποτάμιο λιμένα.

***Λαμβάνοντας υπόψη τις ιδιαίτερες συνθήκες των νησιωτικών κρατών μελών,*** για τη σύνδεση ενός θαλάσσιου λιμένα και τη στήριξη της ανάπτυξης των θαλάσσιων αρτηριών, είναι δυνατή μια μεγαλύτερη απόσταση για τις ενδο-ευρωπαϊκές θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων.

**Or. en**

**Τροπολογία 107**  
**Philippe De Backer**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Αιτιολογική σκέψη 9**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

(9) Η Λευκή Βίβλος για τις μεταφορές τονίζει, επίσης, την ανάγκη να παρακολουθούνται οι εξελίξεις στις διατροφικές μεταφορές, ιδίως στον τομέα

*Τροπολογία*

(9) Η Λευκή Βίβλος για τις μεταφορές τονίζει, επίσης, την ανάγκη να παρακολουθούνται οι εξελίξεις στις διατροφικές μεταφορές, ιδίως στον τομέα

των μεταφορών με εμπορευματοκιβώτια, όπου χρησιμοποιούνται ολοένα και περισσότερο τα εμπορευματοκιβώτια 45 ποδών. Μεταφέρονται είτε σιδηροδρομικώς είτε μέσω πλωτών οδών. Όμως, τα οδικά τμήματα των διατροπικών διαδρομών μπορούν σήμερα να πραγματοποιηθούν μόνο στο πλαίσιο περιοριστικών διοικητικών διαδικασιών τόσο για τα κράτη μέλη όσο και τους μεταφορείς, ή εάν τα εμπορευματοκιβώτια αυτά έχουν κατοχυρωμένες με δίπλωμα ευρεσιτεχνίας διαμορφωμένες γωνίες των οποίων το κόστος είναι απαγορευτικό. Μια επιμήκυνση των οχημάτων που μεταφέρουν τα εμπορευματοκιβώτια αυτά κατά **15 cm** μπορεί να απαλλάξει τους μεταφορείς από την υποχρέωση τήρησης των διοικητικών διαδικασιών και να διευκολύνει τις διατροπικές μεταφορές, χωρίς κίνδυνο ή βλάβη για τους άλλους χρήστες του οδικού δικτύου ή την υποδομή. Η μικρή προσθήκη αυτών των **15 cm** σε σχέση με το μήκος ενός αρθρωτού βαρέος οχήματος (16,50 m) δεν συνιστά στην πραγματικότητα πρόσθετο κίνδυνο για την οδική ασφάλεια. Στον άξονα της πολιτικής της Λευκής Βίβλου για τις μεταφορές, η αύξηση αυτή επιτρέπεται, ωστόσο, μόνο για τις διατροπικές μεταφορές, **το οδικό σκέλος των οποίων δεν υπερβαίνει τα 300 km για τις μεταφορές που περιλαμβάνουν σιδηροδρομικό, ποτάμιο ή θαλάσσιο σκέλος. Αυτή η απόσταση φαίνεται ότι αρκεί για τη σύνδεση μιας βιομηχανικής ή εμπορικής μονάδας με έναν εμπορευματικό σταθμό ή έναν ποτάμιο λιμένα. Για τη σύνδεση ενός θαλάσσιου λιμένα και τη στήριξη της ανάπτυξης των θαλάσσιων αρτηριών, είναι δυνατή μια μεγαλύτερη απόσταση για τις ενδο-ευρωπαϊκές θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων.**

των μεταφορών με εμπορευματοκιβώτια, όπου χρησιμοποιούνται ολοένα και περισσότερο τα εμπορευματοκιβώτια 45 ποδών. Μεταφέρονται είτε σιδηροδρομικώς είτε μέσω πλωτών οδών. Όμως, τα οδικά τμήματα των διατροπικών διαδρομών μπορούν σήμερα να πραγματοποιηθούν μόνο στο πλαίσιο περιοριστικών διοικητικών διαδικασιών τόσο για τα κράτη μέλη όσο και τους μεταφορείς, ή εάν τα εμπορευματοκιβώτια αυτά έχουν κατοχυρωμένες με δίπλωμα ευρεσιτεχνίας διαμορφωμένες γωνίες των οποίων το κόστος είναι απαγορευτικό. Μια επιμήκυνση των οχημάτων που μεταφέρουν τα εμπορευματοκιβώτια αυτά κατά **80 cm** μπορεί να απαλλάξει τους μεταφορείς από την υποχρέωση τήρησης των διοικητικών διαδικασιών και να διευκολύνει τις διατροπικές μεταφορές, χωρίς κίνδυνο ή βλάβη για τους άλλους χρήστες του οδικού δικτύου ή την υποδομή. Η μικρή προσθήκη αυτών των **80 cm** σε σχέση με το μήκος ενός αρθρωτού βαρέος οχήματος (16,50 m) δεν συνιστά στην πραγματικότητα πρόσθετο κίνδυνο για την οδική ασφάλεια. Στον άξονα της πολιτικής της Λευκής Βίβλου για τις μεταφορές, η αύξηση αυτή επιτρέπεται, ωστόσο, μόνο για τις διατροπικές μεταφορές.

Or. en

## Αιτιολόγηση

Η επιμήκυνση κατά 15 cm ενδέχεται να μην είναι πάντοτε επαρκής για τα οχήματα που εκτελούν μεταφορές εμπορευματοκιβωτίων 45 ποδών. Το Βέλγιο, για παράδειγμα, επιτρέπει επιμήκυνση κατά 77 cm για τη μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων 45 ποδών από και προς τερματικούς σταθμούς διατροφικών μεταφορών εντός της επικράτειάς του. Ως εκ τούτου, θεωρείται αναγκαία μια τροπολογία που προτείνει επιμήκυνση.

### Τροπολογία 108 Markus Ferber

#### Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 10

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

(10) Για να συνεχιστεί η προώθηση των διατροφικών μεταφορών **και να ληφθεί υπόψη το καθαρό βάρος των εμπορευματοκιβωτίων 45 ποδών**, είναι αναγκαίο να επεκταθεί η διάταξη που επιτρέπει την κυκλοφορία συνδυασμών οχημάτων έως 44 τόνων με 5 ή 6 άξονες που μεταφέρουν, μέσω διατροφικών μεταφορών, εμπορευματοκιβώτια 40 ποδών και **σε εκείνους που μεταφέρουν εμπορευματοκιβώτια 45 ποδών**.

*Τροπολογία*

(10) Για να συνεχιστεί η προώθηση των διατροφικών μεταφορών **πρέπει να ληφθούν υπόψη όλες οι διατροφικές μονάδες φόρτωσης στην κυκλοφορία**. Για να ληφθεί **δεόντως** υπόψη το καθαρό βάρος **τους**, είναι αναγκαίο να επεκταθεί η διάταξη που επιτρέπει την κυκλοφορία συνδυασμών οχημάτων **συνολικού βάρους έλξεως 44 τόνων με 5 ή 6 άξονες** που μεταφέρουν, μέσω διατροφικών μεταφορών, εμπορευματοκιβώτια 40 ποδών και **στη διατροφική μονάδα μεταφοράς του άρθρου 2 της οδηγίας (π.χ. κινητά αμαξώματα, εμπορευματοκιβώτια έως 45 ποδών)**.

Or. de

### Τροπολογία 109 Patricia van der Kammen

#### Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 11

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

(11) Μετά την έκδοση της οδηγίας **96/53/ΕΚ**, το μέσο βάρος των επιβατών

*Τροπολογία*

(11) Μετά την έκδοση της οδηγίας **2002/7/ΕΚ**, το μέσο βάρος των επιβατών

λεωφορείων, καθώς και το βάρος των αποσκευών τους έχουν αυξηθεί σημαντικά, οδηγώντας σε σταδιακή μείωση του αριθμού των επιβατών, λαμβάνοντας υπόψη τα όρια βάρους που επιβάλλει η οδηγία. Η ανάγκη να δοθεί προτεραιότητα στις δημόσιες μεταφορές έναντι των ιδιωτικών για λόγους υψηλότερης ενεργειακής απόδοσης προϋποθέτει την επαναφορά του προηγούμενου αριθμού επιβατών ανά λεωφορείο, λαμβάνοντας υπόψη την αύξηση του βάρους τους και του βάρους των αποσκευών τους. Αυτό μπορεί να γίνει με την αύξηση του επιτρεπόμενου βάρους των διαξονικών λεωφορείων, εφόσον όμως δεν προκαλείται βλάβη στις υποδομές λόγω ταχύτερης φθοράς τους.

λεωφορείων, καθώς και το βάρος των αποσκευών τους έχουν αυξηθεί σημαντικά, οδηγώντας σε σταδιακή μείωση του αριθμού των επιβατών, λαμβάνοντας υπόψη τα όρια βάρους που επιβάλλει η οδηγία. Η ανάγκη να δοθεί προτεραιότητα στις δημόσιες μεταφορές έναντι των ιδιωτικών για λόγους υψηλότερης ενεργειακής απόδοσης προϋποθέτει την επαναφορά του προηγούμενου αριθμού επιβατών ανά λεωφορείο, λαμβάνοντας υπόψη την αύξηση του βάρους τους και του βάρους των αποσκευών τους. Αυτό μπορεί να γίνει με την αύξηση του επιτρεπόμενου βάρους των διαξονικών λεωφορείων, εφόσον όμως δεν προκαλείται βλάβη στις υποδομές λόγω ταχύτερης φθοράς τους.

Or. nl

## **Τροπολογία 110** **Phil Bennion**

### **Πρόταση οδηγίας** **Αιτιολογική σκέψη 12**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

(12) Οι αρχές που είναι υπεύθυνες για την επιβολή των κανονισμών σχετικά με τις οδικές μεταφορές διαπιστώνουν μεγάλο αριθμό παραβάσεων, οι οποίες κάποιες φορές είναι σοβαρές, ιδιαίτερα όσον αφορά το βάρος των οχημάτων. Η κατάσταση αυτή οφείλεται στον ανεπαρκή αριθμό των ελέγχων που διενεργούνται σύμφωνα με την οδηγία 96/53/EK ή στη χαμηλή αποτελεσματικότητά τους. Επιπλέον, οι διαδικασίες και οι κανόνες ελέγχου διαφέρουν μεταξύ των κρατών μελών, δημιουργώντας προβλήματα ασφάλειας δικαίου για τους οδηγούς των οχημάτων που κυκλοφορούν σε πολλά κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Επιπλέον, οι μεταφορείς που δεν συμμορφώνονται με

*Τροπολογία*

(12) Οι αρχές που είναι υπεύθυνες για την επιβολή των κανονισμών σχετικά με τις οδικές μεταφορές διαπιστώνουν μεγάλο αριθμό παραβάσεων, οι οποίες κάποιες φορές είναι σοβαρές, ιδιαίτερα όσον αφορά το βάρος των οχημάτων. Η κατάσταση αυτή οφείλεται στον ανεπαρκή αριθμό των ελέγχων που διενεργούνται σύμφωνα με την οδηγία 96/53/EK ή στη χαμηλή αποτελεσματικότητά τους. Επιπλέον, οι διαδικασίες και οι κανόνες ελέγχου διαφέρουν μεταξύ των κρατών μελών, δημιουργώντας προβλήματα ασφάλειας δικαίου για τους οδηγούς των οχημάτων που κυκλοφορούν σε πολλά κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Επιπλέον, οι μεταφορείς που δεν συμμορφώνονται με

τους σχετικούς κανόνες έχουν σημαντικό ανταγωνιστικό πλεονέκτημα έναντι των ανταγωνιστών τους που συμμορφώνονται με τη νομοθεσία, καθώς και έναντι των άλλων τρόπων μεταφορών. Αυτό αποτελεί εμπόδιο για την εύρυθμη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς. Επομένως, είναι σημαντικό να εντείνουν τα κράτη μέλη τον ρυθμό των διενεργούμενων ελέγχων, τόσο των χειροκίνητων όσο και των προεπιλογών με σκοπό τους ελέγχους αυτούς.

τους σχετικούς κανόνες έχουν σημαντικό ανταγωνιστικό πλεονέκτημα έναντι των ανταγωνιστών τους που συμμορφώνονται με τη νομοθεσία, καθώς και έναντι των άλλων τρόπων μεταφορών. Αυτό αποτελεί εμπόδιο για την εύρυθμη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς **και κίνδυνο για την οδική ασφάλεια**. Επομένως, είναι σημαντικό να εντείνουν τα κράτη μέλη τον ρυθμό **και την αποτελεσματικότητα** των διενεργούμενων ελέγχων, τόσο των χειροκίνητων όσο και των προεπιλογών με σκοπό τους ελέγχους αυτούς, **που θα βασίζονται σε ένα σύστημα διαβάθμισης της επικινδυνότητας**.

Or. en

#### Αιτιολόγηση

*Χαρακτηρισμός επικινδυνότητας αποδίδεται σε κάθε επιχείρηση που ταυτοποιείται στο σύστημα διαβάθμισης της επικινδυνότητας βάσει των οδικών τεχνικών ελέγχων προκειμένου να διασφαλίζεται η αποτελεσματικότητα των ελέγχων των οχημάτων.*

#### Τροπολογία 111 Patricia van der Kammen

#### Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 12

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

(12) Οι αρχές που είναι υπεύθυνες για την επιβολή των κανονισμών σχετικά με τις οδικές μεταφορές διαπιστώνουν μεγάλο αριθμό παραβάσεων, οι οποίες κάποιες φορές είναι σοβαρές, ιδιαίτερα όσον αφορά το βάρος των οχημάτων. **Η κατάσταση αυτή οφείλεται στον ανεπαρκή αριθμό των ελέγχων** που διενεργούνται σύμφωνα με την οδηγία 96/53/ΕΚ ή **στη χαμηλή αποτελεσματικότητά τους**. Επιπλέον, οι διαδικασίες και οι κανόνες ελέγχου διαφέρουν μεταξύ των κρατών μελών, **δημιουργώντας προβλήματα ασφάλειας δικαίου για τους οδηγούς των οχημάτων**

*Τροπολογία*

(12) Οι αρχές που είναι υπεύθυνες για την επιβολή των κανονισμών σχετικά με τις οδικές μεταφορές διαπιστώνουν μεγάλο αριθμό παραβάσεων, οι οποίες κάποιες φορές είναι σοβαρές, ιδιαίτερα όσον αφορά το βάρος των οχημάτων. **Παράγοντες που διαδραματίζουν ρόλο εν προκειμένω είναι για παράδειγμα οι έλεγχοι** που διενεργούνται σύμφωνα με την οδηγία 96/53/ΕΚ ή **η χαμηλή αποτελεσματικότητά τους**. Επιπλέον, οι διαδικασίες και οι κανόνες ελέγχου διαφέρουν μεταξύ των κρατών μελών **και** οι μεταφορείς που δεν συμμορφώνονται με τους σχετικούς

*που κυκλοφορούν σε πολλά κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Επιπλέον, οι μεταφορείς που δεν συμμορφώνονται με τους σχετικούς κανόνες έχουν σημαντικό ανταγωνιστικό πλεονέκτημα έναντι των ανταγωνιστών τους που συμμορφώνονται με τη νομοθεσία, καθώς και έναντι των άλλων τρόπων μεταφορών. Αυτό αποτελεί εμπόδιο για την εύρυθμη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς. Επομένως, είναι σημαντικό να εντείνουν τα κράτη μέλη τον ρυθμό των διενεργούμενων ελέγχων, τόσο των χειροκίνητων όσο και των προεπιλογών με σκοπό τους ελέγχους αυτούς.*

κανόνες έχουν σημαντικό ανταγωνιστικό πλεονέκτημα έναντι των ανταγωνιστών τους που συμμορφώνονται με τη νομοθεσία, καθώς και έναντι των άλλων τρόπων μεταφορών. Αυτό αποτελεί εμπόδιο για την εύρυθμη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς. Επομένως, είναι **σκόπιμο** να εντείνουν τα κράτη μέλη τον ρυθμό των διενεργούμενων ελέγχων, τόσο των χειροκίνητων όσο και των προεπιλογών με σκοπό τους ελέγχους αυτούς.

Or. nl

## **Τροπολογία 112** **Anne E. Jensen**

### **Πρόταση οδηγίας** **Αιτιολογική σκέψη 13**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

(13) Όντως, είναι πλέον διαθέσιμες απλές, σταθερές ή φορητές, τεχνολογικές λύσεις που επιτρέπουν την προεπιλογή των οχημάτων τα οποία είναι ύποπτα για παράβαση χωρίς να χρειάζεται να τα σταματήσει κανείς, οι οποίες επηρεάζουν λιγότερο την ομαλότητα της κυκλοφοριακής ροής, είναι λιγότερο δαπανηρές και εγγυώνται βέλτιστες συνθήκες ασφαλείας. Ορισμένα συστήματα μπορούν να τοποθετούνται εντός των βαρέων οχημάτων και να παρέχουν στον οδηγό ένα μέσο αυτοελέγχου που του επιτρέπει να γνωρίζει εάν κινείται εντός των ορίων που προβλέπει η νομοθεσία. Οι διατάξεις αυτές που είναι τοποθετημένες επί του οχήματος μπορούν επίσης να διαβιβάζουν δεδομένα, χωρίς να σταματήσει το όχημα, σε αστυνομικούς ή σε αυτόματα συστήματα

*Τροπολογία*

(13) Όντως, είναι πλέον διαθέσιμες απλές, σταθερές ή φορητές, τεχνολογικές λύσεις που επιτρέπουν την προεπιλογή των οχημάτων τα οποία είναι ύποπτα για παράβαση χωρίς να χρειάζεται να τα σταματήσει κανείς, οι οποίες επηρεάζουν λιγότερο την ομαλότητα της κυκλοφοριακής ροής, είναι λιγότερο δαπανηρές και εγγυώνται βέλτιστες συνθήκες ασφαλείας. Ορισμένα συστήματα μπορούν να τοποθετούνται εντός των βαρέων οχημάτων και να παρέχουν στον οδηγό ένα μέσο αυτοελέγχου που του επιτρέπει να γνωρίζει εάν κινείται εντός των ορίων που προβλέπει η νομοθεσία. Οι διατάξεις αυτές που είναι τοποθετημένες επί του οχήματος μπορούν επίσης να διαβιβάζουν δεδομένα, χωρίς να σταματήσει το όχημα, σε αστυνομικούς ή σε αυτόματα συστήματα

ελέγχου που βρίσκονται παραπλεύρως της οδού, χρησιμοποιώντας μια διεπαφή επικοινωνίας με μικροκύματα. **Κατά την προεπιλογή των οχημάτων, το ελάχιστο ενδεδειγμένο όριο είναι μία ζύγιση για κάθε 2.000 οχηματοχιλιόμετρα** για να διασφαλιστεί η αποτελεσματικότητα του ελέγχου οδικής κυκλοφορίας στο έδαφος της Ένωσης, **καθώς επιτρέπει τον έλεγχο κάθε οχήματος ανά τρεις ημέρες κατά στατιστικό μέσο όρο.**

ελέγχου που βρίσκονται παραπλεύρως της οδού, χρησιμοποιώντας μια διεπαφή επικοινωνίας με μικροκύματα. **Η προεπιλογή των οχημάτων θα πρέπει να είναι ανάλογη του συνολικού αριθμού των οχημάτων που είναι ταξινομημένα ή/και κυκλοφορούν στο έδαφός της** για να διασφαλιστεί η αποτελεσματικότητα του ελέγχου οδικής κυκλοφορίας στο έδαφος της Ένωσης. **Οι τεχνολογικές λύσεις θα πρέπει να χρησιμοποιούνται από τα κράτη μέλη μόνο εάν έχουν αποδεδειγμένη τεχνολογική ακρίβεια και αξιοπιστία και εφαρμόζονται προσεγγιστικά από όλα τα κράτη μέλη.**

Or. en

#### Αιτιολόγηση

Τα κράτη μέλη θα πρέπει να χρησιμοποιούν μόνο «αποδεδειγμένες» λύσεις και οι διαδικασίες επιβολής θα πρέπει να είναι εναρμονισμένες μεταξύ των κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Θα πρέπει να εναπόκειται στα κράτη μέλη να αποφασίζουν για τον αριθμό των οχημάτων που θα πρέπει να προεπιλέγονται για τους ελέγχους, λαμβάνοντας υπόψη τον αριθμό των οχημάτων που είναι ταξινομημένα ή/και κυκλοφορούν στο έδαφός τους.

#### Τροπολογία 113 Markus Ferber

#### Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 13

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

(13) Όντως, είναι πλέον διαθέσιμες απλές, σταθερές ή φορητές, τεχνολογικές λύσεις που επιτρέπουν την προεπιλογή των οχημάτων τα οποία είναι ύποπτα για παράβαση χωρίς να χρειάζεται να τα σταματήσει κανείς, οι οποίες επηρεάζουν λιγότερο την ομαλότητα της κυκλοφοριακής ροής, είναι λιγότερο δαπανηρές και εγγυώνται βέλτιστες συνθήκες ασφαλείας. Ορισμένα συστήματα μπορούν να τοποθετούνται εντός των βαρέων οχημάτων και να

*Τροπολογία*

(13) Όντως, είναι πλέον διαθέσιμες απλές, σταθερές ή φορητές, τεχνολογικές λύσεις που επιτρέπουν την προεπιλογή των οχημάτων τα οποία είναι ύποπτα για παράβαση χωρίς να χρειάζεται να τα σταματήσει κανείς, οι οποίες επηρεάζουν λιγότερο την ομαλότητα της κυκλοφοριακής ροής, είναι λιγότερο δαπανηρές και εγγυώνται βέλτιστες συνθήκες ασφαλείας. Ορισμένα συστήματα μπορούν να τοποθετούνται εντός των βαρέων οχημάτων και να



παρέχουν στον οδηγό ένα μέσο αυτοελέγχου που του επιτρέπει να γνωρίζει εάν κινείται εντός των ορίων που προβλέπει η νομοθεσία. Οι διατάξεις αυτές που είναι τοποθετημένες επί του οχήματος μπορούν επίσης να διαβιβάζουν δεδομένα, χωρίς να σταματήσει το όχημα, σε αστυνομικούς ή σε αυτόματα συστήματα ελέγχου που βρίσκονται παραπλεύρως της οδού, χρησιμοποιώντας μια διεπαφή επικοινωνίας με μικροκύματα. Κατά την προεπιλογή των οχημάτων, **το ελάχιστο ενδεδειγμένο όριο είναι μία ζύγιση για κάθε 2.000 οχηματοχιλιόμετρα** για να διασφαλιστεί η αποτελεσματικότητα του ελέγχου οδικής κυκλοφορίας στο έδαφος της Ένωσης, **καθώς επιτρέπει τον έλεγχο κάθε οχήματος ανά τρεις ημέρες κατά στατιστικό μέσο όρο.**

παρέχουν στον οδηγό ένα μέσο αυτοελέγχου που του επιτρέπει να γνωρίζει εάν κινείται εντός των ορίων που προβλέπει η νομοθεσία. Οι διατάξεις αυτές που είναι τοποθετημένες επί του οχήματος μπορούν επίσης να διαβιβάζουν δεδομένα, χωρίς να σταματήσει το όχημα, σε αστυνομικούς ή σε αυτόματα συστήματα ελέγχου που βρίσκονται παραπλεύρως της οδού, χρησιμοποιώντας μια διεπαφή επικοινωνίας με μικροκύματα. **Όλα τα συστήματα ελέγχου και όλες οι τεχνικές απαιτήσεις πρέπει να εναρμονιστούν σε πανευρωπαϊκό επίπεδο. Στις διαδικασίες έγκρισης τύπου πρέπει να συμπεριληφθούν αντίστοιχοι κανόνες για τα συστήματα που εγκαθίστανται στα επαγγελματικά οχήματα, που θα είναι υποχρεωτικοί για όλα τα επαγγελματικά οχήματα.** Κατά την προεπιλογή των οχημάτων, **το ελάχιστο ενδεδειγμένο ποσοστό είναι [ ]% των οχημάτων της επικράτειας του κράτους μέλους που εμπíπτουν στο πεδίο εφαρμογής** για να διασφαλιστεί η αποτελεσματικότητα του ελέγχου οδικής κυκλοφορίας στο έδαφος της Ένωσης. **Τα οχήματα που δεν ανήκουν στην επικράτειά του πρέπει να λαμβάνονται δεόντως υπόψη στο ποσοστό ελέγχου ανάλογα με το ποσοστό συμμετοχής τους στις μεταφορές.**

Or. de

#### Αιτιολόγηση

Στα κράτη μέλη ισχύουν διαφορετικά τεχνικά πρότυπα για τα συστήματα ελέγχου. Για να υπάρξουν πανευρωπαϊκά συγκρίσιμες τιμές μέτρησης, πρέπει να ισχύουν ανάλογες απαιτήσεις. Η προεπιλογή των μετρήσεων πρέπει να προσαρμοστεί στην πρόταση για τροποποίηση της συχνότητας ελέγχου στο πλαίσιο των οδικών ελέγχων.

**Τροπολογία 114**  
**Silvia-Adriana Țicău**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Αιτιολογική σκέψη 13**

(13) Όντως, είναι πλέον διαθέσιμες απλές, σταθερές ή φορητές, τεχνολογικές λύσεις που επιτρέπουν την προεπιλογή των οχημάτων τα οποία είναι ύποπτα για παράβαση χωρίς να χρειάζεται να τα σταματήσει κανείς, οι οποίες επηρεάζουν λιγότερο την ομαλότητα της κυκλοφοριακής ροής, είναι λιγότερο δαπανηρές και εγγυώνται βέλτιστες συνθήκες ασφαλείας. Ορισμένα συστήματα μπορούν να τοποθετούνται εντός των βαρέων οχημάτων και να παρέχουν στον οδηγό ένα μέσο αυτοελέγχου που του επιτρέπει να γνωρίζει εάν κινείται εντός των ορίων που προβλέπει η νομοθεσία. Οι διατάξεις αυτές που είναι τοποθετημένες επί του οχήματος **μπορούν** επίσης να διαβιβάζουν δεδομένα, χωρίς να σταματήσει το όχημα, σε αστυνομικούς ή σε αυτόματα συστήματα ελέγχου που βρίσκονται παραπλεύρως της οδού, χρησιμοποιώντας μια διεπαφή επικοινωνίας με μικροκύματα. Κατά την προεπιλογή των οχημάτων, το ελάχιστο ενδεδειγμένο όριο είναι μία ζύγιση για κάθε 2.000 οχηματοχιλιόμετρα για να διασφαλιστεί η αποτελεσματικότητα του ελέγχου οδικής κυκλοφορίας στο έδαφος της Ένωσης, καθώς επιτρέπει τον έλεγχο κάθε οχήματος ανά τρεις ημέρες κατά στατιστικό μέσο όρο.

(13) Όντως, είναι πλέον διαθέσιμες απλές, σταθερές ή φορητές, τεχνολογικές λύσεις που επιτρέπουν την προεπιλογή των οχημάτων τα οποία είναι ύποπτα για παράβαση χωρίς να χρειάζεται να τα σταματήσει κανείς, οι οποίες επηρεάζουν λιγότερο την ομαλότητα της κυκλοφοριακής ροής, είναι λιγότερο δαπανηρές και εγγυώνται βέλτιστες συνθήκες ασφαλείας. Ορισμένα συστήματα μπορούν να τοποθετούνται εντός των βαρέων οχημάτων και να παρέχουν στον οδηγό ένα μέσο αυτοελέγχου που του επιτρέπει να γνωρίζει εάν κινείται εντός των ορίων που προβλέπει η νομοθεσία. Οι διατάξεις αυτές που είναι τοποθετημένες επί του οχήματος **έχουν** επίσης **τη δυνατότητα** να διαβιβάζουν δεδομένα, χωρίς να σταματήσει το όχημα, σε αστυνομικούς ή σε αυτόματα συστήματα ελέγχου που βρίσκονται παραπλεύρως της οδού, χρησιμοποιώντας μια διεπαφή επικοινωνίας με μικροκύματα. Κατά την προεπιλογή των οχημάτων, το ελάχιστο ενδεδειγμένο όριο είναι μία ζύγιση για κάθε 2.000 οχηματοχιλιόμετρα για να διασφαλιστεί η αποτελεσματικότητα του ελέγχου οδικής κυκλοφορίας στο έδαφος της Ένωσης, καθώς επιτρέπει τον έλεγχο κάθε οχήματος ανά τρεις ημέρες κατά στατιστικό μέσο όρο.

Or. ro

**Τροπολογία 115**  
**Phil Bennion**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Αιτιολογική σκέψη 13**

(13) Όντως, είναι πλέον διαθέσιμες απλές, σταθερές ή φορητές, τεχνολογικές λύσεις που επιτρέπουν την προεπιλογή των οχημάτων τα οποία είναι ύποπτα για παράβαση χωρίς να χρειάζεται να τα σταματήσει κανείς, οι οποίες επηρεάζουν λιγότερο την ομαλότητα της κυκλοφοριακής ροής, είναι λιγότερο δαπανηρές και εγγυώνται βέλτιστες συνθήκες ασφαλείας. Ορισμένα συστήματα **μπορούν** να τοποθετούνται εντός των βαρέων οχημάτων **και να** παρέχουν στον οδηγό ένα μέσο αυτοελέγχου που του επιτρέπει να γνωρίζει εάν κινείται εντός των ορίων που προβλέπει η νομοθεσία. Οι διατάξεις αυτές που είναι τοποθετημένες επί του οχήματος μπορούν επίσης να διαβιβάζουν δεδομένα, χωρίς να σταματήσει το όχημα, σε αστυνομικούς ή σε αυτόματα συστήματα ελέγχου που βρίσκονται παραπλεύρως της οδού, χρησιμοποιώντας μια διεπαφή επικοινωνίας με μικροκύματα. **Κατά την** προεπιλογή των οχημάτων, το ελάχιστο ενδεδειγμένο όριο είναι μία ζύγιση για κάθε 2.000 οχηματοχιλιόμετρα για να διασφαλιστεί η αποτελεσματικότητα του ελέγχου οδικής κυκλοφορίας στο έδαφος της Ένωσης, καθώς επιτρέπει τον έλεγχο κάθε οχήματος ανά τρεις ημέρες κατά στατιστικό μέσο όρο.

(13) Όντως, είναι πλέον διαθέσιμες απλές, σταθερές ή φορητές, τεχνολογικές λύσεις που επιτρέπουν την προεπιλογή των οχημάτων τα οποία είναι ύποπτα για παράβαση χωρίς να χρειάζεται να τα σταματήσει κανείς, οι οποίες επηρεάζουν λιγότερο την ομαλότητα της κυκλοφοριακής ροής, είναι λιγότερο δαπανηρές και εγγυώνται βέλτιστες συνθήκες ασφαλείας. **Επιπλέον, κατά περίπτωση, ορισμένα συστήματα θα πρέπει να τοποθετούνται εντός των βαρέων οχημάτων ώστε να παρέχουν στον οδηγό ένα μέσο αυτοελέγχου που του επιτρέπει να γνωρίζει εάν κινείται εντός των ορίων που προβλέπει η νομοθεσία. Οι διατάξεις αυτές που είναι τοποθετημένες επί του οχήματος μπορούν επίσης να διαβιβάζουν δεδομένα, χωρίς να σταματήσει το όχημα, σε αστυνομικούς ή σε αυτόματα συστήματα ελέγχου που βρίσκονται παραπλεύρως της οδού, χρησιμοποιώντας μια διεπαφή επικοινωνίας με μικροκύματα. Η προεπιλογή των οχημάτων θα πρέπει να βασίζεται σε ένα σύστημα διαβάθμισης της επικινδυνότητας για να διασφαλιστεί η αποτελεσματικότητα των ελέγχων και το ελάχιστο ενδεδειγμένο όριο θα πρέπει να είναι μία ζύγιση για κάθε 2.000 οχηματοχιλιόμετρα για να διασφαλιστεί η αποτελεσματικότητα του ελέγχου οδικής κυκλοφορίας στο έδαφος της Ένωσης, καθώς επιτρέπει τον έλεγχο κάθε οχήματος ανά τρεις ημέρες κατά στατιστικό μέσο όρο.**

Or. en

#### Αιτιολόγηση

*Οι φορείς εκμετάλλευσης οχημάτων επαγγελματικής χρήσεως θα πρέπει να τοποθετούν επί των ταξινομημένων οχημάτων συσκευές ζύγισης που θα επιτρέπουν στον οδηγό να γνωρίζει εάν κινείται εντός των ορίων που προβλέπει η νομοθεσία.*

**Τροπολογία 116**  
**Phil Bennion**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Αιτιολογική σκέψη 14**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

(14) Η διαπίστωση μεγάλου αριθμού παραβάσεων των διατάξεων της οδηγίας 96/53/ΕΚ οφείλεται σε μεγάλο βαθμό στις μη αποτρεπτικές κυρώσεις που προβλέπονται από τη νομοθεσία των κρατών μελών για τις παραβάσεις των κανόνων αυτών, ακόμη και στην απουσία τέτοιων κυρώσεων. Η αδυναμία αυτή επιτείνεται από το πλήθος των επιπέδων διοικητικών κυρώσεων στα διάφορα κράτη μέλη. Για την αντιμετώπιση της αδυναμίας αυτής, θα πρέπει να πλησιάσουν τα επίπεδα και οι κατηγορίες διοικητικών κυρώσεων για παραβάσεις της οδηγίας 96/53/ΕΚ στο επίπεδο της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Οι διοικητικές κυρώσεις αυτές θα πρέπει να είναι αποτελεσματικές, αναλογικές *και* αποτρεπτικές.

*Τροπολογία*

(14) Η διαπίστωση μεγάλου αριθμού παραβάσεων των διατάξεων της οδηγίας 96/53/ΕΚ οφείλεται σε μεγάλο βαθμό στις μη αποτρεπτικές κυρώσεις που προβλέπονται από τη νομοθεσία των κρατών μελών για τις παραβάσεις των κανόνων αυτών, ακόμη και στην απουσία τέτοιων κυρώσεων. Η αδυναμία αυτή επιτείνεται από το πλήθος των επιπέδων διοικητικών κυρώσεων στα διάφορα κράτη μέλη. Για την αντιμετώπιση της αδυναμίας αυτής, θα πρέπει να πλησιάσουν τα επίπεδα και οι κατηγορίες διοικητικών κυρώσεων για παραβάσεις της οδηγίας 96/53/ΕΚ στο επίπεδο της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Οι διοικητικές κυρώσεις αυτές θα πρέπει να είναι αποτελεσματικές, αναλογικές, αποτρεπτικές *και να μην εισάγουν διακρίσεις*.

**Or. en**

**Τροπολογία 117**  
**Patricia van der Kammen**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Αιτιολογική σκέψη 14**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

(14) Η διαπίστωση μεγάλου αριθμού παραβάσεων των διατάξεων της οδηγίας **96/53/ΕΚ** οφείλεται σε μεγάλο βαθμό στις μη αποτρεπτικές κυρώσεις που προβλέπονται από τη νομοθεσία των κρατών μελών για τις παραβάσεις των

*Τροπολογία*

(14) Η διαπίστωση μεγάλου αριθμού παραβάσεων των διατάξεων της οδηγίας **2002/7/ΕΚ** οφείλεται σε μεγάλο βαθμό στις μη αποτρεπτικές κυρώσεις που προβλέπονται από τη νομοθεσία των κρατών μελών για τις παραβάσεις των

κανόνων αυτών, ακόμη και στην απουσία τέτοιων κυρώσεων. Η αδυναμία αυτή επιτείνεται από το πλήθος των επιπέδων διοικητικών κυρώσεων στα διάφορα κράτη μέλη. Για την αντιμετώπιση της αδυναμίας αυτής, θα πρέπει να πλησιάσουν τα επίπεδα και οι κατηγορίες διοικητικών κυρώσεων για παραβάσεις της οδηγίας **96/53/ΕΚ** στο επίπεδο της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Οι διοικητικές κυρώσεις αυτές θα πρέπει να είναι αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές.

κανόνων αυτών, ακόμη και στην απουσία τέτοιων κυρώσεων. Η αδυναμία αυτή επιτείνεται από το πλήθος των επιπέδων διοικητικών κυρώσεων στα διάφορα κράτη μέλη. Για την αντιμετώπιση της αδυναμίας αυτής, θα πρέπει να πλησιάσουν τα επίπεδα και οι κατηγορίες διοικητικών κυρώσεων για παραβάσεις της οδηγίας **2002/7/ΕΚ** στο επίπεδο της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Οι διοικητικές κυρώσεις αυτές θα πρέπει να είναι αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές.

Or. nl

## **Τροπολογία 118** **Patricia van der Kammen**

### **Πρόταση οδηγίας** **Αιτιολογική σκέψη 15**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

(15) Οι εποπτικές αρχές των κρατών μελών πρέπει να ανταλλάσσουν πληροφορίες για να καταστήσουν αποτελεσματικότερους τους ελέγχους του βάρους των οχημάτων ή των συνδυασμών οχημάτων σε διεθνές επίπεδο και για να διευκολύνουν την ομαλή διεξαγωγή αυτών των ελέγχων, ιδίως όσον αφορά τον εντοπισμό των παραβατών, την περιγραφή των παραβάσεων και των αντίστοιχων κυρώσεων, καθώς και την εντιμότητα της οικείας επιχείρησης. ***Το σημείο επαφής που ορίζεται σύμφωνα με το άρθρο 18 παράγραφος 1 του κανονισμού 1071/2009/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 21ης Οκτωβρίου 2009 σχετικά με τη θέσπιση κοινών κανόνων όσον αφορά τους όρους που πρέπει να πληρούνται για την άσκηση του επαγγέλματος του οδικού μεταφορέα και για την κατάρτιση της οδηγίας 96/26/ΕΚ του Συμβουλίου<sup>9</sup>, θα μπορούσε να χρησιμεύσει ως σημείο***

*Τροπολογία*

(15) Οι εποπτικές αρχές των κρατών μελών πρέπει να ανταλλάσσουν πληροφορίες για να καταστήσουν αποτελεσματικότερους τους ελέγχους του βάρους των οχημάτων ή των συνδυασμών οχημάτων σε διεθνές επίπεδο και για να διευκολύνουν την ομαλή διεξαγωγή αυτών των ελέγχων, ιδίως όσον αφορά τον εντοπισμό των παραβατών, την περιγραφή των παραβάσεων και των αντίστοιχων κυρώσεων, καθώς και την εντιμότητα της οικείας επιχείρησης.

*αναμετάδοσης σε αυτή την ανταλλαγή πληροφοριών.*

<sup>9</sup> *EE L 300 της 14.11.2009, σ. 51.*

Or. nl

**Τροπολογία 119**  
**Patricia van der Kammen**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Αιτιολογική σκέψη 16**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

**(16) Είναι σημαντικό το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο να ενημερώνονται τακτικά για τους ελέγχους που διενεργούνται από τα κράτη μέλη σε σχέση με την οδική κυκλοφορία. Οι πληροφορίες αυτές, οι οποίες παρέχονται από τα κράτη μέλη, θα επιτρέψουν στην Επιτροπή να εξασφαλίσει τη συμμόρφωση των μεταφορέων με την παρούσα οδηγία και να καθορίσει εάν θα πρέπει ή όχι να θεσπιστούν πρόσθετα μέτρα επιβολής.**

**διαγράφεται**

Or. nl

**Τροπολογία 120**  
**Phil Bennion**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Αιτιολογική σκέψη 16**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

**(16) Είναι σημαντικό το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο να ενημερώνονται τακτικά για τους ελέγχους που διενεργούνται από τα κράτη μέλη σε σχέση με την οδική κυκλοφορία. Οι**

**(16) Είναι σημαντικό το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο να ενημερώνονται τακτικά για τους ελέγχους που διενεργούνται από τα κράτη μέλη σε σχέση με την οδική κυκλοφορία. Οι**

πληροφορίες αυτές, οι οποίες παρέχονται από τα κράτη μέλη, θα επιτρέψουν στην Επιτροπή να εξασφαλίσει τη συμμόρφωση των μεταφορέων με την παρούσα οδηγία και να καθορίσει εάν θα πρέπει ή όχι να θεσπιστούν πρόσθετα μέτρα επιβολής.

πληροφορίες αυτές, οι οποίες παρέχονται από τα κράτη μέλη **μέσω του σημείου επαφής τους**, θα επιτρέψουν στην Επιτροπή να εξασφαλίσει τη συμμόρφωση των μεταφορέων με την παρούσα οδηγία και να καθορίσει εάν θα πρέπει ή όχι να θεσπιστούν πρόσθετα μέτρα επιβολής.

**Or. en**

**Τροπολογία 121**  
**Eva Lichtenberger, Michael Cramer**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Αιτιολογική σκέψη 16**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

(16) Είναι σημαντικό το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο να ενημερώνονται **τακτικά** για τους ελέγχους που διενεργούνται από τα κράτη μέλη σε σχέση με την οδική κυκλοφορία. Οι πληροφορίες αυτές, οι οποίες παρέχονται από τα κράτη μέλη, θα επιτρέψουν στην Επιτροπή να εξασφαλίσει τη συμμόρφωση των μεταφορέων με την παρούσα οδηγία και να καθορίσει εάν θα πρέπει ή όχι να θεσπιστούν πρόσθετα μέτρα επιβολής.

*Τροπολογία*

(16) Είναι σημαντικό το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο να ενημερώνονται για τους ελέγχους που διενεργούνται **τακτικά** από τα κράτη μέλη σε σχέση με την οδική κυκλοφορία. Οι πληροφορίες αυτές, οι οποίες παρέχονται από τα κράτη μέλη, θα επιτρέψουν στην Επιτροπή να εξασφαλίσει τη συμμόρφωση των μεταφορέων με την παρούσα οδηγία και να καθορίσει εάν θα πρέπει ή όχι να θεσπιστούν πρόσθετα μέτρα επιβολής.

**Or. en**

**Τροπολογία 122**  
**Patricia van der Kammen**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Αιτιολογική σκέψη 17**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

**(17) Η Επιτροπή θα πρέπει να εξουσιοδοτηθεί να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη**

*Τροπολογία*

**διαγράφεται**

*λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, για τον καθορισμό των απαιτήσεων για τις νέες αεροδυναμικές διατάξεις στο πίσω μέρος του οχήματος ή για τον σχεδιασμό των νέων μηχανοκίνητων οχημάτων, καθώς και τις τεχνικές προδιαγραφές για την εξασφάλιση της πλήρους διαλειτουργικότητας των ενσωματωμένων συσκευών ζύγισης, καθώς και τις κατευθύνσεις σχετικά με τις διαδικασίες για τον έλεγχο του βάρους των οχημάτων που κυκλοφορούν. Είναι ιδιαίτερα σημαντικό να διεξάγει η Επιτροπή τις κατάλληλες διαβουλεύσεις κατά τις προπαρασκευαστικές εργασίες της, μεταξύ άλλων και σε επίπεδο εμπειρογνομώνων. Η Επιτροπή, όταν εκπονεί και συντάσσει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις, θα πρέπει να εξασφαλίζει ταυτόχρονη, έγκαιρη και κατάλληλη μεταβίβαση των σχετικών εγγράφων στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο.*

Or. nl

**Τροπολογία 123**  
**Dieter-Lebrecht Koch**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Αιτιολογική σκέψη 17**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

(17) Η Επιτροπή θα πρέπει να εξουσιοδοτηθεί να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, για τον καθορισμό των απαιτήσεων για τις νέες αεροδυναμικές διατάξεις στο πίσω μέρος του οχήματος ή για τον σχεδιασμό των νέων μηχανοκίνητων οχημάτων, καθώς και τις τεχνικές προδιαγραφές για την εξασφάλιση της πλήρους διαλειτουργικότητας των ενσωματωμένων

*Τροπολογία*

(17) Η Επιτροπή θα πρέπει να εξουσιοδοτηθεί να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, για τον καθορισμό των απαιτήσεων για τις νέες αεροδυναμικές διατάξεις **προστασίας έναντι ενσφηνώσεων και αεροτομές** στο **πλαϊνό και το** πίσω μέρος του οχήματος ή για τον σχεδιασμό των νέων μηχανοκίνητων οχημάτων, καθώς και τις τεχνικές προδιαγραφές για την εξασφάλιση



συσκευών ζύγισης, καθώς και τις κατευθύνσεις σχετικά με τις διαδικασίες για τον έλεγχο του βάρους των οχημάτων που κυκλοφορούν. Είναι ιδιαίτερα σημαντικό να διεξαγάγει η Επιτροπή τις κατάλληλες διαβουλεύσεις κατά τις προπαρασκευαστικές εργασίες της, μεταξύ άλλων και σε επίπεδο εμπειρογνομώνων. Κατά την επεξεργασία και κατάρτιση των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων η Επιτροπή πρέπει να εξασφαλίζει ταυτόχρονη, έγκαιρη και σωστή διαβίβαση των σχετικών εγγράφων στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο.

της πλήρους διαλειτουργικότητας των ενσωματωμένων συσκευών ζύγισης, καθώς και τις κατευθύνσεις σχετικά με τις διαδικασίες για τον έλεγχο του βάρους των οχημάτων που κυκλοφορούν. Είναι ιδιαίτερα σημαντικό να διεξαγάγει η Επιτροπή τις κατάλληλες διαβουλεύσεις κατά τις προπαρασκευαστικές εργασίες της, μεταξύ άλλων και σε επίπεδο εμπειρογνομώνων. Κατά την επεξεργασία και κατάρτιση των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων η Επιτροπή πρέπει να εξασφαλίζει ταυτόχρονη, έγκαιρη και σωστή διαβίβαση των σχετικών εγγράφων στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο.

Or. de

## **Τροπολογία 124** **Phil Bennion**

### **Πρόταση οδηγίας** **Αιτιολογική σκέψη 17**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

(17) Η Επιτροπή θα πρέπει να εξουσιοδοτηθεί να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, για τον καθορισμό των απαιτήσεων για τις νέες αεροδυναμικές διατάξεις στο πίσω μέρος του οχήματος ή για τον σχεδιασμό των νέων μηχανοκίνητων οχημάτων, καθώς και τις τεχνικές προδιαγραφές για την εξασφάλιση της πλήρους διαλειτουργικότητας των ενσωματωμένων συσκευών ζύγισης, καθώς και τις κατευθύνσεις σχετικά με τις διαδικασίες για τον έλεγχο του βάρους των οχημάτων που κυκλοφορούν. Είναι ιδιαίτερα σημαντικό να διεξάγει η Επιτροπή τις κατάλληλες διαβουλεύσεις κατά τις προπαρασκευαστικές εργασίες της, μεταξύ

*Τροπολογία*

(17) Η Επιτροπή θα πρέπει να εξουσιοδοτηθεί να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, για τον καθορισμό των απαιτήσεων για τις νέες αεροδυναμικές διατάξεις στο πίσω μέρος του οχήματος ή για τον σχεδιασμό των νέων μηχανοκίνητων οχημάτων, **με στόχο την αναθεώρηση των ευρωπαϊκών διαδικασιών έγκρισης τύπου, όπως αναφέρονται στην οδηγία 2007/46/ΕΚ στο πλαίσιο των κανονισμών της ΟΕΕ/ΗΕ**, καθώς και τις τεχνικές προδιαγραφές για την εξασφάλιση της πλήρους διαλειτουργικότητας των ενσωματωμένων συσκευών ζύγισης, καθώς και τις κατευθύνσεις σχετικά με τις διαδικασίες για τον έλεγχο του βάρους των οχημάτων

άλλων και σε επίπεδο εμπειρογνομόνων. Κατά την επεξεργασία και κατάρτιση των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων η Επιτροπή πρέπει να εξασφαλίζει ταυτόχρονη, έγκαιρη και σωστή διαβίβαση των σχετικών εγγράφων στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο.

που κυκλοφορούν. Είναι ιδιαίτερα σημαντικό να διεξάγει η Επιτροπή τις κατάλληλες διαβουλεύσεις κατά τις προπαρασκευαστικές εργασίες της, μεταξύ άλλων και σε επίπεδο εμπειρογνομόνων. Κατά την επεξεργασία και κατάρτιση των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων η Επιτροπή πρέπει να εξασφαλίζει ταυτόχρονη, έγκαιρη και σωστή διαβίβαση των σχετικών εγγράφων στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο.

**Or. en**

## **Τροπολογία 125** **Philippe De Backer**

### **Πρόταση οδηγίας** **Αιτιολογική σκέψη 17**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

(17) Η Επιτροπή θα πρέπει να εξουσιοδοτηθεί να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, για τον καθορισμό των απαιτήσεων για τις νέες αεροδυναμικές διατάξεις στο πίσω μέρος του οχήματος ή για τον σχεδιασμό των νέων μηχανοκίνητων οχημάτων, καθώς και τις τεχνικές προδιαγραφές για την εξασφάλιση της πλήρους διαλειτουργικότητας των ενσωματωμένων συσκευών ζύγισης, καθώς και τις κατευθύνσεις σχετικά με τις διαδικασίες για τον έλεγχο του βάρους των οχημάτων που κυκλοφορούν. Είναι ιδιαίτερα σημαντικό να διεξάγει η Επιτροπή τις κατάλληλες διαβουλεύσεις κατά τις προπαρασκευαστικές εργασίες της, μεταξύ άλλων και σε επίπεδο εμπειρογνομόνων. Κατά την επεξεργασία και κατάρτιση των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων η Επιτροπή πρέπει να εξασφαλίζει ταυτόχρονη, έγκαιρη και σωστή διαβίβαση των

*Τροπολογία*

(17) Η Επιτροπή θα πρέπει να εξουσιοδοτηθεί να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, για τον καθορισμό των απαιτήσεων για τις νέες αεροδυναμικές διατάξεις στο πίσω μέρος του οχήματος ή για τον σχεδιασμό των νέων μηχανοκίνητων οχημάτων, καθώς και τις τεχνικές προδιαγραφές για την εξασφάλιση της πλήρους διαλειτουργικότητας των ενσωματωμένων συσκευών ζύγισης, καθώς και τις κατευθύνσεις σχετικά με τις διαδικασίες για τον έλεγχο του βάρους των οχημάτων που κυκλοφορούν. Είναι ιδιαίτερα σημαντικό να διεξάγει η Επιτροπή τις κατάλληλες διαβουλεύσεις κατά τις προπαρασκευαστικές εργασίες της, μεταξύ άλλων και σε επίπεδο εμπειρογνομόνων. **Στις διαβουλεύσεις θα πρέπει να συμμετέχουν τα κύρια ενδιαφερόμενα μέρη, όπως είναι οι κατασκευαστές φορτηγών και οι κατασκευαστές**

σχετικών εγγράφων στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο.

*αμαξωμάτων και ρυμουλκούμενων.* Κατά την επεξεργασία και κατάρτιση των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων η Επιτροπή πρέπει να εξασφαλίζει ταυτόχρονη, έγκαιρη και σωστή διαβίβαση των σχετικών εγγράφων στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο. **Θα πρέπει να παρέχεται επαρκής χρόνος στα ενδιαφερόμενα μέρη προκειμένου να συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις αυτές.**

Or. en

**Τροπολογία 126**  
**Patricia van der Kammen**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Αιτιολογική σκέψη 18**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

*(18) Δεδομένου ότι οι στόχοι της παρούσας οδηγίας δεν μπορούν να επιτευχθούν επαρκώς από τα κράτη μέλη και μπορούν, επομένως, λόγω της κλίμακας ή των επενεργειών της παρούσας οδηγίας, να επιτευχθούν καλύτερα σε ενωσιακό επίπεδο, η Ένωση δύναται να θεσπίσει μέτρα, σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας, όπως ορίζεται στο άρθρο 5 της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας, όπως διατυπώνεται στο εν λόγω άρθρο, η παρούσα οδηγία δεν υπερβαίνει τα αναγκαία όρια για την επίτευξη των εν λόγω στόχων.*

*διαγράφεται*

Or. nl

**Τροπολογία 127**  
**Inés Ayala Sender**

**Πρόταση οδηγίας  
Αιτιολογική σκέψη 18 α (νέα)**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

**(18α) Τυχόν τροποποίηση των βαρών και των διαστάσεων που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό θα πρέπει να πραγματοποιείται κατά τρόπο εναρμονισμένο και εντός προθεσμίας που επιτρέπει στις επιχειρήσεις να ανανεώσουν τον στόλο των οχημάτων τους χωρίς να δημιουργούνται στρεβλώσεις του ανταγωνισμού στην ίδια την αγορά.**

Or. es

**Τροπολογία 128  
Patricia van der Kammen**

**Πρόταση οδηγίας  
Αιτιολογική σκέψη 19**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

(19) Συνεπώς, είναι σκόπιμο να τροποποιηθεί αναλόγως η οδηγία **96/53/EK**,

(19) Συνεπώς, είναι σκόπιμο να τροποποιηθεί αναλόγως η οδηγία **2002/7/EK**,

Or. nl

**Τροπολογία 129  
Patricia van der Kammen**

**Πρόταση οδηγίας  
Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – εισαγωγικό μέρος**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

Η οδηγία **96/53/EK** τροποποιείται ως εξής:

Η οδηγία **2002/7/EK** τροποποιείται ως εξής:

Or. nl

Πρόταση οδηγίας  
Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 1 – περίπτωση 1  
Οδηγία 96/53/EK  
Άρθρο 2 – εδάφιο 1

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

– «όχημα υβριδικής κίνησης», όχημα όπως ορίζεται στην οδηγία 2007/46/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 5ης Σεπτεμβρίου 2007 για τη θέσπιση πλαισίου για την έγκριση των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους, και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά<sup>10</sup>, το οποίο είναι εξοπλισμένο με έναν ή περισσότερους κινητήρες έλξης που τροφοδοτούνται από ηλεκτρική ενέργεια και δεν είναι μόνιμα συνδεδεμένοι με το δίκτυο και έναν ή περισσότερους κινητήρες έλξης εσωτερικής καύσης,

*Τροπολογία*

– «εναλλακτικά καύσιμα»: τα καύσιμα που υποκαθιστούν πηγές ορυκτού πετρελαίου κατά τον ενεργειακό εφοδιασμό στις μεταφορές και έχουν τη δυνατότητα να συμβάλουν στην απαλλαγή των μεταφορών από τις ανθρακούχες εκπομπές. Περιλαμβάνουν τα εξής:

- την ηλεκτρική ενέργεια,
- το υδρογόνο,
- τα βιοκαύσιμα, όπως ορίζονται στην οδηγία 2009/28/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου,
- τα συνθετικά καύσιμα,
- το φυσικό αέριο, συμπεριλαμβανομένου του βιομεθανίου, σε αέρια μορφή (συμπιεσμένο φυσικό αέριο - CNG) και σε υγροποιημένη μορφή (υγροποιημένο φυσικό αέριο - LNG),
- το υγραέριο (LPG) και – την απορριπτόμενη θερμότητα.

---

<sup>10</sup> EE L 263 της 9.10.2007, σ. 1.

**Τροπολογία 131**  
**Phil Bennion**

**Πρόταση οδηγίας**

**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 1 – περίπτωση 2 α (νέα)**

Οδηγία 96/53/EK

Άρθρο 2 – παράγραφος 1 – εδάφιο 1

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

**– «τεχνολογία χαμηλών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα»: καινοτόμος τεχνολογία, όπου η εξοικονόμηση εκπομπών CO<sub>2</sub> μπορεί να αποδειχθεί**

Or. en

*Αιτιολόγηση*

*Η επιμήκυνση που επιτρέπεται στο πλαίσιο της παρούσας οδηγίας θα πρέπει να χρησιμοποιείται για την προώθηση της ανάπτυξης καινοτόμων τεχνολογιών που θα μειώνουν τις εκπομπές CO<sub>2</sub> των βαρέων φορτηγών οχημάτων.*

**Τροπολογία 132**  
**Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz**

**Πρόταση οδηγίας**

**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 1 – περίπτωση 3**

Οδηγία 96/53/EK

Άρθρο 2 – παράγραφος 1 – εδάφιο 1

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

- «μονάδα διατροφικής μεταφοράς», μονάδα που μπορεί να ενταχθεί στις ακόλουθες κατηγορίες: εμπορευματοκιβώτιο, κινητό αμάξωμα, ημιρυμουλκούμενο,

- «μονάδα διατροφικής μεταφοράς», μονάδα που μπορεί να ενταχθεί στις ακόλουθες κατηγορίες: εμπορευματοκιβώτιο, κινητό αμάξωμα, ημιρυμουλκούμενο, **φορτηγό**,

Or. pl

## Αιτιολόγηση

Το πεδίο εφαρμογής του προτεινόμενου κανονισμού περιορίζεται στα εμπορευματοκιβώτια, τα κινητά αμαξώματα και τα ημιρυμουλκούμενα χωρίς να λαμβάνει υπόψη, π.χ., τα φορτηγά που μεταφέρονται στις σιδηροδρομικές πλατφόρμες. Υπάρχει ο κίνδυνος ο εν λόγω ορισμός να εφαρμοστεί περαιτέρω και σε άλλους τομείς, στην οποία περίπτωση η σιδηροδρομική μεταφορά των φορτηγών δεν θα ορίζεται ως διατροφική μεταφορά, εκτός εάν τα φορτηγά συνδέονται με ημιρυμουλκούμενα ή κινητά αμαξώματα.

### Τροπολογία 133 Corien Wortmann-Kool

**Πρόταση οδηγίας**  
**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 1 – περίπτωση 3**  
Οδηγία 96/53/EK  
Άρθρο 2 – παράγραφος 1 – εδάφιο 1

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

– «μονάδα διατροφικής **μεταφοράς**»,  
μονάδα που μπορεί να ενταχθεί στις  
ακόλουθες κατηγορίες:  
εμπορευματοκιβώτιο, κινητό αμάξωμα,  
ημιρυμουλκούμενο,

*Τροπολογία*

– «μονάδα διατροφικής **φόρτωσης**»,  
μονάδα που μπορεί να ενταχθεί στις  
ακόλουθες κατηγορίες:  
εμπορευματοκιβώτιο, κινητό αμάξωμα,  
ημιρυμουλκούμενο,

**Or. en**

## Αιτιολόγηση

Ο όρος «μονάδα διατροφικής φόρτωσης» είναι πιο διαδεδομένος στον τομέα.

### Τροπολογία 134 Jörg Leichtfried

**Πρόταση οδηγίας**  
**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 1 – περίπτωση 3 α (νέα)**  
Οδηγία 96/53/EK  
Άρθρο 2 – παράγραφος 1 – εδάφιο 1 – περίπτωση 12 α (νέα)

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

- «**εναλλακτικά καύσιμα**»: τα καύσιμα  
που υποκαθιστούν το πετρέλαιο ως  
πρώτη ύλη για τις μεταφορές και έχουν  
τη δυνατότητα να συμβάλουν στην

*απαλλαγή των μεταφορών από τις ανθρακούχες εκπομπές. Σε αυτά περιλαμβάνονται:*

- η ηλεκτρική ενέργεια,*
- το υδρογόνο,*
- τα συνθετικά καύσιμα,*
- το συμβατικό φυσικό αέριο, συμπεριλαμβανομένου του βιομεθανίου, σε αέρια μορφή (συμπιεσμένο φυσικό αέριο - CNG) και σε υγροποιημένη μορφή (υγροποιημένο φυσικό αέριο - LNG),*
- το υγραέριο (LPG), και*
- η απορριπτόμενη θερμότητα.*

Or. de

#### *Αιτιολόγηση*

*Για να προσδιοριστεί ο όρος «μηχανοκίνητο όχημα που χρησιμοποιεί εναλλακτικά καύσιμα» με τεχνολογικά ουδέτερο τρόπο, είναι χρήσιμο να προσδιοριστεί πρώτα ο όρος «εναλλακτικά καύσιμα».*

**Τροπολογία 135**  
**Jörg Leichtfried**

**Πρόταση οδηγίας**

**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 1 – περίπτωση 3 β (νέα)**

Οδηγία 96/53/EK

**Άρθρο 2 – παράγραφος 1 – εδάφιο 1 – περίπτωση 12 β (νέα)**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

*– «συνδουασμένη μεταφορά», η εμπορευματική μεταφορά μεταξύ κρατών μελών κατά την οποία το φορτηγό, το ρυμουλκούμενο, το ημιρυμουλκούμενο, με ή χωρίς ρυμουλκό, το κινητό αμάξωμα ή το εμπορευματοκιβώτιο 20 ποδών και άνω χρησιμοποιεί το οδικό δίκτυο για το αρχικό ή τελικό τμήμα της διαδρομής και, για το υπόλοιπο τμήμα, το σιδηροδρομικό δίκτυο ή τις εσωτερικές πλωτές οδούς ή μια διαδρομή διά θαλάσσης όταν η διαδρομή αυτή*



*υπερβαίνει τα 100 χιλιόμετρα σε ευθεία γραμμή και διανύει την αρχική ή τελική οδική διαδρομή:*

*– είτε ανάμεσα στο σημείο φόρτωσης του εμπορεύματος και τον πλησιέστερο κατάλληλο σιδηροδρομικό σταθμό εκφόρτωσης και το σημείο εκφόρτωσης του εμπορεύματος για την τελική διαδρομή είτε*

*– εντός ακτίνας που δεν υπερβαίνει τα 150 χιλιόμετρα σε ευθεία γραμμή, από τον ποτάμιο ή θαλάσσιο λιμένα φόρτωσης ή εκφόρτωσης.*

**Or. en**

### *Αιτιολόγηση*

*Διόρθωση της τροπολογίας στο σχέδιο έκθεσης (λέξεις που λείπουν από τον ορισμό). Ο ισχύων ορισμός του όρου «συνδυασμένη μεταφορά» σύμφωνα με την οδηγία 1992/106 θα πρέπει να χρησιμοποιείται σε όλο το κείμενο, αντί να εισαχθεί ο νέος όρος «διατροφική μεταφορά».*

**Τροπολογία 136**  
**Corien Wortmann-Kool**

**Πρόταση οδηγίας**

**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 1 – περίπτωση 3 β (νέα)**

Οδηγία 96/53/EK

**Άρθρο 2 – παράγραφος 1 – εδάφιο 1 – περίπτωση 12 β (νέα)**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

*– «συνδυασμένη μεταφορά», η εμπορευματική μεταφορά μεταξύ κρατών μελών κατά την οποία το φορτηγό, το ρυμουλκούμενο, το ημιρυμουλκούμενο, με ή χωρίς ρυμουλκό, το κινητό αμάξωμα ή το εμπορευματοκιβώτιο 20 ποδών και άνω χρησιμοποιεί το οδικό δίκτυο για το αρχικό και τελικό τμήμα της διαδρομής και, για το υπόλοιπο τμήμα, το σιδηροδρομικό δίκτυο ή τις εσωτερικές πλωτές οδούς ή μια διαδρομή διά θαλάσσης όταν η διαδρομή αυτή υπερβαίνει τα 100 χιλιόμετρα σε ευθεία*

*γραμμή και διανύει την αρχική και τελική οδική διαδρομή:*

*– είτε ανάμεσα στο σημείο φόρτωσης του εμπορεύματος και τον πλησιέστερο κατάλληλο σιδηροδρομικό σταθμό εκφόρτωσης και το σημείο εκφόρτωσης του εμπορεύματος για την τελική διαδρομή είτε*

*– εντός ακτίνας που δεν υπερβαίνει τα 150 χιλιόμετρα σε ευθεία γραμμή, από τον ποτάμιο ή θαλάσσιο λιμένα φόρτωσης ή εκφόρτωσης.*

Or. en

### *Αιτιολόγηση*

*Η συνδυασμένη μεταφορά αποτελείται πάντοτε από 2 τμήματα διαδρομής: οδική μεταφορά στο αρχικό τμήμα της διαδρομής (από τον τόπο φόρτωσης στον τερματικό σταθμό) και οδική μεταφορά στο τελικό τμήμα της διαδρομής (από τον τερματικό σταθμό στον τόπο προορισμού). Μειώνοντας τα δύο τμήματα της οδικής μεταφορά σε ένα, οι επιχειρηματίες και οι φορτωτές, για να μπορούν να κάνουν χρήση της οδήγίας σχετικά με τις συνδυασμένες μεταφορές, θα έπρεπε να έχουν στη διάθεσή τους απευθείας λιμενική/σιδηροδρομική σύνδεση, κάτι πολύ δύσκολο εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης.*

**Τροπολογία 137**  
**Michel Dantin, Dominique Riquet**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 2**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

**2) Το άρθρο 4 τροποποιείται ως εξής:**

**διαγράφεται**

**α) Η λέξη «εθνική» διαγράφεται στα σημεία α) και β) της παραγράφου 1.**

**β) Η πρώτη φράση του δεύτερου εδαφίου του άρθρου 4 παράγραφος 4 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:**

**«Οι μεταφορές θεωρείται ότι δεν επηρεάζουν σημαντικά τον διεθνή ανταγωνισμό στον τομέα των μεταφορών, εάν πραγματοποιούνται στο έδαφος κράτους μέλους, ή σε περίπτωση**

*διασυνοριακής μεταφοράς, μόνο μεταξύ δύο γειτονικών κρατών μελών που έχουν υιοθετήσει τα μέτρα που λαμβάνονται δυνάμει της παρούσας παραγράφου, και εάν πληρούται μία εκ των προϋποθέσεων που προβλέπονται στα στοιχεία α) και β):»*

Or. fr

**Τροπολογία 138**  
**Ismail Ertug**

**Πρόταση οδηγίας**

**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 2 – εισαγωγικό μέρος**

Οδηγία 96/53/EK

Άρθρο 4 – παράγραφος 4 – εδάφιο 2 α (νέο)

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

2) Το άρθρο 4 τροποποιείται ως εξής:

2) Στο άρθρο 4 παράγραφος 4 προστίθεται το ακόλουθο εδάφιο μετά το δεύτερο εδάφιο:

*«Με την επιφύλαξη των δικαιωμάτων των κρατών μελών, όπως ορίζονται στις πράξεις προσχώρησης στην Ένωση, απαγορεύονται οι διεθνείς μεταφορές που εκτελούνται από οχήματα ή συνδυασμούς οχημάτων με διαστάσεις που αποκλίνουν από εκείνες που ορίζονται στο παράρτημα I. Τα κράτη μέλη στα οποία είχαν ήδη εγκριθεί αποκλίσεις ως προς το ύψος των οχημάτων, μπορούν να συνεχίσουν να τις επιτρέπουν για μεταφορικές δραστηριότητες σε εθνικό επίπεδο.»*

Or. de

*Αιτιολόγηση*

*Διευκρινίζεται ότι οι ισχύουσες διατάξεις δεν επιτρέπουν την έγκριση της διασυνοριακής χρήσης οχημάτων με υπερβολικό μήκος και βάρος. Η χρήση τους θα μπορούσε να διακυβεύσει τους στόχους που συμφωνήθηκαν στη Λευκή Βίβλο. Για τον λόγο αυτόν απαιτείται καταρχάς διεξοδική εκτίμηση επιπτώσεων, που θα συμπεριλαμβάνει τις επιπτώσεις στη μετατόπιση των*

μεταφορών, την ασφάλεια, τις υποδομές, τις κοινωνικές συνθήκες και τις συνθήκες εργασίας, τις ΜΜΕ, την εφοδιαστική, την ατμοσφαιρική ρύπανση, τον θόρυβο κ.λπ.

**Τροπολογία 139**  
**Hubert Pirker**

**Πρόταση οδηγίας**

**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 2 – εισαγωγικό μέρος**

Οδηγία 96/53/ΕΚ

Άρθρο 4 – παράγραφος 4 – εδάφιο 2 α (νέο)

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

2) Το άρθρο 4 τροποποιείται ως εξής:

*Στο άρθρο 4 παράγραφος 4 προστίθεται το ακόλουθο εδάφιο μετά το δεύτερο εδάφιο:*

*«Με την επιφύλαξη των δικαιωμάτων των κρατών μελών, όπως ορίζονται στις πράξεις προσχώρησης στην Ένωση, και για την εξασφάλιση της ευρωπαϊκής εσωτερικής αγοράς, η χρήση επαγγελματικών οχημάτων με διαστάσεις και βάρος που υπερβαίνουν τα ανώτατα όρια που θεσπίζονται στην παρούσα οδηγία επιτρέπεται μόνο σε συγκεκριμένες οδούς και κατόπιν αιτήσεως στο εσωτερικό ενός κράτους μέλους. Κατά την αξιολόγηση αυτών των αιτήσεων, τα κράτη μέλη λαμβάνουν ιδίως υπόψη παράγοντες, όπως οι υφιστάμενες υποδομές και οι απαιτήσεις της οδικής ασφάλειας.»*

Or. de

*Αιτιολόγηση*

*Η παρούσα διευκρίνιση είναι αναγκαία προκειμένου να αποσαφηνιστεί ακόμα μια φορά ο στόχος της παρούσας οδηγίας: οι μέγιστες επιτρεπόμενες διαστάσεις και βάρη των οχημάτων καθορίζονται σε πανευρωπαϊκό επίπεδο προς όφελος μιας λειτουργικής εσωτερικής αγοράς. Αντίθετες προς αυτό ενέργειες προξενούν στρέβλωση του ανταγωνισμού και συνεπώς βλάπτουν την εσωτερική αγορά.*

**Τροπολογία 140**  
**Artur Zasada**

**Πρόταση οδηγίας**

**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 2 – εισαγωγικό μέρος**

Οδηγία 96/53/EK

Άρθρο 4 – παράγραφος 4 – εδάφιο 2 α (νέο)

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

2) Το άρθρο 4 τροποποιείται ως εξής:

*Τροπολογία*

2) Στο άρθρο 4 παράγραφος 4, παρεμβάλλεται το εξής εδάφιο μετά το δεύτερο εδάφιο:

*«Απαγορεύεται η διασυνοριακή χρήση συνδυασμών οχημάτων με διαστάσεις που αποκλίνουν από εκείνες που ορίζονται στο παράρτημα I σημεία 1.1, 1.2 έως 1.8, 4.2 και 4.4. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή καλείται να προβεί σε εμπειριστατομένη μελέτη σχετικά με τις πιθανές επιπτώσεις της διασυνοριακής κυκλοφορίας φορτηγών μεγαλύτερου μήκους και βάρους στο ευρωπαϊκό σύστημα μεταφορών και ιδίως στον διεθνή διαγωνισμό.»*

**Or. en**

**Τροπολογία 141**  
**Franco Frigo, David-Maria Sassoli**

**Πρόταση οδηγίας**

**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 2 – εισαγωγικό μέρος**

Οδηγία 96/53/EK

Άρθρο 4 – παράγραφος 4 – εδάφιο 2 α (νέο)

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

2) Το άρθρο 4 τροποποιείται ως εξής:

*Τροπολογία*

2) Στο άρθρο 4 παράγραφος 4, προστίθεται το ακόλουθο εδάφιο μετά το δεύτερο εδάφιο: «Απαγορεύεται η διασυνοριακή χρήση των οχημάτων με διαστάσεις που διαφέρουν από εκείνες που ορίζονται στο παράρτημα I σημεία 1.1, 1.2, από το 1.4 έως το 1.8, 4.2 και 4.4, σύμφωνα με τον στόχο της παραγράφου

## Αιτιολόγηση

Στόχος της τροπολογίας είναι να διασαφηνιστεί ότι η οδηγία 96/53/EK δεν είχε ως στόχο να επιτρέψει τη διασυνοριακή χρήση των λεγόμενων αρθρωτών οχημάτων. Η διασυνοριακή χρήση των προαναφερθέντων οχημάτων έρχεται ουσιαστικά σε αντίθεση με τους βασικούς πολιτικούς στόχους της Ένωσης, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που παρατίθενται στη Λευκή Βίβλο, όσον αφορά τη στροφή των μεταφορών, την ασφάλεια, τις ΜΜΕ, τη μόλυνση, κλπ.

**Τροπολογία 142**  
**Markus Ferber**

**Πρόταση οδηγίας**

**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 2 – εισαγωγικό μέρος**

Οδηγία 96/53/EK

Άρθρο 4

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

2) Το άρθρο 4 τροποποιείται ως εξής:

2) Το άρθρο 4 τροποποιείται ως εξής:

***Ωστόσο, τα κράτη μέλη μπορούν να επιτρέπουν, με αυστηρούς κανόνες και μηχανισμούς ελέγχου, την κυκλοφορία στο έδαφός τους οχημάτων ή συνδυασμών οχημάτων για την εγχώρια μεταφορά εμπορευμάτων, τα οποία δεν συμμορφώνονται με τα χαρακτηριστικά που περιλαμβάνονται στο παράρτημα I σημεία 1.3, 2, 3 και 4.3. Τα κράτη μέλη που δεν επιτρέπουν στο έδαφός τους την κυκλοφορία αυτών των οχημάτων ή συνδυασμών οχημάτων, τα οποία δεν συμμορφώνονται με τα χαρακτηριστικά που περιλαμβάνονται στο παράρτημα I σημεία 1.3, 2, 3 και 4.3, έχουν δικαίωμα να απαγορεύσουν και την κυκλοφορία επαγγελματικών οχημάτων άλλων κρατών.***

Or. de

**Τροπολογία 143**  
**Nathalie Griesbeck, Robert Rochefort**

**Πρόταση οδηγίας**

**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 2 – εισαγωγικό μέρος**

Οδηγία 96/53/ΕΚ

Άρθρο 4 – παράγραφος 4 – εδάφιο 2 α (νέο)

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

2) Το άρθρο 4 τροποποιείται ως εξής:

2) Στο άρθρο 4 παράγραφος 4, προστίθεται το ακόλουθο εδάφιο μετά το δεύτερο εδάφιο:

*«Με την επιφύλαξη των δικαιωμάτων των κρατών μελών, όπως ορίζονται στις πράξεις προσχώρησης στην Ένωση, απαγορεύονται οι διεθνείς μεταφορές που εκτελούνται από οχήματα ή συνδυασμούς οχημάτων με διαστάσεις που αποκλίνουν από εκείνες που ορίζονται στο παράρτημα I.»*

Or. fr

**Τροπολογία 144**  
**Ismail Ertug**

**Πρόταση οδηγίας**

**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 2 – στοιχείο α**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

α) Η λέξη «εθνική» διαγράφεται στα σημεία α) και β) της παραγράφου 1.

διαγράφεται

Or. de

**Τροπολογία 145**  
**Michel Dantin, Dominique Riquet**

**Πρόταση οδηγίας**

**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 2 – στοιχείο α**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

**α) Η λέξη «εθνική» διαγράφεται στα σημεία α) και β) της παραγράφου 1.**

**διαγράφεται**

Or. fr

**Τροπολογία 146**  
**Brian Simpson**

**Πρόταση οδηγίας**

**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 2 – στοιχείο α**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

**α) Η λέξη «εθνική» διαγράφεται στα σημεία α) και β) της παραγράφου 1.**

**διαγράφεται**

Or. en

**Τροπολογία 147**

**Petri Sarvamaa, Eija-Riitta Korhola, Sari Essayah, Anne E. Jensen, Hannu Takkula, Christofer Fjellner, Anna Ibrisagic, Gunnar Hökmark, Alf Svensson, Nils Torvalds, Anneli Jäätteenmäki, Anna Maria Corazza Bildt, Bendt Bendtsen**

**Πρόταση οδηγίας**

**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 2 – στοιχείο α**

Οδηγία 96/53/EK

Άρθρο 4 – παράγραφος 2

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

**α) Η λέξη «εθνική» διαγράφεται στα σημεία α) και β) της παραγράφου 1.**

**α) Η λέξη «εθνική» διαγράφεται στα σημεία α) και β) της παραγράφου 2.**

Or. en

*Αιτιολόγηση*

*Το να επιτρέπονται ρητά οι διασυνοριακές μεταφορές εμπορευμάτων με οχήματα μεγαλύτερου μήκους και ταυτόχρονα να διατηρείται η απαγόρευση των διασυνοριακών μεταφορών με οχήματα μεγαλύτερου βάρους ή/και ύψους είναι εξαιρετικά περιοριστικό. Θα ήταν άτοπο να περιοριστούν οι μεταφορές με οχήματα μεγαλύτερου βάρους ή ύψους σε εθνικό επίπεδο και στις*



δύο πλευρές των συνόρων, ενώ επιτρέπονται πλέον οι διασυνοριακές μεταφορές με οχήματα μεγαλύτερου μήκους.

**Τροπολογία 148**  
**Silvia-Adriana Ţicău**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 2 – στοιχείο α**  
Οδηγία 96/53/ΕΚ  
Άρθρο 4 – παράγραφος 1

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

α) Η λέξη «εθνική» διαγράφεται **στα σημεία α) και β)** της παραγράφου 1.

*Τροπολογία*

α) Η λέξη «εθνική» διαγράφεται **στο στοιχείο α)** της παραγράφου 1.

Or. ro

**Τροπολογία 149**  
**Peter van Dalen**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 2 – στοιχείο α α (νέο)**  
Οδηγία 96/53/ΕΚ  
Άρθρο 4 – παράγραφος 2 – στοιχείο α α (νέο)

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

**α α) Προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος 2α:**

**α α) «Τα κράτη μέλη επιτρέπουν τη χρήση οχημάτων ή συνδυασμών οχημάτων στις οδικές μεταφορές, τα οποία δεν πληρούν τις απαιτήσεις των σημείων 1.3, 2, 3, 4.1 ή/και 4.3 του παραρτήματος I, για διασυνοριακές μεταφορές μεταξύ γειτονικών κρατών μελών τα οποία έχουν λάβει μέτρα κατ' εφαρμογή της παρούσας παραγράφου»·**

Or. nl

**Τροπολογία 150**

**Corien Wortmann-Kool, Philippe De Backer, Mathieu Grosch, Gesine Meissner, Dieter-Lebrecht Koch**

**Πρόταση οδηγίας**

**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 2 – στοιχείο α α (νέο)**

Οδηγία 96/53/ΕΚ

Άρθρο 4 – παράγραφος 4 – εδάφιο 1

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

*α α) Στο άρθρο 4 παράγραφος 4 η πρώτη φράση αντικαθίσταται από την ακόλουθη φράση:*

*«Τα κράτη μέλη μπορούν να επιτρέπουν σε οχήματα ή συνδυασμούς οχημάτων που χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά εμπορευμάτων και εκτελούν συγκεκριμένες μεταφορές οι οποίες δεν επηρεάζουν*

*σημαντικά τον διεθνή ανταγωνισμό στον τομέα των μεταφορών να*

*κυκλοφορούν στο έδαφός τους με βάρος και διαστάσεις που αποκλίνουν από*

*εκείνες που ορίζονται στο παράρτημα I σημεία 1, 2 και 4.»*

**Or. en**

**Τροπολογία 151**

**Herbert Dorfmann, Richard Seeber**

**Πρόταση οδηγίας**

**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 2 – στοιχείο β**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

*β) Η πρώτη φράση του δεύτερου εδαφίου του άρθρου 4 παράγραφος 4 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:*

*«Οι μεταφορές θεωρείται ότι δεν επηρεάζουν σημαντικά τον διεθνή ανταγωνισμό στον τομέα των μεταφορών,*

*διαγράφεται*

*εάν πραγματοποιούνται στο έδαφος κράτους μέλους, ή σε περίπτωση διασυνοριακής μεταφοράς, μόνο μεταξύ δύο γειτονικών κρατών μελών που έχουν υιοθετήσει τα μέτρα που λαμβάνονται δυνάμει της παρούσας παραγράφου, και εάν πληρούνται μία εκ των προϋποθέσεων που προβλέπονται στα στοιχεία α) και β):»*

Or. de

**Τροπολογία 152**  
**Ismail Ertug**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 2 – στοιχείο β**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

**β) Η πρώτη φράση του δεύτερου εδαφίου του άρθρου 4 παράγραφος 4 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:**

**διαγράφεται**

*«Οι μεταφορές θεωρείται ότι δεν επηρεάζουν σημαντικά τον διεθνή ανταγωνισμό στον τομέα των μεταφορών, εάν πραγματοποιούνται στο έδαφος κράτους μέλους, ή σε περίπτωση διασυνοριακής μεταφοράς, μόνο μεταξύ δύο γειτονικών κρατών μελών που έχουν υιοθετήσει τα μέτρα που λαμβάνονται δυνάμει της παρούσας παραγράφου, και εάν πληρούνται μία εκ των προϋποθέσεων που προβλέπονται στα στοιχεία α) και β):»*

Or. de

**Τροπολογία 153**  
**Michel Dantin, Dominique Riquet**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 2 – στοιχείο β**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

**β) Η πρώτη φράση του δεύτερου εδαφίου του άρθρου 4 παράγραφος 4 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:**

**διαγράφεται**

**«Οι μεταφορές θεωρείται ότι δεν επηρεάζουν σημαντικά τον διεθνή ανταγωνισμό στον τομέα των μεταφορών, εάν πραγματοποιούνται στο έδαφος κράτους μέλους, ή σε περίπτωση διασυνοριακής μεταφοράς, μόνο μεταξύ δύο γειτονικών κρατών μελών που έχουν υιοθετήσει τα μέτρα που λαμβάνονται δυνάμει της παρούσας παραγράφου, και εάν πληρούνται μία εκ των προϋποθέσεων που προβλέπονται στα στοιχεία α) και β):»**

Or. fr

**Τροπολογία 154**

**Eva Lichtenberger, Michael Cramer**

**Πρόταση οδηγίας**

**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 2 – στοιχείο β**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

**β) Η πρώτη φράση του δεύτερου εδαφίου του άρθρου 4 παράγραφος 4 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:**

**διαγράφεται**

**«Οι μεταφορές θεωρείται ότι δεν επηρεάζουν σημαντικά τον διεθνή ανταγωνισμό στον τομέα των μεταφορών, εάν πραγματοποιούνται στο έδαφος κράτους μέλους, ή σε περίπτωση διασυνοριακής μεταφοράς, μόνο μεταξύ δύο γειτονικών κρατών μελών που έχουν υιοθετήσει τα μέτρα που λαμβάνονται δυνάμει της παρούσας παραγράφου, και εάν πληρούνται μία εκ των προϋποθέσεων που προβλέπονται στα στοιχεία α) και β):»**

**Τροπολογία 155**  
**Sabine Wils**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 2 – στοιχείο β**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

**β) Η πρώτη φράση του δεύτερου εδαφίου του άρθρου 4 παράγραφος 4 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:**

**διαγράφεται**

**«Οι μεταφορές θεωρείται ότι δεν επηρεάζουν σημαντικά τον διεθνή ανταγωνισμό στον τομέα των μεταφορών, εάν πραγματοποιούνται στο έδαφος κράτους μέλους, ή σε περίπτωση διασυνοριακής μεταφοράς, μόνο μεταξύ δύο γειτονικών κρατών μελών που έχουν υιοθετήσει τα μέτρα που λαμβάνονται δυνάμει της παρούσας παραγράφου, και εάν πληρούνται μία εκ των προϋποθέσεων που προβλέπονται στα στοιχεία α) και β):»**

Or. en

*Αιτιολόγηση*

*Δεν υπάρχει καμία βάση όπου θα μπορούσε να στηριχθεί η άποψη ότι περιορίζοντας τις διασυνοριακές μεταφορές σε δύο κράτη μέλη δεν θα υπάρξουν σημαντικές επιπτώσεις στον διεθνή ανταγωνισμό και ότι τυχόν απόκλιση από το καθορισμένο βάρος και διαστάσεις θα πρέπει να παραμείνει ένα αμιγώς εθνικό ζήτημα.*

**Τροπολογία 156**  
**Nathalie Griesbeck, Robert Rochefort**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 2 – στοιχείο β**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

**β) Η πρώτη φράση του δεύτερου εδαφίου**

**διαγράφεται**

του άρθρου 4 παράγραφος 4  
αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Οι μεταφορές θεωρείται ότι δεν επηρεάζουν σημαντικά τον διεθνή ανταγωνισμό στον τομέα των μεταφορών, εάν πραγματοποιούνται στο έδαφος κράτους μέλους, ή σε περίπτωση διασυνοριακής μεταφοράς, μόνο μεταξύ δύο γειτονικών κρατών μελών που έχουν υιοθετήσει τα μέτρα που λαμβάνονται δυνάμει της παρούσας παραγράφου, και εάν πληρούνται μία εκ των προϋποθέσεων που προβλέπονται στα στοιχεία α) και β):»

Or. fr

Τροπολογία 157  
Phil Bennion

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 2 – στοιχείο β – εισαγωγικό μέρος

Οδηγία 96/53/EK

Άρθρο 4 – παράγραφος 4 – εδάφιο 1

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

β) *Η πρώτη φράση του δεύτερου εδαφίου του άρθρου 4 παράγραφος 4 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:*

*Τροπολογία*

β) *Στο άρθρο 4 παράγραφος 4, το πρώτο εδάφιο τροποποιείται ως εξής:*

*Τα κράτη μέλη μπορούν να επιτρέπουν μόνο σε οχήματα ή συνδυασμούς οχημάτων που χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά εμπορευμάτων και εκτελούν συγκεκριμένες εθνικές μεταφορές οι οποίες δεν επηρεάζουν σημαντικά τον διεθνή ανταγωνισμό στον τομέα των μεταφορών και τους στόχους της Ευρωπαϊκής Ένωσης που αφορούν το περιβάλλον και την ασφάλεια, να κυκλοφορούν στο έδαφός τους με διαστάσεις που αποκλίνουν από εκείνες που καθορίζονται στο παράρτημα I σημεία 1.1, 1.2, 1.4 έως 1.8, 4.2 και 4.4:*

## Αιτιολόγηση

*Τυχόν παρέκκλιση θα πρέπει να επιτρέπεται μόνο εάν δεν επηρεάζει την ομαλή λειτουργία της ενιαίας αγοράς και δεν έρχεται σε αντίθεση με τους στόχους της ΕΕ που αφορούν το περιβάλλον και την ασφάλεια και καθορίζονται στις σχετικές νομοθεσίες, όπως, για παράδειγμα, οι στόχοι που καθορίζονται στο πλαίσιο της διευκόλυνσης «Συνδέοντας την Ευρώπη» και του προγράμματος διευρωπαϊκών δικτύων μεταφορών.*

**Τροπολογία 158**  
**Hubert Pirker**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 2 – στοιχείο β**  
 Οδηγία 96/53/ΕΚ  
 Άρθρο 4 – παράγραφος 4 – εδάφιο 2

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

*Οι μεταφορές θεωρείται ότι δεν επηρεάζουν σημαντικά τον διεθνή ανταγωνισμό στον τομέα των μεταφορών, εάν πραγματοποιούνται στο έδαφος κράτους μέλους, ή σε περίπτωση διασυνοριακής μεταφοράς, μόνο μεταξύ δύο γειτονικών κρατών μελών που έχουν υιοθετήσει τα μέτρα που λαμβάνονται δυνάμει της παρούσας παραγράφου, και εάν πληρούνται μία εκ των προϋποθέσεων που προβλέπονται στα στοιχεία α) και β):*

*διαγράφεται*

Or. de

## Αιτιολόγηση

*Η παράγραφος αυτή πρέπει να διαγραφεί διότι βασίζεται σε απλή υπόθεση της Επιτροπής, χωρίς εκτίμηση επιπτώσεων και ανάλυση με αντίστοιχα αριθμητικά στοιχεία.*

**Τροπολογία 159**  
**Brian Simpson**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 2 – στοιχείο β**

Οδηγία 96/53/EK  
Άρθρο 4 – παράγραφος 4 – δεύτερο εδάφιο

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

**«Οι μεταφορές θεωρείται ότι δεν επηρεάζουν σημαντικά τον διεθνή ανταγωνισμό στον τομέα των μεταφορών, εάν πραγματοποιούνται στο έδαφος κράτους μέλους, ή σε περίπτωση διασυνοριακής μεταφοράς, μόνο μεταξύ δύο γειτονικών κρατών μελών που έχουν υιοθετήσει τα μέτρα που λαμβάνονται δυνάμει της παρούσας παραγράφου, και εάν πληρούνται μία εκ των προϋποθέσεων που προβλέπονται στα στοιχεία α) και β):»**

**διαγράφεται**

**Or. en**

**Τροπολογία 160**  
**Georges Bach, Bogusław Liberadzki**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 2 – στοιχείο β**  
Οδηγία 96/53/EK  
Άρθρο 4 – παράγραφος 4 – δεύτερο εδάφιο

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

**«Οι μεταφορές θεωρείται ότι δεν επηρεάζουν σημαντικά τον διεθνή ανταγωνισμό στον τομέα των μεταφορών, εάν πραγματοποιούνται στο έδαφος κράτους μέλους, ή σε περίπτωση διασυνοριακής μεταφοράς, μόνο μεταξύ δύο γειτονικών κρατών μελών που έχουν υιοθετήσει τα μέτρα που λαμβάνονται δυνάμει της παρούσας παραγράφου, και εάν πληρούνται μία εκ των προϋποθέσεων που προβλέπονται στα στοιχεία α) και β):»**

**διαγράφεται**

**Or. en**



## Αιτιολόγηση

*Πρόκειται για εκτίμηση της Επιτροπής που πρέπει να τεκμηριωθεί μέσω μιας εκτίμησης επιπτώσεων, στην οποία θα συμπεριλαμβάνονται όλες οι ενδεχόμενες επιπτώσεις και συνέπειες από τη χρήση οχημάτων μεγαλύτερου μήκους και βάρους στις διεθνείς οδικές μεταφορές.*

### **Τροπολογία 161** **Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 2 – στοιχείο β**  
Οδηγία 96/53/EK  
Άρθρο 4 – παράγραφος 4 – εδάφιο 2

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*«Οι μεταφορές θεωρείται ότι δεν επηρεάζουν σημαντικά τον διεθνή ανταγωνισμό στον τομέα των μεταφορών, **εάν πραγματοποιούνται στο έδαφος κράτους μέλους, ή σε περίπτωση διασυνοριακής μεταφοράς, μόνο μεταξύ δύο γειτονικών κρατών μελών που έχουν υιοθετήσει τα μέτρα που λαμβάνονται δυνάμει της παρούσας παραγράφου, και** εάν πληρούνται μία εκ των προϋποθέσεων που προβλέπονται στα στοιχεία α) και β):»*

*Τροπολογία*

*«Οι μεταφορές θεωρείται ότι δεν επηρεάζουν σημαντικά τον διεθνή ανταγωνισμό στον τομέα των μεταφορών, εάν πληρούνται μία εκ των προϋποθέσεων που προβλέπονται στα στοιχεία α) και β):»*

Or. pl

## Αιτιολόγηση

*Το να επιτρέπεται η διασυνοριακή κυκλοφορία των μεγάλων οχημάτων έρχεται σε αντίθεση με τον κύριο στόχο της οδηγίας, ο οποίος είναι ο καθορισμός των μέγιστων επιτρεπόμενων διαστάσεων στις εθνικές και διεθνείς μεταφορές και των μέγιστων επιτρεπόμενων βαρών στις διεθνείς μεταφορές, για ορισμένα οδικά οχήματα.*

### **Τροπολογία 162** **Oldřich Vlasák**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 2 – στοιχείο β**  
Οδηγία 96/53/EK  
Άρθρο 4 – παράγραφος 4 – εδάφιο 2

«Οι μεταφορές θεωρείται ότι δεν επηρεάζουν σημαντικά τον διεθνή ανταγωνισμό στον τομέα των μεταφορών, εάν πραγματοποιούνται στο έδαφος κράτους μέλους, ή σε περίπτωση διασυνοριακής μεταφοράς, μόνο μεταξύ δύο γειτονικών κρατών μελών που έχουν υιοθετήσει τα μέτρα που λαμβάνονται δυνάμει της παρούσας παραγράφου, και εάν πληρούνται μία εκ των προϋποθέσεων που προβλέπονται στα στοιχεία α) και β):

«Οι μεταφορές θεωρείται ότι δεν επηρεάζουν σημαντικά τον διεθνή ανταγωνισμό στον τομέα των μεταφορών, εάν πραγματοποιούνται στο έδαφος κράτους μέλους, ή σε περίπτωση διασυνοριακής μεταφοράς, μόνο μεταξύ δύο γειτονικών κρατών μελών που έχουν υιοθετήσει τα μέτρα που λαμβάνονται δυνάμει της παρούσας παραγράφου, και εάν πληρούνται μία εκ των προϋποθέσεων που προβλέπονται στα στοιχεία α) και β).

***Σε περίπτωση μεταφορών που πραγματοποιούνται στο έδαφος ενός μόνο κράτους μέλους, καθώς στην περίπτωση των προαναφερόμενων διασυνοριακών μεταφορών, τα επηρεαζόμενα κράτη μέλη μπορούν να περιορίζουν, κατά τρόπο που δεν εισάγει διακρίσεις, τις εν λόγω μεταφορές μόνο στην επιλεγμένη υποδομή. Σε αυτή την περίπτωση, τα κράτη μέλη υποχρεούνται να ενημερώνουν δεόντως και όσο το δυνατόν περισσότερο έγκαιρα τους μεταφορείς σχετικά με τους εν λόγω περιορισμούς.»***

Or. cs

#### Αιτιολόγηση

*Για την ασφάλεια της κυκλοφορίας και τη διατήρηση της κατάστασης της υποδομής, τα κράτη μέλη πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να περιορίζουν τις μεταφορές υπερμεγεθών φορτίων στην υποδομή που είναι κατάλληλη για αυτού του είδους την κυκλοφορία.*

#### Τροπολογία 163

**Petri Sarvamaa, Hannu Takkula, Eija-Riitta Korhola, Sari Essayah, Anne E. Jensen, Nils Torvalds, Anneli Jäätteenmäki, Gunnar Hökmark, Christofer Fjellner, Anna Ibrisagic, Jim Higgins, Alf Svensson, Anna Maria Corazza Bildt, Bendt Bendtsen**

#### Πρόταση οδηγίας

**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 2 – στοιχείο β**

Οδηγία 96/53/EK

Άρθρο 4 – παράγραφος 4 – δεύτερο εδάφιο

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

«Οι μεταφορές θεωρείται ότι δεν επηρεάζουν σημαντικά τον διεθνή ανταγωνισμό στον τομέα των μεταφορών, εάν πραγματοποιούνται στο έδαφος κράτους μέλους, ή σε περίπτωση διασυνοριακής μεταφοράς, **μόνο** μεταξύ **δύο** γειτονικών κρατών μελών που έχουν υιοθετήσει τα μέτρα **που λαμβάνονται** δυνάμει της παρούσας παραγράφου, και εάν πληρούνται μία εκ των προϋποθέσεων που προβλέπονται στα στοιχεία α) και β):»

*Τροπολογία*

«Οι μεταφορές θεωρείται ότι δεν επηρεάζουν σημαντικά τον διεθνή ανταγωνισμό στον τομέα των μεταφορών, εάν πραγματοποιούνται στο έδαφος κράτους μέλους, ή σε περίπτωση διασυνοριακής μεταφοράς, μεταξύ γειτονικών κρατών μελών που έχουν υιοθετήσει τα μέτρα δυνάμει της παρούσας παραγράφου, και εάν πληρούνται, **όσον αφορά τις διαστάσεις**, μία εκ των προϋποθέσεων που προβλέπονται στα στοιχεία α) και β):»

**Or. en**

**Τροπολογία 164**

**Marita Ulvskog, Ole Christensen, Liisa Jaakonsaari**

**Πρόταση οδηγίας**

**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 2 – στοιχείο β**

Οδηγία 96/53/EK

Άρθρο 4 – παράγραφος 4 – εδάφιο 2

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

«Οι μεταφορές θεωρείται ότι δεν επηρεάζουν σημαντικά τον διεθνή ανταγωνισμό στον τομέα των μεταφορών, εάν πραγματοποιούνται στο έδαφος κράτους μέλους, ή σε περίπτωση διασυνοριακής μεταφοράς, **μόνο** μεταξύ **δύο γειτονικών** κρατών μελών που έχουν υιοθετήσει τα μέτρα που λαμβάνονται δυνάμει της παρούσας παραγράφου, και εάν πληρούνται μία εκ των προϋποθέσεων που προβλέπονται στα στοιχεία α) και β):»

*Τροπολογία*

«Οι μεταφορές θεωρείται ότι δεν επηρεάζουν σημαντικά τον διεθνή ανταγωνισμό στον τομέα των μεταφορών, εάν πραγματοποιούνται στο έδαφος κράτους μέλους, ή σε περίπτωση διασυνοριακής μεταφοράς, **μόνο** μεταξύ κρατών μελών που έχουν υιοθετήσει τα μέτρα που λαμβάνονται δυνάμει της παρούσας παραγράφου, και εάν πληρούνται μία εκ των προϋποθέσεων που προβλέπονται στα στοιχεία α) και β):»

**Or. sv**

**Τροπολογία 165**

**Peter van Dalen**

## Πρόταση οδηγίας

### Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 2 – στοιχείο β

Οδηγία 96/53/ΕΚ

Άρθρο 4 – παράγραφος 4 – εδάφιο 2

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

«Οι μεταφορές θεωρείται ότι δεν επηρεάζουν σημαντικά τον διεθνή ανταγωνισμό στον τομέα των μεταφορών, εάν πραγματοποιούνται στο έδαφος κράτους μέλους, ή σε περίπτωση διασυνοριακής μεταφοράς, μόνο μεταξύ **δύο** γειτονικών κρατών μελών που έχουν υιοθετήσει τα μέτρα που λαμβάνονται δυνάμει της παρούσας παραγράφου, και εάν πληρούνται μία εκ των προϋποθέσεων που προβλέπονται στα στοιχεία α) και β):»

*Τροπολογία*

«Οι μεταφορές θεωρείται ότι δεν επηρεάζουν σημαντικά τον διεθνή ανταγωνισμό στον τομέα των μεταφορών, εάν πραγματοποιούνται στο έδαφος κράτους μέλους, ή σε περίπτωση διασυνοριακής μεταφοράς, μόνο μεταξύ γειτονικών κρατών μελών που έχουν υιοθετήσει τα μέτρα που λαμβάνονται δυνάμει της παρούσας παραγράφου, και εάν πληρούνται μία εκ των προϋποθέσεων που προβλέπονται στα στοιχεία α) και β):»

Or. nl

## Τροπολογία 166

Silvia-Adriana Ţicău

## Πρόταση οδηγίας

### Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 2 – στοιχείο β

Οδηγία 96/53/ΕΚ

Άρθρο 4 – παράγραφος 4 – δεύτερο εδάφιο

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

«Οι μεταφορές θεωρείται ότι δεν επηρεάζουν σημαντικά τον διεθνή ανταγωνισμό στον τομέα των μεταφορών, εάν πραγματοποιούνται στο έδαφος κράτους μέλους, ή σε περίπτωση διασυνοριακής μεταφοράς, μόνο μεταξύ δύο γειτονικών κρατών μελών που έχουν υιοθετήσει τα μέτρα που λαμβάνονται δυνάμει της παρούσας παραγράφου, και εάν πληρούνται μία εκ των προϋποθέσεων που προβλέπονται στα στοιχεία α) και β):»

*Τροπολογία*

«Οι μεταφορές θεωρείται ότι δεν επηρεάζουν σημαντικά τον διεθνή ανταγωνισμό στον τομέα των μεταφορών, εάν πραγματοποιούνται στο έδαφος κράτους μέλους, ή σε περίπτωση διασυνοριακής μεταφοράς, μόνο μεταξύ δύο γειτονικών κρατών μελών που έχουν υιοθετήσει τα μέτρα που λαμβάνονται δυνάμει της παρούσας παραγράφου, και εάν πληρούνται μία εκ των προϋποθέσεων που προβλέπονται στα στοιχεία α) και β).  
**Όταν επιτρέπεται στα εν λόγω οχήματα και συνδυασμούς οχημάτων να εκτελούν διασυνοριακές μεταφορές, κάθε κράτος**

*μέλος καθορίζει το οδικό δίκτυο που επιτρέπεται να χρησιμοποιούν. Το εν λόγω οδικό δίκτυο θα πρέπει να αποτελεί τμήμα των δικτύων ΔΕΔ-Μ, κατά την έννοια του κανονισμού 2013/...ΕΕ (κανονισμός σχετικά με τις κατευθυντήριες γραμμές της Ένωσης για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών).»*

Or. en

### Τροπολογία 167

Corien Wortmann-Kool, Gesine Meissner, Mathieu Grosch, Philippe De Backer, Dieter-Lebrecht Koch

#### Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 2 – στοιχείο β

Οδηγία 96/53/ΕΚ

Άρθρο 4 – παράγραφος 4 – δεύτερο εδάφιο

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

«Οι μεταφορές θεωρείται ότι δεν επηρεάζουν σημαντικά τον διεθνή ανταγωνισμό στον τομέα των μεταφορών, εάν πραγματοποιούνται στο έδαφος κράτους μέλους, ή σε περίπτωση διασυνοριακής μεταφοράς, **μόνο** μεταξύ δύο γειτονικών κρατών μελών που έχουν υιοθετήσει τα μέτρα που λαμβάνονται δυνάμει της παρούσας παραγράφου, και εάν πληρούνται μία εκ των προϋποθέσεων που προβλέπονται στα στοιχεία α) και β):»

*Τροπολογία*

**Σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας**, οι μεταφορές που εκτελούνται με οχήματα ή συνδυασμούς οχημάτων με βάρος και διαστάσεις που αποκλίνουν από εκείνα που καθορίζονται στο παράρτημα I σημεία 1.1, 1.2, 1.4 έως 1.8, 4.2 και 4.4, θεωρείται ότι δεν επηρεάζουν σημαντικά τον διεθνή ανταγωνισμό στον τομέα των μεταφορών, εάν πραγματοποιούνται στο έδαφος **αρμόδιας αρχής** κράτους μέλους, ή σε περίπτωση διασυνοριακής μεταφοράς, επιτρέπονται, μεταξύ δύο **ή περισσότερων αρμόδιων αρχών** γειτονικών κρατών μελών που έχουν υιοθετήσει τα μέτρα που λαμβάνονται δυνάμει της παρούσας παραγράφου, και εάν πληρούνται μία εκ των προϋποθέσεων που προβλέπονται στα στοιχεία α) και β). **Οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών καθορίζουν ειδικές απαιτήσεις για τα οχήματα, τις υποδομές και τους οδηγούς προκειμένου να διασφαλίζεται ικανοποιητικό επίπεδο**

*ασφάλειας. Η διασυνοριακή χρήση των οχημάτων αυτών θα πρέπει να στηρίζεται από διμερείς ή πολυμερείς συμφωνίες μεταξύ των οικείων κρατών μελών, που καθορίζουν τις διαδρομές και άλλες προϋποθέσεις που πρέπει να πληρούνται.»*

Or. en

**Τροπολογία 168**  
**Phil Bennion**

**Πρόταση οδηγίας**

**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 2 – στοιχείο β**

Οδηγία 96/53/EK

Άρθρο 4 – παράγραφος 4 – δεύτερο εδάφιο

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

«Οι μεταφορές θεωρείται ότι δεν επηρεάζουν σημαντικά τον διεθνή ανταγωνισμό στον τομέα των μεταφορών, εάν πραγματοποιούνται στο έδαφος κράτους μέλους, ή σε περίπτωση διασυνοριακής μεταφοράς, μόνο μεταξύ δύο γειτονικών κρατών μελών **που έχουν υιοθετήσει τα μέτρα που λαμβάνονται δυνάμει της παρούσας παραγράφου, και εάν πληρούνται μία εκ των προϋποθέσεων που προβλέπονται στα στοιχεία α) και β):»**

*Τροπολογία*

«Οι μεταφορές θεωρείται ότι δεν επηρεάζουν σημαντικά τον διεθνή ανταγωνισμό στον τομέα των μεταφορών και **τους στόχους της Ευρωπαϊκής Ένωσης που αφορούν το περιβάλλον και την ασφάλεια**, εάν πραγματοποιούνται στο έδαφος κράτους μέλους, ή σε περίπτωση διασυνοριακής μεταφοράς, μόνο μεταξύ δύο γειτονικών κρατών μελών, **εάν πληρούνται οι προϋποθέσεις που προβλέπονται στο στοιχείο α) ή εάν έχουν υιοθετήσει τα μέτρα που αναφέρονται στο άρθρο 4α (νέο) και πληρούνται οι προϋποθέσεις που προβλέπονται στο στοιχείο β):»**

Or. en

*Αιτιολόγηση*

*Για να αποφευχθεί τυχόν στρέβλωση της ενιαίας αγοράς μέσα σε έναν χώρο ελεύθερης κυκλοφορίας, θα πρέπει να καθοριστούν κοινές απαιτήσεις για τη διασυνοριακή χρήση οχημάτων μεγαλύτερου μήκους. Αυτό ωστόσο δεν εφαρμόζεται στον τομέα της δασκομίας και υλοτομίας στα οικεία κράτη μέλη.*

**Τροπολογία 169**  
**Phil Bennion**

**Πρόταση οδηγίας**

**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 2 – στοιχείο β α (νέο)**

Οδηγία 96/53/EK

Άρθρο 4 – παράγραφος 7 α (νέα)

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

**β α) Στο άρθρο 4 προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος:**

**(7α) Το αργότερο [τρία έτη μετά την ημερομηνία δημοσίευσης της παρούσας οδηγίας], η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο σχετικά με την εφαρμογή των άρθρων 4 και 4α (νέο). Η έκθεση αξιολογεί αν οι διατάξεις του άρθρου 4 έρχονται σε αντίθεση με τους στόχους της Ένωσης που αφορούν το περιβάλλον και την ασφάλεια και αν το άρθρο 4α (νέο) πρέπει να προσαρμοστεί σύμφωνα με τις νέες τεχνολογικές εξελίξεις. Η έκθεση συνοδεύεται από νομοθετική πρόταση, εφόσον απαιτείται.**

**Or. en**

**Τροπολογία 170**  
**Phil Bennion**

**Πρόταση οδηγίας**

**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 2 – στοιχείο β β (νέο)**

Οδηγία 96/53/EK

Άρθρο 4 – παράγραφος 7 β (νέα)

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

**β β) Στο άρθρο 4 προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος:**

**7β. Δύο γειτονικά κράτη μέλη μπορούν να επιτρέπουν σε οχήματα ή συνδυασμούς οχημάτων που χρησιμοποιούνται για τη διασυνοριακή μεταφορά εμπορευμάτων**

να κυκλοφορούν στο έδαφός τους με διαστάσεις που υπερβαίνουν εκείνες που καθορίζονται στο παράρτημα I σημείο 1.3 υπό την προϋπόθεση ότι η χρήση τους έχει κοινοποιηθεί στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή πριν από την έγκριση της παρούσας οδηγίας.

Or. en

Τροπολογία 171  
Ismail Ertug, Brian Simpson

Πρόταση οδηγίας  
Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 2 – στοιχείο β α (νέο)  
Οδηγία 96/53/EK  
Άρθρο 4 – παράγραφος 5

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

*β α) Στο άρθρο 4, η παράγραφος 5 αντικαθίσταται από το εξής κείμενο:*

*«5) Τα κράτη μέλη μπορούν να επιτρέπουν σε οχήματα και συνδυασμούς οχημάτων που βασίζονται σε νέες τεχνολογίες ή έννοιες και δεν συμμορφώνονται με μία ή πλείονες απαιτήσεις της παρούσας οδηγίας να πραγματοποιούν μεταφορές για δοκιμαστική περίοδο, εφόσον πληρούνται οι εξής όροι:*

*- Οι μεταφορές πρέπει να είναι τοπικά περιορισμένες σε σταθερά καθορισμένη περιοχή εντός της επικράτειας ενός κράτους μέλους.*

*- Η δοκιμαστική περίοδος περιορίζεται σε 24 μήνες.*

*- Η δοκιμή πρέπει να παρακολουθείται επιστημονικά. Εν προκειμένω, πρέπει να εξεταστούν οι επιπτώσεις των δοκιμαστικών οχημάτων ως προς τους εξής παράγοντες: υποδομές, οδική ασφάλεια, μετατόπιση των μεταφορών, συμβατότητα με υφιστάμενες προσφορές*



*συνδυασμένων μεταφορών, περιβάλλον, συνθήκες εργασίας των οδηγών και δημόσια αποδοχή.*

*- Πρέπει να υποβάλλεται κάθε χρόνο στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή επίσημη έκθεση για την πορεία της δοκιμής και τα σχετικά επιστημονικά πορίσματα.*

*- Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή δημοσιεύει τις εκθέσεις.*

*Τα κράτη μέλη ενημερώνουν εκ των προτέρων την Ευρωπαϊκή Επιτροπή σχετικά με τις δοκιμές που προτίθενται να πραγματοποιήσουν. Η Επιτροπή εξετάζει το παραδεκτό των δοκιμών βάσει των όρων που παρατίθενται ανωτέρω. Η Επιτροπή πρέπει να απορρίπτει τις δοκιμές που δεν συμμορφώνονται με την παρούσα οδηγία ή αντιβαίνουν στον διεθνή ανταγωνισμό. Η Επιτροπή ενημερώνει το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο για την απόφασή της.»*

Or. de

#### *Αιτιολόγηση*

*Τα κράτη μέλη μπορούν να συνεχίσουν να εγκρίνουν δοκιμές οχημάτων με διαστάσεις και βάρη που αποκλίνουν από τα επιτρεπόμενα. Οι δοκιμές πρέπει να διεξάγονται κατά τέτοιον τρόπο, ώστε να μην θέτουν σε κίνδυνο τον διεθνή ανταγωνισμό και να μην έχουν αρνητικές συνέπειες για την εσωτερική αγορά. Οι σχετικοί όροι εξασφαλίζουν ότι κατά τη δοκιμαστική περίοδο θα αποκτηθούν όντως νέες γνώσεις. Η ΕΕ, τα κράτη μέλη και το κοινό πρέπει να έχουν πρόσβαση στα αποτελέσματα των δοκιμών.*

#### **Τροπολογία 172**

**Petri Sarvamaa, Hannu Takkula, Eija-Riitta Korhola, Sari Essayah, Nils Torvalds, Anneli Jäätteenmäki**

#### **Πρόταση οδηγίας**

**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 2 – στοιχείο β α (νέο)**

Οδηγία 96/53/EK

Άρθρο 4 – παράγραφος 3 α (νέα)

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

***β α) Προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος στο άρθρο 4:***

***3α) Η Επιτροπή θα πρέπει να υποβάλλει πρόταση για μια εναρμονισμένη προσέγγιση όσον αφορά τις διαδικασίες έκδοσης των ειδικών αδειών από τις αρμόδιες αρχές των κρατών μελών ή/και των περιφερειών για τη μεταφορά αδιαχώριστων φορτίων.***

**Or. en**

**Τροπολογία 173**

**Peter van Dalen**

**Πρόταση οδηγίας**

**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 2 α (νέο)**

**Οδηγία 96/53/EK**

**Άρθρο 4 – παράγραφος 5 α (νέα)**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

***2α) Στο άρθρο 4, προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος 5α:***

***5α) Τα κράτη μέλη μπορεί να επιτρέπουν τις διασυνοριακές μεταφορές οχημάτων ή συνδυασμών οχημάτων που δεν πληρούν τις απαιτήσεις των σημείων 1, 2, 3 και 4 του παραρτήματος, υπό την προϋπόθεση ότι τα κράτη μέλη δεν διακρίνουν εν προκειμένω μεταξύ των κρατών μελών στα οποία έχουν ταξινομηθεί τα εν λόγω οχήματα. Τα κράτη μέλη επισημαίνουν τα τμήματα του οδικού δικτύου στα οποία επιτρέπεται η κυκλοφορία αυτών των οχημάτων ή συνδυασμών οχημάτων. Οι εν λόγω πληροφορίες είναι προσβάσιμες από το κοινό.***

**Or. nl**

**Τροπολογία 174**  
**Brian Simpson, Georges Bach**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 2 α (νέο)**  
Οδηγία 96/53/EK  
Άρθρο 4 – παράγραφος 4 – εδάφιο 2 α (νέο)

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

**2α) Στο άρθρο 4 παράγραφος 4 προστίθεται το ακόλουθο εδάφιο μετά το δεύτερο εδάφιο:**

**«Με την επιφύλαξη των δικαιωμάτων των κρατών μελών, όπως ορίζονται στις πράξεις προσχώρησης στην Ένωση, απαγορεύονται οι διεθνείς μεταφορές που εκτελούνται από οχήματα ή συνδυασμούς οχημάτων με διαστάσεις που αποκλίνουν από εκείνες που ορίζονται στο παράρτημα I σημεία 1.1, 1.2, 1.4 έως 1.8, 4.2 και 4.4.»**

**Or. en**

*Αιτιολόγηση*

*Για ευθυγράμμιση με τη δομή και τον στόχο του άρθρου 4 παράγραφος 1.*

**Τροπολογία 175**  
**Dieter-Lebrecht Koch**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 2 α (νέο)**  
Οδηγία 96/53/EK  
Άρθρο 4 – παράγραφος 5

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

**2α) Το άρθρο 4 παράγραφος 5 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:**

**5) Τα κράτη μέλη παροτρύνονται να εγκρίνουν οχήματα και συνδυασμούς οχημάτων που βασίζονται σε νέες τεχνολογίες ή έννοιες και δεν**

*συμμορφώνονται με μία ή πλείονες απαιτήσεις της παρούσας οδηγίας, και που πραγματοποιούν ορισμένες τοπικές μεταφορές για δοκιμαστική περίοδο. Τα κράτη μέλη ενημερώνουν σχετικά την Επιτροπή.*

Or. de

**Τροπολογία 176**  
**Michel Dantin, Dominique Riquet**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 2 α (νέο)**  
Οδηγία 96/53/EK  
Άρθρο 4 – παράγραφος 4 – εδάφιο 2 α (νέο)

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

*2α) Στο άρθρο 4 παράγραφος 4, προστίθεται το ακόλουθο εδάφιο μετά το δεύτερο εδάφιο:*

*«Με την επιφύλαξη των δικαιωμάτων των κρατών μελών, όπως ορίζονται στις πράξεις προσχώρησης στην Ένωση, απαγορεύονται οι διεθνείς μεταφορές που εκτελούνται από οχήματα ή συνδυασμούς οχημάτων των οποίων το μήκος και το βάρος άνω των 44 τόνων δεν είναι σύμφωνα με εκείνα που ορίζονται στο παράρτημα I της παρούσας οδηγίας.»*

Or. fr

**Τροπολογία 177**  
**Marita Ulvskog, Ole Christensen, Liisa Jaakonsaari**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 2 α (νέο)**  
Οδηγία 96/53/EK  
Άρθρο 4 – παράγραφος 2

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

*(2 α) Το άρθρο 4 παράγραφος 2 της οδηγίας 96/53/ΕΚ τροποποιείται ως εξής:*

*Νέο δεύτερο εδάφιο:*

*«Οι διασυνοριακές μεταφορές με οχήματα ή συνδυασμούς οχημάτων που προορίζονται για εμπορευματικές μεταφορές τα οποία δεν πληρούν τις απαιτήσεις που ορίζονται στο σημείο 2 του παραρτήματος I επιτρέπονται μεταξύ κρατών μελών που έχουν λάβει τα αναγκαία μέτρα ώστε να επιτρέπονται αυτού του είδους οι παρεκκλίσεις».*

Or. sv

**Τροπολογία 178**

**Marita Ulvskog, Ole Christensen, Liisa Jaakonsaari**

**Πρόταση οδηγίας**

**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 2 β (νέο)**

Οδηγία 96/53/ΕΚ

Άρθρο 4 – παράγραφος 4

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

*2 β) Το άρθρο 4 παράγραφος 4 πρώτο εδάφιο της οδηγίας 96/53/ΕΚ τροποποιείται ως εξής:*

*"4. Τα κράτη μέλη μπορούν να επιτρέπουν την κυκλοφορία στο έδαφός τους οχημάτων ή συνδυασμών οχημάτων που χρησιμοποιούνται για μεταφορές, και τα οποία εκτελούν ορισμένες μεταφορές που δεν επηρεάζουν σημαντικά τον διεθνή ανταγωνισμό στον τομέα των μεταφορών, και των οποίων οι διαστάσεις αψίστανται εκείνων που περιλαμβάνονται στο παράρτημα I σημεία 1.1, 1.2, 1.4 έως 1.8, 4.2 και 4.4.*

Or. sv

**Τροπολογία 179**  
**Philip Bradbourn**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 3**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

3) Το άρθρο 4 παράγραφος 6, το άρθρο 5 στοιχείο β) και το άρθρο 8α καταργούνται.

*Τροπολογία*

3) Το άρθρο 4 παράγραφος 6 **τροποποιείται ως εξής:**

*Οι αρμόδιες αρχές γειτονικών κρατών μελών μπορούν να επιτρέπουν διασυνοριακές μεταφορές που χρησιμοποιούν οχήματα ή συνδυασμούς οχημάτων με βάρος και διαστάσεις που αποκλίνουν από εκείνα που ορίζονται στο παράρτημα I σημεία 1, 2, 3 και 4, υπό την προϋπόθεση ότι δεν εισάγουν διακρίσεις λόγω της χώρας ταξινόμησης του ελκυστήρα, του ρυμουλκούμενου ή του ημιρυμουλκούμενου. Οι εν λόγω αρμόδιες αρχές (μπορούν ή πρέπει να) καθορίζουν τις διαδρομές στις οποίες επιτρέπεται να κυκλοφορούν τα οχήματα ή οι συνδυασμοί οχημάτων με βάρος και διαστάσεις που αποκλίνουν από εκείνα που ορίζονται στο παράρτημα I σημεία 1, 2, 3 και 4. Τα κράτη μέλη ενημερώνουν σχετικά την Επιτροπή και καθιστούν τις πληροφορίες αυτές διαθέσιμες στο κοινό.*

Το άρθρο 5 στοιχείο β) και το άρθρο 8α καταργούνται.

**Or. en**

**Τροπολογία 180**  
**Jim Higgins, Phil Prendergast, Jacqueline Foster**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 3**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

3) Το άρθρο 4 παράγραφος 6, το άρθρο 5 στοιχείο β) και το άρθρο 8α καταργούνται.

*Τροπολογία*

3) Το άρθρο 4 παράγραφος 6 **τροποποιείται ως εξής: Οι αρμόδιες**

*αρχές γειτονικών κρατών μελών μπορούν να επιτρέπουν διασυνοριακές μεταφορές που χρησιμοποιούν οχήματα ή συνδυασμούς οχημάτων με βάρος και διαστάσεις που αποκλίνουν από εκείνα που ορίζονται στο παράρτημα I σημεία 1, 2, 3 και 4, υπό την προϋπόθεση ότι δεν εισάγουν διακρίσεις λόγω της χώρας ταξινόμησης του ελκυστήρα, του ρυμουλκούμενου ή του ημιρυμουλκούμενου. Οι εν λόγω αρμόδιες αρχές μπορούν να καθορίζουν τις διαδρομές στις οποίες επιτρέπεται να κυκλοφορούν τα οχήματα ή οι συνδυασμοί οχημάτων με βάρος και διαστάσεις που αποκλίνουν από εκείνα που ορίζονται στο παράρτημα I σημεία 1, 2, 3 και 4. Μπορεί να προβλεφθεί να ενημερώνουν τα κράτη μέλη σχετικά την Επιτροπή. Το άρθρο 5 στοιχείο β) και το άρθρο 8α καταργούνται.*

**Or. en**

#### *Αιτιολόγηση*

*Θα πρέπει να επιτρέπεται στα κράτη μέλη, των οποίων η υποδομή επιτρέπει οχήματα ύψους άνω των 4 μέτρων, να συμμετέχουν στο διασυνοριακό εμπόριο. Ωστόσο, αυτό δεν πρέπει να εισάγει διακρίσεις λόγω της χώρας ταξινόμησης, ούτε να υποχρεώνει τα κράτη μέλη που δεν επιθυμούν να επιτρέπουν την κυκλοφορία οχημάτων ύψους άνω των 4 μέτρων, να επιτρέπουν την κυκλοφορία οχημάτων μεγαλύτερου ύψους.*

#### **Τροπολογία 181 Dieter-Lebrecht Koch**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 3 α (νέο)**  
Οδηγία 96/53/EK  
**Άρθρο 4 – παράγραφος 6 α (νέα)**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

**3α) Στο άρθρο 4 προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος 4 (6 α):**

**6α) Ανατίθεται στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή η εξουσία να θεσπίσει βάσει**

*των δεδομένων της παραγράφου 5 του άρθρου 4 προδιαγραφές για την καταρχήν έγκριση αυτών των οχημάτων, οι οποίες θα εγγυώνται την αύξηση της οδικής ασφάλειας και της προστασίας του περιβάλλοντος.*

Or. de

**Τροπολογία 182**  
**Georges Bach, Bogusław Liberadzki**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 4 α (νέο)**  
Οδηγία 96/53/EK  
Άρθρο 4 – παράγραφος 5

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

**(4a) Το άρθρο 4.5 της οδηγίας συμπληρώνεται ως εξής:**

*Για να καθοριστούν αυτές οι δοκιμαστικές περιόδους, πρέπει να πληρούνται οι ακόλουθες προϋποθέσεις:*

*– η δοκιμαστική περίοδος δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 5 έτη,*

*– οι μεταφορές πρέπει να πραγματοποιούνται σε τοπική, σαφώς καθορισμένη περιοχή στο έδαφος του κράτους μέλους,*

*– η δοκιμαστική περίοδος πρέπει να παρακολουθείται επίσημα, λαμβάνοντας υπόψη τον αντίκτυπο στις υποδομές, την οδική ασφάλεια, τους τρόπους μεταφοράς και το περιβάλλον,*

*– θα πρέπει να αποστέλλεται επίσημη έκθεση των αποτελεσμάτων της παρακολούθησης της δοκιμαστικής περιόδου στην Επιτροπή και να καθίσταται διαθέσιμη στο κοινό.*

Or. en



## Αιτιολόγηση

Για επιτυχή αποτελέσματα σε επίπεδο ΕΕ, οι δοκιμαστικές περιόδους που καθορίζονται από τα κράτη μέλη πρέπει να πληρούν ορισμένες προϋποθέσεις και να παρακολουθούνται.

### Τροπολογία 183

**Petri Sarvamaa, Hannu Takkula, Eija-Riitta Korhola, Sari Essayah, Anne E. Jensen, Nils Torvalds, Anneli Jäätteenmäki, Anna Ibrisagic, Gunnar Hökmark, Christofer Fjellner, Alf Svensson, Anna Maria Corazza Bildt, Bendt Bendtsen**

### Πρόταση οδηγίας

**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 5 α (νέο)**

Οδηγία 96/53/ΕΚ

Άρθρο 4 – παράγραφος 7 α (νέα)

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

*(5α) Στο άρθρο 4 προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος 7α:*

*7α. Γειτονικά κράτη μέλη που σε μόνιμη βάση, από τότε που τέθηκε σε ισχύ η οδηγία 96/53/ΕΚ, επιτρέπουν οδικές μεταφορές εμπορευμάτων με οχήματα ή συνδυασμούς οχημάτων με βάρος ή/και διαστάσεις που αποκλίνουν από το παράρτημα I, όπως προβλέπονται στο άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο α) και στο άρθρο 4 παράγραφος 2 στοιχείο α) και, όσον αφορά τις διαστάσεις, σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 4 με την προσθήκη, όσον αφορά τις διασυννοριακές μεταφορές, των παρεκκλίσεων από το παράρτημα I, σημείο 1.3, μπορούν να επιτρέπουν τις μεταξύ τους διασυννοριακές μεταφορές με τα εν λόγω οχήματα και συνδυασμούς οχημάτων. Τα εν λόγω κράτη μέλη και γειτονικά κράτη μέλη, τα οποία επιτρέπουν προσωρινά την κυκλοφορία οχημάτων μεγαλύτερου μήκους, βάρους ή ύψους μπορούν ομοίως να επιτρέπουν τις μεταξύ τους διασυννοριακές μεταφορές με αμοιβαία συμφωνία. Τα κράτη μέλη θα ενημερώνουν την Επιτροπή σχετικά με τη διαδικασία αυτή.*

*Αιτιολόγηση*

*Σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας, τα κράτη μέλη πρέπει να έχουν το δικαίωμα να αποφασίζουν λύσεις για τον τομέα των μεταφορών κατάλληλες για τις ιδιαίτερες συνθήκες τους στον βαθμό που οι λύσεις αυτές δεν εισάγουν διακρίσεις μεταξύ των εθνικών και των άλλων οχημάτων. Η οδηγία 96/53/EK παρέχει ήδη στα κράτη μέλη ευρεία διακριτική ευχέρεια ως προς το ζήτημα αυτό.*

**Τροπολογία 184**  
**Petri Sarvamaa**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – εδάφιο 5 β (νέο)**  
Οδηγία 96/53/EK  
Άρθρο 4 – παράγραφος 7 β (νέα)

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

**(5β) Στο άρθρο 4 προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος 7β):**

**7β. Η διαδικασία έγκρισης από τα κράτη μέλη διασυνοριακών μεταφορών με οχήματα μεγαλύτερου βάρους, μήκους ή/και ύψους με αμοιβαία συμφωνία και η διαδικασία ενημέρωσης της Επιτροπής θα επαναξιολογηθούν 5 έτη μετά την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας.**

Or. en

**Τροπολογία 185**  
**Phil Bennion**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 2 – στοιχείο α (νέο)**  
Οδηγία 96/53/EK  
Άρθρο 4 α (νέο)

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

**2α) Προστίθεται το άρθρο 4α:**

#### *Άρθρο 4α*

*Το αρμόδιο κράτος μέλος διασφαλίζει ότι τα ακόλουθα μέτρα εφαρμόζονται στο έδαφός του για τα οχήματα ή τους συνδυασμούς οχημάτων με διαστάσεις που αποκλίνουν από εκείνες που καθορίζονται στο παράρτημα I σημεία 1.1, 1.2, 1.4 έως 1.8, 4.2 και 4.4:*

*α) Τα οχήματα ή οι συνδυασμοί οχημάτων δεν υπερβαίνουν το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος που καθορίζεται στο σημείο 2.2.2 γ) και είναι εξοπλισμένα σύμφωνα με τις απαιτήσεις ασφαλείας που καθορίζονται στα άρθρα 10 και 12 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 661/2009*

*β) Τα οχήματα ή οι συνδυασμοί οχημάτων συμμορφώνονται με τα όρια εκπομπών που καθορίζονται στο παράρτημα I του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 595/2009*

*γ) Το αρμόδιο κράτος μέλος έχει εγκρίνει μηχανισμό εσωτερίκευσης του εξωτερικού κόστους χρήσης των εν λόγω οχημάτων, καθώς και συμφωνίες μετάβασης από τις οδικές προς τις σιδηροδρομικές μεταφορές*

*δ) Το αρμόδιο κράτος μέλος έχει θεσπίσει ειδική εκπαίδευση, σύμφωνα με την οδηγία 2003/59/ΕΚ, και απαιτήσεις πιστοποίησης που προβλέπονται από τις αρμόδιες αρχές, συμπεριλαμβανομένης της κατ' ελάχιστον πενταετούς εμπειρίας οδήγησης*

*ε) Η κυκλοφορία των οχημάτων ή των συνδυασμών οχημάτων επιτρέπεται μόνο σε καθορισμένες διαδρομές. Καθορισμένη μπορεί να χαρακτηριστεί μόνο η διαδρομή της οποίας το οδικό δίκτυο και ολόκληρη η σχετική υποδομή έχουν σχεδιαστεί και κατασκευαστεί κατά τρόπο συμβατό προς τη χρήση των εν λόγω οχημάτων.*

*Το κράτος μέλος ενημερώνει την Επιτροπή για τα μέτρα που έλαβε κατ' εφαρμογή του παρόντος άρθρου.*

*Αποφάσεις που επιτρέπουν την κυκλοφορία οχημάτων με διαστάσεις που αποκλίνουν από εκείνες που καθορίζονται στο παράρτημα I σημεία 1.1, 1.2, 1.4 έως 1.8, 4.2 και 4.4 δεν μπορούν να τεθούν σε ισχύ αν η Ευρωπαϊκή Επιτροπή αντιτίθεται σε αυτές, παρέχοντας αιτιολόγηση της ένστασης*

Or. en

### *Αιτιολόγηση*

*Για την αποφυγή τυχόν στρέβλωσης της ενιαίας αγοράς μέσα σε ένα χώρο ελεύθερης κυκλοφορίας και αντίφασης με τους στόχους της Ευρωπαϊκής Ένωσης που αφορούν το περιβάλλον και την ασφάλεια καθορίζονται κοινές απαιτήσεις.*

### **Τροπολογία 186** **Ismail Ertug**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 6**  
Οδηγία 96/53/EK  
Άρθρο 8 – παράγραφος 1

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

Προκειμένου να βελτιωθούν οι αεροδυναμικές επιδόσεις των οχημάτων ή συνδυασμών οχημάτων, είναι δυνατή η υπέρβαση των μέγιστων μηκών που καθορίζονται στο παράρτημα I, σημείο 1.1, για τα οχήματα ή τους συνδυασμούς οχημάτων που είναι εξοπλισμένα με διατάξεις **πληρούσες τις κατωτέρω απαιτήσεων** που περιγράφονται παρακάτω. Η υπέρβαση αυτή έχει ως μόνο σκοπό την προσθήκη στο πίσω μέρος των οχημάτων ή των συνδυασμών οχημάτων, διατάξεων βελτίωσης των αεροδυναμικών χαρακτηριστικών τους.

*Τροπολογία*

Προκειμένου να βελτιωθούν οι αεροδυναμικές επιδόσεις των οχημάτων ή συνδυασμών οχημάτων, είναι δυνατή η υπέρβαση των μέγιστων μηκών που καθορίζονται στο παράρτημα I, σημείο 1.1, για τα οχήματα ή τους συνδυασμούς οχημάτων που είναι εξοπλισμένα με διατάξεις **και πληρούν τις απαιτήσεις** που περιγράφονται παρακάτω – **με την προϋπόθεση ότι δεν επηρεάζεται αρνητικά η συμμετοχή των οχημάτων ή μερών οχημάτων (π.χ. ημιρυμουλκούμενα, κινητά αμαξώματα) στις συνδυασμένες μεταφορές**. Η υπέρβαση αυτή έχει ως μόνο σκοπό την προσθήκη στο πίσω μέρος των οχημάτων ή των συνδυασμών οχημάτων, διατάξεων βελτίωσης των αεροδυναμικών χαρακτηριστικών τους.

## Αιτιολόγηση

*Κατά την τροποποίηση της αεροδυναμικής των φορτηγών οχημάτων πρέπει να εξασφαλίζεται ότι τα οχήματα θα μπορούν να συμμετέχουν και στο μέλλον απρόσκοπτα στις συνδυασμένες μεταφορές.*

**Τροπολογία 187****Markus Ferber****Πρόταση οδηγίας****Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 6**

Οδηγία 96/53/EK

Άρθρο 8 – παράγραφος 1

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

Προκειμένου να βελτιωθούν οι αεροδυναμικές επιδόσεις των οχημάτων ή συνδυασμών οχημάτων, είναι δυνατή η υπέρβαση των μέγιστων μηκών που καθορίζονται στο παράρτημα I, σημείο 1.1, για τα οχήματα ή τους συνδυασμούς οχημάτων που είναι εξοπλισμένα με διατάξεις πληρούσες τις **κατωτέρω απαιτήσεων** που περιγράφονται παρακάτω. Η υπέρβαση αυτή έχει ως μόνο σκοπό την προσθήκη στο πίσω μέρος των οχημάτων ή των συνδυασμών οχημάτων, διατάξεων βελτίωσης των αεροδυναμικών χαρακτηριστικών τους.

*Τροπολογία*

Προκειμένου να βελτιωθούν οι αεροδυναμικές επιδόσεις **και να βελτιστοποιηθούν τα λοιπά κατασκευαστικά στοιχεία και μέρη** των οχημάτων ή συνδυασμών οχημάτων, είναι δυνατή η υπέρβαση των μέγιστων μηκών που καθορίζονται στο παράρτημα I, σημείο 1.1, για τα οχήματα ή τους συνδυασμούς οχημάτων που είναι εξοπλισμένα με διατάξεις πληρούσες τις **απαιτήσεις** που περιγράφονται παρακάτω. Η υπέρβαση αυτή έχει ως μόνο σκοπό την προσθήκη στο πίσω μέρος των οχημάτων ή των συνδυασμών οχημάτων, διατάξεων βελτίωσης των αεροδυναμικών χαρακτηριστικών τους.

## Αιτιολόγηση

*Για τη βελτίωση της ενεργειακής απόδοσης και της οδικής ασφάλειας θα πρέπει να ισχύει μια ολιστική προσέγγιση.*

**Τροπολογία 188****Inés Ayala Sender**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 6**  
Οδηγία 96/53/EK  
Άρθρο 8 – παράγραφος 1

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

Προκειμένου να βελτιωθούν οι αεροδυναμικές επιδόσεις των οχημάτων ή συνδυασμών οχημάτων, είναι δυνατή η υπέρβαση των μέγιστων μηκών που καθορίζονται στο παράρτημα I, σημείο 1.1, για τα οχήματα ή τους συνδυασμούς οχημάτων που είναι εξοπλισμένα με διατάξεις πληρούσες τις κατωτέρω απαιτήσεις που περιγράφονται παρακάτω. Η υπέρβαση αυτή έχει ως μόνο σκοπό την προσθήκη στο πίσω μέρος των οχημάτων ή των συνδυασμών οχημάτων, διατάξεων βελτίωσης των αεροδυναμικών χαρακτηριστικών τους.

*Τροπολογία*

Προκειμένου να βελτιωθούν οι αεροδυναμικές επιδόσεις **και η οδική ασφάλεια** των οχημάτων ή συνδυασμών οχημάτων, είναι δυνατή η υπέρβαση των μέγιστων μηκών που καθορίζονται στο παράρτημα I, σημείο 1.1, για τα οχήματα ή τους συνδυασμούς οχημάτων που είναι εξοπλισμένα με διατάξεις πληρούσες τις κατωτέρω απαιτήσεις που περιγράφονται παρακάτω. Η υπέρβαση αυτή έχει ως μόνο σκοπό την προσθήκη στο πίσω μέρος των οχημάτων ή των συνδυασμών οχημάτων, διατάξεων βελτίωσης των αεροδυναμικών χαρακτηριστικών τους.

Or. es

*Αιτιολόγηση*

*Η παρούσα τροπολογία χρησιμοποιεί την ίδια διατύπωση με το άρθρο 9 και θέτει σε ισότιμη βάση την ανάγκη να συμβάλλουν και οι αλλαγές των κινητών αμαξωμάτων στη βελτίωση της οδικής ασφάλειας.*

**Τροπολογία 189**  
**Dieter-Lebrecht Koch**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 6**  
Οδηγία 96/53/EK  
Άρθρο 8 – παράγραφος 1 α (νέα)

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

**1α) Για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας, οι αεροδυναμικές διατάξεις προστασίας έναντι ενσφηνώσεων και οι αεροτομές που τοποθετούνται στο πλαϊνό και το πίσω μέρος των οχημάτων και των ρυμουλκωμένων τους πρέπει να**

*αποτελούνται από υλικό που απορροφά ενέργεια, κάτι που μειώνει σημαντικά τις συνέπειες των ατυχημάτων για τους άλλους χρήστες του οδικού δικτύου.*

Or. de

**Τροπολογία 190**  
**Eva Lichtenberger, Michael Cramer**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 6**  
Οδηγία 96/53/EK  
Άρθρο 8 – παράγραφος 1

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Προκειμένου να βελτιωθούν οι αεροδυναμικές επιδόσεις των οχημάτων ή συνδυασμών οχημάτων, είναι δυνατή η υπέρβαση των μέγιστων μηκών που καθορίζονται στο παράρτημα I, σημείο 1.1, για τα οχήματα ή τους συνδυασμούς οχημάτων που είναι εξοπλισμένα με διατάξεις πληρούσες τις κατωτέρω απαιτήσεις που περιγράφονται παρακάτω. Η υπέρβαση αυτή έχει ως μόνο σκοπό την προσθήκη στο πίσω μέρος των οχημάτων ή των συνδυασμών οχημάτων, διατάξεων βελτίωσης των αεροδυναμικών χαρακτηριστικών τους.*

*Τροπολογία*

*διαγράφεται*

Or. en

**Τροπολογία 191**  
**Eva Lichtenberger, Michael Cramer**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 6**  
Οδηγία 96/53/EK  
Άρθρο 8 – παράγραφος 3 α (νέα)

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

***3α) Η Επιτροπή αναπτύσσει και προτείνει ένα καθεστώς εναρμονισμένων δοκιμών ώστε να μεγιστοποιηθεί στο εμπρόσθιο, πλαϊνό και οπίσθιο μέρος των νέων φορτηγών η ασφάλεια για τους πεζούς και τους ποδηλάτες.***

**Or. en**

**Τροπολογία 192**  
**Corien Wortmann-Kool**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 6**  
Οδηγία 96/53/EK  
Άρθρο 8 – παράγραφος 2 – εισαγωγικό μέρος

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

Οι απαιτήσεις επιδόσεων και ασφάλειας **τις οποίες πρέπει να πληρούν οι διατάξεις** που αναφέρονται στην πρώτη παράγραφο είναι τα ακόλουθα:

*Τροπολογία*

Οι απαιτήσεις επιδόσεων και ασφάλειας **που πρέπει να λαμβάνονται υπόψη για την πιστοποίηση των διατάξεων** που αναφέρονται στην πρώτη παράγραφο είναι τα ακόλουθα:

**Or. en**

**Τροπολογία 193**  
**Gesine Meissner**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 6**  
Οδηγία 96/53/EK  
Άρθρο 8 – παράγραφος 2 – εισαγωγικό μέρος

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

Οι απαιτήσεις επιδόσεων και ασφάλειας **τις οποίες πρέπει να πληρούν οι διατάξεις** που αναφέρονται στην πρώτη παράγραφο είναι τα ακόλουθα:

*Τροπολογία*

Οι απαιτήσεις επιδόσεων και ασφάλειας **που πρέπει να λαμβάνονται υπόψη για την πιστοποίηση των διατάξεων** που αναφέρονται στην πρώτη παράγραφο είναι



τα ακόλουθα:

Or. en

**Τροπολογία 194**  
**Corien Wortmann-Kool**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 6**  
Οδηγία 96/53/EK  
Άρθρο 8 – παράγραφος 2 – περίπτωση 2

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

όσον αφορά την οδική ασφάλεια **και την ασφάλεια των διατροφικών μεταφορών, ειδικότερα οι εξής:**

*Τροπολογία*

όσον αφορά την οδική ασφάλεια:

Or. en

**Τροπολογία 195**  
**Gesine Meissner**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 6**  
Οδηγία 96/53/EK  
Άρθρο 8 – παράγραφος 2 – περίπτωση 2

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

όσον αφορά την οδική ασφάλεια **και την ασφάλεια των διατροφικών μεταφορών, ειδικότερα οι εξής:**

*Τροπολογία*

όσον αφορά την οδική ασφάλεια:

Or. en

*Αιτιολόγηση*

*Μόνο ένα μικρό μέρος των οδικών μεταφορών αφορούν διατροφικές μεταφορές. Ως εκ τούτου, δεν χρειάζεται κάθε αεροδυναμική διάταξη να καθίσταται συμβατή με τις διατροφικές μεταφορές καθώς αυτό θα περιόριζε τις τρέχουσες εξελίξεις της αγοράς και τις τεχνολογικές καινοτομίες και θα υπονόμεινε τον συνολικό στόχο της βιωσιμότητας για τη μείωση των εκπομπών και της κατανάλωσης καυσίμων στον τομέα των οδικών εμπορευματικών μεταφορών.*

**Τροπολογία 196**  
**Inés Ayala Sender**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 6**  
Οδηγία 96/53/EK  
Άρθρο 8 – παράγραφος 2 – περίπτωση 2 – σημείο i

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

η σωστή στερέωση και αντοχή των διατάξεων για **τη μείωση του κινδύνου** αποκόλλησης,

*Τροπολογία*

η σωστή στερέωση και αντοχή των διατάξεων για **να αποκλειστεί ο κίνδυνος** αποκόλλησης, **ακόμη και σε ακραίες περιπτώσεις,**

Or. es

**Τροπολογία 197**  
**Markus Ferber**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 6**  
Οδηγία 96/53/EK  
Άρθρο 8 – παράγραφος 2 – περίπτωση 2 – σημείο ii

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

σήμανση ημέρας και νύχτας, η οποία θα λειτουργεί σε κακές καιρικές συνθήκες και η οποία θα καθιστά το εξωτερικό αμάξωμα του οχήματος ευδιάκριτο από τους άλλους χρήστες του οδικού δικτύου,

*Τροπολογία*

σήμανση ημέρας και νύχτας **σύμφωνα με τους όρους της έγκρισης τύπου για την προσθήκη διατάξεων φωτισμού και φωτεινής σηματοδότησης,** η οποία θα λειτουργεί σε κακές καιρικές συνθήκες και η οποία θα καθιστά το εξωτερικό αμάξωμα του οχήματος ευδιάκριτο από τους άλλους χρήστες του οδικού δικτύου,

Or. de

*Αιτιολόγηση*

*Για να αυξηθεί η οδική ασφάλεια, πρέπει να ισχύουν ενιαίες εγκρίσεις τύπου σύμφωνα με τον κανονισμό αριθ. 48 της ΟΕΕ/ΟΗΕ.*

**Τροπολογία 198**  
**Inés Ayala Sender**

**Πρόταση οδηγίας**

**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 6**

Οδηγία 96/53/EK

Άρθρο 8 – παράγραφος 2 – περίπτωση 2 – σημείο ii

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

σήμανση ημέρας και νύχτας, η οποία θα λειτουργεί σε κακές καιρικές συνθήκες και η οποία θα καθιστά το εξωτερικό αμάξωμα του οχήματος **ευδιάκριτο** από τους άλλους χρήστες του οδικού δικτύου,

*Τροπολογία*

σήμανση ημέρας και νύχτας, η οποία θα λειτουργεί σε κακές καιρικές συνθήκες και η οποία θα καθιστά **ευδιάκριτο** το εξωτερικό αμάξωμα του οχήματος **καθώς και την περίμετρο του αμαξώματος** από τους άλλους χρήστες του οδικού δικτύου,

Or. es

**Τροπολογία 199**  
**Inés Ayala Sender**

**Πρόταση οδηγίας**

**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 6**

Οδηγία 96/53/EK

Άρθρο 8 – παράγραφος 2 – περίπτωση 2 – σημείο ii α (νέο)

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

**(ii α) σχεδίαση που δεν περιορίζει την ορατότητα του οπίσθιου τμήματος του οχήματος από τον οδηγό. Για τη βελτίωση της ορατότητας καθώς και για την αντιμετώπιση της έλλειψης ορατότητας, μπορούν να τοποθετούνται πρόσθετα συστήματα όπως κάμερες, αισθητήρες, καθρέφτες, κ.ά.,**

Or. es

**Τροπολογία 200**  
**Inés Ayala Sender**

**Πρόταση οδηγίας**

**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 6**

Οδηγία 96/53/EK

Άρθρο 8 – παράγραφος 2 – περίπτωση 2 – σημείο iii

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

σχεδίαση που θα περιορίζει τους κινδύνους για τα άλλα οχήματα και τους επιβάτες τους σε περίπτωση σύγκρουσης,

*Τροπολογία*

σχεδίαση που θα περιορίζει τους κινδύνους για **τους άλλους χρήστες του οδικού δικτύου, ιδίως τους ευάλωτες χρήστες (ποδηλάτες, πεζοί, χρήστες δίκυκλων μηχανοκίνητων οχημάτων)** καθώς και για τα άλλα οχήματα και τους επιβάτες τους σε περίπτωση σύγκρουσης,

Or. es

**Τροπολογία 201**

**Ismail Ertug**

**Πρόταση οδηγίας**

**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 6**

Οδηγία 96/53/EK

Άρθρο 8 – παράγραφος 2 – περίπτωση 2 – σημείο iv α (νέο)

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

**(iv α) το μήκος της διάταξης περιορίζεται στο ανώτατο όριο των 500 mm που καθορίζεται στο παράρτημα I, σημείο 1.1.**

Or. de

*Αιτιολόγηση*

*Η διάταξη των αεροδυναμικών στοιχείων που τοποθετούνται βασίζεται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1230/2012. Σύμφωνα με αυτόν, τα προστιθέμενα αεροδυναμικά στοιχεία πρέπει να διατάσσονται κατά τέτοιον τρόπο ώστε να εξέχουν το πολύ κατά 50 εκατοστά από το οπίσθιο μέρος του οχήματος, χωρίς να αυξάνουν την επιφάνεια φόρτωσης, και το όχημα να μπορεί να συμμετέχει ανεμπόδιστα στις συνδυασμένες μεταφορές.*

**Τροπολογία 202**

**Gesine Meissner**

**Πρόταση οδηγίας**

**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 6**

Οδηγία 96/53/EK

Άρθρο 8 – παράγραφος 2 – περίπτωση 3 – σημείο ii

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

**εισαγωγή των υπόψη ρυμουλκούμενων και ημιρυμουλκούμενων οχημάτων στις σιδηροδρομικές, θαλάσσιες και ποτάμιες μονάδες κατά τις διατροπικές μεταφορές,**

**διαγράφεται**

**Or. en**

*Αιτιολόγηση*

*Μόνο ένα μικρό μέρος των οδικών μεταφορών αφορούν διατροπικές μεταφορές. Ως εκ τούτου, δεν χρειάζεται κάθε αεροδυναμική διάταξη να καθίσταται συμβατή με τις διατροπικές μεταφορές καθώς αυτό θα περιορίζε τις τρέχουσες εξελίξεις της αγοράς και τις τεχνολογικές καινοτομίες και θα υπονόμει τον συνολικό στόχο της βιωσιμότητας για τη μείωση των εκπομπών και της κατανάλωσης καυσίμων στον τομέα των οδικών εμπορευματικών μεταφορών.*

**Τροπολογία 203**

**Saïd El Khadraoui, Brian Simpson**

**Πρόταση οδηγίας**

**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 6**

Οδηγία 96/53/EK

Άρθρο 8 – παράγραφος 2 – εδάφιο 3 – σημείο iii

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

**οι διατάξεις αυτές μπορούν να ανασυρθούν, να αναδιπλωθούν ή να αφαιρεθούν εύκολα από τον οδηγό.**

**οι διατάξεις αυτές μπορούν να αναδιπλωθούν και να αναπτυχθούν αυτόματα**

**Or. en**

*Αιτιολόγηση*

*Η πρόταση της Επιτροπής εισάγει τη δυνατότητα επιμήκυνσης των οπίσθιων αεροτομών έως 2 μέτρα και τη δυνατότητα χειροκίνητου χειρισμού. Αυτό μπορεί να προκαλέσει προβλήματα στον οδηγό όσον αφορά την απώλεια χρόνου και να αποτελέσει απειλή για την υγεία του.*

**Τροπολογία 204**  
**Mathieu Grosch**

**Πρόταση οδηγίας**

**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 6**

Οδηγία 96/53/EK

Άρθρο 8 – παράγραφος 2 – εδάφιο 3 – σημείο iii

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

οι διατάξεις αυτές **μπορούν να ανασυρθούν, να αναδιπλωθούν ή να αφαιρεθούν εύκολα από τον οδηγό.**

*Τροπολογία*

οι διατάξεις αυτές **θα αναδιπλώνονται και θα αναπτύσσονται αυτόματα.**

**Or. en**

*Αιτιολόγηση*

*Οι διατάξεις αυτές θα πρέπει να αναδιπλώνονται και να αναπτύσσονται αυτόματα προκειμένου να μην αποτελούν απειλή για την υγεία του οδηγού και να διασφαλίζεται καλύτερος χειρισμός.*

**Τροπολογία 205**  
**Markus Ferber**

**Πρόταση οδηγίας**

**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 6**

Οδηγία 96/53/EK

Άρθρο 8 – παράγραφος 2 – περίπτωση 3 – τελευταίο εδάφιο

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

Η υπέρβαση των ανώτατων μηκών **δεν** επιφέρει αύξηση της φορτωτικής ικανότητας των οχημάτων ή συνδυασμών οχημάτων.

*Τροπολογία*

Η υπέρβαση των ανώτατων μηκών επιφέρει αύξηση της φορτωτικής ικανότητας των οχημάτων **χωρίς να αυξάνει το συνολικό επιτρεπόμενο βάρος των οχημάτων** ή συνδυασμών οχημάτων.

**Or. de**

*Αιτιολόγηση*

*Για τη συνεπή αύξηση της ενεργειακής απόδοσης, οι παραχωρήσεις ως προς το μήκος προς χάριν της αεροδυναμικής πρέπει να χρησιμοποιούνται για αύξηση του όγκου φόρτωσης.*

**Τροπολογία 206**  
**Markus Ferber**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 6**  
**Οδηγία 96/53/ΕΚ**  
**Άρθρο 8 – παράγραφος 3**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

Πριν από τη διάθεσή τους στην αγορά, οι προσαρτούμενες αεροδυναμικές διατάξεις και η τοποθέτησή τους στα οχήματα εγκρίνονται από τα κράτη μέλη, **που** εκδίδουν πιστοποιητικό για τον σκοπό αυτό. Αυτό πιστοποιεί ότι τηρούνται οι απαιτήσεις που αναφέρονται στην παράγραφο 2 ανωτέρω και υποδεικνύει ότι η διάταξη συμβάλλει σημαντικά στη βελτίωση των αεροδυναμικών επιδόσεων. Τα πιστοποιητικά έγκρισης που εκδίδονται σε ένα κράτος μέλος αναγνωρίζονται από τα άλλα κράτη μέλη.

*Τροπολογία*

Πριν από τη διάθεσή τους στην αγορά, οι προσαρτούμενες αεροδυναμικές διατάξεις και η τοποθέτησή τους στα οχήματα εγκρίνονται από τα κράτη μέλη. **Για την έγκριση οχημάτων πρέπει να ισχύουν ταυτόσημοι και πρακτικοί κανόνες σε πανευρωπαϊκό επίπεδο. Τα κράτη μέλη** εκδίδουν πιστοποιητικό για τον σκοπό αυτό. Αυτό πιστοποιεί ότι τηρούνται οι απαιτήσεις που αναφέρονται στην παράγραφο 2 ανωτέρω και υποδεικνύει ότι η διάταξη συμβάλλει σημαντικά στη βελτίωση των αεροδυναμικών επιδόσεων. Τα πιστοποιητικά έγκρισης που εκδίδονται σε ένα κράτος μέλος αναγνωρίζονται από τα άλλα κράτη μέλη.

Or. de

**Τροπολογία 207**  
**Jacqueline Foster**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 6**  
**Οδηγία 96/53/ΕΚ**  
**Άρθρο 8 – παράγραφος 3**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

Πριν από τη διάθεσή τους στην αγορά, οι προσαρτούμενες αεροδυναμικές διατάξεις και η τοποθέτησή τους στα οχήματα επιτρέπονται από τα κράτη μέλη που εκδίδουν πιστοποιητικό για τον σκοπό

*Τροπολογία*

Πριν από τη διάθεσή τους στην αγορά, οι προσαρτούμενες αεροδυναμικές διατάξεις και η τοποθέτησή τους στα οχήματα επιτρέπονται από τα κράτη μέλη που εκδίδουν πιστοποιητικό για τον σκοπό

αυτό. Αυτό πιστοποιεί ότι τηρούνται οι απαιτήσεις που αναφέρονται στην παράγραφο 2 ανωτέρω και υποδεικνύει ότι η διάταξη συμβάλλει σημαντικά στη βελτίωση των αεροδυναμικών επιδόσεων. Τα πιστοποιητικά έγκρισης που εκδίδονται σε ένα κράτος μέλος αναγνωρίζονται από τα άλλα κράτη μέλη.

αυτό. Αυτό πιστοποιεί ότι τηρούνται οι απαιτήσεις που αναφέρονται στην παράγραφο 2 ανωτέρω και υποδεικνύει ότι η διάταξη συμβάλλει σημαντικά στη βελτίωση των αεροδυναμικών επιδόσεων. Τα πιστοποιητικά έγκρισης που εκδίδονται σε ένα κράτος μέλος αναγνωρίζονται από τα άλλα κράτη μέλη, **με την επιφύλαξη των περιορισμών που προβλέπονται στην παράγραφο 5.**

**Or. en**

#### *Αιτιολόγηση*

*Η παρούσα οδηγία θα πρέπει να ευθυγραμμιστεί με την ισχύουσα νομοθεσία έγκρισης τύπου. Επιπλέον, τα κράτη μέλη δεν θα πρέπει να υποχρεώνονται να επιτρέπουν την κυκλοφορία οχημάτων με διατάξεις που επιτρέπονται σε άλλα κράτη μέλη και που θα μπορούσαν να έχουν αρνητικό αντίκτυπο στην οδική ασφάλεια.*

#### **Τροπολογία 208 Carlo Fidanza**

**Πρόταση οδηγίας  
Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 6  
Οδηγία 96/53/EK  
Άρθρο 8 – παράγραφος 3 α (νέα)**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

***3α. Τα νέα οχήματα με κινητήρα κατηγορίας N2 και N3 χρησιμοποιούν θαλάμους οδήγησης ελκυστήρων οι οποίοι συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις ασφάλειας που αναφέρονται στο άρθρο 9 παράγραφος 2 από δέκα έτη από την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας.***

**Or. en**

#### **Τροπολογία 209 Patricia van der Kammen**



**Πρόταση οδηγίας**  
**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 6**  
Οδηγία 96/53/EK  
Άρθρο 8 – παράγραφος 4

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 16 για τη συμπλήρωση των απαιτήσεων που αναφέρονται στην παράγραφο 2. Μπορούν να έχουν τη μορφή τεχνικών προδιαγραφών, ελάχιστων επιπέδων επιδόσεων, περιορισμών στη σχεδίαση, καθώς και διαδικασιών για την έκδοση του πιστοποιητικού δοκιμών που αναφέρεται στην παράγραφο 3.*

*Τροπολογία*

*διαγράφεται*

Or. nl

**Τροπολογία 210**  
**Jacqueline Foster**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 6**  
Οδηγία 96/53/EK  
Άρθρο 8 – παράγραφος 4

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

Η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 16 για τη συμπλήρωση των απαιτήσεων που αναφέρονται στην παράγραφο 2. Μπορούν να έχουν τη μορφή τεχνικών προδιαγραφών, ελάχιστων επιπέδων επιδόσεων, περιορισμών στη σχεδίαση, καθώς και διαδικασιών για την έκδοση του πιστοποιητικού δοκιμών που αναφέρεται στην παράγραφο 3.

*Τροπολογία*

Η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 16 για τη συμπλήρωση των απαιτήσεων που αναφέρονται στην παράγραφο 2. Μπορούν **να εφαρμόζονται στο πλαίσιο για την έγκριση τύπου της οδηγίας 2007/46** και να έχουν τη μορφή τεχνικών προδιαγραφών, ελάχιστων επιπέδων επιδόσεων, περιορισμών στη σχεδίαση, καθώς και διαδικασιών για την έκδοση του πιστοποιητικού δοκιμών που αναφέρεται στην παράγραφο 3.

Or. en

## Αιτιολόγηση

Η παρούσα οδηγία θα πρέπει να ευθυγραμμιστεί με την ισχύουσα νομοθεσία έγκρισης τύπου. Επιπλέον, τα κράτη μέλη δεν θα πρέπει να υποχρεώνονται να επιτρέπουν την κυκλοφορία οχημάτων με διατάξεις που επιτρέπονται σε άλλα κράτη μέλη και που θα μπορούσαν να έχουν αρνητικό αντίκτυπο στην οδική ασφάλεια.

### Τροπολογία 211 Dieter-Lebrecht Koch

**Πρόταση οδηγίας**  
**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 6**  
Οδηγία 96/53/EK  
Άρθρο 8 – παράγραφος 4

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

Η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 16 για τη συμπλήρωση των απαιτήσεων που αναφέρονται στην παράγραφο 2. Μπορούν να έχουν τη μορφή τεχνικών προδιαγραφών, ελάχιστων επιπέδων επιδόσεων, περιορισμών στη σχεδίαση, καθώς και διαδικασιών για την έκδοση του πιστοποιητικού δοκιμών που αναφέρεται στην παράγραφο 3.

*Τροπολογία*

Η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 16 για τη συμπλήρωση των απαιτήσεων που αναφέρονται στην παράγραφο 2. Μπορούν να έχουν τη μορφή τεχνικών προδιαγραφών, ελάχιστων επιπέδων επιδόσεων, περιορισμών στη σχεδίαση, καθώς και διαδικασιών για την έκδοση του πιστοποιητικού δοκιμών που αναφέρεται στην παράγραφο 3. ***Εφόσον αναγκαστικά θα υπάρξουν αλληλεπιδράσεις μεταξύ της οπίσθιας διάταξης προστασίας έναντι ενσφηνώσεων και των αεροτομών, η Επιτροπή εξουσιοδοτείται ταυτόχρονα για την προσαρμογή των τεχνικών χαρακτηριστικών, των ελάχιστων επιδόσεων κ.λπ. των διατάξεων προστασίας στη νέα κατάσταση.***

Or. de

### Τροπολογία 212 Inés Ayala Sender

**Πρόταση οδηγίας**  
**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 6**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

Η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 16 για τη συμπλήρωση των απαιτήσεων που αναφέρονται στην παράγραφο 2. Μπορούν να έχουν τη μορφή τεχνικών προδιαγραφών, ελάχιστων επιπέδων επιδόσεων, περιορισμών στη σχεδίαση, καθώς και διαδικασιών για την έκδοση του πιστοποιητικού δοκιμών που αναφέρεται στην παράγραφο 3.

*Τροπολογία*

Η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 16 για τη συμπλήρωση των απαιτήσεων που αναφέρονται στην παράγραφο 2. Μπορούν να έχουν τη μορφή τεχνικών προδιαγραφών, ελάχιστων επιπέδων επιδόσεων, περιορισμών στη σχεδίαση, καθώς και διαδικασιών για την έκδοση του πιστοποιητικού δοκιμών που αναφέρεται στην παράγραφο 3. ***Στην περίπτωση των διατάξεων σήμανσης για το εξωτερικό αμάξωμα του οχήματος και την περίμετρο του αμαξώματος που προβλέπονται στην παράγραφο 2, η Επιτροπή θεσπίζει κοινούς εναρμονισμένους κανόνες σχετικά με την αντίληψη, τα είδη και τη φωτεινότητα που καθιστούν δυνατό τον εντοπισμό των πρόσθετων διατάξεων.***

Or. es

*Αιτιολόγηση*

*Κρίνεται σκόπιμο η Επιτροπή να εναρμονίσει τους κανόνες για τη σήμανση των αεροτομών, του εξωτερικού αμαξώματος και την περίμετρο προκειμένου να βελτιωθεί η ορατότητα και η οδική ασφάλεια.*

**Τροπολογία 213**  
**Patricia van der Kammen**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 6**  
Οδηγία 96/53/EK  
Άρθρο 8 – παράγραφος 5

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

***Εν αναμονή της έκδοσης των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων, τα οχήματα ή οι συνδυασμοί οχημάτων με αεροδυναμικές***

*Τροπολογία*

***διαγράφεται***

*διατάξεις στο πίσω μέρος τους, οι οποίες πληρούν τις απαιτήσεις που αναφέρονται στην παράγραφο 2 και έχουν υποβληθεί σε δοκιμή σύμφωνα με την παράγραφο 3, μπορούν να κυκλοφορούν εάν το μήκος τους ξεπερνά κατά δύο το πολύ μέτρα το μήκος που καθορίζεται στο παράρτημα I, σημείο 1.1. Το μεταβατικό αυτό μέτρο ισχύει από την ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας οδηγίας.*

Or. nl

**Τροπολογία 214**  
**Oldřich Vlasák**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 6**  
Οδηγία 96/53/EK  
Άρθρο 8 – παράγραφος 5

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Εν αναμονή της έκδοσης των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων, τα οχήματα ή οι συνδυασμοί οχημάτων με αεροδυναμικές διατάξεις στο πίσω μέρος τους, οι οποίες πληρούν τις απαιτήσεις που αναφέρονται στην παράγραφο 2 και έχουν υποβληθεί σε δοκιμή σύμφωνα με την παράγραφο 3, μπορούν να κυκλοφορούν εάν το μήκος τους ξεπερνά κατά δύο το πολύ μέτρα το μήκος που καθορίζεται στο παράρτημα I, σημείο 1.1. Το μεταβατικό αυτό μέτρο ισχύει από την ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας οδηγίας.*

*Τροπολογία*

*Η Επιτροπή εκδίδει τις κατ' εξουσιοδότηση πράξεις που αναφέρονται στο άρθρο 8 παράγραφος 4 το αργότερο ένα έτος μετά την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας.*

Or. cs

*Αιτιολόγηση*

*Για την ασφάλεια της οδικής κυκλοφορίας και την ανάπτυξη του προτεινόμενου εξοπλισμού από τους κατασκευαστές, θα ήταν επιθυμητό η Επιτροπή να παράσχει το συντομότερο δυνατό λεπτομερέστερες προδιαγραφές για τον προτεινόμενο εξοπλισμό.*

**Τροπολογία 215**  
**Corien Wortmann-Kool**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 6**  
Οδηγία 96/53/EK  
Άρθρο 8 – παράγραφος 5

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

Εν αναμονή της έκδοσης των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων, τα οχήματα ή οι συνδυασμοί οχημάτων με αεροδυναμικές διατάξεις στο πίσω μέρος τους, οι οποίες πληρούν τις απαιτήσεις που αναφέρονται **στην παράγραφο 2** και έχουν υποβληθεί σε δοκιμή σύμφωνα με την παράγραφο 3, μπορούν να κυκλοφορούν εάν το μήκος τους ξεπερνά κατά δύο το πολύ μέτρα το μήκος που καθορίζεται στο παράρτημα I, σημείο 1.1. Το μεταβατικό αυτό μέτρο ισχύει από την ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας οδηγίας.

*Τροπολογία*

Εν αναμονή της έκδοσης των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων, τα οχήματα ή οι συνδυασμοί οχημάτων με αεροδυναμικές διατάξεις στο πίσω μέρος τους, οι οποίες πληρούν **τουλάχιστον** τις απαιτήσεις που αναφέρονται **στην πρώτη και την δεύτερη περίπτωση της παραγράφου 2** και έχουν υποβληθεί σε δοκιμή σύμφωνα με την παράγραφο 3, μπορούν να κυκλοφορούν εάν το μήκος τους ξεπερνά κατά δύο το πολύ μέτρα το μήκος που καθορίζεται στο παράρτημα I, σημείο 1.1. Το μεταβατικό αυτό μέτρο ισχύει από την ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας οδηγίας.

**Or. en**

*Αιτιολόγηση*

*Στον κανονισμό 1230/2012 προβλέπεται ήδη μέγιστη επιμήκυνση 500 mm. Το όριο αυτό των 500 mm περιορίζει την ευελιξία για νέες καινοτομίες όσον αφορά το μήκος των αεροδυναμικές διατάξεων. Η πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για μέγιστη επιμήκυνση 2 μέτρων παρέχει αυτή την ευελιξία. Ως εκ τούτου, οι κανόνες πρέπει να τροποποιηθούν προκειμένου να διασφαλιστεί συμβατότητα με τους νέους κανόνες σχετικά με το βάρος και τις διαστάσεις. Είναι επίσης σημαντικό να εξεταστεί η συμβατότητα των οχημάτων με τις διατροφικές μεταφορές, χωρίς αυτό να καθίσταται υποχρεωτικό για όλα τα οχήματα.*

**Τροπολογία 216**  
**Markus Ferber**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 6**  
Οδηγία 96/53/EK  
Άρθρο 8 – παράγραφος 5

Εν αναμονή της έκδοσης των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων, τα οχήματα ή οι συνδυασμοί οχημάτων με αεροδυναμικές διατάξεις στο πίσω μέρος τους, οι οποίες πληρούν τις απαιτήσεις που αναφέρονται στην παράγραφο 2 και έχουν υποβληθεί σε δοκιμή σύμφωνα με την παράγραφο 3, μπορούν να κυκλοφορούν εάν το μήκος τους ξεπερνά κατά δύο το πολύ μέτρα το μήκος που καθορίζεται στο παράρτημα I, σημείο 1.1. Το μεταβατικό αυτό μέτρο ισχύει από την ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας οδηγίας.

Εν αναμονή της έκδοσης των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων, τα οχήματα ή οι συνδυασμοί οχημάτων με αεροδυναμικές διατάξεις στο πίσω μέρος τους, οι οποίες πληρούν τις απαιτήσεις που αναφέρονται στην παράγραφο 2 και έχουν υποβληθεί σε δοκιμή σύμφωνα με την παράγραφο 3, μπορούν να κυκλοφορούν εάν το μήκος τους ξεπερνά κατά δύο το πολύ μέτρα το μήκος που καθορίζεται στο παράρτημα I, σημείο 1.1. ***Η επιφάνεια φόρτωσης που προκύπτει μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως πρόσθετος όγκος φόρτωσης χωρίς να αυξάνεται η επιτρεπόμενη συνολική μάζα του επαγγελματικού οχήματος.*** Το μεταβατικό αυτό μέτρο ισχύει από την ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας οδηγίας.

Or. de

**Τροπολογία 217**  
**Jacqueline Foster**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 6**  
Οδηγία 96/53/EK  
Άρθρο 8 – παράγραφος 5

Εν αναμονή της έκδοσης των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων, τα οχήματα ή οι συνδυασμοί οχημάτων με αεροδυναμικές διατάξεις στο πίσω μέρος τους, οι οποίες πληρούν τις απαιτήσεις που αναφέρονται στην παράγραφο 2 και έχουν υποβληθεί σε δοκιμή σύμφωνα με την παράγραφο 3, μπορούν να κυκλοφορούν εάν το μήκος τους ξεπερνά κατά δύο το πολύ μέτρα το μήκος που καθορίζεται στο παράρτημα I, σημείο 1.1. Το μεταβατικό αυτό μέτρο ισχύει από την ημερομηνία έναρξης ισχύος

Εν αναμονή της έκδοσης των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων, τα οχήματα ή οι συνδυασμοί οχημάτων με αεροδυναμικές διατάξεις στο πίσω μέρος τους, οι οποίες πληρούν τις απαιτήσεις που αναφέρονται στην παράγραφο 2 και έχουν υποβληθεί σε δοκιμή σύμφωνα με την παράγραφο 3, μπορούν να κυκλοφορούν εάν το μήκος τους ξεπερνά κατά δύο το πολύ μέτρα το μήκος που καθορίζεται στο παράρτημα I, σημείο 1.1. ***Τα κράτη μέλη πρέπει να επιτρέπουν την κυκλοφορία στο έδαφός***

της παρούσας οδηγίας.

*τους οχημάτων που είναι εξοπλισμένα με τις εν λόγω διατάξεις, εκτός εάν θεωρούν ευλόγως ότι οι τεχνικές διατάξεις βάσει των οποίων εγκρίθηκε η διάταξη δεν είναι ισοδύναμες με τις δικές τους. Το μεταβατικό αυτό μέτρο ισχύει από την ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας οδηγίας.*

**Or. en**

### *Αιτιολόγηση*

*Η παρούσα οδηγία θα πρέπει να ευθυγραμμιστεί με την ισχύουσα νομοθεσία έγκρισης τύπου. Επιπλέον, τα κράτη μέλη δεν θα πρέπει να υποχρεώνονται να επιτρέπουν την κυκλοφορία οχημάτων με διατάξεις που επιτρέπονται σε άλλα κράτη μέλη και που θα μπορούσαν να έχουν αρνητικό αντίκτυπο στην οδική ασφάλεια.*

### **Τροπολογία 218**

**Jim Higgins, Phil Prendergast, Petri Sarvamaa, Alain Cadec, Dominique Riquet**

#### **Πρόταση οδηγίας**

**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 6**

Οδηγία 96/53/EK

Άρθρο 8 – παράγραφος 5

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

Εν αναμονή της έκδοσης των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων, τα οχήματα ή οι συνδυασμοί οχημάτων με αεροδυναμικές διατάξεις στο πίσω μέρος τους, οι οποίες πληρούν τις απαιτήσεις που αναφέρονται στην παράγραφο 2 και έχουν υποβληθεί σε δοκιμή σύμφωνα με την παράγραφο 3, μπορούν να κυκλοφορούν εάν το μήκος τους ξεπερνά κατά δύο το πολύ μέτρα το μήκος που καθορίζεται στο παράρτημα I, σημείο 1.1. Το μεταβατικό αυτό μέτρο ισχύει από την ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας οδηγίας.

*Τροπολογία*

Εν αναμονή της έκδοσης των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων, τα οχήματα ή οι συνδυασμοί οχημάτων με αεροδυναμικές διατάξεις στο πίσω μέρος τους, οι οποίες πληρούν τις απαιτήσεις που αναφέρονται στην παράγραφο 2 και έχουν υποβληθεί σε δοκιμή σύμφωνα με την παράγραφο 3, μπορούν να κυκλοφορούν εάν το μήκος τους ξεπερνά κατά δύο το πολύ μέτρα το μήκος που καθορίζεται στο παράρτημα I, σημείο 1.1. Το μεταβατικό αυτό μέτρο ισχύει από την ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας οδηγίας. ***Ειδικά οχήματα, όπως μεταφορείς οχημάτων, που λόγω του από κατασκευής ανοικτού σχεδιασμού τους δεν μπορούν να τοποθετήσουν αεροδυναμικές διατάξεις στο πίσω μέρος τους, μπορούν να***

*χρησιμοποιήσουν την εν λόγω δυνατότητα επιμήκυνσης κατά δύο μέτρα προκειμένου να βελτιστοποιήσουν την απόδοσή τους με άλλα μέσα, όπως βέλτιστη φόρτωση με τη χρήση εμπρόσθιων και οπίσθιων προεξοχών.*

Or. en

### Αιτιολόγηση

*Οι μεταφορείς οχημάτων λόγω του ανοικτού σχεδιασμού τους δεν έχουν αεροδυναμικό σχήμα. Επιπλέον, λόγω της αποκλειστικής χρήσης τους στον κλάδο της εφοδιαστικής τελικών οχημάτων, δεν είναι δυνατή η τοποθέτηση εξωτερικά των αεροδυναμικών διατάξεων στο πίσω μέρος τους. Θα μπορούσαν όμως να αυξήσουν σημαντικά την απόδοσή τους ως προς την κατανάλωση καυσίμου και να εξασφαλίσουν τη φόρτωση 3 επιπλέον οχημάτων (από 6 σε 9), εάν χρησιμοποιούσαν την επιμήκυνση κατά δύο μέτρα που προτείνεται στο παρόν άρθρο.*

### Τροπολογία 219 Inés Ayala Sender

**Πρόταση οδηγίας**  
**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 6**  
Οδηγία 96/53/EK  
Άρθρο 8 – παράγραφος 5

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

Εν αναμονή της έκδοσης των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων, τα οχήματα ή οι συνδυασμοί οχημάτων με αεροδυναμικές διατάξεις στο πίσω μέρος τους, οι οποίες πληρούν τις απαιτήσεις που αναφέρονται στην παράγραφο 2 και έχουν υποβληθεί σε δοκιμή σύμφωνα με την παράγραφο 3, μπορούν να κυκλοφορούν εάν το μήκος τους ξεπερνά κατά δύο το πολύ μέτρα το μήκος που καθορίζεται στο παράρτημα I, σημείο 1.1. Το μεταβατικό αυτό μέτρο ισχύει από την ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας οδηγίας.

*Τροπολογία*

Εν αναμονή της έκδοσης των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων, τα οχήματα ή οι συνδυασμοί οχημάτων με αεροδυναμικές διατάξεις στο πίσω μέρος τους, οι οποίες πληρούν τις απαιτήσεις που αναφέρονται στην παράγραφο 2 και έχουν υποβληθεί σε δοκιμή σύμφωνα με την παράγραφο 3, μπορούν να κυκλοφορούν εάν το μήκος τους ξεπερνά κατά δύο το πολύ μέτρα το μήκος που καθορίζεται στο παράρτημα I, σημείο 1.1. Το μεταβατικό αυτό μέτρο ισχύει από την ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας οδηγίας. ***Ειδικά οχήματα, όπως μεταφορείς οχημάτων, που λόγω κατασκευής δεν μπορούν να τοποθετήσουν αεροδυναμικές διατάξεις στο εμπρόσθιο και πίσω μέρος τους, μπορούν να χρησιμοποιήσουν την εν λόγω***



**δυνατότητα επιμήκυνσης κατά δύο μέτρα προκειμένου να βελτιστοποιήσουν την απόδοσή τους με άλλα μέσα, όπως βέλτιστη φόρτωση με τη χρήση εμπρόσθιων και οπίσθιων προεξοχών. Σε κάθε περίπτωση, οι θάλαμοι οδήγησης ελκυστήρων πρέπει να συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις που ορίζονται στο άρθρο 9.**

Or. en

### Αιτιολόγηση

Στους μεταφορείς οχημάτων, λόγω της αποκλειστικής χρήσης τους στον κλάδο της εφοδιαστικής τελικών οχημάτων, δεν είναι δυνατή η τοποθέτηση εξωτερικά αεροδυναμικών διατάξεων στο πίσω μέρος τους. Θα μπορούσαν όμως να αυξήσουν σημαντικά την απόδοσή τους ως προς την κατανάλωση καυσίμου και να εξασφαλίσουν την φόρτωση 3 επιπλέον οχημάτων (από 6 σε 9), εάν χρησιμοποιούσαν την επιμήκυνση κατά δύο μέτρα που προτείνεται στο παρόν άρθρο.

**Τροπολογία 220**  
**Bogusław Liberadzki**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 7**  
Οδηγία 96/53/EK  
Άρθρο 9 – παράγραφος 1

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

Προκειμένου να βελτιωθούν **οι αεροδυναμικές επιδόσεις και η οδική ασφάλεια** των οχημάτων ή συνδυασμών οχημάτων, είναι δυνατή η υπέρβαση των μέγιστων μηκών που καθορίζονται στο παράρτημα I, σημείο 1.1, για τα οχήματα ή τους συνδυασμούς οχημάτων που πληρούν τις απαιτήσεις οι οποίες περιγράφονται στην παράγραφο 2 παρακάτω. Η υπέρβαση αυτή έχει ως κύριο σκοπό την κατασκευή **των θαλάμων οδήγησης των ελκυστήρων κατά τρόπο** που βελτιώνει τα αεροδυναμικά χαρακτηριστικά των οχημάτων ή των συνδυασμών οχημάτων, **καθώς και την οδική ασφάλειά τους.**

*Τροπολογία*

Προκειμένου να βελτιωθούν η οδική ασφάλεια **και οι αεροδυναμικές επιδόσεις** των οχημάτων ή συνδυασμών οχημάτων, είναι δυνατή η υπέρβαση **έως 800 mm** των μέγιστων μηκών που καθορίζονται στο παράρτημα I, σημείο 1.1, για τα οχήματα ή τους συνδυασμούς οχημάτων που πληρούν τις απαιτήσεις οι οποίες περιγράφονται στην παράγραφο 2 παρακάτω. Η υπέρβαση αυτή έχει ως κύριο σκοπό την κατασκευή **ασφαλέστερων θαλάμων οδήγησης ελκυστήρων, ενώ βελτιώνει** τα αεροδυναμικά χαρακτηριστικά των οχημάτων ή των συνδυασμών οχημάτων **και επιτρέπει περαιτέρω βελτίωση της**

**Τροπολογία 221**  
**Eva Lichtenberger, Michael Cramer**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 7**  
Οδηγία 96/53/EK  
Άρθρο 9 – παράγραφος 1

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

Προκειμένου να βελτιωθούν *οι αεροδυναμικές επιδόσεις και* η οδική ασφάλεια των οχημάτων ή συνδυασμών οχημάτων, είναι δυνατή η υπέρβαση των μέγιστων μηκών που καθορίζονται στο παράρτημα I, σημείο 1.1, για τα οχήματα ή τους συνδυασμούς οχημάτων που πληρούν τις απαιτήσεις οι οποίες περιγράφονται στην παράγραφο 2 παρακάτω. **Η υπέρβαση αυτή έχει ως κύριο σκοπό την κατασκευή των θαλάμων** οδήγησης των ελκυστήρων κατά τρόπο που βελτιώνει **τα αεροδυναμικά χαρακτηριστικά** των οχημάτων ή των συνδυασμών οχημάτων, καθώς και **την οδική ασφάλειά τους**.

*Τροπολογία*

Προκειμένου να βελτιωθούν η οδική ασφάλεια **και οι αεροδυναμικές επιδόσεις** των οχημάτων ή συνδυασμών οχημάτων, **δεν** είναι δυνατή η υπέρβαση των μέγιστων μηκών που καθορίζονται στο παράρτημα I, σημείο 1.1, για τα οχήματα ή τους συνδυασμούς οχημάτων που πληρούν τις απαιτήσεις οι οποίες περιγράφονται στην παράγραφο 2 παρακάτω. **Οι θάλαμοι** οδήγησης των ελκυστήρων **θα πρέπει να κατασκευάζονται** κατά τρόπο που βελτιώνει **την οδική ασφάλεια** των οχημάτων ή των συνδυασμών οχημάτων, καθώς και **τα αεροδυναμικά χαρακτηριστικά τους**.

**Τροπολογία 222**  
**Jörg Leichtfried**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 7**  
Οδηγία 96/53/EK  
Άρθρο 9 – παράγραφος 1

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

Προκειμένου να βελτιωθούν οι

*Τροπολογία*

Προκειμένου να βελτιωθούν οι

αεροδυναμικές επιδόσεις και η οδική ασφάλεια των οχημάτων ή συνδυασμών οχημάτων, είναι δυνατή η υπέρβαση των μέγιστων μηκών που καθορίζονται στο παράρτημα I, σημείο 1.1, για τα οχήματα ή τους συνδυασμούς οχημάτων που πληρούν τις απαιτήσεις οι οποίες περιγράφονται στην παράγραφο 2 παρακάτω. Η υπέρβαση αυτή έχει ως κύριο σκοπό την κατασκευή των θαλάμων οδήγησης των ελκυστήρων κατά τρόπο που βελτιώνει τα αεροδυναμικά χαρακτηριστικά των οχημάτων ή των συνδυασμών οχημάτων, καθώς και την οδική ασφάλειά τους.

αεροδυναμικές επιδόσεις και η οδική ασφάλεια των οχημάτων ή συνδυασμών οχημάτων, είναι δυνατή η υπέρβαση των μέγιστων μηκών που καθορίζονται στο παράρτημα I, σημείο 1.1, για τα οχήματα ή τους συνδυασμούς οχημάτων που πληρούν τις απαιτήσεις οι οποίες περιγράφονται στην παράγραφο 2 παρακάτω. Η υπέρβαση αυτή έχει ως κύριο σκοπό την κατασκευή ασφαλέστερων θαλάμων οδήγησης και τη βελτίωση των αεροδυναμικών επιδόσεων των οχημάτων ή των συνδυασμών οχημάτων.

Or. en

### Αιτιολόγηση

Διευκρίνιση στην τροπολογία του σχεδίου έκθεσης. Η λέξη «ελκυστήρας» θα πρέπει να αφαιρεθεί δεδομένου ότι ισχύει μόνο για τα αρθρωτά οχήματα. Η παρούσα οδηγία θα πρέπει εντούτοις να ασχολείται με τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας όλων των θαλάμων οδήγησης ελκυστήρων.

### Τροπολογία 223

Christine De Veyrac, Dominique Vlasto, Georges Bach

### Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 7

Οδηγία 96/53/EK

Άρθρο 9 – παράγραφος 1

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

Προκειμένου να βελτιωθούν οι αεροδυναμικές επιδόσεις και η οδική ασφάλεια των οχημάτων ή συνδυασμών οχημάτων, είναι δυνατή η υπέρβαση των μέγιστων μηκών που καθορίζονται στο παράρτημα I, σημείο 1.1, για τα οχήματα ή τους συνδυασμούς οχημάτων που πληρούν τις απαιτήσεις οι οποίες περιγράφονται στην παράγραφο 2 παρακάτω. Η υπέρβαση αυτή έχει ως κύριο σκοπό την κατασκευή των θαλάμων οδήγησης των ελκυστήρων κατά τρόπο που βελτιώνει τα

*Τροπολογία*

Προκειμένου να βελτιωθούν οι επιδόσεις όσον αφορά την ενεργειακή απόδοση και η οδική ασφάλεια των οχημάτων ή συνδυασμών οχημάτων, είναι δυνατή η υπέρβαση των μέγιστων μηκών που καθορίζονται στο παράρτημα I, σημείο 1.1, για τα οχήματα ή τους συνδυασμούς οχημάτων που πληρούν τις απαιτήσεις οι οποίες περιγράφονται στην παράγραφο 2 παρακάτω. Η υπέρβαση αυτή έχει ως κύριο σκοπό τη βελτίωση των ενεργειακών επιδόσεων των οχημάτων ή των

*αεροδυναμικά χαρακτηριστικά των οχημάτων ή των συνδυασμών οχημάτων, καθώς και την οδική ασφάλειά τους.*

*συνδυασμών οχημάτων, καθώς και την ενίσχυση της οδικής ασφάλειας. Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 661/2009 πρέπει να τροποποιηθεί αναλόγως.*

Or. fr

### *Αιτιολόγηση*

*Δεδομένου ότι στόχος είναι η προώθηση των βιώσιμων μεταφορών, είναι σημαντικό να υπάρχει ρητή αναφορά στην έννοια του ενεργειακού κέρδους. Η αεροδυναμική αυτή καθαυτή δεν αποτελεί στόχο της παρούσας οδηγίας, αλλά απλώς ένα εργαλείο για την επίτευξη του εν λόγω στόχου. Προκειμένου να αποφευχθούν τυχόν παρερμηνείες από την πλευρά των εμπλεκόμενων φορέων, πρέπει να διευκρινιστεί ότι οι παρούσες διατάξεις τροποποιούν τα μέτρα που προβλέπονται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 661/2009 σχετικά με τη γενική ασφάλεια των μηχανοκίνητων οχημάτων.*

### **Τροπολογία 224 Dieter-Lebrecht Koch**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 7**  
Οδηγία 96/53/ΕΚ  
Άρθρο 9 – παράγραφος 1

#### *Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

Προκειμένου να βελτιωθούν οι αεροδυναμικές επιδόσεις και η οδική ασφάλεια των οχημάτων ή συνδυασμών οχημάτων, είναι δυνατή η υπέρβαση των μέγιστων μηκών που καθορίζονται στο παράρτημα I, σημείο 1.1, για τα οχήματα ή τους συνδυασμούς οχημάτων που πληρούν τις απαιτήσεις οι οποίες περιγράφονται στην παράγραφο 2 παρακάτω. Η υπέρβαση αυτή έχει ως κύριο σκοπό την κατασκευή των θαλάμων οδήγησης των ελκυστήρων κατά τρόπο που βελτιώνει τα αεροδυναμικά χαρακτηριστικά των οχημάτων ή των συνδυασμών οχημάτων, καθώς και την οδική ασφάλειά τους.

#### *Τροπολογία*

Προκειμένου να βελτιωθούν οι αεροδυναμικές επιδόσεις και η οδική ασφάλεια των οχημάτων ή συνδυασμών οχημάτων, είναι δυνατή η υπέρβαση των μέγιστων μηκών που καθορίζονται στο παράρτημα I, σημείο 1.1, για τα οχήματα ή τους συνδυασμούς οχημάτων που πληρούν τις απαιτήσεις οι οποίες περιγράφονται στην παράγραφο 2 παρακάτω. Η υπέρβαση αυτή έχει ως κύριο σκοπό την κατασκευή των θαλάμων οδήγησης των ελκυστήρων κατά τρόπο που βελτιώνει τα αεροδυναμικά χαρακτηριστικά των οχημάτων ή των συνδυασμών οχημάτων, καθώς και την οδική ασφάλειά τους **τόσο για τους ενάλωτους χρήστες των οδών, όσο και για τα οχήματα σε περίπτωση οπίσθιας σύγκρουσης.**

**Τροπολογία 225**  
**Brian Simpson**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 7**  
Οδηγία 96/53/ΕΚ  
Άρθρο 9 – παράγραφος 1

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

Προκειμένου να βελτιωθούν οι αεροδυναμικές επιδόσεις και η οδική ασφάλεια των οχημάτων ή συνδυασμών οχημάτων, είναι δυνατή η υπέρβαση των μέγιστων μηκών που καθορίζονται στο παράρτημα I, σημείο 1.1, για τα οχήματα ή τους συνδυασμούς οχημάτων που πληρούν τις απαιτήσεις οι οποίες περιγράφονται στην παράγραφο 2 παρακάτω. Η υπέρβαση αυτή έχει ως κύριο σκοπό την κατασκευή των θαλάμων οδήγησης **των ελκυστήρων κατά τρόπο που βελτιώνει τα αεροδυναμικά χαρακτηριστικά** των οχημάτων ή των συνδυασμών οχημάτων, καθώς και **την οδική ασφάλειά** τους.

*Τροπολογία*

Προκειμένου να βελτιωθούν οι αεροδυναμικές επιδόσεις και η οδική ασφάλεια των οχημάτων ή συνδυασμών οχημάτων, είναι δυνατή η υπέρβαση των μέγιστων μηκών που καθορίζονται στο παράρτημα I, σημείο 1.1, για τα οχήματα ή τους συνδυασμούς οχημάτων που πληρούν τις απαιτήσεις οι οποίες περιγράφονται στην παράγραφο 2 παρακάτω. Η υπέρβαση αυτή έχει ως κύριο σκοπό την κατασκευή **ασφαλέστερων** θαλάμων οδήγησης **και τη βελτίωση των αεροδυναμικών χαρακτηριστικών** των οχημάτων ή των συνδυασμών οχημάτων, καθώς και **της οδικής ασφάλειάς** τους.

Or. en

*Αιτιολόγηση*

*Η βελτίωση της οδικής ασφάλειας πρέπει να συνιστά την προτεραιότητα εδώ. Επιπλέον, η αναφορά στους ελκυστήρες πρέπει να αφαιρεθεί καθώς η παρούσα οδηγία θα πρέπει να ασχολείται με τη βελτίωση της ασφάλειας όλων των φορηγών και όχι μόνο των αρθρωτών.*

**Τροπολογία 226**  
**Ismail Ertug**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 7**  
Οδηγία 96/53/ΕΚ  
Άρθρο 9 – παράγραφος 1

Προκειμένου να βελτιωθούν οι αεροδυναμικές επιδόσεις και η οδική ασφάλεια των οχημάτων ή συνδυασμών οχημάτων, είναι δυνατή η υπέρβαση των μέγιστων μηκών που καθορίζονται στο παράρτημα I, σημείο 1.1, για τα οχήματα ή τους συνδυασμούς οχημάτων που πληρούν τις απαιτήσεις οι οποίες περιγράφονται στην παράγραφο 2 παρακάτω. Η υπέρβαση αυτή έχει ως κύριο σκοπό την κατασκευή των θαλάμων οδήγησης των ελκυστήρων κατά τρόπο που βελτιώνει τα αεροδυναμικά χαρακτηριστικά των οχημάτων ή των συνδυασμών οχημάτων, καθώς και την οδική ασφάλειά τους.

Προκειμένου να βελτιωθούν οι αεροδυναμικές επιδόσεις και η οδική ασφάλεια των οχημάτων ή συνδυασμών οχημάτων, είναι δυνατή η υπέρβαση των μέγιστων μηκών που καθορίζονται στο παράρτημα I, σημείο 1.1 **κατά έως και 400 mm**, για τα οχήματα ή τους συνδυασμούς οχημάτων που πληρούν τις απαιτήσεις οι οποίες περιγράφονται στην παράγραφο 2 παρακάτω, **με την προϋπόθεση ότι δεν εμποδίζεται η συμμετοχή των οχημάτων ή μερών των οχημάτων (π.χ. των θαλάμων οδήγησης) στις συνδυασμένες μεταφορές**. Η υπέρβαση αυτή έχει ως κύριο σκοπό την κατασκευή των θαλάμων οδήγησης των ελκυστήρων κατά τρόπο που βελτιώνει τα αεροδυναμικά χαρακτηριστικά των οχημάτων ή των συνδυασμών οχημάτων, καθώς και την οδική ασφάλειά τους.

Or. de

#### Αιτιολόγηση

*Η επιμήκυνση του θαλάμου οδήγησης των ελκυστήρων βελτιώνει την οδική ασφάλεια και την ενεργειακή απόδοση. Ωστόσο, κατά την τροποποίηση πρέπει να εξασφαλίζεται ότι τα οχήματα θα μπορούν να συμμετέχουν και στο μέλλον στις συνδυασμένες μεταφορές. Ταυτόχρονα πρέπει να εξασφαλιστεί ότι τα οχήματα είναι συμβατά με την «κυλιόμενη οδό», η οποία διαδραματίζει σημαντικό ρόλο ιδίως στις μεταφορές διά μέσου των Άλπεων. Αυτό εξασφαλίζεται με την επιμήκυνση του θαλάμου οδήγησης των ελκυστήρων κατά το πολύ 400 mm.*

**Τροπολογία 227**  
**Silvia-Adriana Ţicău**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 7**  
Οδηγία 96/53/EK  
Άρθρο 9 – παράγραφος 1

αεροδυναμικές επιδόσεις και η οδική ασφάλεια των οχημάτων ή συνδυασμών οχημάτων, είναι δυνατή η υπέρβαση των μέγιστων μηκών που καθορίζονται στο παράρτημα I, σημείο 1.1, για τα οχήματα ή τους συνδυασμούς οχημάτων που πληρούν τις απαιτήσεις οι οποίες περιγράφονται στην παράγραφο 2 παρακάτω. Η υπέρβαση αυτή έχει ως **κύριο** σκοπό την κατασκευή των θαλάμων οδήγησης των ελκυστήρων κατά τρόπο που βελτιώνει τα αεροδυναμικά χαρακτηριστικά των οχημάτων ή των συνδυασμών οχημάτων, καθώς και την οδική ασφάλειά τους.

αεροδυναμικές επιδόσεις και η οδική ασφάλεια των οχημάτων ή συνδυασμών οχημάτων, είναι δυνατή η υπέρβαση των μέγιστων μηκών που καθορίζονται στο παράρτημα I, σημείο 1.1, για τα οχήματα ή τους συνδυασμούς οχημάτων που πληρούν τις απαιτήσεις οι οποίες περιγράφονται στην παράγραφο 2 παρακάτω. Η υπέρβαση αυτή έχει ως **μοναδικό** σκοπό την κατασκευή των θαλάμων οδήγησης των ελκυστήρων κατά τρόπο που βελτιώνει τα αεροδυναμικά χαρακτηριστικά των οχημάτων ή των συνδυασμών οχημάτων, καθώς και την οδική ασφάλειά τους.

Or. ro

## Τροπολογία 228 Anna Ibrisagic

**Πρόταση οδηγίας**  
**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 7**  
Οδηγία 96/53/EK  
Άρθρο 9 – παράγραφος 1

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

Προκειμένου **να βελτιωθούν οι αεροδυναμικές επιδόσεις και η οδική ασφάλεια** των οχημάτων ή συνδυασμών οχημάτων, **είναι δυνατή** η υπέρβαση των μέγιστων μηκών που καθορίζονται στο παράρτημα I, σημείο 1.1, για τα οχήματα ή τους συνδυασμούς οχημάτων που πληρούν τις απαιτήσεις οι οποίες περιγράφονται στην παράγραφο 2 παρακάτω. Η υπέρβαση αυτή έχει ως κύριο σκοπό **την κατασκευή των θαλάμων οδήγησης των ελκυστήρων κατά τρόπο που βελτιώνει τα αεροδυναμικά χαρακτηριστικά** των οχημάτων ή των συνδυασμών οχημάτων, **καθώς και την οδική ασφάλειά τους.**

*Τροπολογία*

Προκειμένου **να βελτιωθεί η απόδοση** των οχημάτων ή συνδυασμών οχημάτων **ως προς την κατανάλωση καυσίμου**, η υπέρβαση των μέγιστων μηκών που καθορίζονται στο παράρτημα I, σημείο 1.1, για τα οχήματα ή τους συνδυασμούς οχημάτων που πληρούν τις απαιτήσεις οι οποίες περιγράφονται στην παράγραφο 2 παρακάτω **θα μπορούσε να επεκταθεί εντός των ορίων που καθορίζονται από την ευρωπαϊκή νομοθεσία έγκρισης τύπου (οδηγία 2007/46) και από τις απαιτήσεις που καθορίζονται από την παρούσα οδηγία, η οποία θα πρέπει να αναπτυχθεί περαιτέρω σύμφωνα με τις διαδικασίες που αναφέρονται στο άρθρο 16 παράγραφος 3.** Η υπέρβαση αυτή έχει ως κύριο σκοπό **τη βελτίωση του σχεδιασμού** των οχημάτων ή συνδυασμών οχημάτων

*προκειμένου να βελτιωθεί η οδική ασφάλεια. Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 661/2009 θα πρέπει να τροποποιηθεί αναλόγως.*

Or. en

## Τροπολογία 229

Christine De Veyrac, Dominique Vlasto, Georges Bach

### Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 7

Οδηγία 96/53/ΕΚ

Άρθρο 9 – παράγραφος 2 – περίπτωση 1

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

βελτίωση των *αεροδυναμικών* επιδόσεων των οχημάτων,

*Τροπολογία*

βελτίωση των *ενεργειακών* επιδόσεων των οχημάτων,

Or. fr

### *Αιτιολόγηση*

*Δεδομένου ότι στόχος είναι η προώθηση των βιώσιμων μεταφορών, είναι σημαντικό να υπάρχει ρητή αναφορά στην έννοια του ενεργειακού κέρδους. Η αεροδυναμική αυτή καθαυτή δεν αποτελεί στόχο της παρούσας οδηγίας, αλλά απλώς ένα εργαλείο για την επίτευξη του εν λόγω στόχου.*

## Τροπολογία 230

Eva Lichtenberger, Michael Cramer

### Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 7

Οδηγία 96/53/ΕΚ

Άρθρο 9 – παράγραφος 2 – περίπτωση 2 – σημείο i

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

βελτιώνει την ορατότητα των ευάλωτων χρηστών του οδικού δικτύου για τον οδηγό, *συγκεκριμένα* μειώνοντας τη νεκρή γωνία ορατότητας κάτω από το εμπρόσθιο αλεξήνεμο,

*Τροπολογία*

βελτιώνει την ορατότητα των ευάλωτων χρηστών του οδικού δικτύου για τον οδηγό, *βελτιώνοντας την τεχνολογία, το μέγεθος και την τοποθέτηση των κατόπτρων και ως εκ τούτου* μειώνοντας,



*μεταξύ άλλων, τη νεκρή γωνία ορατότητας  
κάτω από το εμπρόσθιο αλεξήνεμο,*

**Or. en**

**Τροπολογία 231**  
**Brian Simpson**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 7**  
Οδηγία 96/53/EK  
Άρθρο 9 – παράγραφος 2 – περίπτωση 2 – σημείο i

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

βελτιώνει την ορατότητα των ευάλωτων χρηστών του οδικού δικτύου για τον οδηγό, συγκεκριμένα μειώνοντας **τη νεκρή γωνία** ορατότητας κάτω από το εμπρόσθιο αλεξήνεμο,

*Τροπολογία*

βελτιώνει την **άμεση** ορατότητα των ευάλωτων χρηστών του οδικού δικτύου για τον οδηγό, συγκεκριμένα μειώνοντας **τις νεκρές γωνίες** ορατότητας κάτω από το εμπρόσθιο αλεξήνεμο **και στα πλευρικά του οχήματος,**

**Or. en**

*Αιτιολόγηση*

*Θα πρέπει να βελτιωθεί το άμεσο οπτικό πεδίο όχι μόνο κάτω από το εμπρόσθιο αλεξήνεμο, αλλά και στα πλευρικά του οχήματος.*

**Τροπολογία 232**  
**Dieter-Lebrecht Koch**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 7**  
Οδηγία 96/53/EK  
Άρθρο 9 – παράγραφος 2 – περίπτωση 2 – σημείο i

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

βελτιώνει την ορατότητα των ευάλωτων χρηστών του οδικού δικτύου για τον οδηγό, συγκεκριμένα μειώνοντας τη νεκρή γωνία ορατότητας κάτω από το εμπρόσθιο αλεξήνεμο,

*Τροπολογία*

βελτιώνει την ορατότητα των ευάλωτων χρηστών του οδικού δικτύου για τον οδηγό, συγκεκριμένα μειώνοντας τη νεκρή γωνία ορατότητας κάτω από το εμπρόσθιο αλεξήνεμο, **και διευρύνοντας τα πλευρικά**

*παράθυρα ιδίως μέχρι το σημείο των ποδιών με την τοποθέτηση επιπλέον κατόπτρων. Όπου απαιτείται για τη μεγαλύτερη ορατότητα των ευάλωτων χρηστών του οδικού δικτύου, καθώς και σε σημεία, ιδίως στο οπίσθιο μέρος του οχήματος, που δεν είναι ορατά από τα παράθυρα ή στα κάτοπτρα, είναι αναγκαίο να τοποθετηθούν συστήματα με κάμερες.*

Or. de

**Τροπολογία 233**  
**Brian Simpson**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 7**  
Οδηγία 96/53/EK  
Άρθρο 9 – παράγραφος 2 – περίπτωση 2 – σημείο ii

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

μειώνει τις ζημιές σε περίπτωση πρόσκρουσης,

*Τροπολογία*

μειώνει τις ζημιές σε περίπτωση πρόσκρουσης με άλλα οχήματα *μέσω της βελτίωσης της απόδοσης στην απορρόφηση της ενέργειας των θαλάμων οδήγησης*

Or. en

**Τροπολογία 234**  
**Inés Ayala Sender**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 7**  
Οδηγία 96/53/EK  
Άρθρο 9 – παράγραφος 2 – περίπτωση 2 – σημείο ii

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

μειώνει τις ζημιές σε περίπτωση πρόσκρουσης,

*Τροπολογία*

μειώνει τις ζημιές σε περίπτωση πρόσκρουσης, *διευκολύνοντας μεταξύ άλλων την εκτόξευση των ευάλωτων*

*χρηστών προς τα πλάγια και συμβάλλοντας στην αποφυγή της σύνθλιψής τους από τον θάλαμο οδήγησης,*

Or. es

#### *Αιτιολόγηση*

*Οι νέοι θάλαμοι οδήγησης πρέπει να σχεδιάζονται κατά τρόπο ώστε να αποφεύγεται η σύνθλιψη των ποδηλατών, των πεζών και των μοτοσικλετιστών οι οποίοι, σε περίπτωση μετωπικής σύγκρουσης, μπορεί να τραυματιστούν θανάσιμα, παρά τη βελτίωση και την εξομάλυνση των ακμών του θαλάμου. Βάσει ενός σχεδιασμού θαλάμου που διευκολύνει την εκτόξευση του πεζού/ποδηλάτη προς τα πλάγια, αποφεύγεται αφενός το ενδεχόμενο θανάσιμου τραυματισμού και, αφετέρου, μειώνονται σημαντικά οι ζημιές και αυξάνονται οι πιθανότητες επιβίωσης.*

**Τροπολογία 235**  
**Eva Lichtenberger, Michael Cramer**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 7**  
Οδηγία 96/53/EK  
Άρθρο 9 – παράγραφος 2 – περίπτωση 2 – σημείο ii

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

μειώνει τις ζημιές σε περίπτωση πρόσκρουσης,

*Τροπολογία*

μειώνει τις ζημιές σε περίπτωση πρόσκρουσης **μέσω της βελτίωσης της απόδοσης στην απορρόφηση της ενέργειας των θαλάμων οδήγησης,**

Or. en

**Τροπολογία 236**  
**Brian Simpson**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 7**  
Οδηγία 96/53/EK  
Άρθρο 9 – παράγραφος 2 – περίπτωση 2 – σημείο ii α (νέο)

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

**(iiα) βελτίωση της προστασίας των πεζών**

*μέσω της προσαρμογής του εμπρόσθιου σχεδιασμού προκειμένου να ελαχιστοποιηθεί ο κίνδυνος υπερτάχυνσης σε περίπτωση σύγκρουσης με ευάλωτους χρήστες του οδικού δικτύου*

Or. en

*Αιτιολόγηση*

*Είναι επίσης σημαντικό να αντιμετωπιστεί η υπερτάχυνση*

**Τροπολογία 237**  
**Dieter-Lebrecht Koch**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 7**  
Οδηγία 96/53/EK  
Άρθρο 9 – παράγραφος 2 – περίπτωση 4

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

η άνεση και η ασφάλεια για τους οδηγούς,

*Τροπολογία*

η άνεση *σε σχέση με τη βελτίωση της ποιότητας του χώρου εργασίας* και η ασφάλεια για τους οδηγούς,

Or. de

**Τροπολογία 238**  
**Bogusław Liberadzki**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 7**  
Οδηγία 96/53/EK  
Άρθρο 9 – παράγραφος 2 – τελευταία πρόταση

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

Η υπέρβαση του ανώτατου μήκους δεν επιφέρει αύξηση της **μεταφορικής** ικανότητας των οχημάτων ή συνδυασμών οχημάτων.

*Τροπολογία*

Η υπέρβαση του ανώτατου μήκους **των θαλάμων οδήγησης των ελκυστήρων κατά 800 mm** δεν επιφέρει αύξηση της ικανότητας **φόρτωσης** των οχημάτων ή συνδυασμών οχημάτων.

**Τροπολογία 239**  
**Eva Lichtenberger, Michael Cramer**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 7**  
Οδηγία 96/53/EK  
Άρθρο 9 – παράγραφος 2 – περίπτωση 4

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

η άνεση και η ασφάλεια για τους οδηγούς,

*Τροπολογία*

η άνεση, **η υγεία** και η ασφάλεια για τους οδηγούς,

Or. en

*Αιτιολόγηση*

*Η οδηγία πλαίσιο για την υγεία και την ασφάλεια κατά την εργασία 89/391, με την ιεραρχία πρόληψης που περιέχει, παρέχει το πλαίσιο για την εξάλειψη στην πηγή των κραδασμών που μεταδίδονται στο σύνολο του σώματος και των πηγών των μυοσκελετικών παθήσεων, συμπεριλαμβανομένων των προβλημάτων στη σπονδυλική στήλη. Βλ επίσης: «Επιπτώσεις από τις πιέσεις και τις καταπονήσεις λόγω της οδηγικής συμπεριφοράς των οδηγών των βαρέων φορτηγών οχημάτων (BAST)» 2010*

**Τροπολογία 240**  
**Bogusław Liberadzki**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 7**  
Οδηγία 96/53/EK  
Άρθρο 9 – παράγραφος 3

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

Πριν από τη διάθεσή τους στην αγορά, οι **προσαρτούμενες** αεροδυναμικές **διατάξεις και η τοποθέτησή τους στα οχήματα επιτρέπονται** από τα κράτη μέλη που εκδίδουν πιστοποιητικό για τον σκοπό αυτό. Αυτό πιστοποιεί ότι τηρούνται οι απαιτήσεις που αναφέρονται στην παράγραφο 2 ανωτέρω και υποδεικνύει ότι η διάταξη συμβάλλει σημαντικά στη

*Τροπολογία*

Πριν από τη διάθεσή τους στην αγορά, οι αεροδυναμικές **επιδόσεις των νέων σχεδίων μηχανοκίνητων οχημάτων υποβάλλονται σε δοκιμή και πιστοποιούνται** από τα κράτη μέλη. Τα πιστοποιητικά δοκιμής που εκδίδονται σε ένα κράτος μέλος αναγνωρίζονται από τα άλλα κράτη μέλη. **Τα αποτελέσματα της διαδικασίας δοκιμής και των**

**βελτίωση των αεροδυναμικών επιδόσεων.**  
Τα πιστοποιητικά δοκιμής που εκδίδονται σε ένα κράτος μέλος αναγνωρίζονται από τα άλλα κράτη μέλη.

**αεροδυναμικών επιδόσεων καθώς και άλλες τιμές εισόδου των υπό δοκιμή φορτηγών είναι διαθέσιμα στο κοινό.**

Or. en

**Τροπολογία 241**  
**Phil Bennion**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 7**  
Οδηγία 96/53/EK  
Άρθρο 9 – παράγραφος 3

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

Πριν από τη διάθεσή τους στην αγορά, οι **προσαρτούμενες αεροδυναμικές διατάξεις και η τοποθέτησή τους στα οχήματα** επιτρέπονται από τα κράτη μέλη που εκδίδουν πιστοποιητικό για τον σκοπό αυτό. Αυτό πιστοποιεί ότι τηρούνται οι απαιτήσεις που αναφέρονται στην παράγραφο 2 ανωτέρω **και υποδεικνύει ότι η διάταξη συμβάλλει σημαντικά στη βελτίωση των αεροδυναμικών επιδόσεων.** Τα πιστοποιητικά δοκιμής που εκδίδονται σε ένα κράτος μέλος αναγνωρίζονται από τα άλλα κράτη μέλη.

*Τροπολογία*

Πριν από τη διάθεσή τους στην αγορά, οι αεροδυναμικές **επιδόσεις των νέων σχεδίων μηχανοκίνητων οχημάτων υποβάλλονται σε δοκιμή** από τα κράτη μέλη που εκδίδουν πιστοποιητικό για τον σκοπό αυτό. **Η δοκιμή των αεροδυναμικών επιδόσεων των οχημάτων αυτών πρέπει να είναι σύμφωνη με τους σχετικούς κανόνες για τη μέτρηση των αεροδυναμικών επιδόσεων που αναπτύχθηκε από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή.** Αυτό πιστοποιεί ότι τηρούνται η συμμόρφωση και οι απαιτήσεις που αναφέρονται στην παράγραφο 2. Τα πιστοποιητικά δοκιμής που εκδίδονται σε ένα κράτος μέλος αναγνωρίζονται από τα άλλα κράτη μέλη.

Or. en

**Τροπολογία 242**  
**Jörg Leichtfried**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 7**  
Οδηγία 96/53/EK  
Άρθρο 9 – παράγραφος 3 α (νέα)

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

**3α) Όσον αφορά την έγκριση υπερβάσεων του μέγιστου μήκους μέσω αεροδυναμικών προσαρμογών σύμφωνα με τα άρθρα 8 και 9, πρέπει επίσης να γίνεται συνολική εξέταση του οχήματος ή του συνδυασμού οχημάτων, που θα εξασφαλίσει ότι το συνολικό επιπλέον μήκος δεν έχει ουσιαστικές επιπτώσεις για την οδική ασφάλεια και τη ροή της κυκλοφορίας, ιδίως λόγω υφιστάμενων παραμέτρων υποδομών.**

Or. de

**Τροπολογία 243**  
**Brian Simpson, Saïd El Khadraoui**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 7**  
**Οδηγία 96/53/EK**  
**Άρθρο 9 – παράγραφος 3 α (νέα)**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

**3α) Οι απαιτήσεις ασφάλειας που αναφέρονται στο άρθρο 9 παράγραφος 2 και οι απαιτήσεις σχεδιασμού της καμπίνας του οδηγού που αναφέρονται στο άρθρο 9α (νέο) καθίστανται υποχρεωτικές για όλα τα νέα οχήματα με κινητήρα κατηγορίας N2 και N3 από την 1η Ιανουαρίου 2020.**

Or. en

*Αιτιολόγηση*

*Για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας είναι απαραίτητη η επιβολή βελτιώσεων στον τομέα της ασφάλειας σε όλα τα φορτηγά, συμπεριλαμβανομένων των φορτηγών αστικής χρήσης.*

## Τροπολογία 244

Christine De Veyrac, Dominique Vlasto, Dominique Riquet

### Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 7

Οδηγία 96/53/EK

Άρθρο 1 – παράγραφος 3 α (νέα)

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

***3α. Τα νέα οχήματα θα εξοπλίζονται με θαλάμους οδήγησης ελκυστήρων οι οποίοι συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις ασφάλειας που αναφέρονται στο άρθρο 9 παράγραφος 2 από [δέκα έτη από την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας].***

Or. fr

### *Αιτιολόγηση*

*Δεδομένου του κύκλου ζωής ενός θαλάμου, κρίνεται σκόπιμο να δοθεί στις επιχειρήσεις του κλάδου επαρκής χρόνος ώστε να προσαρμοστούν στις κανονιστικές τροποποιήσεις, αλλά και για να εξασφαλιστούν συνθήκες ελεύθερου και ανόθευτου ανταγωνισμού.*

## Τροπολογία 245

Patricia van der Kammen

### Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 7

Οδηγία 96/53/EK

Άρθρο 9 – παράγραφος 4

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

***Η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις, σύμφωνα με το άρθρο 16, για να συμπληρώσει τις απαιτήσεις τις οποίες πρέπει να πληρούν οι νέοι θάλαμοι οδήγησης ελκυστήρων και οι οποίες αναφέρονται στην παράγραφο 2. Μπορούν να έχουν τη μορφή τεχνικών προδιαγραφών, ελάχιστων επιπέδων επιδόσεων, περιορισμών στη σχεδίαση, καθώς και διαδικασιών για την έκδοση του πιστοποιητικού δοκιμών που αναφέρεται στην παράγραφο 3.***

***διαγράφεται***



**Τροπολογία 246**  
**Oldřich Vlasák**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 7**  
 Οδηγία 96/53/EK  
 Άρθρο 9 – παράγραφος 4

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

Η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις, σύμφωνα με το άρθρο 16, για να συμπληρώσει τις απαιτήσεις τις οποίες πρέπει να πληρούν οι νέοι θάλαμοι οδήγησης ελκυστήρων και οι οποίες αναφέρονται στην παράγραφο 2. Οι απαιτήσεις μπορούν να έχουν τη μορφή τεχνικών προδιαγραφών, ελάχιστων επιπέδων επιδόσεων, περιορισμών στη σχεδίαση, καθώς και διαδικασιών με σκοπό την έκδοση του πιστοποιητικού δοκιμής όπως αναφέρεται στην παράγραφο 3.

*Τροπολογία*

Η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις, σύμφωνα με το άρθρο 16, για να συμπληρώσει τις απαιτήσεις τις οποίες πρέπει να πληρούν οι νέοι θάλαμοι οδήγησης ελκυστήρων και οι οποίες αναφέρονται στην παράγραφο 2. Οι απαιτήσεις μπορούν να έχουν τη μορφή τεχνικών προδιαγραφών, ελάχιστων επιπέδων επιδόσεων, περιορισμών στη σχεδίαση, καθώς και διαδικασιών με σκοπό την έκδοση του πιστοποιητικού δοκιμής όπως αναφέρεται στην παράγραφο 3. **Η Επιτροπή εκδίδει τις προαναφερόμενες κατ' εξουσιοδότηση πράξεις το αργότερο ένα έτος μετά την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας.**

Or. cs

*Αιτιολόγηση*

*Για την ασφάλεια της οδικής κυκλοφορίας και την ανάπτυξη του προτεινόμενου εξοπλισμού από τους κατασκευαστές, θα ήταν επιθυμητό η Επιτροπή να παράσχει το συντομότερο δυνατό λεπτομερέστερες προδιαγραφές για τον προτεινόμενο εξοπλισμό.*

**Τροπολογία 247**  
**Jörg Leichtfried**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 7**  
 Οδηγία 96/53/EK  
 Άρθρο 9 – παράγραφος 4

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

Η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις, σύμφωνα με το άρθρο 16, για να συμπληρώσει τις απαιτήσεις τις οποίες πρέπει να πληρούν οι νέοι θάλαμοι οδήγησης **ελκυστήρων και οι οποίες αναφέρονται στην παράγραφο 2**. Οι απαιτήσεις μπορούν να έχουν τη μορφή τεχνικών προδιαγραφών, ελάχιστων επιπέδων επιδόσεων, περιορισμών στη σχεδίαση, καθώς και διαδικασιών με σκοπό την έκδοση του πιστοποιητικού δοκιμής όπως αναφέρεται στην παράγραφο 3.

*Τροπολογία*

Η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις, σύμφωνα με το άρθρο 16, για να συμπληρώσει τις απαιτήσεις τις οποίες πρέπει να πληρούν οι νέοι θάλαμοι οδήγησης. Οι απαιτήσεις μπορούν να έχουν τη μορφή τεχνικών προδιαγραφών, ελάχιστων επιπέδων επιδόσεων, περιορισμών στη σχεδίαση, καθώς και διαδικασιών με σκοπό την έκδοση του πιστοποιητικού δοκιμής όπως αναφέρεται στην παράγραφο 3.

**Or. en**

*Αιτιολόγηση*

*Η λέξη «ελκυστήρας» θα πρέπει να αφαιρεθεί δεδομένου ότι ισχύει μόνο για τα αρθρωτά οχήματα. Η παρούσα οδηγία θα πρέπει εντούτοις να ασχολείται με τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας όλων των θαλάμων οδήγησης ελκυστήρων.*

**Τροπολογία 248**  
**Brian Simpson**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 7**  
Οδηγία 96/53/EK  
Άρθρο 9 – παράγραφος 4

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

Η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις, σύμφωνα με το άρθρο 16, για να συμπληρώσει τις απαιτήσεις τις οποίες πρέπει να πληρούν οι νέοι θάλαμοι οδήγησης **ελκυστήρων και οι οποίες αναφέρονται στην παράγραφο 2**. Οι απαιτήσεις μπορούν να έχουν τη μορφή τεχνικών προδιαγραφών, ελάχιστων επιπέδων επιδόσεων, περιορισμών στη σχεδίαση, καθώς και διαδικασιών με σκοπό την έκδοση του πιστοποιητικού

*Τροπολογία*

Η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις, σύμφωνα με το άρθρο 16, για να συμπληρώσει τις απαιτήσεις τις οποίες πρέπει να πληρούν οι νέοι θάλαμοι οδήγησης. Οι απαιτήσεις μπορούν να έχουν τη μορφή τεχνικών προδιαγραφών, ελάχιστων επιπέδων επιδόσεων, περιορισμών στη σχεδίαση, καθώς και διαδικασιών με σκοπό την έκδοση του πιστοποιητικού δοκιμής όπως αναφέρεται στην παράγραφο 3 **και**

δοκιμής όπως αναφέρεται στην παράγραφο 3.

*εγκρίνονται το αργότερο 2 έτη μετά τη δημοσίευση της παρούσας οδηγίας.*

Or. en

#### *Αιτιολόγηση*

*Για την ενίσχυση της οδικής ασφάλειας και τη μείωση του αριθμού των μη αναγκαίων θανάτων, λόγω οδικών ατυχημάτων, που θα μπορούσαν να αποφευχθούν είναι σημαντικό αυτοί οι νέοι κανόνες να εγκριθούν το συντομότερο δυνατό.*

#### **Τροπολογία 249** **Phil Bennion**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 7**  
Οδηγία 96/53/EK  
Άρθρο 9 – παράγραφος 4

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

Η Επιτροπή *εξουσιοδοτείται να εκδίδει* κατ' εξουσιοδότηση πράξεις, σύμφωνα με το άρθρο 16, για να συμπληρώσει τις απαιτήσεις τις οποίες πρέπει να πληρούν οι νέοι θάλαμοι οδήγησης ελκυστήρων **και οι οποίες αναφέρονται στην παράγραφο 2**. Οι απαιτήσεις μπορούν να έχουν τη μορφή τεχνικών προδιαγραφών, ελάχιστων επιπέδων επιδόσεων, περιορισμών στη σχεδίαση, καθώς και διαδικασιών με σκοπό την έκδοση του πιστοποιητικού δοκιμής όπως αναφέρεται στην παράγραφο 3.

*Τροπολογία*

**Το αργότερο εντός ενός έτους από την ημερομηνία δημοσίευσης της παρούσας οδηγίας**, η Επιτροπή *εκδίδει* κατ' εξουσιοδότηση πράξεις, σύμφωνα με το άρθρο 16, για να συμπληρώσει τις απαιτήσεις τις οποίες πρέπει να πληρούν οι νέοι θάλαμοι οδήγησης ελκυστήρων, **στο πλαίσιο των κανονισμών της ΟΕΕ/ΗΕ**. Οι απαιτήσεις μπορούν να έχουν τη μορφή τεχνικών προδιαγραφών, ελάχιστων επιπέδων επιδόσεων **ασφαλείας και αεροδυναμικών επιδόσεων**, περιορισμών στη σχεδίαση, καθώς και διαδικασιών με σκοπό την έκδοση του πιστοποιητικού δοκιμής όπως αναφέρεται στην παράγραφο 3.

Or. en

#### **Τροπολογία 250** **Inés Ayala Sender**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 7**  
Οδηγία 96/53/EK  
Άρθρο 9 – παράγραφος 4

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

Η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις, σύμφωνα με το άρθρο 16, για να συμπληρώσει τις απαιτήσεις τις οποίες πρέπει να πληρούν οι νέοι θάλαμοι οδήγησης ελκυστήρων και οι οποίες αναφέρονται στην παράγραφο 2. Οι απαιτήσεις μπορούν να έχουν τη μορφή τεχνικών προδιαγραφών, ελάχιστων επιπέδων επιδόσεων, περιορισμών στη σχεδίαση, καθώς και διαδικασιών με σκοπό την έκδοση του πιστοποιητικού δοκιμής όπως αναφέρεται στην παράγραφο 3.

*Τροπολογία*

Η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις, σύμφωνα με το άρθρο 16, για να συμπληρώσει τις απαιτήσεις τις οποίες πρέπει να πληρούν οι νέοι θάλαμοι οδήγησης ελκυστήρων και οι οποίες αναφέρονται στην παράγραφο 2. Οι απαιτήσεις μπορούν να έχουν τη μορφή τεχνικών προδιαγραφών, ελάχιστων επιπέδων επιδόσεων, περιορισμών στη σχεδίαση, καθώς και διαδικασιών με σκοπό την έκδοση του πιστοποιητικού δοκιμής όπως αναφέρεται στην παράγραφο 3. ***Πριν από την έκδοση κατ' εξουσιοδότηση πράξεων, η Επιτροπή διαβουλεύεται με τα ενδιαφερόμενα μέρη (κατασκευαστές, οδηγούς, οργανώσεις στον τομέα της οδικής ασφάλειας, αρχές οδικής κυκλοφορίας, κέντρα κατάρτισης, κ.ά.) και δημοσιεύει έκθεση σχετικά με τα αποτελέσματα των εν λόγω διαβουλεύσεων.***

Or. es

*Αιτιολόγηση*

*Είναι σημαντικό να υποχρεούται η Επιτροπή να προβαίνει σε διαβουλεύσεις με τα ενδιαφερόμενα μέρη, παραδείγματος χάρη με τους οδηγούς, καθώς πέρα από το γεγονός ότι οι νέες απαιτήσεις τους αφορούν άμεσα, μπορούν να διαδραματίσουν σημαντικό ρόλο στις εν λόγω διαβουλεύσεις.*

**Τροπολογία 251**  
**Eva Lichtenberger, Michael Cramer**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 7**  
Οδηγία 96/53/EK  
Άρθρο 9 – παράγραφος 5

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

Η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις, σύμφωνα με το άρθρο 16, για να συμπληρώσει τις απαιτήσεις τις οποίες πρέπει να πληρούν οι νέοι θάλαμοι οδήγησης ελκυστήρων **και οι οποίες αναφέρονται στην παράγραφο 2**. Οι απαιτήσεις μπορούν να έχουν τη μορφή τεχνικών προδιαγραφών, **ελάχιστων επιπέδων επιδόσεων, περιορισμών στη σχεδίαση**, καθώς και διαδικασιών με σκοπό την έκδοση του πιστοποιητικού δοκιμής όπως αναφέρεται στην παράγραφο 3.

*Τροπολογία*

Η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις, σύμφωνα με το άρθρο 16, για να συμπληρώσει τις απαιτήσεις τις οποίες πρέπει να πληρούν οι νέοι θάλαμοι οδήγησης ελκυστήρων **και οι οποίες αναφέρονται στην παράγραφο 2**. Οι απαιτήσεις μπορούν να έχουν τη μορφή τεχνικών προδιαγραφών, καθώς και διαδικασιών με σκοπό την έκδοση του πιστοποιητικού δοκιμής όπως αναφέρεται στην παράγραφο 3 **και εγκρίνονται το αργότερο 2 έτη μετά τη δημοσίευση της παρούσας οδηγίας**.

Or. en

**Τροπολογία 252**

**Eva Lichtenberger, Michael Cramer**

**Πρόταση οδηγίας**

**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 7 α (νέο)**

Οδηγία 96/53/EK

Άρθρο 9 α (νέο)

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

**(7α) Προστίθεται το ακόλουθο άρθρο 9α:**

**Άρθρο 9α**

**Οι απαιτήσεις ασφάλειας που αναφέρονται στο άρθρο 9 παράγραφος 2 καθίστανται υποχρεωτικές για όλα τα νέα οχήματα με κινητήρα κατηγορίας N2 και N3 από την 1η Ιανουαρίου 2016.**

Or. en

**Τροπολογία 253**

**Brian Simpson, Saïd El Khadraoui**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 7 α (νέο)**  
Οδηγία 96/53/EK  
Άρθρο 9 α (νέο)

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

**(7α) Προστίθεται το άρθρο 9α:**

**Άρθρο 9α**

**1. Με στόχο τη βελτίωση της ασφάλειας και της άνεσης του οδηγού και, εν τέλει, της οδικής ασφάλειας των οχημάτων στο πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας, οι απαιτήσεις ως προς την ασφάλεια και την άνεση στην καμπίνα του οδηγού που πρέπει να τηρούνται είναι οι εξής:**

– Συμμόρφωση με τις απαιτήσεις που ορίζονται στην οδηγία πλαίσιο για την υγεία και την ασφάλεια στην εργασία 89/391/ΕΟΚ και με την ιεραρχία των μέτρων πρόληψης που περιέχει, για την εξάλειψη των πηγών των κραδασμών που μεταδίδονται στο σύνολο του σώματος και των μυοσκελετικών παθήσεων·

– Διαμόρφωση της καμπίνας του οδηγού με χαρακτηριστικά ασφαλείας ξεκινώντας με μια ασφαλή έξοδο κινδύνου από την καμπίνα·

– Αύξηση των διαστάσεων της καμπίνας του οδηγού για να διασφαλιστεί:

i) Μεγαλύτερος χώρος μεταξύ του καθίσματος του οδηγού και της κουκέτας·

ii) Μεγαλύτερη κουκέτα για τον οδηγό·

iii) Επαρκής χώρος για δύο οδηγούς όταν το όχημα είναι επανδρωμένο με δύο άτομα·

iv) Επαρκής αποθηκευτικός χώρος για τα προσωπικά αντικείμενα του οδηγού.

**2. Πριν από τη διάθεσή τους στην αγορά, τα χαρακτηριστικά ασφαλείας και άνεσης του οδηγού των νέων σχεδίων μηχανοκίνητων οχημάτων υποβάλλονται**

*σε δοκιμή από τα κράτη μέλη, τα οποία εκδίδουν πιστοποιητικό για τον σκοπό αυτό. Σε αυτό βεβαιώνεται η τήρηση των απαιτήσεων της ανωτέρω παραγράφου 1. Τα πιστοποιητικά δοκιμής που εκδίδονται σε ένα κράτος μέλος αναγνωρίζονται από τα άλλα κράτη μέλη.*

*3. Στο πλαίσιο της ανάπτυξης των κριτηρίων που ορίζονται στην ανωτέρω παράγραφο 1, η Επιτροπή επικουρείται από επιτροπή η οποία απαρτίζεται από εκπροσώπους κρατών μελών, εμπειρογνώμονες και κοινωνικούς εταίρους. Η επιτροπή θα αναπτύξει τεχνικές προδιαγραφές, ελάχιστα επίπεδα επιδόσεων, περιορισμούς στη σχεδίαση, καθώς και διαδικασίες με σκοπό την έκδοση του πιστοποιητικού δοκιμής, που θα υποδεικνύουν την ενίσχυση της ασφάλειας και της άνεσης του οδηγού όπως αναφέρεται στην παράγραφο 1.*

**Or. en**

#### *Αιτιολόγηση*

*Είναι σημαντικό να χρησιμοποιήσουμε αυτή την ευκαιρία προκειμένου να βελτιωθεί το μέγεθος, η ασφάλεια και η άνεση της καμπίνας του οδηγού. Αυτές οι απλές αλλαγές στο περιβάλλον εργασίας του οδηγού μπορούν να επηρεάσουν θετικά την φυσική ικανότητα των οδηγών να οδηγούν με ασφάλεια, συμβάλλοντας παράλληλα στη βελτίωση της οδικής ασφάλειας.*

**Τροπολογία 254**  
**Mathieu Grosch, Dieter-Lebrecht Koch**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 7 α (νέο)**  
Οδηγία 96/53/EK  
Άρθρο 9 α (νέο)

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

**(7α) Προστίθεται το άρθρο 9α:**

**Άρθρο 9α**

**Με στόχο τη βελτίωση της ασφάλειας και της άνεσης του οδηγού και, εν τέλει, της**

*οδικής ασφάλειας των οχημάτων στο πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας, οι απαιτήσεις ως προς την ασφάλεια και την άνεση στην καμπίνα του οδηγού που πρέπει να τηρούνται είναι οι εξής:*

*– Συμμόρφωση με τις απαιτήσεις που ορίζονται στην οδηγία πλαίσιο για την υγεία και την ασφάλεια στην εργασία 89/391/ΕΟΚ και με την ιεραρχία των μέτρων πρόληψης που περιέχει, για την εξάλειψη των πηγών των κραδασμών που μεταδίδονται στο σύνολο του σώματος και των μυοσκελετικών παθήσεων·*

*– Διαμόρφωση της καμπίνας του οδηγού με χαρακτηριστικά ασφαλείας ξεκινώντας με μια ασφαλή έξοδο κινδύνου από την καμπίνα·*

*– Αύξηση των διαστάσεων της καμπίνας του οδηγού ώστε να συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις ως προς την άνεση και την ασφάλεια για το κάθισμα και την κουκέτα του οδηγού, λαμβάνοντας υπόψη καταστάσεις έκτακτης ανάγκης.*

Or. en

Τροπολογία 255  
Oldřich Vlasák

Πρόταση οδηγίας  
Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 9  
Οδηγία 96/53/ΕΚ  
Άρθρο 10 α – παράγραφος 1

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

Το μέγιστο βάρος των οχημάτων με **υβριδική ή πλήρως ηλεκτρική** κίνηση είναι εκείνο που αναφέρεται στο παράρτημα I, σημείο 2.3.1.

*Τροπολογία*

Το μέγιστο βάρος των οχημάτων με **εναλλακτική** κίνηση, **τα οποία δεν χρησιμοποιούν μόνο ορυκτά καύσιμα και, συνεπώς, δεν προκαλούν ρύπανση ή προκαλούν ελάχιστη ρύπανση**, είναι εκείνο που αναφέρεται στο παράρτημα I, σημείο 2.3.1.



*Αιτιολόγηση*

*Προκειμένου να διατηρηθεί η τεχνολογική ουδετερότητα της προτεινόμενης νομοθεσίας, πρέπει να συμπεριληφθούν οι μελλοντικές τεχνολογίες, όπως οι κυψέλες καυσίμου υδρογόνου.*

**Τροπολογία 256**  
**Philippe De Backer**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 9**  
 Οδηγία 96/53/EK  
 Άρθρο 10 α – παράγραφος 1

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

Το μέγιστο βάρος των οχημάτων **με υβριδική ή πλήρως ηλεκτρική κίνηση** είναι εκείνο που αναφέρεται στο παράρτημα I, σημείο **2.3.1**.

*Τροπολογία*

Το μέγιστο βάρος των οχημάτων **εναλλακτικών καυσίμων** είναι εκείνο που αναφέρεται στο παράρτημα I, σημείο **2.5**.

Or. en

*Αιτιολόγηση*

*Είναι σημαντικό η νομοθεσία να είναι τεχνολογικά ουδέτερη και, ως εκ τούτου, σε όλα τα οχήματα που χρησιμοποιούν εναλλακτικά καύσιμα θα πρέπει να επιτρέπεται η αύξηση του βάρους τους.*

**Τροπολογία 257**  
**Phil Bennion**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 9**  
 Οδηγία 96/53/EK  
 Άρθρο 10 α – παράγραφος 1

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

Το μέγιστο βάρος των οχημάτων **με υβριδική ή πλήρως ηλεκτρική κίνηση** είναι εκείνο που αναφέρεται στο παράρτημα I, σημείο **2.3.1**.

*Τροπολογία*

Το μέγιστο βάρος των οχημάτων **με τεχνολογία χαμηλών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα** είναι εκείνο που αναφέρεται στο παράρτημα I, σημείο **2.3.4**.

**Τροπολογία 258**  
**Hubert Pirker**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 9**  
Οδηγία 96/53/EK  
Άρθρο 10 α – παράγραφος 2

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

Τα οχήματα με **υβριδικό ή ηλεκτρικό σύστημα** κίνησης πρέπει, ωστόσο, να συμμορφώνονται με τα όρια που καθορίζονται στο παράρτημα I, σημείο 3: μέγιστο βάρος που επιτρέπεται ανά άξονα.

*Τροπολογία*

Τα οχήματα με **εναλλακτικά συστήματα** κίνησης πρέπει, ωστόσο, να συμμορφώνονται με τα όρια που καθορίζονται στο παράρτημα I, σημείο 3: μέγιστο βάρος που επιτρέπεται ανά άξονα.

Or. de

*Αιτιολόγηση*

*Η διατύπωση ανταποκρίνεται στη βασική αρχή της τεχνολογικής ουδετερότητας.*

**Τροπολογία 259**  
**Phil Bennion**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 9**  
Οδηγία 96/53/EK  
Άρθρο 10 α – παράγραφος 2

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

Τα οχήματα με **υβριδικό ή ηλεκτρικό σύστημα κίνησης** πρέπει, ωστόσο, να συμμορφώνονται με τα όρια που καθορίζονται στο παράρτημα I, σημείο 3: μέγιστο βάρος που επιτρέπεται ανά άξονα.

*Τροπολογία*

Τα οχήματα με **τεχνολογία χαμηλών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα** πρέπει, ωστόσο, να συμμορφώνονται με τα όρια που καθορίζονται στο παράρτημα I, σημείο 3: μέγιστο βάρος που επιτρέπεται ανά άξονα.

Or. en

**Τροπολογία 260**  
**Bogusław Liberadzki**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 9 α (νέο)**  
Οδηγία 96/53/EK  
Άρθρο 10α α (νέο)

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

*Τα νέα οχήματα με κινητήρα κατηγορίας N2 και N3 συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις ασφαλείας που αναφέρονται στο άρθρο 9 παράγραφος 2 από την 1η Ιανουαρίου 2020 και μετά.*

**Or. en**

**Τροπολογία 261**  
**Georges Bach, Bogusław Liberadzki**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 9 α (νέο)**  
Οδηγία 96/53/EK  
Άρθρο 10α β (νέο)

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

*Η Επιτροπή θα πρέπει να επανεξετάσει έως τα τέλη του 2018 την παρούσα οδηγία προκειμένου να αναλύσει τις επιπτώσεις της διασυνοριακής χρήσης οχημάτων ή συνδυασμών οχημάτων που υπερβαίνουν τις μέγιστες διαστάσεις που καθορίζονται στο παράρτημα I. Η εκτίμηση επιπτώσεων της Επιτροπής αναλύει τις επιπτώσεις στην οδική ασφάλεια, στην μεταστροφή του τρόπου εκτέλεσης των μεταφορών, στις υποδομές και στο περιβάλλον. Βάσει των αποτελεσμάτων της εκτίμησης επιπτώσεων, η Επιτροπή υποβάλλει, εάν κρίνεται σκόπιμο, νομοθετική πρόταση με σκοπό την τροποποίηση της οδηγίας.*

**Or. en**

## Αιτιολόγηση

*Η διενέργεια εμπειριστατωμένης ανάλυσης των επιπτώσεων από τη χρήση οχημάτων μεγαλύτερου μήκους και βάρους στις διεθνείς οδικές μεταφορές είναι απαραίτητη πριν από την άρση των περιορισμών. Αυτή η εκτίμηση επιπτώσεων θα πρέπει να περιλαμβάνει τις επιπτώσεις στην οδική ασφάλεια, στην μεταστροφή του τρόπου εκτέλεσης των μεταφορών, στο περιβάλλον, στις εκπομπές CO<sub>2</sub> και στις υποδομές.*

**Τροπολογία 262**  
**Anne E. Jensen**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 10**  
Οδηγία 96/53/EK  
Άρθρο 11 – παράγραφος 1 – εισαγωγικό μέρος

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

Επιτρέπεται υπέρβαση των μέγιστων διαστάσεων που καθορίζονται στο παράρτημα I, σημεία 1.1 και 1.6, κατά 15 cm για τα οχήματα ή τους συνδυασμούς οχημάτων που εκτελούν μεταφορές εμπορευματοκιβωτίων ή κινητών αμαξωμάτων 45 ποδών, **στην περίπτωση που η οδική μεταφορά του εμπορευματοκιβωτίου ή του κινητού αμαξώματος αποτελεί μέρος διατροπικής μεταφοράς.**

*Τροπολογία*

Επιτρέπεται υπέρβαση των μέγιστων διαστάσεων που καθορίζονται στο παράρτημα I, σημεία 1.1 και 1.6, κατά 15 cm για τα οχήματα ή τους συνδυασμούς οχημάτων που εκτελούν μεταφορές εμπορευματοκιβωτίων ή κινητών αμαξωμάτων 45 ποδών.

**Or. en**

## Αιτιολόγηση

*Η εκτεταμένη μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων 45 ποδών δεν θα πρέπει να περιορίζεται στις διατροπικές μεταφορές.*

**Τροπολογία 263**  
**Markus Ferber**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 10**  
Οδηγία 96/53/EK  
Άρθρο 11 – παράγραφος 1 – εισαγωγικό μέρος

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

***Επιτρέπεται υπέρβαση των μέγιστων διαστάσεων που καθορίζονται στο παράρτημα I, σημεία 1.1 και 1.6, κατά 15 cm για τα οχήματα ή τους συνδυασμούς οχημάτων που εκτελούν μεταφορές εμπορευματοκιβωτίων ή κινητών αμαξωμάτων 45 ποδών, στην περίπτωση που η οδική μεταφορά του εμπορευματοκιβωτίου ή του κινητού αμαξώματος αποτελεί μέρος διατροφικής μεταφοράς.***

***Για την ενίσχυση των διατροφικών/συνδυασμένων μεταφορών και την αύξηση της ενεργειακής απόδοσης, οι διαστάσεις των οχημάτων/συνδυασμών οχημάτων προσαρμόζονται στις μονάδες διατροφικών μεταφορών και τηρούν τις καθορισμένες στο παράρτημα I μέγιστες επιτρεπόμενες διαστάσεις.***

Or. de

**Τροπολογία 264**  
**Eva Lichtenberger, Michael Cramer**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 10**  
Οδηγία 96/53/EK  
Άρθρο 11 – παράγραφος 1 – εισαγωγικό μέρος

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

***Επιτρέπεται υπέρβαση των μέγιστων διαστάσεων που καθορίζονται στο παράρτημα I, σημεία 1.1 και 1.6, κατά 15 cm για τα οχήματα ή τους συνδυασμούς οχημάτων που εκτελούν μεταφορές εμπορευματοκιβωτίων ή κινητών αμαξωμάτων 45 ποδών, στην περίπτωση που η οδική μεταφορά του εμπορευματοκιβωτίου ή του κινητού αμαξώματος αποτελεί μέρος διατροφικής μεταφοράς.***

***Οι μέγιστες διαστάσεις που καθορίζονται στο παράρτημα I, σημεία 1.1 και 1.6 δεν μπορούν να υπονομεύσουν τις θετικές εξελίξεις στα συστήματα συνδυασμένων μεταφορών, όπως τα συστήματα οριζόντιων ή διτροπικών διατροφικών μεταφορών.***

Or. en

**Τροπολογία 265**  
**Peter van Dalen**

## Πρόταση οδηγίας

### Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 10

Οδηγία 96/53/EK

Άρθρο 11 – παράγραφος 1 – πρώτο εδάφιο

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

Επιτρέπεται υπέρβαση των μέγιστων διαστάσεων που καθορίζονται στο παράρτημα I, σημεία 1.1 και 1.6, κατά **15** cm για τα οχήματα ή τους συνδυασμούς οχημάτων που εκτελούν μεταφορές εμπορευματοκιβωτίων ή κινητών αμαξωμάτων 45 ποδών, στην περίπτωση που η οδική μεταφορά του εμπορευματοκιβωτίου ή του κινητού αμαξώματος αποτελεί μέρος διατροφικής μεταφοράς.

*Τροπολογία*

Επιτρέπεται υπέρβαση των μέγιστων διαστάσεων που καθορίζονται στο παράρτημα I, σημεία 1.1 και 1.6, κατά **80** cm για τα οχήματα ή τους συνδυασμούς οχημάτων που εκτελούν μεταφορές εμπορευματοκιβωτίων ή κινητών αμαξωμάτων 45 ποδών, στην περίπτωση που η οδική μεταφορά του εμπορευματοκιβωτίου ή του κινητού αμαξώματος αποτελεί μέρος διατροφικής μεταφοράς.

Or. nl

## Τροπολογία 266

**Philippe De Backer**

## Πρόταση οδηγίας

### Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 10

Οδηγία 96/53/EK

Άρθρο 11 – παράγραφος 1 – εισαγωγικό μέρος

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

Επιτρέπεται υπέρβαση των μέγιστων διαστάσεων που καθορίζονται στο παράρτημα I, σημεία 1.1 και 1.6, κατά **15** cm για τα οχήματα ή τους συνδυασμούς οχημάτων που εκτελούν μεταφορές εμπορευματοκιβωτίων ή κινητών αμαξωμάτων 45 ποδών, στην περίπτωση που η οδική μεταφορά του εμπορευματοκιβωτίου ή του κινητού αμαξώματος αποτελεί μέρος διατροφικής μεταφοράς.

*Τροπολογία*

Επιτρέπεται υπέρβαση των μέγιστων διαστάσεων που καθορίζονται στο παράρτημα I, σημεία 1.1 και 1.6, κατά **80** cm για τα οχήματα ή τους συνδυασμούς οχημάτων που εκτελούν μεταφορές εμπορευματοκιβωτίων ή κινητών αμαξωμάτων 45 ποδών, στην περίπτωση που η οδική μεταφορά του εμπορευματοκιβωτίου ή του κινητού αμαξώματος αποτελεί μέρος διατροφικής μεταφοράς.

Or. en

## Αιτιολόγηση

Η επιμήκυνση κατά 15 cm ενδέχεται να μην είναι πάντοτε επαρκής για τα οχήματα που εκτελούν μεταφορές εμπορευματοκιβωτίων 45 ποδών. Το Βέλγιο, για παράδειγμα, επιτρέπει επιμήκυνση κατά 77 cm για τη μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων 45 ποδών από και προς τερματικούς σταθμούς διατροφικών μεταφορών εντός της επικράτειάς του. Ως εκ τούτου, θεωρείται αναγκαία μια τροπολογία που προτείνει επιμήκυνση.

### Τροπολογία 267

Γεώργιος Κουμουτσάκος

#### Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 10

Οδηγία 96/53/EK

Άρθρο 11 – παράγραφος 1 – εισαγωγικό μέρος

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

Επιτρέπεται υπέρβαση των μέγιστων διαστάσεων που καθορίζονται στο παράρτημα I, σημεία 1.1 και 1.6, κατά 15 cm για τα οχήματα ή τους συνδυασμούς οχημάτων που εκτελούν μεταφορές εμπορευματοκιβωτίων ή κινητών αμαξωμάτων 45 ποδών, στην περίπτωση που η οδική μεταφορά του εμπορευματοκιβωτίου ή του κινητού αμαξώματος αποτελεί μέρος διατροφικής μεταφοράς.

*Τροπολογία*

Επιτρέπεται υπέρβαση των μέγιστων διαστάσεων που καθορίζονται στο παράρτημα I, σημεία 1.1 και 1.6, κατά 15 cm **και στο παράρτημα I σημείο 1.2 α), κατά 5 cm** για τα οχήματα ή τους συνδυασμούς οχημάτων που εκτελούν μεταφορές **εμπορευματοκιβωτίων 45 ποδών**, εμπορευματοκιβωτίων ή κινητών αμαξωμάτων **με εύρος παλέτας** 45 ποδών, στην περίπτωση που η οδική μεταφορά του εμπορευματοκιβωτίου ή του κινητού αμαξώματος αποτελεί μέρος διατροφικής μεταφοράς.

**Or. en**

### Τροπολογία 268

Anne E. Jensen

#### Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 10

Οδηγία 96/53/EK

Άρθρο 11 – παράγραφος 1 – μέρος δεύτερο

*Για τους σκοπούς του παρόντος άρθρου και του άρθρου 2.2.2 γ) του παραρτήματος I, οι διατροφικές μεταφορές περιλαμβάνουν τουλάχιστον σιδηροδρομικές, ποτάμιες ή θαλάσσιες μεταφορές. Περιλαμβάνουν, επίσης, κάποια οδικά τμήματα στην αρχική ή/και τερματική διαδρομή. Έκαστο από τα οδικά αυτά τμήματα καλύπτει λιγότερο από 300 χιλιόμετρα στο έδαφος της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή μέχρι τους πλησιέστερους τερματικούς σταθμούς μεταξύ των οποίων λειτουργεί τακτική γραμμή. Μια μεταφορά θεωρείται επίσης διατροφική εάν περιλαμβάνει ενδοευρωπαϊκή θαλάσσια μεταφορά μικρών αποστάσεων, οποιοδήποτε και να είναι το μήκος των αρχικών ή καταληκτικών οδικών διαδρομών. Το αρχικό οδικό σκέλος και το καταληκτικό οδικό σκέλος μιας μεταφοράς που περιλαμβάνει ενδοευρωπαϊκή θαλάσσια μεταφορά μικρών αποστάσεων ξεκινά από το σημείο φόρτωσης των εμπορευμάτων και καταλήγει στο πλησιέστερο προς το αρχικό σκέλος θαλάσσιο λιμάνι ή/και, κατά περίπτωση, εκτείνεται από το πλησιέστερο κατάλληλο θαλάσσιο λιμάνι έως το σημείο εκφόρτωσης των εμπορευμάτων για το τελικό σκέλος της διαδρομής.*

διαγράφεται

Or. en

#### Αιτιολόγηση

*Η εκτεταμένη μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων 45 ποδών δεν θα πρέπει να περιορίζεται στις διατροφικές μεταφορές.*

**Τροπολογία 269**  
**Patricia van der Kammen**



**Πρόταση οδηγίας**  
**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 10**  
Οδηγία 96/53/EK  
Άρθρο 11 – παράγραφος 1 – δεύτερο εδάφιο

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

*Για τους σκοπούς του παρόντος άρθρου και του άρθρου 2.2.2 γ) του παραρτήματος I, οι διατροφικές μεταφορές περιλαμβάνουν τουλάχιστον σιδηροδρομικές, ποτάμιες ή θαλάσσιες μεταφορές. Περιλαμβάνουν, επίσης, κάποια οδικά τμήματα στην αρχική ή/και τερματική διαδρομή. Έκαστο από τα οδικά αυτά τμήματα καλύπτει λιγότερο από 300 χιλιόμετρα στο έδαφος της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή μέχρι τους πλησιέστερους τερματικούς σταθμούς μεταξύ των οποίων λειτουργεί τακτική γραμμή. Μια μεταφορά θεωρείται επίσης διατροφική εάν περιλαμβάνει ενδοευρωπαϊκή θαλάσσια μεταφορά μικρών αποστάσεων, οποιοδήποτε και να είναι το μήκος των αρχικών ή καταληκτικών οδικών διαδρομών. Το αρχικό οδικό σκέλος και το καταληκτικό οδικό σκέλος μιας μεταφοράς που περιλαμβάνει ενδοευρωπαϊκή θαλάσσια μεταφορά μικρών αποστάσεων ξεκινά από το σημείο φόρτωσης των εμπορευμάτων και καταλήγει στο πλησιέστερο προς το αρχικό σκέλος θαλάσσιο λιμάνι ή/και, κατά περίπτωση, εκτείνεται από το πλησιέστερο κατάλληλο θαλάσσιο λιμάνι έως το σημείο εκφόρτωσης των εμπορευμάτων για το τελικό σκέλος της διαδρομής.*

*διαγράφεται*

Or. nl

**Τροπολογία 270**  
**Hubert Pirker**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 10**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

Για τους σκοπούς του παρόντος άρθρου και του άρθρου 2.2.2 γ) του παραρτήματος I, οι διατροφικές μεταφορές περιλαμβάνουν τουλάχιστον σιδηροδρομικές, ποτάμιες ή θαλάσσιες μεταφορές. Περιλαμβάνουν, επίσης, κάποια οδικά τμήματα στην αρχική ή/και τερματική διαδρομή. Έκαστο από τα οδικά αυτά τμήματα καλύπτει **λιγότερο από 300 χιλιόμετρα στο έδαφος της Ευρωπαϊκής Ένωσης** ή μέχρι τους πλησιέστερους τερματικούς σταθμούς μεταξύ των οποίων λειτουργεί τακτική γραμμή. Μια μεταφορά θεωρείται επίσης διατροφική εάν περιλαμβάνει ενδοευρωπαϊκή θαλάσσια μεταφορά μικρών αποστάσεων, οποιοδήποτε και να είναι το μήκος των αρχικών ή καταληκτικών οδικών διαδρομών. Το αρχικό οδικό σκέλος και το καταληκτικό οδικό σκέλος μιας μεταφοράς που περιλαμβάνει ενδοευρωπαϊκή θαλάσσια μεταφορά μικρών αποστάσεων ξεκινά από το σημείο φόρτωσης των εμπορευμάτων και καταλήγει στο πλησιέστερο προς το αρχικό σκέλος θαλάσσιο λιμάνι ή/και, κατά περίπτωση, εκτείνεται από το πλησιέστερο κατάλληλο θαλάσσιο λιμάνι έως το σημείο εκφόρτωσης των εμπορευμάτων για το τελικό σκέλος της διαδρομής.

*Τροπολογία*

Για τους σκοπούς του παρόντος άρθρου και του άρθρου 2.2.2 γ) του παραρτήματος I, οι διατροφικές μεταφορές περιλαμβάνουν τουλάχιστον σιδηροδρομικές, ποτάμιες ή θαλάσσιες μεταφορές. Περιλαμβάνουν, επίσης, κάποια οδικά τμήματα στην αρχική ή/και τερματική διαδρομή. Έκαστο από τα οδικά αυτά τμήματα καλύπτει **διαδρομή που καθορίζεται από τα κράτη μέλη αναλόγως των υφιστάμενων υποδομών και των γεωγραφικών δεδομένων** ή μέχρι τους πλησιέστερους τερματικούς σταθμούς μεταξύ των οποίων λειτουργεί τακτική γραμμή. Μια μεταφορά θεωρείται επίσης διατροφική εάν περιλαμβάνει ενδοευρωπαϊκή θαλάσσια μεταφορά μικρών αποστάσεων, οποιοδήποτε και να είναι το μήκος των αρχικών ή καταληκτικών οδικών διαδρομών. Το αρχικό οδικό σκέλος και το καταληκτικό οδικό σκέλος μιας μεταφοράς που περιλαμβάνει ενδοευρωπαϊκή θαλάσσια μεταφορά μικρών αποστάσεων ξεκινά από το σημείο φόρτωσης των εμπορευμάτων και καταλήγει στο πλησιέστερο προς το αρχικό σκέλος θαλάσσιο λιμάνι ή/και, κατά περίπτωση, εκτείνεται από το πλησιέστερο κατάλληλο θαλάσσιο λιμάνι έως το σημείο εκφόρτωσης των εμπορευμάτων για το τελικό σκέλος της διαδρομής.

Or. de

*Αιτιολόγηση*

*Ο άκαμπος, εξαρτώμενος από τα χιλιόμετρα καθορισμός του οδικού σκέλους μιας διατροφικής μεταφοράς δεν είναι δυνατό να εφαρμοστεί εύλογα στην πράξη και δεν λαμβάνει καθόλου υπόψη την αποτελεσματικότητα, την οικονομική αποδοτικότητα, το περιβάλλον, καθώς και δεδομένα που άπτονται των υποδομών και γεωγραφικά δεδομένα στα επιμέρους κράτη μέλη.*

**Τροπολογία 271**  
**Petri Sarvamaa**

**Πρόταση οδηγίας**

**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 10**

Οδηγία 96/53/EK

Άρθρο 11 – παράγραφος 1 – μέρος δεύτερο

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

Για τους σκοπούς του παρόντος άρθρου και του άρθρου 2.2.2 γ) του παραρτήματος I, οι διατροπικές μεταφορές περιλαμβάνουν τουλάχιστον σιδηροδρομικές, ποτάμιες ή θαλάσσιες μεταφορές. Περιλαμβάνουν, επίσης, κάποια οδικά τμήματα στην αρχική ή/και τερματική διαδρομή. Έκαστο από τα οδικά αυτά τμήματα καλύπτει λιγότερο από 300 χιλιόμετρα στο έδαφος της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή μέχρι τους πλησιέστερους τερματικούς σταθμούς μεταξύ των οποίων λειτουργεί τακτική γραμμή. Μια μεταφορά θεωρείται επίσης διατροπική εάν περιλαμβάνει ενδοευρωπαϊκή θαλάσσια μεταφορά μικρών αποστάσεων, οποιοδήποτε και να είναι το μήκος των αρχικών ή καταληκτικών οδικών διαδρομών. Το αρχικό οδικό σκέλος και το καταληκτικό οδικό σκέλος μιας μεταφοράς που περιλαμβάνει ενδοευρωπαϊκή θαλάσσια μεταφορά μικρών αποστάσεων ξεκινά από το σημείο φόρτωσης των εμπορευμάτων και καταλήγει στο πλησιέστερο προς το αρχικό σκέλος θαλάσσιο λιμάνι ή/και, κατά περίπτωση, εκτείνεται από το πλησιέστερο κατάλληλο θαλάσσιο λιμάνι έως το σημείο εκφόρτωσης των εμπορευμάτων για το τελικό σκέλος της διαδρομής.

*Τροπολογία*

Για τους σκοπούς του παρόντος άρθρου και του άρθρου 2.2.2 γ) του παραρτήματος I, οι διατροπικές μεταφορές περιλαμβάνουν τουλάχιστον σιδηροδρομικές, ποτάμιες ή θαλάσσιες μεταφορές. Περιλαμβάνουν, επίσης, κάποια οδικά τμήματα στην αρχική ή/και τερματική διαδρομή. Έκαστο από τα οδικά αυτά τμήματα καλύπτει λιγότερο από 300 χιλιόμετρα **ή το 50%** στο έδαφος της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή μέχρι τους πλησιέστερους τερματικούς σταθμούς μεταξύ των οποίων λειτουργεί τακτική γραμμή. Μια μεταφορά θεωρείται επίσης διατροπική εάν περιλαμβάνει ενδοευρωπαϊκή θαλάσσια μεταφορά μικρών αποστάσεων, οποιοδήποτε και να είναι το μήκος των αρχικών ή καταληκτικών οδικών διαδρομών. Το αρχικό οδικό σκέλος και το καταληκτικό οδικό σκέλος μιας μεταφοράς που περιλαμβάνει ενδοευρωπαϊκή θαλάσσια μεταφορά μικρών αποστάσεων ξεκινά από το σημείο φόρτωσης των εμπορευμάτων και καταλήγει στο πλησιέστερο προς το αρχικό σκέλος θαλάσσιο λιμάνι ή/και, κατά περίπτωση, εκτείνεται από το πλησιέστερο κατάλληλο θαλάσσιο λιμάνι έως το σημείο εκφόρτωσης των εμπορευμάτων για το τελικό σκέλος της διαδρομής.

**Or. en**

**Τροπολογία 272**  
**Dieter-Lebrecht Koch**

## Πρόταση οδηγίας

### Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 10

Οδηγία 96/53/EK

Άρθρο 11 – παράγραφος 1 – δεύτερο εδάφιο

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

Για τους σκοπούς του παρόντος άρθρου και του άρθρου 2.2.2 γ) του παραρτήματος I, οι διατροφικές μεταφορές περιλαμβάνουν τουλάχιστον σιδηροδρομικές, ποτάμιες ή θαλάσσιες μεταφορές. Περιλαμβάνουν, επίσης, κάποια οδικά τμήματα στην αρχική ή/και τερματική διαδρομή. Έκαστο από τα οδικά αυτά τμήματα καλύπτει λιγότερο από **300** χιλιόμετρα στο έδαφος της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή μέχρι τους πλησιέστερους τερματικούς σταθμούς μεταξύ των οποίων λειτουργεί τακτική γραμμή. Μια μεταφορά θεωρείται επίσης διατροφική εάν περιλαμβάνει ενδοευρωπαϊκή θαλάσσια μεταφορά μικρών αποστάσεων, οποιοδήποτε και να είναι το μήκος των αρχικών ή καταληκτικών οδικών διαδρομών. Το αρχικό οδικό σκέλος και το καταληκτικό οδικό σκέλος μιας μεταφοράς που περιλαμβάνει ενδοευρωπαϊκή θαλάσσια μεταφορά μικρών αποστάσεων ξεκινά από το σημείο φόρτωσης των εμπορευμάτων και καταλήγει στο πλησιέστερο προς το αρχικό σκέλος θαλάσσιο λιμάνι ή/και, κατά περίπτωση, εκτείνεται από το πλησιέστερο κατάλληλο θαλάσσιο λιμάνι έως το σημείο εκφόρτωσης των εμπορευμάτων για το τελικό σκέλος της διαδρομής.

*Τροπολογία*

Για τους σκοπούς του παρόντος άρθρου και του άρθρου 2.2.2 γ) του παραρτήματος I, οι διατροφικές μεταφορές περιλαμβάνουν τουλάχιστον σιδηροδρομικές, ποτάμιες ή θαλάσσιες μεταφορές. Περιλαμβάνουν, επίσης, κάποια οδικά τμήματα στην αρχική ή/και τερματική διαδρομή. Έκαστο από τα οδικά αυτά τμήματα καλύπτει λιγότερο από **500** χιλιόμετρα στο έδαφος της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή μέχρι τους πλησιέστερους τερματικούς σταθμούς μεταξύ των οποίων λειτουργεί τακτική γραμμή. Μια μεταφορά θεωρείται επίσης διατροφική εάν περιλαμβάνει ενδοευρωπαϊκή θαλάσσια μεταφορά μικρών αποστάσεων, οποιοδήποτε και να είναι το μήκος των αρχικών ή καταληκτικών οδικών διαδρομών. Το αρχικό οδικό σκέλος και το καταληκτικό οδικό σκέλος μιας μεταφοράς που περιλαμβάνει ενδοευρωπαϊκή θαλάσσια μεταφορά μικρών αποστάσεων ξεκινά από το σημείο φόρτωσης των εμπορευμάτων και καταλήγει στο πλησιέστερο προς το αρχικό σκέλος θαλάσσιο λιμάνι ή/και, κατά περίπτωση, εκτείνεται από το πλησιέστερο κατάλληλο θαλάσσιο λιμάνι έως το σημείο εκφόρτωσης των εμπορευμάτων για το τελικό σκέλος της διαδρομής.

Or. de

**Τροπολογία 273**

**Ismail Ertug**

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 10

PE524.694v01-00

164/227

AM1011752EL.doc

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

Για τους σκοπούς του παρόντος άρθρου και του άρθρου 2.2.2 γ) του παραρτήματος I, οι διατροφικές μεταφορές περιλαμβάνουν τουλάχιστον σιδηροδρομικές, ποτάμιες ή θαλάσσιες μεταφορές. Περιλαμβάνουν, επίσης, κάποια οδικά τμήματα στην αρχική ή/και τερματική διαδρομή. Έκαστο από τα οδικά αυτά τμήματα καλύπτει λιγότερο από **300 χιλιόμετρα** στο έδαφος της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή μέχρι τους πλησιέστερους τερματικούς σταθμούς μεταξύ των οποίων λειτουργεί τακτική γραμμή. **Μια μεταφορά θεωρείται επίσης διατροφική εάν περιλαμβάνει ενδοευρωπαϊκή θαλάσσια μεταφορά μικρών αποστάσεων, οποιοδήποτε και να είναι το μήκος των αρχικών ή καταληκτικών οδικών διαδρομών. Το αρχικό οδικό σκέλος και το καταληκτικό οδικό σκέλος μιας μεταφοράς που περιλαμβάνει ενδοευρωπαϊκή θαλάσσια μεταφορά μικρών αποστάσεων ξεκινά από το σημείο φόρτωσης των εμπορευμάτων και καταλήγει στο πλησιέστερο προς το αρχικό σκέλος θαλάσσιο λιμάνι ή/και, κατά περίπτωση, εκτείνεται από το πλησιέστερο κατάλληλο θαλάσσιο λιμάνι έως το σημείο εκφόρτωσης των εμπορευμάτων για το τελικό σκέλος της διαδρομής.**

*Τροπολογία*

Για τους σκοπούς του παρόντος άρθρου και του άρθρου 2.2.2 γ) του παραρτήματος I, οι διατροφικές **ή συνδυασμένες** μεταφορές περιλαμβάνουν τουλάχιστον σιδηροδρομικές, ποτάμιες ή θαλάσσιες μεταφορές. Περιλαμβάνουν, επίσης, κάποια οδικά τμήματα στην αρχική ή/και τερματική διαδρομή. Έκαστο από τα οδικά αυτά τμήματα καλύπτει λιγότερο από **150 χιλιόμετρα σε ευθεία γραμμή** στο έδαφος της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή μέχρι τους πλησιέστερους τερματικούς σταθμούς μεταξύ των οποίων λειτουργεί τακτική γραμμή.

Or. de

*Αιτιολόγηση*

*Καθοριστική για τον ορισμό των διατροφικών ή συνδυαστικών μεταφορών είναι η ισχύουσα οδηγία 92/106/ΕΟΚ που περιορίζει την αναλογία του σκέλους των οδικών μεταφορών στα 150 χιλιόμετρα.*

**Τροπολογία 274**  
**Silvia-Adriana Țicău**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 10**  
Οδηγία 96/53/EK  
Άρθρο 11 – παράγραφος 1 – δεύτερο μέρος

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

Για τους σκοπούς του παρόντος άρθρου και του άρθρου 2.2.2 γ) του παραρτήματος I, οι διατροπικές μεταφορές περιλαμβάνουν τουλάχιστον σιδηροδρομικές, ποτάμιες ή θαλάσσιες μεταφορές. Περιλαμβάνουν, επίσης, κάποια οδικά τμήματα στην αρχική ή/και τερματική διαδρομή. Έκαστο από τα οδικά αυτά τμήματα καλύπτει λιγότερο από 300 χιλιόμετρα στο έδαφος της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή μέχρι τους πλησιέστερους τερματικούς σταθμούς μεταξύ των οποίων λειτουργεί τακτική γραμμή. Μια μεταφορά θεωρείται επίσης διατροπική εάν περιλαμβάνει **ενδοευρωπαϊκή** θαλάσσια μεταφορά μικρών αποστάσεων, οποιοδήποτε και να είναι το μήκος των αρχικών ή καταληκτικών οδικών διαδρομών. **Το αρχικό οδικό σκέλος και το καταληκτικό οδικό σκέλος μιας μεταφοράς που περιλαμβάνει ενδοευρωπαϊκή θαλάσσια μεταφορά μικρών αποστάσεων ξεκινά από το σημείο φόρτωσης των εμπορευμάτων και καταλήγει στο πλησιέστερο προς το αρχικό σκέλος θαλάσσιο λιμάνι ή/και, κατά περίπτωση, εκτείνεται από το πλησιέστερο κατάλληλο θαλάσσιο λιμάνι έως το σημείο εκφόρτωσης των εμπορευμάτων για το τελικό σκέλος της διαδρομής.**

*Τροπολογία*

Για τους σκοπούς του παρόντος άρθρου και του άρθρου 2.2.2 γ) του παραρτήματος I, οι διατροπικές μεταφορές περιλαμβάνουν τουλάχιστον σιδηροδρομικές, ποτάμιες **ή/και** θαλάσσιες μεταφορές. Περιλαμβάνουν, επίσης, κάποια οδικά τμήματα στην αρχική ή/και τερματική διαδρομή. Έκαστο από τα οδικά αυτά τμήματα καλύπτει λιγότερο από 300 χιλιόμετρα στο έδαφος της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή μέχρι τους πλησιέστερους τερματικούς σταθμούς μεταξύ των οποίων λειτουργεί τακτική γραμμή. Μια μεταφορά θεωρείται επίσης διατροπική εάν περιλαμβάνει θαλάσσια **ή/και ποτάμια** μεταφορά μικρών αποστάσεων, οποιοδήποτε και να είναι το μήκος των αρχικών ή καταληκτικών οδικών διαδρομών.

Or. ro

**Τροπολογία 275**  
**Inés Ayala Sender**

PE524.694v01-00

166/227

AM\1011752EL.doc

## Πρόταση οδηγίας

### Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 10

Οδηγία 96/53/EK

Άρθρο 11 – παράγραφος 1 – μέρος δεύτερο

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

Για τους σκοπούς του παρόντος άρθρου και του άρθρου 2.2.2 γ) του παραρτήματος I, οι διατροφικές μεταφορές περιλαμβάνουν τουλάχιστον σιδηροδρομικές, ποτάμιες ή θαλάσσιες μεταφορές. Περιλαμβάνουν, επίσης, κάποια οδικά τμήματα στην αρχική ή/και τερματική διαδρομή. **Έκαστο από τα οδικά αυτά τμήματα καλύπτει λιγότερο από 300 χιλιόμετρα στο έδαφος της Ευρωπαϊκής Ένωσης** ή μέχρι τους πλησιέστερους τερματικούς σταθμούς μεταξύ των οποίων λειτουργεί τακτική γραμμή. Μια μεταφορά θεωρείται επίσης διατροφική εάν περιλαμβάνει ενδοευρωπαϊκή θαλάσσια μεταφορά μικρών αποστάσεων, **οποιοδήποτε και να είναι το μήκος των αρχικών ή καταληκτικών οδικών διαδρομών**. Το αρχικό οδικό σκέλος και το καταληκτικό οδικό σκέλος μιας μεταφοράς που περιλαμβάνει ενδοευρωπαϊκή θαλάσσια μεταφορά μικρών αποστάσεων ξεκινά από το σημείο φόρτωσης των εμπορευμάτων και καταλήγει στο πλησιέστερο προς το αρχικό σκέλος θαλάσσιο λιμάνι ή/και, κατά περίπτωση, εκτείνεται από το πλησιέστερο κατάλληλο θαλάσσιο λιμάνι έως το σημείο εκφόρτωσης των εμπορευμάτων για το τελικό σκέλος της διαδρομής.

*Τροπολογία*

Για τους σκοπούς του παρόντος άρθρου και του άρθρου 2.2.2 γ) του παραρτήματος I, οι διατροφικές μεταφορές περιλαμβάνουν τουλάχιστον σιδηροδρομικές, ποτάμιες ή θαλάσσιες μεταφορές. Περιλαμβάνουν, επίσης, κάποια οδικά τμήματα στην αρχική ή/και τερματική διαδρομή. **Για τις μεταφορές αυτές, το σύνολο των οδικών τμημάτων καλύπτει μέχρι το 30% της συνολικής διαδρομής** ή μέχρι τους πλησιέστερους τερματικούς σταθμούς μεταξύ των οποίων λειτουργεί τακτική γραμμή. Μια μεταφορά θεωρείται επίσης διατροφική εάν περιλαμβάνει ενδοευρωπαϊκή θαλάσσια μεταφορά μικρών αποστάσεων **και το θαλάσσιο τμήμα αντιστοιχεί τουλάχιστον στο 20% της συνολικής διαδρομής**. Το αρχικό οδικό σκέλος και το καταληκτικό οδικό σκέλος μιας μεταφοράς που περιλαμβάνει ενδοευρωπαϊκή θαλάσσια μεταφορά μικρών αποστάσεων ξεκινά από το σημείο φόρτωσης των εμπορευμάτων και καταλήγει στο πλησιέστερο προς το αρχικό σκέλος θαλάσσιο λιμάνι ή/και, κατά περίπτωση, εκτείνεται από το πλησιέστερο κατάλληλο θαλάσσιο λιμάνι έως το σημείο εκφόρτωσης των εμπορευμάτων για το τελικό σκέλος της διαδρομής.

Or. en

### *Αιτιολόγηση*

*Η πρόταση της Επιτροπής ορίζει ένα αυθαίρετο όριο 300 km για τις πολυτροπικές μεταφορές. Η τροπολογία αυτή επιχειρεί να προτείνει έναν εναλλακτικό τρόπο μέτρησης των πολυτροπικών μεταφορών, με τον λόγο του οδικού σκέλους προς τη συνολική διαδρομή. Η τροπολογία αυτή επιδιώκει επίσης να εξισορροπήσει τις διατάξεις για τις θαλάσσιες μεταφορές, καθώς η*

Επιτροπή προτείνει να λαμβάνονται υπόψη όλες οι θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων που συνδυάζονται με οδικές, πολυτροπικές διαδρομές, οποιοδήποτε και να είναι το μήκος τους.

**Τροπολογία 276**  
**Philippe De Backer**

**Πρόταση οδηγίας**

**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 10**

Οδηγία 96/53/EK

Άρθρο 11 – παράγραφος 1 – μέρος δεύτερο

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

Για τους σκοπούς του παρόντος άρθρου και του άρθρου 2.2.2 γ) του παραρτήματος I, οι διατροπικές μεταφορές περιλαμβάνουν **τουλάχιστον** σιδηροδρομικές, ποτάμιες ή θαλάσσιες μεταφορές. Περιλαμβάνουν, επίσης, κάποια οδικά τμήματα στην αρχική ή/και τερματική διαδρομή. **Έκαστο από τα οδικά αυτά τμήματα καλύπτει λιγότερο από 300 χιλιόμετρα στο έδαφος της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή μέχρι τους πλησιέστερους τερματικούς σταθμούς μεταξύ των οποίων λειτουργεί τακτική γραμμή.** Μια μεταφορά θεωρείται επίσης διατροπική εάν περιλαμβάνει ενδοευρωπαϊκή θαλάσσια μεταφορά μικρών αποστάσεων, οποιοδήποτε και να είναι το μήκος των αρχικών ή καταληκτικών οδικών διαδρομών. **Το αρχικό οδικό σκέλος και το καταληκτικό οδικό σκέλος μιας μεταφοράς που περιλαμβάνει ενδοευρωπαϊκή θαλάσσια μεταφορά μικρών αποστάσεων ξεκινά από το σημείο φόρτωσης των εμπορευμάτων και καταλήγει στο πλησιέστερο προς το αρχικό σκέλος θαλάσσιο λιμάνι ή/και, κατά περίπτωση, εκτείνεται από το πλησιέστερο κατάλληλο θαλάσσιο λιμάνι έως το σημείο εκφόρτωσης των εμπορευμάτων για το τελικό σκέλος της διαδρομής.**

*Τροπολογία*

Για τους σκοπούς του παρόντος άρθρου και του άρθρου 2.2.2 γ) του παραρτήματος I, οι διατροπικές μεταφορές περιλαμβάνουν σιδηροδρομικές, ποτάμιες ή θαλάσσιες μεταφορές. Περιλαμβάνουν, επίσης, κάποια οδικά τμήματα στην αρχική ή/και τερματική διαδρομή. Μια μεταφορά θεωρείται επίσης διατροπική εάν περιλαμβάνει ενδοευρωπαϊκή θαλάσσια μεταφορά μικρών αποστάσεων, οποιοδήποτε και να είναι το μήκος των αρχικών ή καταληκτικών οδικών διαδρομών.

**Or. en**



## Αιτιολόγηση

Το όριο των 300 km θεωρείται μάλλον αυθαίρετο. Με το όριο των 300 km δεν θα περιλαμβάνονταν ένας σημαντικός αριθμός υφιστάμενων διατροπικών μεταφορών και πλεονεκτημάτων. Η διατύπωση «πλησιέστερο κατάλληλο θαλάσσιο λιμάνι» είναι μάλλον ασαφής. Η επιλογή ενός λιμένα εξαρτάται από διάφορους παράγοντες και, ως εκ τούτου, θα πρέπει να γίνεται ανά περίπτωση.

### Τροπολογία 277 Phil Bennion

**Πρόταση οδηγίας**  
**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 10**  
Οδηγία 96/53/EK  
Άρθρο 11 – παράγραφος 1 – μέρος δεύτερο

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

Για τους σκοπούς του παρόντος άρθρου και του άρθρου 2.2.2 γ) του παραρτήματος I, οι διατροπικές μεταφορές περιλαμβάνουν τουλάχιστον σιδηροδρομικές, ποτάμιες ή θαλάσσιες μεταφορές. Περιλαμβάνουν, επίσης, κάποια οδικά τμήματα στην αρχική ή/και τερματική διαδρομή. Έκαστο από τα οδικά αυτά τμήματα καλύπτει λιγότερο από 300 χιλιόμετρα στο έδαφος της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή μέχρι τους πλησιέστερους τερματικούς σταθμούς μεταξύ των οποίων λειτουργεί τακτική γραμμή. Μια μεταφορά θεωρείται επίσης διατροπική εάν περιλαμβάνει ενδοευρωπαϊκή θαλάσσια μεταφορά μικρών αποστάσεων, οποιοδήποτε και να είναι το μήκος των αρχικών ή καταληκτικών οδικών διαδρομών. Το αρχικό οδικό σκέλος και το καταληκτικό οδικό σκέλος μιας μεταφοράς που περιλαμβάνει ενδοευρωπαϊκή θαλάσσια μεταφορά μικρών αποστάσεων ξεκινά από το σημείο φόρτωσης των εμπορευμάτων και καταλήγει στο πλησιέστερο προς το αρχικό σκέλος θαλάσσιο λιμάνι ή/και, κατά περίπτωση, εκτείνεται από το πλησιέστερο κατάλληλο θαλάσσιο λιμάνι έως το σημείο

*Τροπολογία*

Για τους σκοπούς του παρόντος άρθρου και του άρθρου 2.2.2 γ) του παραρτήματος I, οι διατροπικές μεταφορές περιλαμβάνουν τουλάχιστον σιδηροδρομικές, ποτάμιες ή θαλάσσιες μεταφορές. Περιλαμβάνουν, επίσης, κάποια οδικά τμήματα στην αρχική ή/και τερματική διαδρομή. Έκαστο από τα οδικά αυτά τμήματα καλύπτει λιγότερο από 300 χιλιόμετρα στο έδαφος της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή μέχρι τους πλησιέστερους τερματικούς σταθμούς μεταξύ των οποίων λειτουργεί τακτική γραμμή. Μια μεταφορά θεωρείται επίσης διατροπική εάν περιλαμβάνει ενδοευρωπαϊκή θαλάσσια μεταφορά μικρών αποστάσεων, οποιοδήποτε και να είναι το μήκος των αρχικών ή καταληκτικών οδικών διαδρομών, **για να διασφαλίζονται ισότιμοι όροι ανταγωνισμού μεταξύ των κρατών μελών**. Το αρχικό οδικό σκέλος και το καταληκτικό οδικό σκέλος μιας μεταφοράς που περιλαμβάνει ενδοευρωπαϊκή θαλάσσια μεταφορά μικρών αποστάσεων ξεκινά από το σημείο φόρτωσης των εμπορευμάτων και καταλήγει στο πλησιέστερο προς το αρχικό σκέλος θαλάσσιο λιμάνι ή/και, κατά

εκφόρτωσης των εμπορευμάτων για το τελικό σκέλος της διαδρομής.

περίπτωση, εκτείνεται από το πλησιέστερο κατάλληλο θαλάσσιο λιμάνι έως το σημείο εκφόρτωσης των εμπορευμάτων για το τελικό σκέλος της διαδρομής.

Or. en

**Τροπολογία 278**  
**Γεώργιος Κουμουτσάκος**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 10**  
Οδηγία 96/53/EK  
Άρθρο 11 – παράγραφος 1 – μέρος δεύτερο

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

Για τους σκοπούς του παρόντος άρθρου και του άρθρου 2.2.2 γ) του παραρτήματος I, οι διατροφικές μεταφορές περιλαμβάνουν τουλάχιστον σιδηροδρομικές, ποτάμιες ή θαλάσσιες μεταφορές. Περιλαμβάνουν, επίσης, κάποια οδικά τμήματα στην αρχική ή/και τερματική διαδρομή. **Έκαστο από τα οδικά αυτά τμήματα καλύπτει λιγότερο από 300 χιλιόμετρα στο έδαφος της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή μέχρι τους πλησιέστερους τερματικούς σταθμούς μεταξύ των οποίων λειτουργεί τακτική γραμμή.** Μια μεταφορά θεωρείται επίσης διατροφική εάν περιλαμβάνει **ενδοευρωπαϊκή** θαλάσσια μεταφορά μικρών αποστάσεων, **οποιοδήποτε και να είναι το μήκος των αρχικών ή καταληκτικών οδικών διαδρομών. Το αρχικό οδικό σκέλος και το καταληκτικό οδικό σκέλος μιας μεταφοράς που περιλαμβάνει ενδοευρωπαϊκή θαλάσσια μεταφορά μικρών αποστάσεων ξεκινά από το σημείο φόρτωσης των εμπορευμάτων και καταλήγει στο πλησιέστερο προς το αρχικό σκέλος θαλάσσιο λιμάνι ή/και, κατά περίπτωση, εκτείνεται από το πλησιέστερο κατάλληλο θαλάσσιο λιμάνι έως το σημείο**

*Τροπολογία*

Για τους σκοπούς του παρόντος άρθρου και του άρθρου 2.2.2 γ) του παραρτήματος I, οι διατροφικές μεταφορές περιλαμβάνουν τουλάχιστον σιδηροδρομικές, ποτάμιες ή θαλάσσιες μεταφορές. Περιλαμβάνουν, επίσης, κάποια οδικά τμήματα στην αρχική ή/και τερματική διαδρομή. Μια μεταφορά θεωρείται επίσης διατροφική εάν περιλαμβάνει θαλάσσια μεταφορά μικρών αποστάσεων.

*εκφόρτωσης των εμπορευμάτων για το τελικό σκέλος της διαδρομής.*

Or. en

**Τροπολογία 279**  
**Jacqueline Foster**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 11**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

**11) [...]**

**διαγράφεται**

Or. en

*Αιτιολόγηση*

*Από κανένα στοιχείο της εκτίμησης επιπτώσεων δεν προκύπτει ότι το κόστος εφαρμογής της επιβολής αυτής αιτιολογείται βάσει των πλεονεκτημάτων και ότι αυτά θα μπορούσαν να έχουν σημαντικό κόστος.*

**Τροπολογία 280**  
**Peter van Dalen**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 11**  
Οδηγία 96/53/EK  
Άρθρο 12 – παράγραφος 1

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

Τα κράτη μέλη θεσπίζουν ένα σύστημα προεπιλογής και ελέγχου για τα οχήματα ή τους συνδυασμούς οχημάτων που κυκλοφορούν, προκειμένου να εξασφαλιστεί η συμμόρφωση με την παρούσα οδηγία.

Τα κράτη μέλη θεσπίζουν ένα σύστημα προεπιλογής και ελέγχου για τα οχήματα ή τους συνδυασμούς οχημάτων που κυκλοφορούν, **στο πλαίσιο του οποίου δεν γίνεται διάκριση βάσει της ιθαγένειας του οδηγού ή του μεταφορέα**, προκειμένου να εξασφαλιστεί η συμμόρφωση με την παρούσα οδηγία.

Or. nl

**Τροπολογία 281**  
**Eva Lichtenberger, Michael Cramer**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 11**  
Οδηγία 96/53/EK  
Άρθρο 12 – παράγραφος 1

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

Τα κράτη μέλη θεσπίζουν ένα σύστημα προεπιλογής **και ελέγχου** για τα οχήματα ή τους συνδυασμούς οχημάτων που κυκλοφορούν, προκειμένου να εξασφαλιστεί η συμμόρφωση με την παρούσα οδηγία.

*Τροπολογία*

Τα κράτη μέλη θεσπίζουν ένα σύστημα προεπιλογής, **στόχευσης και διενέργειας ελέγχων** για τα οχήματα ή τους συνδυασμούς οχημάτων που κυκλοφορούν, προκειμένου να εξασφαλιστεί η συμμόρφωση με την παρούσα οδηγία.

**Or. en**

**Τροπολογία 282**  
**Phil Bennion**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 11**  
Οδηγία 96/53/EK  
Άρθρο 12 – παράγραφος 1

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

Τα κράτη μέλη θεσπίζουν ένα σύστημα **προεπιλογής και ελέγχου για τα οχήματα ή τους συνδυασμούς** οχημάτων που κυκλοφορούν, προκειμένου να εξασφαλιστεί η συμμόρφωση με την παρούσα οδηγία.

*Τροπολογία*

Τα κράτη μέλη θεσπίζουν ένα σύστημα **διαβάθμισης της επικινδυνότητας για την προεπιλογή και τον έλεγχο των οχημάτων ή των συνδυασμών** οχημάτων που κυκλοφορούν, προκειμένου να εξασφαλιστεί η συμμόρφωση με την παρούσα οδηγία **και ιδίως με τις απαιτήσεις που καθορίζονται στο άρθρο 4α (νέο).**

**Or. en**

**Τροπολογία 283**  
**Patricia van der Kammen**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 11**  
Οδηγία 96/53/EK  
Άρθρο 12 – παράγραφος 1

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

Τα κράτη μέλη θεσπίζουν ένα σύστημα προεπιλογής και ελέγχου για τα οχήματα ή τους συνδυασμούς οχημάτων που κυκλοφορούν, προκειμένου να εξασφαλιστεί η συμμόρφωση με την παρούσα οδηγία.

*Τροπολογία*

Τα κράτη μέλη **μπορούν να** θεσπίζουν ένα σύστημα προεπιλογής και ελέγχου για τα οχήματα ή τους συνδυασμούς οχημάτων που κυκλοφορούν, προκειμένου να εξασφαλιστεί η συμμόρφωση με την παρούσα οδηγία.

Or. nl

**Τροπολογία 284**  
**Peter van Dalen**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 11**  
Οδηγία 96/53/EK  
Άρθρο 12 – παράγραφος 1 α (νέα)

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

***1α. Κατόπιν αιτήματος κράτους μέλους, η Επιτροπή διερευνά κατά πόσον ένα κράτος μέλος συμμορφώνεται με την υποχρέωση για μη εισαγωγή διακρίσεων που αναφέρεται στην παράγραφο 1. Εάν από την έρευνα προκύψει ότι το κράτος μέλος δεν συμμορφώνεται με την εν λόγω υποχρέωση, η Επιτροπή λαμβάνει τα αναγκαία μέτρα σε βάρος του.***

Or. nl

**Τροπολογία 285**  
**Patricia van der Kammen**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 11**  
Οδηγία 96/53/EK  
Άρθρο 12 – παράγραφος 2

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

*Μετά την παρέλευση δύο ετών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας οδηγίας, τα κράτη μέλη πραγματοποιούν μετρήσεις βάρους στα οχήματα ή τους συνδυασμούς οχημάτων σε κυκλοφορία. Αυτές οι μετρήσεις προεπιλογής αποσκοπούν στον εντοπισμό των οχημάτων που είναι ύποπτα για παράβαση και πρέπει να ελεγχθούν χειροκίνητα. Οι μετρήσεις μπορούν να πραγματοποιηθούν με τη χρήση αυτοματοποιημένων συστημάτων που τοποθετούνται στο οδικό δίκτυο ή συστημάτων που ενσωματώνονται στα οχήματα, σύμφωνα με την κατωτέρω παράγραφο 6. Τα αυτοματοποιημένα συστήματα επιτρέπουν τον εντοπισμό των οχημάτων που είναι ύποπτα για υπέρβαση του μέγιστου επιτρεπόμενου βάρους. Δεδομένου ότι τα αυτόματα αυτά συστήματα χρησιμοποιούνται μόνο για την προεπιλογή των οχημάτων και όχι για τον χαρακτηρισμό μιας παράβασης, η πιστοποίησή τους από τα κράτη μέλη δεν είναι υποχρεωτική.*

*διαγράφεται*

Or. nl

**Τροπολογία 286**  
**Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 11**  
Οδηγία 96/53/EK  
Άρθρο 12 – παράγραφος 2

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

Μετά την παρέλευση δύο ετών από την

Μετά την παρέλευση δύο ετών από την

ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας οδηγίας, τα κράτη μέλη πραγματοποιούν μετρήσεις βάρους στα οχήματα ή τους συνδυασμούς οχημάτων σε κυκλοφορία. Αυτές οι μετρήσεις προεπιλογής αποσκοπούν στον εντοπισμό των οχημάτων που είναι ύποπτα για παράβαση και πρέπει να ελεγχθούν χειροκίνητα. Οι μετρήσεις μπορούν να πραγματοποιηθούν με τη χρήση αυτοματοποιημένων συστημάτων που τοποθετούνται στο οδικό δίκτυο ή συστημάτων που ενσωματώνονται στα οχήματα, σύμφωνα με την κατωτέρω παράγραφο 6. Τα αυτοματοποιημένα συστήματα επιτρέπουν τον εντοπισμό των οχημάτων που είναι ύποπτα για υπέρβαση του μέγιστου επιτρεπόμενου βάρους. ***Δεδομένου ότι τα αυτόματα αυτά συστήματα χρησιμοποιούνται μόνο για την προεπιλογή των οχημάτων και όχι για τον χαρακτηρισμό μιας παράβασης, η πιστοποίησή τους από τα κράτη μέλη δεν είναι υποχρεωτική.***

ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας οδηγίας, τα κράτη μέλη πραγματοποιούν μετρήσεις βάρους στα οχήματα ή τους συνδυασμούς οχημάτων σε κυκλοφορία. Αυτές οι μετρήσεις προεπιλογής αποσκοπούν στον εντοπισμό των οχημάτων που είναι ύποπτα για παράβαση και πρέπει να ελεγχθούν χειροκίνητα. Οι μετρήσεις μπορούν να πραγματοποιηθούν με τη χρήση αυτοματοποιημένων συστημάτων που τοποθετούνται στο οδικό δίκτυο ή συστημάτων που ενσωματώνονται στα οχήματα, σύμφωνα με την κατωτέρω παράγραφο 6. Τα αυτοματοποιημένα συστήματα επιτρέπουν τον εντοπισμό των οχημάτων που είναι ύποπτα για υπέρβαση του μέγιστου επιτρεπόμενου βάρους. ***Εφόσον τα συστήματα προεπιλογής εξασφαλίσουν κατάλληλη πιστοποίηση, τα εν λόγω συστήματα μπορούν να χρησιμοποιηθούν για την αυτόματη επιβολή κυρώσεων για παραβάσεις που εντοπίζονται με τη χρήση τους.***

Or. pl

#### *Αιτιολόγηση*

*Δεν υπάρχει λόγος να περιοριστεί η χρήση των αυτοματοποιημένων συστημάτων στην προεπιλογή, όταν υπάρχει δυνατότητα, με τη χρήση πιστοποιημένων σταθερών συσκευών ζύγισης, αυτά τα συστήματα να χρησιμοποιούνται και για την αυτόματη επιβολή κυρώσεων για παραβάσεις που εντοπίζονται με τη χρήση τους.*

#### **Τροπολογία 287**

**Anne E. Jensen**

#### **Πρόταση οδηγίας**

**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 11**

Οδηγία 96/53/EK

Άρθρο 12 – παράγραφος 2

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

Μετά την παρέλευση δύο ετών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας

*Τροπολογία*

Μετά την παρέλευση δύο ετών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας

οδηγίας, τα κράτη μέλη πραγματοποιούν μετρήσεις βάρους στα οχήματα ή τους συνδυασμούς οχημάτων σε κυκλοφορία. Αυτές οι μετρήσεις προεπιλογής αποσκοπούν στον εντοπισμό των οχημάτων που είναι ύποπτα για παράβαση και πρέπει να ελεγχθούν χειροκίνητα. Οι μετρήσεις **μπορούν να πραγματοποιηθούν** με τη χρήση αυτοματοποιημένων συστημάτων που τοποθετούνται στο οδικό δίκτυο **ή** συστημάτων που ενσωματώνονται στα οχήματα, σύμφωνα με την κατωτέρω παράγραφο 6. Τα αυτοματοποιημένα συστήματα επιτρέπουν τον εντοπισμό των οχημάτων που είναι ύποπτα για υπέρβαση του μέγιστου επιτρεπόμενου βάρους. Δεδομένου ότι τα αυτόματα αυτά συστήματα χρησιμοποιούνται μόνο για την προεπιλογή των οχημάτων και όχι για τον χαρακτηρισμό μιας παράβασης, η πιστοποίησή τους από τα κράτη μέλη δεν είναι υποχρεωτική.

οδηγίας, τα κράτη μέλη πραγματοποιούν μετρήσεις βάρους στα οχήματα ή τους συνδυασμούς οχημάτων σε κυκλοφορία. Αυτές οι μετρήσεις προεπιλογής αποσκοπούν στον εντοπισμό των οχημάτων που είναι ύποπτα για παράβαση και πρέπει να ελεγχθούν χειροκίνητα. Οι μετρήσεις **θα πρέπει να πραγματοποιούνται κυρίως** με τη χρήση αυτοματοποιημένων συστημάτων που τοποθετούνται στο οδικό δίκτυο **και συμπληρωματικά, εφόσον είναι δυνατό, μέσω** συστημάτων που ενσωματώνονται στα οχήματα, σύμφωνα με την κατωτέρω παράγραφο 6. Τα αυτοματοποιημένα συστήματα επιτρέπουν τον εντοπισμό των οχημάτων που είναι ύποπτα για υπέρβαση του μέγιστου επιτρεπόμενου βάρους. Δεδομένου ότι τα αυτόματα αυτά συστήματα χρησιμοποιούνται μόνο για την προεπιλογή των οχημάτων και όχι για τον χαρακτηρισμό μιας παράβασης, η πιστοποίησή τους από τα κράτη μέλη δεν είναι υποχρεωτική.

**Or. en**

#### *Αιτιολόγηση*

*Η προεπιλογή θα πρέπει να πραγματοποιείται κυρίως με τη χρήση συστημάτων που διαθέτει η αρμόδια αρχή προκειμένου να διασφαλιστεί όσο το δυνατόν μεγαλύτερη ακρίβεια και να αποφευχθεί τυχόν παρέμβαση.*

**Τροπολογία 288**  
**Saïd El Khadraoui, Brian Simpson**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 11**  
Οδηγία 96/53/EK  
Άρθρο 12 – παράγραφος 2

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

Μετά την παρέλευση δύο ετών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας οδηγίας, τα κράτη μέλη πραγματοποιούν

*Τροπολογία*

Μετά την παρέλευση δύο ετών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας οδηγίας, τα κράτη μέλη πραγματοποιούν



μετρήσεις βάρους στα οχήματα ή τους συνδυασμούς οχημάτων σε κυκλοφορία. Αυτές οι μετρήσεις προεπιλογής αποσκοπούν στον εντοπισμό των οχημάτων που είναι ύποπτα για παράβαση και πρέπει να ελεγχθούν χειροκίνητα. Οι μετρήσεις μπορούν να πραγματοποιηθούν με τη χρήση αυτοματοποιημένων συστημάτων που τοποθετούνται στο οδικό δίκτυο ή συστημάτων που ενσωματώνονται στα οχήματα, σύμφωνα με την κατωτέρω παράγραφο 6. Τα αυτοματοποιημένα συστήματα επιτρέπουν τον εντοπισμό των οχημάτων που είναι ύποπτα για υπέρβαση του μέγιστου επιτρεπόμενου βάρους. ***Δεδομένου ότι τα αυτόματα αυτά συστήματα χρησιμοποιούνται μόνο για την προεπιλογή των οχημάτων και όχι για τον χαρακτηρισμό μιας παράβασης, η πιστοποίησή τους από τα κράτη μέλη δεν είναι υποχρεωτική.***

μετρήσεις βάρους στα οχήματα ή τους συνδυασμούς οχημάτων σε κυκλοφορία. Αυτές οι μετρήσεις προεπιλογής αποσκοπούν στον εντοπισμό των οχημάτων που είναι ύποπτα για παράβαση και πρέπει να ελεγχθούν χειροκίνητα. Οι μετρήσεις μπορούν να πραγματοποιηθούν με τη χρήση αυτοματοποιημένων συστημάτων που τοποθετούνται στο οδικό δίκτυο ή συστημάτων που ενσωματώνονται στα οχήματα, σύμφωνα με την κατωτέρω παράγραφο 6. Τα αυτοματοποιημένα συστήματα επιτρέπουν τον εντοπισμό των οχημάτων που είναι ύποπτα για υπέρβαση του μέγιστου επιτρεπόμενου βάρους.

***Η Επιτροπή υποβάλλει κοινές διαδικασίες και προδιαγραφές προκειμένου να καταστεί ο ενσωματωμένος αισθητήρας βάρους μια αξιόπιστη συσκευή, κατάλληλη για την εφαρμογή των διατάξεων της παρούσας οδηγίας. Η Επιτροπή εξετάζει επίσης κατά πόσον ο αισθητήρας βάρους, όταν καταστεί εφικτή η διασύνδεσή του με τον ψηφιακό ταχογράφο, μπορεί να χρησιμοποιηθεί για την εφαρμογή άλλων νομοθεσιών για τις οδικές μεταφορές. Η Επιτροπή υποβάλλει, εφόσον απαιτείται, τις απαραίτητες νομοθετικές προτάσεις.***

**Or. en**

#### *Αιτιολόγηση*

*Η υπερφόρτωση αποτελεί ουσιαστικό πρόβλημα στον τομέα των οδικών μεταφορών και επιφέρει αρνητικές επιπτώσεις στην οδική ασφάλεια, στις υποδομές, στο περιβάλλον και στον ανταγωνισμό. Για την αποτελεσματική αντιμετώπιση παραβάσεων που σχετίζονται με την υπερφόρτωση, ο ενσωματωμένος αισθητήρας βάρους θα μπορούσε να αποτελεί εργαλείο επιβολής. Λαμβάνοντας υπόψη την τεχνολογική πρόοδο στον τομέα, φαίνεται ότι μπορεί να επιτευχθεί στο εγγύς μέλλον διασύνδεση του ψηφιακού ταχογράφου και του ενσωματωμένου*

αισθητήρα βάρους.

**Τροπολογία 289**  
**Peter van Dalen**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 11**  
Οδηγία 96/53/EK  
Άρθρο 12 – παράγραφος 2

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

Μετά την παρέλευση δύο ετών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας οδηγίας, τα κράτη μέλη πραγματοποιούν μετρήσεις βάρους στα οχήματα ή τους συνδυασμούς οχημάτων σε κυκλοφορία. Αυτές οι μετρήσεις προεπιλογής αποσκοπούν στον εντοπισμό των οχημάτων που είναι ύποπτα για παράβαση και πρέπει να ελεγχθούν χειροκίνητα. Οι μετρήσεις **μπορούν να πραγματοποιηθούν** με τη χρήση αυτοματοποιημένων συστημάτων που τοποθετούνται στο οδικό δίκτυο **ή συστημάτων που ενσωματώνονται στα οχήματα, σύμφωνα με την κατωτέρω παράγραφο 6.** Τα αυτοματοποιημένα συστήματα επιτρέπουν τον εντοπισμό των οχημάτων που είναι ύποπτα για υπέρβαση του μέγιστου επιτρεπόμενου βάρους. Δεδομένου ότι τα αυτόματα αυτά συστήματα χρησιμοποιούνται μόνο για την προεπιλογή των οχημάτων και όχι για τον χαρακτηρισμό μιας παράβασης, η πιστοποίησή τους από τα κράτη μέλη δεν είναι υποχρεωτική.

*Τροπολογία*

Μετά την παρέλευση δύο ετών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας οδηγίας, τα κράτη μέλη πραγματοποιούν μετρήσεις βάρους στα οχήματα ή τους συνδυασμούς οχημάτων σε κυκλοφορία. Αυτές οι μετρήσεις προεπιλογής αποσκοπούν στον εντοπισμό των οχημάτων που είναι ύποπτα για παράβαση και πρέπει να ελεγχθούν χειροκίνητα. Οι μετρήσεις **πραγματοποιούνται** με τη χρήση αυτοματοποιημένων συστημάτων που τοποθετούνται στο οδικό δίκτυο. Τα αυτοματοποιημένα συστήματα επιτρέπουν τον εντοπισμό των οχημάτων που είναι ύποπτα για υπέρβαση του μέγιστου επιτρεπόμενου βάρους. Δεδομένου ότι τα αυτόματα αυτά συστήματα χρησιμοποιούνται μόνο για την προεπιλογή των οχημάτων και όχι για τον χαρακτηρισμό μιας παράβασης, η πιστοποίησή τους από τα κράτη μέλη δεν είναι υποχρεωτική.

Or. nl

**Τροπολογία 290**  
**Phil Bennion**

## Πρόταση οδηγίας

### Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 11

Οδηγία 96/53/EK

Άρθρο 12 – παράγραφος 2

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

Μετά την παρέλευση δύο ετών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας οδηγίας, τα κράτη μέλη πραγματοποιούν μετρήσεις βάρους στα οχήματα ή τους συνδυασμούς οχημάτων σε κυκλοφορία. Αυτές οι μετρήσεις προεπιλογής αποσκοπούν στον εντοπισμό των οχημάτων που είναι ύποπτα για παράβαση και πρέπει να ελεγχθούν χειροκίνητα. Οι μετρήσεις μπορούν να πραγματοποιηθούν με τη χρήση αυτοματοποιημένων συστημάτων που τοποθετούνται στο οδικό δίκτυο ή συστημάτων που ενσωματώνονται στα οχήματα, σύμφωνα με την κατωτέρω παράγραφο 6. Τα αυτοματοποιημένα συστήματα επιτρέπουν τον εντοπισμό των οχημάτων που είναι ύποπτα για υπέρβαση του μέγιστου επιτρεπόμενου βάρους. Δεδομένου ότι τα αυτόματα αυτά συστήματα χρησιμοποιούνται μόνο για την προεπιλογή των οχημάτων και όχι για τον χαρακτηρισμό μιας παράβασης, η πιστοποίησή τους από τα κράτη μέλη δεν είναι υποχρεωτική.

*Τροπολογία*

Μετά την παρέλευση δύο ετών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας οδηγίας, τα κράτη μέλη πραγματοποιούν μετρήσεις βάρους στα οχήματα ή τους συνδυασμούς οχημάτων σε κυκλοφορία. Αυτές οι μετρήσεις προεπιλογής **που βασίζονται σε ένα σύστημα διαβάθμισης της επικινδυνότητας** αποσκοπούν **στη βελτίωση της αποτελεσματικότητας των ελέγχων και** στον εντοπισμό των οχημάτων που είναι ύποπτα για παράβαση και πρέπει να ελεγχθούν χειροκίνητα. Οι μετρήσεις μπορούν να πραγματοποιηθούν με τη χρήση αυτοματοποιημένων συστημάτων που τοποθετούνται στο οδικό δίκτυο, **όπως το σύστημα αυτόματης αναγνώρισης αριθμού πινακίδας σε συνδυασμό με το σύστημα βάρους εν κινήσει**, ή συστημάτων που ενσωματώνονται στα οχήματα, σύμφωνα με την κατωτέρω παράγραφο 6. Τα αυτοματοποιημένα συστήματα επιτρέπουν τον εντοπισμό των οχημάτων που είναι ύποπτα για υπέρβαση του μέγιστου επιτρεπόμενου βάρους. Δεδομένου ότι τα αυτόματα αυτά συστήματα χρησιμοποιούνται μόνο για την προεπιλογή των οχημάτων και όχι για τον χαρακτηρισμό μιας παράβασης, η πιστοποίησή τους από τα κράτη μέλη δεν είναι υποχρεωτική.

**Or. en**

**Τροπολογία 291**

**Artur Zasada**

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 11

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

Μετά την παρέλευση δύο ετών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας οδηγίας, τα κράτη μέλη πραγματοποιούν μετρήσεις βάρους στα οχήματα ή τους συνδυασμούς οχημάτων σε κυκλοφορία. Αυτές οι μετρήσεις προεπιλογής αποσκοπούν στον εντοπισμό των οχημάτων που είναι ύποπτα για παράβαση και πρέπει να ελεγχθούν χειροκίνητα. Οι μετρήσεις μπορούν να πραγματοποιηθούν με τη χρήση αυτοματοποιημένων συστημάτων που τοποθετούνται στο οδικό δίκτυο ή συστημάτων που ενσωματώνονται στα οχήματα, σύμφωνα με την κατωτέρω παράγραφο 6. Τα αυτοματοποιημένα συστήματα επιτρέπουν τον εντοπισμό των οχημάτων που είναι ύποπτα για υπέρβαση του μέγιστου επιτρεπόμενου βάρους. ***Δεδομένου ότι τα αυτόματα αυτά συστήματα χρησιμοποιούνται μόνο για την προεπιλογή των οχημάτων και όχι για τον χαρακτηρισμό μιας παράβασης, η πιστοποίησή τους από τα κράτη μέλη δεν είναι υποχρεωτική.***

*Τροπολογία*

Μετά την παρέλευση δύο ετών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας οδηγίας, τα κράτη μέλη πραγματοποιούν μετρήσεις βάρους στα οχήματα ή τους συνδυασμούς οχημάτων σε κυκλοφορία. Αυτές οι μετρήσεις προεπιλογής αποσκοπούν στον εντοπισμό των οχημάτων που είναι ύποπτα για παράβαση και πρέπει να ελεγχθούν χειροκίνητα. Οι μετρήσεις μπορούν να πραγματοποιηθούν με τη χρήση αυτοματοποιημένων συστημάτων που τοποθετούνται στο οδικό δίκτυο ή συστημάτων που ενσωματώνονται στα οχήματα, σύμφωνα με την κατωτέρω παράγραφο 6. Τα αυτοματοποιημένα συστήματα επιτρέπουν τον εντοπισμό των οχημάτων που είναι ύποπτα για υπέρβαση του μέγιστου επιτρεπόμενου βάρους.

Or. pl

**Τροπολογία 292**  
**Silvia-Adriana Ţicău**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 11**  
Οδηγία 96/53/EK  
Άρθρο 12 – παράγραφος 2

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

Μετά την παρέλευση δύο ετών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας οδηγίας, τα κράτη μέλη πραγματοποιούν

*Τροπολογία*

Μετά την παρέλευση δύο ετών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας οδηγίας, τα κράτη μέλη πραγματοποιούν

μετρήσεις βάρους στα οχήματα ή τους συνδυασμούς οχημάτων σε κυκλοφορία. Αυτές οι μετρήσεις προεπιλογής αποσκοπούν στον εντοπισμό των οχημάτων που είναι ύποπτα για παράβαση και πρέπει να ελεγχθούν χειροκίνητα. Οι μετρήσεις **μπορούν να πραγματοποιηθούν** με τη χρήση αυτοματοποιημένων συστημάτων που τοποθετούνται στο οδικό δίκτυο ή συστημάτων που ενσωματώνονται στα οχήματα, σύμφωνα με την κατωτέρω παράγραφο 6. Τα αυτοματοποιημένα συστήματα επιτρέπουν τον εντοπισμό των οχημάτων που είναι ύποπτα για υπέρβαση του μέγιστου επιτρεπόμενου βάρους. **Δεδομένου ότι τα αυτόματα αυτά συστήματα χρησιμοποιούνται μόνο για την προεπιλογή των οχημάτων και όχι για τον χαρακτηρισμό μιας παράβασης, η πιστοποίησή τους από τα κράτη μέλη δεν είναι υποχρεωτική.**

μετρήσεις βάρους στα οχήματα ή τους συνδυασμούς οχημάτων σε κυκλοφορία. Αυτές οι μετρήσεις προεπιλογής αποσκοπούν στον εντοπισμό των οχημάτων που είναι ύποπτα για παράβαση και πρέπει να ελεγχθούν χειροκίνητα. Οι μετρήσεις **πραγματοποιούνται** με τη χρήση αυτοματοποιημένων συστημάτων που τοποθετούνται στο οδικό δίκτυο ή συστημάτων, **όπως οι έξυπνοι ταχογράφοι**, που ενσωματώνονται στα οχήματα, σύμφωνα με **τον κανονισμό (ΕΕ) 2014/... (κανονισμός για τη συσκευή ελέγχου στα οδικά οχήματα)** και την κατωτέρω παράγραφο 6. Τα αυτοματοποιημένα συστήματα επιτρέπουν τον εντοπισμό των οχημάτων που είναι ύποπτα για υπέρβαση του μέγιστου επιτρεπόμενου βάρους.

Or. ro

**Τροπολογία 293**  
**Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 11**  
Οδηγία 96/53/EK  
Άρθρο 12 – παράγραφος 3

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

Τα κράτη μέλη πραγματοποιούν έναν αριθμό μετρήσεων προεπιλογής που αντιπροσωπεύει τουλάχιστον μία ζύγιση ανά 2.000 οχηματοχιλιόμετρα κατά μέσο όρο ετησίως.

*Τροπολογία*

Τα κράτη μέλη, λαμβάνοντας υπόψη τα διαθέσιμα μέσα και πόρους πραγματοποιούν επαρκή αριθμό μετρήσεων προεπιλογής ανά ημερολογιακό έτος.

Or. pl

*Αιτιολόγηση*

*Η απαίτηση πραγματοποίησης αριθμού μετρήσεων προεπιλογής που αντιπροσωπεύει*

τουλάχιστον μία ζύγιση ανά 2.000 οχηματοχιλιόμετρα κατά μέσο όρο ετησίως, η οποία, σύμφωνα με τις πληροφορίες που παρέχονται από την Επιτροπή, επιτρέπει την επιθεώρηση των οχημάτων κατά μέσο όρο κάθε τρεις ημέρες, δεν φαίνεται να αποτελεί λύση αναλογική σε σχέση με τα αναμενόμενα αποτελέσματα.

**Τροπολογία 294**  
**Anne E. Jensen**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 11**  
Οδηγία 96/53/EK  
Άρθρο 12 – παράγραφος 3

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

Τα κράτη μέλη πραγματοποιούν έναν αριθμό μετρήσεων προεπιλογής *που αντιπροσωπεύει τουλάχιστον μία ζύγιση ανά 2.000 οχηματοχιλιόμετρα κατά μέσο όρο ετησίως.*

*Τροπολογία*

Τα κράτη μέλη πραγματοποιούν έναν αριθμό μετρήσεων προεπιλογής *που θα πρέπει να είναι ανάλογος με τον συνολικό αριθμό των οχημάτων που είναι ταξινομημένα ή/και κυκλοφορούν στο έδαφός τους.*

**Or. en**

*Αιτιολόγηση*

*Θα πρέπει να εναπόκειται στα κράτη μέλη να αποφασίζουν για τον αριθμό των οχημάτων που θα πρέπει να προεπιλέγονται για τους ελέγχους, λαμβάνοντας υπόψη τον αριθμό των οχημάτων που είναι ταξινομημένα ή/και κυκλοφορούν στο έδαφός τους.*

**Τροπολογία 295**  
**Markus Ferber**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 11**  
Οδηγία 96/53/EK  
Άρθρο 12 – παράγραφος 3

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

Τα κράτη μέλη πραγματοποιούν έναν αριθμό μετρήσεων προεπιλογής που αντιπροσωπεύει τουλάχιστον *μία ζύγιση ανά 2.000 οχηματοχιλιόμετρα* κατά μέσο

*Τροπολογία*

Τα κράτη μέλη πραγματοποιούν έναν αριθμό μετρήσεων προεπιλογής που αντιπροσωπεύει τουλάχιστον *[ ] % της μεταφορικής δραστηριότητας των οχημάτων που αναφέρονται στο άρθρο 2*

όρο ετησίως.

*στην επικράτειά τους (τονοχιλιόμετρα ή επιβατοχιλιόμετρα) κατά μέσο όρο ετησίως. Τα οχήματα που δεν ανήκουν στην επικράτεια των κρατών μελών πρέπει να λαμβάνονται δεόντως υπόψη στο ποσοστό ελέγχου ανάλογα με το ποσοστό συμμετοχής τους στις μεταφορές.*

Or. de

#### *Αιτιολόγηση*

*Η μέτρηση προεπιλογής πρέπει να βασίζεται στην τροποποιημένη συχνότητα των τεχνικών οδικών ελέγχων.*

**Τροπολογία 296**  
**Patricia van der Kammen**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 11**  
Οδηγία 96/53/EK  
Άρθρο 12 – παράγραφος 3

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τα κράτη μέλη πραγματοποιούν έναν αριθμό μετρήσεων προεπιλογής που αντιπροσωπεύει τουλάχιστον μία ζύγιση ανά 2.000 οχηματοχιλιόμετρα κατά μέσο όρο ετησίως.*

*Τροπολογία*

*Εναπόκειται στα κράτη μέλη να ορίζουν πόσους ελέγχους θα διενεργούν. Μία ζύγιση ανά 2.000 οχηματοχιλιόμετρα κατά μέσο όρο ετησίως μπορεί εν προκειμένω να αποτελέσει χρήσιμο δείκτη για μια δέουσα σειρά μετρήσεων.*

Or. nl

**Τροπολογία 297**  
**Artur Zasada**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 11**  
Οδηγία 96/53/EK  
Άρθρο 12 – παράγραφος 3

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

Τα κράτη μέλη πραγματοποιούν έναν αριθμό μετρήσεων προεπιλογής που αντιπροσωπεύει τουλάχιστον μία ζύγιση ανά **2.000** οχηματοχιλιόμετρα κατά μέσο όρο ετησίως.

*Τροπολογία*

Τα κράτη μέλη πραγματοποιούν έναν αριθμό μετρήσεων προεπιλογής που αντιπροσωπεύει τουλάχιστον μία ζύγιση ανά **4.000** οχηματοχιλιόμετρα κατά μέσο όρο ετησίως.

Or. pl

**Τροπολογία 298**  
**Phil Bennion**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 11**  
Οδηγία 96/53/EK  
Άρθρο 12 – παράγραφος 4

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι οι αρμόδιες αρχές ανταλλάσσουν τις πληροφορίες που είναι αναγκαίες για να καταστούν πιο αποτελεσματικοί οι έλεγχοι αυτοί σε ολόκληρη την Ένωση, καθώς και να διευκολυνθεί η ανάπτυξή τους, ιδίως μέσω του εθνικού σημείου επαφής για την ανταλλαγή πληροφοριών με άλλα κράτη μέλη. Αυτές οι πληροφορίες περιλαμβάνουν ιδίως στοιχεία για τον εντοπισμό των παραβατών, την περιγραφή των παραβιάσεων που διαπράχθηκαν και των κυρώσεων, καθώς και την εντιμότητα της εν λόγω επιχείρησης. Το σημείο επαφής ορίζεται σύμφωνα με το άρθρο 18 παράγραφος 1 του κανονισμού 1071/2009/EK.

*Τροπολογία*

Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι οι αρμόδιες αρχές, **μέσω ενός ενιαίου σημείου επαφής**, ανταλλάσσουν τις πληροφορίες που είναι αναγκαίες για να καταστούν πιο αποτελεσματικοί οι έλεγχοι αυτοί σε ολόκληρη την Ένωση, καθώς και να διευκολυνθεί η ανάπτυξή τους, ιδίως μέσω του εθνικού σημείου επαφής για την ανταλλαγή πληροφοριών με άλλα κράτη μέλη. Αυτές οι πληροφορίες περιλαμβάνουν ιδίως στοιχεία για τον εντοπισμό των παραβατών, την περιγραφή των παραβιάσεων που διαπράχθηκαν και των κυρώσεων, καθώς και την εντιμότητα της εν λόγω επιχείρησης. Το σημείο επαφής ορίζεται σύμφωνα με το άρθρο 18 παράγραφος 1 του κανονισμού 1071/2009/EK.

Or. en

**Τροπολογία 299**  
**Patricia van der Kammen**



**Πρόταση οδηγίας**  
**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 11**  
Οδηγία 96/53/EK  
Άρθρο 12 – παράγραφος 5

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

**Τα οχήματα που κρίνονται ύποπτα για υπέρβαση βάρους κατόπιν της προεπιλογής που διενεργείται σύμφωνα με την παράγραφο 2, υποβάλλονται σε τουλάχιστον μία από τις ακόλουθες μετρήσεις:**

**διαγράφεται**

**(i) έλεγχο παραπλεύρως του δρόμου με εγκεκριμένο εξοπλισμό μέτρησης, αφού σταματήσει το όχημα,**

**(ii) αποστολή στη μεταφορική εταιρεία των πληροφοριών σχετικά με τις υποψίες υπερφόρτωσης του οχήματος,**

**(iii) έλεγχο της μεταφορικής εταιρείας στις εγκαταστάσεις της, ειδικά σε περίπτωση υποτροπής μετά την αποστολή των πληροφοριών που αναφέρονται στο σημείο (ii).**

Or. nl

*Αιτιολόγηση*

*Εναπόκειται στα κράτη μέλη να ορίζουν τα μέσα επιβολής και τις κυρώσεις.*

**Τροπολογία 300**  
**Markus Ferber**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 11**  
Οδηγία 96/53/EK  
Άρθρο 12 – παράγραφος 5 – σημείο i

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

**έλεγχο παραπλεύρως του δρόμου με εγκεκριμένο εξοπλισμό μέτρησης, αφού σταματήσει το όχημα,**

**χειροκίνητο έλεγχο παραπλεύρως του δρόμου με εγκεκριμένο εξοπλισμό μέτρησης, αφού σταματήσει το όχημα,**

**Τροπολογία 301**  
**Anne E. Jensen**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 11**  
Οδηγία 96/53/ΕΚ  
Άρθρο 12 – παράγραφος 5 – στοιχείο θ

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

έλεγχο παραπλεύρως του δρόμου με  
εγκεκριμένο εξοπλισμό μέτρησης, αφού  
σταματήσει το όχημα,

*Τροπολογία*

έλεγχο παραπλεύρως του δρόμου με  
εγκεκριμένο εξοπλισμό μέτρησης, αφού  
σταματήσει το όχημα, **με σκοπό την**  
**επιβολή κυρώσεων, εφόσον προβλέπεται,**

Or. en

*Αιτιολόγηση*

*Οι διαδικασίες ελέγχου και επιβολής κυρώσεων δεν πρέπει σε καμία περίπτωση να είναι αυτοματοποιημένες. Αντίθετα, πρέπει να διασφαλίζεται επαφή μεταξύ των αρχών και του οδηγού/μεταφορέα. Ως εκ τούτου, αναφέρεται πότε είναι δυνατή η επιβολή κύρωσης και πότε η γνωστοποίηση γίνεται μόνο για σκοπούς ενημέρωσης. Επιπλέον, καθώς η υπέρβαση βάρους αφορά το οδικό δίκτυο, δεν χρειάζεται να πραγματοποιούνται έλεγχοι στις εγκαταστάσεις.*

**Τροπολογία 302**  
**Oldřich Vlasák**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 11**  
Οδηγία 96/53/ΕΚ  
Άρθρο 12 – παράγραφος 5 – σημείο ii

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

**αποστολή στη μεταφορική εταιρεία των**  
**πληροφοριών σχετικά με τις υποψίες**  
**υπερφόρτωσης του οχήματος,**

*Τροπολογία*

**διαγράφεται**

Or. cs

## Αιτιολόγηση

*Η παρούσα διάταξη προκύπτει ότι είναι αβάσιμη. Μια απλή υποψία που δεν στηρίζεται σε έλεγχο παραπλεύρως του δρόμου μπορεί να μην επαρκεί για την ανάληψη περαιτέρω δράσης εναντίον της μεταφορικής εταιρείας.*

### Τροπολογία 303

Anne E. Jensen

#### Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 11

Οδηγία 96/53/EK

Άρθρο 12 – παράγραφος 5 – στοιχείο ii

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

αποστολή στη μεταφορική εταιρεία των πληροφοριών σχετικά με τις υποψίες υπερφόρτωσης του οχήματος,

*Τροπολογία*

αποστολή στη μεταφορική εταιρεία των πληροφοριών σχετικά με τις υποψίες υπερφόρτωσης του οχήματος, **μόνο για σκοπούς ενημέρωσης,**

**Or. en**

## Αιτιολόγηση

*Οι διαδικασίες ελέγχου και επιβολής κυρώσεων δεν πρέπει σε καμία περίπτωση να είναι αυτοματοποιημένες. Αντίθετα, πρέπει να διασφαλίζεται επαφή μεταξύ των αρχών και του οδηγού/μεταφορέα. Ως εκ τούτου, αναφέρεται τότε είναι δυνατή η επιβολή κύρωσης και τότε η γνωστοποίηση γίνεται μόνο για σκοπούς ενημέρωσης. Επιπλέον, καθώς η υπέρβαση βάρους αφορά το οδικό δίκτυο, δεν χρειάζεται να πραγματοποιούνται έλεγχοι στις εγκαταστάσεις.*

### Τροπολογία 304

Oldřich Vlasák

#### Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 11

Οδηγία 96/53/EK

Άρθρο 12 – παράγραφος 5 – σημείο iii

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

**έλεγχο της μεταφορικής εταιρείας στις εγκαταστάσεις της, ειδικά σε περίπτωση υποτροπής μετά την αποστολή των πληροφοριών που αναφέρονται στο**

*Τροπολογία*

**διαγράφεται**

**σημείο (ii).**

Or. cs

*Αιτιολόγηση*

*Η παρούσα διάταξη προκύπτει ότι είναι αβάσιμη. Μια απλή υποψία που δεν στηρίζεται σε έλεγχο παραπλεύρως του δρόμου μπορεί να μην επαρκεί για την ανάληψη περαιτέρω δράσης εναντίον της μεταφορικής εταιρείας.*

**Τροπολογία 305**  
**Anne E. Jensen**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 11**  
Οδηγία 96/53/EK  
Άρθρο 12 – παράγραφος 5 – σημείο iii

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

*έλεγχο της μεταφορικής εταιρείας στις εγκαταστάσεις της, ειδικά σε περίπτωση υποτροπής μετά την αποστολή των πληροφοριών που αναφέρονται στο σημείο (ii).*

*διαγράφεται*

Or. en

*Αιτιολόγηση*

*Οι διαδικασίες ελέγχου και επιβολής κυρώσεων δεν πρέπει σε καμία περίπτωση να είναι αυτοματοποιημένες. Αντίθετα, πρέπει να διασφαλίζεται επαφή μεταξύ των αρχών και του οδηγού/μεταφορέα. Ως εκ τούτου, αναφέρεται τότε είναι δυνατή η επιβολή κύρωσης και τότε η γνωστοποίηση γίνεται μόνο για σκοπούς ενημέρωσης. Επιπλέον, καθώς η υπέρβαση βάρους αφορά το οδικό δίκτυο, δεν χρειάζεται να πραγματοποιούνται έλεγχοι στις εγκαταστάσεις.*

**Τροπολογία 306**  
**Peter van Dalen**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 11**  
Οδηγία 96/53/EK  
Άρθρο 12 – παράγραφος 6

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

*Σύμφωνα με την παράγραφο 1, τα κράτη μέλη ενθαρρύνουν την τοποθέτηση στα οχήματα και τους συνδυασμούς οχημάτων ενσωματωμένων συσκευών ζύγισης (για το συνολικό βάρος και το βάρος ανά άξονα), οι οποίες επιτρέπουν τη διαβίβαση ανά πάσα στιγμή των μετρήσεων από ένα κινούμενο όχημα προς μια αρχή που διενεργεί ελέγχους κατά μήκος της οδού ή που είναι υπεύθυνη για τη ρύθμιση της μεταφοράς εμπορευμάτων. Η επικοινωνία διενεργείται μέσω της διεπαφής που ορίζεται από τα πρότυπα CEN για τις τεχνολογίες αποκλειστικής επικοινωνίας μικρής εμβέλειας (DSRC)<sup>13</sup> EN 12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 και ISO 14906.*

*διαγράφεται*

---

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

Or. nl

**Τροπολογία 307**  
**Oldřich Vlasák**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 11**  
Οδηγία 96/53/EK  
Άρθρο 12 – παράγραφος 6

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

Σύμφωνα με την παράγραφο 1, τα κράτη μέλη ενθαρρύνουν την τοποθέτηση στα οχήματα και τους συνδυασμούς οχημάτων ενσωματωμένων συσκευών ζύγισης (για το συνολικό βάρος και το βάρος ανά άξονα), οι οποίες επιτρέπουν τη διαβίβαση ανά πάσα στιγμή των μετρήσεων από ένα κινούμενο όχημα προς μια αρχή που

Σύμφωνα με την παράγραφο 1, τα κράτη μέλη **μπορούν να** ενθαρρύνουν την τοποθέτηση στα οχήματα και τους συνδυασμούς οχημάτων ενσωματωμένων συσκευών ζύγισης (για το συνολικό βάρος και το βάρος ανά άξονα), οι οποίες επιτρέπουν τη διαβίβαση ανά πάσα στιγμή των μετρήσεων από ένα κινούμενο όχημα

διενεργεί ελέγχους κατά μήκος της οδού ή που είναι υπεύθυνη για τη ρύθμιση της μεταφοράς εμπορευμάτων. Η επικοινωνία διενεργείται μέσω της διεπαφής που ορίζεται από τα πρότυπα CEN για τις τεχνολογίες αποκλειστικής επικοινωνίας μικρής εμβέλειας (DSRC)<sup>13</sup> EN 12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 και ISO 14906.

---

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

προς μια αρχή που διενεργεί ελέγχους κατά μήκος της οδού ή που είναι υπεύθυνη για τη ρύθμιση της μεταφοράς εμπορευμάτων. Η επικοινωνία διενεργείται μέσω της διεπαφής που ορίζεται από τα πρότυπα CEN για τις τεχνολογίες αποκλειστικής επικοινωνίας μικρής εμβέλειας (DSRC)<sup>13</sup> EN 12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 και ISO 14906.

---

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

Or. cs

### *Αιτιολόγηση*

*Εάν ένα κράτος μέλος αποφασίσει να εφαρμόσει ένα σύστημα προεπιλογής που θα βασίζεται αποκλειστικά στην υποδομή, δεν είναι απαραίτητη η τοποθέτηση συσκευών στα οχήματα.*

### **Τροπολογία 308** **Jörg Leichtfried**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 11**  
Οδηγία 96/53/EK  
Άρθρο 12 – παράγραφος 6

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

Σύμφωνα με την παράγραφο 1, **τα κράτη μέλη ενθαρρύνουν την τοποθέτηση στα οχήματα και τους συνδυασμούς οχημάτων ενσωματωμένων συσκευών ζύγισης (για το συνολικό βάρος και το βάρος ανά άξονα), οι οποίες** επιτρέπουν τη διαβίβαση ανά πάσα στιγμή των μετρήσεων από ένα κινούμενο όχημα προς μια αρχή που διενεργεί ελέγχους κατά μήκος της οδού ή που είναι υπεύθυνη για τη ρύθμιση της μεταφοράς εμπορευμάτων. Η επικοινωνία διενεργείται μέσω της διεπαφής που ορίζεται από τα πρότυπα CEN για τις τεχνολογίες αποκλειστικής επικοινωνίας μικρής εμβέλειας (DSRC)<sup>13</sup>

*Τροπολογία*

Σύμφωνα με την παράγραφο 1, **τα νέα οχήματα με κινητήρα κατηγορίας N2 και N3 έχουν ενσωματωμένα συστήματα ζύγισης (για το συνολικό βάρος και το βάρος ανά άξονα), τα οποία** επιτρέπουν τη διαβίβαση ανά πάσα στιγμή των μετρήσεων από ένα κινούμενο όχημα προς μια αρχή που διενεργεί ελέγχους κατά μήκος της οδού ή που είναι υπεύθυνη για τη ρύθμιση της μεταφοράς εμπορευμάτων. Η επικοινωνία διενεργείται μέσω της διεπαφής που ορίζεται από τα πρότυπα CEN για τις τεχνολογίες αποκλειστικής επικοινωνίας μικρής εμβέλειας (DSRC)<sup>13</sup> EN 12253, EN 12795, EN 12834, EN

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

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

Or. en

### Αιτιολόγηση

*Διόρθωση της τροπολογίας στο σχέδιο έκθεσης. Η λέξη «συστήματα» είναι περισσότερο τεχνολογικά ουδέτερη από τη λέξη «συσκευές».*

### Τροπολογία 309 Corien Wortmann-Kool

**Πρόταση οδηγίας**  
**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 11**  
Οδηγία 96/53/EK  
Άρθρο 12 – παράγραφος 6

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Σύμφωνα με την παράγραφο 1, τα κράτη μέλη ενθαρρύνουν την τοποθέτηση στα οχήματα και τους συνδυασμούς οχημάτων ενσωματωμένων συσκευών ζύγισης (για το συνολικό βάρος και το βάρος ανά άξονα), οι οποίες επιτρέπουν τη διαβίβαση ανά πάσα στιγμή των μετρήσεων από ένα κινούμενο όχημα προς μια αρχή που διενεργεί ελέγχους κατά μήκος της οδού ή που είναι υπεύθυνη για τη ρύθμιση της μεταφοράς εμπορευμάτων. **Η επικοινωνία διενεργείται μέσω της διεπαφής που ορίζεται από τα πρότυπα CEN για τις τεχνολογίες αποκλειστικής επικοινωνίας μικρής εμβέλειας (DSRC)<sup>13</sup> EN 12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 και ISO 14906.***

*Τροπολογία*

***Η Επιτροπή εξετάζει περαιτέρω και συντάσσει έκθεση σχετικά με την ενδεχόμενη τοποθέτηση στα οχήματα και τους συνδυασμούς οχημάτων ενσωματωμένων συσκευών ζύγισης (για το συνολικό βάρος και το βάρος ανά άξονα), οι οποίες επιτρέπουν τη διαβίβαση ανά πάσα στιγμή των μετρήσεων από ένα κινούμενο όχημα προς μια αρχή που διενεργεί ελέγχους κατά μήκος της οδού ή που είναι υπεύθυνη για τη ρύθμιση της μεταφοράς εμπορευμάτων. Στην εν λόγω έκθεση, η Επιτροπή θα πρέπει να ασχοληθεί ιδίως με τα ακόλουθα ζητήματα:***

*– Προϋποθέσεις που προσδιορίζουν τη συμμόρφωση ή μη συμμόρφωση προς τις κείμενες διατάξεις*

*– Μείωση του διοικητικού φόρτου για*

τους μεταφορείς

– *Εναρμόνιση των διαδικασιών επιβολής και της διαλειτουργικότητας του εξοπλισμού ζύγισης επί του οχήματος. Σε αυτό περιλαμβάνονται οι πρόσθετες τεχνικές προδιαγραφές για τη διασφάλιση της πλήρους διαλειτουργικότητας σε ευρωπαϊκό επίπεδο του εξοπλισμού ζύγισης επί του οχήματος ώστε οι αρχές κάθε κράτους μέλους να μπορούν να επικοινωνούν με τον ίδιο τρόπο με τα οχήματα και τους συνδυασμούς οχημάτων που είναι ταξινομημένα σε κάθε κράτος μέλος και, κατά περίπτωση, να ανταλλάσσουν τις πληροφορίες που λαμβάνουν με τις αρχές άλλων κρατών μελών.*

– *Προϋποθέσεις για τις παραβάσεις σε περίπτωση δυσλειτουργίας.*

– *Διαλειτουργικός εξοπλισμός που θα επιτρέπει στους ελεγκτές να διαβάζουν και να ερμηνεύουν σωστά τις πληροφορίες που διαβιβάζονται από τη διάταξη.*

– *Αυστηρός έλεγχος του εξοπλισμού.*

*Η έκθεση της Επιτροπής μπορεί να συνοδεύεται, εφόσον απαιτείται, από προτάσεις σχετικά με την τοποθέτηση επί του οχήματος αισθητήρων ζύγισης στα νέα βαρέα φορτηγά οχήματα.*

---

<sup>13</sup> *DSRC: Dedicated Short-Range Communications*

Or. en

#### Αιτιολόγηση

*Η Επιτροπή θα πρέπει να εξετάσει πρώτα τις προϋποθέσεις και τις διαδικασίες τοποθέτησης επί του οχήματος αισθητήρων ζύγισης, εάν είναι ακριβείς και αξιόπιστοι και εάν εφαρμόζονται από τα κράτη μέλη, δεδομένου ότι αυτό μπορεί να επιφέρει πρόσθετη επιβάρυνση για τους μεταφορείς. Σε αντίθετη περίπτωση, θα επιφέρει καθυστέρηση στη συμμόρφωση των οχημάτων.*



**Τροπολογία 310**  
**Anne E. Jensen**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 11**  
Οδηγία 96/53/EK  
Άρθρο 12 – παράγραφος 6

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

Σύμφωνα με την παράγραφο 1, τα κράτη μέλη ενθαρρύνουν την τοποθέτηση στα οχήματα και τους συνδυασμούς οχημάτων ενσωματωμένων συσκευών ζύγισης (για το συνολικό βάρος και το βάρος ανά άξονα), οι οποίες επιτρέπουν τη διαβίβαση ανά πάσα στιγμή των μετρήσεων από ένα κινούμενο όχημα προς μια αρχή που διενεργεί ελέγχους κατά μήκος της οδού ή που είναι υπεύθυνη για τη ρύθμιση της μεταφοράς εμπορευμάτων. Η επικοινωνία διενεργείται μέσω της διεπαφής που ορίζεται από τα πρότυπα CEN για τις τεχνολογίες αποκλειστικής επικοινωνίας μικρής εμβέλειας (DSRC)<sup>13</sup> EN 12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 και ISO 14906.

---

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

*Τροπολογία*

Σύμφωνα με την παράγραφο 1, τα κράτη μέλη ενθαρρύνουν την τοποθέτηση στα οχήματα και τους συνδυασμούς οχημάτων ενσωματωμένων συσκευών ζύγισης (για το συνολικό βάρος και το βάρος ανά άξονα), οι οποίες επιτρέπουν τη διαβίβαση ανά πάσα στιγμή των μετρήσεων από ένα κινούμενο όχημα προς μια αρχή που διενεργεί ελέγχους κατά μήκος της οδού ή που είναι υπεύθυνη για τη ρύθμιση της μεταφοράς εμπορευμάτων. ***Οι διατάξεις πρέπει να λαμβάνουν υπόψη τους εθνικούς κανόνες σχετικά με το βάρος των οχημάτων που ισχύουν στην χώρα όπου πραγματοποιείται η διαβίβαση των δεδομένων από το όχημα.*** Η επικοινωνία διενεργείται μέσω της διεπαφής που ορίζεται από τα πρότυπα CEN για τις τεχνολογίες αποκλειστικής επικοινωνίας μικρής εμβέλειας (DSRC)<sup>13</sup> EN 12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 και ISO 14906.

---

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

**Or. en**

*Αιτιολόγηση*

*Το σύστημα πρέπει να λαμβάνει υπόψη την ανομοιογενή εφαρμογή στην ΕΕ του μέγιστου επιτρεπόμενου βάρους.*

**Τροπολογία 311**  
**Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 11**  
Οδηγία 96/53/EK  
Άρθρο 12 – παράγραφος 7

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

***Η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εκδίδει  
κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με  
το άρθρο 16 σχετικά με:***

***διαγράφεται***

***– τις πρόσθετες τεχνικές προδιαγραφές  
για τη διασφάλιση της πλήρους  
διαλειτουργικότητας σε ευρωπαϊκό  
επίπεδο του εξοπλισμού ζύγισης επί του  
οχήματος που αναφέρεται στην  
παράγραφο 6 ανωτέρω, ώστε οι αρχές  
κάθε κράτους μέλους να μπορούν να  
επικοινωνούν με τον ίδιο τρόπο με τα  
οχήματα και τους συνδυασμούς  
οχημάτων που είναι ταξινομημένα σε  
κάθε κράτος μέλος, και, κατά περίπτωση,  
να ανταλλάσσουν τις πληροφορίες που  
λαμβάνουν με τις αρχές άλλων κρατών  
μελών,***

***– τις διαδικασίες για τους ελέγχους  
προεπιλογής που αναφέρονται στην  
παράγραφο 2 του παρόντος άρθρου, τις  
τεχνικές προδιαγραφές των μέσων που  
χρησιμοποιούνται για τους ελέγχους  
αυτούς, τις απαιτήσεις ακριβείας και  
τους κανόνες χρήσης των μέσων αυτών.  
Οι εν λόγω διαδικασίες, προδιαγραφές  
και κανόνες χρήσης έχουν ως στόχο να  
διασφαλιστεί ότι οι έλεγχοι διενεργούνται  
με τον ίδιο τρόπο σε όλα τα κράτη μέλη,  
εξασφαλίζοντας ίση μεταχείριση για  
όλους τους μεταφορείς σε ολόκληρη την  
επικράτεια της Ένωσης.***

Or. pl

*Αιτιολόγηση*

*Το τρέχον πεδίο εφαρμογής των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που προτείνονται στο άρθρο 12 είναι πολύ ευρύ. Η Επιτροπή διατηρεί το δικαίωμα να καθορίζει, μεταξύ άλλων: τις πρόσθετες τεχνικές προδιαγραφές, τις διαδικασίες για τους ελέγχους προεπιλογής, τις τεχνικές*

προδιαγραφές, τις απαιτήσεις ακριβείας και τους κανόνες χρήσης των μέσων που χρησιμοποιούνται για τους ελέγχους αυτούς. Οι ανωτέρω διατάξεις ενδέχεται να δημιουργήσουν οικονομική επιβάρυνση στον προϋπολογισμό των κρατών μελών.

## Τροπολογία 312 Oldřich Vlasák

### Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 11

Οδηγία 96/53/EK

Άρθρο 12 – παράγραφος 7

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

***Η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εκδίδει  
κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με  
το άρθρο 16 σχετικά με:***

***διαγράφεται***

*– τις πρόσθετες τεχνικές προδιαγραφές για τη διασφάλιση της πλήρους λειτουργικότητας σε ευρωπαϊκό επίπεδο του εξοπλισμού ζύγισης επί του οχήματος που αναφέρεται στην παράγραφο 6 ανωτέρω, ώστε οι αρχές κάθε κράτους μέλους να μπορούν να επικοινωνούν με τον ίδιο τρόπο με τα οχήματα και τους συνδυασμούς οχημάτων που είναι ταξινομημένα σε κάθε κράτος μέλος, και, κατά περίπτωση, να ανταλλάσσουν τις πληροφορίες που λαμβάνουν με τις αρχές άλλων κρατών μελών,*

*– τις διαδικασίες για τους ελέγχους προεπιλογής που αναφέρονται στην παράγραφο 2 του παρόντος άρθρου, τις τεχνικές προδιαγραφές των μέσων που χρησιμοποιούνται για τους ελέγχους αυτούς, τις απαιτήσεις ακριβείας και τους κανόνες χρήσης των μέσων αυτών. Οι εν λόγω διαδικασίες, προδιαγραφές και κανόνες χρήσης έχουν ως στόχο να διασφαλιστεί ότι οι έλεγχοι διενεργούνται με τον ίδιο τρόπο σε όλα τα κράτη μέλη, εξασφαλίζοντας ίση μεταχείριση για όλους τους μεταφορείς σε ολόκληρη την επικράτεια της Ένωσης.*

### Αιτιολόγηση

*Οι προτεινόμενες εξουσίες είναι αδικαιολόγητα ευρείες. Εάν, σύμφωνα με το προτεινόμενο άρθρο 12 παράγραφος 2, η πιστοποίηση των αυτοματοποιημένων συστημάτων από τα κράτη μέλη δεν είναι υποχρεωτική και τα εν λόγω συστήματα χρησιμοποιούνται μόνο για τον εντοπισμό οχημάτων που είναι ύποπτα για παράβαση, δεν είναι σαφής ο λόγος για τον οποίο θα πρέπει να εναρμονιστούν οι διαδικασίες για τους ελέγχους προεπιλογής, καθώς και οι απαιτήσεις ακριβείας και οι κανόνες χρήσης των μέσων αυτών.*

**Τροπολογία 313**  
**Peter van Dalen**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 11**  
Οδηγία 96/53/EK  
Άρθρο 12 – παράγραφος 7

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

***Η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 16 σχετικά με:***

***διαγράφεται***

***– τις πρόσθετες τεχνικές προδιαγραφές για τη διασφάλιση της πλήρους διαλειτουργικότητας σε ευρωπαϊκό επίπεδο του εξοπλισμού ζύγισης επί του οχήματος που αναφέρεται στην παράγραφο 6 ανωτέρω, ώστε οι αρχές κάθε κράτους μέλους να μπορούν να επικοινωνούν με τον ίδιο τρόπο με τα οχήματα και τους συνδυασμούς οχημάτων που είναι ταξινομημένα σε κάθε κράτος μέλος, και, κατά περίπτωση, να ανταλλάσσουν τις πληροφορίες που λαμβάνουν με τις αρχές άλλων κρατών μελών,***

***– τις διαδικασίες για τους ελέγχους προεπιλογής που αναφέρονται στην παράγραφο 2 του παρόντος άρθρου, τις τεχνικές προδιαγραφές των μέσων που χρησιμοποιούνται για τους ελέγχους αυτούς, τις απαιτήσεις ακριβείας και τους κανόνες χρήσης των μέσων αυτών. Οι εν λόγω διαδικασίες, προδιαγραφές***

*και κανόνες χρήσης έχουν ως στόχο να διασφαλιστεί ότι οι έλεγχοι διενεργούνται με τον ίδιο τρόπο σε όλα τα κράτη μέλη, εξασφαλίζοντας ίση μεταχείριση για όλους τους μεταφορείς σε ολόκληρη την επικράτεια της Ένωσης.*

Or. nl

**Τροπολογία 314**  
**Patricia van der Kammen**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 11**  
Οδηγία 96/53/EK  
Άρθρο 12 – παράγραφος 7

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

***Η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 16 σχετικά με:***

***διαγράφεται***

***– τις πρόσθετες τεχνικές προδιαγραφές για τη διασφάλιση της πλήρους λειτουργικότητας σε ευρωπαϊκό επίπεδο του εξοπλισμού ζύγισης επί του οχήματος που αναφέρεται στην παράγραφο 6 ανωτέρω, ώστε οι αρχές κάθε κράτους μέλους να μπορούν να επικοινωνούν με τον ίδιο τρόπο με τα οχήματα και τους συνδυασμούς οχημάτων που είναι ταξινομημένα σε κάθε κράτος μέλος, και, κατά περίπτωση, να ανταλλάσσουν τις πληροφορίες που λαμβάνουν με τις αρχές άλλων κρατών μελών,***

***– τις διαδικασίες για τους ελέγχους προεπιλογής που αναφέρονται στην παράγραφο 2 του παρόντος άρθρου, τις τεχνικές προδιαγραφές των μέσων που χρησιμοποιούνται για τους ελέγχους αυτούς, τις απαιτήσεις ακριβείας και τους κανόνες χρήσης των μέσων αυτών. Οι εν λόγω διαδικασίες, προδιαγραφές και κανόνες χρήσης έχουν ως στόχο να***

*διασφαλιστεί ότι οι έλεγχοι διενεργούνται με τον ίδιο τρόπο σε όλα τα κράτη μέλη, εξασφαλίζοντας ίση μεταχείριση για όλους τους μεταφορείς σε ολόκληρη την επικράτεια της Ένωσης.*

Or. nl

**Τροπολογία 315**  
**Corien Wortmann-Kool**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 11**  
Οδηγία 96/53/EK  
Άρθρο 12 – παράγραφος 7 – περίπτωση 1

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

*τις πρόσθετες τεχνικές προδιαγραφές για τη διασφάλιση της πλήρους διαλειτουργικότητας σε ευρωπαϊκό επίπεδο του εξοπλισμού ζύγισης επί του οχήματος που αναφέρεται στην παράγραφο 6 ανωτέρω, ώστε οι αρχές κάθε κράτους μέλους να μπορούν να επικοινωνούν με τον ίδιο τρόπο με τα οχήματα και τους συνδυασμούς οχημάτων που είναι ταξινομημένα σε κάθε κράτος μέλος, και, κατά περίπτωση, να ανταλλάσσουν τις πληροφορίες που λαμβάνουν με τις αρχές άλλων κρατών μελών,*

*διαγράφεται*

Or. en

**Τροπολογία 316**  
**Silvia-Adriana Ţicău**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 11**  
Οδηγία 96/53/EK  
Άρθρο 12 – παράγραφος 7 – περίπτωση 2

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

τις διαδικασίες για τους ελέγχους προεπιλογής που αναφέρονται στην παράγραφο 2 του παρόντος άρθρου, τις τεχνικές προδιαγραφές των μέσων που χρησιμοποιούνται για τους ελέγχους αυτούς, τις απαιτήσεις ακριβείας και τους κανόνες χρήσης των μέσων αυτών. Οι εν λόγω διαδικασίες, προδιαγραφές και κανόνες χρήσης έχουν ως στόχο να διασφαλιστεί ότι οι έλεγχοι διενεργούνται με τον ίδιο τρόπο σε όλα τα κράτη μέλη, εξασφαλίζοντας ίση μεταχείριση για όλους τους μεταφορείς σε ολόκληρη την επικράτεια της Ένωσης.

*Τροπολογία*

τις διαδικασίες για τους ελέγχους προεπιλογής που αναφέρονται στην παράγραφο 2 του παρόντος άρθρου, τις τεχνικές προδιαγραφές των μέσων που χρησιμοποιούνται για τους ελέγχους αυτούς, τις απαιτήσεις ακριβείας και τους κανόνες χρήσης, **καθώς και τους κανόνες που διέπουν την έγκριση** των μέσων αυτών. Οι εν λόγω διαδικασίες, προδιαγραφές και κανόνες χρήσης έχουν ως στόχο να διασφαλιστεί ότι οι έλεγχοι διενεργούνται με τον ίδιο τρόπο σε όλα τα κράτη μέλη, εξασφαλίζοντας ίση μεταχείριση για όλους τους μεταφορείς σε ολόκληρη την επικράτεια της Ένωσης.

Or. ro

**Τροπολογία 317**  
**Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 11**  
Οδηγία 96/53/EK  
Άρθρο 12 – παράγραφος 7 α (νέα)

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

**7α. Η ρύθμιση των ζητημάτων αυτών θα πραγματοποιηθεί μέσω εκτελεστικών πράξεων.**

Or. pl

*Αιτιολόγηση*

*Το τρέχον πεδίο εφαρμογής των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που προτείνονται στο άρθρο 12 είναι πολύ ευρύ. Η Επιτροπή διατηρεί το δικαίωμα να καθορίζει, μεταξύ άλλων: τις πρόσθετες τεχνικές προδιαγραφές, τις διαδικασίες για τους ελέγχους προεπιλογής, τις τεχνικές προδιαγραφές, τις απαιτήσεις ακριβείας και τους κανόνες χρήσης των μέσων που χρησιμοποιούνται για τους ελέγχους αυτούς. Οι ανωτέρω διατάξεις ενδέχεται να δημιουργήσουν οικονομική επιβάρυνση στον προϋπολογισμό των κρατών μελών.*

**Τροπολογία 318**  
**Oldřich Vlasák**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 12**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

**12) [...]**

**διαγράφεται**

Or. cs

*Αιτιολόγηση*

*Η προτεινόμενη κατηγοριοποίηση των παραβιάσεων είναι υπερβολικά λεπτομερής και παρεμβαίνει στην εξουσία των κρατών μελών να επιλέγουν τις δικές τους αποτελεσματικές κυρώσεις.*

**Τροπολογία 319**  
**Jacqueline Foster**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 12**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

**12) [...]**

**διαγράφεται**

Or. en

*Αιτιολόγηση*

*Τα κράτη μέλη θα πρέπει να αποφασίζουν μόνα τους για το καθεστώς επιβολής και για τις κυρώσεις που θα επιβάλλονται.*

**Τροπολογία 320**  
**Phil Bennion**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 12**  
Οδηγία 96/53/EK  
**Άρθρο 13 – παράγραφος 4**



*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

Υπερφόρτωση μεταξύ 10 και **20** % του μέγιστου βάρους που προβλέπεται στα σημεία 2, 3, 4.1 και 4.3 του Παραρτήματος 1 θεωρείται σοβαρή παράβαση για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας. Συνεπάγεται χρηματικό πρόστιμο και άμεση ακινητοποίηση του οχήματος για την εκφόρτωσή του έως ότου επιτευχθεί το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος.

*Τροπολογία*

Υπερφόρτωση μεταξύ 10 και **15** % του μέγιστου βάρους που προβλέπεται στα σημεία 2, 3, 4.1 και 4.3 του Παραρτήματος 1 θεωρείται σοβαρή παράβαση για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας. Συνεπάγεται χρηματικό πρόστιμο και άμεση ακινητοποίηση του οχήματος για την εκφόρτωσή του έως ότου επιτευχθεί το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος.

**Or. en**

**Τροπολογία 321**  
**Markus Ferber**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 12**  
Οδηγία 96/53/EK  
Άρθρο 13 – παράγραφος 4

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

Υπερφόρτωση μεγαλύτερη από το 20% του μέγιστου βάρους που προβλέπεται στα σημεία 2, 3, 4.1 και 4.3 του Παραρτήματος 1 θεωρείται πολύ σοβαρή παράβαση για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας, λόγω του αυξημένου κινδύνου που προκαλεί για τους άλλους χρήστες της οδού. Συνεπάγεται άμεση ακινητοποίηση του οχήματος για την εκφόρτωσή του έως ότου επιτευχθεί το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος, καθώς και **χρηματικό πρόστιμο. Τίθεται σε εφαρμογή η διαδικασία για την απώλεια των απαιτούμενων εχεγγών αξιοπιστίας της μεταφορικής εταιρείας σύμφωνα με το άρθρο 6 του κανονισμού (ΕΚ) 1071/2009<sup>14</sup>.**

*Τροπολογία*

Υπερφόρτωση μεγαλύτερη από το 20% του μέγιστου βάρους που προβλέπεται στα σημεία 2, 3, 4.1 και 4.3 του Παραρτήματος 1 θεωρείται πολύ σοβαρή παράβαση για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας, λόγω του αυξημένου κινδύνου που προκαλεί για τους άλλους χρήστες της οδού. Συνεπάγεται άμεση ακινητοποίηση του οχήματος για την εκφόρτωσή του έως ότου επιτευχθεί το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος, καθώς και **κύρωση**.

<sup>14</sup> *EE L 300 της 14.11.2009, σ. 51.*

Or. de

## Αιτιολόγηση

Εφόσον οι υπερφορτώσεις άνω του 5% συνιστούν πλημμελήματα και όχι νομική συνέπεια αδικημάτων, το «χρηματικό πρόστιμο» πρέπει να αντικατασταθεί από τη λέξη «κύρωση». Άλλωστε, η υποχρέωση κίνησης διαδικασίας εμπορικού δικαίου για την απώλεια των απαιτούμενων εχεγγών αξιοπιστίας ισχύει ήδη άμεσα δυνάμει του κανονισμού 1071/2009. Συνεπώς η σχετική παραπομπή είναι περιττή.

### Τροπολογία 322 Phil Bennion

**Πρόταση οδηγίας**  
**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 12**  
Οδηγία 96/53/EK  
Άρθρο 13 – παράγραφος 5

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

Υπερφόρτωση μεγαλύτερη από το **20%** του μέγιστου βάρους που προβλέπεται στα σημεία 2, 3, 4.1 και 4.3 του Παραρτήματος 1 θεωρείται πολύ σοβαρή παράβαση για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας, λόγω του αυξημένου κινδύνου που προκαλεί για τους άλλους χρήστες της οδού. Συνεπάγεται άμεση ακινητοποίηση του οχήματος για την εκφόρτωσή του έως ότου επιτευχθεί το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος, καθώς και χρηματικό πρόστιμο. Τίθεται σε εφαρμογή η διαδικασία για την απώλεια των απαιτούμενων εχεγγών αξιοπιστίας της μεταφορικής εταιρείας σύμφωνα με το άρθρο 6 του κανονισμού (ΕΚ) 1071/2009<sup>14</sup>,

<sup>14</sup> EE L 300 της 14/11/2009, σ. 51.

*Τροπολογία*

Υπερφόρτωση μεγαλύτερη από το **15%** του μέγιστου βάρους που προβλέπεται στα σημεία 2, 3, 4.1 και 4.3 του Παραρτήματος 1 θεωρείται πολύ σοβαρή παράβαση για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας, λόγω του αυξημένου κινδύνου που προκαλεί για τους άλλους χρήστες της οδού. Συνεπάγεται άμεση ακινητοποίηση του οχήματος για την εκφόρτωσή του έως ότου επιτευχθεί το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος, καθώς και χρηματικό πρόστιμο. Τίθεται σε εφαρμογή η διαδικασία για την απώλεια των απαιτούμενων εχεγγών αξιοπιστίας της μεταφορικής εταιρείας σύμφωνα με το άρθρο 6 του κανονισμού (ΕΚ) 1071/2009<sup>14</sup>,

<sup>14</sup> EE L 300 της 14/11/2009, σ. 51.

**Or. en**

### Τροπολογία 323 Antonio Cancian, Carlo Fidanza

**Πρόταση οδηγίας**  
**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 12**  
Οδηγία 96/53/EK  
Άρθρο 13 – παράγραφος 6

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

Υπέρβαση του μήκους *ή* πλάτους το πολύ κατά 2% των μέγιστων διαστάσεων που προβλέπονται στο σημείο 1 του Παραρτήματος 1 συνεπάγεται γραπτή προειδοποίηση στη μεταφορική εταιρεία, ενώ μπορεί να συνεπάγεται κυρώσεις, εάν αυτό προβλέπεται από την εθνική νομοθεσία,.

*Τροπολογία*

Υπέρβαση του μήκους, *ύψους* ή πλάτους το πολύ κατά 2% των μέγιστων διαστάσεων που προβλέπονται στο σημείο 1 του Παραρτήματος 1 συνεπάγεται γραπτή προειδοποίηση στη μεταφορική εταιρεία, ενώ μπορεί να συνεπάγεται κυρώσεις, εάν αυτό προβλέπεται από την εθνική νομοθεσία.

Or. it

**Τροπολογία 324**  
**Franco Frigo, David-Maria Sassoli**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 12**  
Οδηγία 96/53/EK  
Άρθρο 13 – παράγραφος 6

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

Υπέρβαση του μήκους *ή* πλάτους το πολύ κατά 2% των μέγιστων διαστάσεων που προβλέπονται στο σημείο 1 του Παραρτήματος 1 συνεπάγεται γραπτή προειδοποίηση στη μεταφορική εταιρεία, ενώ μπορεί να συνεπάγεται κυρώσεις, εάν αυτό προβλέπεται από την εθνική νομοθεσία,.

*Τροπολογία*

Υπέρβαση του μήκους, πλάτους *ή ύψους* το πολύ κατά 2% των μέγιστων διαστάσεων που προβλέπονται στο σημείο 1 του Παραρτήματος 1 συνεπάγεται γραπτή προειδοποίηση στη μεταφορική εταιρεία, ενώ μπορεί να συνεπάγεται κυρώσεις, εάν αυτό προβλέπεται από την εθνική νομοθεσία.

Or. it

**Τροπολογία 325**  
**Jörg Leichtfried**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 12**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

Υπέρβαση του μήκους ή του πλάτους κατά **2 έως 20%** των μέγιστων διαστάσεων που προβλέπονται στο σημείο 1 του Παραρτήματος 1, είτε αφορά το φορτίο είτε το ίδιο το όχημα, συνεπάγεται χρηματικό πρόστιμο. Οι εποπτικές αρχές ακινητοποιούν το όχημα έως την εκφόρτωσή του, εάν το επιπλέον μήκος ή πλάτος οφείλεται στο φορτίο, ή έως την απόκτηση ειδικής άδειας από τη μεταφορική εταιρεία, σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 3.

*Τροπολογία*

Υπέρβαση του μήκους ή του πλάτους κατά **1 έως 10 %** των μέγιστων διαστάσεων που προβλέπονται στο σημείο 1 του Παραρτήματος 1, είτε αφορά το φορτίο είτε το ίδιο το όχημα, συνεπάγεται χρηματικό πρόστιμο **για τη μεταφορική εταιρεία**. Οι εποπτικές αρχές ακινητοποιούν το όχημα έως την εκφόρτωσή του, εάν το επιπλέον μήκος ή πλάτος οφείλεται στο φορτίο, ή έως την απόκτηση ειδικής άδειας από τη μεταφορική εταιρεία, σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 3.

Or. de

*Αιτιολόγηση*

*Η αναφερόμενη υπέρβαση του μήκους ή του πλάτους συνιστά κατά κανόνα χαρακτηριστικό της κατασκευής ενός οχήματος. Σε αντίθεση με την υπερφόρτωση ενός οχήματος, ο οδηγός δεν έχει καμία επιρροή σε αυτό. Η τροπολογία δημιουργεί ασφάλεια δικαίου και συνεπώς εξασφαλίζει ότι οι αρχές δεν θα καταστήσουν υπεύθυνο τον επαγγελματία οδηγό του οχήματος, αλλά τη μεταφορική εταιρεία ή τον κάτοχο της άδειας.*

**Τροπολογία 326**  
**Jörg Leichtfried**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 12**  
Οδηγία 96/53/EK  
Άρθρο 18 – παράγραφος 8

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

Υπέρβαση του μήκους ή πλάτους άνω του **20%** των μέγιστων διαστάσεων που προβλέπονται στο σημείο 1 του Παραρτήματος 1 θεωρείται πολύ σοβαρή παράβαση για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας, λόγω του αυξημένου κινδύνου που προκαλεί για τους άλλους χρήστες της

*Τροπολογία*

Υπέρβαση του μήκους ή πλάτους άνω του **10%** των μέγιστων διαστάσεων που προβλέπονται στο σημείο 1 του Παραρτήματος 1 θεωρείται πολύ σοβαρή παράβαση για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας, λόγω του αυξημένου κινδύνου που προκαλεί για τους άλλους χρήστες της

οδού. Συνεπάγεται χρηματικό πρόστιμο και άμεση ακινητοποίηση του οχήματος από τις εποπτικές αρχές έως την εκφόρτωσή του ή έως την απόκτηση ειδικής άδειας από τη μεταφορική εταιρεία, σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 3, εάν το επιπλέον μήκος ή πλάτος οφείλεται στο φορτίο. Τίθεται σε εφαρμογή η διαδικασία για την απώλεια των απαιτούμενων εχεγγύων αξιοπιστίας της μεταφορικής εταιρείας σύμφωνα με το άρθρο 6 του κανονισμού (ΕΚ) 1071/2009.

οδού. Συνεπάγεται χρηματικό πρόστιμο **για τη μεταφορική εταιρεία** και άμεση ακινητοποίηση του οχήματος από τις εποπτικές αρχές έως την εκφόρτωσή του ή έως την απόκτηση ειδικής άδειας από τη μεταφορική εταιρεία, σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 3, εάν το επιπλέον μήκος ή πλάτος οφείλεται στο φορτίο. Τίθεται σε εφαρμογή η διαδικασία για την απώλεια των απαιτούμενων εχεγγύων αξιοπιστίας της μεταφορικής εταιρείας σύμφωνα με το άρθρο 6 του κανονισμού (ΕΚ) 1071/2009.

Or. de

### *Αιτιολόγηση*

*Η αναφερόμενη υπέρβαση του μήκους ή του πλάτους συνιστά κατά κανόνα χαρακτηριστικό της κατασκευής ενός οχήματος, το οποίο δεν μπορεί να επηρεάσει ο επαγγελματίας οδηγός. Η τροπολογία δημιουργεί ασφάλεια δικαίου και συνεπώς εξασφαλίζει ότι οι αρχές δεν θα καταστήσουν υπεύθυνο τον επαγγελματία οδηγό του οχήματος, αλλά τη μεταφορική εταιρεία ή τον κάτοχο της άδειας.*

### **Τροπολογία 327** **Oldřich Vlasák**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 12 α (νέο)**  
Οδηγία 96/53/ΕΚ  
Άρθρο 13

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

**(12α) Το άρθρο 13 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:**

### **Άρθρο 13**

**Τα κράτη μέλη θεσπίζουν κανόνες σχετικά με τις κυρώσεις που επιβάλλονται για τις παραβιάσεις του παρόντος κανονισμού και λαμβάνουν όλα τα αναγκαία μέτρα για να εξασφαλίζουν την επιβολή τους, σύμφωνα με τις εθνικές συνταγματικές ρυθμίσεις. Οι κυρώσεις αυτές είναι αποτελεσματικές, αναλογικές**

*και αποτρεπτικές, δεν εισάγουν διακρίσεις και είναι σύμφωνες με τις κατηγορίες παραβάσεων που ορίζονται στην οδηγία 2006/22/ΕΚ.*

Or. cs

### *Αιτιολόγηση*

*Η προτεινόμενη κατηγοριοποίηση των παραβάσεων είναι υπερβολικά λεπτομερής και παρεμβαίνει στην εξουσία των κρατών μελών να επιλέγουν τις δικές τους αποτελεσματικές κυρώσεις.*

**Τροπολογία 328**  
**Anne E. Jensen**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 13**  
Οδηγία 96/53/ΕΚ  
Άρθρο 14

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

Για τη μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων, ο φορτωτής αποστέλλει στην εταιρεία οδικής μεταφοράς, στην οποία αναθέτει τη μεταφορά των εμπορευματοκιβωτίων, μια δήλωση του βάρους του προς μεταφορά **εμπορευματοκιβωτίου**. Σε περίπτωση που οι πληροφορίες **αυτές** είναι ελλιπείς ή λανθασμένες, ο φορτωτής είναι εξίσου υπεύθυνος με την εταιρεία μεταφοράς σε περίπτωση υπερφόρτωσης του οχήματος.

*Τροπολογία*

Για τη μεταφορά **εμπορευμάτων, συμπεριλαμβανομένων εμπορευματοκιβωτίων, κινητών αμαξωμάτων ή άλλων φορτίων**, ο φορτωτής αποστέλλει στην εταιρεία οδικής μεταφοράς, στην οποία αναθέτει τη μεταφορά των εμπορευματοκιβωτίων, **πριν από τη φόρτωση**, μια δήλωση του **μεικτού βάρους** του προς μεταφορά **φορτίου**. **Η δήλωση αυτή μπορεί να υποβληθεί και σε ηλεκτρονική μορφή. Ανεξάρτητα από τη μορφή του, το έγγραφο στο οποίο δηλώνεται το μεικτό βάρος του φορτίου φέρει την υπογραφή του προσώπου που είναι δεόντως εξουσιοδοτημένο από τον φορτωτή**. Σε περίπτωση που οι πληροφορίες **σχετικά με το μεικτό βάρος του φορτίου** είναι ελλιπείς ή λανθασμένες, ο φορτωτής είναι εξίσου υπεύθυνος με την εταιρεία μεταφοράς σε περίπτωση υπερφόρτωσης του οχήματος. **Στις διατροφικές μεταφορές, οι πληροφορίες σχετικά με το μεικτό βάρος μιας μονάδας**

*διατροφικής φόρτωσης,  
συμπεριλαμβανομένου του  
εμπορευματοκιβωτίου ή/και του κινητού  
αμαξώματος, πρέπει να παρέχονται στο  
επόμενο μέρος που αναλαμβάνει την  
ευθύνη της μονάδας διατροφικής  
φόρτωσης.*

Or. en

#### *Αιτιολόγηση*

*Η κοινή ευθύνη του φορτωτή δεν θα πρέπει να περιορίζεται μόνο στη μεταφορά  
εμπορευματοκιβωτίων, αλλά θα πρέπει να περιλαμβάνει τη μεταφορά όλων των φορτίων.*

**Τροπολογία 329**  
**Markus Ferber**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 13**  
Οδηγία 96/53/EK  
Άρθρο 14

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

Για τη μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων, ο φορτωτής αποστέλλει στην εταιρεία οδικής μεταφοράς, στην οποία αναθέτει τη μεταφορά των εμπορευματοκιβωτίων, μια δήλωση του βάρους του προς μεταφορά εμπορευματοκιβωτίου. Σε περίπτωση που οι πληροφορίες αυτές είναι ελλιπείς ή λανθασμένες, ο φορτωτής είναι εξίσου υπεύθυνος με **την εταιρεία μεταφοράς** σε περίπτωση υπερφόρτωσης του οχήματος.

*Τροπολογία*

Για τη μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων, ο φορτωτής αποστέλλει στην εταιρεία οδικής μεταφοράς, στην οποία αναθέτει τη μεταφορά των εμπορευματοκιβωτίων, μια δήλωση του βάρους του προς μεταφορά εμπορευματοκιβωτίου. Σε περίπτωση που οι πληροφορίες αυτές είναι ελλιπείς ή λανθασμένες, ο φορτωτής είναι εξίσου υπεύθυνος με **όλους τους μεταφορικούς κλάδους που συμμετέχουν στη μεταφορά** σε περίπτωση υπερφόρτωσης του οχήματος.

Or. de

**Τροπολογία 330**  
**Gesine Meissner**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 13**  
Οδηγία 96/53/EK  
Άρθρο 14

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

Για τη μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων, ο φορτωτής αποστέλλει στην εταιρεία οδικής μεταφοράς, στην οποία αναθέτει τη μεταφορά των εμπορευματοκιβωτίων, μια δήλωση του βάρους του προς μεταφορά εμπορευματοκιβωτίου. Σε περίπτωση που οι πληροφορίες **αυτές** είναι ελλιπείς ή λανθασμένες, ο φορτωτής είναι εξίσου υπεύθυνος με την εταιρεία μεταφοράς σε περίπτωση υπερφόρτωσης του οχήματος.

*Τροπολογία*

Για τη μεταφορά **εμπορευμάτων, συμπεριλαμβανομένων** εμπορευματοκιβωτίων, **κινητών αμαξωμάτων ή άλλων φορτίων**, ο φορτωτής αποστέλλει στην εταιρεία οδικής μεταφοράς, στην οποία αναθέτει τη μεταφορά των εμπορευματοκιβωτίων, μια δήλωση του **μεικτού** βάρους του προς μεταφορά εμπορευματοκιβωτίου. **Η δήλωση αυτή μπορεί να υποβληθεί και σε ηλεκτρονική μορφή. Ανεξάρτητα από τη μορφή του, το έγγραφο στο οποίο δηλώνεται το μεικτό βάρος του φορτίου φέρει την υπογραφή του προσώπου που είναι δεόντως εξουσιοδοτημένο από τον φορτωτή.** Σε περίπτωση που οι πληροφορίες **σχετικά με το μεικτό βάρος του φορτίου** είναι ελλιπείς ή λανθασμένες, ο φορτωτής είναι εξίσου υπεύθυνος με την εταιρεία μεταφοράς σε περίπτωση υπερφόρτωσης του οχήματος. **Στις διατροφικές μεταφορές, οι πληροφορίες σχετικά με το μεικτό βάρος μιας μονάδας διατροφικής φόρτωσης, συμπεριλαμβανομένου εμπορευματοκιβωτίου ή/και κινητού αμαξώματος, πρέπει να παρέχονται στο επόμενο μέρος που αναλαμβάνει την ευθύνη της μονάδας διατροφικής φόρτωσης.**

**Or. en**

*Αιτιολόγηση*

*Η κοινή ευθύνη του φορτωτή δεν θα πρέπει να περιορίζεται στη μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων, αλλά θα πρέπει να περιλαμβάνει τη μεταφορά όλων των φορτίων.*



**Τροπολογία 331**  
**Patricia van der Kammen**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 14**  
Οδηγία 96/53/EK  
Άρθρο 15

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Κάθε δύο χρόνια κατά το πρώτο τρίμηνο του ημερολογιακού έτους, τα κράτη μέλη υποβάλλουν στην Επιτροπή έκθεση σχετικά με τους ελέγχους που διενήργησαν στη διάρκεια των δύο προηγούμενων ημερολογιακών ετών, τα αποτελέσματα αυτών των ελέγχων και των ποινών που επέβαλαν στους παραβάτες. Η Επιτροπή καταρτίζει ανάλυση των εκθέσεων αυτών και την διαβιβάζει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο κατά το δεύτερο τρίμηνο του ημερολογιακού έτους.*

*Τροπολογία*

*διαγράφεται*

Or. nl

**Τροπολογία 332**  
**Jacqueline Foster**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 15**  
Οδηγία 96/53/EK  
Άρθρο 16 – παράγραφος 2

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Η εξουσιοδότηση που εγκρίνεται σύμφωνα με το άρθρο 8 παράγραφος 4, το άρθρο 9 παράγραφος 5 και το άρθρο 12 παράγραφος 7, ανατίθεται στην Επιτροπή για αόριστο χρονικό διάστημα από τις [ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας οδηγίας].*

*Τροπολογία*

*Η εξουσιοδότηση που εγκρίνεται σύμφωνα με το άρθρο 8 παράγραφος 4 και το άρθρο 9 παράγραφος 5, ανατίθεται στην Επιτροπή για περίοδο 5 ετών κατ' ανώτατο όριο από τις [ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας οδηγίας].*

Or. en

## Αιτιολόγηση

*Το χρονικό διάστημα για το οποίο η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις, δεν θα πρέπει να είναι αόριστο.*

**Τροπολογία 333**  
**Silvia-Adriana Țicău**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 15**  
Οδηγία 96/53/EK  
Άρθρο 16 – παράγραφος 2

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

Η εξουσιοδότηση που εγκρίνεται σύμφωνα με το άρθρο 8 παράγραφος 4, το άρθρο 9 παράγραφος 5 και το άρθρο 12 παράγραφος 7, ανατίθεται στην Επιτροπή για **αόριστο χρονικό διάστημα** από τις [ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας οδηγίας].

*Τροπολογία*

Η εξουσιοδότηση που εγκρίνεται σύμφωνα με το άρθρο 8 παράγραφος 4, το άρθρο 9 παράγραφος 5 και το άρθρο 12 παράγραφος 7, ανατίθεται στην Επιτροπή για **περίοδο επτά ετών** από τις [ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας οδηγίας].

***Η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση σχετικά με τις εξουσίες που της έχουν ανατεθεί το αργότερο εννέα μήνες πριν από τη λήξη της περιόδου των επτά ετών. Η εξουσιοδότηση ανανεώνεται αυτομάτως για περιόδους ίδιας διάρκειας, εκτός αν το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο προβάλουν αντιρρήσεις το αργότερο εντός τριών μηνών πριν από τη λήξη της κάθε περιόδου.***

Or. ro

**Τροπολογία 334**  
**Jacqueline Foster**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 15**  
Οδηγία 96/53/EK  
Άρθρο 16 – παράγραφος 3

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

Η εξουσιοδότηση που αναφέρεται στο άρθρο 8 παράγραφος 4, το άρθρο 9 παράγραφος 5 **και το άρθρο 12 παράγραφος 7** μπορεί να ανακληθεί ανά πάσα στιγμή από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο. Η απόφαση ανάκλησης περατώνει την εξουσιοδότηση που προσδιορίζεται στην εν λόγω απόφαση. Αρχίζει να ισχύει την επομένη της δημοσίευσης της απόφασης στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή σε μεταγενέστερη ημερομηνία που ορίζεται σε αυτήν. Δεν θίγει το κύρος των ήδη εν ισχύι κατ' εξουσιοδότηση πράξεων.

*Τροπολογία*

Η ανάθεση αρμοδιότητας που προβλέπεται στο άρθρο 8 παράγραφος 4 **και στο** άρθρο 9 παράγραφος 5 μπορεί να ανακληθεί ανά πάσα στιγμή από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο. Η απόφαση ανάκλησης περατώνει την εξουσιοδότηση που προσδιορίζεται στην εν λόγω απόφαση. Αρχίζει να ισχύει την επομένη της δημοσίευσης της απόφασης στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή σε μεταγενέστερη ημερομηνία που ορίζεται σε αυτήν. Δεν θίγει το κύρος των ήδη εν ισχύι κατ' εξουσιοδότηση πράξεων.

**Or. en**

**Τροπολογία 335**  
**Jacqueline Foster**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 15**  
Οδηγία 96/53/ΕΚ  
Άρθρο 16 – παράγραφος 5

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

Μια κατ' εξουσιοδότηση πράξη η οποία εκδίδεται δυνάμει του άρθρου 8 παράγραφος 4, του άρθρου 9 παράγραφος 5 **και του άρθρου 12 παράγραφος 7** τίθεται σε ισχύ μόνον εφόσον δεν έχουν αντιταχθεί σε αυτήν ούτε το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ούτε το Συμβούλιο εντός 2 μηνών από την κοινοποίηση της πράξης στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο ή εφόσον πριν από την παρέλευση της εν λόγω χρονικής περιόδου το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο έχουν αμφότερα ενημερώσει την Επιτροπή για το ότι δεν σκοπεύουν να προβάλουν αντίρρηση. Η ανωτέρω

*Τροπολογία*

Μια κατ' εξουσιοδότηση πράξη η οποία εκδίδεται δυνάμει του άρθρου 8 παράγραφος 4 **και** του άρθρου 9 παράγραφος 5 τίθεται σε ισχύ μόνον εφόσον δεν έχουν αντιταχθεί σε αυτήν ούτε το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ούτε το Συμβούλιο εντός 2 μηνών από την κοινοποίηση της πράξης στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο ή εφόσον πριν από την παρέλευση της εν λόγω χρονικής περιόδου το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο έχουν αμφότερα ενημερώσει την Επιτροπή για το ότι δεν σκοπεύουν να προβάλουν αντίρρηση. Η ανωτέρω προθεσμία

προθεσμία παρατείνεται κατά 2 μήνες με πρωτοβουλία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου ή του Συμβουλίου.

παρατείνεται κατά 2 μήνες με πρωτοβουλία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου ή του Συμβουλίου.

Or. en

**Τροπολογία 336**  
**Jörg Leichtfried**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 15 α (νέο)**  
Οδηγία 96/53/EK  
Άρθρο 16 α (νέο)

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

**(15α) Προστίθεται το ακόλουθο άρθρο 16α:**

**Άρθρο 16α**

*Το αργότερο [πέντε έτη από την ημερομηνία δημοσίευσης της παρούσας οδηγίας], η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο σχετικά με την εφαρμογή και τα αποτελέσματα της παρούσας οδηγίας, ιδίως ως προς τον αντίκτυπο της παρούσας οδηγίας στην μεταστροφή του τρόπου εκτέλεσης των μεταφορών.*

Or. en

**Τροπολογία 337**  
**Bogusław Liberadzki**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 15 α (νέο)**  
Οδηγία 96/53/EK  
Άρθρο 16 α (νέο)

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

**(15α) Προστίθεται το ακόλουθο άρθρο 16α:**

*Άρθρο 16α*

*Μέχρι την 1η Ιανουαρίου 2016 η Επιτροπή έχει περατώσει την αναθεώρηση της παρούσας οδηγίας και, εφόσον απαιτείται, βάσει της αναθεώρησης αυτής και της εκτίμησης επιπτώσεων, υποβάλλει, μέχρι την 1η Ιανουαρίου 2017, πρόταση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο σχετικά με την επιβολή των απαιτήσεων ασφαλείας που προβλέπονται από το άρθρο 9 παράγραφος 2 για όλα τα νέα οχήματα με κινητήρα κατηγορίας M2 και M3.*

Or. en

**Τροπολογία 338**  
**Bogusław Liberadzki**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 16 – στοιχείο α α (νέο)**  
Οδηγία 96/53/EK  
Παράρτημα I – σημείο 1.1 – περίπτωση 8 α (νέα)

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

*α α) Προστίθεται το ακόλουθο στοιχείο:  
«φορτωμένοι μεταφορείς οχημάτων:  
20,75 m»*

Or. en

**Τροπολογία 339**  
**Jim Higgins, Phil Prendergast, Gesine Meissner, Dominique Riquet, Alain Cadec, Petri Sarvamaa**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 16 – στοιχείο α α (νέο)**  
Οδηγία 96/53/EK  
Παράρτημα I – σημείο 1.1 – περίπτωση 8 α (νέα)

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

***α α) Προστίθεται το ακόλουθο στοιχείο:  
«φορτωμένοι μεταφορείς οχημάτων:  
20,75 m***

**Or. en**

*Αιτιολόγηση*

*Ένα εναρμονισμένο ελάχιστο μήκος φόρτωσης 20,75 m σε ολόκληρη την ΕΕ για εξειδικευμένους μεταφορείς οχημάτων θα σήμαινε φόρτωση μέχρι 3 επιπλέον οχημάτων σε κάθε μεταφορέα (από 6 σε 9) και θα είχε ως αποτέλεσμα βελτίωση της απόδοσης ως προς την κατανάλωση καυσίμων, λιγότερα φορτηγά για τον ίδιο όγκο φορτίων, μικρότερο (εξωτερικό) κόστος και λιγότερο CO<sub>2</sub> ανά νέο όχημα που μεταφέρεται. Δεδομένου ότι τα εν λόγω οχήματα επιτρέπονται ήδη στα περισσότερα εθνικά εδάφη εντός της ΕΕ, δεν υπάρχει πρόσθετος κίνδυνος σχετικά με την οδική ασφάλεια ή την υποδομή.*

**Τροπολογία 340  
Peter van Dalen**

**Πρόταση οδηγίας  
Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 16 – στοιχείο α α (νέο)  
Οδηγία 96/53/ΕΚ  
Παράρτημα Ι – σημείο 1.1**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

***α α) Το κείμενο του σημείου 1.1 «18,75»,  
αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:  
«25,25»***

**Or. nl**

**Τροπολογία 341  
Jörg Leichtfried**

**Πρόταση οδηγίας  
Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 16 – στοιχείο β  
Οδηγία 96/53/ΕΚ  
Παράρτημα Ι – σημείο 2.2.2**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

Τριαξονικό μηχανοκίνητο όχημα με ημι-ρυμουλκούμενο ή διαξονικό ή τριαξονικό όχημα που μεταφέρει, μέσω *διατροφικής* μεταφοράς, μία ή περισσότερες μονάδες διατροφικής μεταφοράς με μέγιστο συνολικό μήκος 40 ή 45 πόδια: 44 τόνοι.

*Τροπολογία*

Τριαξονικό μηχανοκίνητο όχημα με ημι-ρυμουλκούμενο ή διαξονικό ή τριαξονικό όχημα που μεταφέρει, μέσω *συνδουασμένης* μεταφοράς, μία ή περισσότερες μονάδες διατροφικής μεταφοράς με μέγιστο συνολικό μήκος 40 ή 45 πόδια: 44 τόνοι.

Or. de

### **Τροπολογία 342**

**Carlo Fidanza, Antonio Cancian**

#### **Πρόταση οδηγίας**

**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 16 – στοιχείο β**

Οδηγία 96/53/EK

Παράρτημα I – σημείο 2.2.2

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

«*Τριαξονικό* μηχανοκίνητο όχημα με ημι-ρυμουλκούμενο ή διαξονικό ή τριαξονικό όχημα που μεταφέρει, μέσω διατροφικής μεταφοράς, μία ή περισσότερες μονάδες διατροφικής μεταφοράς με μέγιστο συνολικό μήκος **40 ή** 45 πόδια: 44 τόνοι.

*Τροπολογία*

«*Διαξονικό ή τριαξονικό* μηχανοκίνητο όχημα με ημι-ρυμουλκούμενο ή διαξονικό ή τριαξονικό όχημα που μεταφέρει, μέσω διατροφικής μεταφοράς, μία ή περισσότερες μονάδες διατροφικής μεταφοράς με μέγιστο συνολικό μήκος 45 πόδια: 44 τόνοι.

Or. it

### **Τροπολογία 343**

**Markus Ferber**

#### **Πρόταση οδηγίας**

**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 16 – στοιχείο β**

Οδηγία 96/53/EK

Παράρτημα I – σημείο 2.2.2

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

Τριαξονικό μηχανοκίνητο όχημα με ημι-ρυμουλκούμενο ή διαξονικό ή τριαξονικό

*Τροπολογία*

Τριαξονικό μηχανοκίνητο όχημα με ημι-ρυμουλκούμενο ή διαξονικό ή τριαξονικό

όχημα που μεταφέρει, μέσω διατροφικής μεταφοράς, μία ή περισσότερες μονάδες διατροφικής μεταφοράς **με μέγιστο συνολικό μήκος 40 ή 45 πόδια**: 44 τόνοι.

όχημα που μεταφέρει, μέσω διατροφικής μεταφοράς, μία ή περισσότερες μονάδες διατροφικής μεταφοράς **σύμφωνα με το άρθρο 2 της οδηγίας (π.χ. κινητά αμαξώματα, εμπορευματοκιβώτια έως 45 ποδών)**: 44 τόνοι.

Or. de

**Τροπολογία 344**  
**Franco Frigo, David-Maria Sassoli**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 16 – στοιχείο β**  
Οδηγία 96/53/EK  
Παράρτημα I – σημείο 2.2.2

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

«**Τριαξονικό** μηχανοκίνητο όχημα με ημι-ρυμουλκούμενο ή διαξονικό ή τριαξονικό όχημα που μεταφέρει, μέσω διατροφικής μεταφοράς, μία ή περισσότερες μονάδες διατροφικής μεταφοράς με μέγιστο συνολικό μήκος **40 ή 45 πόδια**: 44 τόνοι.

*Τροπολογία*

«**Διαξονικό ή τριαξονικό** μηχανοκίνητο όχημα με ημι-ρυμουλκούμενο ή διαξονικό ή τριαξονικό όχημα που μεταφέρει, μέσω διατροφικής μεταφοράς, μία ή περισσότερες μονάδες διατροφικής μεταφοράς με μέγιστο συνολικό μήκος **45 πόδια**: 44 τόνοι.

Or. it

*Αιτιολόγηση*

*Η πρόβλεψη για έναν επιπλέον άξονα στο όχημα συνεπάγεται αύξηση του κόστους, μεγαλύτερη αντίσταση κύλισης και μεγαλύτερη κατανάλωση, με αποτέλεσμα την αύξηση των εκπομπών. Το μέγιστο μήκος των 45 ποδιών είναι επαρκές.*

**Τροπολογία 345**  
**Silvia-Adriana Ţicău**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 16 – στοιχείο β**  
Οδηγία 96/53/EK  
Παράρτημα I - σημείο 2.2.2

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

Τριαξονικό μηχανοκίνητο όχημα με ημι-

*Τροπολογία*

Τριαξονικό μηχανοκίνητο όχημα με ημι-



ρυμουλκούμενο ή διαξονικό ή τριαξονικό όχημα που μεταφέρει, μέσω διατροφικής μεταφοράς, μία ή περισσότερες μονάδες διατροφικής μεταφοράς με μέγιστο συνολικό μήκος 40 ή 45 πόδια: 44 τόνοι.

ρυμουλκούμενο ή διαξονικό ή τριαξονικό όχημα που μεταφέρει, μέσω διατροφικής μεταφοράς, μία ή περισσότερες μονάδες διατροφικής μεταφοράς με μέγιστο συνολικό μήκος 40 πόδια: 44 τόνοι.

Or. ro

**Τροπολογία 346**  
**Jim Higgins, Phil Prendergast, Gesine Meissner**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 16 – στοιχείο α β (νέο)**  
Οδηγία 96/53/EK  
Παράρτημα I – σημείο 1.4

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

***α β) Το σημείο 1.4 αντικαθίσταται από την ακόλουθη διάταξη:***

***1.4 Οι κινητές υπερκατασκευές και οι τυποποιημένες συσκευασίες φορτίων, όπως τα εμπορευματοκιβώτια, συμπεριλαμβάνονται στις διαστάσεις που αναφέρονται στα σημεία 1.1, 1.2, 1.3, 1.6, 1.7, 1.8 και 4.4. Λόγω της αδιαχώριστης μορφής των τελικών οχημάτων, όπως τα νέα οχήματα που φορτώνονται σε εξειδικευμένους μεταφορείς, οι εν λόγω φορτωμένοι μεταφορείς μπορούν να υπερβαίνουν τις διαστάσεις που αναφέρονται στο σημείο 1.1, στον βαθμό που το επιτρέπουν οι εθνικοί κανονισμοί και η υποδομή και εφόσον οι εν λόγω μεταφορείς οχημάτων συμμορφώνονται πλήρως με τα προαναφερθέντα σημεία όταν δεν φέρουν φορτίο.***

Or. en

*Αιτιολόγηση*

*Η «γκρίζα ζώνη» στην οδηγία 96/53/EK όσον αφορά τη διαφοροποίηση μεταξύ του μήκους του φορτωμένου και του μη φορτωμένου οχήματος θα μπορούσε να διορθωθεί με τη διευκρίνιση ότι οι μεταφορείς οχημάτων επιτρέπεται να φορτώνουν τελικά οχήματα, όπως νέα αυτοκίνητα, βάσει της βέλτιστης ικανότητάς τους, στον βαθμό που το επιτρέπουν οι εθνικοί κανονισμοί και η υποδομή, εφόσον συμμορφώνονται με το ισχύον όριο των 18,75 m όταν δεν φέρουν φορτίο.*

Τα οχήματα αυτά δεν μπορούν να επωφεληθούν από τις αεροδυναμικές αλλαγές δυνάμει της νέας οδηγίας.

**Τροπολογία 347**  
**Peter van Dalen**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 16 – στοιχείο β α (νέο)**  
Οδηγία 96/53/EK  
Παράρτημα I – σημείο 2.2 α (νέο)

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

**β α) – Στο σημείο 2.2α εισάγεται το ακόλουθο κείμενο:**

**- «Πολύ μεγάλα φορτηγά οχήματα (ecocombi) 60 τόνων»**

Or. nl

**Τροπολογία 348**  
**Philippe De Backer**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 16 – στοιχείο γ**  
Οδηγία 96/53/EK  
Παράρτημα I – σημείο 2.3.1 – περίπτωση 2

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

**«Διαξονικά μηχανοκίνητα οχήματα εκτός από τα λεωφορεία και με υβριδικό ή ηλεκτρικό σύστημα κίνησης: 19 τόνου»**

**διαγράφεται**

Or. en

*Αιτιολόγηση*

*Για μια περισσότερο τεχνολογικά ουδέτερη προσέγγιση που περιλαμβάνει όλα τα οχήματα και τα λεωφορεία, προστίθεται το σημείο 2.5.*

**Τροπολογία 349**  
**Oldřich Vlasák**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 16 – στοιχείο γ**  
Οδηγία 96/53/EK  
Παράρτημα I – σημείο 2.3.1 – περίπτωση 2

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

Διαξονικά μηχανοκίνητα οχήματα εκτός από τα λεωφορεία και με υβριδικό ή ηλεκτρικό σύστημα κίνησης: **19** τόνοι

Διαξονικά μηχανοκίνητα οχήματα εκτός από τα λεωφορεία και με υβριδικό ή ηλεκτρικό σύστημα κίνησης: **18** τόνοι

Or. cs

*Αιτιολόγηση*

*Δεδομένου ότι η μελλοντική αντικατάσταση των ορυκτών καυσίμων με εναλλακτικά καύσιμα είναι αναπόφευκτη, δεν κρίνεται σκόπιμη η εισαγωγή εξαιρέσεων όσον αφορά το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος. Η εξαίρεση των οχημάτων που χρησιμοποιούν εναλλακτικά καύσιμα θα οδηγούσε σε γενική αύξηση του βάρους των οχημάτων με όλες τις συνακόλουθες αρνητικές επιπτώσεις που θα είχε αυτό το ενδεχόμενο για την κατάσταση των υποδομών μεταφορών.*

**Τροπολογία 350**  
**Hubert Pirker**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 16 – στοιχείο γ**  
Οδηγία 96/53/EK  
Παράρτημα I – σημείο 2.3.1 – περίπτωση 3

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

«Διαξονικά λεωφορεία: **19** τόνοι.

Διαξονικά λεωφορεία: **19,5** τόνοι.

Or. de

*Αιτιολόγηση*

*Πρόσθετος εξοπλισμός για την αύξηση της οδικής ασφάλειας, τη συμμόρφωση με τους κανόνες για τη διευκόλυνση της πρόσβασης ατόμων με περιορισμένη κινητικότητα, καθώς και διατάξεις για την αύξηση της περιβαλλοντικής συμβατότητας και της άνεσης για τον οδηγό, απαιτεί ανάλογη προσαρμογή του επιτρεπόμενου μέγιστου βάρους των διαξονικών λεωφορείων. Μόνον έτσι μπορεί να εξασφαλιστεί ότι ο κλάδος θα μπορεί να συνεχίσει να προσφέρει ποιοτικές υπηρεσίες αξιοποιώντας ταυτόχρονα πλήρως το δυναμικό των λεωφορείων.*

**Τροπολογία 351**  
**Dieter-Lebrecht Koch**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 16 – στοιχείο γ**  
Οδηγία 96/53/EK  
Παράρτημα I – σημείο 2.3.1 – περίπτωση 3

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

Διαξονικά λεωφορεία: **19** τόνοι.

Διαξονικά λεωφορεία: **19,5** τόνοι.

Or. de

**Τροπολογία 352**  
**Ismail Ertug**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 16 – στοιχείο γ**  
Οδηγία 96/53/EK  
Παράρτημα I – σημείο 2.3.1 – περίπτωση 3

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

Διαξονικά λεωφορεία: **19** τόνοι.

Διαξονικά λεωφορεία: **19,5** τόνοι.

Or. de

#### *Αιτιολόγηση*

*Η αύξηση του μέγιστου επιτρεπόμενου συνολικού βάρους των διαξονικών λεωφορειών στους 19,5 τόνους επιβάλλεται ως ανταπόκριση στις ισχύουσες απαιτήσεις όσον αφορά τα οχήματα (ασφάλεια, μέρη που μειώνουν τον θόρυβο, μέτρα συμβατότητας με το περιβάλλον) και τη συνακόλουθη αύξηση του καθαρού τους βάρους.*

**Τροπολογία 353**  
**Markus Ferber**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 16 – στοιχείο γ**  
Οδηγία 96/53/EK  
Παράρτημα I – σημείο 2.3.1 – περίπτωση 3

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

Διαξονικά λεωφορεία: **19** τόνοι.

Διαξονικά λεωφορεία: **19,5** τόνοι.

*Αιτιολόγηση*

*Λόγω της συνεχούς αύξησης του καθαρού βάρους των λεωφορείων συνεπεία τεχνολογικών καινοτομιών πρέπει να αυξηθεί το συνολικό επιτρεπόμενο βάρος των διαξονικών λεωφορείων στους 19,5 τόνους, ούτως ώστε να μην μειωθεί η απόδοση ή η ικανότητα μεταφοράς επιβατών των οχημάτων. Στην αντίθετη περίπτωση θα παραβλάπτονταν οι στόχοι της πρότασης οδηγίας αναφορικά με την απόδοση και την προστασία του κλίματος.*

**Τροπολογία 354****Corien Wortmann-Kool, Petri Sarvamaa****Πρόταση οδηγίας****Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 16 – στοιχείο γ**

Οδηγία 96/53/EK

Παράρτημα I – σημείο 2.3.1 – περίπτωση 3

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή**Τροπολογία*«Διαξονικά λεωφορεία: **19** τόνοι»«Διαξονικά λεωφορεία: **19,5** τόνοι»**Or. en***Αιτιολόγηση*

*Η εκτίμηση επιπτώσεων της Ευρωπαϊκής Επιτροπής κατέληξε στο συμπέρασμα ότι, τόσο από άποψη ασφάλειας όσο και από περιβαλλοντική άποψη, υπάρχει συναίνεση ως προς το ότι το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος των διαξονικών τουριστικών λεωφορείων θα πρέπει να είναι 19,5 τόνοι αντί 19 τόνοι.*

**Τροπολογία 355****Georges Bach****Πρόταση οδηγίας****Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 16 – στοιχείο γ**

Οδηγία 96/53/EK

Παράρτημα I – σημείο 2.3.1 – περίπτωση 3

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή**Τροπολογία*«Διαξονικά λεωφορεία: **19** τόνοι»«Διαξονικά λεωφορεία: **20** τόνοι»**Or. en**

### *Αιτιολόγηση*

*Το μέγιστο βάρος πρέπει να προσαρμοστεί στις πλέον πρόσφατες τεχνολογικές εξελίξεις για τα λεωφορεία όσον αφορά την ασφάλεια, τα μέτρα για το περιβάλλον και την πρόσβαση από άτομα με μειωμένη κινητικότητα.*

**Τροπολογία 356**  
**Mathieu Grosch**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 16 – στοιχείο γ**  
Οδηγία 96/53/EK  
Παράρτημα I – σημείο 2.3.1 – περίπτωση 3

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

«Διαξονικά λεωφορεία: **19** τόνου»

«Διαξονικά λεωφορεία: **19,5** τόνου»

**Or. en**

### *Αιτιολόγηση*

*Το μέγιστο βάρος των διαξονικών λεωφορείων θα πρέπει να αυξηθεί στους 19,5 τόνους προκειμένου να συμπεριληφθούν διάφορες παράμετροι, όπως αύξηση του βάρους των επιβατών και των αποσκευών, τεχνικές βελτιώσεις (περισσότερο οικολογικές και ασφαλέστερες τεχνολογίες για άτομα με αναπηρία κλπ.), οι οποίες επιφέρουν αύξηση του συνολικού βάρους του οχήματος.*

**Τροπολογία 357**  
**Thomas Ulmer**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 16 – στοιχείο γ**  
Οδηγία 96/53/EK  
Παράρτημα I – σημείο 2.3.1 – περίπτωση 3

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

Διαξονικά λεωφορεία: **19** τόνου.

Διαξονικά λεωφορεία: **19,5** τόνου.

**Or. de**

### *Αιτιολόγηση*

*Με την καθιέρωση αποδοτικότερων συστημάτων ρύθμισης καυσαερίων αυξάνεται και το*

συνολικό βάρος του οχήματος.

**Τροπολογία 358**  
**Phil Bennion**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 16 – στοιχείο γ α (νέο)**  
Οδηγία 96/53/EK  
Παράρτημα I – σημείο 2.3.4 (νέο)

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

*γ α) Προστίθεται το ακόλουθο στοιχείο:*  
*«2.3.4 Τεχνολογία χαμηλών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα: το μέγιστο βάρος είναι εκείνο που αναφέρεται στα σημεία 2.3.1, 2.3.2 ή 2.3.3, αυξημένο κατά το επιπλέον βάρος που απαιτείται για την τεχνολογία χαμηλών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα, με μέγιστο βάρος έναν τόνο. Αυτό το επιπλέον βάρος πιστοποιείται και αναγράφεται στα επίσημα έγγραφα κυκλοφορίας του οχήματος, τα οποία εκδίδονται από το κράτος μέλος στο οποίο είναι ταξινομημένο το όχημα. Σε περιπτώσεις στις οποίες οι εν λόγω πληροφορίες είναι ελλιπείς, εφαρμόζονται οι τιμές που αναφέρονται στα σημεία 2.3.1, 2.3.2 ή 2.3.3.»*

**Or. en**

**Τροπολογία 359**  
**Philippe De Backer**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 16 – στοιχείο γ α (νέο)**  
Οδηγία 96/53/EK  
Παράρτημα I – σημείο 2.5 (νέο)

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

*γ α) Προστίθεται το ακόλουθο στοιχείο:*

*«2.5. Οχήματα εναλλακτικών καυσίμων: το μέγιστο βάρος είναι εκείνο που αναφέρεται στο παράρτημα I, σημεία 2.3 και 2.4, αυξημένο κατά το επιπλέον βάρος που απαιτείται για τον εναλλακτικό τρόπο προώθησης, με μέγιστο βάρος έναν τόνο. Αυτό το επιπλέον βάρος αναγράφεται στα επίσημα έγγραφα κυκλοφορίας του οχήματος, τα οποία εκδίδονται από το κράτος μέλος στο οποίο είναι ταξινομημένο το όχημα. Σε περιπτώσεις στις οποίες οι εν λόγω πληροφορίες είναι ελλιπείς, εφαρμόζονται οι τιμές που αναφέρονται στα σημεία 2.3 και 2.4.»*

**Or. en**

### *Αιτιολόγηση*

*Η τροπολογία αυτή έχει μια περισσότερο τεχνολογικά ουδέτερη προσέγγιση. Θα πρέπει να συμπεριληφθούν όλα τα μηχανοκίνητα οχήματα εναλλακτικών καυσίμων, συμπεριλαμβανομένων όλων των λεωφορείων και θα πρέπει να τους επιτραπεί η αύξηση βάρους κατά 1 τόνο, κατ' ανώτατο όριο. Η δυνατότητα αύξησης του βάρους κατά 1 τόνο δεν θα πρέπει να περιορίζεται μόνο στα διαζονικά οχήματα καθώς αυτό θα σήμαινε περιορισμό στην εισαγωγή των αποδοτικών από πλευράς καυσίμου καινοτομιών στις αστικές και περιαστικές περιοχές. Η νομοθεσία δεν θα πρέπει να περιορίζει την εισαγωγή καινοτομιών σε ορισμένους τύπους οχημάτων.*

### **Τροπολογία 360**

**Mathieu Grosch, Dieter-Lebrecht Koch**

#### **Πρόταση οδηγίας**

**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 16 – στοιχείο γ α (νέο)**

Οδηγία 96/53/EK

Παράρτημα I – σημείο 2.3.4 (νέο)

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

**γ α) Προστίθεται το ακόλουθο στοιχείο:**

**2.3.4 Οχήματα εναλλακτικών καυσίμων: το μέγιστο βάρος είναι εκείνο που αναφέρεται στα σημεία 2.3.1, 2.3.2 ή 2.3.3, αυξημένο κατά το επιπλέον βάρος που απαιτείται για τον εναλλακτικό τρόπο προώθησης, με μέγιστο βάρος 1,5 τόνο. Αυτό το επιπλέον βάρος αναγράφεται στα**



*επίσημα έγγραφα κυκλοφορίας του οχήματος, τα οποία εκδίδονται από το κράτος μέλος στο οποίο είναι ταξινομημένο το όχημα. Σε περιπτώσεις στις οποίες οι εν λόγω πληροφορίες είναι ελλιπείς, εφαρμόζονται οι τιμές που αναφέρονται στα σημεία 2.3.1, 2.3.2 ή 2.3.3.*

Or. en

#### *Αιτιολόγηση*

*Θα πρέπει να παρέχεται η δυνατότητα επιλογής της τεχνολογίας εναλλακτικών κινητήρων στα οχήματα εναλλακτικών καυσίμων. Με την αύξηση του μέγιστου βάρους σε 1,5 τόνους, διασφαλίζεται η δυνατότητα επιλογής.*

**Τροπολογία 361**  
**Markus Ferber**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 16 α (νέο)**  
Οδηγία 96/53/EK  
Παράρτημα I – σημείο 1.1 – περίπτωση 3

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

**16α) Το σημείο 1.1, τρίτη περίπτωση, «αρθρωτό όχημα», αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:**  
**-αρθρωτό όχημα 17,85 m**

Or. de

**Τροπολογία 362**  
**Jim Higgins, Jacqueline Foster, Phil Prendergast**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 16 α (νέο)**  
Οδηγία 96/53/EK  
Παράρτημα I – σημείο 1.3

**(16a) Το σημείο 1.3 αντικαθίσταται από το κείμενο «Το μέγιστο ύψος κάθε οχήματος πρέπει να αποφασίζεται από τα κράτη μέλη σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας. Τα κράτη μέλη μπορούν να επιλέξουν να συνάπτουν διμερείς συμφωνίες που επιτρέπουν στα οχήματα με ύψος που έχει συμφωνηθεί να κυκλοφορούν στο έδαφος του άλλου κράτους μέλους, εφόσον το επιτρέπει η υποδομή του»**

**Or. en**

*Αιτιολόγηση*

*Τα κράτη μέλη των οποίων η υποδομή έχει κατασκευαστεί κατά τρόπο που επιτρέπει τη χρήση της από οχήματα ορισμένου ύψους δεν πρέπει να εμποδίζονται από το να συμμετέχουν σε αποτελεσματικό διασυνοριακό εμπόριο από την ευρωπαϊκή νομοθεσία.*

**Τροπολογία 363**  
**Gesine Meissner**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 16 α (νέο)**  
Οδηγία 96/53/EK  
Παράρτημα I – σημείο 1.1 – περίπτωση 3

**(16a) Το σημείο 1.1, περίπτωση 3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:**  
**αρθρωτό όχημα: 17,85 m**

**Or. en**

*Αιτιολόγηση*

*Η επιμήκυνση του μέγιστου μήκους του αρθρωτού οχήματος κατά 1,35 m θα δώσει τη δυνατότητα σε περισσότερους συνδυασμούς οχημάτων να συμβάλουν στην προώθηση των διατροπικών μεταφορών. Θα είναι δυνατή όχι μόνο η φόρτωση εμπορευματοκιβωτίου 45 ποδών, αλλά και η φόρτωση εμπορευματοκιβωτίου 48 ποδών ή δύο κινητών αμαξωμάτων κατηγορίας C 745. Ένα αρθρωτό όχημα μήκους 17,85 m θα εξακολουθούσε να είναι μικρότερο,*

καθώς το μέγιστο επιτρεπόμενο μήκος των οδικών συρμών είναι 18,75 m.

**Τροπολογία 364**  
**Markus Ferber**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 16 β (νέο)**  
Οδηγία 96/53/EK  
Παράρτημα I – σημείο 1.6

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

**16β) Το σημείο 1.6 αντικαθίσταται από το εξής κείμενο:**

**-μέγιστη απόσταση μεταξύ του άξονα της έδρας ζεύξης και του οπίσθιου ορίου του ημιρυμουλκούμενου 13,35 m**

Or. de

**Τροπολογία 365**  
**Carlo Fidanza**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Άρθρο 2 – παράγραφος 1 – εδάφιο 1 α (νέο)**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

**Το άρθρο 1 παράγραφος 7 δεν εφαρμόζεται πριν από την 1η Ιανουαρίου 2025.**

Or. en