

7.3.2024

A9-0047/ 001-051

## ΤΡΟΠΟΛΟΓΙΕΣ 001-051

κατάθεση: Επιτροπή Μεταφορών και Τουρισμού

### Έκθεση

**Isabel García Muñoz**

**A9-0047/2024**

Βάρη και διαστάσεις ορισμένων οδικών οχημάτων

Πρόταση οδηγίας (COM(2023)0445 – C9-0306/2023 – 2023/0265(COD))

### Τροπολογία 1

#### Πρόταση οδηγίας

#### Αιτιολογική σκέψη 4

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

(4) Για την επίτευξη αυτών των στόχων, θα πρέπει να επιτευχθεί η σωστή ισορροπία μεταξύ των πτυχών της οικονομικής απόδοσης, της περιβαλλοντικής βιωσιμότητας, της προστασίας των οδικών υποδομών και της οδικής ασφάλειας.

(4) Για την επίτευξη αυτών των στόχων, θα πρέπει να επιτευχθεί η σωστή ισορροπία μεταξύ των πτυχών της οικονομικής απόδοσης, της περιβαλλοντικής βιωσιμότητας, της προστασίας των οδικών υποδομών και της οδικής ασφάλειας. **Επιπλέον, προκειμένου να διασφαλιστεί η νομοθετική συνοχή και η ασφάλεια δικαίου, η παρούσα οδηγία θα πρέπει να ευθυγραμμιστεί όσο το δυνατόν περισσότερο με τον κανονισμό που αφορά τα πρότυπα CO<sub>2</sub> για τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα και με την οδηγία για τις συνδυασμένες μεταφορές.**

### Τροπολογία 2

#### Πρόταση οδηγίας

#### Αιτιολογική σκέψη 6 α (νέα)

*(6α) Η παρούσα οδηγία αποσκοπεί στη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας του τομέα των οδικών μεταφορών με την προώθηση οικονομικά αποδοτικότερων και βιωσιμότερων μεταφορών, καθώς και με την ενθάρρυνση της διατροφικότητας. Μολονότι οι νέες διατάξεις θα οδηγήσουν σε μείωση των διανυθέντων οχηματοχιλιομέτρων, η οξεία έλλειψη οδηγών στην Ένωση αναμένεται να συνεχιστεί. Προκειμένου να αντιμετωπιστεί αυτή η έλλειψη, είναι θεμελιώδους σημασίας να βελτιωθούν επειγόντως οι συνθήκες εργασίας για τους οδηγούς των βαρέων οχημάτων. Η έλλειψη ποιοτικών χώρων στάθμευσης στην Ένωση για τα φορτηγά επιδεινώνει περαιτέρω τις συνθήκες εργασίας των οδηγών φορτηγών, γεγονός που συνιστά πρόβλημα κατά τις διαδρομές μεγάλων αποστάσεων.*

*Προκειμένου να αντιμετωπιστεί αυτή η κατάσταση και να ενισχυθεί η ελκυστικότητα του τομέα, οι αυξημένες διαστάσεις που απαιτούνται για την εγκατάσταση των τεχνολογιών μηδενικών εκπομπών στα οχήματα θα πρέπει να επιτρέπουν τη διατήρηση επαρκούς χώρου στον θάλαμο οδήγησης και να βελτιώνουν την άνεση των οδηγών. Όπου είναι δυνατόν, θα πρέπει να εξεταστούν λύσεις που θα εξασφαλίζουν πρόσθετο χώρο στον θάλαμο οδήγησης για την τοποθέτηση εγκαταστάσεων υγιεινής στα οχήματα, και να δοθούν κίνητρα για την υιοθέτηση αυτών των λύσεων.*

### Τροπολογία 3

#### Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 7

(7) Για να διασφαλιστεί κοινή αντίληψη

(7) Για να διασφαλιστεί κοινή αντίληψη

και ομοιόμορφη εφαρμογή των διατάξεων της εν λόγω οδηγίας στην εθνική και διεθνή κυκλοφορία, είναι απαραίτητο να διευκρινιστεί ότι **οι εθνικές** παρεκκλίσεις από ορισμένα μέγιστα επιτρεπόμενα όρια βαρών και διαστάσεων για ορισμένους τύπους οχημάτων **στην εθνική κυκλοφορία δεν ισχύουν αυτόματα για οχήματα που χρησιμοποιούνται σε διασυνοριακές μεταφορές.**

και ομοιόμορφη εφαρμογή των διατάξεων της εν λόγω οδηγίας στην εθνική και διεθνή κυκλοφορία, είναι απαραίτητο να διευκρινιστεί ότι, **επί του παρόντος, υπάρχουν ειδικές** παρεκκλίσεις, **συντά βάσει διμερών μνημονίων συμφωνίας μεταξύ γειτονικών κρατών μελών,** από ορισμένα μέγιστα επιτρεπόμενα όρια βαρών και διαστάσεων για ορισμένους τύπους **εξειδικευμένων** οχημάτων **που πραγματοποιούν μεταφορές, οι οποίες παρεκκλίσεις θα πρέπει να διατηρηθούν εφόσον δεν επηρεάζουν τον διεθνή ανταγωνισμό.**

#### Τροπολογία 4

##### Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 8

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

(8) Η μεταφορά αδιαχώριστων φορτίων αποτελεί σημαντικό τμήμα της αγοράς που συνδέεται με τους στρατηγικούς τομείς των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας, των έργων πολιτικού μηχανικού και υποδομών, του πετρελαίου και του αερίου, της βαριάς βιομηχανίας και της παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας. Παρά την αναγνωρισμένη αξία των υφιστάμενων ευρωπαϊκών κατευθυντήριων γραμμών βέλτιστων πρακτικών για τις μη κανονικές μεταφορές που εγκρίθηκαν από εμπειρογνώμονες οι οποίοι ορίστηκαν από τα κράτη μέλη, έχει σημειωθεί πολύ μικρή πρόοδος προς την κατεύθυνση της απλούστευσης και της εναρμόνισης των κανόνων και των διαδικασιών για την απόκτηση αδειών για τη μεταφορά αδιαχώριστων φορτίων. Με την επιφύλαξη του δικαιώματος των κρατών μελών να θεσπίζουν τις απαραίτητες προϋποθέσεις ώστε να διασφαλίζεται η ασφαλής μεταφορά αδιαχώριστων φορτίων στην επικράτειά τους, τα κράτη μέλη θα πρέπει να συνεργαστούν ώστε να εναρμονιστούν, στο μέτρο του δυνατού, οι εν λόγω

*Τροπολογία*

(8) Η μεταφορά αδιαχώριστων φορτίων αποτελεί σημαντικό τμήμα της αγοράς που συνδέεται με τους στρατηγικούς τομείς των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας, των έργων πολιτικού μηχανικού και υποδομών, του πετρελαίου και του αερίου, της βαριάς βιομηχανίας και της παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας. Παρά την αναγνωρισμένη αξία των υφιστάμενων ευρωπαϊκών κατευθυντήριων γραμμών βέλτιστων πρακτικών για τις μη κανονικές μεταφορές που εγκρίθηκαν από εμπειρογνώμονες οι οποίοι ορίστηκαν από τα κράτη μέλη, έχει σημειωθεί πολύ μικρή πρόοδος προς την κατεύθυνση της απλούστευσης και της εναρμόνισης των κανόνων και των διαδικασιών για την απόκτηση αδειών για τη μεταφορά αδιαχώριστων φορτίων. Με την επιφύλαξη του δικαιώματος των κρατών μελών να θεσπίζουν τις απαραίτητες προϋποθέσεις ώστε να διασφαλίζεται η ασφαλής μεταφορά αδιαχώριστων φορτίων στην επικράτειά τους, τα κράτη μέλη θα πρέπει να συνεργαστούν ώστε να εναρμονιστούν, στο μέτρο του δυνατού, οι εν λόγω

απαιτήσεις, προκειμένου να αποφευχθεί ο πολλαπλασιασμός των αποκλινουσών συνθηκών που εξυπηρετούν τον ίδιο σκοπό. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να διασφαλίζουν επίσης ότι οι εθνικές απαιτήσεις είναι αναλογικές και δεν εισάγουν διακρίσεις, αποφεύγοντας να επιβάλλουν αδικαιολόγητες απαιτήσεις όπως η άριστη γνώση της εθνικής γλώσσας του οικείου κράτους μέλους. Για να μειωθεί ο διοικητικός φόρτος για τους μεταφορείς και να διασφαλιστούν αποδοτικές, δίκαιες και ασφαλείς μεταφορές, είναι ζωτικής σημασίας να τεθεί σε εφαρμογή ένα διαφανές, εναρμονισμένο και φιλικό προς τον χρήστη σύστημα απόκτησης αδειών.

απαιτήσεις, προκειμένου να αποφευχθεί ο πολλαπλασιασμός των αποκλινουσών συνθηκών που εξυπηρετούν τον ίδιο σκοπό. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να διασφαλίζουν επίσης ότι οι εθνικές απαιτήσεις είναι αναλογικές και δεν εισάγουν διακρίσεις, αποφεύγοντας να επιβάλλουν αδικαιολόγητες απαιτήσεις όπως η άριστη γνώση της εθνικής γλώσσας του οικείου κράτους μέλους. Για να μειωθεί ο διοικητικός φόρτος για τους μεταφορείς και να διασφαλιστούν αποδοτικές, δίκαιες και ασφαλείς μεταφορές, είναι ζωτικής σημασίας να τεθεί σε εφαρμογή ένα διαφανές, εναρμονισμένο και φιλικό προς τον χρήστη σύστημα απόκτησης αδειών, **το οποίο να είναι διαθέσιμο σε όλες τις γλώσσες της ΕΕ και εύκολα προσβάσιμο με ηλεκτρονικά μέσα επικοινωνίας. Οι άδειες αυτές θα πρέπει να εκδίδονται σε ηλεκτρονική μορφή και να βασίζονται στο έγγραφο του ειδικού ευρωπαϊκού μητρώου φορτηγών και ρυμουλκούμενων (SERT), το οποίο αποσκοπεί στην εναρμόνιση των τεχνικών πληροφοριών των οχημάτων, όπως την ταξινόμηση ρυμουλκούμενων ή αρθρωτών ρυμουλκούμενων. Οι μεταφορείς θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να εκτελούν μεταφορές αδιαχώριστων φορτίων χρησιμοποιώντας αυτό το ηλεκτρονικό έγγραφο.**

## Τροπολογία 5

### Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 9

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

(9) Τα ευρωπαϊκά αρθρωτά συστήματα (EMS) έχουν χρησιμοποιηθεί και δοκιμαστεί εκτενώς και έχει αποδειχθεί ότι αποτελούν μια ενδιαφέρουσα λύση για τη βελτίωση της οικονομικής και ενεργειακής απόδοσης των μεταφορών, ενώ παράλληλα διασφαλίζουν την οδική ασφάλεια και την

*Τροπολογία*

(9) Τα ευρωπαϊκά αρθρωτά συστήματα (EMS) έχουν χρησιμοποιηθεί και δοκιμαστεί εκτενώς και έχει αποδειχθεί ότι αποτελούν μια ενδιαφέρουσα λύση για τη βελτίωση της οικονομικής και ενεργειακής απόδοσης των μεταφορών, ενώ παράλληλα διασφαλίζουν την οδική ασφάλεια και την

προστασία των υποδομών, χάρη στον περιορισμό τους στα κατάλληλα τμήματα των οδικών δικτύων. Δεδομένων των εθνικών ιδιαιτεροτήτων, των διαφορετικών οικονομικών συμφερόντων, των μεταφορικών αναγκών και των διαφορετικών δυνατοτήτων υποδομής μεταφορών στα κράτη μέλη, αυτά βρίσκονται σε καλύτερη θέση προκειμένου να αξιολογήσουν και να εγκρίνουν την κυκλοφορία EMS στην επικράτειά τους. Ταυτόχρονα, για να διευρυνθεί ο θετικός κοινωνικοοικονομικός και περιβαλλοντικός αντίκτυπος της χρήσης EMS, είναι σημαντικό να αρθούν τα περιττά εμπόδια στη χρήση τους σε διασυνοριακές μεταφορές μεταξύ γειτονικών κρατών μελών που επιτρέπουν τέτοιου είδους συνδυασμούς οχημάτων στην επικράτειά τους, χωρίς περιορισμό στον αριθμό των συνόρων που διέρχονται εφόσον συμμορφώνονται με τα μέγιστα επιτρεπόμενα βάρη και τις μέγιστες επιτρεπόμενες διαστάσεις για τα EMS που έχουν θεσπίσει τα κράτη μέλη στην αντίστοιχη επικράτειά τους. Αυτό γίνεται για να διασφαλιστεί ότι τα EMS που χρησιμοποιούνται σε διασυνοριακές μεταφορές συμμορφώνονται με το κοινό χαμηλότερο όριο βαρών και διαστάσεων για τα EMS που ισχύει στα συγκεκριμένα κράτη μέλη. Για λόγους ασφάλειας των μεταφορών, διαφάνειας και νομικής σαφήνειας, θα πρέπει να θεσπιστούν κοινοί όροι για την κυκλοφορία EMS σε εθνικό και διεθνές επίπεδο,

**συμπεριλαμβανομένης της παροχής σαφών πληροφοριών σχετικά με τα όρια βαρών και διαστάσεων για τα EMS και σχετικά με τα τμήματα του οδικού δικτύου που είναι συμβατά με τις προδιαγραφές των συγκεκριμένων οχημάτων, αλλά και της παρακολούθησης των επιπτώσεων της χρήσης EMS στην οδική ασφάλεια, την οδική υποδομή, τη συνεργασία μεταξύ των τρόπων μεταφοράς, καθώς και των περιβαλλοντικών επιπτώσεων των ευρωπαϊκών αρθρωτών συστημάτων στο σύστημα μεταφορών,**

προστασία των υποδομών, χάρη στον περιορισμό τους στα κατάλληλα τμήματα των οδικών δικτύων. Δεδομένων των εθνικών ιδιαιτεροτήτων, των διαφορετικών οικονομικών συμφερόντων, των μεταφορικών αναγκών και των διαφορετικών δυνατοτήτων υποδομής μεταφορών στα κράτη μέλη, αυτά βρίσκονται σε καλύτερη θέση προκειμένου να αξιολογήσουν και να εγκρίνουν την κυκλοφορία EMS στην επικράτειά τους.

**Πριν από τη χορήγηση αδειών σε EMS, τα κράτη μέλη θα πρέπει να διενεργούν εκ των προτέρων αξιολόγηση των πιθανών επιπτώσεών τους στην οδική ασφάλεια, τις υποδομές, τη συνεργασία μεταξύ των τρόπων μεταφοράς, την αλλαγή του τρόπου εκτέλεσης των μεταφορών και το περιβάλλον.** Ταυτόχρονα, για να διευρυνθεί ο θετικός κοινωνικοοικονομικός και περιβαλλοντικός αντίκτυπος της χρήσης EMS, είναι σημαντικό να αρθούν τα περιττά εμπόδια στη χρήση τους σε διασυνοριακές μεταφορές μεταξύ γειτονικών κρατών μελών που επιτρέπουν τέτοιου είδους συνδυασμούς οχημάτων στην επικράτειά τους, χωρίς περιορισμό στον αριθμό των συνόρων που διέρχονται εφόσον συμμορφώνονται με τα μέγιστα επιτρεπόμενα βάρη και τις μέγιστες επιτρεπόμενες διαστάσεις για τα EMS που έχουν θεσπίσει τα κράτη μέλη στην αντίστοιχη επικράτειά τους. Αυτό γίνεται για να διασφαλιστεί ότι τα EMS που χρησιμοποιούνται σε διασυνοριακές μεταφορές συμμορφώνονται με το κοινό χαμηλότερο όριο βαρών και διαστάσεων για τα EMS που ισχύει στα συγκεκριμένα κράτη μέλη. Για λόγους ασφάλειας των μεταφορών, διαφάνειας και νομικής σαφήνειας, θα πρέπει να θεσπιστούν κοινοί όροι για την κυκλοφορία EMS σε εθνικό και διεθνές επίπεδο. **Οι όροι αυτοί θα πρέπει, μεταξύ άλλων, να διασφαλίζουν ότι τα EMS κυκλοφορούν σε δρόμους όπου η ασφάλεια των εβάλωτων χρηστών του οδικού δικτύου είναι εγγυημένη. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να παρέχουν**

συμπεριλαμβανομένων των επιπτώσεων στην κατανομή των τρόπων μεταφοράς.

*σαφείς πληροφορίες σχετικά με τα όρια βαρών και διαστάσεων για τα EMS σε τμήματα του οδικού δικτύου που είναι συμβατά με τις προδιαγραφές των συγκεκριμένων οχημάτων. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να θεσπίσουν σύστημα παρακολούθησης για την αξιολόγηση των επιπτώσεων της χρήσης EMS στην οδική ασφάλεια, την οδική υποδομή, τη συνεργασία μεταξύ των τρόπων μεταφοράς, καθώς και των περιβαλλοντικών επιπτώσεων των ευρωπαϊκών αρθρωτών συστημάτων στο σύστημα μεταφορών, συμπεριλαμβανομένων των επιπτώσεων στην κατανομή των τρόπων μεταφοράς. Ο σαφής ορισμός των EMS στην παρούσα οδηγία εγγυάται ότι τα EMS αποτελούνται από κανονικές μονάδες οχημάτων προκειμένου να διασφαλίζεται η συμβατότητα με άλλους τρόπους μεταφοράς, ιδίως με τις σιδηροδρομικές μεταφορές. Για μια αποτελεσματική μετάβαση στην κινητικότητα μηδενικών εκπομπών, τα EMS που χρησιμοποιούνται στη διεθνή κυκλοφορία θα πρέπει, μόλις αυτό είναι τεχνικά και λειτουργικά εφικτό, να αποτελούνται από οχήματα ή συνδυασμούς οχημάτων μηδενικών εκπομπών.*

## Τροπολογία 6

### Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 9 α (νέα)

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

*(9α) Για τη μεγιστοποίηση της οδικής ασφάλειας και την εξασφάλιση κατάλληλων συνθηκών εργασίας, είναι σημαντικό να διασφαλιστεί ότι οι οδηγοί EMS διαθέτουν επαρκή κατάρτιση και τα προσόντα που απαιτούνται για τον χειρισμό βαρύτερων και μακρύτερων οχημάτων και συνδυασμών οχημάτων. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να θεσπίζουν ελάχιστες*

*απαιτήσεις ή σύστημα πιστοποίησης για τους οδηγούς EMS. Προκειμένου να εξασφαλιστούν ίσοι όροι ανταγωνισμού που να προβλέπουν ίση μεταχείριση και απαγόρευση των διακρίσεων για τους οδηγούς και τους μεταφορείς που χρησιμοποιούν EMS, τα κράτη μέλη θα πρέπει να εγγυώνται την αμοιβαία αναγνώριση αυτών των πιστοποιήσεων στα οικεία κράτη μέλη.*

## Τροπολογία 7

### Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 10 α (νέα)

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

*(10α) Οι νέοι εναρμονισμένοι κανόνες για τα EMS στις εθνικές και διεθνείς μεταφορές στα κράτη μέλη, οι οποίοι επιτρέπουν την κυκλοφορία των εν λόγω οχημάτων, θα πρέπει να περιλαμβάνουν τη συλλογή δεδομένων σχετικά με την οδική ασφάλεια στα εν λόγω κράτη μέλη, συμπεριλαμβανομένου του ποσοστού θανάτων και τραυματισμών από συγκρούσεις. Δεδομένου ότι οι ευάλωτοι χρήστες του οδικού δικτύου αποτελούν σχεδόν το ένα τρίτο των ατόμων που χάνουν τη ζωή τους σε συγκρούσεις στις οποίες εμπλέκονται βαρέα οχήματα, τα κράτη μέλη θα πρέπει να διασφαλίσουν ότι τα EMS δεν επηρεάζουν αρνητικά την οδική ασφάλεια, ιδίως την ασφάλεια των ευάλωτων χρηστών του οδικού δικτύου, όπως οι πεζοί, οι ποδηλάτες, οι μοτοσικλετιστές και τα άτομα με αναπηρία ή μειωμένη κινητικότητα και μειωμένο προσανατολισμό.*

## Τροπολογία 8

### Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 11

(11) Η μεταφορά αδιαχώριστων φορτίων από οχήματα ή συνδυασμούς οχημάτων που υπερβαίνουν τα μέγιστα βάρη ή τις μέγιστες διαστάσεις και η χρήση EMS, δεδομένων των αναγκών τους για πρόσθετα χαρακτηριστικά ασφάλειας και για κατάλληλη υποδομή, απαιτούν να δοθεί ιδιαίτερη προσοχή σε στοιχεία όπως η διαφάνεια των σχετικών πληροφοριών, η ασφάλεια δικαίου και η εναρμόνιση των διαδικασιών αδειοδότησης. Ως εκ τούτου, είναι απαραίτητο τα κράτη μέλη να θεσπίσουν ένα ενιαίο ηλεκτρονικό σύστημα πληροφοριών και επικοινωνίας που θα περιέχει με σαφή και εύκολα προσβάσιμο τρόπο όλες τις σχετικές πληροφορίες όσον αφορά τις επιχειρησιακές και διοικητικές συνθήκες για τη μεταφορά αδιαχώριστων φορτίων και τη χρήση EMS. Αυτό το εθνικό σύστημα θα πρέπει επίσης να επιτρέπει στους μεταφορείς να λαμβάνουν πληροφορίες και να υποβάλλουν ηλεκτρονικά αιτήσεις, σε τυποποιημένη μορφή, για την έκδοση ειδικών αδειών για τη μεταφορά αδιαχώριστων φορτίων στο οικείο κράτος μέλος.

(11) Η μεταφορά αδιαχώριστων φορτίων από οχήματα ή συνδυασμούς οχημάτων που υπερβαίνουν τα μέγιστα βάρη ή τις μέγιστες διαστάσεις και η χρήση EMS, δεδομένων των αναγκών τους για πρόσθετα χαρακτηριστικά ασφάλειας και για κατάλληλη υποδομή, απαιτούν να δοθεί ιδιαίτερη προσοχή σε στοιχεία όπως η διαφάνεια των σχετικών πληροφοριών, η ασφάλεια δικαίου και η εναρμόνιση των διαδικασιών αδειοδότησης. Ως εκ τούτου, είναι απαραίτητο τα κράτη μέλη να θεσπίσουν ένα ενιαίο ηλεκτρονικό σύστημα πληροφοριών και επικοινωνίας που θα περιέχει με σαφή και εύκολα προσβάσιμο τρόπο όλες τις σχετικές πληροφορίες όσον αφορά τις επιχειρησιακές και διοικητικές συνθήκες για τη μεταφορά αδιαχώριστων φορτίων και τη χρήση EMS. Αυτό το εθνικό σύστημα θα πρέπει επίσης να επιτρέπει στους μεταφορείς να λαμβάνουν πληροφορίες και να υποβάλλουν ηλεκτρονικά αιτήσεις, σε τυποποιημένη μορφή *της ΕΕ*, για την έκδοση ειδικών αδειών για τη μεταφορά αδιαχώριστων φορτίων στο οικείο κράτος μέλος.

***Επιπλέον, το εν λόγω εθνικό σύστημα θα πρέπει να παρέχει πληροφορίες σχετικά με τα εθνικά μέγιστα επιτρεπόμενα βάρη και τις εθνικές μέγιστες επιτρεπόμενες διαστάσεις των οχημάτων και των συνδυασμών οχημάτων, πληροφορίες σχετικά με πιθανούς περιορισμούς, ιδίως σχετικά με το ύψος. Για να διασφαλιστεί ότι οι μεταφορείς και οι πολίτες μπορούν να έχουν πρόσβαση σε όλες τις σχετικές πληροφορίες σε ένα σημείο, η Επιτροπή θα πρέπει να δημιουργήσει ειδική ευρωπαϊκή δικτυακή πύλη που να συνδέει τα εθνικά ηλεκτρονικά συστήματα και συστήματα επικοινωνίας και να παρέχει, μεταξύ άλλων, σαφή γραφική επισκόπηση των δρόμων στους οποίους επιτρέπεται η κυκλοφορία των EMS, και, κατά περίπτωση, των οχημάτων για τη***



*μεταφορά αδιαχώριστων φορτίων, στα οικεία κράτη μέλη, το αργότερο έως τις [6 μήνες μετά την ημερομηνία μεταφοράς της παρούσας οδηγίας στο εθνικό δίκαιο].*

## Τροπολογία 9

### Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 12

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

(12) Τα τεχνητά εμπόδια στη διασυνοριακή μεταφορά με βαρύτερα φορτηγά που χρησιμοποιούνται κυρίως στις μεταφορές μεγάλων αποστάσεων (όπως συνδυασμοί οχημάτων με 5 και 6 άξονες) θα πρέπει να αρθούν με εναρμονισμένο τρόπο ώστε να αξιοποιηθεί βραχυπρόθεσμα η επιχειρησιακή, ενεργειακή και περιβαλλοντική απόδοση που συνδέεται με τη μεγαλύτερη ικανότητα φόρτωσης η οποία χορηγείται από τα κράτη μέλη, μεταξύ άλλων για τις διατροφικές μεταφορές. Για μια αποτελεσματική μετάβαση στην κινητικότητα μηδενικών εκπομπών, είναι απαραίτητο να καταργηθεί σταδιακά από το 2035 η χρήση των βαρύτερων αυτών φορτηγών που λειτουργούν με ορυκτά καύσιμα, **οπότε και η διείσδυση βαρέων οχημάτων μηδενικών εκπομπών στην αγορά προβλέπεται να αυξηθεί σημαντικά, φτάνοντας έως και το 50 % περίπου των νέων ταξινομήσεων βαρέων οχημάτων**. Μετά τη σταδιακή κατάργηση, τα βαρύτερα φορτηγά θα πρέπει να συνεχίσουν να επιτρέπονται στην εθνική κυκλοφορία, ενώ, στη διεθνή κυκλοφορία, θα πρέπει να συμμορφώνονται με τα μέγιστα επιτρεπόμενα βάρη που ορίζονται στο παράρτημα I της οδηγίας 96/53/ΕΚ, η οποία περιορίζει το όριο πρόσθετου βάρους σε οχήματα μηδενικών εκπομπών και σε οχήματα που συμμετέχουν σε διατροφικές μεταφορές.

*Τροπολογία*

(12) Τα τεχνητά εμπόδια στη διασυνοριακή μεταφορά με βαρύτερα φορτηγά που χρησιμοποιούνται κυρίως στις μεταφορές μεγάλων αποστάσεων (όπως συνδυασμοί οχημάτων με 5 και 6 άξονες) θα πρέπει να αρθούν με εναρμονισμένο τρόπο ώστε να αξιοποιηθεί βραχυπρόθεσμα η επιχειρησιακή, ενεργειακή και περιβαλλοντική απόδοση που συνδέεται με τη μεγαλύτερη ικανότητα φόρτωσης η οποία χορηγείται από τα κράτη μέλη, μεταξύ άλλων για τις διατροφικές μεταφορές. Για μια αποτελεσματική μετάβαση στην κινητικότητα μηδενικών εκπομπών **και για τη μεγιστοποίηση της επίδρασης της σχετικής υφιστάμενης περιβαλλοντικής νομοθεσίας**, είναι απαραίτητο να καταργηθεί σταδιακά από το 2035 η χρήση των βαρύτερων αυτών φορτηγών που λειτουργούν με ορυκτά καύσιμα, **ώστε να ενισχυθεί η ασφάλεια δικαίου για τις επενδύσεις και να ενθαρρυνθεί περαιτέρω η διείσδυση αποδοτικότερων βαρέων οχημάτων μηδενικών εκπομπών στην αγορά**. Μετά τη σταδιακή κατάργηση, τα βαρύτερα φορτηγά θα πρέπει να συνεχίσουν να επιτρέπονται στην εθνική κυκλοφορία, ενώ, στη διεθνή κυκλοφορία, θα πρέπει να συμμορφώνονται με τα μέγιστα επιτρεπόμενα βάρη που ορίζονται στο παράρτημα I της οδηγίας 96/53/ΕΚ, η οποία περιορίζει το όριο πρόσθετου βάρους σε οχήματα μηδενικών εκπομπών και σε οχήματα που συμμετέχουν σε διατροφικές μεταφορές.

## Τροπολογία 10

### Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 14

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

(14) Τα οχήματα μεταφοράς οχημάτων **με** ανοικτό αμάξωμα έχουν πολύ περιορισμένες δυνατότητες να μειώσουν την κατανάλωση ενέργειας μέσω βελτιωμένης αεροδυναμικής. Οι αποκλίνοντες εθνικοί κανόνες σχετικά με την προεξοχή των φορτίων σε οχήματα μεταφοράς οχημάτων προκαλούν στρεβλώσεις του ανταγωνισμού και περιορίζουν σημαντικά τις δυνατότητές τους να βελτιώσουν την επιχειρησιακή και ενεργειακή απόδοση στη διεθνή κυκλοφορία. Ως εκ τούτου, είναι απαραίτητο να εναρμονιστούν οι κανόνες σχετικά με την προεξοχή των φορτίων των οχημάτων μεταφοράς οχημάτων **με ανοικτό αμάξωμα**, ώστε να διασφαλιστεί ότι επιτυγχάνονται σωστά οι εν λόγω στόχοι.

## Τροπολογία 11

### Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 15

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

(15) Τα βαρέα οχήματα με επιμήκεις θαλάμους οδήγησης έχουν αρχίσει να κάνουν την είσοδό τους στην αγορά, σε συνδυασμό με συστήματα πρόωσης μηδενικών εκπομπών. Η χρήση συστημάτων πρόωσης μηδενικών εκπομπών απαιτεί, ανάλογα με την τεχνολογία, πρόσθετο χώρο που δεν θα πρέπει να υπολογίζεται σε βάρος του πραγματικού φορτίου του οχήματος, έτσι ώστε να μην επιβαρύνεται οικονομικά ο τομέας των οδικών μεταφορών με

*Τροπολογία*

(14) Τα οχήματα μεταφοράς οχημάτων, **τα περισσότερα από τα οποία έχουν** ανοικτό αμάξωμα, έχουν πολύ περιορισμένες δυνατότητες να μειώσουν την κατανάλωση ενέργειας μέσω βελτιωμένης αεροδυναμικής. Οι αποκλίνοντες εθνικοί κανόνες σχετικά με την προεξοχή των φορτίων σε οχήματα μεταφοράς οχημάτων προκαλούν στρεβλώσεις του ανταγωνισμού και περιορίζουν σημαντικά τις δυνατότητές τους να βελτιώσουν την επιχειρησιακή και ενεργειακή απόδοση στη διεθνή κυκλοφορία. Ως εκ τούτου, είναι απαραίτητο να εναρμονιστούν οι κανόνες σχετικά με την προεξοχή των φορτίων των οχημάτων μεταφοράς οχημάτων, ώστε να διασφαλιστεί ότι επιτυγχάνονται σωστά οι εν λόγω στόχοι.

*Τροπολογία*

(15) Τα βαρέα οχήματα με επιμήκεις θαλάμους οδήγησης έχουν αρχίσει να κάνουν την είσοδό τους στην αγορά, σε συνδυασμό με συστήματα πρόωσης μηδενικών εκπομπών. Η χρήση συστημάτων πρόωσης μηδενικών εκπομπών απαιτεί, ανάλογα με την τεχνολογία, πρόσθετο χώρο που δεν θα πρέπει να υπολογίζεται σε βάρος του πραγματικού φορτίου του οχήματος, έτσι ώστε να μην επιβαρύνεται οικονομικά ο τομέας των οδικών μεταφορών με

μηδενικές εκπομπές. Επομένως, θα πρέπει να διευκρινιστεί ότι η υπέρβαση των μέγιστων μηκών που προβλέπεται για τους επιμήκεις θαλάμους οδήγησης μπορεί να είναι τέτοια ώστε να παρέχει τον χώρο που απαιτείται για την ενσωμάτωση τεχνολογίας μηδενικών εκπομπών, όπως μπαταρίες και δεξαμενές υδρογόνου, υπό την προϋπόθεση ότι δεν τίθενται σε κίνδυνο τα χαρακτηριστικά ασφάλειας, αποδοτικότητας και άνεσης των αεροδυναμικών θαλάμων οδήγησης.

μηδενικές εκπομπές. Επομένως, θα πρέπει να διευκρινιστεί ότι η υπέρβαση των μέγιστων μηκών που προβλέπεται για τους επιμήκεις θαλάμους οδήγησης μπορεί να είναι τέτοια ώστε να παρέχει τον χώρο που απαιτείται για την ενσωμάτωση τεχνολογίας μηδενικών εκπομπών, όπως μπαταρίες και δεξαμενές υδρογόνου, υπό την προϋπόθεση ότι δεν τίθενται σε κίνδυνο τα χαρακτηριστικά ασφάλειας, αποδοτικότητας και άνεσης των αεροδυναμικών θαλάμων οδήγησης, **και ότι το οικείο όχημα συμμορφώνεται με τον «κανόνα για τον κύκλο στροφής».**

## Τροπολογία 12

### Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 16 α (νέα)

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

***(16α) Η πολλαπλή και διαφορετική σημαση και σηματοδότηση των οχημάτων στα κράτη μέλη μπορεί να προκαλεί σύγχυση στους χρήστες του οδικού δικτύου και να είναι επιζήμια για την οδική ασφάλεια στην Ένωση. Προκειμένου να βελτιωθεί η οδική ασφάλεια, θα πρέπει να θεσπιστεί σε επίπεδο Ένωσης μια τυποποιημένη ετικέτα ΕΕ για το μήκος των μηχανοκίνητων οχημάτων ή συνδυασμών οχημάτων που χρησιμοποιούνται στα EMS ή που αποκλίνουν από τις τυποποιημένες διαστάσεις. Η εν λόγω ετικέτα ΕΕ θα βοηθήσει τους χρήστες του οδικού δικτύου να αναγνωρίζουν τα εν λόγω οχήματα και να εξοικειωθούν με αυτά, και θα συμβάλει στη μείωση των τυχόν κινδύνων λόγω περιορισμένης ορατότητας ή τυφλών σημείων, για παράδειγμα κατά την προσπέραση τέτοιων οχημάτων ή συνδυασμών οχημάτων.***

## Τροπολογία 13

**Πρόταση οδηγίας  
Αιτιολογική σκέψη 16 β (νέα)**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

*(16β) Τα ηλεκτρικά οχήματα με συσσωρευτή, τα οχήματα με κυψέλες καυσίμου και άλλα υδρογονοκίνητα οχήματα, έχουν μεγάλες δυνατότητες να συμβάλουν στην απανθρακοποίηση ορισμένων τμημάτων του τομέα των βαρέων μεταφορών και η ανάπτυξή τους θα πρέπει να ενθαρρύνεται, λαμβάνοντας παράλληλα υπόψη το γεγονός ότι δεν υπάρχει τεχνολογία χωρίς περιβαλλοντικό αντίκτυπο. Όταν ο εξηλεκτρισμός δεν είναι δυνατός ή είναι λιγότερο αποτελεσματικός και τα υδρογονοκίνητα οχήματα δεν είναι κατάλληλα ή ανταγωνιστικά από άποψη κόστους, η αρχή της τεχνολογικής ουδετερότητας επιτρέπει να διασφαλιστούν ίσοι όροι ανταγωνισμού με άλλες τεχνολογίες που βρίσκονται σε πιο ώριμη φάση.*

**Τροπολογία 14**

**Πρόταση οδηγίας  
Αιτιολογική σκέψη 17**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

(17) Η αποτελεσματική, αποδοτική και συνεπής επιβολή των κανόνων είναι υψίστης σημασίας για τη διασφάλιση ανόθευτου ανταγωνισμού μεταξύ των μεταφορέων και την εξάλειψη των κινδύνων για την οδική ασφάλεια και την οδική υποδομή που θέτουν τα οχήματα τα οποία παρανόμως υπερβαίνουν τα ισχύοντα βάρη ή διαστάσεις. Για την καλύτερη στόχευση των καθ' οδόν ελέγχων σε υπερφορτωμένα οχήματα, **και εφόσον επιλέξουν να χρησιμοποιούν αυτόματα συστήματα επί της οδικής υποδομής, τα κράτη μέλη** θα πρέπει να **διασφαλίσουν κατ' ελάχιστον την ανάπτυξη των συστημάτων αυτών στο**

(17) Η αποτελεσματική, αποδοτική και συνεπής επιβολή των κανόνων είναι υψίστης σημασίας για τη διασφάλιση ανόθευτου ανταγωνισμού μεταξύ των μεταφορέων και την εξάλειψη των κινδύνων για την οδική ασφάλεια και την οδική υποδομή που θέτουν τα οχήματα τα οποία παρανόμως υπερβαίνουν τα ισχύοντα βάρη ή διαστάσεις. Για την καλύτερη στόχευση των καθ' οδόν ελέγχων σε υπερφορτωμένα οχήματα, **τα κράτη μέλη θα πρέπει να διασφαλίσουν κατ' ελάχιστον την ανάπτυξη αυτόματων συστημάτων στο διευρωπαϊκό δίκτυο οδικών μεταφορών, συμπεριλαμβανομένων των συστημάτων**

*διευρωπαϊκό δίκτυο οδικών μεταφορών.* Επιπλέον, για την αξιοπιστία και τη συνέπεια της επιβολής σε ολόκληρη την Ένωση, το υποχρεωτικό ελάχιστο επίπεδο ελέγχων που θα διενεργούν τα κράτη μέλη θα πρέπει να καθοριστεί κατ' αναλογία προς το επίπεδο κυκλοφορίας στην επικράτειά τους των οχημάτων που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας, συμπεριλαμβανομένου κατάλληλου αριθμού ελέγχων κατά τις νυχτερινές ώρες.

*που έχουν πιστοποιηθεί για το κεντρικό δίκτυο ΔΕΔ-Μ. Επιπλέον, θα πρέπει επίσης να είναι δυνατή η χρήση ακριβούς και πλήρως διαλειτουργικού εποχούμενου εξοπλισμού ζύγισης. Αυτά τα πιστοποιημένα αυτόματα συστήματα θα πρέπει να μπορούν να αναγνωρίζουν οχήματα ή συνδυασμούς οχημάτων που υπερβαίνουν τα μέγιστα επιτρεπόμενα βάρη, για τα οποία όμως ισχύει παρέκκλιση βάσει έγκυρης ειδικής άδειας ή παρόμοιας ρύθμισης. Τα συστήματα θα πρέπει επίσης να μπορούν να εντοπίζουν κατά πόσον πληρούνται οι απαιτήσεις των ειδικών αδειών. Με τον τρόπο αυτόν θα αποφεύγονται οι αδικαιολόγητες κυρώσεις και θα εξοικονομούνται διοικητικές δαπάνες τόσο για τους μεταφορείς όσο και για τα κράτη μέλη.* Επιπλέον, για την αξιοπιστία και τη συνέπεια της επιβολής σε ολόκληρη την Ένωση, το υποχρεωτικό ελάχιστο επίπεδο ελέγχων που θα διενεργούν τα κράτη μέλη θα πρέπει να καθοριστεί κατ' αναλογία προς το επίπεδο κυκλοφορίας στην επικράτειά τους των οχημάτων που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας, συμπεριλαμβανομένου κατάλληλου αριθμού ελέγχων κατά τις νυχτερινές ώρες.

## Τροπολογία 15

### Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 18

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

(18) Για να ενισχυθεί περαιτέρω η επιβολή και η παρακολούθηση της κυκλοφορίας των βαρέων οχημάτων στους δρόμους της Ένωσης, να μειωθεί η συμφόρηση, να ενισχυθεί η οδική ασφάλεια, να μειωθούν οι κίνδυνοι ζημιών στις υποδομές και να προωθηθούν οι βιώσιμες μεταφορές, τα κράτη μέλη θα πρέπει να ενθαρρυνθούν να θεσπίσουν συστήματα πολιτικών ευφυούς πρόσβασης

*Τροπολογία*

(18) Για να ενισχυθεί περαιτέρω η επιβολή και η παρακολούθηση της κυκλοφορίας των βαρέων οχημάτων στους δρόμους της Ένωσης, να μειωθεί η συμφόρηση, να ενισχυθεί η οδική ασφάλεια, να μειωθούν οι κίνδυνοι ζημιών στις υποδομές και να προωθηθούν οι βιώσιμες μεταφορές, τα κράτη μέλη θα πρέπει να ενθαρρυνθούν να θεσπίσουν συστήματα πολιτικών ευφυούς πρόσβασης

που να διασφαλίζουν τη συμμόρφωση με τους κανόνες για τα μέγιστα επιτρεπόμενα βάρη και τις μέγιστες επιτρεπόμενες διαστάσεις. **Κατά τη θέσπιση αυτών των συστημάτων**, τα κράτη μέλη θα πρέπει να εφαρμόζουν ελάχιστες κοινές απαιτήσεις ώστε να εγγυώνται εναρμόνιση και διαλειτουργικότητα σε ολόκληρη την **ΕΕ**, ιδίως όσον αφορά την προσβασιμότητα και τον μορφότυπο των σχετικών προς ανταλλαγή δεδομένων. Τα συστήματα θα πρέπει να συμβάλλουν στη διασφάλιση ότι το κατάλληλο όχημα με το κατάλληλο φορτίο δραστηριοποιείται στον κατάλληλο δρόμο την κατάλληλη στιγμή ώστε να διασφαλίζεται ο ελάχιστος αντίκτυπος στο περιβάλλον, τις υποδομές, την ανθρώπινη υγεία και ασφάλεια και την κοινωνία. Η θέσπιση των συστημάτων αυτών θα πρέπει να χρησιμοποιεί προηγμένα ευφυή συστήματα μεταφορών, όπως η επικοινωνία από το όχημα προς την υποδομή, η επικοινωνία από το όχημα προς το δίκτυο, η κοινή χρήση δεδομένων σε πραγματικό χρόνο και η εξ αποστάσεως παρακολούθηση, προκειμένου να διασφαλίζεται η ασφαλής και ομαλή κυκλοφορία των βαρέων οχημάτων, ενώ δεν θα πρέπει να οδηγούν σε δυσανάλογους ή μεροληπτικούς περιορισμούς στην κυκλοφορία.

που να διασφαλίζουν τη συμμόρφωση με τους κανόνες για τα μέγιστα επιτρεπόμενα βάρη και τις μέγιστες επιτρεπόμενες διαστάσεις. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να εφαρμόζουν ελάχιστες κοινές απαιτήσεις **στα συστήματα αυτά** ώστε να εγγυώνται εναρμόνιση και διαλειτουργικότητα σε ολόκληρη την **Ένωση**, ιδίως όσον αφορά την προσβασιμότητα και τον μορφότυπο των σχετικών προς ανταλλαγή δεδομένων. **Τα σχετικά δεδομένα θα πρέπει να είναι προσβάσιμα σε πραγματικό χρόνο και στις επίσημες γλώσσες της Ένωσης**. Τα συστήματα θα πρέπει να συμβάλλουν στη διασφάλιση ότι το κατάλληλο όχημα με το κατάλληλο φορτίο δραστηριοποιείται στον κατάλληλο δρόμο την κατάλληλη στιγμή ώστε να διασφαλίζεται ο ελάχιστος αντίκτυπος στο περιβάλλον, τις υποδομές, την ανθρώπινη υγεία και ασφάλεια και την κοινωνία. Η θέσπιση των συστημάτων αυτών θα πρέπει να χρησιμοποιεί προηγμένα ευφυή συστήματα μεταφορών, όπως η επικοινωνία από το όχημα προς την υποδομή, η επικοινωνία από το όχημα προς το δίκτυο, η κοινή χρήση δεδομένων σε πραγματικό χρόνο και η εξ αποστάσεως παρακολούθηση, προκειμένου να διασφαλίζεται η ασφαλής και ομαλή κυκλοφορία των βαρέων οχημάτων, ενώ δεν θα πρέπει να οδηγούν σε δυσανάλογους ή μεροληπτικούς περιορισμούς στην κυκλοφορία.

## Τροπολογία 16

### Πρόταση οδηγίας

#### Αιτιολογική σκέψη 18 α (νέα)

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

**(18α) Η επιβολή της οδηγίας 96/53/ΕΚ αποτελεί ουσιώδες μέρος των καθιερωμένων συστημάτων παρακολούθησης και επιβολής σε ενωσιακό και εθνικό επίπεδο, τα οποία συμβάλλουν στην εφαρμογή των κοινωνικών, εμπορικών και τεχνικών**

κανόνων της Ένωσης που ισχύουν για τις οδικές μεταφορές. Όταν διαπιστώνεται έλλειψη συμμόρφωσης με τις προβλεπόμενες απαιτήσεις σχετικά με τα βάρη και τις διαστάσεις, οι αρμόδιες εθνικές αρχές πρέπει να λαμβάνουν μέτρα επιβολής. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να διασφαλίζουν ότι οι κυρώσεις δεν εισάγουν διακρίσεις, τόσο όσον αφορά τα είδη κυρώσεων που επιλέγονται όσο και τα επίπεδά τους, καθώς και ότι είναι αποτελεσματικές, αποτρεπτικές και αναλογικές προς τη σοβαρότητα της διαπραχθείσας παράβασης. Οι παραβάσεις αυτές θα πρέπει να καταγράφονται στο εθνικό μητρώο επιχειρήσεων οδικών μεταφορών, και τα σχετικά στοιχεία θα πρέπει να ανταλλάσσονται μέσω του Ευρωπαϊκού Μητρώου Επιχειρήσεων Οδικών Μεταφορών (ERRU) και να αποτυπώνονται στη βαθμολογία επικινδυνότητας των επιχειρήσεων σύμφωνα με τον κανονισμό 1071/2009. Αναμένεται ότι η διασυνοριακή εφαρμογή των κυρώσεων που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 96/53/ΕΚ θα διευκολυνθεί μέσω της τροποποιημένης οδηγίας 2015/413 για τη διασυνοριακή επιβολή του νόμου.

## Τροπολογία 17

### Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 18 β (νέα)

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

*(18β) Προκειμένου να επιτευχθεί πρόοδος στην πράσινη και την ψηφιακή μετάβαση και τη συμμόρφωση με τους στόχους που ορίζονται στην Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία και στη στρατηγική για βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα, ιδίως όσον αφορά τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από τον τομέα των μεταφορών, τα κράτη μέλη θα πρέπει να ενθαρρύνονται να χρησιμοποιούν τα*

*έσοδα που προκύπτουν από τις κυρώσεις που επιβάλλονται για τις παραβάσεις της παρούσας οδηγίας, ή το ισοδύναμό τους σε οικονομική αξία, για τη στήριξη της υιοθέτησης βιώσιμων μέσων μεταφοράς και, ως εκ τούτου, τον μετριασμό του εξωτερικού κόστους που προκαλούν οι μεταφορές, την ενθάρρυνση της διατροφικότητας και την αύξηση της βιωσιμότητας των διασποριακών μεταφορών.*

## Τροπολογία 18

### Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 19

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

(19) Για να προωθηθεί η ανάπτυξη του συστήματος πολυτροπικών μεταφορών, θα πρέπει να διευκολυνθούν περαιτέρω οι μεταφορές με εμπορευματοκιβώτια, με την παροχή της δυνατότητας πρόσθετου ύψους στα οδικά οχήματα που μεταφέρουν **εμπορευματοκιβώτια μεγάλου ύψους**.

*Τροπολογία*

(19) Για να προωθηθεί η ανάπτυξη του συστήματος πολυτροπικών μεταφορών, θα πρέπει να διευκολυνθούν περαιτέρω οι μεταφορές με εμπορευματοκιβώτια, **συμπεριλαμβανομένων των μεταφορών που χρησιμοποιούν εμπορευματοκιβώτια 45 ποδών ή 48 ποδών, κινητά αμαξώματα 45 ποδών ή εμπορευματοκιβώτια μεγάλου ύψους**, με την παροχή της δυνατότητας πρόσθετου ύψους **και μήκους** στα οδικά οχήματα που μεταφέρουν **αυτά τα εμπορευματοκιβώτια**.

## Τροπολογία 19

### Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 19 α (νέα)

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

**(19α) Η Επιτροπή θα πρέπει να επανεξετάσει την ισχύουσα νομοθεσία για την έγκριση τύπου προκειμένου να ενισχυθεί η τεχνική και λειτουργική συμβατότητα των νέων βαρέων οχημάτων και συνδυασμών οχημάτων, μεταξύ άλλων όσον αφορά το βάρος τους,**



*το σχήμα, το μέγεθος, τη δυνατότητα μεταφοράς με γερανό και τη δυνατότητα σύμπτυξης και αναδίπλωσης των προεξεχουσών διατάξεων, με τις απαιτήσεις των συνδουασμένων μεταφορών, καθώς και να διευκολυνθεί η χρήση και η υιοθέτηση ρυμουλκούμενων και ημιρυμουλκούμενων μηδενικών εκπομπών.*

## Τροπολογία 20

### Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 21

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

(21) Για να καταστεί δυνατή η ταχεία απόκριση του τομέα των οδικών μεταφορών σε κάθε κρίση, όπως φυσικές καταστροφές, πανδημίες, στρατιωτικές συγκρούσεις ή αστοχίες των υποδομών, είναι αναγκαία η εισαγωγή ρήτρας έκτακτης ανάγκης στην οδηγία 96/53/EK, η οποία θα επιτρέπει προσωρινά την κυκλοφορία βαρέων οχημάτων που υπερβαίνουν τα μέγιστα επιτρεπόμενα βάρη και/ή τις μέγιστες επιτρεπόμενες διαστάσεις, προκειμένου να διασφαλιστεί η συνεχής παροχή των απαραίτητων αγαθών και υπηρεσιών. Η έκτακτη αυτή ρήτρα θα πρέπει να εφαρμόζεται μόνον όταν το απαιτεί το δημόσιο συμφέρον και υπό την προϋπόθεση ότι δεν τίθεται σε κίνδυνο η οδική ασφάλεια.

## Τροπολογία 21

### Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 23

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

(23) Προκειμένου να διασφαλιστούν ενιαίες προϋποθέσεις για την εφαρμογή της

*Τροπολογία*

(21) Για να καταστεί δυνατή η ταχεία απόκριση του τομέα των οδικών μεταφορών σε κάθε κρίση, όπως φυσικές καταστροφές, πανδημίες, στρατιωτικές συγκρούσεις ή αστοχίες των υποδομών, είναι αναγκαία η εισαγωγή ρήτρας έκτακτης ανάγκης στην οδηγία 96/53/EK, η οποία θα επιτρέπει προσωρινά την κυκλοφορία βαρέων οχημάτων που υπερβαίνουν τα μέγιστα επιτρεπόμενα βάρη και/ή τις μέγιστες επιτρεπόμενες διαστάσεις, προκειμένου να διασφαλιστεί η συνεχής παροχή των απαραίτητων αγαθών και υπηρεσιών. Η έκτακτη αυτή ρήτρα θα πρέπει να εφαρμόζεται μόνον όταν το απαιτεί το δημόσιο συμφέρον και υπό την προϋπόθεση ότι δεν τίθεται σε κίνδυνο η οδική ασφάλεια, **ενώ η πιθανή ανανέωσή της θα πρέπει να εξαρτάται από τη συνέχιση της κρίσης.**

*Τροπολογία*

(23) Προκειμένου να διασφαλιστούν ενιαίες προϋποθέσεις για την εφαρμογή της

παρούσας οδηγίας, θα πρέπει να ανατεθούν εκτελεστικές αρμοδιότητες στην Επιτροπή ώστε να καταρτίσει κοινό τυποποιημένο έντυπο αίτησης και να εναρμονίσει τους κανόνες και τις διαδικασίες για την έκδοση εθνικών αδειών ή παρόμοιων ρυθμίσεων για τα οχήματα ή τους συνδυασμούς οχημάτων που υπερβαίνουν τα μέγιστα βάρη και/ή τις μέγιστες διαστάσεις και προορίζονται για τη μεταφορά αδιαχώριστων φορτίων, για τη θέσπιση τυποποιημένου μορφότυπου αναφοράς προς συμμόρφωση των κρατών μελών με τις υποχρεώσεις υποβολής εκθέσεων και για τη θέσπιση προσωρινών εξαιρέσεων από την εφαρμογή των ορίων βαρών και διαστάσεων που χρησιμοποιούνται στη διεθνή κυκλοφορία μεταξύ κρατών μελών που πλήττονται από κρίση. Οι εν λόγω αρμοδιότητες ασκούνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>45</sup>.

---

<sup>45</sup> Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Φεβρουαρίου 2011, για τη θέσπιση κανόνων και γενικών αρχών σχετικά με τους τρόπους ελέγχου από τα κράτη μέλη της άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων από την Επιτροπή (ΕΕ L 55 της 28.2.2011, σ. 13).

## Τροπολογία 22

### Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 23 α (νέα)

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

παρούσας οδηγίας, θα πρέπει να ανατεθούν εκτελεστικές αρμοδιότητες στην Επιτροπή ώστε να καταρτίσει κοινό τυποποιημένο έντυπο αίτησης της **ΕΕ** και να εναρμονίσει τους κανόνες και τις διαδικασίες για την έκδοση εθνικών αδειών ή παρόμοιων ρυθμίσεων για τα οχήματα ή τους συνδυασμούς οχημάτων που υπερβαίνουν τα μέγιστα βάρη και/ή τις μέγιστες διαστάσεις και προορίζονται για τη μεταφορά αδιαχώριστων φορτίων, για τη θέσπιση τυποποιημένου μορφότυπου αναφοράς προς συμμόρφωση των κρατών μελών με τις υποχρεώσεις υποβολής εκθέσεων και για τη θέσπιση προσωρινών εξαιρέσεων από την εφαρμογή των ορίων βαρών και διαστάσεων που χρησιμοποιούνται στη διεθνή κυκλοφορία μεταξύ κρατών μελών που πλήττονται από κρίση. Οι εν λόγω αρμοδιότητες ασκούνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>45</sup>.

---

<sup>45</sup> Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Φεβρουαρίου 2011, για τη θέσπιση κανόνων και γενικών αρχών σχετικά με τους τρόπους ελέγχου από τα κράτη μέλη της άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων από την Επιτροπή (ΕΕ L 55 της 28.2.2011, σ. 13).

*Τροπολογία*

**(23α) Προκειμένου να αξιολογείται η αποτελεσματικότητα και η αποδοτικότητα της παρούσας οδηγίας και να μετράται η πρόοδος σε σχέση με τους ειδικούς στόχους της, είναι σημαντικό να αξιολογείται τακτικά η εφαρμογή και ο αντίκτυπός της. Ως εκ**

*τούτου, η Επιτροπή θα πρέπει να υποβάλλει τακτικά εκθέσεις αξιολόγησης σχετικά με την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας, με βάση τους πρόσφορους όρους για τη διείσδυση βαρέων οχημάτων μηδενικών εκπομπών στην αγορά, όπως η διαθεσιμότητα και η χωρητικότητα των κατάλληλων υποδομών για εναλλακτικά καύσιμα, ο αντίκτυπος του ευρωπαϊκού συστήματος στις οδικές μεταφορές, καθώς και τα τέλη χρήσης του οδικού δικτύου που διαφοροποιούνται ανάλογα με τις εκπομπές CO<sub>2</sub> στα κράτη μέλη. Οι εκθέσεις αυτές θα πρέπει να περιέχουν λεπτομερείς πληροφορίες σχετικά με τους εν λόγω πρόσφορους όρους και την εξέλιξη των εθνικών και διεθνών οδικών μεταφορών, τον αντίκτυπο στην οδική ασφάλεια και τις οδικές υποδομές, την αλλαγή του τρόπου εκτέλεσης των μεταφορών, τη χρήση έξυπνων συστημάτων επιβολής και τις τεχνολογικές εξελίξεις στις οδικές μεταφορές. Επιπλέον, οι εκθέσεις θα πρέπει να εξετάζουν τη δυνατότητα κλιμάκωσης των μέτρων σύμφωνα με τους μακροπρόθεσμους στόχους της οδηγίας. Με βάση τα αποτελέσματα αυτών των αξιολογήσεων, η έκθεση θα πρέπει να συνοδεύεται, κατά περίπτωση, από νομοθετική πρόταση για την τροποποίηση της παρούσας οδηγίας και των υποχρεώσεων που ορίζονται στην οδηγία.*

## **Τροπολογία 23**

### **Πρόταση οδηγίας**

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

Οδηγία 96/53/EK

Άρθρο 2 – παράγραφος 1 – περίπτωση 14

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

— «όχημα με εναλλακτικά καύσιμα»: μηχανοκίνητο όχημα που τροφοδοτείται εξ ολοκλήρου από εναλλακτικό καύσιμο και το οποίο έχει εγκριθεί στο πλαίσιο του

*Τροπολογία*

— «όχημα με εναλλακτικά καύσιμα»: μηχανοκίνητο όχημα που τροφοδοτείται εξ ολοκλήρου *ή εν μέρει* από εναλλακτικό καύσιμο και το οποίο έχει εγκριθεί στο

## Τροπολογία 24

### Πρόταση οδηγίας

#### Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 3 – στοιχείο β

Οδηγία 96/53/ΕΚ

Άρθρο 4 – παράγραφος 3 – εδάφια 2, 3 και 3α (νέα)

#### *Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι η διαδικασία απόκτησης αδειών ή οι παρόμοιες ρυθμίσεις για τη μεταφορά αδιαχώριστων φορτίων διεκπεραιώνονται ομαλά και με αποτελεσματικό τρόπο και ότι δεν εισάγουν διακρίσεις, ελαχιστοποιώντας τον διοικητικό φόρτο και αποφεύγοντας τις περιττές καθυστερήσεις.

Τα κράτη μέλη εγγυώνται ότι οι όροι υπό τους οποίους εκδίδονται οι άδειες ή εφαρμόζονται παρόμοιες ρυθμίσεις που σχετίζονται με τη μεταφορά αδιαχώριστων φορτίων είναι αναλογικές και δεν εισάγουν διακρίσεις. Ειδικότερα, τα κράτη μέλη συνεργάζονται ώστε να αποφεύγεται η πολλαπλή σήμανση και σηματοδότηση των οχημάτων και να ευνοείται η χρήση εικονογραμμάτων έναντι κειμένου. Τα κράτη μέλη δεν επιβάλλουν γλωσσικές απαιτήσεις σχετικά με τη μεταφορά αδιαχώριστων φορτίων.

#### *Τροπολογία*

Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι η διαδικασία απόκτησης αδειών ή οι παρόμοιες ρυθμίσεις για τη μεταφορά αδιαχώριστων φορτίων διεκπεραιώνονται ομαλά και με αποτελεσματικό τρόπο και ότι δεν εισάγουν διακρίσεις, **παρέχοντας κοινό τυποποιημένο έντυπο αίτησης της ΕΕ και** ελαχιστοποιώντας τον διοικητικό φόρτο και αποφεύγοντας τις περιττές καθυστερήσεις.

Τα κράτη μέλη εγγυώνται ότι οι όροι υπό τους οποίους εκδίδονται οι άδειες ή εφαρμόζονται παρόμοιες ρυθμίσεις που σχετίζονται με τη μεταφορά αδιαχώριστων φορτίων είναι αναλογικές και δεν εισάγουν διακρίσεις. Ειδικότερα, τα κράτη μέλη **εκδίδουν τις άδειες ή παρόμοιες ρυθμίσεις σε ηλεκτρονική μορφή και συνεργάζονται για την περαιτέρω εναρμόνιση των προθεσμιών έκδοσης των αδειών. Τα κράτη μέλη συνεργάζονται επίσης** ώστε να αποφεύγεται η πολλαπλή σήμανση και σηματοδότηση των οχημάτων και να ευνοείται η χρήση εικονογραμμάτων έναντι κειμένου. **Επιπλέον, τα κράτη μέλη συνεργάζονται για την εναρμόνιση των σχετικών κανόνων για τη μεταφορά αδιαχώριστων φορτίων υπό συνοδεία, όπως η χρήση, οι σημάνσεις και οι πινακίδες που προβλέπονται για τα οχήματα συνοδείας.** Τα κράτη μέλη δεν επιβάλλουν γλωσσικές απαιτήσεις σχετικά με **τους οδηγούς που αναλαμβάνουν** τη μεταφορά αδιαχώριστων φορτίων.

**Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι τα**

*οχήματα που μεταφέρουν αδιαχώριστα φορτία φέρουν την ετικέτα ΕΕ που ορίζεται στο άρθρο 10γα.*

## Τροπολογία 25

### Πρόταση οδηγίας

#### Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 3 – στοιχείο β

Οδηγία 96/53/ΕΚ

Άρθρο 4 – παράγραφος 4

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

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

Οι μεταφορές θεωρείται ότι δεν επηρεάζουν σημαντικά τον διεθνή ανταγωνισμό στον τομέα των μεταφορών αν πληρούνται μία από τις ακόλουθες προϋποθέσεις:

α) οι μεταφορές πραγματοποιούνται στην επικράτεια κράτους μέλους, από εξειδικευμένα οχήματα ή εξειδικευμένους συνδυασμούς οχημάτων, υπό συνθήκες υπό τις οποίες οι εν λόγω μεταφορές δεν εκτελούνται κανονικά από οχήματα προερχόμενα από άλλα κράτη μέλη, π.χ. οι μεταφορές που συνδέονται με τον κλάδο της υλοτομίας και της δασοκομίας·

β) το κράτος μέλος το οποίο επιτρέπει να πραγματοποιούνται μεταφορές στην επικράτειά του από οχήματα ή συνδυασμούς οχημάτων των οποίων οι διαστάσεις παρεκκλίνουν από εκείνες που προβλέπονται στο παράρτημα I επιτρέπει επίσης την κυκλοφορία ευρωπαϊκών

*Τροπολογία*

4. Τα κράτη μέλη μπορούν να επιτρέπουν την κυκλοφορία στην επικράτειά τους οχημάτων ή συνδυασμών οχημάτων που χρησιμοποιούνται για μεταφορές και τα οποία εκτελούν ορισμένες εθνικές **ή διεθνείς** μεταφορές που δεν επηρεάζουν σημαντικά τον διεθνή ανταγωνισμό στον τομέα των μεταφορών, και των οποίων **τα βάρη ή** οι διαστάσεις παρεκκλίνουν από εκείνες που περιλαμβάνονται **στα** σημεία 1.1, 1.2, 1.3, 1.4 έως 1.8, **2, 4.1,** 4.2 και 4.4 **του παραρτήματος II.**

Οι μεταφορές θεωρείται ότι δεν επηρεάζουν σημαντικά τον διεθνή ανταγωνισμό στον τομέα των μεταφορών αν πληρούνται μία από τις ακόλουθες προϋποθέσεις:

α) οι μεταφορές πραγματοποιούνται στην επικράτεια κράτους μέλους, από εξειδικευμένα οχήματα ή εξειδικευμένους συνδυασμούς οχημάτων, υπό συνθήκες υπό τις οποίες οι εν λόγω μεταφορές δεν εκτελούνται κανονικά από οχήματα προερχόμενα από άλλα κράτη μέλη, π.χ. οι μεταφορές που συνδέονται με τον κλάδο της υλοτομίας και της δασοκομίας·

β) το κράτος μέλος το οποίο επιτρέπει να πραγματοποιούνται μεταφορές στην επικράτειά του από οχήματα ή συνδυασμούς οχημάτων των οποίων οι διαστάσεις παρεκκλίνουν από εκείνες που προβλέπονται στο παράρτημα I επιτρέπει επίσης την κυκλοφορία ευρωπαϊκών

αρθρωτών συστημάτων σύμφωνα με την παράγραφο 4α, κατά τρόπο ώστε να μπορούν να επιτύχουν τουλάχιστον το μήκος φόρτωσης που επιτρέπεται στο εν λόγω κράτος μέλος και ώστε όλοι οι μεταφορείς να μπορούν να απολαμβάνουν ίσες συνθήκες ανταγωνισμού.

αρθρωτών συστημάτων σύμφωνα με την παράγραφο 4α, κατά τρόπο ώστε να μπορούν να επιτύχουν τουλάχιστον το μήκος φόρτωσης που επιτρέπεται στο εν λόγω κράτος μέλος και ώστε όλοι οι μεταφορείς να μπορούν να απολαμβάνουν ίσες συνθήκες ανταγωνισμού.

## Τροπολογία 26

### Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 3 – στοιχείο γ

Οδηγία 96/53/EK

Άρθρο 4 – παράγραφος 4α

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

4α) Τα κράτη μέλη ενδέχεται να επιτρέπουν στην επικράτειά τους την εθνική και διεθνή κυκλοφορία ευρωπαϊκών αρθρωτών συστημάτων υπό όλες τις ακόλουθες προϋποθέσεις:

α) τα κράτη μέλη δημοσιοποιούν, κατά τρόπο προσιτό και διαφανή, τις πληροφορίες που σχετίζονται με τα μέγιστα βάρη και τις μέγιστες διαστάσεις που ισχύουν για την κυκλοφορία

*Τροπολογία*

4α) Τα κράτη μέλη ενδέχεται να επιτρέπουν στην επικράτειά τους την εθνική και διεθνή κυκλοφορία ευρωπαϊκών αρθρωτών συστημάτων υπό όλες τις ακόλουθες προϋποθέσεις:

*-α) Όσον αφορά τις νέες διαδρομές για τα EMS, τα κράτη μέλη προβαίνουν σε εκ των προτέρων αξιολόγηση του πιθανού αντίκτυπου των ευρωπαϊκών αρθρωτών συστημάτων για την οδική ασφάλεια, την οδική υποδομή, τη συνεργασία μεταξύ των τρόπων μεταφοράς, καθώς και τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις των ευρωπαϊκών αρθρωτών συστημάτων στο σύστημα μεταφορών, συμπεριλαμβανομένων των επιπτώσεων στην κατανομή των τρόπων μεταφοράς. Η αξιολόγηση δημοσιοποιείται. Τα κράτη μέλη που έχουν ήδη θεσπίσει διαδρομές για τα EMS στην επικράτειά τους κατά την ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας οδηγίας δεν υποχρεούνται να προβαίνουν σε εκ των προτέρων αξιολόγηση για αυτές τις ήδη θεσπισμένες διαδρομές·*

α) τα κράτη μέλη δημοσιοποιούν, κατά τρόπο προσιτό και διαφανή, τις πληροφορίες που σχετίζονται με τα μέγιστα βάρη και τις μέγιστες διαστάσεις που ισχύουν για την κυκλοφορία

ευρωπαϊκών αρθρωτών συστημάτων στην επικράτειά τους·

β) τα κράτη μέλη δημοσιοποιούν, κατά τρόπο προσιτό και διαφανή, τις πληροφορίες που σχετίζονται με το τμήμα του οδικού δικτύου στο οποίο μπορούν να κυκλοφορούν τα ευρωπαϊκά αρθρωτά συστήματα·

γ) τα κράτη μέλη διασφαλίζουν τη συνδεσιμότητα του τμήματος του δικτύου όπου μπορούν να κυκλοφορούν ευρωπαϊκά αρθρωτά συστήματα στην επικράτειά τους με το οδικό δίκτυο γειτονικών κρατών μελών που επίσης επιτρέπουν την κυκλοφορία ευρωπαϊκών αρθρωτών συστημάτων, προκειμένου να καταστεί δυνατή η διασυνοριακή κυκλοφορία·

δ) τα κράτη μέλη θεσπίζουν σύστημα παρακολούθησης **και αξιολογούν τον αντίκτυπο** των ευρωπαϊκών αρθρωτών συστημάτων για την οδική ασφάλεια, την οδική **υποδομή**, τη συνεργασία μεταξύ των τρόπων μεταφοράς, καθώς και **τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις** των ευρωπαϊκών αρθρωτών συστημάτων στο σύστημα μεταφορών, συμπεριλαμβανομένων των επιπτώσεων στην κατανομή των τρόπων μεταφοράς.

ευρωπαϊκών αρθρωτών συστημάτων στην επικράτειά τους·

β) τα κράτη μέλη δημοσιοποιούν, κατά τρόπο προσιτό και διαφανή, τις πληροφορίες που σχετίζονται με το τμήμα του οδικού δικτύου στο οποίο μπορούν να κυκλοφορούν τα ευρωπαϊκά αρθρωτά συστήματα·

γ) τα κράτη μέλη διασφαλίζουν τη συνδεσιμότητα του τμήματος του δικτύου όπου μπορούν να κυκλοφορούν ευρωπαϊκά αρθρωτά συστήματα στην επικράτειά τους με το οδικό δίκτυο γειτονικών κρατών μελών που επίσης επιτρέπουν την κυκλοφορία ευρωπαϊκών αρθρωτών συστημάτων, προκειμένου να καταστεί δυνατή η διασυνοριακή κυκλοφορία·

δ) τα κράτη μέλη θεσπίζουν σύστημα παρακολούθησης **του αντίκτυπου** των ευρωπαϊκών αρθρωτών συστημάτων για την οδική ασφάλεια, την οδική, τη συνεργασία μεταξύ των τρόπων μεταφοράς, **τον όγκο κυκλοφορίας**, καθώς και **των περιβαλλοντικών επιπτώσεων** των ευρωπαϊκών αρθρωτών συστημάτων στο σύστημα μεταφορών, συμπεριλαμβανομένων των επιπτώσεων στην κατανομή των τρόπων μεταφοράς, **λαμβάνοντας υπόψη την εκ των προτέρων αξιολόγηση που διενεργείται σύμφωνα με το στοιχείο -α).**

**δα) τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι λαμβάνονται τα κατάλληλα μέτρα για την αποφυγή πιθανών αρνητικών επιπτώσεων στην οδική ασφάλεια, συμπεριλαμβανομένης της ασφάλειας των εδάωτων χρηστών του οδικού δικτύου, ως αποτέλεσμα της χρήσης των ευρωπαϊκών αρθρωτών συστημάτων.**

**Τα κράτη μέλη μπορούν να θεσπίζουν ελάχιστες απαιτήσεις ή σύστημα πιστοποίησης για τους οδηγούς των ευρωπαϊκών αρθρωτών συστημάτων, υπό την προϋπόθεση ότι διασφαλίζουν την αναλογικότητα και τη μη εισαγωγή διακρίσεων. Τα κράτη μέλη συνεργάζονται για την αμοιβαία**

Όταν ένα κράτος μέλος επιτρέπει την κυκλοφορία ευρωπαϊκών αρθρωτών συστημάτων στην εθνική κυκλοφορία σύμφωνα με την παρούσα παράγραφο, δεν μπορεί να απορρίπτει ή να απαγορεύει τη διεθνή κυκλοφορία ευρωπαϊκών αρθρωτών συστημάτων στην επικράτειά του, υπό τον όρο ότι τα συστήματα αυτά δεν υπερβαίνουν τα μέγιστα βάρη και τις μέγιστες διαστάσεις που καθορίζονται για τα ευρωπαϊκά αρθρωτά συστήματα στην εθνική κυκλοφορία.

Τα κράτη μέλη **ενημερώνουν** την Επιτροπή σε περίπτωση που επιτρέπουν την κυκλοφορία ευρωπαϊκών αρθρωτών συστημάτων στην επικράτειά τους.\*

#### **αναγνώριση των πιστοποιήσεων που εκδίδουν.**

Όταν ένα κράτος μέλος επιτρέπει την κυκλοφορία ευρωπαϊκών αρθρωτών συστημάτων στην εθνική κυκλοφορία σύμφωνα με την παρούσα παράγραφο, δεν μπορεί να απορρίπτει ή να απαγορεύει τη διεθνή κυκλοφορία ευρωπαϊκών αρθρωτών συστημάτων στην επικράτειά του, υπό τον όρο ότι τα συστήματα αυτά δεν υπερβαίνουν τα μέγιστα βάρη και τις μέγιστες διαστάσεις που καθορίζονται για τα ευρωπαϊκά αρθρωτά συστήματα στην εθνική κυκλοφορία.

Τα κράτη μέλη **ειδοποιούν** την Επιτροπή σε περίπτωση που επιτρέπουν την κυκλοφορία ευρωπαϊκών αρθρωτών συστημάτων στην επικράτειά τους **και την ενημερώνουν σχετικά με τον τρόπο με τον οποίο πληρούν τους όρους που καθορίζονται στα στοιχεία -α) έως δα) της παρούσας παραγράφου. Μετά από αυτές τις κοινοποιήσεις, η Επιτροπή εκδίδει, κατά περίπτωση, συστάσεις προς τα εν λόγω κράτη μέλη για να διασφαλίσει τη συμμόρφωση με τους όρους αυτούς. Όταν η Επιτροπή εκδίδει συστάσεις, το οικείο κράτος μέλος ενημερώνει την Επιτροπή, εντός 6 μηνών, σχετικά με τον τρόπο με τον οποίο προτίθεται να εφαρμόσει τις εν λόγω συστάσεις. Οι συστάσεις της Επιτροπής και οι απαντήσεις του κράτους μέλους δημοσιοποιούνται.**

## **Τροπολογία 27**

### **Πρόταση οδηγίας**

**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 3 – στοιχείο δ**

Οδηγία 96/53/EK

Άρθρο 4 – παράγραφος 5 – εδάφιο 1

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

Τα κράτη μέλη μπορούν να επιτρέπουν για περιορισμένη χρονική περίοδο δοκιμές οχημάτων ή συνδυασμών οχημάτων που

*Τροπολογία*

Τα κράτη μέλη μπορούν να επιτρέπουν για περιορισμένη χρονική περίοδο δοκιμές οχημάτων ή συνδυασμών οχημάτων που



ενσωματώνουν νέες τεχνολογίες ή νέες έννοιες που δεν μπορούν να συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις της παρούσας οδηγίας. Τα εν λόγω οχήματα ή οι συνδυασμοί οχημάτων επιτρέπεται κατά τη δοκιμαστική περίοδο να εκτελούν ορισμένες εθνικές ή διεθνείς μεταφορές. Ειδικότερα, οι δοκιμές με ευρωπαϊκά αρθρωτά συστήματα επιτρέπονται για πέντε έτη κατ' ανώτατο όριο. Ο αριθμός των δοκιμών είναι απεριόριστος. Τα κράτη μέλη ενημερώνουν την Επιτροπή σχετικά.

ενσωματώνουν νέες τεχνολογίες ή νέες έννοιες που δεν μπορούν να συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις της παρούσας οδηγίας. Τα εν λόγω οχήματα ή οι συνδυασμοί οχημάτων επιτρέπεται κατά τη δοκιμαστική περίοδο να εκτελούν ορισμένες εθνικές ή διεθνείς μεταφορές, **μόνο αφού αποδειχτεί ότι οι στοχευόμενες μεταφορικές δραστηριότητες δεν μπορούν να πραγματοποιηθούν με οποιαδήποτε άλλη μορφή μεταφοράς που προσφέρει παρόμοια ή ανώτερα οφέλη για την ασφάλεια και το περιβάλλον. Πρέπει να αποδειχτεί ότι αυτό δεν έχει σημαντικό αντίκτυπο στον ανταγωνισμό διατροφικών μεταφορών στο σύνολο του κλάδου των μεταφορών.** Ειδικότερα, οι δοκιμές με ευρωπαϊκά αρθρωτά συστήματα επιτρέπονται για πέντε έτη κατ' ανώτατο όριο **και μπορούν να ανανεωθούν μία φορά για τρία έτη κατ' ανώτατο όριο. Εάν ένα κράτος μέλος αποφασίσει να ανανεώσει μια δοκιμή, παρέχει επαρκή αιτιολόγηση στην Επιτροπή.** Ο αριθμός των δοκιμών είναι απεριόριστος. Τα κράτη μέλη ενημερώνουν την Επιτροπή σχετικά.

## Τροπολογία 28

### Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 3 – στοιχείο ε

Οδηγία 96/53/EK

Άρθρο 4 – παράγραφος 5α

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

5α. Η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 10η για τη συμπλήρωση της παρούσας οδηγίας με τον καθορισμό των ελάχιστων συνόλων δεδομένων και των δεικτών επιδόσεων που πρέπει να παρέχονται από τα συστήματα παρακολούθησης τα οποία δημιουργούνται από τα κράτη μέλη, όπως αναφέρεται στην παράγραφο 4α **σημείο δ)** και στην παράγραφο 5 του παρόντος άρθρου.

*Τροπολογία*

5α. Η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 10η για τη συμπλήρωση της παρούσας οδηγίας με τον καθορισμό των ελάχιστων συνόλων δεδομένων και των δεικτών επιδόσεων που πρέπει να παρέχονται από **τις εκ των προτέρων αξιολογήσεις** και τα συστήματα παρακολούθησης τα οποία δημιουργούνται από τα κράτη μέλη, όπως αναφέρεται στην παράγραφο 4α **στοιχεία -α)** και δ) και στην

παράγραφο 5 του παρόντος άρθρου·

## Τροπολογία 29

### Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 4

Οδηγία 96/53/EK

Άρθρο 4α – παράγραφος 1 – στοιχείο γ α (νέο)

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

*γα) ενιαίο εθνικό σημείο πρόσβασης για την απόκτηση πληροφοριών, με σαφή, προσβάσιμο και διαφανή τρόπο, σχετικά με τα εθνικά μέγιστα επιτρεπόμενα βάρη και τις εθνικές μέγιστες επιτρεπόμενες διαστάσεις οχημάτων, καθώς και τυχόν περιορισμούς, συμπεριλαμβανομένου του ύψους, σε συγκεκριμένες περιοχές ή σε συγκεκριμένους δρόμους.*

## Τροπολογία 30

### Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 4

Οδηγία 96/53/EK

Άρθρο 4α – παράγραφος 1α (νέα)

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

*1α. Έως τις [6 μήνες μετά την ημερομηνία μεταφοράς της παρούσας οδηγίας στο εθνικό δίκαιο], η Επιτροπή δημιουργεί και στη συνέχεια διαχειρίζεται ειδική και επικαιροποιημένη ευρωπαϊκή δικτυακή πύλη, διαθέσιμη σε όλες τις επίσημες γλώσσες της Ένωσης, η οποία συνδέει, με σαφή, προσβάσιμο και διαφανή τρόπο, τα εθνικά ηλεκτρονικά συστήματα και συστήματα επικοινωνίας που αναφέρονται στην παράγραφο 1. Σε αυτή την ευρωπαϊκή πύλη δημοσιοποιούνται επίσης, κατά τρόπο προσιτό και διαφανή, τα τμήματα του οδικού δικτύου στα οποία μπορούν να κυκλοφορούν τα ευρωπαϊκά αρθρωτά συστήματα και, κατά περίπτωση, τα*

## Τροπολογία 31

### Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 4

Οδηγία 96/53/EK

Άρθρο 4α – παράγραφος 2

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

2. Η Επιτροπή **μπορεί να** εκδίδει εκτελεστικές πράξεις για τη θέσπιση κοινού τυποποιημένου εντύπου αίτησης και την εναρμόνιση των κανόνων και των διαδικασιών για την έκδοση εθνικών αδειών ή την εφαρμογή παρόμοιων ρυθμίσεων που αναφέρονται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου και στο άρθρο 4 παράγραφος 3. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 10θ παράγραφος 2.

*Τροπολογία*

2. Η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστικές πράξεις για τη θέσπιση κοινού τυποποιημένου εντύπου αίτησης **άδειας της ΕΕ** και την εναρμόνιση των κανόνων και των διαδικασιών, **συμπεριλαμβανομένων των αναγκαίων πληροφοριών που αφορούν την ταξινόμηση του οχήματος**, για την έκδοση, **μεταξύ άλλων σε ψηφιακή μορφή**, εθνικών αδειών ή την εφαρμογή παρόμοιων ρυθμίσεων που αναφέρονται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου και στο άρθρο 4 παράγραφος 3, **καθώς και την εναρμόνιση των σχετικών κανόνων για τη μεταφορά αδιαχώριστων φορτίων υπό συνοδεία**. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 10θ παράγραφος 2.

## Τροπολογία 32

### Πρόταση οδηγίας

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

Οδηγία 96/53/EK

Άρθρο 6 – παράγραφος 4

*Ισχύον κείμενο*

4. Τα εφοδιασμένα με αποδεικτικό συμμόρφωσης οχήματα **μπορούν να** υποβάλλονται:

*Τροπολογία*

**αα) η παράγραφος 4 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:**

«4. Τα εφοδιασμένα με αποδεικτικό συμμόρφωσης οχήματα υποβάλλονται:

— σε δειγματοληπτικούς ελέγχους, όσον αφορά τα κοινά πρότυπα σχετικά με τα βάρη,

— **μόνον** σε ελέγχους όσον αφορά τα κοινά πρότυπα σχετικά με τις διαστάσεις, εφόσον υπάρχουν υπόνοιες ότι δεν είναι σύμφωνα με την παρούσα οδηγία.

— σε δειγματοληπτικούς ελέγχους, όσον αφορά τα κοινά πρότυπα σχετικά με τα βάρη,

— σε ελέγχους όσον αφορά τα κοινά πρότυπα σχετικά με τις διαστάσεις, εφόσον υπάρχουν υπόνοιες ότι δεν είναι σύμφωνα με την παρούσα οδηγία.»

(Οδηγία 96/53/EK)

### Τροπολογία 33

#### Πρόταση οδηγίας

#### Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 7

Οδηγία 96/53/EK

Άρθρο 8γ

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

Άρθρο 8γ

Τα οχήματα μεταφοράς οχημάτων **με ανοικτό αμάξωμα** μπορούν να υπερβαίνουν τα μέγιστα μήκη που καθορίζονται στο σημείο 1.1 του παραρτήματος I όταν είναι φορτωμένα, έως τα 20,75 μέτρα συνολικά, με τη χρήση εγκεκριμένων στηριγμάτων φορτίου.

**Η προεξοχή ή** το στήριγμα φορτίου των οχημάτων μεταφοράς οχημάτων ενδέχεται να μην προεξέχει σε σχέση με το φορτίο. Το φορτίο μπορεί να προεξέχει μπροστά από το ρυμουλκό όχημα έως 0,5 μέτρα κατ' ανώτατο όριο, υπό την προϋπόθεση ότι **ο πρώτος άξονας** του μεταφερόμενου οχήματος **στηρίζεται** στη δομή του **ρυμουλκούμενου**. Το φορτίο μπορεί να προεξέχει από πίσω έως 1,5 μέτρα κατ' ανώτατο όριο, υπό την προϋπόθεση ότι **ο τελευταίος άξονας** του μεταφερόμενου οχήματος **στηρίζεται στη δομή του ρυμουλκούμενου**.

*Τροπολογία*

Άρθρο 8γ

Τα οχήματα μεταφοράς οχημάτων μπορούν να υπερβαίνουν τα μέγιστα μήκη που καθορίζονται στο σημείο 1.1 του παραρτήματος I όταν είναι φορτωμένα, έως τα 20,75 μέτρα συνολικά, με τη χρήση **στηριγμάτων φορτίου, όπως εκτεινόμενων πίσω** στηριγμάτων φορτίου.

Το στήριγμα φορτίου των οχημάτων μεταφοράς οχημάτων ενδέχεται να μην προεξέχει σε σχέση με το **προεξέχον** φορτίο. Το φορτίο μπορεί να προεξέχει μπροστά από το ρυμουλκό όχημα έως 0,5 μέτρα κατ' ανώτατο όριο, υπό την προϋπόθεση ότι **όλοι οι άξονες** του μεταφερόμενου οχήματος **στηρίζονται** στη δομή του **οχήματος**. Το φορτίο μπορεί να προεξέχει από πίσω έως 1,5 μέτρα κατ' ανώτατο όριο, υπό την προϋπόθεση ότι, **το πολύ, ένας** άξονας του μεταφερόμενου οχήματος **στηρίζεται στο πίσω στήριγμα φορτίου**.

### Τροπολογία 34

#### Πρόταση οδηγίας

#### Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 8 – στοιχείο α

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

1. Οχήματα ή συνδυασμοί οχημάτων που συμμορφώνονται με τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/858 μπορούν να υπερβαίνουν τα μέγιστα μήκη που ορίζονται στο παράρτημα Ι σημείο 1.1 της παρούσας οδηγίας, υπό τον όρο ότι οι θάλαμοι οδήγησής τους παρέχουν βελτιωμένες αεροδυναμικές επιδόσεις, ενεργειακή απόδοση και **επιδόσεις ασφάλειας**. Οποιαδήποτε υπέρβαση των μέγιστων μηκών που επιτρέπονται βάσει του παρόντος άρθρου μπορεί επίσης να χρησιμοποιηθεί για την εγκατάσταση τεχνολογίας μηδενικών εκπομπών. Οχήματα ή συνδυασμοί οχημάτων εξοπλισμένα με τέτοιους θαλάμους οδήγησής συμμορφώνονται με το παράρτημα Ι σημείο 1.5 της παρούσας οδηγίας και τυχόν υπέρβαση των μέγιστων μηκών δεν επιφέρει αύξηση της ικανότητας φόρτωσης αυτών των οχημάτων.

**Τροπολογία 35**

**Πρόταση οδηγίας**

**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 9**

Οδηγία 96/53/EK

Άρθρο 10β – παράγραφος 2 – εδάφιο 1

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

Όσον αφορά τα μέγιστα μήκη που ορίζονται στο παράρτημα Ι σημείο 1.1 για οχήματα μηδενικών εκπομπών ή συνδυασμούς οχημάτων, συμπεριλαμβανομένων των οχημάτων μηδενικών εκπομπών, μπορεί να υπάρχει υπέρβαση κατά το πρόσθετο μήκος που απαιτείται για την ενσωμάτωση της τεχνολογίας μηδενικών εκπομπών, **με μέγιστο τα 90 cm**, ώστε να επιτρέπεται η προσθήκη των εν λόγω διατάξεων. Αυτά

*Τροπολογία*

1. Οχήματα ή συνδυασμοί οχημάτων που συμμορφώνονται με τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/858 μπορούν να υπερβαίνουν τα μέγιστα μήκη που ορίζονται στο παράρτημα Ι σημείο 1.1 της παρούσας οδηγίας, υπό τον όρο ότι οι θάλαμοι οδήγησής τους παρέχουν βελτιωμένες αεροδυναμικές επιδόσεις, ενεργειακή απόδοση, **επιδόσεις ασφάλειας και άνεση του οδηγού**. Οποιαδήποτε υπέρβαση των μέγιστων μηκών που επιτρέπονται βάσει του παρόντος άρθρου μπορεί επίσης να χρησιμοποιηθεί για την εγκατάσταση τεχνολογίας μηδενικών εκπομπών. Οχήματα ή συνδυασμοί οχημάτων εξοπλισμένα με τέτοιους θαλάμους οδήγησής συμμορφώνονται με το παράρτημα Ι σημείο 1.5 της παρούσας οδηγίας και τυχόν υπέρβαση των μέγιστων μηκών δεν επιφέρει αύξηση της ικανότητας φόρτωσης αυτών των οχημάτων.

*Τροπολογία*

Όσον αφορά τα μέγιστα μήκη που ορίζονται στο παράρτημα Ι σημείο 1.1 για οχήματα μηδενικών εκπομπών ή συνδυασμούς οχημάτων, συμπεριλαμβανομένων των οχημάτων μηδενικών εκπομπών, μπορεί να υπάρχει υπέρβαση κατά το πρόσθετο μήκος που απαιτείται για την ενσωμάτωση της τεχνολογίας μηδενικών εκπομπών, ώστε να επιτρέπεται η προσθήκη των εν λόγω διατάξεων. Αυτά τα οχήματα ή οι

τα οχήματα ή οι συνδυασμοί οχημάτων μηδενικών εκπομπών συμμορφώνονται με τα σημεία 1.5 και 1.5α του παραρτήματος I της παρούσας οδηγίας, οποιαδήποτε δε υπέρβαση των μέγιστων μηκών δεν οδηγεί σε αύξηση του μήκους φόρτωσης των εν λόγω οχημάτων ή συνδυασμών οχημάτων, προκειμένου να διασφαλίζεται η συμβατότητα των ρυμουλκούμενων και ημιρυμουλκούμενων με τις απαιτήσεις για τις διατροφικές μεταφορές.

συνδυασμοί οχημάτων μηδενικών εκπομπών συμμορφώνονται με τα σημεία 1.5 και 1.5α του παραρτήματος I της παρούσας οδηγίας, οποιαδήποτε δε υπέρβαση των μέγιστων μηκών δεν οδηγεί σε αύξηση του μήκους φόρτωσης των εν λόγω οχημάτων ή συνδυασμών οχημάτων, προκειμένου να διασφαλίζεται η συμβατότητα των ρυμουλκούμενων και ημιρυμουλκούμενων με τις απαιτήσεις για τις διατροφικές μεταφορές.

### Τροπολογία 36

#### Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 10

Οδηγία 96/53/EK

Άρθρο 10γ – παράγραφος 1

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

***Επιτρέπεται υπέρβαση των μέγιστων μηκών που καθορίζονται στο παράρτημα I σημείο 1.1, όταν συντρέχει περίπτωση δυνάμει του άρθρου 9α παράγραφος 1 και του άρθρου 10β παράγραφος 2, και της μέγιστης απόστασης που καθορίζεται στο παράρτημα I σημείο 1.6 κατά 15 cm για οχήματα ή συνδυασμούς οχημάτων που εκτελούν μεταφορές εμπορευματοκιβωτίων 45 ποδών ή κινητών αμαξωμάτων 45 ποδών, κενών ή φορτωμένων, στην περίπτωση που η οδική μεταφορά του συγκεκριμένου εμπορευματοκιβωτίου ή κινητού αμαξώματος αποτελεί μέρος διατροφικής μεταφοράς.***

### Τροπολογία 37

#### Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 12 α (νέο)

Οδηγία 96/53/EK

Άρθρο 10 γ α (νέο)

*Τροπολογία*

***Στην περίπτωση οχημάτων ή συνδυασμών οχημάτων που εκτελούν διατροφικές μεταφορές, το μέγιστο μήκος που καθορίζεται στο παράρτημα I σημείο 1.1 για αρθρωτό όχημα, όταν συντρέχει περίπτωση δυνάμει του άρθρου 9α παράγραφος 1 και του άρθρου 10β παράγραφος 2, είναι 18,00 m και η μέγιστη απόσταση που καθορίζεται στο παράρτημα I σημείο 1.6 είναι 13,50 m.***

**12α) Προστίθεται το ακόλουθο άρθρο 10γ α:**

**«Άρθρο 10γα**

**1. Προκειμένου να αυξηθεί η οδική ασφάλεια και να αποφευχθεί η πολλαπλή σήμανση και σηματοδότηση των οχημάτων, θεσπίζεται ενιαία ετικέτα ΕΕ για το μήκος των μηχανοκίνητων οχημάτων ή συνδυασμών οχημάτων σε κυκλοφορία που χρησιμοποιούνται σε λειτουργίες EMS ή με διαστάσεις που παρεκκλίνουν από εκείνες που περιλαμβάνονται στο παράρτημα I σημεία 1.1, 1.2, 1.4 έως 1.8, 4.2 και 4.4.**

**2. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα για να εξασφαλίσουν ότι όλα τα μηχανοκίνητα οχήματα ή συνδυασμοί οχημάτων που αναφέρονται στην παράγραφο 1 φέρουν την ετικέτα ΕΕ με εμφανή και ευδιάκριτο τρόπο στο πίσω μέρος του μηχανοκίνητου οχήματος ή του συνδυασμού οχημάτων.**

**3. Έως τις [1 έτος μετά την ημερομηνία έναρξης ισχύος], η Επιτροπή εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξη σύμφωνα με το άρθρο 10η για τη συμπλήρωση της παρούσας οδηγίας με τον καθορισμό λεπτομερών προτύπων, απαιτήσεων και λοιπών διατάξεων για την εμφάνιση των ετικετών και την έκδοση τους, ευνοώντας τη χρήση εικονογραμμάτων αντί κειμένου.».**

## Τροπολογία 38

### Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 13 – στοιχείο α

Οδηγία 96/53/ΕΚ

Άρθρο 10δ – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

1. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν ειδικά

1. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν ειδικά

μέτρα για να εντοπίσουν οχήματα ή συνδυασμούς οχημάτων σε κυκλοφορία που **είναι πιθανό να υπερβαίνουν το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος και γι' αυτό θα πρέπει να ελεγχθούν από τις οικείες αρμόδιες αρχές προκειμένου να εξασφαλιστεί η συμμόρφωση με την παρούσα οδηγία**. Οι μετρήσεις αυτές **μπορούν να πραγματοποιηθούν με τη βοήθεια** αυτόματων συστημάτων που τοποθετούνται στις οδικές υποδομές **ή μέσω εποχούμενου εξοπλισμού ζύγισης εγκατεστημένου στα οχήματα σύμφωνα με την παράγραφο 4**.

*Αν ένα κράτος μέλος επιλέξει να δημιουργήσει αυτόματα συστήματα στην οδική υποδομή, διασφαλίζει τουλάχιστον την ανάπτυξη των συστημάτων αυτών στο διευρωπαϊκό δίκτυο οδικών μεταφορών που ορίζεται στον κανονισμό (ΕΕ) 1315/2013\*.*

Τα κράτη μέλη δεν απαιτούν την εγκατάσταση εποχούμενου εξοπλισμού ζύγισης σε οχήματα ή συνδυασμούς οχημάτων για τα οποία έχει εκδοθεί άδεια κυκλοφορίας σε άλλο κράτος μέλος.

Με την επιφύλαξη του ενωσιακού και εθνικού δικαίου, **όταν χρησιμοποιούνται αυτόματα συστήματα για τη διαπίστωση παραβάσεων της παρούσας οδηγίας και την επιβολή κυρώσεων, τα αυτόματα συστήματα αυτά είναι πιστοποιημένα. Όπου τα αυτόματα συστήματα χρησιμοποιούνται μόνο για σκοπούς ταυτοποίησης, δεν απαιτείται πιστοποίηση**.

μέτρα για να εντοπίσουν οχήματα ή συνδυασμούς οχημάτων σε κυκλοφορία που υπερβαίνουν το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος **προκειμένου να εξασφαλιστεί η συμμόρφωση με την παρούσα οδηγία, συμπεριλαμβανομένης της συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις των ειδικών αδειών**. Οι μετρήσεις αυτές **περιλαμβάνουν τη δημιουργία** αυτόματων συστημάτων που τοποθετούνται στις οδικές υποδομές, **διασφαλίζοντας κατ' ελάχιστον την ανάπτυξη σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1315/2013\***. Τα κράτη μέλη δημιουργούν πιστοποιημένα αυτόματα συστήματα κατά μήκος του κεντρικού δικτύου στο διευρωπαϊκό δίκτυο οδικών μεταφορών όπως ορίζεται στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1315/2013.

*Εκτός από τη χρήση αυτόματων συστημάτων που τοποθετούνται στις οδικές υποδομές, τα κράτη μέλη μπορούν να εντοπίζουν οχήματα ή συνδυασμούς οχημάτων σε κυκλοφορία που είναι πιθανό να υπερβαίνουν τα μέγιστα επιτρεπόμενα βάρη, μέσω εποχούμενου εξοπλισμού ζύγισης εγκατεστημένου στα οχήματα σύμφωνα με την παράγραφο 4 ή μέσω οδικών ελέγχων*.

Τα κράτη μέλη δεν απαιτούν την εγκατάσταση εποχούμενου εξοπλισμού ζύγισης σε οχήματα ή συνδυασμούς οχημάτων για τα οποία έχει εκδοθεί άδεια κυκλοφορίας σε άλλο κράτος μέλος.

Με την επιφύλαξη του ενωσιακού και εθνικού δικαίου, **τα κράτη μέλη μπορούν να χρησιμοποιούν τα πιστοποιημένα αυτόματα συστήματα για την επιβολή κυρώσεων σε περίπτωση παραβάσεων της παρούσας οδηγίας**.

*Τα πιστοποιημένα αυτόματα συστήματα συνδέονται με το ενιαίο εθνικό σημείο εισόδου για ειδικές άδειες ή παρόμοια ρύθμιση που ορίζεται στο άρθρο 4α, προκειμένου να μπορούν να*



*αναγνωρίζουν οχήματα ή συνδυασμούς οχημάτων που υπερβαίνουν τα μέγιστα επιτρεπόμενα βάρη και διαθέτουν ειδική άδεια, καθώς και εκείνα που υπερβαίνουν τα επιτρεπόμενα βάρη που ορίζονται στην ειδική άδεια.*

## Τροπολογία 39

### Πρόταση οδηγίας

#### Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 14

Οδηγία 96/53/ΕΚ

Άρθρο 10δ α

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

#### Άρθρο 10δ α

1. Τα κράτη μέλη μπορούν να εφαρμόζουν συστήματα πολιτικών ευφυούς πρόσβασης εντός της επικράτειάς τους για τη ρύθμιση, την παρακολούθηση και τη διευκόλυνση της πρόσβασης βαρέων οχημάτων σε συγκεκριμένους δρόμους ή περιοχές.

Για τους σκοπούς του παρόντος άρθρου, ως «πολιτική ευφυούς πρόσβασης» νοείται το τεχνικό και λειτουργικό πλαίσιο για τη διαχείριση της πρόσβασης βαρέων οχημάτων στο οδικό δίκτυο, μέσω της χρήσης τηλεματικής, ώστε να διασφαλίζεται η συμμόρφωση με τους ισχύοντες κανόνες για τα βάρη και τις διαστάσεις.

2. **Όταν ένα κράτος μέλος εφαρμόζει πολιτική ευφυούς πρόσβασης σύμφωνα με την παράγραφο 1, διασφαλίζει** ότι τα οικεία συστήματα πολιτικών ευφυούς πρόσβασης συμμορφώνονται με την οδηγία 2010/40/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου\*. Ειδικότερα, τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι τα δεδομένα που σχετίζονται με το σύστημα πολιτικών ευφυούς πρόσβασης και εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 2010/40/ΕΕ, όπως οι περιορισμοί βάρους, μήκους, πλάτους ή ύψους, είναι διαθέσιμα σε ψηφιακή μορφή αναγνώσιμη

*Τροπολογία*

#### Άρθρο 10δ α

1. Τα κράτη μέλη μπορούν να εφαρμόζουν συστήματα πολιτικών ευφυούς πρόσβασης εντός της επικράτειάς τους για τη ρύθμιση, την παρακολούθηση και τη διευκόλυνση της πρόσβασης βαρέων οχημάτων σε συγκεκριμένους δρόμους ή περιοχές.

Για τους σκοπούς του παρόντος άρθρου, ως «πολιτική ευφυούς πρόσβασης» νοείται το τεχνικό και λειτουργικό πλαίσιο για τη διαχείριση της πρόσβασης βαρέων οχημάτων στο οδικό δίκτυο, μέσω της χρήσης τηλεματικής, ώστε να διασφαλίζεται η συμμόρφωση με τους ισχύοντες κανόνες για τα βάρη και τις διαστάσεις.

2. **Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν** ότι τα οικεία συστήματα πολιτικών ευφυούς πρόσβασης συμμορφώνονται με την οδηγία 2010/40/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου\*. Ειδικότερα, τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι τα δεδομένα που σχετίζονται με το σύστημα πολιτικών ευφυούς πρόσβασης και εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 2010/40/ΕΕ, όπως οι περιορισμοί βάρους, μήκους, πλάτους ή ύψους, είναι διαθέσιμα σε ψηφιακή μορφή αναγνώσιμη από μηχανή και καθίστανται προσβάσιμα μέσω των εθνικών σημείων πρόσβασης

από μηχανή και καθίστανται προσβάσιμα μέσω των εθνικών σημείων πρόσβασης που θεσπίστηκαν βάσει του κατ' εξουσιοδότηση κανονισμού (ΕΕ) 2022/670\*\*.

3. **Όταν ένα κράτος μέλος εφαρμόζει συστήματα** πολιτικών ευφυούς πρόσβασης σύμφωνα με την παράγραφο 1:

α) καθορίζει τα κριτήρια για τη χορήγηση πρόσβασης σε βαρέα οχήματα, όπως, ενδεικτικά, το βάρος, το μήκος, οι τεχνικές προδιαγραφές και η συμμόρφωση του οχήματος με συγκεκριμένα πρότυπα ασφάλειας·

β) ευνοεί τη χρήση προηγμένων ευφύων συστημάτων μεταφορών για τη βελτίωση της ασφάλειας και της αποτελεσματικότητας και τη μείωση της συμφόρησης στις οδικές μεταφορές που επηρεάζονται από τα συστήματα πολιτικών ευφυούς πρόσβασης·

γ) θεσπίζει ένα ολοκληρωμένο σύστημα πληροφοριών και επικοινωνίας για την ενημέρωση των χειριστών βαρέων οχημάτων σχετικά με τις απαιτήσεις του συστήματος πολιτικών ευφυούς πρόσβασης, τις διαδικασίες αίτησης και τυχόν επικαιροποιήσεις ή αλλαγές στο σύστημα·

4. **Η θέσπιση συστημάτων πολιτικών ευφυούς πρόσβασης από ένα κράτος μέλος δεν δημιουργεί μεροληπτικούς ή**

που θεσπίστηκαν βάσει του κατ' εξουσιοδότηση κανονισμού (ΕΕ) 2022/670\*\*. **Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν επίσης ότι τα συστήματα πολιτικών ευφυούς πρόσβασης συνδέονται με το ενιαίο εθνικό σημείο εισόδου για ειδικές άδειες ή παρόμοια ρύθμιση που ορίζεται στο άρθρο 4α, προκειμένου να μπορούν να αναγνωρίζουν οχήματα ή συνδυασμούς οχημάτων που υπερβαίνουν τα μέγιστα επιτρεπόμενα βάρη και/ή τις μέγιστες επιτρεπόμενες διαστάσεις και διαθέτουν ειδική άδεια.**

3. **Κατά την εφαρμογή συστημάτων** πολιτικών ευφυούς πρόσβασης σύμφωνα με την παράγραφο 1, **ένα κράτος μέλος:**

α) καθορίζει τα κριτήρια για τη χορήγηση πρόσβασης σε βαρέα οχήματα, όπως, ενδεικτικά, το βάρος, το μήκος, **το ύψος**, οι τεχνικές προδιαγραφές και η συμμόρφωση του οχήματος με συγκεκριμένα πρότυπα ασφάλειας·

β) ευνοεί τη χρήση προηγμένων ευφύων συστημάτων μεταφορών για τη βελτίωση της ασφάλειας και της αποτελεσματικότητας και τη μείωση της συμφόρησης στις οδικές μεταφορές που επηρεάζονται από τα συστήματα πολιτικών ευφυούς πρόσβασης·

γ) θεσπίζει ένα ολοκληρωμένο σύστημα πληροφοριών και επικοινωνίας για την ενημέρωση των χειριστών βαρέων οχημάτων σχετικά με τις απαιτήσεις του συστήματος πολιτικών ευφυούς πρόσβασης, τις διαδικασίες αίτησης και τυχόν επικαιροποιήσεις ή αλλαγές στο σύστημα·

**γα) δεν επιβάλλει μεροληπτικούς ή δυσανάλογους περιορισμούς στην ελεύθερη κυκλοφορία αγαθών και υπηρεσιών και δεν παρακωλύει αδικαιολόγητα την εύρυθμη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς.**

*δυσανάλογους περιορισμούς στην ελεύθερη κυκλοφορία αγαθών και υπηρεσιών και δεν παρακωλύει αδικαιολόγητα την ομαλή λειτουργία της εσωτερικής αγοράς.*

#### **Τροπολογία 40**

##### **Πρόταση οδηγίας**

**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 14 α (νέο)**

Οδηγία 96/53/EK

Άρθρο 10ε – παράγραφος 1 α (νέα)

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

**14α) Στο άρθρο 10ε, προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος:**

**«Τα κράτη μέλη ενθαρρύνονται να χρησιμοποιούν τα έσοδα που προκύπτουν από αυτές τις κυρώσεις, ή το ισοδύναμό τους σε οικονομική αξία, για να αναπτύσσουν και να στηρίζουν τη διείσδυση των βιώσιμων μέσων μεταφοράς στην αγορά, να χρηματοδοτούν τις υποδομές τους και τα έξυπνα συστήματα επιβολής, να ενθαρρύνουν τις διατροφικές μεταφορές και να αυξάνουν τη βιωσιμότητα των διασυνοριακών μεταφορών.»**

#### **Τροπολογία 41**

##### **Πρόταση οδηγίας**

**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 16**

Οδηγία 96/53/EK

Άρθρο 10ζ – παράγραφος 1 – εδάφιο 1 – στοιχείο γ

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

γ) τον αριθμό και τη θέση των αυτόματων συστημάτων που έχουν δημιουργηθεί στην οδική υποδομή σύμφωνα με το άρθρο 10δ παράγραφος 1, και **αν αυτά προορίζονται για σκοπούς αναγνώρισης μόνο ή έχουν πιστοποιηθεί για άμεση επιβολή,**

γ) τον αριθμό και τη θέση των αυτόματων συστημάτων που έχουν δημιουργηθεί στην οδική υποδομή σύμφωνα με το άρθρο 10δ παράγραφος 1 και έχουν πιστοποιηθεί για άμεση επιβολή,

## Τροπολογία 42

### Πρόταση οδηγίας

#### Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 16

Οδηγία 96/53/EK

Άρθρο 10ζ – παράγραφος 2

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

2. Η Επιτροπή αναλύει τις πληροφορίες που παρέχονται σύμφωνα με την παράγραφο 1 και, βάσει των παρεχόμενων πληροφοριών, υποβάλλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο σχετικά με **την εφαρμογή** της παρούσας οδηγίας, το αργότερο **13** μήνες μετά τη λήψη των πληροφοριών από όλα τα κράτη μέλη. Η έκθεση αυτή περιλαμβάνει πληροφορίες για τις σχετικές εξελίξεις στους εν λόγω τομείς.

*Τροπολογία*

2. Η Επιτροπή αναλύει τις πληροφορίες που παρέχονται σύμφωνα με την παράγραφο 1 και, βάσει των παρεχόμενων πληροφοριών, **εκδίδει, κατά περίπτωση, συστάσεις προς τα κράτη μέλη. Όταν η Επιτροπή εκδίδει τέτοιες συστάσεις, το οικείο κράτος μέλος ενημερώνει την Επιτροπή, εντός 6 μηνών από την έκδοση των συστάσεων, σχετικά με τον τρόπο με τον οποίο προτίθεται να εφαρμόσει τις εν λόγω συστάσεις. Η Επιτροπή** υποβάλλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο σχετικά με **τη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις** της παρούσας οδηγίας, το αργότερο **12** μήνες μετά τη λήψη των πληροφοριών από όλα τα κράτη μέλη. Η έκθεση αυτή περιλαμβάνει πληροφορίες για τις σχετικές εξελίξεις στους εν λόγω τομείς.

## Τροπολογία 43

### Πρόταση οδηγίας

#### Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 17

Οδηγία 96/53/EK

Άρθρο 10η – παράγραφος 2

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

(17) στο άρθρο 10η, **η παράγραφος 2 αντικαθίσταται** από το ακόλουθο κείμενο:

2. Η προβλεπόμενη **στο άρθρο 4 παράγραφος 5α και στο άρθρο 10β παράγραφος 1** εξουσία έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων ανατίθεται στην Επιτροπή για περίοδο 5 ετών από τις

*Τροπολογία*

(17) στο άρθρο 10η, **οι παράγραφοι 2, 3 και 5 αντικαθίστανται** από το ακόλουθο κείμενο:

2. Η προβλεπόμενη **στο άρθρο 4 παράγραφος 5α, στο άρθρο 10β παράγραφος 1 και στο άρθρο 10γ α** εξουσία έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων ανατίθεται στην Επιτροπή για

[Υπηρεσία Εκδόσεων: να προστεθεί η ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας οδηγίας]. Η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση σχετικά με τις εξουσίες που της έχουν ανατεθεί το αργότερο εννέα μήνες πριν από τη λήξη της περιόδου των 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 από τη λήξη της κάθε περιόδου.

περίοδο 5 ετών από τις [Υπηρεσία Εκδόσεων: να προστεθεί η ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας οδηγίας]. Η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση σχετικά με τις εξουσίες που της έχουν ανατεθεί το αργότερο εννέα μήνες πριν από τη λήξη της περιόδου των 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 από τη λήξη της κάθε περιόδου.

## Τροπολογία 44

### Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 17

Οδηγία 96/53/EK

Άρθρο 10η – παράγραφος 3

#### *Ισχύον κείμενο*

3. Η εξουσιοδότηση που προβλέπεται στο **άρθρο 10β** μπορεί να ανακληθεί ανά πάσα στιγμή από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο. Η απόφαση ανάκλησης περατώνει την εξουσιοδότηση που προσδιορίζεται στην εν λόγω απόφαση. Αρχίζει να ισχύει την επομένη της δημοσίευσης της απόφασης στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή σε μεταγενέστερη ημερομηνία που ορίζεται σε αυτήν. Δεν θίγει το κύρος των ήδη εν ισχύι κατ' εξουσιοδότηση πράξεων.

#### *Τροπολογία*

3. Η εξουσιοδότηση που προβλέπεται στο **άρθρο 4 παράγραφος 5α, στο άρθρο 10β παράγραφος 1, και στο άρθρο 10 παράγραφος γ α** μπορεί να ανακληθεί ανά πάσα στιγμή από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο. Η απόφαση ανάκλησης περατώνει την εξουσιοδότηση που προσδιορίζεται στην εν λόγω απόφαση. Αρχίζει να ισχύει την επομένη της δημοσίευσης της απόφασης στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή σε μεταγενέστερη ημερομηνία που ορίζεται σε αυτήν. Δεν θίγει το κύρος των ήδη εν ισχύι κατ' εξουσιοδότηση πράξεων.»

*(Οδηγία 96/53/EK)*

## Τροπολογία 45

### Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 17

Οδηγία 96/53/EK

Άρθρο 10η – παράγραφος 5

5. Η κατ' εξουσιοδότηση πράξη που εκδίδεται δυνάμει **του άρθρου 10β** τίθεται σε ισχύ μόνον εφόσον δεν έχει διατυπωθεί αντίρρηση από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο εντός δύο μηνών από την ημέρα που η πράξη κοινοποιείται στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο ή αν, πριν λήξει αυτή η περίοδος, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ενημερώσουν αμφότερα την Επιτροπή ότι δεν θα προβάλουν αντιρρήσεις. Η προθεσμία αυτή παρατείνεται κατά 2 μήνες κατόπιν πρωτοβουλίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου ή του Συμβουλίου.

5. Η κατ' εξουσιοδότηση πράξη που εκδίδεται δυνάμει **του άρθρου 4 παράγραφος 5α, του άρθρου 10β παράγραφος 1 και του άρθρου 10γ α** τίθεται σε ισχύ μόνον εφόσον δεν έχει διατυπωθεί αντίρρηση από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο εντός δύο μηνών από την ημέρα που η πράξη κοινοποιείται στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο ή αν, πριν λήξει αυτή η περίοδος, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ενημερώσουν αμφότερα την Επιτροπή ότι δεν θα προβάλουν αντιρρήσεις. Η προθεσμία αυτή παρατείνεται κατά 2 μήνες κατόπιν πρωτοβουλίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου ή του Συμβουλίου.»

(Οδηγία 96/53/EK)

## Τροπολογία 46

### Πρόταση οδηγίας

#### Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 19

Οδηγία 96/53/EK

Άρθρο 10ι

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

19) το άρθρο 10ι *διαγράφεται*

*Τροπολογία*

19) Το άρθρο 10ι *αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο*

#### *Άρθρο 10ι*

*Έως το 2027, και στη συνέχεια ανά τετραετία, η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο σχετικά με την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας. Η έκθεση περιλαμβάνει λεπτομερή αξιολόγηση της εξέλιξης των εθνικών και διεθνών οδικών μεταφορών, συμπεριλαμβανομένων των ειδικών χαρακτηριστικών ορισμένων τμημάτων της αγοράς και του αντίκτυπου της εξέλιξης αυτής στην οδική ασφάλεια, τις οδικές υποδομές, τη λειτουργία της*

*εσωτερικής αγοράς οδικών μεταφορών, την ανταγωνιστικότητα του τομέα, τη συνδεσιμότητα και την αλλαγή του τρόπου εκτέλεσης των μεταφορών. Η έκθεση μπορεί να περιλαμβάνει στοιχεία από την έκθεση που αναφέρεται στο άρθρο 10ζ παράγραφος 2. Ειδικότερα, η Επιτροπή αναλύει στην έκθεση αυτή κατά πόσον πληρούνται ικανοποιητικά οι αναγκαίοι πρόσφοροι όροι για τη διείσδυση βαρέων οχημάτων μηδενικών εκπομπών στην αγορά της Ένωσης την ημερομηνία που αναφέρεται στο άρθρο 4β παράγραφος 3. Πιο συγκεκριμένα, στην έκθεση αυτή αξιολογούνται, μεταξύ άλλων, οι ακόλουθοι πρόσφοροι όροι: ο αριθμός των ταξινομήσεων βαρέων οχημάτων μηδενικών εκπομπών στα κράτη μέλη, η διαθεσιμότητα και η χωρητικότητα των κατάλληλων υποδομών για εναλλακτικά καύσιμα και ο αντίκτυπος του ευρωπαϊκού συστήματος εμπορίας εκπομπών στις οδικές μεταφορές, καθώς και τα τέλη χρήσης του οδικού δικτύου που διαφοροποιούνται ανάλογα με τις εκπομπές CO<sub>2</sub> στα κράτη μέλη. Επίσης, στην ανάλυση αυτή αξιολογούνται οι πρόσφοροι όροι για τη διείσδυση στην αγορά οχημάτων ή συνδυασμών οχημάτων μηδενικών εκπομπών των ευρωπαϊκών αρθρωτών συστημάτων που χρησιμοποιούνται στη διεθνή κυκλοφορία στα εν λόγω κράτη μέλη και επιτρέπουν την κυκλοφορία τους στην επικράτειά τους.*

*Επιπλέον, η έκθεση αναλύει τη χρήση των συστημάτων πολιτικών ευφούς πρόσβασης όσον αφορά την επιβολή, λαμβάνοντας υπόψη τη διαθεσιμότητα και την οικονομική αποδοτικότητά τους. Επιπρόσθετα, η έκθεση ενημερώνει για τις σχετικές τεχνολογικές εξελίξεις στον τομέα των οδικών μεταφορών, μεταξύ άλλων όσον αφορά τις νέες τεχνολογίες ή τις νέες έννοιες και αεροδυναμικές διατάξεις, καθώς και τα ρυμουλκούμενα ή τα ημιρυμουλκούμενα με τεχνολογία*

*μηδενικών εκπομπών.*

*Στο πλαίσιο της έκθεσης αυτής, η Επιτροπή αξιολογεί επίσης την αποτελεσματικότητα και τον αντίκτυπο της παρούσας οδηγίας, τον βαθμό στον οποίο έχουν επιτευχθεί οι στόχοι της παρούσας οδηγίας κατά την εφαρμογή της, καθώς και την αλληλεπίδραση και τη συμβατότητά της με άλλη σχετική νομοθεσία της Ένωσης.*

*Με βάση τα αποτελέσματα των ανωτέρω αξιολογήσεων, η έκθεση συνοδεύεται, κατά περίπτωση, από νομοθετική πρόταση για την τροποποίηση της παρούσας οδηγίας.*

## **Τροπολογία 47**

### **Πρόταση οδηγίας**

**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 20**

Οδηγία 96/53/EK

Άρθρο 10ια – παράγραφος 1

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

Σε περίπτωση κρίσης, όταν το απαιτεί το δημόσιο συμφέρον, και υπό την προϋπόθεση ότι δεν τίθεται σε κίνδυνο η οδική ασφάλεια, τα κράτη μέλη μπορούν να χορηγούν προσωρινές εξαιρέσεις από την εφαρμογή των ορίων βαρών και διαστάσεων που ορίζονται στο παράρτημα I για οχήματα που χρησιμοποιούνται στην εθνική κυκλοφορία, για περίοδο που δεν υπερβαίνει τους δύο μήνες.

*Τροπολογία*

Σε περίπτωση κρίσης, όταν το απαιτεί το δημόσιο συμφέρον, και υπό την προϋπόθεση ότι δεν τίθεται σε κίνδυνο η οδική ασφάλεια, τα κράτη μέλη μπορούν να χορηγούν προσωρινές εξαιρέσεις από την εφαρμογή των ορίων βαρών και διαστάσεων που ορίζονται στο παράρτημα I για οχήματα που χρησιμοποιούνται στην εθνική κυκλοφορία, για περίοδο που δεν υπερβαίνει τους δύο μήνες. **Η περίοδος αυτή μπορεί να παραταθεί μόνο εάν συνεχίζεται η κρίση.**

## **Τροπολογία 48**

### **Πρόταση οδηγίας**

**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 20**

Οδηγία 96/53/EK

Άρθρο 10ια – παράγραφος 2



*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

Οποιαδήποτε τέτοια εξαίρεση αιτιολογείται δεόντως και κοινοποιείται αμέσως στην Επιτροπή. Η Επιτροπή δημοσιεύει αμέσως τις πληροφορίες για τη χορηγηθείσα εξαίρεση στον επίσημο ιστότοπό της.

*Τροπολογία*

Οποιαδήποτε τέτοια εξαίρεση αιτιολογείται δεόντως και κοινοποιείται αμέσως στην Επιτροπή. Η Επιτροπή δημοσιεύει αμέσως τις πληροφορίες για τη χορηγηθείσα εξαίρεση στον επίσημο ιστότοπό της **και στην ειδική ευρωπαϊκή δικτυακή πύλη που αναφέρεται στο άρθρο 4α παράγραφος 1α.**

**Τροπολογία 49**

**Πρόταση οδηγίας**

**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 20**

Οδηγία 96/53/EK

Άρθρο 10α – παράγραφος 4

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

Για τους σκοπούς του παρόντος άρθρου, ως κρίση νοείται ένα έκτακτο, απροσδόκητο και αιφνίδιο φυσικό ή ανθρωπογενές συμβάν ασυνήθιστου χαρακτήρα και κλίμακας που λαμβάνει χώρα εντός ή εκτός της Ένωσης, με σημαντικές άμεσες ή έμμεσες επιπτώσεις στον τομέα των οδικών μεταφορών ή την οικονομία ή την ευημερία των πολιτών της Ένωσης, όπου διαταράσσεται σημαντικά η ομαλή λειτουργία της κοινωνίας και το δημόσιο συμφέρον απαιτεί ανάληψη επείγουσας δράσης.

*Τροπολογία*

Για τους σκοπούς του παρόντος άρθρου, ως κρίση νοείται ένα έκτακτο, απροσδόκητο και αιφνίδιο φυσικό ή ανθρωπογενές συμβάν ασυνήθιστου χαρακτήρα και κλίμακας που λαμβάνει χώρα εντός ή εκτός της Ένωσης, με σημαντικές άμεσες ή έμμεσες επιπτώσεις στον τομέα των οδικών μεταφορών ή την οικονομία ή την ευημερία, **συμπεριλαμβανομένης της ασφάλειας,** των πολιτών της Ένωσης, όπου διαταράσσεται σημαντικά η ομαλή λειτουργία της κοινωνίας και το δημόσιο συμφέρον απαιτεί ανάληψη επείγουσας δράσης.

**Τροπολογία 50**

**Πρόταση οδηγίας**

**Άρθρο 3 – παράγραφος 1**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

1. Τα κράτη μέλη θεσπίζουν και δημοσιεύουν το αργότερο στις [ημερομηνία έκδοσης + **2 έτη**] τις

*Τροπολογία*

1. Τα κράτη μέλη θεσπίζουν και δημοσιεύουν το αργότερο στις [ημερομηνία έκδοσης + **1 έτος**] τις

νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις που απαιτούνται για τη συμμόρφωσή τους προς την παρούσα οδηγία. Ανακοινώνουν αμέσως στην Επιτροπή το κείμενο των εν λόγω διατάξεων. Οι διατάξεις αυτές, όταν θεσπίζονται από τα κράτη μέλη, περιέχουν παραπομπή στην παρούσα οδηγία ή συνοδεύονται από την παραπομπή αυτή κατά την επίσημη δημοσίευσή τους. Ο τρόπος της παραπομπής αυτής αποφασίζεται από τα κράτη μέλη.

νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις που απαιτούνται για τη συμμόρφωσή τους προς την παρούσα οδηγία. Ανακοινώνουν αμέσως στην Επιτροπή το κείμενο των εν λόγω διατάξεων. Οι διατάξεις αυτές, όταν θεσπίζονται από τα κράτη μέλη, περιέχουν παραπομπή στην παρούσα οδηγία ή συνοδεύονται από την παραπομπή αυτή κατά την επίσημη δημοσίευσή τους. Ο τρόπος της παραπομπής αυτής αποφασίζεται από τα κράτη μέλη.

## Τροπολογία 51

### Πρόταση οδηγίας Παράρτημα I – πίνακας

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

1. Μέγιστες επιτρεπόμενες διαστάσεις των οχημάτων που αναφέρονται στο άρθρο 1 παράγραφος 1 στοιχείο α)		
1.1 Μέγιστο μήκος		
	— μηχανοκίνητο όχημα εκτός από λεωφορείο	12,00 m
	— ρυμουλκούμενο	12,00 m
	— αρθρωτό όχημα	16,50 m
	— οδικός συρμός	18,75 m
	— αρθρωτό λεωφορείο	18,75 m
	— λεωφορείο με δύο άξονες	13,50 m
	— λεωφορείο με περισσότερους από δύο άξονες	15,00 m
	— λεωφορείο + ρυμουλκούμενο	18,75 m
1.2 Μέγιστο πλάτος		

	α) οχήματα οποιουδήποτε τύπου εκτός των οχημάτων που αναφέρονται στο στοιχείο β)	2,55 m
	β) υπερκατασκευές οχημάτων με κλιματισμό ή μεταφερόμενων από οχήματα εμπορευματοκιβωτίων ή κινητών αμαξωμάτων με κλιματισμό	2,60 m
1.3 Μέγιστο ύψος		
	— όχημα οποιουδήποτε τύπου	4,00 m
	— οχήματα ή συνδυασμοί οχημάτων που μεταφέρουν, στο πλαίσιο διατροφικών μεταφορών, ένα ή περισσότερα εμπορευματοκιβώτια με τυπικό εξωτερικό ύψος 9 ποδών και 6 ιντσών (εμπορευματοκιβώτια μεγάλου ύψους)	4,30 m
1.4 Στις αναφερόμενες στα σημεία 1.1, 1.2, 1.3, 1.6, 1.7, 1.8 και 4.4 διαστάσεις συμπεριλαμβάνονται οι κινητές υπερκατασκευές και οι τυποποιημένες συσκευασίες φορτίων, όπως τα εμπορευματοκιβώτια.		
1.4α Αν σε λεωφορείο τοποθετείται αφαιρούμενος εξοπλισμός, όπως κουτιά για σκι, το μήκος του οχήματος, συμπεριλαμβανομένου του εξοπλισμού, δεν πρέπει να υπερβαίνει το μέγιστο μήκος που προβλέπεται στο σημείο 1.1.		
1.5 Κάθε μηχανοκίνητο όχημα ή συνδυασμός οχημάτων που κινείται πρέπει να μπορεί να πραγματοποιεί κυκλική διαδρομή που να ορίζεται από εξωτερική ακτίνα 12,50 m και από εσωτερική ακτίνα 5,30 m		
1.5α Συμπληρωματικές απαιτήσεις για λεωφορεία		
	Με το όχημα ακίνητο, χαράσσεται στο έδαφος ευθεία γραμμή κατά μήκος κατακόρυφου επιπέδου εφαιρούμενου στην πλευρά του οχήματος προς την έξω μεριά του κύκλου. Στην περίπτωση αρθρωτού οχήματος, ευθυγραμμίζονται με το επίπεδο τα δύο άκαμπτα τμήματα.	
	Όταν το όχημα κινείται από την ευθεία γραμμή στον δακτύλιο που περιγράφεται στο σημείο 1.5, κανένα τμήμα του δεν πρέπει να προεξέχει από το κατακόρυφο επίπεδο περισσότερο από 0,60 m	
	1.6 Μέγιστη απόσταση μεταξύ του άξονα του πείρου περιστροφής του εδράνου ζεύξης και του οπίσθιου μέρους του ημιρυμουλκούμενου.	12,00 m
	1.7 Μέγιστη απόσταση μετρούμενη παράλληλα προς τον διαμήκη άξονα του οδικού συρμού από το απώτατο εμπρόσθιο εξωτερικό σημείο του χώρου φόρτωσης πίσω από τον θάλαμο οδήγησης έως το απώτατο οπίσθιο εξωτερικό σημείο του ρυμουλκούμενου του συνδυασμού, μείον την απόσταση μεταξύ του οπίσθιου άκρου του ρυμουλκού και του εμπρόσθιου άκρου του ρυμουλκούμενου.	15,65 m
	1.8 Μέγιστη απόσταση μετρούμενη παράλληλα προς τον διαμήκη άξονα του οδικού συρμού από το απώτατο εμπρόσθιο εξωτερικό σημείο του χώρου φόρτωσης πίσω από τον θάλαμο οδήγησης έως το απώτατο οπίσθιο εξωτερικό σημείο του ρυμουλκούμενου του συνδυασμού.	16,40 m
2. Μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος οχημάτων		

2.1 Οχήματα που αποτελούν μέρος συνδυασμού οχημάτων			
	2.1.1	Διαξονικό ρυμουλκούμενο	18 τόνοι
	2.1.2	Τριαξονικό ρυμουλκούμενο	24 τόνοι
2.2 Συνδυασμοί οχημάτων			
	2.2.1	Οδικοί συρμοί με πέντε ή έξι άξονες	
		α) Διαξονικό μηχανοκίνητο όχημα με τριαξονικό ρυμουλκούμενο	40 τόνοι
		β) Τριαξονικό μηχανοκίνητο όχημα με διαξονικό ή τριαξονικό ρυμουλκούμενο	40 τόνοι
	2.2.2	Αρθρωτά οχήματα με πέντε ή έξι άξονες	
		α) Διαξονικό μηχανοκίνητο όχημα με τριαξονικό ημιρυμουλκούμενο	40 τόνοι
		β) Τριαξονικό μηχανοκίνητο όχημα με διαξονικό ή τριαξονικό ημιρυμουλκούμενο	40 τόνοι
		γ) Διαξονικό μηχανοκίνητο όχημα με τριαξονικό ημιρυμουλκούμενο που συμμετέχει σε διατροφικές μεταφορές	42 τόνοι
		δ) Τριαξονικό μηχανοκίνητο όχημα με διαξονικό ή τριαξονικό ημιρυμουλκούμενο που συμμετέχει σε διατροφικές μεταφορές	44 τόνοι
	2.2.3	Τετραξονικοί οδικοί συρμοί αποτελούμενοι από διαξονικό μηχανοκίνητο όχημα και διαξονικό ρυμουλκούμενο	36 τόνοι
	2.2.4	Τετραξονικά αρθρωτά οχήματα που αποτελούνται από διαξονικό μηχανοκίνητο όχημα και διαξονικό ημιρυμουλκούμενο, αν η απόσταση μεταξύ των αξόνων του ημιρυμουλκουμεμένου:	
	2.2.4.1	είναι ίση προς ή μεγαλύτερη από 1,3 m και ίση προς ή μικρότερη από 1,8 m	36 τόνοι
	2.2.4.2	είναι μεγαλύτερη από 1,8 m	36 τόνοι
		Στην περίπτωση που τηρούνται το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος του μηχανοκίνητου οχήματος (18 τόνοι) και το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος του δίδυμου άξονα του ημιρυμουλκουμεμένου (20 τόνοι) και ο κινητήριο άξονας είναι εξοπλισμένος με διπλά ελαστικά και αναρτήσεις πεπιεσμένου αέρα ή αναρτήσεις αναγνωρισμένες ως ισοδύναμες προς αυτές, σε ενωσιακό επίπεδο, όπως ορίζεται στο παράρτημα I, το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος που προβλέπεται στο σημείο 2.2.4.2 αυξάνεται κατά 2 τόνους.	
		Στην περίπτωση συνδυασμών οχημάτων, συμπεριλαμβανομένων οχημάτων με εναλλακτικά καύσιμα εκτός των οχημάτων μηδενικών εκπομπών, τα μέγιστα επιτρεπόμενα βάρη που προβλέπονται στο υποτήμα 2.2 αυξάνονται κατά το πρόσθετο βάρος της τεχνολογίας εναλλακτικών καυσίμων, με ανώτατο όριο τον 1 τόνο.	

<p>Στην περίπτωση συνδυασμών οχημάτων, συμπεριλαμβανομένων οχημάτων μηδενικών εκπομπών, τα μέγιστα επιτρεπόμενα βάρη που προβλέπονται στα υποτιμήματα 2.2.1 και 2.2.2 αυξάνονται κατά 4 τόνους.</p>		
<p>Στην περίπτωση συνδυασμών οχημάτων, συμπεριλαμβανομένων οχημάτων μηδενικών εκπομπών, τα μέγιστα επιτρεπόμενα βάρη που προβλέπονται στα υποτιμήματα 2.2.3 και 2.2.4 αυξάνονται κατά 2 τόνους.</p>		
<p><b>2.3 Μηχανοκίνητα οχήματα</b></p>		
2.3.1	Διαξονικά μηχανοκίνητα οχήματα εκτός από τα λεωφορεία	18 τόνοι
2.3.2	Διαξονικά λεωφορεία	19,5 τόνοι
2.3.3	Τριαξονικά μηχανοκίνητα οχήματα	25 τόνοι
2.3.4	Τριαξονικά μηχανοκίνητα οχήματα, όταν ο κινητήριος άξονας είναι εξοπλισμένος με διπλά ελαστικά και αναρτήσεις πεπιεσμένου αέρα ή αναρτήσεις αναγνωρισμένες ως ισοδύναμες προς αυτές, σε ενωσιακό επίπεδο, όπως ορίζεται στο παράρτημα II, ή όταν κάθε κινητήριος άξονας είναι εξοπλισμένος με διπλά ελαστικά και το μέγιστο βάρος σε κάθε άξονα δεν υπερβαίνει τους 9,5 τόνους	26 τόνοι
2.3.5	Τετραξονικά μηχανοκίνητα οχήματα με δύο κατευθυντήριους άξονες, όταν ο κινητήριος άξονας είναι εξοπλισμένος με διπλά ελαστικά και αναρτήσεις πεπιεσμένου αέρα ή αναρτήσεις αναγνωρισμένες ως ισοδύναμες προς αυτές, σε ενωσιακό επίπεδο, όπως ορίζεται στο παράρτημα II, ή όταν κάθε κινητήριος άξονας είναι εξοπλισμένος με διπλά ελαστικά και το μέγιστο βάρος σε κάθε άξονα δεν υπερβαίνει τους 9,5 τόνους	32 τόνοι
2.3.6	Πενταξονικά μηχανοκίνητα οχήματα με δύο κατευθυντήριους άξονες, όταν ο κινητήριος άξονας είναι εξοπλισμένος με διπλά ελαστικά και αναρτήσεις πεπιεσμένου αέρα ή αναρτήσεις αναγνωρισμένες ως ισοδύναμες προς αυτές, σε ενωσιακό επίπεδο, όπως ορίζεται στο παράρτημα II, ή όταν κάθε κινητήριος άξονας είναι εξοπλισμένος με διπλά ελαστικά και το μέγιστο βάρος σε κάθε άξονα δεν υπερβαίνει τους 9,5 τόνους	40 τόνοι
<p>Στην περίπτωση οχημάτων με εναλλακτικά καύσιμα εκτός των οχημάτων μηδενικών εκπομπών, τα μέγιστα επιτρεπόμενα βάρη που προβλέπονται στα σημεία 2.3.1, 2.3.3 και 2.3.4 του υποτιμήματος 2.3 αυξάνονται κατά το πρόσθετο βάρος της τεχνολογίας εναλλακτικών καυσίμων, με ανώτατο όριο τον 1 τόνο.</p>		
<p>Στην περίπτωση οχημάτων μηδενικών εκπομπών, τα μέγιστα επιτρεπόμενα βάρη που προβλέπονται στο υποτίμημα 2.3 αυξάνονται κατά 2 τόνους.</p>		
<p><b>2.4 Τριαξονικά αρθρωτά λεωφορεία</b></p>		28 τόνοι

<p>Στην περίπτωση οχημάτων με εναλλακτικά καύσιμα εκτός των οχημάτων μηδενικών εκπομπών, το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος των <b>28 τόνων</b> που προβλέπεται στο <b>υποτήμα 2.4</b> αυξάνεται κατά το πρόσθετο βάρος της τεχνολογίας εναλλακτικών καυσίμων, με ανώτατο όριο τον 1 τόνο.</p>		
<p>Στην περίπτωση οχημάτων μηδενικών εκπομπών, τα μέγιστα επιτρεπόμενα <b>βάρη των 28 τόνων</b> που προβλέπονται στο <b>υποτήμα 2.4</b> αυξάνονται κατά 2 τόνους.</p>		
<p>3 Μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος ανά άξονα των οχημάτων που αναφέρονται στο άρθρο 1 παράγραφος 1 στοιχείο β)</p>		
<p>3.1 Απλοί άξονες</p>		
	Απλός μη κινητήριος άξονας	10 τόνοι
<p>3.2 Δίδυμοι άξονες ρυμουλκούμενων και ημιρυμουλκούμενων</p>		
<p>Το σύνολο του ανά άξονα βάρους των δίδυμων αξόνων δεν πρέπει να υπερβαίνει το εξής βάρος, αν η απόσταση (d) μεταξύ των αξόνων είναι:</p>		
3.2.1	μικρότερη από 1 m ( $d < 1,0$ )	11 τόνοι
3.2.2	ίση ή μεγαλύτερη από 1,0 m και μικρότερη από 1,3 m ( $1,0 \leq d < 1,3$ )	16 τόνοι
3.2.3	ίση ή μεγαλύτερη από 1,3 m και μικρότερη από 1,8 m ( $1,3 \leq d < 1,8$ )	18 τόνοι
3.2.4	ίση ή μεγαλύτερη από 1,8 m ( $1,8 \leq d$ )	20 τόνοι
<p>3.3 Τρίδυμοι άξονες ρυμουλκούμενων και ημιρυμουλκούμενων</p>		
<p>Το σύνολο του ανά άξονα βάρους των τρίδυμων αξόνων δεν πρέπει να υπερβαίνει το εξής βάρος, αν η απόσταση (d) μεταξύ των αξόνων είναι:</p>		
3.3.1	μικρότερη ή ίση με 1,3 m ( $d \leq 1,3$ )	21 τόνοι
3.3.2	μεγαλύτερη από 1,3 m και μικρότερη ή ίση με 1,4 m ( $1,3 < d \leq 1,4$ )	24 τόνοι
<p>3.4 Κινητήριος άξονας</p>		
3.4.1	Κινητήριος άξονας των οχημάτων που αναφέρονται στα σημεία 2.2, 2.3 και 2.4 εκτός των οχημάτων μηδενικών εκπομπών	11,5 τόνοι
3.4.2	Κινητήριος άξονας των οχημάτων μηδενικών εκπομπών που αναφέρονται στα σημεία 2.2.1 και 2.2.2	12,5 τόνοι
3.4.3	Διαξονικά λεωφορεία μηδενικών εκπομπών	12,5 τόνοι
<p>3.5 Δίδυμοι άξονες μηχανοκίνητων οχημάτων</p>		
<p>Το σύνολο του ανά άξονα βάρους των δίδυμων αξόνων δεν πρέπει να υπερβαίνει το εξής βάρος, αν η απόσταση (d) μεταξύ των αξόνων είναι:</p>		
3.5.1	μικρότερη από 1 m ( $d < 1,0$ )	11,5 τόνοι
3.5.2	ίση προς ή μεγαλύτερη από 1,0 m και μικρότερη από 1,3 m ( $1,0 \leq d < 1,3$ )	16 τόνοι

	3.5.3	ίση προς ή μεγαλύτερη από 1,3 m και μικρότερη από 1,8 m ( $1,3 \leq d < 1,8$ )	18 τόνοι
		Όταν ο κινητήριος άξονας είναι εξοπλισμένος με διπλά ελαστικά και με αναρτήσεις πεπιεσμένου αέρα ή αναρτήσεις αναγνωρισμένες ως ισοδύναμες προς αυτές σε ενωσιακό επίπεδο, όπως ορίζεται στο παράρτημα II, ή όταν κάθε κινητήριος άξονας είναι εξοπλισμένος με διπλά ελαστικά και το μέγιστο βάρος σε κάθε άξονα δεν υπερβαίνει τους 9,5 τόνους	19 τόνοι
4. Συναφή χαρακτηριστικά των οχημάτων που αναφέρονται στο άρθρο 1 παράγραφος 1 στοιχείο β)			
4.1 Οχήματα οποιουδήποτε τύπου			
	Το βάρος που φέρει ο κινητήριος άξονας ή οι κινητήριοι άξονες ενός οχήματος ή ενός συνδυασμού οχημάτων δεν πρέπει να είναι μικρότερο από το 25 % του συνολικού μεικτού βάρους του οχήματος ή του συνδυασμού οχημάτων, όταν χρησιμοποιείται σε διεθνείς μεταφορές		
4.2 Οδικοί συρμοί			
	Η απόσταση μεταξύ του οπίσθιου άξονα ενός μηχανοκίνητου οχήματος και του εμπρόσθιου άξονα ενός ρυμουλκούμενου δεν πρέπει να είναι μικρότερη από 3,00 m		
4.3 Μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος σε συνάρτηση με το μεταξόνιο			
	Το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος σε τόνους ενός τετραξονικού μηχανοκίνητου οχήματος δεν μπορεί να υπερβαίνει το πενταπλάσιο της απόστασης σε μέτρα μεταξύ του απώτατου εμπρόσθιου άξονα και του απώτατου οπίσθιου άξονα του οχήματος		
4.4 Ημιρυμουλκούμενα			
	Η οριζόντια προβολή της απόστασης μεταξύ του άξονα του πείρου περιστροφής του εδράνου ζεύξης και οποιουδήποτε σημείου του εμπρόσθιου άκρου του ημιρυμουλκούμενου δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 2,04 m		

### Τροπολογία

1. Μέγιστες επιτρεπόμενες διαστάσεις των οχημάτων που αναφέρονται στο άρθρο 1 παράγραφος 1 στοιχείο α)		
1.1 Μέγιστο μήκος		
	— μηχανοκίνητο όχημα εκτός από λεωφορείο	12,00 m
	— ρυμουλκούμενο	12,00 m
	— αρθρωτό όχημα	16,50 m

	— οδικός συρμός	18,75 m
	— αρθρωτό λεωφορείο <i>με τρεις άξονες</i>	18,75 m
	— <i>αρθρωτό λεωφορείο με τέσσερις άξονες</i>	<b>21,00 m</b>
	— λεωφορείο με δύο άξονες	13,50 m
	— λεωφορείο με περισσότερους από δύο άξονες	15,00 m
	— λεωφορείο + ρυμουλκούμενο	18,75 m
<b>1.2 Μέγιστο πλάτος</b>		
	α) οχήματα οποιουδήποτε τύπου εκτός των οχημάτων που αναφέρονται στο στοιχείο β)	2,55 m
	β) υπερκατασκευές οχημάτων με κλιματισμό ή μεταφερόμενων από οχήματα εμπορευματοκιβωτίων ή κινητών αμαξωμάτων με κλιματισμό	2,60 m
<b>1.3 Μέγιστο ύψος</b>		
	— όχημα οποιουδήποτε τύπου	4,00 m
	— οχήματα ή συνδυασμοί οχημάτων που μεταφέρουν, στο πλαίσιο διατροφικών μεταφορών, ένα ή περισσότερα εμπορευματοκιβώτια με τυπικό εξωτερικό ύψος 9 ποδών και 6 ιντσών (εμπορευματοκιβώτια μεγάλου ύψους)	4,30 m
1.4 Στις αναφερόμενες στα σημεία 1.1, 1.2, 1.3, 1.6, 1.7, 1.8 και 4.4 διαστάσεις συμπεριλαμβάνονται οι κινητές υπερκατασκευές και οι τυποποιημένες συσκευασίες φορτίων, όπως τα εμπορευματοκιβώτια.		
1.4α Αν σε λεωφορείο τοποθετείται αφαιρούμενος εξοπλισμός, όπως κουτιά για σκι, το μήκος του οχήματος, συμπεριλαμβανομένου του εξοπλισμού, δεν πρέπει να υπερβαίνει το μέγιστο μήκος που προβλέπεται στο σημείο 1.1.		
1.5 Κάθε μηχανοκίνητο όχημα ή συνδυασμός οχημάτων που κινείται πρέπει να μπορεί να πραγματοποιεί κυκλική διαδρομή που να ορίζεται από εξωτερική ακτίνα 12,50 m και από εσωτερική ακτίνα 5,30 m		
<b>1.5α Συμπληρωματικές απαιτήσεις για λεωφορεία</b>		
	Με το όχημα ακίνητο, χαράσσεται στο έδαφος ευθεία γραμμή κατά μήκος κατακόρυφου επιπέδου εφαιπόμενου στην πλευρά του οχήματος προς την έξω μεριά του κύκλου. Στην περίπτωση αρθρωτού οχήματος, ευθυγραμμίζονται με το επίπεδο τα δύο άκαμπτα τμήματα.	
	Όταν το όχημα κινείται από την ευθεία γραμμή στον δακτύλιο που περιγράφεται στο σημείο 1.5, κανένα τμήμα του δεν πρέπει να προεξέχει από το κατακόρυφο επίπεδο περισσότερο από 0,60 m	



1.6 Μέγιστη απόσταση μεταξύ του άξονα του πείρου περιστροφής του εδράνου ζεύξης και του οπίσθιου μέρους του ημιρυμουλκούμενου.		12,00 m	
1.7 Μέγιστη απόσταση μετρούμενη παράλληλα προς τον διαμήκη άξονα του οδικού συρμού από το απώτατο εμπρόσθιο εξωτερικό σημείο του χώρου φόρτωσης πίσω από τον θάλαμο οδήγησης έως το απώτατο οπίσθιο εξωτερικό σημείο του ρυμουλκούμενου του συνδυασμού, μείον την απόσταση μεταξύ του οπίσθιου άκρου του ρυμουλκού και του εμπρόσθιου άκρου του ρυμουλκούμενου.		15,65 m	
1.8 Μέγιστη απόσταση μετρούμενη παράλληλα προς τον διαμήκη άξονα του οδικού συρμού από το απώτατο εμπρόσθιο εξωτερικό σημείο του χώρου φόρτωσης πίσω από τον θάλαμο οδήγησης έως το απώτατο οπίσθιο εξωτερικό σημείο του ρυμουλκούμενου του συνδυασμού.		16,40 m	
2. Μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος οχημάτων			
2.1 Οχήματα που αποτελούν μέρος συνδυασμού οχημάτων			
	2.1.1	Διαξονικό ρυμουλκούμενο	18 τόνοι
	2.1.2	Τριαξονικό ρυμουλκούμενο	24 τόνοι
2.2 Συνδυασμοί οχημάτων			
	2.2.1	Οδικοί συρμοί με πέντε ή έξι άξονες	
		α) Διαξονικό μηχανοκίνητο όχημα με τριαξονικό ρυμουλκούμενο	40 τόνοι
		β) Τριαξονικό μηχανοκίνητο όχημα με διαξονικό ή τριαξονικό ρυμουλκούμενο	40 τόνοι
	2.2.2	Αρθρωτά οχήματα με πέντε ή έξι άξονες	
		α) Διαξονικό μηχανοκίνητο όχημα με τριαξονικό ημιρυμουλκούμενο	40 τόνοι
		β) Τριαξονικό μηχανοκίνητο όχημα με διαξονικό ή τριαξονικό ημιρυμουλκούμενο	40 τόνοι
		γ) Διαξονικό μηχανοκίνητο όχημα με τριαξονικό ημιρυμουλκούμενο που συμμετέχει σε διατροπικές μεταφορές	44 τόνοι
		δ) Τριαξονικό μηχανοκίνητο όχημα με διαξονικό ή τριαξονικό ημιρυμουλκούμενο που συμμετέχει σε διατροπικές μεταφορές	44 τόνοι
	2.2.3	Τετραξονικοί οδικοί συρμοί αποτελούμενοι από διαξονικό μηχανοκίνητο όχημα και διαξονικό ρυμουλκούμενο	36 τόνοι
	2.2.4	Τετραξονικά αρθρωτά οχήματα που αποτελούνται από διαξονικό μηχανοκίνητο όχημα και διαξονικό ημιρυμουλκούμενο, αν η απόσταση μεταξύ των αξόνων του ημιρυμουλκούμενου:	

	2.2.4.1	είναι ίση προς ή μεγαλύτερη από 1,3 m και ίση προς ή μικρότερη από 1,8 m	36 τόνοι
	2.2.4.2	είναι μεγαλύτερη από 1,8 m	36 τόνοι
		Στην περίπτωση που τηρούνται το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος του μηχανοκίνητου οχήματος (18 τόνοι) και το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος του δίδυμου άξονα του ημιρυμουλκωμένου (20 τόνοι) και ο κινητήριος άξονας είναι εξοπλισμένος με διπλά ελαστικά και αναρτήσεις πεπιεσμένου αέρα ή αναρτήσεις αναγνωρισμένες ως ισοδύναμες προς αυτές, σε ενωσιακό επίπεδο, όπως ορίζεται στο παράρτημα I, το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος που προβλέπεται στο σημείο 2.2.4.2 αυξάνεται κατά 2 τόνους.	
	Στην περίπτωση συνδυασμών οχημάτων, συμπεριλαμβανομένων <b>μηχανοκίνητων</b> οχημάτων με εναλλακτικά καύσιμα εκτός των <b>μηχανοκίνητων</b> οχημάτων μηδενικών εκπομπών, τα μέγιστα επιτρεπόμενα βάρη που προβλέπονται στο υποτήμημα 2.2 αυξάνονται κατά το πρόσθετο βάρος της τεχνολογίας εναλλακτικών καυσίμων, με ανώτατο όριο τον 1 τόνο.		
	Στην περίπτωση συνδυασμών οχημάτων, συμπεριλαμβανομένων <b>μηχανοκίνητων</b> οχημάτων μηδενικών εκπομπών, τα μέγιστα επιτρεπόμενα βάρη που προβλέπονται στα υποτήμηματα 2.2.1 και 2.2.2 αυξάνονται κατά 4 τόνους.		
	Στην περίπτωση συνδυασμών οχημάτων, συμπεριλαμβανομένων <b>μηχανοκίνητων</b> οχημάτων μηδενικών εκπομπών, τα μέγιστα επιτρεπόμενα βάρη που προβλέπονται στα υποτήμηματα 2.2.3 και 2.2.4 αυξάνονται κατά 2 τόνους.		
	<b>Στην περίπτωση συνδυασμών οχημάτων, συμπεριλαμβανομένων ρυμουλκούμενων ή ημιρυμουλκούμενων με τεχνολογία μηδενικών εκπομπών, τα μέγιστα επιτρεπόμενα βάρη που προβλέπονται στα υποτήμηματα 2.2.1, 2.2.2, 2.2.3 και 2.2.4 αυξάνονται κατά 2 τόνους.</b>		
	<b>Όταν περισσότερες από μία από τις αυξήσεις για συνδυασμούς οχημάτων που ορίζονται ανωτέρω ισχύουν για έναν ενιαίο συνδυασμό οχημάτων, οι εν λόγω αυξήσεις εφαρμόζονται σωρευτικά.</b>		
<b>2.3 Μηχανοκίνητα οχήματα</b>			
	2.3.1	Διαξονικά μηχανοκίνητα οχήματα εκτός από τα λεωφορεία	18 τόνοι
	2.3.2	Διαξονικά λεωφορεία	19,5 τόνοι
	2.3.3	Τριαξονικά μηχανοκίνητα οχήματα	25 τόνοι
	2.3.4	Τριαξονικά μηχανοκίνητα οχήματα, όταν ο κινητήριος άξονας είναι εξοπλισμένος με διπλά ελαστικά και αναρτήσεις πεπιεσμένου αέρα ή αναρτήσεις αναγνωρισμένες ως ισοδύναμες προς αυτές, σε ενωσιακό επίπεδο, όπως ορίζεται στο παράρτημα II, ή όταν κάθε κινητήριος άξονας είναι εξοπλισμένος με διπλά ελαστικά και το μέγιστο βάρος σε κάθε άξονα δεν υπερβαίνει τους 9,5 τόνους	26 τόνοι

2.3.5	Τετραξονικά μηχανοκίνητα οχήματα με δύο κατευθυντήριους άξονες, όταν ο κινητήριος άξονας είναι εξοπλισμένος με διπλά ελαστικά και αναρτήσεις πεπιεσμένου αέρα ή αναρτήσεις αναγνωρισμένες ως ισοδύναμες προς αυτές, σε ενωσιακό επίπεδο, όπως ορίζεται στο παράρτημα II, ή όταν κάθε κινητήριος άξονας είναι εξοπλισμένος με διπλά ελαστικά και το μέγιστο βάρος σε κάθε άξονα δεν υπερβαίνει τους 9,5 τόνους	32 τόνοι
2.3.6	Πενταξονικά μηχανοκίνητα οχήματα με δύο κατευθυντήριους άξονες, όταν ο κινητήριος άξονας είναι εξοπλισμένος με διπλά ελαστικά και αναρτήσεις πεπιεσμένου αέρα ή αναρτήσεις αναγνωρισμένες ως ισοδύναμες προς αυτές, σε ενωσιακό επίπεδο, όπως ορίζεται στο παράρτημα II, ή όταν κάθε κινητήριος άξονας είναι εξοπλισμένος με διπλά ελαστικά και το μέγιστο βάρος σε κάθε άξονα δεν υπερβαίνει τους 9,5 τόνους	40 τόνοι
Στην περίπτωση <b>μηχανοκίνητων</b> οχημάτων με εναλλακτικά καύσιμα εκτός των <b>μηχανοκίνητων</b> οχημάτων μηδενικών εκπομπών, τα μέγιστα επιτρεπόμενα βάρη που προβλέπονται στα σημεία 2.3.1, 2.3.3 και 2.3.4 του υποτιμήματος 2.3 αυξάνονται κατά το πρόσθετο βάρος της τεχνολογίας εναλλακτικών καυσίμων, με ανώτατο όριο τον 1 τόνο.		
Στην περίπτωση <b>μηχανοκίνητων</b> οχημάτων μηδενικών εκπομπών, τα μέγιστα επιτρεπόμενα βάρη που προβλέπονται στο υποτίμημα 2.3 αυξάνονται κατά 2 τόνους.		
2.4 Τριαξονικά αρθρωτά λεωφορεία		28 τόνοι
<b>2.5 Τετραξονικά αρθρωτά λεωφορεία</b>		<b>32 τόνοι</b>
Στην περίπτωση <b>μηχανοκίνητων</b> οχημάτων με εναλλακτικά καύσιμα εκτός των <b>μηχανοκίνητων</b> οχημάτων μηδενικών εκπομπών, τα μέγιστα επιτρεπόμενα βάρη που προβλέπονται στα <b>υποτιμήματα 2.4 και 2.5</b> αυξάνονται κατά το πρόσθετο βάρος της τεχνολογίας εναλλακτικών καυσίμων, με ανώτατο όριο τον 1 τόνο.		
Στην περίπτωση <b>μηχανοκίνητων</b> οχημάτων μηδενικών εκπομπών, τα μέγιστα επιτρεπόμενα βάρη που προβλέπονται στα <b>υποτιμήματα 2.4 και 2.5</b> αυξάνονται κατά 2 τόνους.		
3 Μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος ανά άξονα των οχημάτων που αναφέρονται στο άρθρο 1 παράγραφος 1 στοιχείο β)		
3.1 Απλοί άξονες		
	Απλός μη κινητήριος άξονας	10 τόνοι
3.2 Δίδυμοι άξονες ρυμουλκούμενων και ημιρυμουλκούμενων		
Το σύνολο του ανά άξονα βάρους των δίδυμων αξόνων δεν πρέπει να υπερβαίνει το εξής βάρος, αν η απόσταση (d) μεταξύ των αξόνων είναι:		
3.2.1	μικρότερη από 1 m ( $d < 1,0$ )	11 τόνοι
3.2.2	ίση ή μεγαλύτερη από 1,0 m και μικρότερη από 1,3 m ( $1,0 \leq d < 1,3$ )	16 τόνοι
3.2.3	ίση ή μεγαλύτερη από 1,3 m και μικρότερη από 1,8 m ( $1,3 \leq d < 1,8$ )	18 τόνοι

	3.2.4	ίση ή μεγαλύτερη από 1,8 m ( $1,8 \leq d$ )	20 τόνοι
3.3 Τρίδυμοι άξονες ρυμουλκούμενων και ημιρυμουλκούμενων			
	Το σύνολο του ανά άξονα βάρους των τρίδυμων αξόνων δεν πρέπει να υπερβαίνει το εξής βάρος, αν η απόσταση (d) μεταξύ των αξόνων είναι:		
	3.3.1	μικρότερη ή ίση με 1,3 m ( $d \leq 1,3$ )	21 τόνοι
	3.3.2	μεγαλύτερη από 1,3 m και μικρότερη ή ίση με 1,4 m ( $1,3 < d \leq 1,4$ )	24 τόνοι
3.4 Κινητήριος άξονας			
	3.4.1	Κινητήριος άξονας των οχημάτων που αναφέρονται στα σημεία 2.2, 2.3 και 2.4 εκτός των οχημάτων μηδενικών εκπομπών	11,5 τόνοι
	3.4.2	Κινητήριος άξονας των οχημάτων μηδενικών εκπομπών που αναφέρονται στα σημεία 2.2.1 και 2.2.2	12,5 τόνοι
	3.4.3	Διαξονικά λεωφορεία μηδενικών εκπομπών	12,5 τόνοι
	3.4.4	<b>Τριαξονικά λεωφορεία μηδενικών εκπομπών</b>	<b>12,5 τόνοι</b>
3.5 Δίδυμοι άξονες μηχανοκίνητων οχημάτων			
	Το σύνολο του ανά άξονα βάρους των δίδυμων αξόνων δεν πρέπει να υπερβαίνει το εξής βάρος, αν η απόσταση (d) μεταξύ των αξόνων είναι:		
	3.5.1	μικρότερη από 1 m ( $d < 1,0$ )	11,5 τόνοι
	3.5.2	ίση προς ή μεγαλύτερη από 1,0 m και μικρότερη από 1,3 m ( $1,0 \leq d < 1,3$ )	16 τόνοι
	3.5.3	ίση προς ή μεγαλύτερη από 1,3 m και μικρότερη από 1,8 m ( $1,3 \leq d < 1,8$ )	18 τόνοι
		Όταν ο κινητήριος άξονας είναι εξοπλισμένος με διπλά ελαστικά και με αναρτήσεις πεπιεσμένου αέρα ή αναρτήσεις αναγνωρισμένες ως ισοδύναμες προς αυτές σε ενωσιακό επίπεδο, όπως ορίζεται στο παράρτημα II, ή όταν κάθε κινητήριος άξονας είναι εξοπλισμένος με διπλά ελαστικά και το μέγιστο βάρος σε κάθε άξονα δεν υπερβαίνει τους 9,5 τόνους. <b>Στην περίπτωση οχημάτων μηδενικών εκπομπών, το μέγιστο σύνολο του ανά άξονα βάρους των δίδυμων αξόνων αυξάνεται κατά 1 τόνο.</b>	19 τόνοι
3.6 Τριαξονικά μηχανοκίνητα οχήματα			
	<b>Το σύνολο του ανά άξονα βάρους των τρίδυμων αξόνων δεν πρέπει να υπερβαίνει το εξής βάρος, αν η απόσταση (d) μεταξύ των αξόνων είναι:</b>		
	3.6.1	<b>μικρότερη από 1,3 m (<math>d &lt; 1,3</math>)</b>	<b>21 τόνοι</b>
	3.6.2	<b>ίση προς ή μεγαλύτερη από 1,3 m και μικρότερη από 1,8 m (<math>1,3 \leq d &lt; 1,8</math>)</b>	<b>24 τόνοι</b>
4. Συναφή χαρακτηριστικά των οχημάτων που αναφέρονται στο άρθρο 1 παράγραφος 1 στοιχείο β)			

4.1 Οχήματα οποιουδήποτε τύπου	
	Το βάρος που φέρει ο κινητήριος άξονας ή οι κινητήριои άξονες ενός οχήματος ή ενός συνδυασμού οχημάτων δεν πρέπει να είναι μικρότερο από το 25 % του συνολικού μεικτού βάρους του οχήματος ή του συνδυασμού οχημάτων, όταν χρησιμοποιείται σε διεθνείς μεταφορές
4.2 Οδικοί συρμοί	
	Η απόσταση μεταξύ του οπίσθιου άξονα ενός μηχανοκίνητου οχήματος και του εμπρόσθιου άξονα ενός ρυμουλκούμενου δεν πρέπει να είναι μικρότερη από 3,00 m
4.3 Μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος σε συνάρτηση με το μεταξόνιο	
	Το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος σε τόνους ενός τετραζονικού <i>ή πενταζονικού</i> μηχανοκίνητου οχήματος δεν μπορεί να υπερβαίνει το πενταπλάσιο της απόστασης σε μέτρα μεταξύ του απώτατου εμπρόσθιου άξονα και του απώτατου οπίσθιου άξονα του οχήματος
4.4 Ημιρυμουλκούμενα	
	Η οριζόντια προβολή της απόστασης μεταξύ του άξονα του πείρου περιστροφής του εδράνου ζεύξης και οποιουδήποτε σημείου του εμπρόσθιου άκρου του ημιρυμουλκούμενου δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 2,04 m