



ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ

2009 - 2014

Έγγραφο συνόδου

A7-0256/2014

27.3.2014

*****I**

ΕΚΘΕΣΗ

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 ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ.....	5
ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ.....	45

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 γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής της 11ης 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 (A7-0256/2014),
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 Πρόεδρό του να διαβιβάσει τη θέση του Κοινοβουλίου στο Συμβούλιο, στην Επιτροπή και στα εθνικά κοινοβούλια.

Τροπολογία 1

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 1

¹ ΕΕ C 327 της 12.11.2013, σ. 133.

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 2011⁶ τονίζει την ανάγκη μείωσης των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου, και κυρίως του διοξειδίου του άνθρακα (CO₂) κατά 60% σε σύγκριση με τα επίπεδα του 1990 έως το 2050.

⁶ 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 2011⁶ τονίζει την ανάγκη μείωσης των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου, και κυρίως του διοξειδίου του άνθρακα (CO₂) κατά 60% σε σύγκριση με τα επίπεδα του 1990 έως το 2050 **και κατά 20% έως το 2020.**

⁶ COM (2011) 0144

Τροπολογία 2

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

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(1α) Καθότι δεν υφίστανται 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 της προσέγγιση σε σχέση με τα αυτοκίνητα και τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα.

Τροπολογία 3

**Πρόταση οδηγίας
Αιτιολογική σκέψη 3**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(3) Οι τεχνολογικές εξελίξεις επιτρέπουν την προσθήκη αεροδυναμικών 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 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.

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 και άλλα οχήματα. Αυτές μπορούν να βελτιώσουν σημαντικά την ενεργειακή απόδοση του οχήματος, μειώνοντας, παράλληλα, σε μεγάλο βαθμό τον κίνδυνο τραυματισμού για τους άλλους χρήστες του οδικού δικτύου. Η παρούσα οδηγία θα πρέπει επίσης να ενθαρρύνει και να διευκολύνει την καινοτομία στον σχεδιασμό οχημάτων και μονάδων μεταφοράς.***

Τροπολογία 4

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 3 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(3α) Η Επιτροπή θα πρέπει να αναπτύξει μια προσέγγιση με στόχο τη μείωση των διαδρομών χωρίς φορτίο στον τομέα των οδικών εμπορευματικών μεταφορών, στο πλαίσιο μέτρων σχετικά με «τα βάρη και τις διαστάσεις», καθώς και μια ελάχιστη εναρμόνιση των κανόνων για τις οδικές ενδομεταφορές, με στόχο την αποτροπή πρακτικών ντάμπινγκ. Επιπλέον, η επανεξέταση της οδηγίας 1999/62/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του

Συμβουλίου^{1α} («οδηγία 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, πριν από την 1η Ιανουαρίου 2015, πρόταση για την τροποποίηση της οδηγίας για το ευρωπαϊκό σήμα τέλους κυκλοφορίας.

^{1α} Οδηγία 1999/62/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Ιουνίου 1999, περί επιβολής τελών στα βαρέα φορτηγά οχήματα που χρησιμοποιούν ορισμένα έργα υποδομής (ΕΕ L 187 της 20.7.1999, σ. 42).

Τροπολογία 5

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% 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 στις ενεργειακές επιδόσεις των οχημάτων, σε συνδυασμό με τις διατάξεις που αναφέρονται στην ανωτέρω αιτιολογική σκέψη 3, και απαιτείται επείγοντως προκειμένου να υπάρξει σημαντική μείωση των εκπομπών των οχημάτων στον τομέα των οδικών εμπορευματικών μεταφορών.** Ωστόσο, η βελτίωση αυτή είναι αδύνατη εντός των υφιστάμενων ορίων μήκους που

καθορίζονται από την οδηγία 96/53/EK, χωρίς να μειωθεί η **χωρητικότητα** 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. **Οιαδήποτε εξαίρεση αυτού του είδους δεν θα πρέπει να χρησιμοποιηθεί για την αύξηση του ωφέλιμου φορτίου του οχήματος.**

Τροπολογία 6

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

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 τον 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 **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 κατατομή των θαλάμων οδήγησης πρέπει, κατόπιν δέουσας μεταβατικής περιόδου, να καταστεί υποχρεωτική. Στη νέα** αυτή κατατομή θα **πρέπει** επίσης να **προβλεφθούν διατάξεις**

και την ασφάλεια του οδηγού.

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

⁷ COM(2010) 389

⁸ COM (2012) 258

Τροπολογία 7

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 αναπτύσσεται 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 σχετικά με την εφαρμογή και τις απαιτήσεις για τα πιστοποιητικά.***

Τροπολογία 8

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 6 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(6α) Σύμφωνα με τη Λευκή Βίβλο του 2011 για τις μεταφορές, το 30% των οδικών μεταφορών εμπορευμάτων που μεταφέρονται 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 αποδοτικών και οικολογικών εμπορευματικών διαδρόμων. Για να επιτευχθεί ο στόχος αυτός θα πρέπει να αναπτυχθούν κατάλληλες υποδομές. Ο στόχος αυτός 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^{1α}.

^{1α} *EE C 168 E της 14.6.2013, σ. 72.*

Τροπολογία 9

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 6 β (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(6β) Προκειμένου να επιτευχθούν οι στόχοι της Λευκής Βίβλου του 2011 για τις μεταφορές, η αναθεώρηση της οδηγίας 96/53/ΕΚ θα αποτελέσει ευκαιρία για τη βελτίωση της ασφάλειας και της άνεσης των οδηγών, λαμβανομένων υπόψη των απαιτήσεων που ορίζονται στην οδηγία 89/391/ΕΟΚ του Συμβουλίου^{1α} («οδηγία πλαίσιο για την υγεία και την ασφάλεια στην εργασία»).

^{1α} *Οδηγία 89/391/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 12ης Ιουνίου 1989 σχετικά με την εφαρμογή μέτρων για την προώθηση της βελτίωσης της ασφάλειας και της υγείας των εργαζομένων κατά την εργασία (EE L 183 της 26.9.1989, σ. 1).*

Τροπολογία 10

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 11

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

Τροπολογία

διαγράφεται

(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.

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 τεχνολογία χαμηλών εκπομπών διοξειδίου πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να υπερβαίνουν το μέγιστο βάρος έως ένα τόνο, ανάλογα με το βάρος που απαιτείται λόγω της τεχνολογίας. Ωστόσο, το επιπλέον βάρος δεν θα πρέπει να αυξάνει τη χωρητικότητα του οχήματος. Θα πρέπει να τηρείται η αρχή της τεχνολογικής ουδετερότητας.**

Τροπολογία 12

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.**

Τροπολογία 13

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

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.

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.

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 **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, **με βάση ένα σύστημα διαβάθμισης της επικινδυνότητας**.

Τροπολογία 14

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 14

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(14) Η διαπίστωση μεγάλου αριθμού παραβάσεων των διατάξεων της οδηγίας 96/53/EK 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/EK στο επίπεδο της Ευρωπαϊκής

Τροπολογία

(14) Η διαπίστωση μεγάλου αριθμού παραβάσεων των διατάξεων της οδηγίας 96/53/EK 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/EK στο επίπεδο της Ευρωπαϊκής

Ένωσης. Οι διοικητικές κυρώσεις αυτές θα πρέπει να είναι αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές.

Ένωσης. Οι διοικητικές κυρώσεις αυτές θα πρέπει να είναι αποτελεσματικές, αναλογικές, αποτρεπτικές και **να μην εισάγουν διακρίσεις**.

Τροπολογία 15

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 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 **μέσω των αντίστοιχων σημείων επαφής**, 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

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 16 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(16α) Η Επιτροπή θα πρέπει να επανεξετάσει το παράρτημα I της οδηγίας 96/53/EK και να υποβάλει έκθεση σχετικά με την εφαρμογή του, λαμβάνοντας υπόψη, μεταξύ άλλων, τις επιπτώσεις στον διεθνή ανταγωνισμό, την κατανομή μεταξύ των τρόπων μεταφοράς, τις δαπάνες για την αναπροσαρμογή των υποδομών και τους στόχους της Ευρωπαϊκής Ένωσης σε σχέση με το περιβάλλον και την ασφάλεια, όπως ορίζονται στη Λευκή

Τροπολογία 17

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 σχετικών εγγράφων στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο.**

Τροπολογία

(17) Θα πρέπει να **ανατεθεί στην Επιτροπή εξουσία έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων** σύμφωνα με το άρθρο 290 της συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης **όσον αφορά** τον καθορισμό των απαιτήσεων για τις νέες αεροδυναμικές διατάξεις **προστασίας έναντι ενσφηνώσεως στο πλευρικό και στο οπίσθιο** μέρος του οχήματος ή για τον σχεδιασμό των νέων μηχανοκίνητων οχημάτων, **με στόχο την επανεξέταση των ευρωπαϊκών διαδικασιών έγκρισης τύπου, όπως αναφέρονται στην οδηγία 2007/46/ΕΚ στο πλαίσιο των κανονισμών της ΟΕΕ/ΗΕ**, καθώς και **των τεχνικών προδιαγραφών** για την εξασφάλιση της πλήρους διαλειτουργικότητας των ενσωματωμένων συσκευών ζύγισης, **και των κατευθύνσεων** 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 ενδιαφερόμενα μέρη όπως κατασκευαστές, οδηγοί, οργανώσεις για την οδική ασφάλεια, αρχές οδικής κυκλοφορίας ενώσεις και κέντρα κατάρτισης.** Η Επιτροπή δημοσιεύει έκθεση σχετικά με τα αποτελέσματα της διαβούλευσης. Θα πρέπει να **παρέχεται επαρκής χρόνος στα ενδιαφερόμενα μέρη προκειμένου να συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις αυτές.**

Τροπολογία 18

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – σημείο 1

Οδηγία 96/53/EK

Άρθρο 2 – εδάφιο 1 – περίπτωση 15

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 αυτά¹⁰, 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

– «*τεχνολογία χαμηλών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα*», *τεχνολογία η οποία δεν βασίζεται απόλυτα σε πηγές ορυκτού πετρελαίου για τον ενεργειακό εφοδιασμό στις μεταφορές και η οποία συμβάλλει σημαντικά στην απαλλαγή των μεταφορών από τις ανθρακούχες εκπομπές. Στις πηγές περιλαμβάνονται:*

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

¹⁰ *EE L 263 της 9.10.2007, σ. 1.*

Τροπολογία 19

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – σημείο 1

Οδηγία 96/53/EK

Άρθρο 2 – παράγραφος 1 – περίπτωση 14

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

– «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 αυτά¹¹, το οποίο είναι εξοπλισμένο με έναν ή περισσότερους κινητήρες έλξης που τροφοδοτούνται από ηλεκτρική ενέργεια και δεν είναι μόνιμα συνδεδεμένοι με το δίκτυο,

¹¹ *EE L 263 της 9.10.2007, σ. 1.*

Τροπολογία 20

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – σημείο 1

Οδηγία 96/53/EK

Άρθρο 2 – εδάφιο 1 – περίπτωση 16

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

διαγράφεται

Τροπολογία

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

(Η τροπολογία αφορά το σύνολο του κειμένου. Εφόσον εγκριθεί θα πρέπει να γίνουν παντού οι αντίστοιχες αλλαγές)

Τροπολογία 21

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 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

Τροπολογία 22

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 2 – στοιχείο β

Οδηγία 96/53/EK

Άρθρο 4 – παράγραφος 4 – εδάφιο 2 – πρώτη πρόταση

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 23

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – σημείο 6

Οδηγία 96/53/EK

Άρθρο 8 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

1. 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

1. 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 **έως 500 mm κατ' ανώτατο όριο**, 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 24

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – σημείο 6

Οδηγία 96/53/EK

Άρθρο 8 – παράγραφος 2 – εδάφιο 1 – περίπτωση 2 – στοιχείο θ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

(i) η σωστή στερέωση και αντοχή των διατάξεων για **να αποκλειστεί ο κίνδυνος** αποκόλλησης,

Τροπολογία 25

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – σημείο 6

Οδηγία 96/53/EK

Άρθρο 8 – παράγραφος 2 – εδάφιο 1 – περίπτωση 2 – σημείο ii

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(ii) σήμανση ημέρας και νύχτας **σύμφωνα με τους κανόνες της έγκρισης τύπου για την τοποθέτηση 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,

Τροπολογία 26

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – σημείο 6

Οδηγία 96/53/EK

Άρθρο 8 – παράγραφος 2 – εδάφιο 1 – περίπτωση 2 – σημείο iv α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

ina) σχεδίαση που δεν περιορίζει την ορατότητα του οπίσθιου μέρους του οχήματος από τον οδηγό,

Τροπολογία 27

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – σημείο 6

Οδηγία 96/53/EK

Άρθρο 8 – παράγραφος 2 – εδάφιο 1 – περίπτωση 3 – σημείο iii

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

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

(iii) οι διατάξεις αυτές μπορούν να ανασυρθούν, να αναδιπλωθούν ή να αφαιρεθούν εύκολα.

Τροπολογία 28

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – σημείο 6

Οδηγία 96/53/EK

Άρθρο 8 – παράγραφος 2 – εδάφιο 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Η υπέρβαση των ανώτατων μηκών δεν επιφέρει αύξηση της **μεταφορικής**

Η υπέρβαση των ανώτατων μηκών δεν επιφέρει αύξηση της **χωρητικότητας** των

ικανότητας των οχημάτων ή συνδυασμών οχημάτων.

οχημάτων ή συνδυασμών οχημάτων.

Τροπολογία 29

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.

Τροπολογία 30

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

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.

αναφέρεται στην παράγραφο 3. **Οι κατ' εξουσιοδότηση πράξεις εγκρίνονται, για πρώτη φορά, το αργότερο 2 έτη μετά τη δημοσίευση της παρούσας οδηγίας.**

Τροπολογία 31

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – σημείο 6

Οδηγία 96/53/EK

Άρθρο 8 – παράγραφος 4 – εδάφιο 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

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

Τροπολογία 32

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – σημείο 6

Οδηγία 96/53/EK

Άρθρο 8 – παράγραφος 5

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

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.

διαγράφεται

Τροπολογία 33

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – σημείο 7

Οδηγία 96/53/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 τα αεροδυναμικά χαρακτηριστικά των οχημάτων ή των συνδυασμών οχημάτων, καθώς και την οδική ασφάλειά τους **για τους ενάλωτους χρήστες του οδικού δικτύου και για τα οχήματα σε περίπτωση οπίσθιας σύγκρουσης.**

Τροπολογία 34

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – σημείο 7

Οδηγία 96/53/EK

Άρθρο 9 – παράγραφος 2 – εδάφιο 1 – περίπτωση 2 – στοιχείο θ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

θ) βελτιώνει την **άμεση** ορατότητα **ώστε να καθίστανται περισσότερο ορατοί οι ενάλωτοι χρήστες** του οδικού δικτύου για τον οδηγό, συγκεκριμένα μειώνοντας **τις νεκρές γωνίες** ορατότητας κάτω από το εμπρόσθιο αλεξήνεμο **και σε όλη την περίμετρο του θαλάμου και, κατά περίπτωση, με την τοποθέτηση πρόσθετου εξοπλισμού, όπως κάτοπτρα ή**

Τροπολογία 35

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – σημείο 7

Οδηγία 96/53/EK

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

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(ii) μειώνει τις ζημιές σε περίπτωση πρόσκρουσης,

Τροπολογία

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

Τροπολογία 36

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – σημείο 7

Οδηγία 96/53/EK

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

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(ii) μειώνει τις ζημιές σε περίπτωση πρόσκρουσης,

Τροπολογία

iiα) βελτιώνει την προστασία των πεζών μέσω της προσαρμογής του εμπρόσθιου σχεδιασμού ούτως ώστε να ελαχιστοποιείται ο κίνδυνος παράσυρσης, σε περίπτωση σύγκρουσης με ευάλωτους χρήστες του οδικού δικτύου, με τη διευκόλυνση της εκτροπής των ευάλωτων χρηστών προς τα πλάγια

Τροπολογία 37

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – σημείο 7

Οδηγία 96/53/EK

Άρθρο 9 – παράγραφος 2 – εδάφιο 1 – περίπτωση 4

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

– η άνεση και η ασφάλεια για τους οδηγούς,

Τροπολογία

– η άνεση και η ασφάλεια για τους οδηγούς **με στόχο τη βελτίωση της ποιότητας του χώρου εργασίας.**

Τροπολογία 38

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – σημείο 7

Οδηγία 96/53/EK

Άρθρο 9 – παράγραφος 2 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(2α) Με στόχο τη βελτίωση της ασφάλειας και της άνεσης του οδηγού και, εν τέλει, τη διασφάλιση της βελτίωσης της οδικής ασφάλειας των οχημάτων στο πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας, οι προς τήρηση απαιτήσεις που προβλέπει το άρθρο 9 παράγραφος 2 ως προς την ασφάλεια και την άνεση στον θάλαμο του οδηγού 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 ιεράρχηση των μέτρων πρόληψης που περιέχει για την εξάλειψη των πηγών των κραδασμών που μεταδίδονται στο σύνολο του σώματος και των μυοσκελετικών παθήσεων·**

– **διαμόρφωση του θαλάμου του οδηγού με χαρακτηριστικά ασφαλείας, με αφετηρία μια ασφαλή έξοδο κινδύνου από τον θάλαμο·**

– **αύξηση των διαστάσεων του θαλάμου του οδηγού ώστε να συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις ως προς την άνεση και την ασφάλεια για το κάθισμα και την κουκέτα του οδηγού, λαμβανομένων υπόψη των καταστάσεων έκτακτης ανάγκης.**

Τροπολογία 39

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – σημείο 7

Οδηγία 96/53/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. Σε αυτό βεβαιώνεται η τήρηση των απαιτήσεων της ανωτέρω παραγράφου 2. 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 ασφαλείας** 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. Σε αυτό βεβαιώνεται η τήρηση των απαιτήσεων της ανωτέρω παραγράφου 2. **Η δοκιμή των αεροδυναμικών επιδόσεων των οχημάτων αυτών είναι σύμφωνη με τους σχετικούς κανόνες για τη μέτρηση των αεροδυναμικών επιδόσεων που έχει διαμορφώσει η Επιτροπή.** Τα πιστοποιητικά δοκιμής που εκδίδονται σε ένα κράτος μέλος αναγνωρίζονται από τα άλλα κράτη μέλη.

Τροπολογία 40

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 και οι συνδυασμοί οχημάτων χρησιμοποιούν θαλάμους οδήγησης οι οποίοι συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις ασφαλείας που αναφέρονται στο άρθρο 9 παράγραφος 2

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

Τροπολογία 41

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – σημείο 7

Οδηγία 96/53/EK

Άρθρο 9 – παράγραφος 4

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

4. 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.

Τροπολογία

4. **Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία** να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 16 **και με βάση τους υφιστάμενους κανόνες της ΟΕΕ/ΗΕ**, 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 **ασφαλείας και αεροδυναμικών επιδόσεων**, περιορισμών στη σχεδίαση, καθώς και διαδικασιών για την έκδοση του πιστοποιητικού δοκιμών που αναφέρεται στην παράγραφο 3. **Οι κατ' εξουσιοδότηση πράξεις εγκρίνονται, για πρώτη φορά, το αργότερο 2 έτη μετά τη δημοσίευση της παρούσας οδηγίας.**

Τροπολογία 42

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 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

Τροπολογία

Το μέγιστο βάρος των οχημάτων με **τεχνολογία χαμηλών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα** είναι εκείνο που αναφέρεται

παράρτημα I, σημείο 2.3.1.

στο παράρτημα I, σημείο 2.3.4.

Τροπολογία 43

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 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.

Τροπολογία 44

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – σημείο 10

Οδηγία 96/53/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 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 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 **συνδυασμένης** μεταφοράς.

Τροπολογία 45

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 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

Έως το 2017, η Επιτροπή υποβάλλει, αν είναι σκόπιμο, νομοθετική πρόταση για την τροποποίηση της οδηγίας 92/106/ΕΟΚ και, ιδίως, του υφιστάμενου ορισμού των συνδυασμένων μεταφορών, προκειμένου να ληφθεί υπόψη η ανάπτυξη των μεταφορών με εμπορευματοκιβώτια και με στόχο να διευκολυνθεί η ανάπτυξη αποδοτικών διατροφικών μεταφορών.

Τροπολογία 46

Πρόταση οδηγίας
Άρθρο 1 – σημείο 11
Οδηγία 96/53/EK
Άρθρο 12 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

1. 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

1. 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.

Τροπολογία 47

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – σημείο 11

Οδηγία 96/53/EK

Άρθρο 12 – παράγραφος 1 – εδάφιο 2 (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι οι πληροφορίες σχετικά με τον αριθμό και τη βαρύτητα των παραβάσεων της παρούσας οδηγίας τις οποίες διαπράττει μια συγκεκριμένη επιχείρηση εισάγεται στο σύστημα διαβάθμισης της επικινδυνότητας που έχει θεσπισθεί σύμφωνα με το άρθρο 9 της οδηγίας 2006/22/EK.

Τροπολογία 48

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – σημείο 11

Οδηγία 96/53/EK

Άρθρο 12 – παράγραφος 1 – εδάφιο 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Κατά τον εντοπισμό των οχημάτων που πρέπει να υποβληθούν σε ελέγχους, τα κράτη μέλη μπορούν να επιλέγουν κατά προτεραιότητα οχήματα τα οποία χρησιμοποιούνται από επιχειρήσεις που

έχουν χαρακτηριστεί ως υψηλού κινδύνου, όπως προβλέπει η οδηγία 2006/22/ΕΚ. Τα οχήματα μπορεί επίσης να επιλέγονται τυχαία για τους ελέγχους.

Τροπολογία 49

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – σημείο 11

Οδηγία 96/53/ΕΚ

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 είναι υποχρεωτική.

Τροπολογία

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 ***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 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. ***Τα συστήματα που ενσωματώνονται στα οχήματα μπορούν να συμπληρωθούν με ψηφιακούς ταχογράφους που τοποθετούνται σε οχήματα σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 2014/... (κανονισμός για τη συσκευή***

ελέγχου στα οδικά οχήματα).

Τροπολογία 50

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – σημείο 11

Οδηγία 96/53/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: Εξειδικευμένες Επικοινωνίες Μικρής Εμβέλειας

Τροπολογία 51

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – σημείο 11

Οδηγία 96/53/EK

Άρθρο 12 – παράγραφος 7 – περίπτωση 2 α (νέα)

Τροπολογία

6. Σύμφωνα με την παράγραφο 1, τα **νέα οχήματα με κινητήρα κατηγορίας N2 και N3 και οι συνδυασμοί οχημάτων εξοπλίζονται με 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, **από [πέντε έτη από την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας]**. 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: Εξειδικευμένες Επικοινωνίες Μικρής Εμβέλειας

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

– τις κοινές διαδικασίες και προδιαγραφές για την επίτευξη επαρκούς βαθμού αξιοπιστίας που επιτρέπει τη χρησιμοποίηση των συστημάτων που είναι ενσωματωμένα στα οχήματα για τον έλεγχο της εφαρμογής των διατάξεων της παρούσας οδηγίας, ιδίως του άρθρου 13.

Τροπολογία 52

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – σημείο 11

Οδηγία 96/53/EK

Άρθρο 12 – παράγραφος 7 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

7α. Η Επιτροπή εξετάζει επίσης κατά πόσον τα συστήματα που ενσωματώνονται στα οχήματα, όταν έχουν διασύνδεση με τον ψηφιακό ταχογράφο, μπορούν να χρησιμοποιηθούν για την επιβολή άλλων νομοθετημάτων για τις οδικές μεταφορές. Η Επιτροπή υποβάλλει, εάν κρίνεται σκόπιμο, νομοθετικές προτάσεις.

Τροπολογία 53

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – σημείο 12

Οδηγία 96/53/EK

Άρθρο 13 – παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

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

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.

μεταφορική εταιρεία, ενώ μπορεί να επισύρει κυρώσεις, εάν αυτό προβλέπεται από την εθνική νομοθεσία.

Τροπολογία 54

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 κυρώσεις. Οι εποπτικές αρχές δύνανται επίσης να ακινητοποιήσουν το όχημα για την εκφόρτωσή του έως ότου επιτευχθεί το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος.

Τροπολογία 55

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – σημείο 12

Οδηγία 96/53/EK

Άρθρο 13 – παράγραφος 4

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

4. 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

4. 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 **κυρώσεις** και άμεση ακινητοποίηση του οχήματος για την εκφόρτωσή του έως ότου επιτευχθεί το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος.

Τροπολογία 56

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – σημείο 12

Οδηγία 96/53/EK

Άρθρο 13 – παράγραφος 5

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

5. 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 εγγυών αξιοπιστίας της μεταφορικής εταιρείας σύμφωνα με το άρθρο 6 του κανονισμού (ΕΚ) 1071/200914.**

¹⁴ *EE L 300 της 14.11.2009, σ. 51.*

Τροπολογία 57

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

5. 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 **κυρώσεις.**

Τροπολογία

6. Υπέρβαση του μήκους, **του ύψους ή του** 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.

Τροπολογία 58

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 μεταφορική εταιρεία, σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 3.

Τροπολογία

7. Υπέρβαση του μήκους, **του ύψους** 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 **κυρώσεις 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.

Τροπολογία 59

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – σημείο 12

Οδηγία 96/53/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

Τροπολογία

8. Υπέρβαση του μήκους, **του ύψους** 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 **κυρώσεις 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

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.**

μεταφορική εταιρεία, σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 3, εάν το επιπλέον μήκος ή πλάτος οφείλεται στο φορτίο.

Τροπολογία 60

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – σημείο 13

Οδηγία 96/53/ΕΚ

Άρθρο 14 – παράγραφος 1

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 **γραπτή** 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.

Τροπολογία 61

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – σημείο 13

Οδηγία 96/53/ΕΚ

Άρθρο 14 – παράγραφος 2

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

Τροπολογία 62

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 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.**

Τροπολογία 63

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – σημείο 15 α (νέο)

Οδηγία 96/53/EK

Άρθρο 16 α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(15α) Προστίθεται το ακόλουθο άρθρο:

Άρθρο 16α

Υποβολή εκθέσεων

Έως το 2016, η Επιτροπή επανεξετάζει το παράρτημα I της οδηγίας 96/53/EK και υποβάλλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο σχετικά με την εφαρμογή του. Βάσει της έκθεσης αυτής, η Επιτροπή υποβάλλει, εάν κρίνεται σκόπιμο, νομοθετική πρόταση συνοδευόμενη δεόντως από εκτίμηση επιπτώσεων. Η έκθεση είναι διαθέσιμη τουλάχιστον έξι μήνες πριν από οιαδήποτε νομοθετική πρόταση.

Τροπολογία 64

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – σημείο 15 β (νέο)

Οδηγία 96/53/EK

Άρθρο 16 β (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(15β) Προστίθεται το ακόλουθο άρθρο:

Άρθρο 16β

Έως την 1η Ιανουαρίου 2016 η Επιτροπή έχει ολοκληρώσει την επανεξέταση της παρούσας οδηγίας και, εφόσον απαιτείται, βάσει της επανεξέτασης αυτής και της εκτίμησης επιπτώσεων, υποβάλλει, έως την 1η Ιανουαρίου 2017, πρόταση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο σχετικά με την επιβολή των απαιτήσεων ασφαλείας που προβλέπονται στο άρθρο 9 παράγραφος 2 για όλα τα νέα οχήματα με κινητήρα κατηγορίας M2 και M3.

Τροπολογία 65

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – σημείο 16 – στοιχείο -α (νέο)

Οδηγία 96/53/EK

Παράρτημα I – σημείο 1.1 – περίπτωση 8 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

-α) Η ακόλουθη περίπτωση προστίθεται στο σημείο 1.1:

– «φορτωμένοι μεταφορείς οχημάτων: 20,75m»

Τροπολογία 66

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – σημείο 16 – στοιχείο α α (νέο)

Οδηγία 96/53/EK

Παράρτημα I – σημείο 1.4

Ισχύον κείμενο

Τροπολογία

αα) Το σημείο 1.4 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

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.

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 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 κατάσταση της υποδομής και εφόσον οι εν λόγω μεταφορείς οχημάτων συμμορφώνονται πλήρως με τα προαναφερθέντα σημεία όταν δεν φέρουν φορτίο.

Τροπολογία 67

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

Τροπολογία

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

διαγράφεται

Τροπολογία 68

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 λεωφορεία: 19 τόνοι»

«Διαξονικά λεωφορεία: 19.5 τόνοι»

Τροπολογία 69

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

γα) Προστίθεται το ακόλουθο σημείο:

2.3.4 Οχήματα με τεχνολογία χαμηλών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα:

Το μέγιστο βάρος είναι αυτό που αναφέρεται στα σημεία 2.3.1, 2.3.2, 2.3.3 ή 2.4, αυξημένο κατά το επιπλέον βάρος που απαιτείται για την τεχνολογία χαμηλών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα, 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 2.3.1, 2.3.2, 2.3.3 ή 2.4.

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

Τίτλος	Μέγιστες επιτρεπόμενες διαστάσεις στις εθνικές και διεθνείς μεταφορές και μέγιστα επιτρεπόμενα βάρη στις διεθνείς μεταφορές για ορισμένα οδικά οχήματα που κυκλοφορούν στην Κοινότητα		
Έγγραφο αναφοράς	COM(2013)0195 – C7-0102/2013 – 2013/0105(COD)		
Ημερομηνία υποβολής στο ΕΚ	15.4.2013		
Επιτροπή αρμόδια επί της ουσίας Ημερομ. αναγγελίας στην ολομέλεια	TRAN 18.4.2013		
Γνωμοδοτική(ές) επιτροπή(ες) Ημερομ. αναγγελίας στην ολομέλεια	ENVI 18.4.2013	ITRE 18.4.2013	IMCO 18.4.2013
Αποφάσισε να μη γνωμοδοτήσει Ημερομηνία της απόφασης	ENVI 7.5.2013	ITRE 24.4.2013	IMCO 29.5.2013
Εισηγητής(ές) Ημερομηνία ορισμού	Jörg Leichtfried 14.5.2013		
Εξέταση στην επιτροπή	17.9.2013	5.11.2013	21.1.2014
Ημερομηνία έγκρισης	18.3.2014		
Αποτέλεσμα της τελικής ψηφοφορίας	+: –: 0:	35 4 2	
Βουλευτές παρόντες κατά την τελική ψηφοφορία	Magdi Cristiano Allam, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Philip Bradbourn, Antonio Cancian, Michael Cramer, Joseph Cuschieri, Philippe De Backer, Luis de Grandes Pascual, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Knut Fleckenstein, Jacqueline Foster, Mathieu Grosch, Dieter-Lebrecht Koch, Werner Kuhn, Jörg Leichtfried, Eva Lichtenberger, Marian-Jean Marinescu, Gesine Meissner, Mike Nattrass, Hubert Pirker, Dominique Riquet, Petri Sarvamaa, Vilja Savisaar-Toomast, Olga Sehnalová, Brian Simpson, Keith Taylor, Silvia-Adriana Țicău, Peter van Dalen, Patricia van der Kammen, Roberts Zīle		
Αναπληρωτές παρόντες κατά την τελική ψηφοφορία	Phil Bennion, Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz, Anna Rosbach, Bernadette Vergnaud, Sabine Wils, Corien Wortmann-Kool, Janusz Władysław Zemke, Σπύρος Δανέλλης		
Αναπληρωτές (άρθρο 187, παρ. 2) παρόντες κατά την τελική ψηφοφορία	Marita Ulvskog		
Ημερομηνία κατάθεσης	27.3.2014		