



ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ

2009 - 2014

Επιτροπή Μεταφορών και Τουρισμού

2013/0105(COD)

16.10.2013

***I

ΣΧΕΔΙΟ ΕΚΘΕΣΗΣ

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

Επιτροπή Μεταφορών και Τουρισμού

Εισηγητής: Jörg Leichtfried

Υπόμνημα για τα χρησιμοποιούμενα σύμβολα

- * Διαδικασία διαβούλευσης
- *** Διαδικασία έγκρισης
- ***I Συνήθης νομοθετική διαδικασία (πρώτη ανάγνωση)
- ***II Συνήθης νομοθετική διαδικασία (δεύτερη ανάγνωση)
- ***III Συνήθης νομοθετική διαδικασία (τρίτη ανάγνωση)

(Η ενδεικνυόμενη διαδικασία στηρίζεται στη νομική βάση που προτείνεται στο σχέδιο πράξης)

Τροπολογίες σε σχέδιο πράξης

Οι τροπολογίες του Κοινοβουλίου παρατίθενται σε δύο στήλες

Οι διαγραφές σημαίνονται με *έντονους πλάγιους* χαρακτήρες στην αριστερή στήλη. Οι αντικαταστάσεις σημαίνονται με *έντονους πλάγιους* χαρακτήρες και στις δύο στήλες. Το νέο κείμενο σημαίνεται με *έντονους πλάγιους* χαρακτήρες στη δεξιά στήλη.

Η πρώτη και η δεύτερη σειρά της επικεφαλίδας κάθε τροπολογίας προσδιορίζει το σχετικό τμήμα του υπό εξέταση σχεδίου πράξης. Εάν μια τροπολογία αφορά υπάρχουσα πράξη, την οποία το σχέδιο πράξης προτίθεται να τροποποιήσει, η επικεφαλίδα της τροπολογίας φέρει μία τρίτη και μία τέταρτη σειρά που προσδιορίζουν αντίστοιχα την ισχύουσα πράξη και την τροποποιημένη διάταξή της.

Τροπολογίες του Κοινοβουλίου με τη μορφή ενοποιημένου κειμένου

Το νέο κείμενο σημαίνεται με *έντονους πλάγιους* χαρακτήρες. Οι διαγραφές σημαίνονται με το σύμβολο ■ ή με ορατή διαγραφή. Οι αντικαταστάσεις σημαίνονται με *έντονους πλάγιους χαρακτήρες* στο νέο κείμενο και με *απαλοιφή ή ορατή διαγραφή* του κειμένου που έχει αντικατασταθεί. Κατ' εξαίρεση, δεν σημαίνονται οι καθαρά τεχνικές αλλαγές που γίνονται από τις συντακτικές υπηρεσίες κατά την προετοιμασία του τελικού κειμένου.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Σελίδα

ΣΧΕΔΙΟ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟΥ ΨΗΦΙΣΜΑΤΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ5

ΣΧΕΔΙΟ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟΥ ΨΗΦΙΣΜΑΤΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ

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

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

(Συνήθης νομοθετική διαδικασία: πρώτη ανάγνωση)

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο,

- έχοντας υπόψη την πρόταση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο (COM(2013)0195),
 - έχοντας υπόψη το άρθρο 294 παράγραφος 2, και το άρθρο 91 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, σύμφωνα με τα οποία του υποβλήθηκε η πρόταση από την Επιτροπή (C7-0102/2013),
 - έχοντας υπόψη το άρθρο 294 παράγραφος 3 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,
 - έχοντας υπόψη τη γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής, που εκδόθηκε στις 11 Ιουλίου 2013¹,
 - κατόπιν διαβούλευσης με την Επιτροπή των Περιφερειών,
 - έχοντας υπόψη το άρθρο 55 του Κανονισμού του,
 - έχοντας υπόψη την έκθεση της Επιτροπής Μεταφορών και Τουρισμού (A7-0000/2013),
1. εγκρίνει τη θέση κατά την πρώτη ανάγνωση όπως παρατίθεται κατωτέρω·
 2. ζητεί από την Επιτροπή να του υποβάλει εκ νέου την πρόταση, αν προτίθεται να της επιφέρει σημαντικές τροποποιήσεις ή να την αντικαταστήσει με νέο κείμενο·
 3. αναθέτει στον/στην Πρόεδρό του να διαβιβάσει τη θέση του Κοινοβουλίου στο Συμβούλιο, στην Επιτροπή και στα εθνικά κοινοβούλια.

Τροπολογία 1

Πρόταση οδηγίας

Αιτιολογική σκέψη 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(2) Στο πλαίσιο αυτό, η Λευκή Βίβλος

(2) Στο πλαίσιο αυτό, η Λευκή Βίβλος

¹ EE C ... /Δεν έχει δημοσιευθεί ακόμη στην Επίσημη Εφημερίδα.

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 της αγοράς, καθώς και τη διευκόλυνση των **διατροφικών** μεταφορών.

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 της αγοράς, καθώς και τη διευκόλυνση των **συνδυασμένων** μεταφορών.

Or. en

Τροπολογία 2

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 μετά την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας, καθώς τα προϊόντα είναι διαθέσιμα στην αγορά και χρησιμοποιούνται ήδη σε άλλες ηπείρους. **Πρέπει να διασφαλιστεί η συμβατότητα μεταξύ των αεροδυναμικών διατάξεων και των συνδυασμένων μεταφορών.**

Or. en

Τροπολογία 3

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 2020⁷, 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 οχημάτων⁸. 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.

⁷ COM(2010) 389

⁸ COM(2012) 258

Τροπολογία

(5) Η Επιτροπή, στις πολιτικές κατευθύνσεις της για την οδική ασφάλεια για το 2011 έως το 2020⁷, 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 οχημάτων⁸. 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, αυτή η νέα διαμόρφωση κατατομής των θαλάμων οδήγησης πρέπει, έπειτα από την πρόπουσα μεταβατική περίοδο, να καταστεί υποχρεωτική.*** 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.

⁷ COM(2010) 389

⁸ COM(2012) 258

Or. en

Τροπολογία 4

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 6 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(6α) Σύμφωνα με τη Λευκή Βίβλο, το 30% των οδικών εμπορευμάτων μεταφορών σε αποστάσεις άνω των 300 χιλιομέτρων πρέπει να στραφεί σε άλλους τρόπους μεταφοράς, όπως οι σιδηροδρομικές ή οι πλωτές μεταφορές έως το 2030, και το ποσοστό αυτό πρέπει να υπερβεί το 50% έως το 2050, με τη βοήθεια αποτελεσματικών και οικολογικών εμπορευματικών διαδρόμων. Για την επίτευξη αυτού του στόχου, πρέπει επίσης να αναπτυχθούν κατάλληλες υποδομές. Ο εν λόγω στόχος εγκρίθηκε από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο στο ψήφισμά του της 15ης Δεκεμβρίου 2011 σχετικά με τον οδικό χάρτη για έναν Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών – Για ένα ανταγωνιστικό και ενεργειακά αποδοτικό σύστημα μεταφορών.

¹ *EE C 168 E της 14.6.2013, σ. 72.*

Or. en

Τροπολογία 5

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 7

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(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

(7) Προκειμένου να διασφαλιστεί θεμιτός ανταγωνισμός στις διεθνείς μεταφορές, είναι αναγκαία η ύπαρξη κοινών προδιαγραφών σχετικά με τις διαστάσεις των οχημάτων για τις διεθνείς μεταφορές. Τυχόν εξαιρέσεις σε αυτές τις κοινές προδιαγραφές πρέπει να είναι έκτακτες

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.

και να περιορίζονται 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. Πρέπει να τηρούνται τα δικαιώματα που κατοχυρώνονται στις πράξεις προσχώρησης στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

Or. en

Τροπολογία 6

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. ***Πρέπει να τηρηθεί η αρχή της τεχνολογικής ουδετερότητας.***

Or. en

Τροπολογία 7

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**

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. **Η αύξηση αυτή πρέπει να επιτρέπεται, ωστόσο, μόνο για τις συνδρασμένες μεταφορές, το οδικό σκέλος των οποίων δεν υπερβαίνει τα 150 km προς κάθε άκρο για τις μεταφορές που περιλαμβάνουν σιδηροδρομικό, ποτάμιο ή θαλάσσιο σκέλος.**

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 8

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 **συνδυασμένων** 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 **συνδυασμένων** μεταφορών, εμπορευματοκιβώτια 40 ποδών και σε εκείνους που μεταφέρουν εμπορευματοκιβώτια 45 ποδών.

Or. en

Τροπολογία 9

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

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.

λιγότερο την ομαλότητα της κυκλοφοριακής ροής, είναι λιγότερο δαπανηρές και εγγυώνται βέλτιστες συνθήκες ασφαλείας. **Τέτοια** συστήματα **πρέπει** 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.

Or. en

Τροπολογία 10

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – – σημείο 1

Οδηγία 96/53/EK

Άρθρο 2 – παράγραφος 1 – περίπτωση 13

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**

Τροπολογία

διαγράφεται

μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά, 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,

¹⁰ *EE L 263 της 09.10.07, σ. 1.*

Or. en

Αιτιολόγηση

Για να διασφαλιστεί η τεχνολογική ουδετερότητα, εισάγεται ο ευρύτερος όρος «όχημα εναλλακτικών καυσίμων» στη θέση του όρου «όχημα υβριδικής κίνησης», ο οποίος ήταν πολύ περιορισμένος.

Τροπολογία 11

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – σημείο 1

Οδηγία 96/53/EK

Άρθρο 2 – παράγραφος 1 – περίπτωση 14

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

– «ηλεκτρικό όχημα», 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, το οποίο είναι εξοπλισμένο με έναν ή περισσότερους κινητήρες έλξης που τροφοδοτούνται από ηλεκτρική ενέργεια και δεν είναι μόνιμα συνδεδεμένοι με το δίκτυο,

διαγράφεται

¹¹ *EE L 263 της 09.10.07, σ. 1.*

Αιτιολόγηση

Περιλαμβάνεται ήδη στον ευρύτερο ορισμό του «οχήματος εναλλακτικών καυσίμων».

Τροπολογία 12

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – σημείο 1

Οδηγία 96/53/ΕΚ

Άρθρο 2 – παράγραφος 1 – περίπτωση 12 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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. Σε αυτά περιλαμβάνονται:

- η ηλεκτρική ενέργεια,
- το υδρογόνο,
- τα βιοκαύσιμα, όπως ορίζονται στην οδηγία 2009/28/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹,
- 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
- η απορριπτόμενη θερμότητα.

¹ Οδηγία 2009/28/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Απριλίου 2009, σχετικά με την προώθηση της χρήσης ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές και την τροποποίηση και τη συνακόλουθη κατάργηση των οδηγιών 2001/77/ΕΚ και 2003/30/ΕΚ (ΕΕ

Αιτιολόγηση

Για να προσδιοριστεί ο όρος «εναλλακτικό μηχανοκίνητο όχημα» με έναν τεχνολογικά ουδέτερο τρόπο, είναι χρήσιμο να προσδιοριστεί πρώτα ο όρος «εναλλακτικά καύσιμα». Μπορεί να βασιστεί σε έναν ορισμό που χρησιμοποιείται στην πρόταση COM σχετικά με την υποδομή εναλλακτικών καυσίμων (COM(2013) 0012).

Τροπολογία 13

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – σημείο 1

Οδηγία 96/53/EK

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

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

– «όχημα εναλλακτικών καυσίμων»:
μηχανοκίνητο όχημα που τροφοδοτείται
εξ ολοκλήρου ή εν μέρει με εναλλακτικά
καύσιμα.

Αιτιολόγηση

Ο ορισμός του «εναλλακτικού μηχανοκίνητου οχήματος» πρέπει να σέβεται την τεχνολογική ουδετερότητα.

Τροπολογία 14

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – σημείο 1

Οδηγία 96/53/EK

Άρθρο 2 – παράγραφος 1 – περίπτωση 15

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

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

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

Αιτιολόγηση

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

Τροπολογία 15

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – σημείο 1

Οδηγία 96/53/ΕΚ

Άρθρο 2 – παράγραφος 1 – περίπτωση 12 γ (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

– «συνδυασμένη μεταφορά»: η μεταφορά αγαθών κατά την οποία το φορτηγό, το ρυμουλκούμενο, το ημιρυμουλκούμενο, με ή χωρίς ελκυστήρα, το κινητό αμάξωμα ή το εμπορευματοκιβώτιο χρησιμοποιούν το οδικό δίκτυο για το αρχικό ή τελικό σκέλος της διαδρομής, ενώ για το άλλο σκέλος χρησιμοποιούν το σιδηροδρομικό δίκτυο ή τις εσωτερικές πλωτές οδούς ή μια διαδρομή δια θαλάσσης όταν η διαδρομή αυτή υπερβαίνει τα 100 χιλιόμετρα, και διανύουν το αρχικό ή τελικό οδικό σκέλος της διαδρομής:

– ανάμεσα στο σημείο φόρτωσης του εμπορεύματος και τον πλησιέστερο κατάλληλο σιδηροδρομικό σταθμό φόρτωσης για το αρχικό σκέλος της διαδρομής, και ανάμεσα στον πλησιέστερο κατάλληλο σιδηροδρομικό σταθμό εκφόρτωσης και στο σημείο εκφόρτωσης του εμπορεύματος για την τελική διαδρομή, ή

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

Or. en

Αιτιολόγηση

Πρέπει να χρησιμοποιηθεί σε ολόκληρο το κείμενο ο υφιστάμενος ορισμός της «συνδυασμένης

μεταφοράς», σύμφωνα με την οδηγία 1992/106, αντί να εισαχθεί ο νέος όρος «διατροφική μεταφορά».

Τροπολογία 16

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 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.»

Or. en

Αιτιολόγηση

Διασαφήνιση των υφιστάμενων κανόνων, στόχος των οποίων δεν ήταν να επιτρέπουν τη διασυνοριακή χρήση των οχημάτων μεταφορών κατά ενότητες. Η διασυνοριακή κυκλοφορία μακρύτερων φορτηγών δίνει τη δυνατότητα αλλαγής των βασικών πολιτικών στόχων της Ένωσης, όπως αυτοί αναφέρονται στη Λευκή Βίβλο. Συνεπώς, είναι αναγκαίο να γίνει πρώτα μια διεξοδική εκτίμηση επιπτώσεων της εν λόγω διασυνοριακής κυκλοφορίας, η οποία να περιλαμβάνει τις επιπτώσεις στην αλλαγή του τρόπου εκτέλεσης των μεταφορών, στην ασφάλεια, στις κοινωνικές και εργασιακές συνθήκες, στις ΜΜΕ, στον τομέα του εφοδιασμού, στο θέμα της ατμοσφαιρικής μόλυνσης, του θορύβου, κλπ.

Τροπολογία 17

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – σημείο 2 – στοιχείο α

Οδηγία 96/53/EK

Άρθρο 4 – παράγραφος 1 – στοιχεία α και β

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

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

διαγράφεται

Or. en

Τροπολογία 18

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – σημείο 2 – στοιχείο β

Οδηγία 96/53/EK

Άρθρο 4 – παράγραφος 4 – εδάφιο 2 – πρώτη περίοδος

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

Τροπολογία 19

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – σημείο 6

Οδηγία 96/53/EK

Άρθρο 8 – παράγραφος 2 – περίπτωση 2 – εισαγωγικό μέρος

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 και την ασφάλεια των **συνδυασμένων** μεταφορών, ειδικότερα οι εξής:

Or. en

Τροπολογία 20

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 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) η διάταξη δεν υπερβαίνει το μήκος που ορίζεται στο σημείο 1.1 του παραρτήματος I, κατά περισσότερο από 500 χιλιοστά.

Or. en

Αιτιολόγηση

Προκειμένου να υπάρξει κανονιστική βεβαιότητα, πρέπει να βασιζόμαστε σε όσα έχουν ήδη συμφωνηθεί στο πλαίσιο του κανονισμού 1230/2012 της Επιτροπής (500mm) και τα οποία μόλις πρόσφατα τέθηκαν σε ισχύ.

Τροπολογία 21

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – σημείο 6

Οδηγία 96/53/EK

Άρθρο 8 – παράγραφος 2 – περίπτωση 3 – σημείο ii

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(ii) εισαγωγή των υπόψη ρυμουλκούμενων και ημιρυμουλκούμενων οχημάτων στις σιδηροδρομικές, θαλάσσιες και ποτάμιες μονάδες κατά τις **διατροφικές** μεταφορές,

(ii) εισαγωγή των υπόψη ρυμουλκούμενων και ημιρυμουλκούμενων οχημάτων στις σιδηροδρομικές, θαλάσσιες και ποτάμιες μονάδες κατά τις **συνδυασμένες** μεταφορές,

Τροπολογία 22**Πρόταση οδηγίας****Άρθρο 1 – σημείο 6**

Οδηγία 95/53/EK

Άρθρο 8 – παράγραφος 2 – περίπτωση 3 – εδάφιο 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

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

Or. en

Τροπολογία 23**Πρόταση οδηγίας****Άρθρο 1 – σημείο 6**

Οδηγία 96/53/EK

Άρθρο 8 – παράγραφος 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

3. 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.

Τροπολογία

3. Πριν από τη διάθεσή τους στην αγορά, οι προσαρτούμενες αεροδυναμικές διατάξεις και η τοποθέτησή τους στα οχήματα επιτρέπονται από τα κράτη μέλη, **στο πλαίσιο της οδηγίας 2007/46/EK. Τα κράτη μέλη** εκδίδουν πιστοποιητικό για τον σκοπό αυτό, **το οποίο** 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. en

Αιτιολόγηση

Διασαφήνιση ότι δεν απαιτούνται νέες/πρόσθετες διαδικασίες πιστοποίησης, αλλά ότι αυτό μπορεί να γίνει στο πλαίσιο των υφιστάμενων διαδικασιών για την έγκριση τύπου (2007/46/EK).

Τροπολογία 24

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – σημείο 6

Οδηγία 96/53/EK

Άρθρο 8 – παράγραφος 4

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

4. 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

4. 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. ***Κατά την άσκηση της εξουσίας της, η Επιτροπή διασφαλίζει συνοχή με τις νομικές πράξεις της Ένωσης σχετικά με την έγκριση τύπου.***

Or. en

Τροπολογία 25

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – σημείο 6

Οδηγία 96/53/EK

Άρθρο 8 – παράγραφος 5

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

διαγράφεται

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. en

Αιτιολόγηση

Αφού το όριο των 500 χιλιοστών εισήχθη στο άρθρο 8 παράγραφος 2, δεν απαιτούνται άλλα μεταβατικά μέτρα.

Τροπολογία 26

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – σημείο 7

Οδηγία 95/53/EK

Άρθρο 9 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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.**

Τροπολογία

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 **την οδική ασφάλεια καθώς και την αεροδυναμική επίδοση** των οχημάτων ή των συνδυασμών οχημάτων.

Or. en

Τροπολογία 27

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – σημείο 7

Οδηγία 95/53/EK

Άρθρο 9 – παράγραφος 2 – εδάφιο 1 – περίπτωση 2 – εισαγωγικό μέρος

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

– ενίσχυση της οδικής ασφάλειας και της ασφάλειας στις **διατροπικές** μεταφορές, ιδίως για να διασφαλισθεί ότι το σχήμα του μπροστινού μέρους του θαλάμου:

Τροπολογία

– ενίσχυση της οδικής ασφάλειας και της **ομαλότητας** στις **συνδυασμένες** μεταφορές, ιδίως για να διασφαλισθεί ότι το σχήμα του μπροστινού μέρους του θαλάμου:

Or. en

Αιτιολόγηση

Ο όρος «ασφάλεια» δεν φαίνεται να είναι κατάλληλος, επειδή συνήθως αναφέρεται στην προστασία από εγκλήματα όπως κλοπή, τρομοκρατία, κλπ. Δεν είναι σαφές με ποιον τρόπο οι αλλαγές στον σχεδιασμό του θαλάμου θα καταστήσουν, εν προκειμένω, ασφαλέστερες τις εμπορευματικές μεταφορές.

Τροπολογία 28

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – σημείο 7

Οδηγία 95/53/EK

Άρθρο 9 – παράγραφος 2 – εδάφιο 1 – περίπτωση 2 – σημείο i

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(i) βελτιώνει την ορατότητα των ευάλωτων χρηστών του οδικού δικτύου για τον οδηγό, συγκεκριμένα μειώνοντας **τη νεκρή γωνία** ορατότητας κάτω από το εμπρόσθιο αλεξήνεμο,

Τροπολογία

(i) 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 τα πλευρικά του θαλάμου**.

Or. en

Αιτιολόγηση

Η πρόταση δεν διασαφηνίζει επαρκώς τα μέτρα που πρέπει να ληφθούν για τη βελτίωση της ασφάλειας του θαλάμου, ιδίως όσον αφορά την ασφάλεια των πεζών. Η νομοθεσία αυτή πρέπει να παρέχει σαφείς κατευθυντήριες γραμμές, και η ομάδα εργασίας εμπειρογνομόνων επικουρεί

την Επιτροπή στην προετοιμασία της εφαρμογής των εν λόγω κατευθυντήριων γραμμών.

Τροπολογία 29

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – σημείο 7

Οδηγία 95/53/EK

Άρθρο 9 – παράγραφος 2 – εδάφιο 1 – περίπτωση 2 – σημείο ii

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(ii) μειώνει τις ζημιές σε περίπτωση πρόσκρουσης,

(ii) μειώνει τις ζημιές σε περίπτωση πρόσκρουσης **με άλλα οχήματα και βελτιώνει τη δυνατότητα απορρόφησης ενέργειας των θαλάμων μέσω της εφαρμογής ενός συστήματος διαχείρισης προσκρούσεων το οποίο απορροφά ενέργεια.**

Or. en

Αιτιολόγηση

Η πρόταση δεν διασαφηνίζει επαρκώς τα μέτρα που πρέπει να ληφθούν για τη βελτίωση της ασφάλειας του θαλάμου, ιδίως ως προς την ασφάλεια των πεζών. Η νομοθεσία αυτή πρέπει να παρέχει σαφείς κατευθυντήριες γραμμές, και η ομάδα εργασίας εμπειρογνομόνων επικουρεί την Επιτροπή στην προετοιμασία της εφαρμογής των εν λόγω κατευθυντήριων γραμμών.

Τροπολογία 30

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – σημείο 7

Οδηγία 95/53/EK

Άρθρο 9 – παράγραφος 2 – εδάφιο 1 – περίπτωση 2 – σημείο ii α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(ii α) βελτιώνει την προστασία των πεζών μέσα από την προσαρμογή της σχεδίασης του μπροστινού μέρους κατά τρόπο ώστε να ελαχιστοποιούνται οι κίνδυνοι να παρασυρθούν, σε περιπτώσεις συγκρούσεων, οι εβάλωτοι χρήστες του οδικού δικτύου,

Or. en

Αιτιολόγηση

Η πρόταση δεν διασαφηνίζει επαρκώς τα μέτρα που πρέπει να ληφθούν για τη βελτίωση της ασφάλειας του θαλάμου, ιδίως ως προς την ασφάλεια των πεζών. Η νομοθεσία αυτή πρέπει να παρέχει σαφείς κατευθυντήριες γραμμές, και η ομάδα εργασίας εμπειρογνομόνων επικουρεί την Επιτροπή στην προετοιμασία της εφαρμογής των εν λόγω κατευθυντήριων γραμμών.

Τροπολογία 31

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – σημείο 7

Οδηγία 95/53/EK

Άρθρο 9 – παράγραφος 2 – εδάφιο 1 – περίπτωση 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

η ικανότητα ελιγμών των οχημάτων ή των συνδυασμών οχημάτων στο οδικό δίκτυο και χωρίς την επιβολή περιορισμών στην κυκλοφορία των οχημάτων **στους τερματικούς σταθμούς διατροπικών μεταφορών,**

Τροπολογία

η ικανότητα ελιγμών των οχημάτων ή των συνδυασμών οχημάτων στο οδικό δίκτυο και χωρίς την επιβολή περιορισμών στην κυκλοφορία των οχημάτων **στις συνδυασμένες μεταφορές,**

Or. en

Τροπολογία 32

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – σημείο 7

Οδηγία 95/53/EK

Άρθρο 9 – παράγραφος 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

3. Πριν από τη διάθεσή τους στην αγορά, οι αεροδυναμικές επιδόσεις των νέων σχεδίων μηχανοκίνητων οχημάτων υποβάλλονται σε δοκιμή από τα κράτη μέλη, τα οποία για τον σκοπό αυτό εκδίδουν πιστοποιητικό. Τα πιστοποιητικά δοκιμής που εκδίδονται σε ένα κράτος μέλος αναγνωρίζονται από τα άλλα κράτη μέλη.

Τροπολογία

3. Πριν από τη διάθεσή τους στην αγορά, οι αεροδυναμικές επιδόσεις **και οι επιδόσεις ασφάλειας** των νέων σχεδίων μηχανοκίνητων οχημάτων υποβάλλονται σε δοκιμή **στο πλαίσιο της οδηγίας 2007/46/EK** από τα κράτη μέλη, τα οποία για τον σκοπό αυτό εκδίδουν πιστοποιητικό. Τα πιστοποιητικά δοκιμής που εκδίδονται σε ένα κράτος μέλος αναγνωρίζονται από τα άλλα κράτη μέλη.

Αιτιολόγηση

Διασαφήνιση ότι δεν απαιτούνται νέες/πρόσθετες διαδικασίες πιστοποίησης, αλλά ότι αυτό μπορεί να γίνει εντός του πλαισίου των υφιστάμενων διαδικασιών για την έγκριση τύπου (2007/46/EK).

Τροπολογία 33

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – σημείο 7

Οδηγία 96/53/EK

Άρθρο 9 – 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 [επτά έτη από την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας].

Or. en

Αιτιολόγηση

Η πρόταση της Επιτροπής συνδέει την ασφάλεια με την αεροδυναμική απόδοση, περιορίζοντας με τον τρόπο αυτό τις βελτιώσεις στην ασφάλεια των φορτηγών μεγάλων αποστάσεων, τα οποία είναι λιγότερο πιθανό να εισέρχονται σε αστικές περιοχές. Εφόσον το 66% των θανατηφόρων ατυχημάτων με πεζούς και το 55% των θανατηφόρων ατυχημάτων με ποδηλάτες σημειώνονται σε αστικές περιοχές, είναι ζωτικής σημασίας να βελτιωθεί η ασφάλεια όλων των φορτηγών. Κάτι τέτοιο μπορεί να επιτευχθεί μόνο με υποχρεωτικές βελτιώσεις στην ασφάλεια όλων των φορτηγών, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που κυκλοφορούν σε αστικές περιοχές. Μια μεταβατική περίοδος 7 ετών παρέχει στη βιομηχανία επαρκή χρόνο για να προσαρμοστεί στις κανονιστικές αλλαγές.

Τροπολογία 34

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – σημείο 9

Οδηγία 95/53/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 2.3.4.

Or. en

Τροπολογία 35

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – σημείο 9

Οδηγία 95/53/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 **εναλλακτικών καυσίμων** πρέπει, ωστόσο, να συμμορφώνονται με τα όρια που καθορίζονται στο παράρτημα I, σημείο 3: μέγιστο βάρος που επιτρέπεται ανά άξονα.

Or. en

Τροπολογία 36

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – σημείο 10

Οδηγία 95/53/EK

Άρθρο 11 – παράγραφος 1

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

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.

εμπορευματοκιβωτίου ή του κινητού αμαξώματος αποτελεί μέρος **συνδυασμένης** μεταφοράς *όπως ορίζεται στο άρθρο 2.*

Or. en

Τροπολογία 37

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – σημείο 10

Οδηγία 95/53/EK

Άρθρο 11 – παράγραφος 2

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

διαγράφεται

Αιτιολόγηση

Ο υφιστάμενος ορισμός των «συνδυασμένων μεταφορών», σύμφωνα με την οδηγία 1992/106, πρέπει να χρησιμοποιείται σε όλο το κείμενο αντί του νέου όρου «διατροφικές μεταφορές». Ο ορισμός αυτός ήδη θέτει σαφώς τα όρια του οδικού σκέλους της διαδρομής και η απόσταση αυτή φαίνεται ότι επαρκεί για τη σύνδεση μιας βιομηχανικής ή εμπορικής μονάδας με έναν εμπορευματικό σταθμό ή έναν ποτάμιο λιμένα. Οι βαθείς θαλάσσιοι λιμένες πρέπει να συνδέονται με βιώσιμους τρόπους μεταφοράς και όχι με οδικές εμπορευματικές μεταφορές μεγάλων αποστάσεων.

Τροπολογία 38

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – σημείο 11

Οδηγία 95/53/EK

Άρθρο 12 – παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

2. 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

Τροπολογία

2. Μετά την παρέλευση **πέντε** 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 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.

είναι υποχρεωτική.

Or. en

Τροπολογία 39

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – σημείο 11

Οδηγία 95/53/EK

Άρθρο 12 – παράγραφος 6

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

6. 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)¹³ EN 12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 και ISO 14906.

¹³ DSRC: Dedicated Short-Range Communications

Τροπολογία

6. Σύμφωνα με την παράγραφο 1, **τα νέα οχήματα με κινητήρες κατηγοριών N2 και N3 έχουν ενσωματωμένες συσκευές 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)¹³ EN 12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 και ISO 14906. **Οι πληροφορίες είναι επίσης προσβάσιμες στους οδηγούς.**

¹³ DSRC: Dedicated Short-Range Communications

Or. en

Αιτιολόγηση

Ο ενσωματωμένος αισθητήρας ζύγισης φαίνεται ότι είναι το πλέον αποτελεσματικό εργαλείο για την πρόληψη της υπερφόρτωσης και, ως εκ τούτου, πρέπει να είναι υποχρεωτικός. Οι συσκευές ζύγισης κατά την κίνηση, που τοποθετούνται στο οδικό δίκτυο, είναι λιγότερο αποτελεσματικές, καθώς η θέση τους μπορεί να καταστεί γνωστή και να αποφεύγονται. Επιπλέον, οι ενσωματωμένες συσκευές παρέχουν στον/στην οδηγό έναν τρόπο για να ελέγχει εάν το αυτοκίνητό του/της είναι συμβατό με τον νόμο.

Τροπολογία 40

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – σημείο 12

Οδηγία 96/53/EK

Άρθρο 13 – παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

2. Υπερφόρτωση μικρότερη από το 5% του μέγιστου βάρους που προβλέπεται στα σημεία 2, 3, 4.1 και 4.3 του Παραρτήματος 1 συνεπάγεται γραπτή προειδοποίηση στη μεταφορική εταιρεία, ενώ μπορεί να επισύρει κυρώσεις, εάν αυτό προβλέπεται από την εθνική νομοθεσία.

Τροπολογία

2. Υπερφόρτωση μικρότερη από το 2% του μέγιστου βάρους που προβλέπεται στα σημεία 2, 3, 4.1 και 4.3 του Παραρτήματος 1 συνεπάγεται γραπτή προειδοποίηση στη μεταφορική εταιρεία, ενώ μπορεί να επισύρει κυρώσεις, εάν αυτό προβλέπεται από την εθνική νομοθεσία.

Or. en

Αιτιολόγηση

Για ένα όχημα 40 τόνων, μια υπερφόρτωση της τάξης του 2% ισοδυναμεί με 2 τόνους, γεγονός που την καθιστά σημαντική υπερφόρτωση. Ο εισηγητής είναι της γνώμης ότι πρέπει να υπάρχει μικρότερη ανοχή και προτείνει ως μέγιστη ανοχή το ποσοστό του 2%.

Τροπολογία 41

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – σημείο 12

Οδηγία 96/53/EK

Άρθρο 13 – παράγραφος 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

3. Υπερφόρτωση μεταξύ 5 και 10% του μέγιστου βάρους που προβλέπεται στα σημεία 2, 3, 4.1 και 4.3 του Παραρτήματος 1 θεωρείται παράβαση ήσσονος σημασίας για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας και συνεπάγεται χρηματικό πρόστιμο. Οι εποπτικές αρχές δύνανται επίσης να ακινητοποιήσουν το όχημα για την εκφόρτωσή του έως ότου επιτευχθεί το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος.

Τροπολογία

3. Υπερφόρτωση μεταξύ 2 και 10% του μέγιστου βάρους που προβλέπεται στα σημεία 2, 3, 4.1 και 4.3 του Παραρτήματος 1 θεωρείται παράβαση ήσσονος σημασίας για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας και συνεπάγεται χρηματικό πρόστιμο. Οι εποπτικές αρχές δύνανται επίσης να ακινητοποιήσουν το όχημα για την εκφόρτωσή του έως ότου επιτευχθεί το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος.

Or. en

Τροπολογία 42

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – σημείο 12

Οδηγία 96/53/EK

Άρθρο 13 – παράγραφος 6

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

6. 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

6. Υπέρβαση του μήκους ή πλάτους το πολύ κατά **1%** 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. en

Αιτιολόγηση

Οι εξωτερικές διαστάσεις των φορτηγών υπολογίζονται σε κλίμακα χιλιοστού, επομένως το όχημα εν γένει δεν αποκλίνει από αυτές τις διαστάσεις. Σε περίπτωση φορτίων που υπερβαίνουν τις διαστάσεις του φορτηγού, πρέπει να εξασφαλίζεται ειδική άδεια. Επομένως, οι ανεκτές αποκλίσεις πρέπει να τείνουν στο μηδέν, και οπωσδήποτε να είναι όσο το δυνατόν μικρότερες.

Τροπολογία 43

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – σημείο 12

Οδηγία 96/53/EK

Άρθρο 13 – παράγραφος 7

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

7. 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

Τροπολογία

7. 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. 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.

μεταφορική εταιρεία, σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 3.

Or. en

Αιτιολόγηση

Οι εξωτερικές διαστάσεις των φορτηγών υπολογίζονται σε κλίμακα χιλιοστού, επομένως το όχημα εν γένει δεν αποκλίνει από αυτές τις διαστάσεις. Σε περίπτωση φορτίων που υπερβαίνουν τις διαστάσεις του φορτηγού, πρέπει να εξασφαλίζεται ειδική άδεια. Επομένως, οι ανεκτές αποκλίσεις πρέπει να τείνουν στο μηδέν, και οπωσδήποτε να είναι όσο το δυνατόν μικρότερες.

Τροπολογία 44

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – σημείο 12

Οδηγία 95/53/EK

Άρθρο 13 – παράγραφος 8

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

8. 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 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.

Τροπολογία

8. 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.

Or. en

Αιτιολόγηση

Οι εξωτερικές διαστάσεις των φορτηγών υπολογίζονται σε κλίμακα χιλιοστού, επομένως το όχημα εν γένει δεν αποκλίνει από αυτές τις διαστάσεις. Σε περίπτωση φορτίων που υπερβαίνουν

τις διαστάσεις του φορτηγού, πρέπει να εξασφαλίζεται ειδική άδεια. Επομένως, οι ανεκτές αποκλίσεις πρέπει να τείνουν στο μηδέν, και οπωσδήποτε να είναι όσο το δυνατόν μικρότερες.

Τροπολογία 45

Πρόταση οδηγίας
Άρθρο 1 – σημείο 13
Οδηγία 95/53/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, **πριν από τη φόρτωση**, 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 εμπορευματοκιβωτίου φέρει την υπογραφή του προσώπου που είναι δεόντως εξουσιοδοτημένο από τον φορτωτή.** Σε περίπτωση που οι πληροφορίες **σχετικά με το μεικτό βάρος του εμπορευματοκιβωτίου** είναι ελλιπείς ή λανθασμένες, ο φορτωτής είναι εξίσου υπεύθυνος με την εταιρεία μεταφοράς σε περίπτωση υπερφόρτωσης του οχήματος.

Στις συνδυασμένες μεταφορές, οι πληροφορίες σχετικά με το μεικτό βάρος ενός γεμάτου εμπορευματοκιβωτίου παρέχονται στο πρόσωπο που αναλαμβάνει στη συνέχεια τη φύλαξη του εμπορευματοκιβωτίου.

Or. en

Αιτιολόγηση

Στις 20 Σεπτεμβρίου 2013, η υποεπιτροπή του IMO για επικίνδυνα εμπορεύματα, στερεά φορτία και εμπορευματοκιβώτια (DSC) συμφώνησε σε αναθεώρηση της σύμβασης SOLAS για υποχρεωτικό έλεγχο του μεικτού βάρους των εμπορευματοκιβωτίων πριν από τη φόρτωσή τους σε πλοίο. Για να θεσπιστεί μια ενιαία προσέγγιση για όλους τους τρόπους μεταφοράς και για να αποφευχθούν πιθανές αντικρουόμενες διατάξεις, πρέπει, κατά την τροποποίηση της παρούσας

οδηγίας, να λάβουμε υπόψη τις εξελίξεις στον IMO.

Τροπολογία 46

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – σημείο 15

Οδηγία 96/53/EK

Άρθρο 16 – παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

2. 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

2. 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 πέντε ετών** από την [ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας οδηγίας]. **Η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση, με βάση τις εξουσίες που της έχουν ανατεθεί, το αργότερο εννέα μήνες πριν από τη λήξη της περιόδου των πέντε ετών. Η εκχώρηση της εξουσίας παρατείνεται σιωπηρά για περιόδους ίσης διάρκειας, εκτός εάν το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο αντιτεθεί στην εν λόγω παράταση το αργότερο τρεις μήνες πριν από το τέλος κάθε περιόδου.**

Or. en

Τροπολογία 47

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – σημείο 16 – στοιχείο γ

Οδηγία 96/53/EK

Παράρτημα I – σημείο 2.3.1 – περίπτωση 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

«Διαξονικά μηχανοκίνητα οχήματα εκτός από τα λεωφορεία και με υβριδικό ή ηλεκτρικό σύστημα κίνησης: 19 τόνοι»

Τροπολογία

διαγράφεται

Or. en

Τροπολογία 48

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 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 σημείο:

«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 ενός τόνου. 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

Οι εναλλακτικοί κινητήρες πρέπει να αντιμετωπίζονται με τον ίδιο τρόπο, ανεξάρτητα από την τεχνολογία τους. Ωστόσο, το βάρος διαφορετικών τύπων εναλλακτικών κινητήρων διαφέρει ανάλογα με τη χρησιμοποιούμενη τεχνολογία. Εάν ισχύει μόνο ένας περιορισμός βάρους για όλους τους εναλλακτικούς κινητήρες, οι συνδυασμοί οχημάτων με ελαφρύτερους κινητήρες μπορούν να χρησιμοποιούν επιπλέον βάρος φορτίου. Ως εκ τούτου, πρέπει να αποφεύγονται καταστάσεις στις οποίες ένας τύπος εναλλακτικού κινητήρα διαθέτει συγκριτικό πλεονέκτημα έναντι άλλων.