



2023/0265(COD)

24.11.2023

# ΤΡΟΠΟΛΟΓΙΕΣ 51 - 304

Σχέδιο έκθεσης  
**Isabel García Muñoz**  
(PE754.850v01-00)

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

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



## Τροπολογία 51

Ciarán Cuffe

εξ ονόματος της Ομάδας Verts/ALE

### Πρόταση οδηγίας

#### Αιτιολογική σκέψη 3

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

(3) Με τον εξορθολογισμό και την αποσαφήνιση των κανόνων για τα βάρη και τις διαστάσεις των βαρέων οχημάτων οδικών μεταφορών, είναι απαραίτητο να αντιμετωπιστούν οι ενεργειακές και επιχειρησιακές ανεπάρκειες των διασυνοριακών μεταφορών, να δοθούν ισχυρά κίνητρα στους μεταφορείς για την υιοθέτηση τεχνολογιών μηδενικών εκπομπών, με παράλληλη διευκόλυνση της χρήσης των υφιστάμενων λύσεων εξοικονόμησης ενέργειας, καθώς και να υποστηριχθούν περαιτέρω οι διατροφικές εμπορευματικές μεταφορές. Για να ελαχιστοποιηθεί ο διοικητικός φόρτος, να αποτραπεί η στρέβλωση του ανταγωνισμού **και** να μειωθούν οι κίνδυνοι για την οδική ασφάλεια και τις ζημιές στις οδικές υποδομές, θα πρέπει να εναρμονιστούν ορισμένες απαιτήσεις όσον αφορά τη χρήση βαρύτερων και μακρύτερων οχημάτων και να ενισχυθεί η επιβολή των ισχυόντων κανόνων.

*Τροπολογία*

(3) Με τον εξορθολογισμό και την αποσαφήνιση των κανόνων για τα βάρη και τις διαστάσεις των βαρέων οχημάτων οδικών μεταφορών, είναι απαραίτητο να αντιμετωπιστούν οι ενεργειακές και επιχειρησιακές ανεπάρκειες των διασυνοριακών μεταφορών, να δοθούν ισχυρά κίνητρα στους μεταφορείς για την υιοθέτηση τεχνολογιών μηδενικών εκπομπών, με παράλληλη διευκόλυνση της χρήσης των υφιστάμενων λύσεων εξοικονόμησης ενέργειας, καθώς και να υποστηριχθούν περαιτέρω οι διατροφικές εμπορευματικές μεταφορές. Για να ελαχιστοποιηθεί ο διοικητικός φόρτος, να αποτραπεί η στρέβλωση του ανταγωνισμού, να μειωθούν οι κίνδυνοι για την οδική ασφάλεια και τις ζημιές στις οδικές υποδομές **και να αποφευχθεί η αντιστροφή της αλλαγής του τρόπου εκτέλεσης των μεταφορών**, θα πρέπει να εναρμονιστούν ορισμένες απαιτήσεις όσον αφορά τη χρήση βαρύτερων και μακρύτερων οχημάτων και να ενισχυθεί η επιβολή των ισχυόντων κανόνων.

Or. en

## Τροπολογία 52

Elsi Katainen, Jan-Christoph Oetjen, Bergur Løkke Rasmussen, Ondřej Kovařík

### Πρόταση οδηγίας

#### Αιτιολογική σκέψη 4

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

(4) Για την επίτευξη αυτών των στόχων, θα πρέπει να επιτευχθεί η σωστή

*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.

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 τα πρότυπα CO2 για τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα και την οδηγία για τις συνδυασμένες μεταφορές.**

Or. en

### **Τροπολογία 53** **Henna Virkkunen, Petri Sarvamaa**

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

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

(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.

*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. **Προκειμένου να διασφαλιστεί η ασφάλεια δικαίου και η νομοθετική συνοχή, η παρούσα οδηγία θα πρέπει να ευθυγραμμιστεί με τα πρότυπα CO2 για τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα και την οδηγία για τις συνδυασμένες μεταφορές.**

Or. en

### **Τροπολογία 54** **Roman Haider**

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

(6) Οι διατάξεις της οδηγίας 96/53/EK συμπληρώνουν την οδηγία 92/106/ΕΟΚ του Συμβουλίου<sup>41</sup> όσον αφορά την προώθηση και την υποστήριξη της ανάπτυξης των διατροφικών μεταφορών. Ως εκ τούτου, ο ορισμός των διατροφικών μεταφορών θα πρέπει να ευθυγραμμιστεί με την ορολογία που εφαρμόζεται στην οδηγία 92/106/ΕΟΚ, προκειμένου να επιτρέπεται στα φορτηγά, τα ρυμουλκούμενα και τα ημιρυμουλκούμενα που χρησιμοποιούνται σε διατροφικές μεταφορές να επωφελούνται από το ίδιο δικαίωμα πρόσθετου βάρους με τα οδικά οχήματα που μεταφέρουν εμπορευματοκιβώτια ή κινητά αμαξώματα και χρησιμοποιούνται σε διατροφικές μεταφορές με εμπορευματοκιβώτια. Το εν λόγω κίνητρο βάρους θα ενθαρρύνει τους οδικούς μεταφορείς να ασχολούνται και με διατροφικές μεταφορές χωρίς εμπορευματοκιβώτια.

---

<sup>41</sup> Οδηγία 92/106/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 7ης Δεκεμβρίου 1992, σχετικά με τη θέσπιση κοινών κανόνων για ορισμένες συνδυασμένες εμπορευματικές μεταφορές μεταξύ των κρατών μελών (ΕΕ L 368 της 17.12.1992, σ. 38).

(6) Οι διατάξεις της οδηγίας 96/53/EK συμπληρώνουν την οδηγία 92/106/ΕΟΚ του Συμβουλίου<sup>41</sup> όσον αφορά την προώθηση και την υποστήριξη της ανάπτυξης των διατροφικών μεταφορών. Ως εκ τούτου, ο ορισμός των διατροφικών μεταφορών θα πρέπει να ευθυγραμμιστεί με την ορολογία που εφαρμόζεται στην οδηγία 92/106/ΕΟΚ, προκειμένου να επιτρέπεται στα φορτηγά, τα ρυμουλκούμενα και τα ημιρυμουλκούμενα που χρησιμοποιούνται σε διατροφικές μεταφορές να επωφελούνται από το ίδιο δικαίωμα πρόσθετου βάρους με τα οδικά οχήματα που μεταφέρουν εμπορευματοκιβώτια ή κινητά αμαξώματα και χρησιμοποιούνται σε διατροφικές μεταφορές με εμπορευματοκιβώτια. Το εν λόγω κίνητρο βάρους θα ενθαρρύνει τους οδικούς μεταφορείς να ασχολούνται και με **συνδυασμένες** διατροφικές μεταφορές χωρίς εμπορευματοκιβώτια.

---

<sup>41</sup> Οδηγία 92/106/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 7ης Δεκεμβρίου 1992, σχετικά με τη θέσπιση κοινών κανόνων για ορισμένες συνδυασμένες εμπορευματικές μεταφορές μεταξύ των κρατών μελών (ΕΕ L 368 της 17.12.1992, σ. 38).

Or. en

#### Αιτιολόγηση

*Η συνεργασία και ο συντονισμός μεταξύ των διαφόρων τρόπων κυκλοφορίας είναι ο μόνος τρόπος να επιτευχθεί ένας πιο αποτελεσματικός τρόπος μεταφοράς αυξανόμενου όγκου εμπορευμάτων και να επιτευχθεί αποτελεσματική κατανομή των τρόπων μεταφοράς, καθώς οι πολυτροπικές αλυσίδες μεταφορών που βασίζονται στους σιδηροδρόμους είναι ο πιο αποτελεσματικός και βιώσιμος τρόπος μεταφοράς εμπορευμάτων.*

#### Τροπολογία 55

**Ciarán Cuffe**

εξ ονόματος της Ομάδας Verts/ALE

## Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 6

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

(6) Οι διατάξεις της οδηγίας 96/53/EK συμπληρώνουν την οδηγία 92/106/ΕΟΚ του Συμβουλίου<sup>41</sup> όσον αφορά την προώθηση και την υποστήριξη της ανάπτυξης των διατροφικών μεταφορών. Ως εκ τούτου, ο ορισμός των διατροφικών μεταφορών θα πρέπει να ευθυγραμμιστεί με την ορολογία που εφαρμόζεται στην οδηγία 92/106/ΕΟΚ, προκειμένου να επιτρέπεται στα φορτηγά, τα ρυμουλκούμενα και τα ημιρυμουλκούμενα που χρησιμοποιούνται σε διατροφικές μεταφορές να επωφελούνται από το ίδιο δικαίωμα πρόσθετου βάρους με τα οδικά οχήματα που μεταφέρουν εμπορευματοκιβώτια ή κινητά αμαξώματα και χρησιμοποιούνται σε διατροφικές μεταφορές με εμπορευματοκιβώτια. Το εν λόγω κίνητρο βάρους θα ενθαρρύνει τους οδικούς μεταφορείς να ασχολούνται και με **διατροφικές** μεταφορές χωρίς εμπορευματοκιβώτια.

---

<sup>41</sup> Οδηγία 92/106/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 7ης Δεκεμβρίου 1992, σχετικά με τη θέσπιση κοινών κανόνων για ορισμένες συνδυασμένες εμπορευματικές μεταφορές μεταξύ των κρατών μελών (ΕΕ L 368 της 17.12.1992, σ. 38).

*Τροπολογία*

(6) Οι διατάξεις της οδηγίας 96/53/EK συμπληρώνουν την οδηγία 92/106/ΕΟΚ του Συμβουλίου<sup>41</sup> όσον αφορά την προώθηση και την υποστήριξη της ανάπτυξης των διατροφικών μεταφορών. Ως εκ τούτου, ο ορισμός των διατροφικών μεταφορών θα πρέπει να ευθυγραμμιστεί με την ορολογία που εφαρμόζεται στην οδηγία 92/106/ΕΟΚ, προκειμένου να επιτρέπεται στα φορτηγά, τα ρυμουλκούμενα και τα ημιρυμουλκούμενα που χρησιμοποιούνται σε διατροφικές μεταφορές να επωφελούνται από το ίδιο δικαίωμα πρόσθετου βάρους με τα οδικά οχήματα που μεταφέρουν εμπορευματοκιβώτια ή κινητά αμαξώματα και χρησιμοποιούνται σε διατροφικές μεταφορές με εμπορευματοκιβώτια. Το εν λόγω κίνητρο βάρους θα ενθαρρύνει τους οδικούς μεταφορείς να ασχολούνται και με **συνδυασμένες** μεταφορές χωρίς εμπορευματοκιβώτια.

---

<sup>41</sup> Οδηγία 92/106/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 7ης Δεκεμβρίου 1992, σχετικά με τη θέσπιση κοινών κανόνων για ορισμένες συνδυασμένες εμπορευματικές μεταφορές μεταξύ των κρατών μελών (ΕΕ L 368 της 17.12.1992, σ. 38).

Or. en

**Τροπολογία 56**  
**Massimiliano Salini**

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

(6) Οι διατάξεις της οδηγίας 96/53/EK συμπληρώνουν την οδηγία 92/106/ΕΟΚ του Συμβουλίου<sup>41</sup> όσον αφορά την προώθηση και την υποστήριξη της ανάπτυξης των διατροφικών μεταφορών. Ως εκ τούτου, ο ορισμός των διατροφικών μεταφορών θα πρέπει να ευθυγραμμιστεί με την ορολογία που εφαρμόζεται στην οδηγία 92/106/ΕΟΚ, προκειμένου να επιτρέπεται στα φορτηγά, τα ρυμουλκούμενα και τα ημιρυμουλκούμενα που χρησιμοποιούνται σε διατροφικές μεταφορές να επωφελούνται από το ίδιο δικαίωμα πρόσθετου βάρους με τα οδικά οχήματα που μεταφέρουν εμπορευματοκιβώτια ή κινητά αμαξώματα και χρησιμοποιούνται σε διατροφικές μεταφορές με εμπορευματοκιβώτια. Το εν λόγω κίνητρο βάρους θα ενθαρρύνει τους οδικούς μεταφορείς να ασχολούνται και με **διατροφικές** μεταφορές χωρίς εμπορευματοκιβώτια.

(6) Οι διατάξεις της οδηγίας 96/53/EK συμπληρώνουν την οδηγία 92/106/ΕΟΚ του Συμβουλίου<sup>41</sup> όσον αφορά την προώθηση και την υποστήριξη της ανάπτυξης των διατροφικών μεταφορών. Ως εκ τούτου, ο ορισμός των διατροφικών μεταφορών θα πρέπει να ευθυγραμμιστεί με την ορολογία που εφαρμόζεται στην οδηγία 92/106/ΕΟΚ, προκειμένου να επιτρέπεται στα φορτηγά, τα ρυμουλκούμενα και τα ημιρυμουλκούμενα που χρησιμοποιούνται σε διατροφικές μεταφορές να επωφελούνται από το ίδιο δικαίωμα πρόσθετου βάρους με τα οδικά οχήματα που μεταφέρουν εμπορευματοκιβώτια ή κινητά αμαξώματα και χρησιμοποιούνται σε διατροφικές μεταφορές με εμπορευματοκιβώτια. Το εν λόγω κίνητρο βάρους θα ενθαρρύνει τους οδικούς μεταφορείς να ασχολούνται και με **συνδυασμένες** μεταφορές χωρίς εμπορευματοκιβώτια.

<sup>41</sup> Οδηγία 92/106/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 7ης Δεκεμβρίου 1992, σχετικά με τη θέσπιση κοινών κανόνων για ορισμένες συνδυασμένες εμπορευματικές μεταφορές μεταξύ των κρατών μελών (ΕΕ L 368 της 17.12.1992, σ. 38).

<sup>41</sup> Οδηγία 92/106/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 7ης Δεκεμβρίου 1992, σχετικά με τη θέσπιση κοινών κανόνων για ορισμένες συνδυασμένες εμπορευματικές μεταφορές μεταξύ των κρατών μελών (ΕΕ L 368 της 17.12.1992, σ. 38).

Or. en

**Τροπολογία 57**  
**Colm Markey**

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

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

**(7α) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να θεσπίσουν απλουστευμένες διαδικασίες έγκρισης για εξειδικευμένα μεμονωμένα**

**Τροπολογία 58**  
**Kosma Zlotowski**

**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 απαιτήσεις, προκειμένου να αποφευχθεί ο πολλαπλασιασμός των αποκλινοσών 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

*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 αποκλινοσών 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.

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 στις πιο αντιπροσωπευτικές γλώσσες της ΕΕ και προσβάσιμο μέσω ηλεκτρονικών μέσων επικοινωνίας.**

Or. pl

## **Τροπολογία 59** **Bergur Løkke Rasmussen**

### **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

*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.

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, **το οποίο να είναι διαθέσιμο στις πιο αντιπροσωπευτικές γλώσσες της ΕΕ και προσβάσιμο με ηλεκτρονικά μέσα επικοινωνίας.**

Or. en

## **Τροπολογία 60** **Jan-Christoph Oetjen, Elsi Katainen**

### **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

*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 αποκλινοσών 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.

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 αποκλινοσών 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 στις πιο αντιπροσωπευτικές γλώσσες της ΕΕ και προσβάσιμο με ηλεκτρονικά μέσα επικοινωνίας.**

Or. en

#### *Αιτιολόγηση*

*Σήμερα, πολλά κράτη μέλη προσφέρουν άδειες μόνο στη δική τους εθνική γλώσσα. Επομένως, οι μεταφραστικές δυσκολίες αποτελούν μέρος της καθημερινής ζωής για τις εταιρείες μεταφορών που δραστηριοποιούνται σε αυτόν τον τομέα σε ολόκληρη την ΕΕ. Το γεγονός αυτό συνιστά περιττή γραφειοκρατική επιβάρυνση.*

**Τροπολογία 61**  
**Markus Ferber, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska**

## 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 απαιτήσεις, προκειμένου να αποφευχθεί ο πολλαπλασιασμός των αποκλινοσών 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

*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 αποκλινοσών 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**

σύστημα απόκτησης αδειών.

*είναι διαθέσιμο σε όλες τις γλώσσες της  
ΕΕ και εύκολα προσβάσιμο με  
ηλεκτρονικά μέσα επικοινωνίας.*

Or. en

## Τροπολογία 62

Elsi Katainen, Jan-Christoph Oetjen, Bergur Løkke Rasmussen

### 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 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

*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 **στενά** ώστε να εναρμονιστούν, **στον μέγιστο δυνατό βαθμό**, 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

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.

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 προσβάσιμο με ηλεκτρονικά μέσα επικοινωνίας.**

Or. en

## Τροπολογία 63 Jan-Christoph Oetjen

### Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 8 α (νέα)

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

**(8α) Οι μη κανονικοί οδικοί μεταφορείς θα πρέπει να μπορούν να χρησιμοποιούν απλουστευμένη διαδικασία αδειοδότησης για να λειτουργούν σε μη κανονικούς διαδρόμους οδικών μεταφορών. Οι διάδρομοι αυτοί θα πρέπει να συνδέουν αποτελεσματικά ευρωπαϊκά βιομηχανικά κέντρα και κεντρικούς κόμβους εφοδιαστικής, όπως λιμένες. Η δημιουργία τέτοιων διαδρόμων θα προωθούσε, μεταξύ άλλων, την επέκταση των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας, καθώς η επέκταση των σταθμών αιολικής ενέργειας ειδικότερα απαιτεί μη κανονικές μεταφορές. Οι διάδρομοι αυτοί θα πρέπει να ακολουθούν το διερωπαϊκό οδικό δίκτυο και να βασίζονται στο οδικό δίκτυο, τα πεζοδρόμια, τις γέφυρες και άλλες συγκεκριμένες οδικές κατασκευές που θεωρούνται κατάλληλες για τις μη κανονικές μεταφορές. Οι πληροφορίες για τους διαδρόμους θα πρέπει να δημοσιοποιούνται στους μεταφορείς και**

σε άλλα ενδιαφερόμενα μέρη. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να παρέχουν επικαιροποιημένες πληροφορίες σχετικά με την προσβασιμότητα των διαδρόμων για μη κανονικές οδικές μεταφορές, π.χ. μέσω δελτίων κυκλοφορίας για υπό εξέλιξη οδικά έργα, φυσικές καταστροφές και την πυκνότητα της κυκλοφορίας.

Or. en

## Τροπολογία 64

Ciarán Cuffe

εξ ονόματος της Ομάδας Verts/ALE

### 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 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

*Τροπολογία*

(9) Τα ευρωπαϊκά αρθρωτά συστήματα (EMS), που αναφέρονται συνήθως ως «gigaliners» ή «monster trucks», είναι συνήθως πολύ μεγαλύτερα και βαρύτερα φορτηγά από άλλα τυπικά βαρέα οχήματα. Σύμφωνα με έρευνες, υπάρχουν κίνδυνοι ασφάλειας που συνδέονται με τα μεγαλύτερα και βαρύτερα φορτηγά, ιδιαίτερα σε συγκρούσεις όπου η πιθανότητα θανάτου ή σοβαρού τραυματισμού είναι πολύ μεγαλύτερη σε σύγκριση με τα μικρότερα και ελαφρύτερα φορτηγά, ενώ υπάρχουν επίσης δυσκολίες όσον αφορά την ορατότητα, τη στάθμευση και την προσπέραση. Ενδέχεται επίσης να υπάρχουν ανεπαρκώς διερευνημένες αρνητικές επιπτώσεις στη συμπεριφορά λόγω της στροφής προς μεγαλύτερα και βαρύτερα φορτηγά, επειδή ο αυξημένος πραγματικός και αντιληπτός κίνδυνος αποθαρρύνει τους ευάλωτους χρήστες του οδικού δικτύου, όπως οι ποδηλάτες, να χρησιμοποιούν τις υποδομές όπου υπάρχουν τέτοια οχήματα. Λόγω του ότι τα EMS είναι συχνά πολύ βαρύτερα και μακρύτερα από τα τυπικά φορτηγά, η

*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, συμπεριλαμβανομένων των επιπτώσεων στην κατανομή των τρόπων μεταφοράς.*

*εκτίμηση επιπτώσεων προσδιορίζει επίσης σημαντικές δαπάνες που συνδέονται με την ανάγκη προσαρμογής και συντήρησης των οδών, των γεφυρών, των σηράγγων, των χώρων στάθμευσης και άλλες σχετικές δαπάνες συντήρησης. Τα EMS αποτελούν επίσης απειλή για άλλες πιο βιώσιμες μη οδικές μορφές εμπορευματικών μεταφορών, όπως οι σιδηροδρομικές και οι πλωτές μεταφορές, λόγω του μεγαλύτερου δυναμικού ωφέλιμου φορτίου και αυτό κινδυνεύει, με τη σειρά του, να αντιστρέψει την αλλαγή του τρόπου εκτέλεσης των μεταφορών. Για λόγους ασφάλειας των μεταφορών, διαφάνειας και νομικής σαφήνειας, θα πρέπει επομένως να θεσπιστούν κοινοί όροι για την κυκλοφορία EMS σε εθνικό επίπεδο. Οι όροι αυτοί θα πρέπει να περιλαμβάνουν διατάξεις για την αποφυγή του ανταγωνισμού με άλλους πιο βιώσιμους τρόπους μεταφοράς, συμπεριλαμβανομένων των σιδηροδρομικών και πλωτών μεταφορών· μέτρα ασφάλειας, όπως καλύτερη κατάρτιση των οδηγών και προειδοποιήσεις για επικίνδυνες καιρικές συνθήκες· κάλυψη του κόστους για οδικές υποδομές· παροχή 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· παρακολούθηση των επιπτώσεων της χρήσης EMS στην οδική ασφάλεια, την οδική υποδομή, τη συνεργασία μεταξύ των τρόπων μεταφοράς, και των περιβαλλοντικών επιπτώσεων των ευρωπαϊκών αρθρωτών συστημάτων στο σύστημα μεταφορών, συμπεριλαμβανομένων των επιπτώσεων στην κατανομή των τρόπων μεταφοράς. Επιπλέον, θα πρέπει επίσης να επιβληθούν απαιτήσεις προκειμένου να περιοριστεί η χρήση τους σε ορισμένα οδικά δίκτυα και σε διατροφικές μεταφορές και, από μια ορισμένη ημερομηνία, τα οχήματα αυτά να είναι μηδενικών εκπομπών. Δεδομένων των*



*προαναφερθέντων κινδύνων που συνδέονται με την αδειοδότηση βαρύτερων και μακρύτερων οχημάτων, τα κράτη μέλη θα πρέπει να υποχρεωθούν να υποβάλουν αιτιολογημένο αίτημα στην Επιτροπή προτού επιτρέψουν την κυκλοφορία τέτοιου είδους οχημάτων και η Επιτροπή θα πρέπει να αξιολογήσει εάν πληρούνται οι προϋποθέσεις πριν από τη χορήγηση άδειας για την κυκλοφορία των EMS.*

Or. en

## **Τροπολογία 65 Roman Haider**

### **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 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***

*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. Για λόγους ασφάλειας των μεταφορών, διαφάνειας και νομικής σαφήνειας, θα πρέπει να θεσπιστούν κοινοί όροι για την κυκλοφορία EMS σε εθνικό επίπεδο, συμπεριλαμβανομένης της παροχής σαφών πληροφοριών σχετικά με τα όρια βαρών και διαστάσεων για τα EMS και σχετικά με

**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, συμπεριλαμβανομένων των επιπτώσεων στην κατανομή των τρόπων μεταφοράς.

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, συμπεριλαμβανομένων των επιπτώσεων στην κατανομή των τρόπων μεταφοράς.

Or. en

#### *Αιτιολόγηση*

*Given the fact that some of the terminals are not able to accommodate these vehicles, and due to the increasing importance of handling costs as road freight becomes more cost-efficient, combined transport will lose market share. In addition to their impact on modal shift huge trucks are a danger to the safety of all road users and an enormous cost driver. If 60-ton long trucks were permitted, additional costs of 4.8 billion euros would be incurred for bridge construction on the highway and expressway network in Austria alone, and another 600 million euros for restraint systems, tunnel safety and ancillary facilities. For 48-ton long trucks, the additional costs would be 160 million euro, and for 44-ton long trucks, 80 million euro.*

**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 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

*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, συμπεριλαμβανομένων των επιπτώσεων στην κατανομή των τρόπων μεταφοράς.

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, συμπεριλαμβανομένων των επιπτώσεων στην κατανομή των τρόπων μεταφοράς.

***Πέντε έτη μετά την έγκριση της νομοθεσίας αυτής, προκειμένου να διευκολυνθεί η μετάβαση προς την απαλλαγή από τις ανθρακούχες εκπομπές στον τομέα των οδικών μεταφορών σύμφωνα με την Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία, η Επιτροπή θα πρέπει να αναλύσει τα δεδομένα που συλλέγονται από τα ευρωπαϊκά αρθρωτά συστήματα των οποίων γίνεται χρήση στη διεθνή κυκλοφορία και να εξετάσει, κατά περίπτωση, τους στόχους μηδενικών εκπομπών για τα οχήματα EMS.***

Or. en

#### *Αιτιολόγηση*

*Η έννοια των EMS εισάγεται στην οδηγία στην παρούσα αναθεώρηση για πρώτη φορά. Προκειμένου να έχουμε πλήρη κατανόηση των επιπτώσεων των οχημάτων αυτών, θα πρέπει να υπάρχει επαρκής χρόνος για την παρακολούθηση και τη συλλογή δεδομένων. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θα πρέπει να εξετάσει τους στόχους μηδενικών εκπομπών για τα οχήματα EMS πέντε έτη μετά τη θέσπιση της νομοθεσίας αυτής.*

**Τροπολογία 67**  
**Bergur Løkke Rasmussen**

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

(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

(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 **και άλλων συνδυασμών οχημάτων μεγάλης χωρητικότητας** 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, **καθώς και συνδυασμούς οχημάτων που παρεκκλίνουν από το παράρτημα I**, 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 **ή άλλους συνδυασμούς οχημάτων μεγάλης χωρητικότητας** που έχουν θεσπίσει τα κράτη μέλη στην αντίστοιχη επικράτειά τους. Αυτό γίνεται για να διασφαλιστεί ότι τα EMS **ή άλλοι συνδυασμοί οχημάτων μεγάλης χωρητικότητας** 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

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, συμπεριλαμβανομένων των επιπτώσεων στην κατανομή των τρόπων μεταφοράς.

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, συμπεριλαμβανομένων των επιπτώσεων στην κατανομή των τρόπων μεταφοράς.

Or. en

## **Τροπολογία 68**

**Isabel García Muñoz, Inma Rodríguez-Piñero, Thomas Rudner**

### **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 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

*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, συμπεριλαμβανομένων των επιπτώσεων στην κατανομή των τρόπων μεταφοράς.

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, 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.**

## Τροπολογία 69 Erik Bergkvist

### 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 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

*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 **και συνδυασμών οχημάτων μεγάλης χωρητικότητας**, είναι σημαντικό να αρθούν τα περιττά εμπόδια στη χρήση τους σε διασυνοριακές μεταφορές μεταξύ γειτονικών κρατών μελών που επιτρέπουν τέτοιου είδους συνδυασμούς οχημάτων, **καθώς και συνδυασμούς οχημάτων που παρεκκλίνουν από το παράρτημα I**, 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 **ή συνδυασμούς οχημάτων μεγάλης χωρητικότητας** που έχουν θεσπίσει τα κράτη μέλη στην αντίστοιχη επικράτειά



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, συμπεριλαμβανομένων των επιπτώσεων στην κατανομή των τρόπων μεταφοράς.

Αυτό γίνεται για να διασφαλιστεί ότι τα EMS ή συνδυασμοί οχημάτων μεγάλης χωρητικότητας 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, συμπεριλαμβανομένων των επιπτώσεων στην κατανομή των τρόπων μεταφοράς.

Or. en

### Αιτιολόγηση

*Οι συνδυασμοί οχημάτων μεγάλης χωρητικότητας έχει αποδειχθεί ότι συμβάλλουν σημαντικά στη μείωση της κατανάλωσης καυσίμου, των εκπομπών, του αριθμού των φορτηγών στο οδικό δίκτυο και μετριάζουν το πρόβλημα της έλλειψης οδηγών στην ΕΕ. Είναι σημαντικό να εξακολουθήσει να επιτρέπεται η πρακτική αυτή μεταξύ των συναινούντων κρατών μελών, καθώς ορισμένα δεν έχουν τη δυνατότητα να εκτελούν διασυνοριακές μεταφορές με κανέναν άλλο τρόπο λόγω, για παράδειγμα, διαφορετικών σιδηροδρομικών απαιτήσεων. Τέτοιες μεταφορές πραγματοποιούνται εδώ και δεκαετίες χωρίς να επηρεάζουν σημαντικά τον διεθνή ανταγωνισμό στον τομέα των μεταφορών.*

### Τροπολογία 70

**Ciarán Cuffe**

εξ ονόματος της Ομάδας Verts/ALE

### Πρόταση οδηγίας

**Αιτιολογική σκέψη 10**

(10) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να συνεχίσουν να έχουν τη δυνατότητα να διεξάγουν δοκιμές σε προσωρινή βάση. Μάλιστα, οι νέες τεχνολογίες που επιτρέπουν την εν κινήσει φόρτιση, όπως τα ηλιακά πάνελ, οι παντογράφοι και οι ηλεκτρικοί δρόμοι, ή η σταδιακή εισαγωγή EMS στα κράτη μέλη, ενδέχεται να απαιτούν υπέρβαση των μέγιστων βαρών και διαστάσεων σε περιβάλλον δοκιμών, **μεταξύ άλλων σε διασυννοριακά τμήματα του οδικού δικτύου**. Ως εκ τούτου, τα κράτη μέλη θα πρέπει να συνεχίσουν να έχουν τη δυνατότητα να διεξάγουν τέτοιου είδους δοκιμές και να μπορούν να ελέγχουν τη συμβατότητα νέων τεχνολογιών και εννοιών **σε διασυννοριακό επίπεδο**. Ο προσωρινός και καινοτόμος χαρακτήρας των δοκιμών οφείλει να αποσαφηνιστεί με τον καθορισμό μέγιστης χρονικής περιόδου για τη διεξαγωγή τους. **Ταυτόχρονα, δεν θα πρέπει να περιοριστεί ο αριθμός των δοκιμών νέων τεχνολογιών και καινοτόμων συστημάτων ώστε να αποφευχθεί η παρεμπόδιση της καινοτομίας**. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να παρακολουθούν και να αξιολογούν τακτικά τις επιδόσεις και τις επιπτώσεις των δοκιμών των νέων τεχνολογιών και των νέων εννοιών για την οδική ασφάλεια, την οδική υποδομή, τη συνεργασία μεταξύ των τρόπων μεταφοράς, καθώς και τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις στο σύστημα μεταφορών, συμπεριλαμβανομένων των επιπτώσεων στην κατανομή των τρόπων μεταφοράς.

(10) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να συνεχίσουν να έχουν τη δυνατότητα να διεξάγουν δοκιμές σε προσωρινή βάση. Μάλιστα, οι νέες τεχνολογίες που επιτρέπουν την εν κινήσει φόρτιση, όπως τα ηλιακά πάνελ, οι παντογράφοι και οι ηλεκτρικοί δρόμοι, ή η σταδιακή εισαγωγή EMS στα κράτη μέλη, ενδέχεται να απαιτούν υπέρβαση των μέγιστων βαρών και διαστάσεων σε περιβάλλον δοκιμών. Ως εκ τούτου, τα κράτη μέλη θα πρέπει να συνεχίσουν να έχουν τη δυνατότητα να διεξάγουν τέτοιου είδους δοκιμές και να μπορούν να ελέγχουν τη συμβατότητα νέων τεχνολογιών και εννοιών. Ο προσωρινός και καινοτόμος χαρακτήρας των δοκιμών οφείλει να αποσαφηνιστεί με τον καθορισμό μέγιστης χρονικής περιόδου για τη διεξαγωγή τους. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να παρακολουθούν και να αξιολογούν τακτικά τις επιδόσεις και τις επιπτώσεις των δοκιμών των νέων τεχνολογιών και των νέων εννοιών για την οδική ασφάλεια, την οδική υποδομή, τη συνεργασία μεταξύ των τρόπων μεταφοράς, καθώς και τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις στο σύστημα μεταφορών, συμπεριλαμβανομένων των επιπτώσεων στην κατανομή των τρόπων μεταφοράς.

Or. en

## Τροπολογία 71

Elsi Katainen, Jan-Christoph Oetjen, Bergur Løkke Rasmussen, Ondřej Kovařík

### Πρόταση οδηγίας

### Αιτιολογική σκέψη 10

(10) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να συνεχίσουν να έχουν τη δυνατότητα να διεξάγουν δοκιμές σε προσωρινή βάση. Μάλιστα, οι νέες τεχνολογίες που επιτρέπουν την εν κινήσει φόρτιση, όπως τα ηλιακά πάνελ, οι παντογράφοι και οι ηλεκτρικοί δρόμοι, ή η σταδιακή εισαγωγή EMS στα κράτη μέλη, ενδέχεται να απαιτούν υπέρβαση των μέγιστων βαρών και διαστάσεων σε περιβάλλον δοκιμών, μεταξύ άλλων σε διασυννοριακά τμήματα του οδικού δικτύου. Ως εκ τούτου, τα κράτη μέλη θα πρέπει να συνεχίσουν να έχουν τη δυνατότητα να διεξάγουν τέτοιου είδους δοκιμές και να μπορούν να ελέγχουν τη συμβατότητα νέων τεχνολογιών και εννοιών σε διασυννοριακό επίπεδο. Ο προσωρινός και καινοτόμος χαρακτήρας των δοκιμών οφείλει να αποσαφηνιστεί με τον καθορισμό μέγιστης χρονικής περιόδου για τη διεξαγωγή τους. Ταυτόχρονα, δεν θα πρέπει να περιοριστεί ο αριθμός των δοκιμών νέων τεχνολογιών και καινοτόμων συστημάτων ώστε να αποφευχθεί η παρεμπόδιση της καινοτομίας. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να παρακολουθούν και να αξιολογούν τακτικά τις επιδόσεις και τις επιπτώσεις των δοκιμών των νέων τεχνολογιών και των νέων εννοιών για την οδική ασφάλεια, την οδική υποδομή, τη συνεργασία μεταξύ των τρόπων μεταφοράς, καθώς και τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις στο σύστημα μεταφορών, συμπεριλαμβανομένων των επιπτώσεων στην κατανομή των τρόπων μεταφοράς.

(10) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να συνεχίσουν να έχουν τη δυνατότητα να διεξάγουν δοκιμές σε προσωρινή βάση. Μάλιστα, οι νέες τεχνολογίες που επιτρέπουν την εν κινήσει φόρτιση, όπως τα ηλιακά πάνελ, οι παντογράφοι και οι ηλεκτρικοί δρόμοι, ή η σταδιακή εισαγωγή EMS στα κράτη μέλη, ενδέχεται να απαιτούν υπέρβαση των μέγιστων βαρών και διαστάσεων σε περιβάλλον δοκιμών, μεταξύ άλλων σε διασυννοριακά τμήματα του οδικού δικτύου. Ως εκ τούτου, τα κράτη μέλη θα πρέπει να συνεχίσουν να έχουν τη δυνατότητα να διεξάγουν τέτοιου είδους δοκιμές και να μπορούν να ελέγχουν τη συμβατότητα νέων τεχνολογιών και εννοιών σε διασυννοριακό επίπεδο. Ο προσωρινός και καινοτόμος χαρακτήρας των δοκιμών οφείλει να αποσαφηνιστεί με τον καθορισμό μέγιστης χρονικής περιόδου για τη διεξαγωγή τους, **με δυνατότητα εφάπαξ ανανέωσης, εφόσον αιτιολογηθεί από το κράτος μέλος στην Επιτροπή.** Ταυτόχρονα, δεν θα πρέπει να περιοριστεί ο αριθμός των δοκιμών νέων τεχνολογιών και καινοτόμων συστημάτων ώστε να αποφευχθεί η παρεμπόδιση της καινοτομίας. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να παρακολουθούν και να αξιολογούν τακτικά τις επιδόσεις και τις επιπτώσεις των δοκιμών των νέων τεχνολογιών και των νέων εννοιών για την οδική ασφάλεια, την οδική υποδομή, τη συνεργασία μεταξύ των τρόπων μεταφοράς, καθώς και τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις στο σύστημα μεταφορών, συμπεριλαμβανομένων των επιπτώσεων στην κατανομή των τρόπων μεταφοράς.

Or. en

#### Αιτιολόγηση

*Μια αυστηρά περιορισμένη δοκιμαστική περίοδος μπορεί να μην παρέχει πάντα επαρκή χρόνο για τον προσδιορισμό του επιπέδου ωριμότητας ενός οχήματος ή να ενθαρρύνει τις εταιρείες να*

επενδύσουν και να καινοτομήσουν. Ως εκ τούτου, μια δοκιμαστική περίοδος θα πρέπει να επιτρέπεται να ανανεώνεται μία φορά με επαρκή αιτιολόγηση.

## Τροπολογία 72

Isabel García Muñoz, Inma Rodríguez-Piñero, Thomas Rudner

### Πρόταση οδηγίας

#### Αιτιολογική σκέψη 11

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

(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.

*Τροπολογία*

(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. **Οι άδειες αυτές θα πρέπει να εκδίδονται σε ηλεκτρονική μορφή και θα πρέπει να είναι δυνατή η πραγματοποίηση μη κανονικής μεταφοράς χρησιμοποιώντας το ηλεκτρονικό αυτό έγγραφο. Επιπλέον, το εν λόγω εθνικό σύστημα θα πρέπει να παρέχει πληροφορίες σχετικά με τις εθνικές μέγιστες επιτρεπόμενες διαστάσεις και βάρη των οχημάτων και**

*των συνδυασμών οχημάτων, πληροφορίες σχετικά με πιθανούς περιορισμούς, πιο συγκεκριμένα σχετικά με το ύψος, καθώς και πληροφορίες σχετικά με τις ελάχιστες απαιτήσεις προσόντων των οδηγών. 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 στα οικεία κράτη μέλη, το αργότερο έως τις [6 μήνες μετά την ημερομηνία μεταφοράς της παρούσας οδηγίας στο εθνικό δίκαιο].*

Or. en

**Τροπολογία 73**  
**Kosma Zlotowski**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Αιτιολογική σκέψη 11**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

(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

*Τροπολογία*

(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.

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 *απόκτηση* ειδικών αδειών για τη μεταφορά αδιαχώριστων φορτίων στο οικείο κράτος μέλος. ***Οι εν λόγω άδειες θα πρέπει να εκδίδονται σε ηλεκτρονική μορφή και θα πρέπει να είναι δυνατή η εκτέλεση μη τυποποιημένων μεταφορών με βάση άδεια που έχει εκδοθεί σε ηλεκτρονική μορφή.***

Or. pl

#### **Τροπολογία 74**

**Markus Ferber, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska**

#### **Πρόταση οδηγίας**

#### **Αιτιολογική σκέψη 11**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

(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

*Τροπολογία*

(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.

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. **Οι άδειες αυτές θα πρέπει να εκδίδονται σε ηλεκτρονική μορφή που να επιτρέπει στους μεταφορείς να πραγματοποιούν μια τέτοια μη κανονική μεταφορά χρησιμοποιώντας το ηλεκτρονικό αυτό έγγραφο.**

Or. en

## Τροπολογία 75

Elsi Katainen, Jan-Christoph Oetjen, Bergur Løkke Rasmussen

### Πρόταση οδηγίας

#### Αιτιολογική σκέψη 11

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

(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

*Τροπολογία*

(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.

μορφή, για την έκδοση ειδικών αδειών για τη μεταφορά αδιαχώριστων φορτίων στο οικείο κράτος μέλος. **Οι άδειες αυτές θα πρέπει να εκδίδονται σε ηλεκτρονική μορφή και θα πρέπει να επιτρέπεται να πραγματοποιούν μη κανονικές μεταφορές χρησιμοποιώντας το ηλεκτρονικό έγγραφο.**

Or. en

### *Αιτιολόγηση*

*Ορισμένα κράτη μέλη απαιτούν από τους οδηγούς να διατηρούν τις άδειες στα οχήματα μόνο σε έντυπη μορφή. Το γεγονός αυτό δημιουργεί περιττές διοικητικές και γραφειοκρατικές επιβαρύνσεις. Προκειμένου να δημιουργηθούν απλούστερες και πιο εξορθολογισμένες διαδικασίες, θα πρέπει να επιτρέπεται στους οδηγούς να χρησιμοποιούν ηλεκτρονικά έγγραφα άδειας.*

### **Τροπολογία 76 Bergur Løkke Rasmussen**

#### **Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 11**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

(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

*Τροπολογία*

(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.

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. **Οι άδειες αυτές θα πρέπει να εκδίδονται σε ηλεκτρονική μορφή και θα πρέπει να είναι δυνατή η πραγματοποίηση μη κανονικής μεταφοράς χρησιμοποιώντας το ηλεκτρονικό αυτό έγγραφο.**

Or. en

## Τροπολογία 77 Jan-Christoph Oetjen, Elsi Katainen

### Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 11

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

(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

*Τροπολογία*

(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.

μορφή, για την έκδοση ειδικών αδειών για τη μεταφορά αδιαχώριστων φορτίων στο οικείο κράτος μέλος. **Οι άδειες αυτές θα πρέπει να εκδίδονται σε ηλεκτρονική μορφή.**

Or. en

### Αιτιολόγηση

Ορισμένα κράτη μέλη απαιτούν από τους οδηγούς να φυλάσσουν τις άδειες μόνο σε έντυπη μορφή επί του οχήματος. Τα ίδια κράτη μέλη εκδίδουν επίσης άδειες έκτασης μερικές φορές άνω των 300 σελίδων και πρέπει να φυλάσσονται επί του φορτηγού και όλων των συνοδευτικών οχημάτων. Το γεγονός αυτό δημιουργεί υπέρμετρο γραφειοκρατικό φόρτο, σπατάλη χαρτιού και δεν συμβάλλει σε καμία περίπτωση στην οδική ασφάλεια.

### Τροπολογία 78

**Ciarán Cuffe**

εξ ονόματος της Ομάδας Verts/ALE

### 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 διατροπικές 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 διεύρυνση βαρέων οχημάτων μηδενικών εκπομπών στην αγορά προβλέπεται να αυξηθεί σημαντικά,**

*Τροπολογία*

(12) Για μια αποτελεσματική μετάβαση στην κινητικότητα μηδενικών εκπομπών και προώθηση των συνδυασμένων μεταφορών, είναι απαραίτητο να καταργηθεί σταδιακά η χρήση των βαρύτερων φορτηγών που λειτουργούν με ορυκτά καύσιμα. **Για τον λόγο αυτόν, στη διασυνοριακή κυκλοφορία, θα πρέπει να παρασχεθούν καλύτερα κίνητρα στα οχήματα μηδενικών εκπομπών έναντι της χρήσης οχημάτων που λειτουργούν με ορυκτά καύσιμα κατά τα προσεχή έτη.**

*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/EK, η οποία περιορίζει το όριο πρόσθετου βάρους σε οχήματα μηδενικών εκπομπών και σε οχήματα που συμμετέχουν σε διατροφικές μεταφορές.*

Or. en

**Τροπολογία 79**  
**Roman Haider**

**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*

*Τροπολογία*

(12) 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 συμμορφώνονται με τα μέγιστα επιτρεπόμενα βάρη που ορίζονται στο παράρτημα I της οδηγίας 96/53/EK, η οποία περιορίζει το όριο πρόσθετου βάρους σε οχήματα μηδενικών εκπομπών και σε οχήματα που συμμετέχουν σε διατροφικές μεταφορές.

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/EK, η οποία περιορίζει το όριο πρόσθετου βάρους σε οχήματα μηδενικών εκπομπών και σε οχήματα που συμμετέχουν σε διατροφικές μεταφορές.

Or. en

### *Αιτιολόγηση*

*Ο αντίκτυπος των βαρύτερων φορτηγών στην αλλαγή του τρόπου εκτέλεσης των μεταφορών και στην οδική υποδομή και την ασφάλεια πρέπει να ελαχιστοποιηθεί, επομένως η εξαίρεση σε εθνικό επίπεδο δεν είναι υποστηρίξιμη.*

**Τροπολογία 80**  
**Peter Lundgren**

**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**

*Τροπολογία*

(12) Τα τεχνητά εμπόδια στη διασυνοριακή μεταφορά με **συνδυασμούς** 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 **ενθαρρυνθεί περαιτέρω η διείσδυση αποτελεσματικότερων** βαρέων οχημάτων μηδενικών εκπομπών στην αγορά. **Οι συνδυασμοί οχημάτων μη μηδενικών εκπομπών με 5 και 6 άξονες** θα πρέπει να

**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.**

συνεχίσουν να επιτρέπονται στη διεθνή κυκλοφορία, με το **ίδιο** όριο πρόσθετου βάρους **με τα** οχήματα μηδενικών εκπομπών, **εφόσον οι στόχοι που τίθενται στον κανονισμό (ΕΕ) 2019/1242 επιτρέπουν την πρώτη ταξινόμηση τέτοιων οχημάτων ή συνδυασμών.**

Or. en

**Τροπολογία 81**  
**Rovana Plumb**

**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**

*Τροπολογία*

(12) Τα τεχνητά εμπόδια στη διασυνοριακή μεταφορά με **συνδυασμούς** 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 **ενθαρρυνθεί περαιτέρω η διείσδυση αποτελεσματικότερων βαρέων οχημάτων μηδενικών εκπομπών στην αγορά. Οι συνδυασμοί οχημάτων μη μηδενικών εκπομπών με 5 και 6 άξονες** θα πρέπει να συνεχίσουν να επιτρέπονται στη διεθνή

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.**

κυκλοφορία, με το **ίδιο** όριο πρόσθετου βάρους **με τα** οχήματα μηδενικών εκπομπών, **εφόσον οι στόχοι που τίθενται στον κανονισμό (ΕΕ) 2019/1242 επιτρέπουν την πρώτη ταξινόμηση τέτοιων οχημάτων ή συνδυασμών.**

Or. en

**Τροπολογία 82**  
**Markus Ferber, Henna Virkkunen**

**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

*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, είναι απαραίτητο να **ενθαρρυνθεί περαιτέρω** η διείσδυση **αποτελεσματικότερων** βαρέων οχημάτων μηδενικών εκπομπών στην αγορά. **Οι συνδυασμοί οχημάτων μη μηδενικών εκπομπών με 5 και 6 άξονες**

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.*

θα πρέπει να συνεχίσουν να επιτρέπονται στη διεθνή κυκλοφορία, με το *ίδιο* όριο πρόσθετου βάρους *με τα* οχήματα μηδενικών εκπομπών, *εφόσον οι στόχοι που τίθενται στον κανονισμό (ΕΕ) 2019/1242 επιτρέπουν την πρώτη ταξινόμηση τέτοιων οχημάτων ή συνδυασμών και η κατάσταση των πρόσφορων όρων είναι ικανοποιητική.*

Or. en

#### Αιτιολόγηση

*Ευθυγράμμιση με τον κανονισμό (ΕΕ) 2019/1242 σχετικά με τα πρότυπα CO<sub>2</sub> για βαρέα επαγγελματικά οχήματα, ο οποίος θέτει στόχους έως το 2040 για την υιοθέτηση των νέων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων μηδενικών εκπομπών στην αγορά.*

#### Τροπολογία 83

**Elsi Katainen, Jan-Christoph Oetjen, Ondřej Kovařík**

#### 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

*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, είναι

απαραίτητο να καταργηθεί σταδιακά **από το 2035** η χρήση των βαρύτερων αυτών φορτηγών που λειτουργούν με ορυκτά καύσιμα, **οπότε και η διεύρυνση βαρέων οχημάτων μηδενικών εκπομπών στην αγορά προβλέπεται να αυξηθεί σημαντικά, φτάνοντας έως και το 50 % περίπου των νέων ταξινόμησεων 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.

απαραίτητο να καταργηθεί σταδιακά η χρήση των βαρύτερων αυτών φορτηγών που λειτουργούν με ορυκτά καύσιμα **σύμφωνα με τους στόχους που ορίζονται στον κανονισμό σχετικά με τα πρότυπα CO<sub>2</sub> για τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα. Επομένως, η σταδιακή κατάργηση θα πρέπει να ξεκινήσει από το 2040, εάν πληρούνται οι πρόσφοροι όροι.** 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.

Or. en

#### *Αιτιολόγηση*

*Είναι σημαντικό να παρέχονται στους μεταφορείς κίνητρα για την απαλλαγή των οδικών μεταφορών από τις ανθρακούχες εκπομπές. Ωστόσο, για λόγους ασφάλειας δικαίου και νομοθετικής συνοχής, το χρονοδιάγραμμα σταδιακής κατάργησης θα πρέπει να ευθυγραμμιστεί όσο το δυνατόν περισσότερο με τους στόχους που ορίζονται στον κανονισμό σχετικά με τα πρότυπα CO<sub>2</sub> για τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα. Οι πρόσφοροι όροι περιλαμβάνουν, για παράδειγμα, τη διαθεσιμότητα υποδομής και οχημάτων μηδενικών εκπομπών.*

#### **Τροπολογία 84**

**Pablo Arias Echeverría, José Ramón Bauzá Díaz**

#### **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

*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, 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 ταξινόμησεων 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/EK, η οποία περιορίζει το όριο πρόσθετου βάρους σε οχήματα μηδενικών εκπομπών και σε οχήματα που συμμετέχουν σε διατροφικές μεταφορές.

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 **αξιολογηθεί από το 2032 εάν η κατάσταση των τεχνολογικών εξελίξεων στις αγορές καθιστά εφικτό να** καταργηθεί σταδιακά η χρήση των βαρύτερων αυτών φορτηγών που λειτουργούν με ορυκτά καύσιμα. 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/EK, η οποία περιορίζει το όριο πρόσθετου βάρους σε οχήματα μηδενικών εκπομπών και σε οχήματα που συμμετέχουν σε διατροφικές μεταφορές.

Or. en

## Τροπολογία 85

Ciarán Cuffe

εξ ονόματος της Ομάδας Verts/ALE

### 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**

*Τροπολογία*

**διαγράφεται**

*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.*

Or. en

**Τροπολογία 86**  
**Peter Lundgren**

**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*

(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 **πολλοί διαφορετικοί** εθνικοί κανόνες σχετικά με **τη χρήση προεξοχής** 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 **τη χρήση προεξοχής** των φορτίων των οχημάτων μεταφοράς οχημάτων, ώστε να διασφαλιστεί ότι επιτυγχάνονται σωστά οι εν λόγω στόχοι.

Or. en

**Τροπολογία 87**  
**Rovana Plumb**

**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*

(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 **πολλοί διαφορετικοί** εθνικοί κανόνες σχετικά με **τη χρήση προεξοχής** 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 **τη χρήση προεξοχής** των φορτίων των οχημάτων μεταφοράς οχημάτων, ώστε να διασφαλιστεί ότι επιτυγχάνονται σωστά οι εν λόγω στόχοι.

Or. en

**Τροπολογία 88**  
**Ciarán Cuffe**

εξ ονόματος της Ομάδας Verts/ALE

**Πρόταση οδηγίας**  
**Αιτιολογική σκέψη 14 α (νέα)**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

**(14α) Τα νέα επιβατικά οχήματα γίνονται ολοένα και μεγαλύτερου πλάτους, γεγονός το οποίο ενισχύεται από τις αυξανόμενες πωλήσεις μεγαλύτερων οχημάτων τύπου SUV. Η νομοθεσία της ΕΕ εφαρμόζει επί του παρόντος ένα ενιαίο νόμιμο όριο (255 cm) αναφορικά με το πλάτος όλων των τύπων νέων**

*Τροπολογία*

*οχημάτων. Η ενιαία αυτή προσέγγιση που ακολουθείται μέχρι σήμερα παρέχει τη δυνατότητα το μέσο πλάτος των αυτοκινήτων και των φορτηγών pick-up να αυξάνεται γρήγορα προς το όριο πλάτους των 255 cm, ενώ ορισμένα μοντέλα μεγάλων SUV και φορτηγών pick-up έχουν ήδη πλάτος 200-215 cm. Το μεγαλύτερο μέγεθος των οχημάτων δημιουργεί ιδιαίτερα προβλήματα από την άποψη της οδικής ασφάλειας, του περιβάλλοντος και της οδικής υποδομής, επειδή οι ευάλωτοι χρήστες του οδικού δικτύου εκτίθενται σε μεγαλύτερο κίνδυνο ασφάλειας, απαιτούνται περισσότερα υλικά για την κατασκευή του οχήματος, αυξάνονται οι εκπομπές ρύπων και η κατανάλωση ενέργειας και το μεγαλύτερο βάρος ασκεί μεγαλύτερη πίεση στην οδική υποδομή. Το νόμιμο όριο πλάτους των κατηγοριών οχημάτων M1 και N1 θα πρέπει, επομένως, να μειωθεί μέσω τροποποίησης του κανονισμού (ΕΕ) 2019/2144, παρέχοντας παράλληλα επαρκή χρόνο προετοιμασίας στους κατασκευαστές, ιδίως στους κατασκευαστές οχημάτων μηδενικών εκπομπών.*

Or. en

**Τροπολογία 89**  
**Mario Furore**

**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

*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.

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.

***Ειδικότερα, εάν υπάρχουν, οι εγκαταστάσεις υγιεινής πρέπει να είναι εγγυημένες και δεν μπορούν να αφαιρεθούν από τους θαλάμους ώστε να καταστεί δυνατή ενσωμάτωση τεχνολογιών μηδενικών εκπομπών.***

Or. it

## **Τροπολογία 90**

**Ciarán Cuffe**

εξ ονόματος της Ομάδας Verts/ALE

### **Πρόταση οδηγίας**

**Αιτιολογική σκέψη 15 α (νέα)**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

***(15α) Προκειμένου να διασφαλιστεί ότι η ικανότητα των διατροφικών μεταφορών να συνεργάζονται και να ανταγωνίζονται τις οδικές μεταφορές δεν παρεμποδίζεται από την έλλειψη συμβατότητας μεταξύ των οδικών μεταφορών και των σιδηροδρομικών και εσωτερικών πλωτών μεταφορών, η Επιτροπή θα πρέπει να διασφαλίσει ότι τα νέα οχήματα και οι νέοι συνδυασμοί οχημάτων είναι τεχνικά και λειτουργικά συμβατά με τις απαιτήσεις των συνδυασμένων μεταφορών. Για τον***

*σκοπό αυτόν, η Επιτροπή θα πρέπει να τροποποιήσει τη νομοθεσία για την έγκριση τύπου και να εξετάσει, μεταξύ άλλων, το βάρος, το σχήμα, το μέγεθος, τη δυνατότητα μεταφοράς με γερανό, την αεροδυναμική αντίσταση στους σιδηροδρόμους και τη δυνατότητα σύμπτυξης και αναδίπλωσης των προεξεχουσών διατάξεων, όταν πρόκειται για νέα ρυμουλκούμενα.*

Or. en

## Τροπολογία 91 Dominique Riquet

### Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 16

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

(16) Ομοίως με την ανάγκη για πρόσθετο χώρο, τα υφιστάμενα πρότυπα επίσης δεν είναι κατάλληλα για την αντιστάθμιση του πρόσθετου βάρους των βαρέων οχημάτων μηδενικών εκπομπών, ιδίως στις μεταφορές μεγάλων αποστάσεων. Για τους συνδυασμούς οχημάτων μηδενικών εκπομπών είναι απαραίτητα το πρόσθετο βάρος και το πρόσθετο βάρος ανά άξονα, το ίδιο ισχύει δε και για τα πλέον συνήθη επιβατικά οχήματα που χρησιμοποιούνται στην Ένωση. Οι ελαφρύτερες τεχνολογίες και η καλύτερη αεροδυναμική θα καταστήσουν τη χρήση συστημάτων πρόωσης μηδενικών εκπομπών αποτελεσματικότερη (για παράδειγμα, επιτρέποντας να διανύεται μεγαλύτερη απόσταση και προσφέροντας μεγαλύτερη διάρκεια ζωής της μπαταρίας) με τη μείωση της κατανάλωσης ενέργειάς τους. ***Επομένως, για να παρασχεθούν πρόσθετα κίνητρα για την ανάπτυξη βαρέων οχημάτων μηδενικών εκπομπών, για να προωθηθεί η τεχνολογική ανάπτυξη, καθώς και ο εξοπλισμός οχημάτων με βελτιωμένη αεροδυναμική,***

*Τροπολογία*

(16) Ομοίως με την ανάγκη για πρόσθετο χώρο, τα υφιστάμενα πρότυπα επίσης δεν είναι κατάλληλα για την αντιστάθμιση του πρόσθετου βάρους των βαρέων οχημάτων μηδενικών εκπομπών, ιδίως στις μεταφορές μεγάλων αποστάσεων. Για τους συνδυασμούς οχημάτων μηδενικών εκπομπών είναι απαραίτητα το πρόσθετο βάρος και το πρόσθετο βάρος ανά άξονα, το ίδιο ισχύει δε και για τα πλέον συνήθη επιβατικά οχήματα που χρησιμοποιούνται στην Ένωση. Οι ελαφρύτερες τεχνολογίες και η καλύτερη αεροδυναμική θα καταστήσουν τη χρήση συστημάτων πρόωσης μηδενικών εκπομπών αποτελεσματικότερη (για παράδειγμα, επιτρέποντας να διανύεται μεγαλύτερη απόσταση και προσφέροντας μεγαλύτερη διάρκεια ζωής της μπαταρίας) με τη μείωση της κατανάλωσης ενέργειάς τους.

*τα πρόσθετα όρια βάρους θα πρέπει να αποσυνδεθούν από το βάρος της τεχνολογίας μηδενικών εκπομπών.*

Or. en

**Τροπολογία 92**  
**Roman Haider**

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

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

(16) Ομοίως με την ανάγκη για πρόσθετο χώρο, τα υφιστάμενα πρότυπα επίσης δεν είναι κατάλληλα για την αντιστάθμιση του πρόσθετου βάρους των βαρέων οχημάτων μηδενικών εκπομπών, ιδίως στις μεταφορές μεγάλων αποστάσεων. Για τους συνδυασμούς οχημάτων μηδενικών εκπομπών είναι απαραίτητα το πρόσθετο βάρος και το πρόσθετο βάρος ανά άξονα, το ίδιο ισχύει δε και για τα πλέον συνήθη επιβατικά οχήματα που χρησιμοποιούνται στην Ένωση. Οι ελαφρύτερες τεχνολογίες και η καλύτερη αεροδυναμική θα καταστήσουν τη χρήση συστημάτων πρόωσης μηδενικών εκπομπών αποτελεσματικότερη (για παράδειγμα, επιτρέποντας να διανύεται μεγαλύτερη απόσταση και προσφέροντας μεγαλύτερη διάρκεια ζωής της μπαταρίας) με τη μείωση της κατανάλωσης ενέργειάς τους. ***Επομένως, για να παρασχεθούν πρόσθετα κίνητρα για την ανάπτυξη βαρέων οχημάτων μηδενικών εκπομπών, για να προωθηθεί η τεχνολογική ανάπτυξη, καθώς και ο εξοπλισμός οχημάτων με βελτιωμένη αεροδυναμική, τα πρόσθετα όρια βάρους θα πρέπει να αποσυνδεθούν από το βάρος της τεχνολογίας μηδενικών εκπομπών.***

*Τροπολογία*

(16) Ομοίως με την ανάγκη για πρόσθετο χώρο, τα υφιστάμενα πρότυπα επίσης δεν είναι κατάλληλα για την αντιστάθμιση του πρόσθετου βάρους ***της εναλλακτικής μετάδοσης κίνησης*** των βαρέων οχημάτων μηδενικών εκπομπών, ιδίως στις μεταφορές μεγάλων αποστάσεων. Για τους συνδυασμούς οχημάτων μηδενικών εκπομπών είναι απαραίτητα το πρόσθετο βάρος και το πρόσθετο βάρος ανά άξονα ***έως το βάρος της εναλλακτικής μετάδοσης κίνησης αλλά όχι σε τιμές που ξεπερνούν αυτές που αναφέρονται στο παράρτημα I, σημείο 2.2.2,*** το ίδιο ισχύει δε και για τα πλέον συνήθη επιβατικά οχήματα που χρησιμοποιούνται στην Ένωση. Οι ελαφρύτερες τεχνολογίες και η καλύτερη αεροδυναμική θα καταστήσουν τη χρήση συστημάτων πρόωσης μηδενικών εκπομπών αποτελεσματικότερη (για παράδειγμα, επιτρέποντας να διανύεται μεγαλύτερη απόσταση και προσφέροντας μεγαλύτερη διάρκεια ζωής της μπαταρίας) με τη μείωση της κατανάλωσης ενέργειάς τους.

Or. en

## Αιτιολόγηση

*Rail transport in general and single wagon transport in particular are characterized by a very low economic threshold, which in turn means that they are very sensitive to even small volume reductions. Across all corridors and at 44t/25.25m LHV, volume reductions of more than 30% are found in single wagon transport and of more than 13% in combined transport. The impact of the allowance of additional transport volume on road would have an irreversible impact on the modal shift. In order to reduce the already higher external costs of road transport as much as possible compared to more ecological rail transport and to minimize the effects of heavy-duty vehicles on the road infrastructure, the extra weight allowances should be linked to the weight of the respective alternative drive.*

### Τροπολογία 93

Elsi Katainen, Ondřej Kovařík

### Πρόταση οδηγίας

### Αιτιολογική σκέψη 16

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

(16) Ομοίως με την ανάγκη για πρόσθετο χώρο, τα υφιστάμενα πρότυπα επίσης δεν είναι κατάλληλα για την αντιστάθμιση του πρόσθετου βάρους των βαρέων οχημάτων μηδενικών εκπομπών, ιδίως στις μεταφορές μεγάλων αποστάσεων. Για τους συνδυασμούς οχημάτων μηδενικών εκπομπών είναι **απαραίτητα** το πρόσθετο βάρος **και το πρόσθετο βάρος ανά άξονα**, το ίδιο ισχύει δε και για τα πλέον συνήθη επιβατικά οχήματα που χρησιμοποιούνται στην Ένωση. Οι ελαφρύτερες τεχνολογίες και η καλύτερη αεροδυναμική θα καταστήσουν τη χρήση συστημάτων πρόωσης μηδενικών εκπομπών αποτελεσματικότερη (για παράδειγμα, επιτρέποντας να διανύεται μεγαλύτερη απόσταση και προσφέροντας μεγαλύτερη διάρκεια ζωής της μπαταρίας) με τη μείωση της κατανάλωσης ενέργειάς τους. Επομένως, για να παρασχεθούν πρόσθετα κίνητρα για την ανάπτυξη βαρέων οχημάτων μηδενικών εκπομπών, για να προωθηθεί η τεχνολογική ανάπτυξη, καθώς και ο εξοπλισμός οχημάτων με βελτιωμένη αεροδυναμική, τα πρόσθετα όρια βάρους θα πρέπει να αποσυνδεθούν από το βάρος της τεχνολογίας μηδενικών

*Τροπολογία*

(16) Ομοίως με την ανάγκη για πρόσθετο χώρο, τα υφιστάμενα πρότυπα επίσης δεν είναι κατάλληλα για την αντιστάθμιση του πρόσθετου βάρους των βαρέων οχημάτων μηδενικών εκπομπών, ιδίως στις μεταφορές μεγάλων αποστάσεων. Για τους συνδυασμούς οχημάτων μηδενικών εκπομπών είναι **απαραίτητο** το πρόσθετο βάρος, το ίδιο ισχύει δε και για τα πλέον συνήθη επιβατικά οχήματα που χρησιμοποιούνται στην Ένωση. **Ωστόσο, αυτό θα πρέπει να μην επιφέρει αύξηση του βάρους του άξονα, ώστε να αποφευχθεί η εκθετική αύξηση της φθοράς του οδοστρώματος.** Οι ελαφρύτερες τεχνολογίες και η καλύτερη αεροδυναμική θα καταστήσουν τη χρήση συστημάτων πρόωσης μηδενικών εκπομπών αποτελεσματικότερη (για παράδειγμα, επιτρέποντας να διανύεται μεγαλύτερη απόσταση και προσφέροντας μεγαλύτερη διάρκεια ζωής της μπαταρίας) με τη μείωση της κατανάλωσης ενέργειάς τους. Επομένως, για να παρασχεθούν πρόσθετα κίνητρα για την ανάπτυξη βαρέων οχημάτων μηδενικών εκπομπών, για να προωθηθεί η τεχνολογική ανάπτυξη, καθώς και ο εξοπλισμός οχημάτων με



εκπομπών.

βελτιωμένη αεροδυναμική, τα πρόσθετα όρια βάρους θα πρέπει να αποσυνδεθούν από το βάρος της τεχνολογίας μηδενικών εκπομπών.

Or. en

### Αιτιολόγηση

*Το όριο πρόσθετου βάρους για οχήματα μηδενικών εκπομπών θα παράσχει κίνητρα για τη χρήση τους και είναι επίσης απαραίτητο για την αντιμετώπιση των βαρύτερων τεχνολογιών που χρησιμοποιούνται. Ωστόσο, η αύξηση του βάρους του άξονα αυξάνει εκθετικά τη φθορά του οδοστρώματος. Προκειμένου να αποφευχθεί αυτό, τα φορτηγά αυτά θα πρέπει να επιλέξουν να προσθέσουν περισσότερους άξονες ή να υιοθετήσουν άλλες τεχνικές λύσεις και να διατηρήσουν έτσι το βάρος των αξόνων χαμηλότερα, γεγονός που θα μειώσει τη φθορά του οδοστρώματος και τις ζημιές στην υποδομή.*

### Τροπολογία 94

**Isabel García Muñoz, Inma Rodríguez-Piñero, Thomas Rudner**

#### Πρόταση οδηγίας

#### Αιτιολογική σκέψη 16

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

(16) Ομοίως με την ανάγκη για πρόσθετο χώρο, τα υφιστάμενα πρότυπα επίσης δεν είναι κατάλληλα για την αντιστάθμιση του πρόσθετου βάρους των βαρέων οχημάτων μηδενικών εκπομπών, ιδίως στις μεταφορές μεγάλων αποστάσεων. Για τους συνδυασμούς οχημάτων μηδενικών εκπομπών είναι απαραίτητα το πρόσθετο βάρος και το πρόσθετο βάρος ανά άξονα, το ίδιο ισχύει δε και για τα πλέον συνήθη επιβατικά οχήματα που χρησιμοποιούνται στην Ένωση. Οι ελαφρύτερες τεχνολογίες και η καλύτερη αεροδυναμική θα καταστήσουν τη χρήση συστημάτων πρόωσης μηδενικών εκπομπών αποτελεσματικότερη (για παράδειγμα, επιτρέποντας να διανύεται μεγαλύτερη απόσταση και προσφέροντας μεγαλύτερη διάρκεια ζωής της μπαταρίας) με τη μείωση της κατανάλωσης ενέργειάς τους. Επομένως, για να παρασχεθούν πρόσθετα κίνητρα για την ανάπτυξη

*Τροπολογία*

(16) Ομοίως με την ανάγκη για πρόσθετο χώρο, τα υφιστάμενα πρότυπα επίσης δεν είναι κατάλληλα για την αντιστάθμιση του πρόσθετου βάρους των βαρέων οχημάτων μηδενικών εκπομπών, ιδίως στις μεταφορές μεγάλων αποστάσεων. Για τους συνδυασμούς οχημάτων, **συμπεριλαμβανομένων των μηχανοκίνητων** οχημάτων μηδενικών εκπομπών, είναι απαραίτητα το πρόσθετο βάρος και το πρόσθετο βάρος ανά άξονα, το ίδιο ισχύει δε και για τα πλέον συνήθη επιβατικά οχήματα που χρησιμοποιούνται στην Ένωση. Οι ελαφρύτερες τεχνολογίες και η καλύτερη αεροδυναμική θα καταστήσουν τη χρήση συστημάτων πρόωσης μηδενικών εκπομπών αποτελεσματικότερη (για παράδειγμα, επιτρέποντας να διανύεται μεγαλύτερη απόσταση και προσφέροντας μεγαλύτερη διάρκεια ζωής της μπαταρίας) με τη μείωση της κατανάλωσης ενέργειάς τους.

βαρέων οχημάτων μηδενικών εκπομπών, για να προωθηθεί η τεχνολογική ανάπτυξη, καθώς και ο εξοπλισμός οχημάτων με βελτιωμένη αεροδυναμική, τα πρόσθετα όρια βάρους θα πρέπει να αποσυνδεθούν από το βάρος της τεχνολογίας μηδενικών εκπομπών.

Επομένως, για να παρασχεθούν πρόσθετα κίνητρα για την ανάπτυξη βαρέων οχημάτων μηδενικών εκπομπών, για να προωθηθεί η τεχνολογική ανάπτυξη, καθώς και ο εξοπλισμός οχημάτων με βελτιωμένη αεροδυναμική, τα πρόσθετα όρια βάρους θα πρέπει να αποσυνδεθούν από το βάρος της τεχνολογίας μηδενικών εκπομπών.

Or. en

## **Τροπολογία 95** **Dominique Riquet**

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

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

*(16α) Τα ηλεκτρικά οχήματα με συσσωρευτή, τα οχήματα με κυψέλες καυσίμου και άλλα υδρογονοκίνητα οχήματα, έχουν σημαντικές πιθανότητες απαλλαγής ορισμένων τμημάτων του τομέα των βαρέων μεταφορών από τις ανθρακούχες εκπομπές και η ανάπτυξή τους θα πρέπει να ενθαρρύνεται, λαμβανομένου παράλληλα υπόψη του γεγονότος ότι δεν υπάρχει τεχνολογία χωρίς περιβαλλοντικό αντίκτυπο. Σε περίπτωση όπου ο εξηλεκτρισμός δεν είναι δυνατός ή είναι λιγότερο αποτελεσματικός και τα υδρογονοκίνητα οχήματα δεν είναι κατάλληλα ή ανταγωνιστικά από την άποψη του κόστους, η αρχή της τεχνολογικής ουδετερότητας επιτρέπει να διασφαλιστούν ισότιμοι όροι ανταγωνισμού με άλλες τεχνολογίες που είναι πιο ώριμες.*

Or. en

## **Τροπολογία 96** **Isabel García Muñoz, Inma Rodríguez-Piñero, Thomas Rudner**

## Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 17

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

(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 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 emπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας, συμπεριλαμβανομένου κατάλληλου αριθμού ελέγχων κατά τις νυχτερινές ώρες.

*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 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 emπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας, συμπεριλαμβανομένου κατάλληλου αριθμού ελέγχων κατά τις νυχτερινές ώρες. ***Τα πιστοποιημένα αυτόματα συστήματα θα πρέπει να μπορούν να αναγνωρίζουν οχήματα ή συνδυασμούς οχημάτων που υπερβαίνουν τα μέγιστα επιτρεπόμενα βάρη και για τα οποία ισχύει παρέκκλιση βάσει ειδικής άδειας ή παρόμοιας ρύθμισης. Με τον τρόπο αυτόν θα αποφευχθούν οι αδικαιολόγητες κυρώσεις και θα εξοικονομηθεί διοικητικό κόστος τόσο για τους μεταφορείς όσο και για τα κράτη μέλη.***

Or. en

Πρόταση οδηγίας

Αιτιολογική σκέψη 17

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

(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 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.

*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 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. ***Το σύστημα που ισχύει στα αντίστοιχα κράτη μέλη, εάν είναι τεχνικά εφικτό, θα πρέπει να αναγνωρίζει πρόσθετα επιτρεπόμενα βάρη ή διαστάσεις σε μη κανονικές μεταφορές, εάν έχει εκδοθεί έγκυρη άδεια, προκειμένου να αποφεύγονται αδικαιολόγητα πρόστιμα για τις μεταφορές αυτές.***

Or. en

## Αιτιολόγηση

*Οι μη κανονικές μεταφορές υπερβαίνουν τα τυπικά όρια βάρους. Εάν τα αυτόματα συστήματα δεν αναγνωρίζουν άμεσα τις άδειες μη κανονικών μεταφορών, μπορεί να επιβληθούν άδικα πρόστιμα στους μη κανονικούς μεταφορείς. Ειδικά για τους αλλοδαπούς μεταφορείς, η διόρθωση τέτοιων προστίμων είναι επαχθής και χρονοβόρα. Το γεγονός αυτό δημιουργεί αθέμιτες πρακτικές στην ενιαία αγορά μεταξύ των κρατών μελών και, ως εκ τούτου, τα ισχύοντα συστήματα θα πρέπει να αναγνωρίζουν τις άδειες μη κανονικών μεταφορών.*

### Τροπολογία 98 Kosma Zlotowski

#### Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 17

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

(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 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.

*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 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. ***Το εφαρμοζόμενο σύστημα θα πρέπει να αναγνωρίζει τα δικαιώματα μη τυποποιημένων***

*μεταφορών στις περιπτώσεις που έχει εκδοθεί έγκυρη άδεια, προκειμένου να αποφεύγονται αδικαιολόγητες κυρώσεις για τους μεταφορείς που εκτελούν τις εν λόγω μεταφορές.*

Or. pl

**Τροπολογία 99**  
**Jan-Christoph Oetjen, Elsi Katainen**

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

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

(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 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.

*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 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. ***Το υφιστάμενο σύστημα θα πρέπει να αναγνωρίζει τις άδειες για έκτακτες μεταφορές εάν έχει εκδοθεί έγκυρη άδεια, προκειμένου να***

*Αιτιολόγηση*

*Εάν δεν αναγνωρίζονται άμεσα οι άδειες μη κανονικών μεταφορών από τα αυτόματα συστήματα, οι μη κανονικοί μεταφορείς θα τιμωρούνται εσφαλμένα για υπέρβαση των ορίων κανονικού βάρους. Εάν πρόκειται για αλλοδαπό μεταφορέα, η διόρθωση του προστίμου είναι επαχθής και χρονοβόρα. Αυτό αποτελεί ανταγωνιστικό μειονέκτημα για τους ξένους μεταφορείς.*

**Τροπολογία 100**

**Ciarán Cuffe**

εξ ονόματος της Ομάδας Verts/ALE

**Πρόταση οδηγίας**

**Αιτιολογική σκέψη 17**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

(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 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

*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 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.

παρούσας οδηγίας, *συμπεριλαμβανομένων* ελέγχων κατά τις νυχτερινές ώρες.  
***Επιπλέον, θα πρέπει να επιβληθεί απαίτηση να φυλάσσεται εντός των οχημάτων και των συνδυασμών οχημάτων εξοπλισμός ζύγισης συνδεδεμένος με ταχογράφους επί του οχήματος για λόγους διευκόλυνσης της επιβολής.***

Or. en

## **Τροπολογία 101** **Markus Ferber, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska**

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

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

(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 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 emπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας, συμπεριλαμβανομένου κατάλληλου αριθμού ελέγχων κατά τις

*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 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 emπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας, συμπεριλαμβανομένου κατάλληλου αριθμού ελέγχων κατά τις



νυχτερινές ώρες.

νυχτερινές ώρες. *Το σύστημα που ισχύει θα πρέπει να αναγνωρίζει πρόσθετα επιτρεπόμενα βάρη ή διαστάσεις σε μη κανονικές μεταφορές, εάν έχει εκδοθεί έγκυρη άδεια, προκειμένου να αποφεύγονται αδικαιολόγητα πρόστιμα για τις μεταφορές αυτές.*

Or. en

### Αιτιολόγηση

*Εάν δεν αναγνωρίζονται άμεσα οι άδειες μη κανονικών μεταφορών από τα αυτόματα συστήματα, οι μη κανονικοί μεταφορείς θα τιμωρούνται με πρόστιμο καθώς θα υπερβαίνουν τα όρια του τυπικού βάρους.*

## Τροπολογία 102 Bergur Løkke Rasmussen

### Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 17

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

(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 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

*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 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.

επικράτειά τους των οχημάτων που  
εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της  
παρούσας οδηγίας, συμπεριλαμβανομένου  
κατάλληλου αριθμού ελέγχων κατά τις  
νυχτερινές ώρες. **Το σύστημα που ισχύει  
θα πρέπει να αναγνωρίζει πρόσθετα  
επιτρεπόμενα βάρη ή διαστάσεις σε μη  
κανονικές μεταφορές, εάν έχει εκδοθεί  
έγκυρη άδεια, προκειμένου να  
αποφεύγονται αδικαιολόγητα πρόστιμα  
για τις μεταφορές αυτές.**

Or. en

**Τροπολογία 103**  
**Markus Ferber**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Αιτιολογική σκέψη 17 α (νέα)**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

**(17α) Θα πρέπει να βελτιωθούν  
επειγόντως οι συνθήκες-πλαίσιο για τους  
οδηγούς φορτηγών κατά την άσκηση του  
επαγγέλματός τους. Η έλλειψη χώρων  
στάθμευσης φορτηγών στην ΕΕ εντείνει  
την επιδείνωση των συνθηκών εργασίας  
των οδηγών φορτηγών και τροφοδοτεί  
την έλλειψη οδηγών. Προκειμένου να  
αντιμετωπιστούν οι συνέπειες αυτού, η  
Ευρωπαϊκή Επιτροπή θα πρέπει να  
αναπτύξει ιδέες για οχήματα που θα  
καταστήσουν τους οδηγούς πιο  
ανεξάρτητους από τον εξοπλισμό  
πολυτελείας στους χώρους στάθμευσης  
και θα προβλέπουν την τοποθέτηση  
εγκαταστάσεων υγιεινής εντός των  
οχημάτων, ανάλογα με τις διαστάσεις  
των οχημάτων.**

Or. en

**Τροπολογία 104**  
**Dominique Riquet**

**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*

*διαγράφεται*

Or. en

**Τροπολογία 105  
Kateřina Konečná**

**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, με την παροχή της δυνατότητας πρόσθετου ύψους στα οδικά οχήματα που μεταφέρουν εμπορευματοκιβώτια μεγάλου ύψους **και δημιουργώντας το απαραίτητο πλαίσιο ώστε η οδική και σιδηροδρομική υποδομή να μεταφέρει τις εν λόγω μονάδες.**

Or. en

**Τροπολογία 106  
Isabel García Muñoz, Inma Rodríguez-Piñero, Thomas Rudner**

**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, **πιο συγκεκριμένα σε συνδυασμό με τις σιδηροδρομικές μεταφορές**, θα πρέπει να διευκολυνθούν περαιτέρω οι μεταφορές με εμπορευματοκιβώτια, με την παροχή της δυνατότητας πρόσθετου ύψους στα οδικά οχήματα που μεταφέρουν εμπορευματοκιβώτια μεγάλου ύψους.

Or. en

**Τροπολογία 107**  
**Roman Haider**

**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, με **τη δημιουργία των αναγκαίων συνθηκών-πλαισίου ώστε η οδική και σιδηροδρομική υποδομή να μεταφέρει τις εν λόγω μονάδες**.

Or. en

*Αιτιολόγηση*

*Η διευκόλυνση των εμπορευματοκιβωτίων μεγάλου ύψους για την προώθηση των συνδυασμένων μεταφορών είναι απαραίτητη, αλλά η χρήση τους απαιτεί την προσαρμογή της σιδηροδρομικής και οδικής υποδομής, για παράδειγμα την πλήρη ανάπτυξη του περιτυπώματος φόρτωσης P400.*

**Τροπολογία 108**  
**Dominique Riquet**

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

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

**(19α)** Δεδομένων των προσπαθειών που καταβάλλονται για τη διευκόλυνση των συνδυασμένων μεταφορών στο πλαίσιο των στόχων για την αλλαγή του τρόπου εκτέλεσης των μεταφορών, το μέγιστο ύψος των οδικών οχημάτων δεν θα πρέπει να τροποποιηθεί, ιδίως λόγω της εφαρμογής του προτύπου P400 στη σιδηροδρομική υποδομή.

Or. en

**Τροπολογία 109  
Ciarán Cuffe**  
εξ ονόματος της Ομάδας Verts/ALE

**Πρόταση οδηγίας  
Αιτιολογική σκέψη 21**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*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/ΕΚ, 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.

*διαγράφεται*

Or. en

## Τροπολογία 110

Elsi Katainen, Jan-Christoph Oetjen, Bergur Løkke Rasmussen

### Πρόταση οδηγίας

#### Αιτιολογική σκέψη 22 α (νέα)

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

*(22α) Τα ευρωπαϊκά αρθρωτά συστήματα εξακολουθούν να είναι σχετικά νέα στην ΕΕ, παρόλο που χρησιμοποιούνται ήδη σε ορισμένα κράτη μέλη. Προκειμένου να αξιοποιηθούν οι γνώσεις που αποκτήθηκαν από την παρακολούθηση και τη συλλογή δεδομένων, καθώς και να ανταλλάσσονται εμπειρίες και γνώσεις σχετικά με τα οχήματα EMS μεταξύ των διαφόρων κρατών μελών, θα πρέπει να δημιουργηθεί ένα φόρουμ βέλτιστων πρακτικών για τα EMS, το οποίο θα συνεδριάζει τουλάχιστον μία φορά ετησίως.*

Or. en

#### *Αιτιολόγηση*

*Τα οχήματα EMS χρησιμοποιούνται σε ορισμένα κράτη μέλη αλλά όχι σε άλλα. Καθώς αυξάνεται η κυκλοφορία και η συλλογή δεδομένων για τα οχήματα EMS, θα ήταν επωφελές να δημιουργηθούν ευκαιρίες ώστε τα κράτη μέλη να ανταλλάσσουν εμπειρίες, γνώσεις και βέλτιστες πρακτικές όσον αφορά τα οχήματα EMS με τη μορφή ενός φόρουμ βέλτιστων πρακτικών για τα EMS.*

## Τροπολογία 111

Ciarán Cuffe

εξ ονόματος της Ομάδας Verts/ALE

### Πρόταση οδηγίας

#### Αιτιολογική σκέψη 23

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

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

(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).

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, **και** για τη θέσπιση τυποποιημένου μορφότυπου αναφοράς προς συμμόρφωση των κρατών μελών με τις υποχρεώσεις υποβολής εκθέσεων. 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).

Or. en

## Τροπολογία 112

**Isabel García Muñoz, Inma Rodríguez-Piñero, Thomas Rudner**

### Πρόταση οδηγίας

#### Αιτιολογική σκέψη 23

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

(23) Προκειμένου να διασφαλιστούν ενιαίες προϋποθέσεις για την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας, θα πρέπει να ανατεθούν

*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).

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).

Or. en

## **Τροπολογία 113** **Jan-Christoph Oetjen**

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

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

— «ρυμουλκούμενο»: όχημα *όπως ορίζεται στο άρθρο 3 σημείο 17) του*

*Τροπολογία*

— «ρυμουλκούμενο»: *κάθε μη αυτοκινούμενο όχημα, το οποίο έχει*



κανονισμού (ΕΕ) 2018/858,»·

*σχεδιαστεί και κατασκευαστεί για να ρυμουλκείται από μηχανοκίνητο όχημα και περιλαμβάνει ημιρυμουλκούμενα. Ωστόσο, το ρυμουλκούμενο μπορεί να είναι προωθούμενο, ώστε να υποστηρίζεται η κίνηση χωρίς να ασκούνται δυνάμεις προώθησης όταν δεν είναι συνδεδεμένο με ρυμουλκό όχημα.*

Or. en

#### Αιτιολόγηση

*Πρέπει να διασφαλίζεται ότι οι μεταφορείς που ενδιαφέρονται να επενδύσουν σε μηχανοκίνητα οχήματα, ρυμουλκούμενα και ημιρυμουλκούμενα μηδενικών εκπομπών ή που είναι ενεργειακά αποδοτικότερα, μπορούν να το πράξουν ανεμπόδιστα με νόμιμες οδούς. Η νομοθεσία της ΕΕ για την έγκριση τύπου εξακολουθεί να μην διευκολύνει την έγκριση τύπου ρυμουλκούμενων και ημιρυμουλκούμενων με σύστημα βοηθητικής πρόωσης. Αυτό αποτελεί πολύ σοβαρό εμπόδιο για την υιοθέτηση και τη χρήση τους στην αγορά.*

#### Τροπολογία 114 Carlo Fidanza

##### Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – εδάφιο 2 – στοιχείο α α (νέο)

Οδηγία 96/53/ΕΚ

Άρθρο 2 – νέα περίπτωση

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

*παρεμβάλλεται ο ακόλουθος ορισμός:*

*– «τεχνολογία ηλεκτρονικού ρυμουλκούμενου»: τεχνολογία σχεδιασμένη για την υποστήριξη βοηθητικού ρυμουλκούμενου εξοπλισμού, ιδίως ψυκτικής μονάδας μεταφοράς, που μπορεί να περιλαμβάνει ηλεκτρονικό άξονα με ανατροφοδοτική πέδηση και σύστημα συσσωρευτών για την αποθήκευση της ηλεκτρικής ενέργειας που παράγεται από τον ηλεκτρονικό άξονα ή λαμβάνεται από βοηθητική πηγή.*

Or. en

**Τροπολογία 115**  
**Jan-Christoph Oetjen**

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

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

— «ημιρυμουλκούμενο»: όχημα *όπως ορίζεται στο άρθρο 3 σημείο 33) του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858,*»·

*Τροπολογία*

— «ημιρυμουλκούμενο»: *ρυμουλκούμενο όχημα, στο οποίο ο/οι άξονας/-ες είναι τοποθετημένος/-οι πίσω από το κέντρο βάρους του οχήματος (όταν είναι ομοιόμορφα φορτωμένο) και το οποίο είναι εξοπλισμένο με διάταξη σύνδεσης που επιτρέπει στις οριζόντιες και τις κάθετες δυνάμεις να μεταδίδονται σε ρυμουλκό όχημα. Ένας ή περισσότεροι από τους άξονες μπορούν να κινούνται ώστε να υποστηρίζουν το ρυμουλκό όχημα και να επιτρέπεται η συμβολή στις δυνάμεις προώθησης του συνδυασμού οχημάτων σε όλες τις ταχύτητες. Προκειμένου να διασφαλιστεί η ευστάθεια του συνδυασμού οχημάτων, οι δυνάμεις προώθησης του ημιρυμουλκούμενου δεν υπερβαίνουν αυτές του ρυμουλκού οχήματος σε ταχύτητες άνω των 15 km/h.*·

Or. en

*Αιτιολόγηση*

*Πρέπει να διασφαλίζεται ότι οι μεταφορείς που ενδιαφέρονται να επενδύσουν σε μηχανοκίνητα οχήματα, ρυμουλκούμενα και ημιρυμουλκούμενα μηδενικών εκπομπών ή που είναι ενεργειακά αποδοτικότερα, μπορούν να το πράξουν ανεμπόδιστα με νόμιμες οδούς. Η νομοθεσία της ΕΕ για την έγκριση τύπου εξακολουθεί να μην διευκολύνει την έγκριση τύπου ρυμουλκούμενων και ημιρυμουλκούμενων με σύστημα βοηθητικής πρόωσης. Αυτό αποτελεί πολύ σοβαρό εμπόδιο για την υιοθέτηση και τη χρήση τους στην αγορά.*

**Τροπολογία 116**  
**Ciarán Cuffe**  
εξ ονόματος της Ομάδας Verts/ALE

## Πρόταση οδηγίας

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

Οδηγία 96/53/EK

Άρθρο 2 – περίπτωση 5

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

— «ευρωπαϊκό αρθρωτό σύστημα»: μηχανοκίνητο όχημα ή συνδυασμός οχημάτων συνδεδεμένος με ένα ή περισσότερα ρυμουλκούμενα ή ημιρυμουλκούμενα, όπου ο συνολικός συνδυασμός υπερβαίνει το μέγιστο επιτρεπόμενο μήκος και μπορεί να υπερβαίνει τα μέγιστα επιτρεπόμενα βάρη που ορίζονται στο παράρτημα I και όπου το μεμονωμένο μηχανοκίνητο όχημα, το ή τα ρυμουλκούμενα και το ή τα ημιρυμουλκούμενα δεν υπερβαίνουν τα βάρη ή τις διαστάσεις που καθορίζονται στο παράρτημα I,»·

*Τροπολογία*

— «ευρωπαϊκό αρθρωτό σύστημα»: μηχανοκίνητο όχημα ή συνδυασμός οχημάτων συνδεδεμένος με ένα ή περισσότερα ρυμουλκούμενα ή ημιρυμουλκούμενα, όπου ο συνολικός συνδυασμός υπερβαίνει το μέγιστο επιτρεπόμενο μήκος και μπορεί να υπερβαίνει τα μέγιστα επιτρεπόμενα βάρη που ορίζονται στο παράρτημα I και όπου το μεμονωμένο μηχανοκίνητο όχημα, το ή τα ρυμουλκούμενα και το ή τα ημιρυμουλκούμενα δεν υπερβαίνουν τα βάρη ή τις διαστάσεις που καθορίζονται στο παράρτημα I, **και είναι τεχνικά και λειτουργικά συμβατά με τις διατροφικές μεταφορές και τις τεχνικές μεταφόρτωσης**·

Or. en

## Τροπολογία 117

**Dominique Riquet**

## Πρόταση οδηγίας

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

Οδηγία 96/53/EK

Άρθρο 2 – περίπτωση 5

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

— «ευρωπαϊκό αρθρωτό σύστημα»: μηχανοκίνητο όχημα ή συνδυασμός οχημάτων συνδεδεμένος με ένα ή περισσότερα ρυμουλκούμενα ή ημιρυμουλκούμενα, όπου ο συνολικός συνδυασμός υπερβαίνει το μέγιστο επιτρεπόμενο μήκος και μπορεί να υπερβαίνει τα μέγιστα επιτρεπόμενα βάρη που ορίζονται στο παράρτημα I και όπου το μεμονωμένο μηχανοκίνητο όχημα, το ή

*Τροπολογία*

— «ευρωπαϊκό αρθρωτό σύστημα»: μηχανοκίνητο όχημα ή συνδυασμός οχημάτων συνδεδεμένος με ένα ή περισσότερα ρυμουλκούμενα ή ημιρυμουλκούμενα, όπου ο συνολικός συνδυασμός υπερβαίνει το μέγιστο επιτρεπόμενο μήκος και μπορεί να υπερβαίνει τα μέγιστα επιτρεπόμενα βάρη που ορίζονται στο παράρτημα I και όπου το μεμονωμένο μηχανοκίνητο όχημα, το ή

τα ρυμουλκούμενα και το ή τα ημιρυμουλκούμενα δεν υπερβαίνουν τα βάρη ή τις διαστάσεις που καθορίζονται στο παράρτημα I,»·

τα ρυμουλκούμενα και το ή τα ημιρυμουλκούμενα δεν υπερβαίνουν τα βάρη ή τις διαστάσεις που καθορίζονται στο παράρτημα I, **και είναι τεχνικά συμβατά με τις συνδυασμένες μεταφορές**·

Or. en

## **Τροπολογία 118** **Dominique Riquet**

### **Πρόταση οδηγίας**

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

Οδηγία 96/53/EK

Άρθρο 2 – νέα περίπτωση

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

**γα) προστίθεται ο ακόλουθος ορισμός μετά τον ορισμό του «οχήματος με κλιματισμό»:**

**«— «μεταφορές χωρίς εμπορευματοκιβώτια»: η μεταφορά εμπορευμάτων ή φορτίων που φορτώνονται, μεταφέρονται και εκφορτώνονται μεμονωμένα, χύδην ή με άλλες εξειδικευμένες μεθόδους, χωρίς τη χρήση τυπικών εμπορευματοκιβωτίων μεταφοράς»·**

Or. en

## **Τροπολογία 119** **Dominique Riquet**

### **Πρόταση οδηγίας**

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

Οδηγία 96/53/EK

Άρθρο 2 – νέα περίπτωση

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

**γβ) προστίθεται ο ακόλουθος ορισμός**

*μετά τον ορισμό του «οχήματος με κλιματισμό»:*

*«— «όχημα με ανοικτό αμάξωμα»: όχημα που έχει ανοικτό χώρο ή κλίνη φόρτωσης χωρίς πλήρως κλειστό ή καλυμμένο διαμέρισμα φορτίου.»*

Or. en

**Τροπολογία 120**  
**Dominique Riquet**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 2 – στοιχείο γ γ (νέο)**  
Οδηγία 96/53/EK  
Άρθρο 2 – νέα περίπτωση

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

*γγ) προστίθεται ο ακόλουθος ορισμός μετά τον ορισμό του «οχήματος με κλιματισμό»:*

*«— «προεξοχή φορτίων»: κατάσταση κατά την οποία ένα τμήμα φορτίου σε όχημα εκτείνεται πέρα από τα νόμιμα ή επιτρεπόμενα όρια του οχήματος, συμπεριλαμβανομένου του μήκους, του πλάτους ή του ύψους του.»*

Or. en

**Τροπολογία 121**  
**Ciarán Cuffe**  
εξ ονόματος της Ομάδας Verts/ALE

**Πρόταση οδηγίας**  
**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 2 – στοιχείο δ α (νέο)**  
Οδηγία 96/53/EK  
Άρθρο 2 – περίπτωση 13

*Ισχύον κείμενο*

*Τροπολογία*

*δα) στη δέκατη τρίτη περίπτωση, ο ορισμός των «εναλλακτικών καυσίμων»*

«εναλλακτικά καύσιμα», τα καύσιμα ή οι πηγές ενέργειας που χρησιμεύουν, **έστω και εν μέρει**, ως υποκατάστατο για τις πηγές ορυκτού πετρελαίου στον ενεργειακό εφοδιασμό στις μεταφορές και έχουν τη δυνατότητα να συμβάλουν στην απαλλαγή των μεταφορών από τις ανθρακούχες εκπομπές και να ενισχύσουν τις περιβαλλοντικές επιδόσεις του εν λόγω τομέα, αποτελούμενα από:

α) ηλεκτρική ενέργεια που καταναλώνεται σε όλους τους τύπους ηλεκτρικών οχημάτων,

β) υδρογόνο,

γ) φυσικό αέριο, περιλαμβανομένου του βιομεθανίου, σε αέρια μορφή (συμπιεσμένο φυσικό αέριο – CNG) και σε υγροποιημένη μορφή (υγροποιημένο φυσικό αέριο – LNG),

δ) υγροποιημένο πετρελαϊκό αέριο (υγραέριο — LPG),

ε) μηχανική ενέργεια από αποθήκευση επί οχήματος/πηγές επί οχήματος, συμπεριλαμβανομένης της απορριπτόμενης θερμότητας,

**αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:**

«εναλλακτικά καύσιμα», τα καύσιμα ή οι πηγές ενέργειας που χρησιμεύουν ως υποκατάστατο για τις πηγές ορυκτού πετρελαίου στον ενεργειακό εφοδιασμό στις μεταφορές και έχουν τη δυνατότητα να συμβάλουν στην απαλλαγή των μεταφορών από τις ανθρακούχες εκπομπές και να ενισχύσουν τις περιβαλλοντικές επιδόσεις του εν λόγω τομέα, αποτελούμενα από:

α) ηλεκτρική ενέργεια που καταναλώνεται σε όλους τους τύπους ηλεκτρικών οχημάτων,

β) **ανανεώσιμο** υδρογόνο,

ε) μηχανική ενέργεια από αποθήκευση επί οχήματος/πηγές επί οχήματος, συμπεριλαμβανομένης της απορριπτόμενης θερμότητας,

Or. en

Οδηγία 96/53/EK

**Τροπολογία 122**

**Peter Lundgren**

εξ ονόματος της Ομάδας Verts/ALE

**Πρόταση οδηγίας**

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

Οδηγία 96/53/EK

Άρθρο 2 – περίπτωση 13

*Ισχύον κείμενο*

*Τροπολογία*

**δα) στη δέκατη τρίτη περίπτωση, ο ορισμός των «εναλλακτικών καυσίμων»**

«εναλλακτικά καύσιμα», τα καύσιμα ή οι πηγές ενέργειας που χρησιμεύουν ως υποκατάστατο για τις πηγές ορυκτού πετρελαίου στον ενεργειακό εφοδιασμό στις μεταφορές και έχουν τη δυνατότητα να συμβάλουν στην απαλλαγή των μεταφορών από τις ανθρακούχες εκπομπές και να ενισχύσουν τις περιβαλλοντικές επιδόσεις του εν λόγω τομέα, αποτελούμενα από:

- α) ηλεκτρική ενέργεια που καταναλώνεται σε όλους τους τύπους ηλεκτρικών οχημάτων,
- β) υδρογόνο,
- γ) φυσικό αέριο, περιλαμβανομένου του βιομεθανίου, σε αέρια μορφή (συμπιεσμένο φυσικό αέριο – CNG) και σε υγροποιημένη μορφή (υγροποιημένο φυσικό αέριο – LNG),
- δ) υγροποιημένο πετρελαϊκό αέριο (υγραέριο — LPG),
- ε) μηχανική ενέργεια από αποθήκευση επί οχήματος/πηγές επί οχήματος, συμπεριλαμβανομένης της απορριπτόμενης θερμότητας,

**αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:**

«εναλλακτικά καύσιμα», τα καύσιμα ή οι πηγές ενέργειας που χρησιμεύουν ως υποκατάστατο για τις πηγές ορυκτού πετρελαίου στον ενεργειακό εφοδιασμό στις μεταφορές και έχουν τη δυνατότητα να συμβάλουν στην απαλλαγή των μεταφορών από τις ανθρακούχες εκπομπές και να ενισχύσουν τις περιβαλλοντικές επιδόσεις του εν λόγω τομέα, αποτελούμενα από:

- α) ηλεκτρική ενέργεια που καταναλώνεται σε όλους τους τύπους ηλεκτρικών οχημάτων,
- β) υδρογόνο,
- γ) φυσικό αέριο, περιλαμβανομένου του βιομεθανίου, σε αέρια μορφή (συμπιεσμένο φυσικό αέριο – CNG) και σε υγροποιημένη μορφή (υγροποιημένο φυσικό αέριο – LNG),
- δ) υγροποιημένο πετρελαϊκό αέριο (υγραέριο — LPG),
- ε) μηχανική ενέργεια από αποθήκευση επί οχήματος/πηγές επί οχήματος, συμπεριλαμβανομένης της απορριπτόμενης θερμότητας,

**στ) καύσιμα ουδέτερου ισοζυγίου άνθρακα**

Or. en

*Οδηγία 96/53/EK*

*Αιτιολόγηση*

*Τα «καύσιμα ουδέτερου ισοζυγίου άνθρακα» θα πρέπει να συμπεριληφθούν στον ορισμό των «εναλλακτικών καυσίμων», καθώς θα μπορούσαν να αποτελέσουν σημαντική πηγή ενέργειας που θα συμβάλει στην απαλλαγή από τις ανθρακούχες εκπομπές του εμπορικού στόλου οδικών μεταφορών επιβατών και εμπορευμάτων.*

**Τροπολογία 123**

**Elsi Katainen, Jan-Christoph Oetjen, Ondřej Kovařík**

## Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 2 – στοιχείο ε

Οδηγία 96/53/EK

Άρθρο 2 – 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 κανονισμού (ΕΕ) 2018/858,»·

*Τροπολογία*

— «όχημα με εναλλακτικά καύσιμα»: μηχανοκίνητο όχημα που τροφοδοτείται εξ ολοκλήρου *ή εν μέρει* από εναλλακτικό καύσιμο και το οποίο έχει εγκριθεί στο πλαίσιο του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858,»·

Or. en

### *Αιτιολόγηση*

*Η τροπολογία επαναφέρει τον ορισμό του οχήματος με εναλλακτικά καύσιμα στο επί του παρόντος ισχύον κείμενο, σημειώνοντας ότι η παρούσα οδηγία ισχύει για όλα τα εν λειτουργία οχήματα.*

## Τροπολογία 124

**Marco Campomenosi**

## Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 2 – στοιχείο ε

Οδηγία 95/53/EK

Άρθρο 2 – 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 κανονισμού (ΕΕ) 2018/858,»·

*Τροπολογία*

— «όχημα με εναλλακτικά καύσιμα»: μηχανοκίνητο όχημα που τροφοδοτείται εξ ολοκλήρου *ή εν μέρει* από εναλλακτικό καύσιμο και το οποίο έχει εγκριθεί στο πλαίσιο του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858,»·

Or. en

## Τροπολογία 125

**Peter Lundgren**

## Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 2 – στοιχείο ε

Οδηγία 96/53/EK

Άρθρο 2 – 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 κανονισμού (ΕΕ) 2018/858,»·

*Τροπολογία*

— «όχημα με εναλλακτικά καύσιμα»: μηχανοκίνητο όχημα που τροφοδοτείται εξ ολοκλήρου **ή εν μέρει** από εναλλακτικό καύσιμο και το οποίο έχει εγκριθεί στο πλαίσιο του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858,»·

Or. en

**Τροπολογία 126**

**Marco Campomenosi**

**Πρόταση οδηγίας**

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

Οδηγία 96/53/ΕΚ

Άρθρο 2 – περίπτωση

*Ισχύον κείμενο*

— «όχημα μηδενικών εκπομπών», βαρύ επαγγελματικό όχημα μηδενικών εκπομπών όπως ορίζεται στο άρθρο 3 σημείο 11) του κανονισμού (ΕΕ) **2019/1242 του** Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (1),

*Τροπολογία*

**εα) ο ορισμός του «οχήματος μηδενικών εκπομπών» τροποποιείται ως εξής:**

«

— «όχημα μηδενικών εκπομπών», βαρύ επαγγελματικό **μηχανοκίνητο** όχημα μηδενικών εκπομπών όπως ορίζεται στο άρθρο 3 σημείο 11) του κανονισμού (ΕΕ) **2019/1242 του** Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (1),

»

Or. en *Οδηγία 96/53/ΕΚ*

**Τροπολογία 127**

**Ciarán Cuffe**

εξ ονόματος της Ομάδας Verts/ALE

**Πρόταση οδηγίας**

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

Οδηγία 96/53/ΕΚ

Άρθρο 2 – περίπτωση 15

«διατροφικές μεταφορές»:

«διατροφικές μεταφορές»: οι συνδυασμένες μεταφορές που ορίζονται στο άρθρο 1 της οδηγίας 92/106/ΕΟΚ του Συμβουλίου<sup>1β</sup>

*α) οι συνδυασμένες μεταφορές που ορίζονται στο άρθρο 1 της οδηγίας 92/106/ΕΟΚ του Συμβουλίου*

*β) οι μεταφορές των οποίων γίνεται χρήση στη μεταφορά ενός ή περισσότερων εμπορευματοκιβωτίων ή κινητών αμαξωμάτων μέγιστου συνολικού μήκους έως 45 ποδών, που χρησιμοποιούν πλωτές μεταφορές, εφόσον η απόσταση της αρχικής ή της τελικής οδικής διαδρομής δεν υπερβαίνει τα 150 km στο έδαφος της Ένωσης. Η προαναφερθείσα απόσταση των 150 km μπορεί να υπερβαίνει το όριο αυτό προκειμένου να φτάνει μέχρι τον πλησιέστερο κατάλληλο τερματικό σταθμό για τη σκοπούμενη υπηρεσία, στην περίπτωση:*

*i) οχημάτων που συμμορφώνονται με το παράρτημα I σημείο 2.2.2 στοιχεία α) ή β), ή*

*ii) οχημάτων που συμμορφώνονται με το παράρτημα I σημείο 2.2.2 στοιχεία γ) ή δ), στις περιπτώσεις που το οικείο κράτος μέλος επιτρέπει τέτοιες αποστάσεις.*

*Για διατροφικές μεταφορές, ο πλησιέστερος κατάλληλος τερματικός σταθμός που παρέχει υπηρεσία μπορεί να βρίσκεται σε άλλο κράτος μέλος από εκείνο στο οποίο έχει φορτωθεί ή εκφορτωθεί η αποστολή,*

---

<sup>1β</sup> Οδηγία 92/106/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 7ης Δεκεμβρίου 1992, σχετικά με τη θέσπιση κοινών κανόνων για ορισμένες συνδυασμένες εμπορευματικές μεταφορές μεταξύ των κρατών μελών (ΕΕ L 368 της

---

<sup>1β</sup> Οδηγία 92/106/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 7ης Δεκεμβρίου 1992, σχετικά με τη θέσπιση κοινών κανόνων για ορισμένες συνδυασμένες εμπορευματικές μεταφορές μεταξύ των κρατών μελών (ΕΕ L 368 της

17.12.1992, σ. 38).

17.12.1992, σ. 38).

Or. en

## **Τροπολογία 128**

**Ciarán Cuffe**

εξ ονόματος της Ομάδας Verts/ALE

### **Πρόταση οδηγίας**

**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – εδάφιο 2 – στοιχείο ζ α (νέο)**

Οδηγία 96/53/EK

Άρθρο 2 – νέα περίπτωση

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

**ζα) προστίθεται ο ακόλουθος ορισμός μετά τον ορισμό της «πλατφόρμας eFTI»:**

**«εξωτερικό κόστος»: το κόστος όπως ορίζεται στην οδηγία 92/106/ΕΟΚ του Συμβουλίου.**

Or. en

## **Τροπολογία 129**

**Peter Lundgren**

### **Πρόταση οδηγίας**

**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 3 – στοιχείο α – εισαγωγικό μέρος**

Οδηγία 96/53/EK

Άρθρο 4 – παράγραφος 1

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

α) στην παράγραφο 1 προστίθεται το ακόλουθο στοιχείο γ):

α) στην παράγραφο 2 προστίθεται το ακόλουθο στοιχείο γ):

**«γ) οχημάτων ή συνδυασμών οχημάτων για τη διεθνή μεταφορά εμπορευμάτων ή επιβατών που δεν συμμορφώνονται με τα χαρακτηριστικά τα οποία ορίζονται στο παράρτημα I υπό τον όρο ότι δεν επηρεάζουν σημαντικά τον διεθνή ανταγωνισμό στον τομέα των οδικών μεταφορών, όπως ορίζεται στο άρθρο**

**Τροπολογία 130**  
**Erik Bergkvist**

**Πρόταση οδηγίας**

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

Οδηγία 96/53/EK

Άρθρο 4 – παράγραφος 1 – στοιχείο γ

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

γ) οχημάτων ή συνδυασμών οχημάτων για τη διεθνή μεταφορά εμπορευμάτων ή επιβατών που δεν συμμορφώνονται με τα χαρακτηριστικά τα οποία ορίζονται στο παράρτημα I.»

*Τροπολογία*

γ) οχημάτων ή συνδυασμών οχημάτων για τη διεθνή μεταφορά εμπορευμάτων ή επιβατών που δεν συμμορφώνονται με τα χαρακτηριστικά τα οποία ορίζονται στο παράρτημα I **με εξαίρεση τις διασυνοριακές μεταφορές με συνδυασμούς οχημάτων που δεν πληρούν τα χαρακτηριστικά που ορίζονται στο παράρτημα I, με την προϋπόθεση ότι υπάρχει αμοιβαία συναίνεση μεταξύ των ενδιαφερόμενων διασυνοριακών κρατών μελών και με την προϋπόθεση ότι οι μεταφορές αυτές δεν επηρεάζουν σημαντικά τον διεθνή ανταγωνισμό στον τομέα των οδικών μεταφορών, όπως ορίζεται στο άρθρο 4.4.**

*Αιτιολόγηση*

*Οι συνδυασμοί οχημάτων μεγάλης χωρητικότητας έχει αποδειχθεί ότι συμβάλλουν σημαντικά στη μείωση της κατανάλωσης καυσίμου, των εκπομπών, του αριθμού των φορτηγών στο οδικό δίκτυο και μετριάζουν το πρόβλημα της έλλειψης οδηγών στην ΕΕ. Είναι σημαντικό να εξακολουθήσει να επιτρέπεται η πρακτική αυτή μεταξύ των συναινούντων κρατών μελών, καθώς ορισμένα δεν έχουν τη δυνατότητα να εκτελούν διασυνοριακές μεταφορές με κανέναν άλλο τρόπο λόγω, για παράδειγμα, διαφορετικών σιδηροδρομικών απαιτήσεων. Τέτοιες μεταφορές πραγματοποιούνται εδώ και δεκαετίες χωρίς να επηρεάζουν σημαντικά τον διεθνή ανταγωνισμό στον τομέα των μεταφορών.*

**Τροπολογία 131**  
**Bergur Løkke Rasmussen**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 3 – στοιχείο α**  
Οδηγία 96/53/EK  
Άρθρο 4 – παράγραφος 1 – στοιχείο γ

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

γ) οχημάτων ή συνδυασμών οχημάτων για τη διεθνή μεταφορά εμπορευμάτων ή επιβατών που δεν συμμορφώνονται με τα χαρακτηριστικά τα οποία ορίζονται στο παράρτημα I.»

*Τροπολογία*

γ) οχημάτων ή συνδυασμών οχημάτων για τη διεθνή μεταφορά εμπορευμάτων ή επιβατών που δεν συμμορφώνονται με τα χαρακτηριστικά τα οποία ορίζονται στο παράρτημα I **με εξαίρεση τις διασυνοριακές μεταφορές με συνδυασμούς οχημάτων που δεν πληρούν τα χαρακτηριστικά που ορίζονται στο παράρτημα I, με την προϋπόθεση ότι υπάρχει αμοιβαία συναίνεση μεταξύ των ενδιαφερόμενων κρατών μελών και με την προϋπόθεση ότι οι μεταφορές αυτές δεν επηρεάζουν σημαντικά τον διεθνή ανταγωνισμό στον τομέα των οδικών μεταφορών, όπως ορίζεται στο άρθρο 4.4.»**

Or. en

**Τροπολογία 132**  
**Rovana Plumb**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 3 – στοιχείο α**  
Οδηγία 96/53/EK  
Άρθρο 4 – παράγραφος 1 – στοιχείο γ

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

γ) οχημάτων ή συνδυασμών οχημάτων για τη διεθνή μεταφορά εμπορευμάτων ή επιβατών που δεν συμμορφώνονται με τα χαρακτηριστικά τα οποία ορίζονται στο παράρτημα I.»

*Τροπολογία*

γ) οχημάτων ή συνδυασμών οχημάτων για τη διεθνή μεταφορά εμπορευμάτων ή επιβατών που δεν συμμορφώνονται με τα χαρακτηριστικά τα οποία ορίζονται στο παράρτημα I **αυτά δεν θα πρέπει να επηρεάζουν σημαντικά τον διεθνή ανταγωνισμό στον τομέα των οδικών μεταφορών, όπως ορίζεται στο**

**Τροπολογία 133**  
**Peter Lundgren**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 3 – στοιχείο β**  
Οδηγία 96/53/EK  
Άρθρο 4 – παράγραφος 3 – εδάφιο 3

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

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 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 **εναρμονιστούν περαιτέρω οι προθεσμίες για την έκδοση 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. Τα κράτη μέλη **συνεργάζονται επίσης ώστε να εναρμονιστούν περαιτέρω η εμφάνιση, οι σημάνσεις και τα σήματα των οχημάτων συνοδείας και των αυτοκινήτων πιλότων. Τα κράτη μέλη** δεν επιβάλλουν γλωσσικές απαιτήσεις σχετικά με τη μεταφορά αδιαχώριστων φορτίων.

**Τα κράτη μέλη ενθαρρύνονται να παρέχουν διαφανείς πληροφορίες σχετικά με το βασικό δίκτυο που είναι προσβάσιμο για μεταφορές αδιαχώριστων φορτίων, εφόσον υφίσταται.**

Or. en

*Αιτιολόγηση*

*Η πρόταση μπορεί να περιλαμβάνει περισσότερα στοιχεία για τη διευκόλυνση της*

προετοιμασίας εθνικών και διασυνοριακών μεταφορών αδιαχώριστων φορτίων, συμπεριλαμβανομένων των αιτήσεων αδειών, των καθ' οδόν ελέγχων, του διαθέσιμου οδικού δικτύου και των οχημάτων συνοδείας. Αυτό θα μπορούσε να διευκολύνει περαιτέρω τη χορήγηση αδειών και τη δημιουργία κατάλληλων δρομολογίων για εθνικές και διασυνοριακές μεταφορές αδιαχώριστων φορτίων.

### Τροπολογία 134

Isabel García Muñoz, Inma Rodríguez-Piñero, Thomas Rudner

#### Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 3 – στοιχείο β

Οδηγία 96/53/EK

Άρθρο 4 – παράγραφος 3 – εδάφιο 2

*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.

*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.

Or. en

### Τροπολογία 135

Jan-Christoph Oetjen, Elsi Katainen

#### Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 3 – στοιχείο β

Οδηγία 96/53/EK

Άρθρο 4 – παράγραφος 3 – εδάφιο 3

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

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

*Τροπολογία*

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.

συνεργάζονται ώστε να **εναρμονιστούν περαιτέρω οι προθεσμίες για την έκδοση των αδειών. Τα κράτη μέλη ενεργούν από κοινού** ώστε να αποφεύγεται η πολλαπλή σήμανση και σηματοδότηση των οχημάτων, να ευνοείται η χρήση εικονογραμμάτων έναντι κειμένου **και να εναρμονιστούν περαιτέρω η εμφάνιση, οι σημάνσεις και τα σήματα των οχημάτων συνοδείας και των αυτοκινήτων πιλότων.** Τα κράτη μέλη δεν επιβάλλουν γλωσσικές απαιτήσεις σχετικά με **τους οδηγούς μεταφορών** αδιαχώριστων φορτίων. **Τα κράτη μέλη ενθαρρύνονται να παρέχουν διαφανείς πληροφορίες σχετικά με το βασικό δίκτυο που είναι προσβάσιμο για μεταφορές αδιαχώριστων φορτίων, εφόσον υφίσταται.**

Or. en

## Τροπολογία 136

Isabel García Muñoz, Inma Rodríguez-Piñero, Thomas Rudner

### Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 3 – στοιχείο β

Οδηγία 96/53/EK

Άρθρο 4 – παράγραφος 3 – εδάφιο 3

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

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 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 **εκδίδονται οι άδειες ή παρόμοιες ρυθμίσεις σε ηλεκτρονική μορφή, καθώς και ώστε να** αποφεύγεται η πολλαπλή σήμανση και σηματοδότηση των οχημάτων και να ευνοείται η χρήση εικονογραμμάτων έναντι κειμένου. Τα κράτη μέλη **συνεργάζονται επίσης για την εναρμόνιση των κανόνων σχετικά με την προβλεπόμενη χρήση, τις σημάνσεις και**



*τα σήματα των οχημάτων συνοδείας. Τα κράτη μέλη δεν επιβάλλουν γλωσσικές απαιτήσεις σχετικά με τη μεταφορά αδιαχώριστων φορτίων.*

Or. en

**Τροπολογία 137**  
**Kosma Zlotowski**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 3 – στοιχείο β**  
Οδηγία 96/53/EK  
Άρθρο 4 – παράγραφος 3

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

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 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, να ευνοείται η χρήση εικονογραμμάτων έναντι κειμένου *και να είναι εναρμονισμένες οι διατάξεις για τη συνοδεία μη τυποποιημένων μεταφορών.* Τα κράτη μέλη δεν επιβάλλουν γλωσσικές απαιτήσεις *στους οδηγούς οχημάτων που μεταφέρουν αδιαχώριστα φορτία.*

Or. pl

**Τροπολογία 138**  
**Markus Ferber, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 3 – στοιχείο β**  
Οδηγία 96/53/EK  
Άρθρο 4 – παράγραφος 3 – εδάφιο 3

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.

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 **και να ευθυγραμμιστούν οι κανόνες για τη συνοδεία μη κανονικών μεταφορών**. Τα κράτη μέλη δεν επιβάλλουν γλωσσικές απαιτήσεις σχετικά με τη μεταφορά **και τους οδηγούς** αδιαχώριστων φορτίων.

Or. en

## **Τροπολογία 139**

**Bergur Løkke Rasmussen**

### **Πρόταση οδηγίας**

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

Οδηγία 96/53/EK

Άρθρο 4 – παράγραφος 3 – εδάφιο 3

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.

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 **και να ευθυγραμμιστούν οι κανόνες για τη συνοδεία μη κανονικών μεταφορών**. Τα κράτη μέλη δεν επιβάλλουν γλωσσικές απαιτήσεις σχετικά με τη μεταφορά αδιαχώριστων φορτίων.

**Τροπολογία 140****Elsi Katainen, Jan-Christoph Oetjen, Bergur Løkke Rasmussen****Πρόταση οδηγίας****Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 3 – στοιχείο β**

Οδηγία 96/53/EK

Άρθρο 4 – παράγραφος 3 – εδάφιο 3

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

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 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, να ευνοείται η χρήση εικονογραμμάτων έναντι κειμένου **και να ευθυγραμμιστούν οι κανόνες για τη συνοδεία μη κανονικών μεταφορών**. Τα κράτη μέλη δεν επιβάλλουν γλωσσικές απαιτήσεις σχετικά με τη μεταφορά αδιαχώριστων φορτίων.

Or. en

*Αιτιολόγηση*

*Η ευθυγράμμιση των κανόνων για οχήματα συνοδείας μη κανονικών μεταφορών θα διευκόλυνε τους μεταφορείς να εκτελούν διασυνοριακές μεταφορές.*

**Τροπολογία 141****Erik Bergkvist****Πρόταση οδηγίας****Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 3 – στοιχείο β**

Οδηγία 96/53/EK

Άρθρο 4 – παράγραφος 4 – εδάφιο 1

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 Ι σημεία 1.1, 1.2, 1.4 έως 1.8, 4.2 και 4.4.

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 και** οι διαστάσεις παρεκκλίνουν από εκείνες που περιλαμβάνονται στο παράρτημα Ι σημεία 1.1, 1.2, **1.3**, 1.4 έως 1.8, **2, 4.1**, 4.2 και 4.4.

Or. en

#### Αιτιολόγηση

*Οι διεθνείς μεταφορές θα πρέπει να προστεθούν στο κείμενο, ώστε να περιλαμβάνονται και οι διασυνοριακές μεταφορές. Θα πρέπει επίσης να υπάρχει δυνατότητα παρέκκλισης είτε ως προς το μήκος, το πλάτος, το ύψος και/ή το βάρος, καθώς έχει αποδειχθεί ότι συμβάλλει σημαντικά στη μείωση της κατανάλωσης καυσίμου και των εκπομπών. Χωρίς την προσθήκη αυτή, στα σύνορα τα φορτηγά θα πρέπει να εκφορτώνονται, να φορτώνονται σε μικρότερα οχήματα και στη συνέχεια να εκφορτώνονται ξανά και να φορτώνονται σε μεγαλύτερα οχήματα μετά τη διέλευση. Αυτή δεν αποτελεί ορθή πρακτική της εσωτερικής αγοράς ούτε ωφελεί το περιβάλλον.*

#### Τροπολογία 142

**Elsi Katainen, Jan-Christoph Oetjen, Bergur Løkke Rasmussen**

#### Πρόταση οδηγίας

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

Οδηγία 96/53/EK

Άρθρο 4 – παράγραφος 4 – εδάφιο 1

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

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

περιλαμβάνονται στο παράρτημα I  
σημεία 1.1, 1.2, 1.4 έως 1.8, 4.2 και 4.4.

εκείνες που περιλαμβάνονται στο  
παράρτημα I σημεία 1.1, 1.2, **1.3**, 1.4 έως  
1.8, **2**, **4.1**, 4.2 και 4.4.

Or. en

### *Αιτιολόγηση*

*Οι διασυνοριακές μεταφορές με οχήματα ή συνδυασμούς που παρεκκλίνουν από το παράρτημα I πραγματοποιούνται μεταξύ συναινούστων κρατών μελών εδώ και αρκετές δεκαετίες χωρίς να επηρεάζουν σημαντικά τον διεθνή ανταγωνισμό στον τομέα των μεταφορών, όπως ορίζεται στην παρούσα οδηγία. Για τις μεταφορές αυτές χρησιμοποιούνται εξειδικευμένα οχήματα ή συνδυασμοί λόγω του επιχειρησιακού περιβάλλοντος. Η πρόταση θα πρέπει να περιλαμβάνει τις μεταφορές αυτές και να παρέχει νομική σαφήνεια για τις εν λόγω εύρυθμες, ενεργειακά αποδοτικές υπάρχουσες πρακτικές που έχουν ήδη γίνει αποδεκτές από τα συναινούσα κράτη μέλη.*

### **Τροπολογία 143**

**Markus Ferber, Henna Virkkunen, Petri Sarvamaa, Jörgen Warborn**

#### **Πρόταση οδηγίας**

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

Οδηγία 96/53/EK

Άρθρο 4 – παράγραφος 4 – εδάφιο 1

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

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.

*Τροπολογία*

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 στο παράρτημα I σημεία 1.1, 1.2, **1.3**, 1.4 έως 1.8, **2**, **4.1**, 4.2 και 4.4.

Or. en

### *Αιτιολόγηση*

*Οι διασυνοριακές μεταφορές με χρήση εξειδικευμένων οχημάτων ή συνδυασμών που παρεκκλίνουν από τα χαρακτηριστικά του παραρτήματος I πραγματοποιούνται μεταξύ συναινούστων κρατών μελών εδώ και αρκετές δεκαετίες χωρίς να επηρεάζουν σημαντικά τον*

διεθνή ανταγωνισμό στον τομέα των μεταφορών, όπως ορίζεται στην παρούσα οδηγία. Οι εν λόγω ενεργειακά αποδοτικές μεταφορές θα πρέπει να συμπεριληφθούν στην παρούσα πρόταση, προκειμένου να εξασφαλιστεί ασφάλεια δικαίου για την εν λόγω πρακτική που είναι ήδη αποδεκτή από τα συναινούντα κράτη μέλη.

## Τροπολογία 144 Bergur Løkke Rasmussen

**Πρόταση οδηγίας**  
**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 3 – στοιχείο β**  
Οδηγία 96/53/EK  
Άρθρο 4 – παράγραφος 4 – εδάφιο 1

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

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.

*Τροπολογία*

Τα κράτη μέλη 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 και** οι διαστάσεις παρεκκλίνουν από εκείνες που περιλαμβάνονται στο παράρτημα I σημεία 1.1, 1.2, **1.3**, 1.4 έως 1.8, **2**, 4.2 και 4.4.

Or. en

## Τροπολογία 145 Peter Lundgren

**Πρόταση οδηγίας**  
**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 3 – στοιχείο β**  
Οδηγία 96/53/EK  
Άρθρο 4 – παράγραφος 4 – εδάφιο 1

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

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

*Τροπολογία*

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**

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.

*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 στο παράρτημα I σημεία 1.1, 1.2, **1.3**, 1.4 έως 1.8, **2, 4.1**, 4.2 και 4.4.

Or. en

### Αιτιολόγηση

*Εάν γειτονικά κράτη μέλη επιτρέπουν σε εθνικά οχήματα ή συνδυασμούς να λειτουργούν με ορισμένες διαστάσεις που παρεκκλίνουν από εκείνες που ορίζονται στο παράρτημα I, θα πρέπει να επιτρέπεται στα εν λόγω οχήματα ή συνδυασμούς να διασχίζουν τα σύνορα μεταξύ των εν λόγω κρατών μελών. Εάν τα κράτη μέλη επιτρέπουν ήδη εδώ και δεκαετίες μεγαλύτερα εθνικά οχήματα και συνδυασμούς και βελτιώνουν διαρκώς την υλικοτεχνική απόδοση και τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις των μεταφορών, θα πρέπει να τους επιτρέπεται να το πράττουν και στο μέλλον.*

### Τροπολογία 146

**Ciarán Cuffe**

εξ ονόματος της Ομάδας Verts/ALE

### Πρόταση οδηγίας

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

Οδηγία 96/53/EK

Άρθρο 4 – παράγραφος 4 – στοιχείο β

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

**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.»**

**διαγράφεται**

## Τροπολογία 147

Markus Ferber, Henna Virkkunen, Petri Sarvamaa, Jörgen Warborn

### Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 3 – στοιχείο β

Οδηγία 96/53/EK

Άρθρο 4 – παράγραφος 4 – στοιχείο β

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

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.»

*Τροπολογία*

β) το κράτος μέλος το οποίο επιτρέπει να πραγματοποιούνται μεταφορές στην επικράτειά του από οχήματα ή συνδυασμούς οχημάτων των οποίων **τα βάρη ή** 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.»

## Τροπολογία 148

Elsi Katainen, Jan-Christoph Oetjen, Bergur Løkke Rasmussen

### Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 3 – στοιχείο β

Οδηγία 96/53/EK

Άρθρο 4 – παράγραφος 4 – στοιχείο β

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

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

*Τροπολογία*

β) το κράτος μέλος το οποίο επιτρέπει να πραγματοποιούνται μεταφορές στην επικράτειά του από οχήματα ή συνδυασμούς οχημάτων των οποίων **τα βάρη ή** οι διαστάσεις παρεκκλίνουν από



προβλέπονται στο παράρτημα Ι 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.»

εκείνες που προβλέπονται στο παράρτημα Ι 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.»

Or. en

### Τροπολογία 149

**Ciarán Cuffe**

εξ ονόματος της Ομάδας Verts/ALE

#### Πρόταση οδηγίας

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

Οδηγία 96/53/EK

Άρθρο 4 – παράγραφος 4α – εισαγωγικό μέρος

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

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

*Τροπολογία*

Τα κράτη μέλη ενδέχεται να επιτρέπουν **μόνο** στην επικράτειά τους την εθνική κυκλοφορία ευρωπαϊκών αρθρωτών συστημάτων, **ή δοκιμές σύμφωνα με την παράγραφο 5**, υπό όλες τις ακόλουθες προϋποθέσεις:

Or. en

### Τροπολογία 150

**Ciarán Cuffe**

εξ ονόματος της Ομάδας Verts/ALE

#### Πρόταση οδηγίας

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

Οδηγία 96/53/EK

Άρθρο 4 – παράγραφος 4α – στοιχείο β α (νέο)

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

**βα) τα κράτη μέλη διεξάγουν ανάλυση της επένδυσης που μπορεί να απαιτηθεί για την προσαρμογή της υποδομής, προκειμένου να καταστεί δυνατή η ασφαλής κυκλοφορία των EMS και δημοσιοποιούν την ανάλυση αυτήν·**

Or. en

### **Τροπολογία 151**

**Ciarán Cuffe**

εξ ονόματος της Ομάδας Verts/ALE

#### **Πρόταση οδηγίας**

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

Οδηγία 96/53/EK

Άρθρο 4 – παράγραφος 4α – στοιχείο γ

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

**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·**

**διαγράφεται**

Or. en

### **Τροπολογία 152**

**Ciarán Cuffe**

εξ ονόματος της Ομάδας Verts/ALE

#### **Πρόταση οδηγίας**

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

Οδηγία 96/53/EK

Άρθρο 4 – παράγραφος 4α – στοιχείο δ

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

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,

*Τροπολογία*

δ) τα κράτη μέλη θεσπίζουν σύστημα **συνεχούς** παρακολούθησης **που αξιολογεί** τον αντίκτυπο των ευρωπαϊκών αρθρωτών συστημάτων για την οδική ασφάλεια, την οδική υποδομή, τη συνεργασία μεταξύ των τρόπων μεταφοράς, **τον όγκο της κυκλοφορίας**, καθώς και τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις των ευρωπαϊκών αρθρωτών συστημάτων στο σύστημα μεταφορών, συμπεριλαμβανομένων των επιπτώσεων στην κατανομή των τρόπων μεταφοράς· **η παρακολούθηση αυτή λαμβάνει επίσης υπόψη τον αντίκτυπο των προαναφερόμενων πτυχών στα γειτονικά κράτη μέλη· οι αξιολογήσεις είναι τακτικές και διαθέσιμες στο κοινό·**

Or. en

### **Τροπολογία 153** **Kateřina Konečná**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 3 – στοιχείο γ**  
Οδηγία 96/53/EK  
Άρθρο 4 – παράγραφος 4α – στοιχείο δ

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

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.

*Τροπολογία*

δ) τα κράτη μέλη θεσπίζουν σύστημα παρακολούθησης και αξιολογούν τον αντίκτυπο των ευρωπαϊκών αρθρωτών συστημάτων για την οδική ασφάλεια, την οδική υποδομή, **την ανάγκη πρόσθετης κατάρτισης των οδηγών**, 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.

Or. en

## Τροπολογία 154

Ciarán Cuffe

εξ ονόματος της Ομάδας Verts/ALE

### Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 3 – στοιχείο γ

Οδηγία 96/53/EK

Άρθρο 4 – παράγραφος 4α – στοιχείο δ α (νέο)

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

*δα) τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι η χρήση των ευρωπαϊκών αρθρωτών συστημάτων περιορίζεται αυστηρά σε: οδούς με χωριστά οδοστρώματα για τις δύο κατευθύνσεις κυκλοφορίας, που διακρίνονται μεταξύ τους είτε με διαχωριστικές λωρίδες που δεν προορίζονται για την κυκλοφορία, είτε διακρίνονται, κατ' εξαίρεση, με άλλα μέσα· οδούς εκτός κατοικημένων περιοχών· οδούς εκτός αστικών περιοχών· και οδούς εκτός αγροτικών αστικών περιοχών·*

Or. en

## Τροπολογία 155

Ciarán Cuffe

εξ ονόματος της Ομάδας Verts/ALE

### Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 3 – στοιχείο γ

Οδηγία 96/53/EK

Άρθρο 4 – παράγραφος 4α – στοιχείο δ β (νέο)

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

*δβ) τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι οποιαδήποτε απόφαση σχετικά με τις οδούς στις οποίες μπορούν να κυκλοφορούν τα ευρωπαϊκά αρθρωτά συστήματα υπόκειται και ενημερώνεται από δημόσια διαβούλευση·*

**Τροπολογία 156**

**Ciarán Cuffe**

εξ ονόματος της Ομάδας Verts/ALE

**Πρόταση οδηγίας**

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

Οδηγία 96/53/EK

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

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

*δγ) τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι η χρήση των ευρωπαϊκών αρθρωτών συστημάτων δεν θα οδηγήσει σε αύξηση του μεριδίου των οδικών μεταφορών στην κατανομή των τρόπων μεταφοράς εντός των εν λόγω κρατών μελών, δεν θα έχει επιζήμιες επιπτώσεις στις σιδηροδρομικές εμπορευματικές ή πλωτές μεταφορές και δεν θα οδηγήσει σε αξιοσημείωτη αύξηση στο εξωτερικό κόστος που δημιουργείται από τις οδικές μεταφορές·*

Or. en

**Τροπολογία 157**

**Ciarán Cuffe**

εξ ονόματος της Ομάδας Verts/ALE

**Πρόταση οδηγίας**

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

Οδηγία 96/53/EK

Άρθρο 4 – παράγραφος 4α – στοιχείο δ δ (νέο)

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

*δδ) το κράτος μέλος διασφαλίζει ότι δεν υπάρχει ανταγωνισμός στις σιδηροδρομικές εμπορευματικές ή πλωτές εμπορευματικές μεταφορές για διαδρομές που χρησιμοποιούνται από ευρωπαϊκά αρθρωτά συστήματα και*

*αποδεικνύει ότι απαιτείται η εισαγωγή  
ευρωπαϊκών αρθρωτών συστημάτων  
λόγω απουσίας εναλλακτικών μη οδικών  
μεταφορών που δημιουργούν συγκριτικά  
μικρότερο εξωτερικό κόστος·*

Or. en

### **Τροπολογία 158**

**Ciarán Cuffe**

εξ ονόματος της Ομάδας Verts/ALE

#### **Πρόταση οδηγίας**

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

Οδηγία 96/53/EK

Άρθρο 4 – παράγραφος 4α – στοιχείο δ ε (νέο)

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

*δε) τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι  
λαμβάνονται μέτρα για την αποφυγή  
αρνητικών επιπτώσεων στην οδική  
ασφάλεια που προκύπτουν από την  
κυκλοφορία ευρωπαϊκών αρθρωτών  
συστημάτων·*

Or. en

### **Τροπολογία 159**

**Ciarán Cuffe**

εξ ονόματος της Ομάδας Verts/ALE

#### **Πρόταση οδηγίας**

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

Οδηγία 96/53/EK

Άρθρο 4 – παράγραφος 4α – στοιχείο δ στ (νέο)

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

*δστ) τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι  
τα ευρωπαϊκά αρθρωτά συστήματα  
μπορούν να κυκλοφορούν μόνο όταν  
αποτελούν μέρος διατροφικών  
μεταφορών·*

## **Τροπολογία 160**

**Ciarán Cuffe**

εξ ονόματος της Ομάδας Verts/ALE

### **Πρόταση οδηγίας**

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

Οδηγία 96/53/EK

Άρθρο 4 – παράγραφος 4α – στοιχείο δ ζ (νέο)

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

*δζ) τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι, όταν η οδική υποδομή απαιτεί συντήρηση, επέκταση, μετατροπή ή οποιονδήποτε άλλο επανασχεδιασμό που να επιτρέπει την κυκλοφορία ευρωπαϊκών αρθρωτών συστημάτων, το σχετικό κόστος καλύπτεται εν μέρει ή εξ ολοκλήρου από τους μεταφορείς των ευρωπαϊκών αρθρωτών συστημάτων που επωφελούνται από τις εργασίες αυτές.*

Or. en

## **Τροπολογία 161**

**Ciarán Cuffe**

εξ ονόματος της Ομάδας Verts/ALE

### **Πρόταση οδηγίας**

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

Οδηγία 96/53/EK

Άρθρο 4 – παράγραφος 4α – στοιχείο δ η (νέο)

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

*δη) τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι, έως την 1η Ιανουαρίου 2030, όλα τα ευρωπαϊκά αρθρωτά συστήματα θα χρησιμοποιούνται από οχήματα μηδενικών εκπομπών.*

Or. en

## Τροπολογία 162

Ciarán Cuffe

εξ ονόματος της Ομάδας Verts/ALE

### Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 3 – στοιχείο γ

Οδηγία 96/53/EK

Άρθρο 4 – παράγραφος 4α – στοιχείο δ θ (νέο)

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

*δθ) τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι, όταν τα εθνικά μετεωρολογικά τους ινστιτούτα ή άλλοι αρμόδιοι φορείς εκδίδουν προειδοποίηση για επικίνδυνες καιρικές συνθήκες κυκλοφορίας, τα ευρωπαϊκά αρθρωτά συστήματα ενημερώνονται αυτόματα για τις ανακοινώσεις αυτές και η χρήση τους στο οδικό δίκτυο διακόπτεται, εφόσον χρειάζεται, έως ότου η προειδοποίηση αποσυρθεί.*

Or. en

## Τροπολογία 163

Ciarán Cuffe

εξ ονόματος της Ομάδας Verts/ALE

### Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 3 – στοιχείο γ

Οδηγία 96/53/EK

Άρθρο 4 – παράγραφος 4α – στοιχείο δ ι (νέο)

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

*δι) τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι οι οδηγοί ευρωπαϊκών αρθρωτών συστημάτων έχουν ελάχιστη ηλικία 24 ετών, διαθέτουν τουλάχιστον 5 χρόνια πείρα στον χειρισμό οχημάτων κατηγορίας C και CE, διαθέτουν καθαρό ιστορικό οδήγησης χωρίς αναστολές κατά τα τελευταία 3 έτη και κατέχουν ειδικό πιστοποιητικό για τη λειτουργία EMS.*



**Τροπολογία 164**  
**Peter Lundgren**

**Πρόταση οδηγίας**

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

Οδηγία 96/53/EK

Άρθρο 4 – παράγραφος 4α – εδάφιο 6

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

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.

*Τροπολογία*

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 θα πρέπει να συνεργάζονται για να αναγνωρίζουν αμοιβαία τις μεταξύ τους πιστοποιήσεις για τους οδηγούς ευρωπαϊκών αρθρωτών συστημάτων.***

Or. en

**Τροπολογία 165**  
**Erik Bergkvist**

**Πρόταση οδηγίας**

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

Οδηγία 96/53/EK

Άρθρο 4 – παράγραφος 4α – εδάφιο 6

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

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

*Τροπολογία*

Όταν ένα κράτος μέλος επιτρέπει την κυκλοφορία ευρωπαϊκών αρθρωτών συστημάτων ***ή συνδυασμών οχημάτων που παρεκκλίνουν από το παράρτημα I*** στην εθνική κυκλοφορία σύμφωνα με την παρούσα παράγραφο, δεν μπορεί να

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.

απορρίπτει ή να απαγορεύει τη διεθνή κυκλοφορία ευρωπαϊκών αρθρωτών συστημάτων **ή συνδυασμών οχημάτων που παρεκκλίνουν από το παράρτημα I** 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 **ή τους συνδυασμούς οχημάτων που παρεκκλίνουν από το παράρτημα I** στην εθνική κυκλοφορία.

Or. en

### Αιτιολόγηση

*Οι συνδυασμοί οχημάτων μεγάλης χωρητικότητας έχει αποδειχθεί ότι συμβάλλουν σημαντικά στη μείωση της κατανάλωσης καυσίμου, των εκπομπών, του αριθμού των φορτηγών στο οδικό δίκτυο και μετριάζουν το πρόβλημα της έλλειψης οδηγών στην ΕΕ. Είναι σημαντικό να εξακολουθήσει να επιτρέπεται η πρακτική αυτή μεταξύ των συναινούντων κρατών μελών, καθώς ορισμένα δεν έχουν τη δυνατότητα να εκτελούν διασυνοριακές μεταφορές με κανέναν άλλο τρόπο λόγω, για παράδειγμα, διαφορετικών σιδηροδρομικών απαιτήσεων. Τέτοιες μεταφορές πραγματοποιούνται εδώ και δεκαετίες χωρίς να επηρεάζουν σημαντικά τον διεθνή ανταγωνισμό στον τομέα των μεταφορών.*

### Τροπολογία 166

Ciarán Cuffe

εξ ονόματος της Ομάδας Verts/ALE

### Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 3 – στοιχείο γ

Οδηγία 96/53/EK

Άρθρο 4 – παράγραφος 4α – εδάφιο 6

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

**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**

*Τροπολογία*

**Προτού επιτρέψουν** την κυκλοφορία ευρωπαϊκών αρθρωτών συστημάτων στην **επικράτειά τους, τα κράτη μέλη υποβάλλουν αιτιολογημένο αίτημα στην Επιτροπή όπου αναφέρουν τον τρόπο με τον οποίο εκπλήρωσαν όλες τις προϋποθέσεις που ορίζονται στα στοιχεία α) έως δι) της παρούσας παραγράφου. Η Επιτροπή αξιολογεί το αίτημα και επιτρέπει την** κυκλοφορία ευρωπαϊκών αρθρωτών συστημάτων **εντός του κράτους**

*εθνική κυκλοφορία.*

*μέλους μόνο εάν έχουν εκπληρωθεί οι προϋποθέσεις. Η Επιτροπή δημοσιοποιεί τις αξιολογήσεις της και την αιτιολόγηση για κάθε απόφαση που λαμβάνει βάσει του παρόντος εδαφίου.*

Or. en

**Τροπολογία 167**  
**Bergur Løkke Rasmussen**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 3 – στοιχείο γ**  
Οδηγία 96/53/EK  
Άρθρο 4 – παράγραφος 4α – εδάφιο 6

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

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.

*Τροπολογία*

Όταν ένα κράτος μέλος επιτρέπει την κυκλοφορία ευρωπαϊκών αρθρωτών συστημάτων **ή συνδυασμών οχημάτων που παρεκκλίνουν από το παράρτημα I** στην εθνική κυκλοφορία σύμφωνα με την παρούσα παράγραφο, δεν μπορεί να απορρίπτει ή να απαγορεύει τη διεθνή κυκλοφορία ευρωπαϊκών αρθρωτών συστημάτων **ή συνδυασμών οχημάτων που παρεκκλίνουν από το παράρτημα I** 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 **ή τους επιτρεπόμενους συνδυασμούς οχημάτων που παρεκκλίνουν από το παράρτημα I** στην εθνική κυκλοφορία.

Or. en

**Τροπολογία 168**  
**Jan-Christoph Oetjen**

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

Οδηγία 96/53/EK  
Άρθρο 4 – παράγραφος 4α – εδάφιο 6

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

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.

*Τροπολογία*

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 συνεργάζονται για να αναγνωρίζουν αμοιβαία τις μεταξύ τους πιστοποιήσεις για τους οδηγούς ευρωπαϊκών αρθρωτών συστημάτων.***

Or. en

*Αιτιολόγηση*

*Τα κράτη μέλη που επιτρέπουν την κυκλοφορία ευρωπαϊκών αρθρωτών συστημάτων στη διεθνή κυκλοφορία θα πρέπει να ενθαρρύνονται να συνεργάζονται για την αμοιβαία αναγνώριση των προσόντων των οδηγών EMS από άλλα κράτη μέλη, προκειμένου να αποφευχθεί το ενδεχόμενο η άρνηση κατάρτισης και δοκιμασίας σε κράτος μέλος υποδοχής αποτελεί εμπόδιο στη διεθνή χρήση.*

**Τροπολογία 169**  
**Rovana Plumb**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 3 – στοιχείο γ**  
Οδηγία 96/53/EK  
Άρθρο 4 – παράγραφος 4α – εδάφιο 6

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

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

*Τροπολογία*

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.

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 συνεργάζονται για να αναγνωρίζουν αμοιβαία τις μεταξύ τους πιστοποιήσεις για τους οδηγούς ευρωπαϊκών αρθρωτών συστημάτων.***

Or. en

**Τροπολογία 170**  
**Jan-Christoph Oetjen, Elsi Katainen**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 3 – στοιχείο γ**  
Οδηγία 96/53/EK  
Άρθρο 4 – παράγραφος 4α – εδάφιο 7

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

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

*Τροπολογία*

Τα κράτη μέλη ενημερώνουν την Επιτροπή σε περίπτωση που επιτρέπουν την κυκλοφορία ευρωπαϊκών αρθρωτών συστημάτων στην επικράτειά τους.» ***Τρία έτη μετά την έναρξη ισχύος, η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση σχετικά με τη διασυννοριακή κυκλοφορία των συνδυασμών ευρωπαϊκών αρθρωτών συστημάτων στην ΕΕ και, εάν χρειάζεται, υποβάλλει νομοθετική πρόταση δεόντως συνοδευόμενη από εκτίμηση επιπτώσεων για τη διεύρυνση του πεδίου χρήσης της.***

Or. en

**Τροπολογία 171**  
**Ciarán Cuffe**  
εξ ονόματος της Ομάδας Verts/ALE

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

Οδηγία 96/53/EK  
Άρθρο 4 – παράγραφος 4α – εδάφιο 7

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

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

*Τροπολογία*

**Η κυκλοφορία ευρωπαϊκών αρθρωτών συστημάτων στη διεθνή κυκλοφορία μεταξύ δύο γειτονικών κρατών μελών επιτρέπεται μόνο όταν, κατά τη στιγμή της έναρξης ισχύος της παρούσας οδηγίας, υπάρχει ήδη εκτεταμένη, τακτική, μη βασισμένη σε δοκιμές, διασυνοριακή κυκλοφορία ευρωπαϊκών αρθρωτών συστημάτων μεταξύ των δύο κρατών μελών, υπό τους όρους που περιγράφονται στην παράγραφο 4α.»**

Or. en

**Τροπολογία 172**  
**Peter Lundgren**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 3 – στοιχείο γ**  
Οδηγία 96/53/EK  
Άρθρο 4 – παράγραφος 4α – νέο εδάφιο

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

**Τρία έτη μετά την έναρξη ισχύος, η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση σχετικά με τη διασυνοριακή κυκλοφορία των συνδυασμών ευρωπαϊκών αρθρωτών συστημάτων στην ΕΕ και, εάν χρειάζεται, υποβάλλει νομοθετική πρόταση δεόντως συνοδευόμενη από εκτίμηση επιπτώσεων για τη διεύρυνση του πεδίου χρήσης της.»**

Or. en

**Τροπολογία 173**  
**Rovana Plumb**

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

Οδηγία 96/53/EK  
Άρθρο 4 – παράγραφος 4α – νέο εδάφιο

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

*Τρία έτη μετά την έναρξη ισχύος, η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση σχετικά με τη διασυνοριακή κυκλοφορία των συνδυασμών ευρωπαϊκών αρθρωτών συστημάτων στην ΕΕ και, εάν χρειάζεται, υποβάλλει νομοθετική πρόταση δεόντως συνοδευόμενη από εκτίμηση επιπτώσεων για τη διεύρυνση του πεδίου χρήσης της.*

Or. en

**Τροπολογία 174**  
**Pablo Arias Echeverría, José Ramón Bauzá Díaz**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 3 – στοιχείο γ**  
Οδηγία 96/53/EK  
Άρθρο 4 – παράγραφος 4α – νέο εδάφιο

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

*Από την 1η Ιανουαρίου 2040, εφόσον τα κράτη μέλη επιτρέπουν την κυκλοφορία στην επικράτειά τους οχημάτων ή συνδυασμών οχημάτων ευρωπαϊκών αρθρωτών συστημάτων (EMS) των οποίων γίνεται χρήση στη διεθνή κυκλοφορία, αξιολογούν εάν η κατάσταση των τεχνολογικών εξελίξεων στις αγορές επιτρέπει τη σταδιακή κατάργηση της χρήσης τέτοιου είδους EMS που λειτουργούν με ορυκτά καύσιμα.*

Or. en

**Τροπολογία 175**  
**Peter Lundgren**

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

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

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.

*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 **και μπορούν να ανανεωθούν μία φορά. Σε περίπτωση που ένα κράτος μέλος ανανεώσει μια δοκιμή ευρωπαϊκών αρθρωτών συστημάτων, παρέχει επαρκή αιτιολόγηση στην Επιτροπή**. Ο αριθμός των δοκιμών είναι απεριόριστος. Τα κράτη μέλη ενημερώνουν την Επιτροπή σχετικά.

Or. en

*Αιτιολόγηση*

*Η δοκιμαστική περίοδος περιορίζεται σε πέντε έτη, η οποία μπορεί να μην είναι επαρκής για τον προσδιορισμό του επιπέδου ωριμότητας της ιδέας ενός οχήματος σε όλες τις περιστάσεις. Θα πρέπει να είναι δυνατή η παράταση της περιόδου. Ωστόσο, θα πρέπει να υπόκειται σε κατάλληλη αιτιολόγηση η οποία θα παρέχεται στις αρμόδιες εθνικές αρχές.*

**Τροπολογία 176**  
**Massimiliano Salini**

**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 σιδηροδρομικώς ή 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 διατροφικό ανταγωνισμό στο σύνολο του κλάδου των μεταφορών.** 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.

Or. en

## Τροπολογία 177

**Elsi Katainen, Jan-Christoph Oetjen, Bergur Løkke Rasmussen**

### 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 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

*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.

πέντε έτη κατ' ανώτατο όριο **και μπορούν να ανανεωθούν μία φορά για πέντε ακόμα έτη. 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.

Or. en

### *Αιτιολόγηση*

*Εάν η δοκιμαστική περίοδος περιορίζεται σε πέντε έτη, μπορεί να μην είναι επαρκής για τον προσδιορισμό του επιπέδου ωριμότητας της ιδέας ενός οχήματος. Επιπλέον, για πολλές μικρομεσαίες εταιρείες, οι δοκιμές αντιπροσωπεύουν σημαντική επένδυση και ο περιορισμός μιας δοκιμαστικής περιόδου 5 ετών μπορεί να επηρεάσει αρνητικά την προθυμία τους να επενδύσουν και να καινοτομήσουν, για παράδειγμα, σε ενεργειακά αποδοτικότερα οχήματα. Ως εκ τούτου, μια δοκιμή θα πρέπει να επιτρέπεται να ανανεώνεται μία φορά με επαρκή αιτιολόγηση.*

### **Τροπολογία 178**

**Ciarán Cuffe**

εξ ονόματος της Ομάδας Verts/ALE

### **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 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.**

*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 μεταφορές **μόνο αφού διασφαλιστεί ότι πληρούνται οι προϋποθέσεις που ορίζονται στην παράγραφο 4α του παρόντος άρθρου.** Ειδικότερα, οι δοκιμές με ευρωπαϊκά αρθρωτά συστήματα επιτρέπονται για **τρία** έτη κατ' ανώτατο όριο. Τα κράτη μέλη

*ζητούν άδεια από την Επιτροπή σύμφωνα με την παράγραφο 4α.*

Or. en

**Τροπολογία 179**  
**Jan-Christoph Oetjen**

**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 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.

*Τροπολογία*

Τα κράτη μέλη μπορούν να επιτρέπουν 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. Ο αριθμός των δοκιμών είναι απεριόριστος. Τα κράτη μέλη ενημερώνουν την Επιτροπή σχετικά.

Or. en

*Αιτιολόγηση*

*Η ύπαρξη χρονικού περιορισμού θα αποθαρρύνει τις εταιρείες να επενδύσουν σε καινοτόμα και ενεργειακά αποδοτικότερα EMS. Οι ΜΜΕ, ειδικότερα, είναι δύσκολο να κατανοήσουν γιατί θα πρέπει να πραγματοποιήσουν μια σημαντική επένδυση σε ένα EMS εάν η πιθανή διάρκεια ζωής του είναι μεγαλύτερη από 5 έτη, αλλά η χρήση του μπορεί να είναι περιορισμένη.*

**Τροπολογία 180**  
**Bergur Løkke Rasmussen**

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

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

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.

*Τροπολογία*

Τα κράτη μέλη μπορούν να επιτρέπουν 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. Ο αριθμός των δοκιμών είναι απεριόριστος. Τα κράτη μέλη ενημερώνουν την Επιτροπή σχετικά.

Or. en

**Τροπολογία 181**  
**Dominique Riquet**

**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 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

*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 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.

μέλη ενημερώνουν την Επιτροπή σχετικά.

Or. en

### **Τροπολογία 182**

**Ciarán Cuffe**

εξ ονόματος της Ομάδας Verts/ALE

#### **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, **τα οποία συνδέονται με τα σημεία α) έως δι) του παρόντος άρθρου**, 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.»

Or. en

### **Τροπολογία 183**

**Ciarán Cuffe**

εξ ονόματος της Ομάδας Verts/ALE

#### **Πρόταση οδηγίας**

**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 3 – στοιχείο ε α (νέο)**

Οδηγία 96/53/EK

Άρθρο 4 – παράγραφος 5 β (νέα)

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

**Παρεμβάλλεται η ακόλουθη παράγραφος 5β:**

*Έως τις 30 Ιουνίου 2025, η Επιτροπή διασφαλίζει ότι όλες οι απαιτήσεις και οι τεχνολογίες για τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα βάσει του κανονισμού (ΕΕ) 2019/2144<sup>1α</sup> εφαρμόζονται και, εφόσον χρειάζεται, τροποποιούνται για τα ευρωπαϊκά αρθρωτά συστήματα, προκειμένου να ληφθεί υπόψη ο δυνητικός αυξημένος κίνδυνος οδικής ασφάλειας που ενέχουν τα οχήματα αυτά.*

---

*<sup>1α</sup> Κανονισμός (ΕΕ) 2019/2144 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 27ης Νοεμβρίου 2019 για τις απαιτήσεις έγκρισης τύπου των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά όσον αφορά τη γενική τους ασφάλεια και την προστασία των επιβατών των οχημάτων και του εβάλωτου χρήστη της οδού, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και την κατάργηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 78/2009, (ΕΚ) αριθ. 79/2009 και (ΕΚ) αριθ. 661/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 631/2009, (ΕΕ) αριθ. 406/2010, (ΕΕ) αριθ. 672/2010, (ΕΕ) αριθ. 1003/2010, (ΕΕ) αριθ. 1005/2010, (ΕΕ) αριθ. 1008/2010, (ΕΕ) αριθ. 1009/2010, (ΕΕ) αριθ. 19/2011, (ΕΕ) αριθ. 109/2011, (ΕΕ) αριθ. 458/2011, (ΕΕ) αριθ. 65/2012, (ΕΕ) αριθ. 130/2012, (ΕΕ) αριθ. 347/2012, (ΕΕ) αριθ. 351/2012, (ΕΕ) αριθ. 1230/2012 και (ΕΕ) 2015/166 της Επιτροπής (Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)*

Or. en

**Τροπολογία 184**  
**Jan-Christoph Oetjen**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 4 – εισαγωγικό μέρος**  
Οδηγία 96/53/EK  
Άρθρα 4α και 4β

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

(4) προστίθενται τα ακόλουθα  
άρθρα 4α και 4β:

*Τροπολογία*

(4) προστίθενται τα ακόλουθα  
άρθρα 4α, 4β και 4γ:

Or. en

**Τροπολογία 185**  
**Kateřina Konečná**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 4 – εισαγωγικό μέρος**  
Οδηγία 96/53/EK  
Άρθρα 4α και 4β

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

(4) προστίθενται τα ακόλουθα  
άρθρα 4α και 4β:

*Τροπολογία*

(4) προστίθεται το ακόλουθο άρθρο  
4α:

Or. en

*Αιτιολόγηση*

*Εάν επιτραπεί τα οχήματα εσωτερικής καύσης να αυξηθούν από 40 τόνους σε 44 τόνους, οι παράγοντες της αγοράς θα έχουν λιγότερα κίνητρα να μεταβούν από τα οχήματα εσωτερικής καύσης στα ηλεκτρικά και εάν επιτραπεί οι διμερείς συμφωνίες μεταξύ των κρατών μελών να εφαρμόζουν βάρη και διαστάσεις πάνω από εκείνα που ορίζονται στην παρούσα οδηγία στη διασυνοριακή κυκλοφορία, η οδηγία θα καταστεί παρωχημένη.*

**Τροπολογία 186**  
**Bergur Løkke Rasmussen**

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

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

β) ενιαίο εθνικό σημείο πρόσβασης για να λαμβάνουν οι αιτούντες πληροφορίες σχετικά με τις απαιτήσεις για την υποβολή αίτησης για ειδικές άδειες ή παρόμοιες ρυθμίσεις, όπως ορίζεται στο άρθρο 4 παράγραφος 3, καθώς και τις απαραίτητες πληροφορίες για τον προγραμματισμό των διαδρομών τους, με σαφή και διαφανή τρόπο,

*Τροπολογία*

β) ενιαίο εθνικό σημείο πρόσβασης για να λαμβάνουν οι αιτούντες πληροφορίες σχετικά με τις απαιτήσεις για την υποβολή αίτησης για ειδικές άδειες ή παρόμοιες ρυθμίσεις, όπως ορίζεται στο άρθρο 4 παράγραφος 3, καθώς και τις απαραίτητες πληροφορίες για τον προγραμματισμό των διαδρομών τους, με σαφή και διαφανή τρόπο.

***Περιλαμβάνονται πληροφορίες σχετικά με τους περιορισμούς ύψους,***

Or. en

**Τροπολογία 187**  
**Rovana Plumb**

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

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

β) ενιαίο εθνικό σημείο πρόσβασης για να λαμβάνουν οι αιτούντες πληροφορίες σχετικά με τις απαιτήσεις για την υποβολή αίτησης για ειδικές άδειες ή παρόμοιες ρυθμίσεις, όπως ορίζεται στο άρθρο 4 παράγραφος 3, καθώς και τις απαραίτητες πληροφορίες για τον προγραμματισμό των διαδρομών τους, με σαφή και διαφανή τρόπο,

*Τροπολογία*

β) ενιαίο εθνικό σημείο πρόσβασης για τη λήψη πληροφοριών σχετικά με τις απαιτήσεις για την υποβολή αίτησης για ειδικές άδειες ή παρόμοιες ρυθμίσεις, όπως ορίζεται στο άρθρο 4 παράγραφος 3, καθώς και των απαραίτητων πληροφοριών για τον προγραμματισμό των διαδρομών τους, με σαφή και διαφανή τρόπο. ***Είναι απαραίτητο να συμπεριλαμβάνονται πληροφορίες σχετικά με τους περιορισμούς ύψους,***

Or. en

**Τροπολογία 188**  
**Peter Lundgren**



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

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

β) ενιαίο εθνικό σημείο πρόσβασης για **να λαμβάνουν οι αιτούντες πληροφορίες** σχετικά με τις απαιτήσεις για την υποβολή αίτησης για ειδικές άδειες ή παρόμοιες ρυθμίσεις, όπως ορίζεται στο άρθρο 4 παράγραφος 3, καθώς και **τις απαραίτητες πληροφορίες** για τον προγραμματισμό των διαδρομών τους, με σαφή και διαφανή τρόπο,

*Τροπολογία*

β) ενιαίο εθνικό σημείο πρόσβασης για **τη λήψη πληροφοριών** σχετικά με τις απαιτήσεις για την υποβολή αίτησης για ειδικές άδειες ή παρόμοιες ρυθμίσεις, όπως ορίζεται στο άρθρο 4 παράγραφος 3, καθώς και **των απαραίτητων πληροφοριών** για τον προγραμματισμό των διαδρομών τους, με σαφή και διαφανή τρόπο. **Περιλαμβάνονται πληροφορίες σχετικά με τους περιορισμούς ύψους,**

Or. en

**Τροπολογία 189**  
**Jan-Christoph Oetjen, Elsi Katainen**

**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 **ταξινόμησης και άδειας οχήματος** και την εναρμόνιση των κανόνων και των διαδικασιών για την έκδοση εθνικών αδειών, **μεταξύ άλλων σε ψηφιακή μορφή,** ή την εφαρμογή παρόμοιων ρυθμίσεων που αναφέρονται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου και στο άρθρο 4 παράγραφος 3, **καθώς και την εναρμόνιση των κανόνων για τη συνοδεία μη κανονικών μεταφορών.** Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 10θ παράγραφος 2.

## Αιτιολόγηση

*Επί του παρόντος, όλα τα κράτη μέλη απαιτούν τις ίδιες πληροφορίες κατά τη διαδικασία υποβολής αιτήσεων για άδειες μη κανονικών μεταφορών. Ωστόσο, τις ζητούν σε διαφορετική μορφή και στη δική τους εθνική γλώσσα. Αυτό δημιουργεί άσκοπη γραφειοκρατική επιβάρυνση. Ο εξορθολογισμός των διαδικασιών υποβολής αιτήσεων μεταξύ των κρατών μελών δεν απαιτεί καμία αλλαγή στις αρμοδιότητες των οδικών μεταφορέων ή στις μεθόδους έκδοσης αδειών.*

**Τροπολογία 190**  
**Kosma Zlotowski**

**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 **για την ταξινόμηση και την αδειοδότηση των οχημάτων**, την εναρμόνιση των κανόνων και των διαδικασιών για την έκδοση εθνικών αδειών, **μεταξύ άλλων σε ηλεκτρονική μορφή**, ή την εφαρμογή παρόμοιων ρυθμίσεων που αναφέρονται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου και στο άρθρο 4 παράγραφος 3, **καθώς και την εναρμόνιση των κανόνων για τη συνοδεία μη τυποποιημένων μεταφορών**. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 10θ παράγραφος 2.

Or. pl

**Τροπολογία 191**  
**Bergur Løkke Rasmussen**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 4**

*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 **ταξινόμησης και άδειας οχήματος** 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.

Or. en

**Τροπολογία 192**

**Elsi Katainen, Jan-Christoph Oetjen, Bergur Løkke Rasmussen**

**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 **ταξινόμησης και άδειας οχήματος** 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.

Or. en

## Αιτιολόγηση

Επί του παρόντος, τα κράτη μέλη απαιτούν τις ίδιες πληροφορίες κατά τη διαδικασία υποβολής αίτησης, αλλά σε διαφορετική μορφή και στη δική τους εθνική γλώσσα. Ο εξορθολογισμός των διαδικασιών υποβολής αίτησης με ένα κοινό πρότυπο για όλα τα κράτη μέλη θα μειώσει τη διοικητική επιβάρυνση των μη κανονικών μεταφορέων και θα έχει επίσης ως αποτέλεσμα την εξοικονόμηση πόρων.

### Τροπολογία 193

Markus Ferber, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska

#### 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 **ταξινόμησης και άδειας οχήματος** 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.

Or. en

### Τροπολογία 194

Isabel García Muñoz, Inma Rodríguez-Piñero, Thomas Rudner

#### 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

*Τροπολογία*

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.

εκτελεστικές πράξεις για τη θέσπιση κοινού τυποποιημένου εντύπου αίτησης **της ΕΕ** 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.

Or. en

## **Τροπολογία 195** **Peter Lundgren**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 4**  
Οδηγία 96/53/ΕΚ  
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 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.

Or. en

## **Τροπολογία 196** **Kateřina Konečná**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 4**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

**Άρθρο 4β**

**διαγράφεται**

**1. Όταν ένα κράτος μέλος, σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 2 στοιχείο α), επιτρέπει την κυκλοφορία στην επικράτειά του συνδυασμών οχημάτων με μέγιστο βάρος που υπερβαίνει τα όρια τα οποία ορίζονται στα σημεία 2.2.1 ή 2.2.2 του παραρτήματος I, δεν μπορεί να απορρίπτει ή να απαγορεύει τη χρήση στην επικράτειά του για τη διεθνή κυκλοφορία των συνδυασμών οχημάτων που συμμορφώνονται με τις τιμές βάρους οι οποίες ορίζονται για τις εθνικές μεταφορές εμπορευμάτων, υπό τον όρο ότι οι εν λόγω συνδυασμοί οχημάτων δεν έχουν μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος άνω των 44 τόνων.**

**διαγράφεται**

**2. Κατά παρέκκλιση από την παράγραφο 1, μπορεί να σημειωθεί υπέρβαση του ορίου βάρους των 44 τόνων που ορίζεται στην παράγραφο 1 σε περίπτωση που το κράτος μέλος επιτρέπει υψηλότερες τιμές βάρους για τους εν λόγω συνδυασμούς οχημάτων όταν συμμετέχουν σε διατροφική μεταφορά.**

**διαγράφεται**

**3. Λόγω της αναμενόμενης αύξησης της υιοθέτησης οχημάτων μηδενικών εκπομπών, το παρόν άρθρο εφαρμόζεται έως τις 31 Δεκεμβρίου 2034.»**

**διαγράφεται**

Or. en

*Αιτιολόγηση*

*Εάν επιτραπεί τα οχήματα εσωτερικής καύσης να αυξηθούν από 40 τόνους σε 44 τόνους, οι παράγοντες της αγοράς θα έχουν λιγότερα κίνητρα να μεταβούν από τα οχήματα εσωτερικής καύσης στα οχήματα μηδενικών εκπομπών και εάν επιτραπεί οι διμερείς συμφωνίες μεταξύ των κρατών μελών να εφαρμόζουν βάρη και διαστάσεις πάνω από εκείνα που ορίζονται στην παρούσα οδηγία στη διασυνοριακή κυκλοφορία, η οδηγία θα καταστεί παρωχημένη.*

## Τροπολογία 197

Ciarán Cuffe

εξ ονόματος της Ομάδας Verts/ALE

### Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 4

Οδηγία 96/53/EK

Άρθρο 4β – παράγραφος 1

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

1. Όταν ένα κράτος μέλος, σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 2 στοιχείο α), επιτρέπει την κυκλοφορία στην επικράτειά του συνδυασμών οχημάτων με μέγιστο βάρος που υπερβαίνει τα όρια τα οποία ορίζονται στα σημεία 2.2.1 ή 2.2.2 του παραρτήματος I, δεν μπορεί να **απορρίπτει ή να απαγορεύει** τη χρήση στην επικράτειά του για τη διεθνή κυκλοφορία των συνδυασμών οχημάτων που συμμορφώνονται με τις τιμές βάρους οι οποίες ορίζονται για τις εθνικές μεταφορές εμπορευμάτων, υπό τον όρο ότι οι εν λόγω συνδυασμοί οχημάτων δεν έχουν μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος άνω των 44 τόνων.

*Τροπολογία*

1. Όταν ένα κράτος μέλος, σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 2 στοιχείο α), επιτρέπει την κυκλοφορία στην επικράτειά του συνδυασμών οχημάτων με μέγιστο βάρος που υπερβαίνει τα όρια τα οποία ορίζονται στα σημεία 2.2.1 ή 2.2.2 του παραρτήματος I, δεν μπορεί να **αποφασίσει να επιτρέψει** τη χρήση στην επικράτειά του για τη διεθνή κυκλοφορία των συνδυασμών οχημάτων που συμμορφώνονται με τις τιμές βάρους οι οποίες ορίζονται για τις εθνικές μεταφορές εμπορευμάτων, υπό τον όρο ότι οι εν λόγω συνδυασμοί οχημάτων δεν έχουν μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος άνω των 44 τόνων, **οι διαδρομές που χρησιμοποιούνται από τα οχήματα αυτά δεν ανταγωνίζονται τους σιδηροδρομικούς ή πλωτούς τρόπους μεταφοράς και εφόσον πληρούνται τουλάχιστον μία από τις ακόλουθες προϋποθέσεις:**

**α) ο συνδυασμός οχημάτων είναι μηδενικών εκπομπών·**

**β) ο συνδυασμός οχημάτων χρησιμοποιείται για διατροφικές μεταφορές·**

**Το στοιχείο β) της παρούσας παραγράφου εφαρμόζεται έως τις 31 Δεκεμβρίου 2030.**

Or. en

## Τροπολογία 198

Markus Ferber

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

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

1. Όταν ένα κράτος μέλος, σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 2 στοιχείο α), επιτρέπει την κυκλοφορία στην επικράτειά του συνδυασμών οχημάτων με μέγιστο βάρος που υπερβαίνει τα όρια τα οποία ορίζονται στα σημεία 2.2.1 ή 2.2.2 του παραρτήματος I, δεν μπορεί να απορρίπτει ή να απαγορεύει τη χρήση στην επικράτειά του για τη διεθνή κυκλοφορία των συνδυασμών οχημάτων που συμμορφώνονται με τις τιμές βάρους οι οποίες ορίζονται για τις εθνικές μεταφορές εμπορευμάτων, υπό τον όρο ότι οι εν λόγω συνδυασμοί οχημάτων δεν έχουν μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος άνω των **44** τόνων.

*Τροπολογία*

1. Όταν ένα κράτος μέλος, σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 2 στοιχείο α), επιτρέπει την κυκλοφορία στην επικράτειά του συνδυασμών οχημάτων με μέγιστο βάρος που υπερβαίνει τα όρια τα οποία ορίζονται στα σημεία 2.2.1 ή 2.2.2 του παραρτήματος I, δεν μπορεί να απορρίπτει ή να απαγορεύει τη χρήση στην επικράτειά του για τη διεθνή κυκλοφορία των συνδυασμών οχημάτων που συμμορφώνονται με τις τιμές βάρους οι οποίες ορίζονται για τις εθνικές μεταφορές εμπορευμάτων, υπό τον όρο ότι οι εν λόγω συνδυασμοί οχημάτων δεν έχουν μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος άνω των **46** τόνων.

Or. en

*Αιτιολόγηση*

*Προκειμένου να ενθαρρυνθεί η υιοθέτηση οχημάτων μηδενικών εκπομπών, η διατροφικότητα και να αυξηθούν οι προσπάθειες απαλλαγής από τις ανθρακούχες εκπομπές, εξασφαλίζοντας παράλληλα πρόσθετο ωφέλιμο φορτίο, τα τριαξονικά μηχανοκίνητα οχήματα με τριαξονικά ημιρυμουλκούμενα επιτρέπεται να έχουν βάρος 44 τόνων και τα οχήματα μηδενικών εκπομπών, τα οχήματα με εναλλακτικά καύσιμα ή τα οχήματα που συμμετέχουν σε διατροφικές μεταφορές επιτρέπεται να έχουν βάρος 2 επιπλέον τόνων. Η συνολική αύξηση σε 44 τόνους εξασφαλίζει λιγότερες διαδρομές για μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου.*

**Τροπολογία 199**  
**Bergur Løkke Rasmussen**

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

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

1. Όταν ένα κράτος μέλος, σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 2 στοιχείο α),

*Τροπολογία*

1. **Οποιοδήποτε** κράτος μέλος **μπορεί να ορίσει τα δικά του βάρη και**



επιτρέπει την κυκλοφορία στην επικράτειά του συνδυασμών οχημάτων με μέγιστο βάρος που υπερβαίνει τα όρια τα οποία ορίζονται στα σημεία 2.2.1 ή 2.2.2 του παραρτήματος I, δεν μπορεί να απορρίπτει ή να απαγορεύει τη χρήση στην επικράτειά του για τη διεθνή κυκλοφορία των συνδυασμών οχημάτων που συμμορφώνονται με τις τιμές βάρους οι οποίες ορίζονται για τις εθνικές μεταφορές εμπορευμάτων, υπό τον όρο ότι οι εν λόγω συνδυασμοί οχημάτων δεν έχουν μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος άνω των 44 τόνων.

*διαστάσεις, αλλά πρέπει να* επιτρέπει την κυκλοφορία στην επικράτειά του συνδυασμών οχημάτων με μέγιστο βάρος 60 τόνων στο δίκτυο ΔΕΔ-Μ και δεν μπορεί να απορρίπτει ή να απαγορεύει τη χρήση στην επικράτειά του για τη διεθνή κυκλοφορία των συνδυασμών οχημάτων που συμμορφώνονται με τις τιμές βάρους οι οποίες ορίζονται για τις εθνικές μεταφορές εμπορευμάτων, υπό τον όρο ότι οι εν λόγω συνδυασμοί οχημάτων δεν έχουν μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος άνω των 60 τόνων.

Or. en

## Τροπολογία 200

Ciarán Cuffe

εξ ονόματος της Ομάδας Verts/ALE

### Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 4

Οδηγία 96/53/EK

Άρθρο 4β – παράγραφος 2

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

**2. Κατά παρέκκλιση από την παράγραφο 1, μπορεί να σημειωθεί υπέρβαση του ορίου βάρους των 44 τόνων που ορίζεται στην παράγραφο 1 σε περίπτωση που το κράτος μέλος επιτρέπει υψηλότερες τιμές βάρους για τους εν λόγω συνδυασμούς οχημάτων όταν συμμετέχουν σε διατροφική μεταφορά.**

*Τροπολογία*

*διαγράφεται*

Or. en

## Τροπολογία 201

Bergur Løkke Rasmussen

### Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 4

Οδηγία 96/53/EK  
Άρθρο 4β – παράγραφος 2

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

2. Κατά παρέκκλιση από την παράγραφο 1, μπορεί να σημειωθεί υπέρβαση του ορίου βάρους των **44** τόνων που ορίζεται στην παράγραφο 1 σε περίπτωση που το κράτος μέλος επιτρέπει υψηλότερες τιμές βάρους για τους εν λόγω συνδυασμούς οχημάτων όταν συμμετέχουν σε διατροφική μεταφορά.

*Τροπολογία*

2. Κατά παρέκκλιση από την παράγραφο 1, μπορεί να σημειωθεί υπέρβαση του ορίου βάρους των **60** τόνων που ορίζεται στην παράγραφο 1 σε περίπτωση που το κράτος μέλος επιτρέπει υψηλότερες τιμές βάρους για τους εν λόγω συνδυασμούς οχημάτων όταν συμμετέχουν σε διατροφική μεταφορά.

Or. en

**Τροπολογία 202**  
**Markus Ferber**

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

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

2. Κατά παρέκκλιση από την παράγραφο 1, μπορεί να σημειωθεί υπέρβαση του ορίου βάρους των **44** τόνων που ορίζεται στην παράγραφο 1 σε περίπτωση που το κράτος μέλος επιτρέπει υψηλότερες τιμές βάρους για τους εν λόγω συνδυασμούς οχημάτων όταν συμμετέχουν σε διατροφική μεταφορά.

*Τροπολογία*

2. Κατά παρέκκλιση από την παράγραφο 1, μπορεί να σημειωθεί υπέρβαση του ορίου βάρους των **46** τόνων που ορίζεται στην παράγραφο 1 σε περίπτωση που το κράτος μέλος επιτρέπει υψηλότερες τιμές βάρους για τους εν λόγω συνδυασμούς οχημάτων όταν συμμετέχουν σε διατροφική μεταφορά.

Or. en

**Τροπολογία 203**  
**Jan-Christoph Oetjen, Ondřej Kovařík**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 4**  
Οδηγία 96/53/EK  
Άρθρο 4β – παράγραφος 3

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

**3. Λόγω της αναμενόμενης αύξησης της υιοθέτησης οχημάτων μηδενικών εκπομπών, το παρόν άρθρο εφαρμόζεται έως τις 31 Δεκεμβρίου 2034.»**

*διαγράφεται*

Or. en

**Τροπολογία 204**

**Ciarrán Cuffe**

εξ ονόματος της Ομάδας Verts/ALE

**Πρόταση οδηγίας**

**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 4**

Οδηγία 96/53/EK

Άρθρο 4β – παράγραφος 3

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

**3. Λόγω της αναμενόμενης αύξησης της υιοθέτησης οχημάτων μηδενικών εκπομπών, το παρόν άρθρο εφαρμόζεται έως τις 31 Δεκεμβρίου 2034.»**

*διαγράφεται*

Or. en

**Τροπολογία 205**

**Markus Ferber**

**Πρόταση οδηγίας**

**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 4**

Οδηγία 96/53/EK

Άρθρο 4β – παράγραφος 3

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

**3. Λόγω της αναμενόμενης αύξησης της υιοθέτησης οχημάτων μηδενικών εκπομπών, το παρόν άρθρο εφαρμόζεται έως τις 31 Δεκεμβρίου 2034.»**

**3. Λόγω της αναμενόμενης αύξησης της υιοθέτησης οχημάτων μηδενικών εκπομπών, το παρόν άρθρο εφαρμόζεται έως τις 31 Δεκεμβρίου 2039, εφόσον το επιτρέπουν οι πρόσφοροι όροι στην αγορά.»**

**Τροπολογία 206**  
**Elsi Katainen, Jan-Christoph Oetjen, Ondřej Kovařík**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 4**  
 Οδηγία 96/53/ΕΚ  
 Άρθρο 4β – παράγραφος 3

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

3. Λόγω της αναμενόμενης αύξησης της υιοθέτησης οχημάτων μηδενικών εκπομπών, το παρόν άρθρο εφαρμόζεται έως τις 31 Δεκεμβρίου **2034**.»·

*Τροπολογία*

3. Λόγω της αναμενόμενης αύξησης της υιοθέτησης οχημάτων μηδενικών εκπομπών, το παρόν άρθρο εφαρμόζεται έως τις 31 Δεκεμβρίου **2039, εφόσον πληρούνται οι πρόσφοροι όροι**.»·

Or. en

*Αιτιολόγηση*

*Είναι σημαντικό να παρέχονται στους μεταφορείς κίνητρα για την απαλλαγή των οδικών μεταφορών από τις ανθρακούχες εκπομπές. Ωστόσο, για λόγους ασφάλειας δικαίου και νομοθετικής συνοχής, το χρονοδιάγραμμα σταδιακής κατάργησης θα πρέπει να ευθυγραμμιστεί όσο το δυνατόν περισσότερο με τους στόχους που ορίζονται στον κανονισμό σχετικά με τα πρότυπα CO<sub>2</sub> για τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα. Οι πρόσφοροι όροι περιλαμβάνουν, για παράδειγμα, τη διαθεσιμότητα υποδομής και οχημάτων μηδενικών εκπομπών.*

**Τροπολογία 207**  
**Peter Lundgren**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 4**  
 Οδηγία 96/53/ΕΚ  
 Άρθρο 4β – παράγραφος 3

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

3. Λόγω της αναμενόμενης αύξησης της υιοθέτησης οχημάτων μηδενικών εκπομπών, **το παρόν άρθρο εφαρμόζεται έως τις 31 Δεκεμβρίου 2034**.»·

*Τροπολογία*

3. Λόγω της αναμενόμενης αύξησης της υιοθέτησης οχημάτων μηδενικών εκπομπών, **η εφαρμογή του παρόντος άρθρου θα αξιολογηθεί το 2040**.»·

Or. en

**Τροπολογία 208**  
**Bergur Løkke Rasmussen**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 4**  
Οδηγία 96/53/EK  
Άρθρο 4β – παράγραφος 3

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

3. Λόγω της αναμενόμενης αύξησης της υιοθέτησης οχημάτων μηδενικών εκπομπών, το παρόν άρθρο *εφαρμόζεται έως τις 31 Δεκεμβρίου 2034.*»

*Τροπολογία*

3. Λόγω της αναμενόμενης αύξησης της υιοθέτησης οχημάτων μηδενικών εκπομπών, το παρόν άρθρο *θα αξιολογηθεί το 2035.*»

Or. en

**Τροπολογία 209**  
**Jan-Christoph Oetjen**

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

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

**Άρθρο 4γ**

*Η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστικές πράξεις οι οποίες καθορίζουν διαδρόμους για μη κανονικές οδικές μεταφορές, καθώς και απλουστευμένη διαδικασία αίτησης άδειας για τη χρήση των διαδρόμων αυτών. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 10θ παράγραφος 2.*

Or. en

**Τροπολογία 210**  
**Ciarán Cuffe**  
εξ ονόματος της Ομάδας Verts/ALE

## Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – εδάφιο 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:

— 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.

*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.

Or. en

*Οδηγία 96/53/EK*

## Τροπολογία 211

Ciarán Cuffe

εξ ονόματος της Ομάδας Verts/ALE

## Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 5 – στοιχείο γ

Οδηγία 96/53/EK

Άρθρο 6 – παράγραφος 7

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

γ) **προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος 7:**

«7. Για να χαρακτηριστεί διατροφική μια μεταφορά για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας, ο φορτωτής ή, αν διαφέρει από τον φορτωτή, η επιχείρηση που οργανώνει τη διατροφική μεταφορά, διασφαλίζει ότι τα έγγραφα που αναφέρονται στα άρθρα 3 και 7 της

*Τροπολογία*

**διαγράφεται**

*οδηγίας 92/106/ΕΟΚ, κατά περίπτωση, καταγράφονται και διατίθενται σε πλατφόρμα eFTI σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2020/1056. Οι πληροφορίες αυτές είναι προσβάσιμες στις αρμόδιες αρχές, στην ίδια πλατφόρμα eFTI όπου καταγράφηκαν οι πληροφορίες μεταφοράς, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2020/1056.»*

Or. en

#### *Αιτιολόγηση*

*Η διάταξη αυτή θα πρέπει να αντιμετωπιστεί στο πλαίσιο της αναθεώρησης της οδηγίας για τις συνδυασμένες μεταφορές*

#### **Τροπολογία 212**

**Ciarán Cuffe**

εξ ονόματος της Ομάδας Verts/ALE

#### **Πρόταση οδηγίας**

**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 7**

Οδηγία 96/53/ΕΚ

Άρθρο 8γ

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

**(7) προστίθεται το ακόλουθο άρθρο 8γ:**

**διαγράφεται**

**«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.»*

Or. en

### Αιτιολόγηση

*Η διάταξη αυτή αυξάνει τον ανταγωνισμό μεταξύ των οδικών εμπορευματικών μεταφορών και των σιδηροδρομικών μεταφορών. Είναι λογικό τα φορτηγά να χρησιμοποιούνται ως οχήματα μεταφοράς αυτοκινήτων για οδικές διαδρομές μικρών αποστάσεων, αλλά όχι να τους παρέχονται κίνητρα προκειμένου να εκτελούν διασυνοριακά ταξίδια λόγω του μεγαλύτερου μήκους τους. Επιπλέον, και όπως αναφέρεται στην εκτίμηση επιπτώσεων, όταν το επιπλέον φορτίο υπερβαίνει το όριο σχεδιασμού, οι κίνδυνοι για την ασφάλεια αυξάνονται σημαντικά.*

### Τροπολογία 213 Peter Lundgren

#### Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 7 – εισαγωγικό μέρος

Οδηγία 96/53/EK

Άρθρο 8γ

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

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**

*Τροπολογία*

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 **εκτεινόμενων πίσω** στηριγμάτων φορτίου.

Το φορτίο μπορεί να προεξέχει μπροστά από το όχημα **μεταφοράς οχημάτων, με εξαίρεση τα αρθρωτά οχήματα,** έως 0,5 μέτρα κατ' ανώτατο όριο, υπό την προϋπόθεση ότι **οι άξονες** του μεταφερόμενου οχήματος **στηρίζονται** στη δομή του **αμαξώματος**. **Στο πίσω μέρος,** το φορτίο μπορεί να προεξέχει **έως 1,5 μέτρα κατ' ανώτατο όριο, υπό την προϋπόθεση ότι ο/οι εμπρόςθιος/-οι άξονας/-ες του/των μεταφερόμενου/-ων**



*προϋπόθεση ότι ο τελευταίος άξονας του μεταφερόμενου οχήματος στηρίζεται στη δομή του ρυμουλκούμενου.»*

*οχήματος/-ων στηρίζεται/-ονται στη δομή του ρυμουλκούμενου. Τα εκτεινόμενα πίσω στηρίγματα φορτίου δεν πρέπει να προεξέχουν περισσότερο από το προεξέχον φορτίο.»*

Or. en

**Τροπολογία 214**  
**Markus Ferber**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 7**  
Οδηγία 96/53/EK  
Άρθρο 8γ – παράγραφος 1

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

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.

*Τροπολογία*

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 εγκεκριμένων στηριγμάτων φορτίου, **όπως εκτεινόμενων πίσω στηριγμάτων φορτίου.**

Or. en

**Τροπολογία 215**  
**Jan-Christoph Oetjen, Elsi Katainen**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 7**  
Οδηγία 96/53/EK  
Άρθρο 8γ – παράγραφος 1

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

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

*Τροπολογία*

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 **εκτεινόμενων πίσω**

φορτίου.

στηριγμάτων φορτίου.

Or. en

### *Αιτιολόγηση*

*Δεν υπάρχει ορισμός σχετικά με το ποια στηρίγματα φορτίου είναι εγκεκριμένα και ποια όχι. Επομένως, είναι απαραίτητο να διευκρινιστεί.*

#### **Τροπολογία 216** **Marco Campomenosi**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 7**  
Οδηγία 96/53/EK  
Άρθρο 8γ – παράγραφος 1

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

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.

*Τροπολογία*

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 **21** μέτρα συνολικά, με τη χρήση εγκεκριμένων στηριγμάτων φορτίου.

Or. it

#### **Τροπολογία 217** **Massimiliano Salini**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 7**  
Οδηγία 96/53/EK  
Άρθρο 8γ – παράγραφος 1

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

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

*Τροπολογία*

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 **21** μέτρα συνολικά, με τη χρήση εγκεκριμένων στηριγμάτων

φορτίου.

φορτίου.

Or. en

**Τροπολογία 218**  
**Rovana Plumb**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 7**  
Οδηγία 96/53/EK  
Άρθρο 8γ – παράγραφος 1

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

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.

*Τροπολογία*

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 **εκτεινόμενων πίσω** στηριγμάτων φορτίου.

Or. en

**Τροπολογία 219**  
**Bergur Løkke Rasmussen**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 7**  
Οδηγία 96/53/EK  
Άρθρο 8γ – παράγραφος 1

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

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.

*Τροπολογία*

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 **εγκεκριμένων** στηριγμάτων φορτίου.

Or. en

**Τροπολογία 220**  
**Rovana Plumb**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 7**  
Οδηγία 96/53/EK  
Άρθρο 8γ – παράγραφος 2

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

***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*

Το φορτίο μπορεί να προεξέχει μπροστά από το όχημα ***μεταφοράς οχημάτων, με εξαίρεση τα αρθρωτά οχήματα,*** έως 0,5 μέτρα κατ' ανώτατο όριο, υπό την προϋπόθεση ότι ***οι άξονες*** του μεταφερόμενου οχήματος ***στηρίζονται*** στη δομή του ***αμαξώματος.*** ***Στο πίσω μέρος,*** το φορτίο μπορεί να προεξέχει έως 1,5 μέτρα κατ' ανώτατο όριο, υπό την προϋπόθεση ότι ***ο/οι εμπρόσθιος/-οι άξονας/-ες του/των μεταφερόμενου/-ων οχήματος/-ων στηρίζεται/-ονται*** στη δομή του ρυμουλκούμενου. ***Τα εκτεινόμενα πίσω στηρίγματα φορτίου δεν πρέπει να προεξέχουν περισσότερο από το προεξέχον φορτίο.***»

Or. en

**Τροπολογία 221**  
**Markus Ferber**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 7**  
Οδηγία 95/53/EK  
Άρθρο 8γ – παράγραφος 2

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

***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

*Τροπολογία*

Το φορτίο μπορεί να προεξέχει μπροστά από το όχημα ***μεταφοράς οχημάτων, με εξαίρεση τα αρθρωτά οχήματα,*** έως 0,5 μέτρα κατ' ανώτατο όριο, υπό την προϋπόθεση ότι ***οι άξονες*** του μεταφερόμενου οχήματος ***στηρίζονται*** στη δομή του ρυμουλκούμενου. Το φορτίο μπορεί να προεξέχει από πίσω έως 1,5

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.»·

μέτρα κατ' ανώτατο όριο, υπό την προϋπόθεση ότι ο **εμπρόσθιος** άξονας του μεταφερόμενου οχήματος στηρίζεται στη δομή του ρυμουλκούμενου.»·

Or. en

### *Αιτιολόγηση*

*Διευκρίνιση καθώς δεν υπάρχει αναγνωρισμένος ορισμός των «ανοικτών» και «κλειστών» οχημάτων μεταφοράς οχημάτων και για να αφεθούν περιθώρια για μερικούς ή μελλοντικούς σχεδιασμούς που θα εισέλθουν στην αγορά, ενώ αντικατοπτρίζει επίσης την επιχειρησιακή πραγματικότητα του κλάδου των οχημάτων μεταφοράς οχημάτων.*

### **Τροπολογία 222** **Massimiliano Salini**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 7**  
Οδηγία 96/53/EK  
Άρθρο 8γ – παράγραφος 2

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

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*

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 **μηχανοκίνητου οχήματος**. 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.

Or. en

### **Τροπολογία 223** **Marco Campomenosi**

## Πρόταση οδηγίας

### Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 7

Οδηγία 96/53/EK

Άρθρο 8γ – παράγραφος 2

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

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*

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 **μηχανοκίνητου οχήματος**. 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.»

Or. it

## Τροπολογία 224

Peter Lundgren

## Πρόταση οδηγίας

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

Οδηγία 96/53/EK

Άρθρο 9α – παράγραφος 1

*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

*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 βελτιωμένη άνεση του οδηγού**. Οποιαδήποτε υπέρβαση των μέγιστων μηκών που επιτρέπονται βάσει του

χρησιμοποιηθεί για την εγκατάσταση τεχνολογίας μηδενικών εκπομπών. Οχήματα ή συνδυασμοί οχημάτων εξοπλισμένα με τέτοιους θαλάμους οδήγησης συμμορφώνονται με το παράρτημα I σημείο 1.5 της παρούσας οδηγίας και τυχόν υπέρβαση των μέγιστων μηκών δεν επιφέρει αύξηση της ικανότητας φόρτωσης αυτών των οχημάτων.

παρόντος άρθρου μπορεί επίσης να χρησιμοποιηθεί για την εγκατάσταση τεχνολογίας μηδενικών εκπομπών. Οχήματα ή συνδυασμοί οχημάτων εξοπλισμένα με τέτοιους θαλάμους οδήγησης συμμορφώνονται με το παράρτημα I σημείο 1.5 της παρούσας οδηγίας και τυχόν υπέρβαση των μέγιστων μηκών δεν επιφέρει αύξηση της ικανότητας φόρτωσης αυτών των οχημάτων.

Or. en

## **Τροπολογία 225** **Mario Furore**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 8 – στοιχείο α**  
Οδηγία 96/53/EK  
Άρθρο 9α – παράγραφος 1

*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 I 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 οδήγησης συμμορφώνονται με το παράρτημα I σημείο 1.5 της παρούσας οδηγίας και τυχόν υπέρβαση των μέγιστων μηκών δεν επιφέρει αύξηση της ικανότητας φόρτωσης αυτών των οχημάτων.

*Τροπολογία*

1. Οχήματα ή συνδυασμοί οχημάτων που συμμορφώνονται με τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/858 μπορούν να υπερβαίνουν τα μέγιστα μήκη που ορίζονται στο παράρτημα I 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 οδήγησης συμμορφώνονται με το παράρτημα I σημείο 1.5 της παρούσας οδηγίας και τυχόν υπέρβαση των μέγιστων μηκών δεν επιφέρει αύξηση της ικανότητας φόρτωσης αυτών των οχημάτων.

*Οι εγκαταστάσεις υγιεινής, εάν υπάρχουν, δεν μπορούν να αφαιρεθούν από τους θαλάμους ώστε να καταστεί δυνατή η εγκατάσταση τεχνολογιών μηδενικών εκπομπών.*

Or. it

## **Τροπολογία 226**

**Elsi Katainen, Jan-Christoph Oetjen, Bergur Løkke Rasmussen**

### **Πρόταση οδηγίας**

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

Οδηγία 96/53/EK

Άρθρο 9α – παράγραφος 1

*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 I 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 I σημείο 1.5 της παρούσας οδηγίας και τυχόν υπέρβαση των μέγιστων μηκών δεν επιφέρει αύξηση της ικανότητας φόρτωσης αυτών των οχημάτων.

*Τροπολογία*

1. Οχήματα ή συνδυασμοί οχημάτων που συμμορφώνονται με τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/858 μπορούν να υπερβαίνουν τα μέγιστα μήκη που ορίζονται στο παράρτημα I σημείο 1.1 της παρούσας οδηγίας, υπό τον όρο ότι οι θάλαμοι οδήγησής τους παρέχουν βελτιωμένες αεροδυναμικές επιδόσεις, ενεργειακή απόδοση, **βελτιωμένη άνεση του οδηγού** 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 I σημείο 1.5 της παρούσας οδηγίας και τυχόν υπέρβαση των μέγιστων μηκών δεν επιφέρει αύξηση της ικανότητας φόρτωσης αυτών των οχημάτων.

Or. en

## **Τροπολογία 227**

**Markus Ferber**



## Πρόταση οδηγίας

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

Οδηγία 96/53/EK

Άρθρο 9α – παράγραφος 1

#### *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*

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 βελτιωμένη 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.

Or. en

#### *Αιτιολόγηση*

*Ο τομέας των οδικών εμπορευματικών μεταφορών αντιμετωπίζει χρόνια έλλειψη οδηγών, η βελτιωμένη ασφάλεια και η συνολική άνεση είναι ζωτικής σημασίας για την αντιμετώπισή της.*

## Τροπολογία 228

**Isabel García Muñoz, Inma Rodríguez-Piñero, Thomas Rudner**

## Πρόταση οδηγίας

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

Οδηγία 96/53/EK

Άρθρο 9α – παράγραφος 1

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 οδήγησης 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.

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 οδήγησης 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.

Or. en

## Τροπολογία 229

Ciarán Cuffe

εξ ονόματος της Ομάδας Verts/ALE

### Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 8 α (νέο)

Οδηγία 96/53/EK

Άρθρο 9β (νέο)

**(8α) παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο 9β:**

**Εντός ενός έτους από την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή τροποποιεί τη σχετική νομοθεσία για την έγκριση τύπου, συμπεριλαμβανομένου του κανονισμού**

*(ΕΕ) 2018/858<sup>6α</sup>, προκειμένου να διασφαλιστεί ότι τα νέα οχήματα ή συνδυασμοί οχημάτων είναι τεχνικά και λειτουργικά συμβατά με τις απαιτήσεις για τη μεταφόρτωση διατροφικών μεταφορών, συμπεριλαμβανομένων, μεταξύ άλλων, των απαιτήσεων για το βάρος, το σχήμα, τη δυνατότητα μεταφοράς με γερανό, την αεροδυναμική αντίσταση στους σιδηροδρόμους και τη δυνατότητα σύμπτυξης και αναδίπλωσης των προεξεχουσών διατάξεων.*

---

*<sup>6α</sup> Κανονισμός (ΕΕ) 2018/858 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 30ής Μαΐου 2018, για την έγκριση και την εποπτεία της αγοράς μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά, για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 715/2007 και (ΕΚ) αριθ. 595/2009 και για την κατάργηση της οδηγίας 2007/46/ΕΚ.*

Or. en

#### *Αιτιολόγηση*

*Σήμερα, οι περισσότερες οδικές μονάδες δεν είναι συμβατές με τις σιδηροδρομικές μεταφορές ή την εσωτερική ναυσιπλοΐα και προκειμένου να αποφευχθεί η παρεμπόδιση ενός σημαντικού τμήματος της αγοράς (ιδιαίτερα υπό το πρίσμα των αλλαγών που εισάγονται στο παράρτημα I), είναι σημαντικό να διασφαλιστεί ότι οποιαδήποτε νέα οδική μονάδα τοποθετείται στην αγορά είναι συμβατή με τις διατροφικές μεταφορές εκ σχεδιασμού.*

**Τροπολογία 230**  
**Dominique Riquet**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 9**  
Οδηγία 96/53/ΕΚ  
Άρθρο 10β – παράγραφος 1 – εδάφιο 1

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

Τα μέγιστα επιτρεπόμενα βάρη και τα μέγιστα επιτρεπόμενα βάρη ανά άξονα των οχημάτων με εναλλακτικά καύσιμα ή μηδενικές εκπομπές είναι εκείνα που ορίζονται στα σημεία 2.2, 2.3, 2.4, 3.4.2 και 3.4.3 του παραρτήματος I.

Τα μέγιστα επιτρεπόμενα βάρη και τα μέγιστα επιτρεπόμενα βάρη ανά άξονα των οχημάτων με εναλλακτικά καύσιμα ή μηδενικές εκπομπές είναι εκείνα που ορίζονται στα σημεία 2.2, 2.3, 2.4, 3.4.2 και 3.4.3 του παραρτήματος I.

***Τα οχήματα με εναλλακτικά καύσιμα συμμορφώνονται επίσης με τα μέγιστα επιτρεπόμενα όρια βάρους ανά άξονα που καθορίζονται στο παράρτημα I σημείο 3.***

Or. en

**Τροπολογία 231**  
**Markus Ferber**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 9**  
Οδηγία 96/53/EK  
Άρθρο 10β – παράγραφος 1 – εδάφιο 1

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

Τα μέγιστα επιτρεπόμενα βάρη και τα μέγιστα επιτρεπόμενα βάρη ανά άξονα των οχημάτων με εναλλακτικά καύσιμα ή μηδενικές εκπομπές είναι εκείνα που ορίζονται στα σημεία 2.2, 2.3, 2.4, **3.4.2 και 3.4.3** του παραρτήματος I.

Τα μέγιστα επιτρεπόμενα βάρη και τα μέγιστα επιτρεπόμενα βάρη ανά άξονα των οχημάτων με εναλλακτικά καύσιμα ή μηδενικές εκπομπές είναι εκείνα που ορίζονται στα σημεία 2.2, 2.3, 2.4 **και 3.4.2** του παραρτήματος I.

Or. en

*Αιτιολόγηση*

*Συγχρονισμός με τις αλλαγές στο παράρτημα*

**Τροπολογία 232**  
**Dominique Riquet**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 9**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

Το πρόσθετο βάρος που απαιτούν τα οχήματα με εναλλακτικά καύσιμα, **εκτός των οχημάτων μηδενικών εκπομπών**, ορίζεται βάσει των εγγράφων τεκμηρίωσης που παρέχει ο κατασκευαστής κατά την έγκριση του εν λόγω οχήματος. Το εν λόγω πρόσθετο βάρος επισημαίνεται στα επίσημα αποδεικτικά που απαιτούνται βάσει του άρθρου 6.

*Τροπολογία*

Το πρόσθετο βάρος που απαιτούν τα οχήματα με εναλλακτικά καύσιμα ορίζεται βάσει των εγγράφων τεκμηρίωσης που παρέχει ο κατασκευαστής κατά την έγκριση του εν λόγω οχήματος. Το εν λόγω πρόσθετο βάρος επισημαίνεται στα επίσημα αποδεικτικά που απαιτούνται βάσει του άρθρου 6.

Or. en

**Τροπολογία 233**

**Ciarán Cuffe**

εξ ονόματος της Ομάδας Verts/ALE

**Πρόταση οδηγίας**

**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 9**

Οδηγία 96/53/EK

Άρθρο 10β – παράγραφος 1 – εδάφιο 4

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 10η για τη συμπλήρωση της παρούσας οδηγίας με την επικαιροποίηση του καταλόγου εναλλακτικών καυσίμων του άρθρου 2 που απαιτούν πρόσθετο βάρος. Είναι ιδιαίτερα σημαντικό η Επιτροπή να ακολουθεί τη συνήθη πρακτική της και να διενεργεί διαβουλεύσεις με εμπειρογνώμονες, μεταξύ άλλων και με εμπειρογνώμονες των κρατών μελών, πριν από την έκδοση των εν λόγω κατ' εξουσιοδότηση πράξεων.

*Τροπολογία*

Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 10η για τη συμπλήρωση της παρούσας οδηγίας με την επικαιροποίηση του καταλόγου εναλλακτικών καυσίμων του άρθρου 2 που απαιτούν πρόσθετο βάρος, **υπό τον όρο ότι οι προσθήκες αυτές προορίζονται για τη συμμόρφωση ενός οχήματος με το σημείο 11 του άρθρου 3 του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1242<sup>1a</sup>**. Είναι ιδιαίτερα σημαντικό η Επιτροπή να ακολουθεί τη συνήθη πρακτική της και να διενεργεί διαβουλεύσεις με εμπειρογνώμονες, μεταξύ άλλων και με εμπειρογνώμονες των κρατών μελών, πριν από την έκδοση των εν λόγω κατ' εξουσιοδότηση πράξεων.

*1<sup>α</sup> Κανονισμός (ΕΕ) 2019/1242 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Ιουνίου 2019, σχετικά με τον καθορισμό προτύπων επιδόσεων για τις εκπομπές CO<sub>2</sub> των νέων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων και την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 595/2009 και (ΕΕ) 2018/956 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και της οδηγίας 96/53/ΕΚ του Συμβουλίου*

Or. en

**Τροπολογία 234**  
**Dominique Riquet**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 9**  
Οδηγία 96/53/ΕΚ  
Άρθρο 10β – παράγραφος 2

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

**2. Όσον αφορά τα μέγιστα μήκη που ορίζονται στο παράρτημα I σημείο 1.1 για οχήματα μηδενικών εκπομπών ή συνδυασμούς οχημάτων, συμπεριλαμβανομένων των οχημάτων μηδενικών εκπομπών, μπορεί να υπάρξει 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 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**

*Τροπολογία*

*διαγράφεται*

μεταφορές.

*Το πρόσθετο μήκος που απαιτούν τα οχήματα μηδενικών εκπομπών ορίζεται βάσει των εγγράφων τεκμηρίωσης που παρέχει ο κατασκευαστής κατά την έγκριση των εν λόγω οχημάτων. Το εν λόγω πρόσθετο μήκος επισημαίνεται στα επίσημα αποδεικτικά που απαιτούνται βάσει του άρθρου 6.»*

Or. en

### **Τροπολογία 235**

**Ciarán Cuffe**

εξ ονόματος της Ομάδας Verts/ALE

#### **Πρόταση οδηγίας**

**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 9**

Οδηγία 96/53/EK

Άρθρο 10β – παράγραφος 2 α (νέα)

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

**2α. Η Επιτροπή αναθεωρεί τη νομοθεσία της ΕΕ για την έγκριση τύπου προκειμένου να λάβει υπόψη τις απαιτήσεις που ορίζονται στα σημεία 3.4.2, 3.4.3 και 3.4.4 του παραρτήματος I.**

Or. en

### **Τροπολογία 236**

**Peter Lundgren**

#### **Πρόταση οδηγίας**

**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 10**

Οδηγία 2003/53/EK

Άρθρο 10γ

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

Επιτρέπεται υπέρβαση των μέγιστων μηκών που καθορίζονται στο παράρτημα I σημείο 1.1, όταν συντρέχει περίπτωση

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.»·

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. ***Τα εμπορευματοκιβώτια ή κινητά αμαξώματα 45 ποδών που αποτελούν μέρος διατροφικής μεταφοράς μπορούν επίσης να μεταφέρονται με συνδυασμό αρθρωτών οχημάτων με ημιρυμουλκούμενο μήκους έως 15 μέτρων, υπό το όρο ότι πληρούνται οι προϋποθέσεις του άρθρου 4 παράγραφοι 1 και 2»·***

Or. en

## Τροπολογία 237

Isabel García Muñoz, Inma Rodríguez-Piñero

### Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 10

Οδηγία 96/53/EK

Άρθρο 10γ

*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

*Τροπολογία*

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 για οχήματα ή συνδυασμούς οχημάτων που εκτελούν μεταφορές εμπορευματοκιβωτίων 45 ποδών **ή 48 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.»·

εμπορευματοκιβωτίου ή κινητού  
αμαξώματος αποτελεί μέρος διατροφικής  
μεταφοράς.»·

Or. en

## Τροπολογία 238

Isabel García Muñoz, Inma Rodríguez-Piñero, Thomas Rudner

### Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 13 – στοιχείο α

Οδηγία 96/53/EK

Άρθρο 10δ – παράγραφος 1 – νέο εδάφιο

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

*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.*

Or. en

## Τροπολογία 239

Elsi Katainen, Jan-Christoph Oetjen, Bergur Løkke Rasmussen

### Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 13 – στοιχείο α

Οδηγία 96/53/EK

Άρθρο 10δ – παράγραφος 1 – εδάφιο 2

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

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

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 αυτόματα**

(EE) 1315/2013\*.

*συστήματα είναι σε θέση, εάν είναι τεχνικά εφικτό, να εντοπίζουν οχήματα ή συνδυασμούς με ειδική άδεια και να συνδέουν τους όρους που ορίζονται στην άδεια με τα μέγιστα επιτρεπόμενα βάρη και διαστάσεις.*

Or. en

#### Αιτιολόγηση

*Τα συστήματα αυτόματου εντοπισμού πρέπει να μπορούν να εντοπίζουν οχήματα ή συνδυασμούς που υπερβαίνουν τα μέγιστα επιτρεπόμενα βάρη και διαστάσεις, αλλά για τα οποία ισχύει παρέκκλιση βάσει ειδικής άδειας. Στα οχήματα με ειδική άδεια δεν θα πρέπει να επιβάλλονται αδικαιολόγητες κυρώσεις λόγω πληροφοριών που παρέχονται από αυτόματο σύστημα εντοπισμού.*

**Τροπολογία 240**  
**Peter Lundgren**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 13 – στοιχείο α**  
Οδηγία 96/53/EK  
Άρθρο 10δ – παράγραφος 1 – εδάφιο 2

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

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 (EE) 1315/2013\*.

*Τροπολογία*

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 (EE) 1315/2013\*. ***Τα αυτόματα συστήματα είναι σε θέση να εντοπίζουν οχήματα ή συνδυασμούς με ειδική άδεια και να συνδέουν τους όρους που ορίζονται στην άδεια με τα μέγιστα επιτρεπόμενα βάρη και διαστάσεις.***

Or. en

**Τροπολογία 241**  
**Ciarán Cuffe**  
εξ ονόματος της Ομάδας Verts/ALE

## **Πρόταση οδηγίας**

**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 13 – στοιχείο α**

Οδηγία 96/53/EK

Άρθρο 10δ – παράγραφος 1 – εδάφιο 3

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

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

*Τροπολογία*

*Εντός 4 ετών από την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας, όλα τα οχήματα και όλοι οι συνδυασμοί οχημάτων θα πρέπει να εφοδιαστούν με εξοπλισμό ζύγισης επί του οχήματος που θα είναι συνδεδεμένος με ταχογράφους επί του οχήματος.*

Or. en

## **Τροπολογία 242**

**Kateřina Konečná**

## **Πρόταση οδηγίας**

**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 13 – στοιχείο α**

Οδηγία 96/53/EK

Άρθρο 10δ – παράγραφος 1 – εδάφιο 3

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

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

*Τροπολογία*

*Εντός 5 ετών από την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας, όλα τα οχήματα και όλοι οι συνδυασμοί οχημάτων θα πρέπει να εφοδιαστούν με εξοπλισμό ζύγισης επί του οχήματος.*

Or. en

## *Αιτιολόγηση*

*Αντί να χρησιμοποιούνται αποκλειστικά συστήματα ζύγισης που εγκαθίστανται σποραδικά στις οδικές υποδομές (τα οποία μπορούν εύκολα να παρακαμφθούν μέσω εναλλακτικών διαδρομών στις οποίες είναι πιθανό να εμφανιστεί συμφόρηση), θα επιτευχθεί καλύτερη επιβολή της οδικής νομοθεσίας με συστήματα συνεχούς παρακολούθησης του βάρους επί του οχήματος με αισθητήρες βάρους που θα συνδέονται με τους ήδη υπάρχοντες ταχογράφους.*

## **Τροπολογία 243**

**Kosma Zlotowski**

## Πρόταση οδηγίας

### Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 13 – στοιχείο α

Οδηγία 96/53/EK

Άρθρο 10δ – παράγραφος 1

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

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.

*Τροπολογία*

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. ***Επίσης, τα εν λόγω συστήματα πρέπει να είναι συνδεδεμένα με το σύστημα αδειοδότησης μη τυποποιημένων μεταφορών, ώστε να μπορούν να αναγνωρίζουν εγκεκριμένα οχήματα που μεταφέρουν αδιαχώριστα φορτία.*** Όπου τα αυτόματα συστήματα χρησιμοποιούνται μόνο για σκοπούς ταυτοποίησης, δεν απαιτείται πιστοποίηση.

Or. pl

## Τροπολογία 244

Markus Ferber, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska

## Πρόταση οδηγίας

### Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 13 – στοιχείο α

Οδηγία 96/53/EK

Άρθρο 10δ – παράγραφος 1 – εδάφιο 4

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

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 να πιστοποιηθούν.

*Τροπολογία*

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. ***Τα συστήματα αυτά συνδέονται επίσης με ηλεκτρονικό σύστημα αδειοδότησης για μη κανονικές μεταφορές, προκειμένου να αναγνωρίζονται τα επιτρεπόμενα οχήματα που μεταφέρουν αδιαχώριστα***

**φορτία.** Όπου τα αυτόματα συστήματα χρησιμοποιούνται μόνο για σκοπούς ταυτοποίησης, δεν απαιτείται να πιστοποιηθούν.

Or. en

## Τροπολογία 245

**Ciarán Cuffe**

εξ ονόματος της Ομάδας Verts/ALE

### Πρόταση οδηγίας

**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 13 – στοιχείο α**

Οδηγία 96/53/EK

Άρθρο 10δ – παράγραφος 2

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

Κάθε κράτος μέλος διενεργεί κάθε ημερολογιακό έτος τουλάχιστον **έξι** ελέγχους ανά ένα εκατομμύριο οχηματοχιλιόμετρα τα οποία διανύονται στην επικράτειά του με οχήματα ή συνδυασμούς οχημάτων που χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά εμπορευμάτων και εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας, σχετικά με τα βάρη των εν λόγω οχημάτων ή συνδυασμών οχημάτων, ανεξάρτητα από τη χώρα ταξινόμησης των οχημάτων αυτών ή τη χώρα στην οποία τέθηκαν σε κυκλοφορία. Οι έλεγχοι συμμόρφωσης περιλαμβάνουν **κατάλληλο αριθμό ελέγχων που διενεργούνται** τη νύχτα.»

*Τροπολογία*

Κάθε κράτος μέλος διενεργεί κάθε ημερολογιακό έτος τουλάχιστον **20** ελέγχους ανά ένα εκατομμύριο οχηματοχιλιόμετρα τα οποία διανύονται στην επικράτειά του με οχήματα ή συνδυασμούς οχημάτων που χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά εμπορευμάτων και εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας, σχετικά με τα βάρη των εν λόγω οχημάτων ή συνδυασμών οχημάτων, ανεξάρτητα από τη χώρα ταξινόμησης των οχημάτων αυτών ή τη χώρα στην οποία τέθηκαν σε κυκλοφορία. Οι έλεγχοι συμμόρφωσης περιλαμβάνουν **τουλάχιστον 5 ελέγχους ανά ένα εκατομμύριο οχηματοχιλιόμετρα τα οποία διανύονται** τη νύχτα.»

Or. en

## Τροπολογία 246

**Peter Lundgren**

### Πρόταση οδηγίας

**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 14**

Οδηγία 96/53/EK

Άρθρο 10δα – παράγραφος 2

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

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 από μηχανή και καθίστανται προσβάσιμα μέσω των εθνικών σημείων πρόσβασης που θεσπίστηκαν βάσει του κατ' εξουσιοδότηση κανονισμού (ΕΕ) 2022/670\*\*. **Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν επίσης ότι το σύστημα πολιτικών ευφυούς πρόσβασης είναι σε θέση να εντοπίζει οχήματα και συνδυασμούς με ειδική άδεια και να συνδέει τους όρους που ορίζονται στην άδεια με τα μέγιστα επιτρεπόμενα βάρη και διαστάσεις.**

Or. en

## Τροπολογία 247

Elsi Katainen, Jan-Christoph Oetjen, Bergur Løkke Rasmussen

### Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 14

Οδηγία 96/53/ΕΚ

Άρθρο 10δα – παράγραφος 2

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

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

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 που θεσπίστηκαν βάσει του κατ' εξουσιοδότηση κανονισμού (ΕΕ) 2022/670\*\*. **Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν επίσης ότι το σύστημα πολιτικών ευφυούς πρόσβασης είναι σε θέση να εντοπίζει οχήματα και συνδυασμούς με ειδική άδεια και να συνδέει τους όρους που ορίζονται στην άδεια με τα μέγιστα επιτρεπόμενα βάρη και διαστάσεις.**

Or. en

#### Αιτιολόγηση

*Η πολιτική ευφυούς πρόσβασης πρέπει να μπορεί να εντοπίζει οχήματα ή συνδυασμούς που υπερβαίνουν τα μέγιστα επιτρεπόμενα βάρη και διαστάσεις, αλλά για τα οποία ισχύει παρέκκλιση βάσει ειδικής άδειας. Στα οχήματα με ειδική άδεια δεν θα πρέπει να επιβάλλονται αδικαιολόγητες κυρώσεις λόγω πληροφοριών που παρέχονται από αυτόματο σύστημα εντοπισμού.*

#### Τροπολογία 248 Dominique Riquet

**Πρόταση οδηγίας**  
**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 14**  
Οδηγία 96/53/ΕΚ  
Άρθρο 10δα – παράγραφος 3 – στοιχείο α

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

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

*Τροπολογία*

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

ασφάλειας·

συγκεκριμένα πρότυπα ασφάλειας·

Or. en

### **Τροπολογία 249**

**Ciarán Cuffe**

εξ ονόματος της Ομάδας Verts/ALE

#### **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 νέα παράγραφος:**

***Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι τα έσοδα που προκύπτουν από τις κυρώσεις αυτές χρησιμοποιούνται για την ανάπτυξη και υποστήριξη των διατροφικών μεταφορών, τη μείωση του εξωτερικού κόστους που δημιουργείται από τις οδικές μεταφορές και τη βελτίωση των διασυνοριακών μεταφορών για τους σιδηροδρομικούς και πλωτούς τρόπους μεταφοράς.***

Or. en

### **Τροπολογία 250**

**Dominique Riquet**

#### **Πρόταση οδηγίας**

**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 15**

Οδηγία 96/53/EK

Άρθρο 10β – σημείο 15

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

**(15) στο άρθρο 10στ παράγραφος 1, το στοιχείο α) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:**

**διαγράφεται**

***«α) από τον φορτωτή να αποστέλλει στον μεταφορέα στον οποίο αναθέτει τη μεταφορά εμπορευματοκιβωτίου ή***



*κινητού αμαξώματος δήλωση του βάρους του μεταφερόμενου εμπορευματοκιβωτίου ή κινητού αμαξώματος, και»·*

Or. en

## **Τροπολογία 251**

**Ciarán Cuffe**

εξ ονόματος της Ομάδας Verts/ALE

### **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, υποβάλλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο σχετικά με την εφαρμογή 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.

Or. en

## **Τροπολογία 252**

**Elsi Katainen, Jan-Christoph Oetjen, Bergur Løkke Rasmussen**

### **Πρόταση οδηγίας**

**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 16 α (νέο)**

Οδηγία 96/53/EK

Άρθρο 10ζ α (νέο)

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

**(16α) παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο 10ζα:**

## *Άρθρο 10ζα*

### *Φόρουμ βέλτιστων πρακτικών για τα EMS*

- 1. Συστήνεται φόρουμ βέλτιστων πρακτικών για τα EMS προκειμένου να υποστηριχτεί ο διάλογος και να ανταλλάσσονται εμπειρίες και βέλτιστες πρακτικές σχετικά με τα οχήματα EMS στην Ένωση μεταξύ των εμπειρογνομόνων των κρατών μελών και των μελών της επιτροπής οδικών μεταφορών.*
- 2. Τα κράτη μέλη ορίζουν ως εμπειρογνώμονες στο φόρουμ βέλτιστων πρακτικών για τα EMS τους εμπειρογνώμονες που συμμετέχουν στην επιτροπή οδικών μεταφορών που αναφέρεται στο άρθρο 10θ.*
- 3. Στο φόρουμ βέλτιστων πρακτικών για τα EMS μπορούν να προσκληθούν ενδιαφερόμενα μέρη, εκπρόσωποι κατασκευαστών οχημάτων, εκπρόσωποι μεταφορέων και κοινωνικοί εταίροι.*
- 4. Το φόρουμ βέλτιστων πρακτικών για τα EMS εγκρίνει τον εσωτερικό κανονισμό του.*
- 5. Το φόρουμ βέλτιστων πρακτικών για τα EMS συνέρχεται τουλάχιστον μία φορά κατ' έτος.*

Or. en

#### *Αιτιολόγηση*

*Τα οχήματα EMS χρησιμοποιούνται σε ορισμένα κράτη μέλη αλλά όχι σε άλλα. Καθώς αυξάνεται η κυκλοφορία και η συλλογή δεδομένων για τα οχήματα EMS, θα ήταν επωφελές να δημιουργηθούν ευκαιρίες ώστε τα κράτη μέλη να ανταλλάσσουν εμπειρίες, γνώσεις και βέλτιστες πρακτικές όσον αφορά τα οχήματα EMS με τη μορφή ενός φόρουμ βέλτιστων πρακτικών για τα EMS.*

**Τροπολογία 253**

**Ciarán Cuffe**

εξ ονόματος της Ομάδας Verts/ALE

**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:*

*Έως τις [4 έτη μετά την έναρξη ισχύος], και στη συνέχεια ανά τετραετία, η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο σχετικά με την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας. Η έκθεση περιέχει λεπτομερή αξιολόγηση των επιπτώσεων της παρούσας οδηγίας στην οδική ασφάλεια, την οδική υποδομή, την ανταγωνιστικότητα του τομέα, τη συνδεσιμότητα και την αλλαγή του τρόπου εκτέλεσης των μεταφορών. Η έκθεση θα πρέπει να αξιολογεί συγκεκριμένα τις επιπτώσεις των ευρωπαϊκών αρθρωτών συστημάτων που χρησιμοποιούνται στις εθνικές μεταφορές για να γίνουν καλύτερα κατανοητές οι συνέπειες της έγκρισης της λειτουργίας τους. Στο πλαίσιο της έκθεσης αυτής, η Επιτροπή αξιολογεί επίσης τον βαθμό στον οποίο έχουν επιτευχθεί οι στόχοι της παρούσας οδηγίας κατά την εφαρμογή της, καθώς και την αλληλεπίδρασή της με άλλες σχετικές νομικές πράξεις της Ένωσης. Βάσει της έκθεσης αυτής, η Επιτροπή υποβάλλει, εάν κρίνεται σκόπιμο, νομοθετική πρόταση για την τροποποίηση της παρούσας οδηγίας.*

Or. en

**Τροπολογία 254**  
**Markus Ferber**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 19 α (νέο)**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

**(19α) παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο 10ια:**

**Άρθρο 10ια**

**Επανεξέταση**

**Η Επιτροπή θα επανεξετάσει το αργότερο έως το 2027 την αποτελεσματικότητα και τον αντίκτυπο της παρούσας οδηγίας, τη σκοπιμότητα των ημερομηνιών που ορίζονται στο άρθρο 4β και τη συμβατότητά της με άλλη σχετική νομοθεσία της Ένωσης και θα υποβάλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο με τα αποτελέσματα της επανεξέτασης. Η έκθεση συνοδεύεται, κατά περίπτωση, από πρόταση τροποποίησης της παρούσας οδηγίας με βάση τα πορίσματα της επανεξέτασης και εκτίμηση επιπτώσεων.**

**Η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο, σχετικά με την κατάσταση των αναγκαίων πρόσφορων όρων για την εισαγωγή στην αγορά βαρέων επαγγελματικών οχημάτων μηδενικών εκπομπών στην Ένωση. Στην έκθεση αυτή, η Επιτροπή αξιολογεί ειδικότερα, μεταξύ άλλων, τα ακόλουθα στοιχεία:**

**α) τον αριθμό των ταξινομήσεων των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων μηδενικών εκπομπών στα κράτη μέλη,**

**β) την ανάπτυξη υποδομών φόρτισης και ανεφοδιασμού κατάλληλων για βαρέα επαγγελματικά οχήματα στα κράτη μέλη,**

**γ) την εφαρμογή τελών χρήσης του οδικού δικτύου διαφοροποιημένων ανάλογα με τις εκπομπές CO<sub>2</sub> στα κράτη μέλη,**

**δ) το επίπεδο της μέσης τιμής των δικαιωμάτων στο πλαίσιο του νέου συστήματος εμπορίας εκπομπών που**

*καλύπτει τις οδικές μεταφορές,  
ε) άλλα μέτρα που στηρίζουν τη χρήση  
βαρέων επαγγελματικών οχημάτων  
μηδενικών εκπομπών.*

Or. en

**Τροπολογία 255**  
**Dominique Riquet**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 20**  
Οδηγία 96/53/EK  
Άρθρο 10ια – εδάφιο 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, **την ασφάλεια** ή την ευημερία των πολιτών της Ένωσης, όπου διαταράσσεται σημαντικά η ομαλή λειτουργία της κοινωνίας και το δημόσιο συμφέρον απαιτεί ανάληψη επείγουσας δράσης.»

Or. en

**Τροπολογία 256**  
**Peter Lundgren**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Άρθρο 2 α (νέο)**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

**Άρθρο 2α**

**Τροποποιήσεις του κανονισμού (ΕΕ)**

2018/858

*Το άρθρο 3 παράγραφος 17 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 2018/858 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:*

*17) «ρυμουλκούμενο»: κάθε μη αυτοκινούμενο όχημα, το οποίο έχει σχεδιαστεί και κατασκευαστεί για να ρυμουλκείται από μηχανοκίνητο όχημα και περιλαμβάνει ημιρυμουλκούμενα. Ωστόσο, το ρυμουλκούμενο μπορεί να είναι προωθούμενο, ώστε να υποστηρίζεται η κίνηση χωρίς να ασκούνται δυνάμεις προώθησης όταν δεν είναι συνδεδεμένο με ρυμουλκό όχημα.»*

*Το άρθρο 3 παράγραφος 33 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 2018/858 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:*

*33) «ημιρυμουλκούμενο»: ρυμουλκούμενο όχημα, στο οποίο ο/οι άξονας/-ες είναι τοποθετημένος/-οι πίσω από το κέντρο βάρους του οχήματος (όταν είναι ομοιόμορφα φορτωμένο) και το οποίο είναι εξοπλισμένο με διάταξη σύνδεσης που επιτρέπει στις οριζόντιες και τις κάθετες δυνάμεις να μεταδίδονται σε ρυμουλκό όχημα. Ένας ή περισσότεροι από τους άξονες μπορούν να κινούνται ώστε να υποστηρίζουν το ρυμουλκό όχημα και να επιτρέπεται η συμβολή στις δυνάμεις προώθησης του συνδυασμού οχημάτων σε όλες τις ταχύτητες. Προκειμένου να διασφαλιστεί η ευστάθεια του συνδυασμού οχημάτων, οι δυνάμεις προώθησης του ημιρυμουλκούμενου δεν υπερβαίνουν αυτές του ρυμουλκού οχήματος σε ταχύτητες άνω των 15 km/h.»*

Or. en

#### Αιτιολόγηση

*Πρέπει να διασφαλίζεται ότι οι μεταφορείς που ενδιαφέρονται να επενδύσουν σε μηχανοκίνητα οχήματα, ρυμουλκούμενα και ημιρυμουλκούμενα μηδενικών εκπομπών ή που είναι ενεργειακά αποδοτικότερα, μπορούν να το πράξουν ανεμπόδιστα με νόμιμες οδούς. Η νομοθεσία της ΕΕ για την έγκριση τύπου εξακολουθεί να μην διευκολύνει την έγκριση τύπου ρυμουλκούμενων και ημιρυμουλκούμενων με σύστημα βοηθητικής πρόωσης, γεγονός το οποίο αποτελεί πολύ σοβαρό*

εμπόδιο στην υιοθέτηση και χρήση τους στην αγορά.

## **Τροπολογία 257**

**Ciarán Cuffe**

εξ ονόματος της Ομάδας Verts/ALE

## **Πρόταση οδηγίας**

**Άρθρο 2 α (νέο)**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

### **Άρθρο 2α**

**Τροποποιήσεις του κανονισμού (ΕΕ)  
2019/2144**

**Στο άρθρο 7 του κανονισμού (ΕΕ)  
2019/2144 παρεμβάλλεται η ακόλουθη  
παράγραφος 4α:**

**4α. Τα οχήματα των κατηγοριών M1 και  
N1 έχουν το ακόλουθο μέγιστο  
επιτρεπόμενο πλάτος:**

**1. M1: 1 921 m εκτός από οχήματα M1 με  
τουλάχιστον 10 κυβικά μέτρα εσωτερικού  
χώρου, για τα οποία το όριο πλάτους είναι  
2,07 m**

**2. N1: 1 921 m εκτός από οχήματα N1 με  
τουλάχιστον 7 κυβικά μέτρα εσωτερικού  
χώρου, για τα οποία το όριο πλάτους είναι  
2,07 m**

**3. N1: 2,60 m για οχήματα με αμάξωμα  
με μονωμένα τοιχώματα πάχους  
τουλάχιστον 45 mm, με κωδικό  
αμαξώματος 04 ή 05, όπως αναφέρεται  
στο παράρτημα I προσάρτημα 2 του  
κανονισμού (ΕΕ) 2018/858**

**Οι απαιτήσεις που αναφέρονται στα  
σημεία 1 και 2 του πρώτου εδαφίου  
ισχύουν από την 1η Ιανουαρίου 2028 για  
τα οχήματα που εκπέμπουν εκπομπές  
αγωγού εξαγωγής και από την 1η  
Ιανουαρίου 2032 για τα οχήματα  
μηδενικών εκπομπών.**

Or. en

**Τροπολογία 258**  
**Markus Ferber**

**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 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. Όταν τα κράτη μέλη θεσπίζουν τις εν λόγω διατάξεις, αυτές περιέχουν παραπομπή στην παρούσα οδηγία ή συνοδεύονται από παρόμοια παραπομπή κατά την επίσημη δημοσίευσή τους. Ο τρόπος πραγματοποίησης αυτής της παραπομπής καθορίζεται από τα κράτη μέλη.

*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. Όταν τα κράτη μέλη θεσπίζουν τις εν λόγω διατάξεις, αυτές περιέχουν παραπομπή στην παρούσα οδηγία ή συνοδεύονται από παρόμοια παραπομπή κατά την επίσημη δημοσίευσή τους. Ο τρόπος πραγματοποίησης αυτής της παραπομπής καθορίζεται από τα κράτη μέλη.

Or. en

*Αιτιολόγηση*

*Δεδομένου του χρόνου, οι αναθεωρημένες διατάξεις για τα βάρη και τις διαστάσεις θα πρέπει να τεθούν σε ισχύ το συντομότερο δυνατό. Συνεπώς, η μεταφορά στο εθνικό δίκαιο θα πρέπει να επιταχυνθεί όσο το δυνατόν περισσότερο.*

**Τροπολογία 259**  
**Elsi Katainen, Jan-Christoph Oetjen, Bergur Løkke Rasmussen**

**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 νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις που απαιτούνται για τη συμμόρφωσή τους προς την παρούσα

*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. Όταν τα κράτη μέλη θεσπίζουν τις εν λόγω διατάξεις, αυτές περιέχουν παραπομπή στην παρούσα οδηγία ή συνοδεύονται από παρόμοια παραπομπή κατά την επίσημη δημοσίευσή τους. Ο τρόπος πραγματοποίησης αυτής της παραπομπής καθορίζεται από τα κράτη μέλη.

οδηγία. Ανακοινώνουν αμέσως στην Επιτροπή το κείμενο των εν λόγω διατάξεων. Όταν τα κράτη μέλη θεσπίζουν τις εν λόγω διατάξεις, αυτές περιέχουν παραπομπή στην παρούσα οδηγία ή συνοδεύονται από παρόμοια παραπομπή κατά την επίσημη δημοσίευσή τους. Ο τρόπος πραγματοποίησης αυτής της παραπομπής καθορίζεται από τα κράτη μέλη.

Or. en

### *Αιτιολόγηση*

*Πρόκειται για μια ουσιαστική νομοθεσία για τον τομέα των οδικών μεταφορών και, ως εκ τούτου, είναι σημαντικό να τεθεί σε εφαρμογή το συντομότερο δυνατό. Συνεπώς, η μεταφορά στο εθνικό δίκαιο δεν πρέπει να υπερβαίνει το 1 έτος μετά την έγκριση.*

### **Τροπολογία 260** **Kateřina Konečná**

#### **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 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. Όταν τα κράτη μέλη θεσπίζουν τις εν λόγω διατάξεις, αυτές περιέχουν παραπομπή στην παρούσα οδηγία ή συνοδεύονται από παρόμοια παραπομπή κατά την επίσημη δημοσίευσή τους. Ο τρόπος πραγματοποίησης αυτής της παραπομπής καθορίζεται από τα κράτη μέλη.

*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. Όταν τα κράτη μέλη θεσπίζουν τις εν λόγω διατάξεις, αυτές περιέχουν παραπομπή στην παρούσα οδηγία ή συνοδεύονται από παρόμοια παραπομπή κατά την επίσημη δημοσίευσή τους. Ο τρόπος πραγματοποίησης αυτής της παραπομπής καθορίζεται από τα κράτη μέλη.

Or. en

## Τροπολογία 261

Isabel García Muñoz, Inma Rodríguez-Piñero, Thomas Rudner

### 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 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. Όταν τα κράτη μέλη θεσπίζουν τις εν λόγω διατάξεις, αυτές περιέχουν παραπομπή στην παρούσα οδηγία ή συνοδεύονται από παρόμοια παραπομπή κατά την επίσημη δημοσίευσή τους. Ο τρόπος πραγματοποίησης αυτής της παραπομπής καθορίζεται από τα κράτη μέλη.

*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. Όταν τα κράτη μέλη θεσπίζουν τις εν λόγω διατάξεις, αυτές περιέχουν παραπομπή στην παρούσα οδηγία ή συνοδεύονται από παρόμοια παραπομπή κατά την επίσημη δημοσίευσή τους. Ο τρόπος πραγματοποίησης αυτής της παραπομπής καθορίζεται από τα κράτη μέλη.

Or. en

## Τροπολογία 262

Colm Markey

### Πρόταση οδηγίας

#### Άρθρο 3 α (νέο)

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

#### *Άρθρο 3α*

*Το αργότερο στις 31 Δεκεμβρίου 2024, η Επιτροπή θα επανεξετάσει το μέγιστο πλάτος στη νομοθεσία της ΕΕ για τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα και, εάν χρειάζεται, θα υποβάλει νομοθετικές προτάσεις που θα ισχύουν για τις νέες ταξινομήσεις από την κατάλληλη ημερομηνία ή ημερομηνίες.*

Or. en

## Αιτιολόγηση

Υπό το πρίσμα του αυξανόμενου πλάτους των ελαφρών επιβατικών οχημάτων (δηλαδή αυτοκινήτων, πολυμορφικών αυτοκινήτων, αυτοκινήτων τύπου SUV και φορτηγών), ώστε να παρασχεθεί νομοθετική σαφήνεια ότι το μέγιστο πλάτος τους θα επανεξεταστεί εντός ορισμένου χρονικού πλαισίου.

### Τροπολογία 263

**Marianne Vind, Vera Tax, Kathleen Van Brempt**

### Πρόταση οδηγίας

**Άρθρο 3 α (νέο)**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

#### **Άρθρο 3α**

***Η Επιτροπή θα επανεξετάσει το μέγιστο πλάτος στη νομοθεσία της ΕΕ για τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα και θα υποβάλει νομοθετικές προτάσεις που θα ισχύουν για τις νέες ταξινομήσεις από την κατάλληλη ημερομηνία ή ημερομηνίες το αργότερο στις 31 Δεκεμβρίου 2024.***

Or. en

## Αιτιολόγηση

Υπό το πρίσμα του αυξανόμενου πλάτους των ελαφρών επιβατικών οχημάτων (δηλαδή αυτοκινήτων, πολυμορφικών αυτοκινήτων, αυτοκινήτων τύπου SUV και φορτηγών), ώστε να παρασχεθεί νομοθετική σαφήνεια ότι το μέγιστο πλάτος τους θα επανεξεταστεί εντός ορισμένου χρονικού πλαισίου.

### Τροπολογία 264

**Clare Daly, Leila Chaibi**

### Πρόταση οδηγίας

**Άρθρο 3 α (νέο)**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

#### **Άρθρο 3α**

***Το αργότερο στις 31 Δεκεμβρίου 2024, η Επιτροπή θα επανεξετάσει το μέγιστο πλάτος στη νομοθεσία της ΕΕ για τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα και θα υποβάλει νομοθετικές προτάσεις που θα***

*ισχύουν για τις νέες ταξινομήσεις από την κατάλληλη ημερομηνία ή ημερομηνίες.*

Or. en

**Τροπολογία 265**  
**Markus Ferber**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Παράρτημα I – πίνακας – σημείο 1.1**

*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	<b>16,50 m</b>
	— 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

*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	<b>18,00 m</b>
— οδικός συρμός	18,75 m
— <b>τριαξονικό</b> αρθρωτό λεωφορείο	18,75 m
— <b>τετραξονικό αρθρωτό λεωφορείο</b>	<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

Or. en

**Τροπολογία 266**  
**Elsi Katainen, Jan-Christoph Oetjen**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Παράρτημα I – πίνακας – σημείο 1.1 και σημείο 2.5 (νέο)**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

<b>1.1 Μέγιστο μήκος</b>	
— 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

## Τροπολογία

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>τριών αξόνων</i>	18,75 m
— <i>αρθρωτό λεωφορείο τεσσάρων αξόνων</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>2.5 Τετραζονικά αρθρωτά λεωφορεία</b>	<b>32 τόνοι</b>
<i>Στην περίπτωση οχημάτων με εναλλακτικά καύσιμα εκτός των οχημάτων μηδενικών εκπομπών, το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος των 32 τόνων που προβλέπεται στο υποτήμα 2.5 αυξάνεται κατά το πρόσθετο βάρος της τεχνολογίας εναλλακτικών καυσίμων, με ανώτατο όριο τον 1 τόνο.</i>	
<i>Στην περίπτωση οχημάτων μηδενικών εκπομπών, τα μέγιστα επιτρεπόμενα βάρη των 32 τόνων που προβλέπονται στο υποτήμα 2.5 αυξάνονται κατά 2 τόνους.</i>	

Or. en

*Αιτιολόγηση Η τροπολογία προσθέτει χωριστή κατηγορία για τα τετραζονικά αρθρωτά λεωφορεία, προκειμένου να καταστήσει τη νομοθεσία αυτή πιο ανθεκτική στις μελλοντικές εξελίξεις. Τα λεωφορεία αυτά χρησιμοποιούνται όλο και περισσότερο, αλλά δεν έχουν θεωρηθεί ακόμη χωριστή κατηγορία.*

**Τροπολογία 267**  
**Peter Lundgren**

**Πρόταση οδηγίας**

## Παράρτημα Ι – πίνακας – σημείο 1.1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

*Τροπολογία*

1.1 Μέγιστο μήκος		
	— μηχανοκίνητο όχημα εκτός από λεωφορείο	12,00 m
	— ρυμουλκούμενο	12,00 m
	— αρθρωτό όχημα	16,50 m
	— <i>αρθρωτό όχημα για τη μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων ή κινητών αμαξωμάτων 45 ποδών που συμμετέχουν σε διατροφικές μεταφορές</i>	<i>18,00 m</i>
	— οδικός συρμός	18,75 m
	— αρθρωτό λεωφορείο <i>τριών αξόνων</i>	18,75 m
	— <i>αρθρωτό λεωφορείο τεσσάρων αξόνων</i>	<i>21,00 m</i>
	— λεωφορείο με δύο άξονες	13,50 m
	— λεωφορείο με περισσότερους από δύο άξονες	15,00 m

	— λεωφορείο + ρυμουλκούμενο	18,75 m
--	-----------------------------	---------

Or. en

**Τροπολογία 268**  
**Dominiq ue Riquet**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Παράρτημα I – πίνακας – σημείο 1.3**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

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)	<b>4,30 m</b>

*Τροπολογία*

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)	<b>4,00 m</b>

Or. en

**Τροπολογία 269**  
**Elsi Katainen, Jan-Christoph Oetjen**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Παράρτημα I – πίνακας – σημείο 1.1 και σημείο 1.6.**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

1.1 Μέγιστο μήκος		
	— μηχανοκίνητο όχημα εκτός από λεωφορείο	12,00 m
	— ρυμουλκούμενο	12,00 m
	— αρθρωτό όχημα	<b>16,50 m</b>



	— 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
1.6 Μέγιστη απόσταση μεταξύ του άξονα του πείρου περιστροφής του εδράνου ζεύξης και του οπίσθιου μέρους του ημιρυμουλκούμενου.		<b>12,00 m</b>

*Τροπολογία*

1.1 Μέγιστο μήκος		
	— μηχανοκίνητο όχημα εκτός από λεωφορείο	12,00 m
	— ρυμουλκούμενο	12,00 m
	— αρθρωτό όχημα	<b>18,00 m</b>
	— 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
1.6 Μέγιστη απόσταση μεταξύ του άξονα του πείρου περιστροφής του εδράνου ζεύξης και του οπίσθιου μέρους του ημιρυμουλκούμενου.		<b>13,50 m</b>

Or. en

*Αιτιολόγηση* Επεκτείνοντας το μέγιστο μήκος κατά 1,5 μέτρο μόνο, μπορεί να μεταφέρεται εμπορευματοκιβώτιο τόσο 45 όσο και 48 ποδών. Αυτό ενισχύει τη διατροφικότητα. Επιπλέον, το εμπορευματοκιβώτιο 48 ποδών παρέχει περίπου 30 % περισσότερο όγκο μεταφοράς με σχεδόν το ίδιο κόστος σε σύγκριση με το εμπορευματοκιβώτιο 40 ποδών. Η μεγαλύτερη αυτή απόδοση εξοικονομεί CO2 και έχει θετική επίδραση στην έλλειψη οδηγών, καθώς χρειάζονται λιγότεροι οδηγοί για τη μεταφορά του ίδιου όγκου εμπορευμάτων. Η επέκταση αυτή αυξάνει μόνο τον μεταφερόμενο όγκο, χωρίς να αλλάζει το επιτρεπόμενο συνολικό βάρος. Επομένως, δεν υπάρχει

επιπλέον επιβάρυνση στις οδικές υποδομές.

**Τροπολογία 270**  
**Ciarrán Cuffe**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Παράρτημα I – πίνακας – σημείο 2.2**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

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 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 ημιρυμουλκούμενου (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 οχημάτων με εναλλακτικά καύσιμα εκτός των οχημάτων μηδενικών εκπομπών, τα μέγιστα επιτρεπόμενα βάρη που προβλέπονται στο υποτιμήμα 2.2 αυξάνονται κατά το πρόσθετο βάρος της τεχνολογίας εναλλακτικών καυσίμων, με ανώτατο όριο των 1 τόνο.
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.
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.

### Τροπολογία

2.2 Συνδυασμοί οχημάτων			
2.2.1	Οδικόι 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	<del>44</del> τόνοι
	δ)	Τριαξονικό μηχανοκίνητο όχημα με διαξονικό ή τριαξονικό ημιρυμουλκούμενο που συμμετέχει σε διατροφικές μεταφορές	44 τόνοι
2.2.3	Τετραξονικοί οδικόι 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 ημιρυμουλκουμενου:		
	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 ημιρυμουλκούμενου (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 οχημάτων με εναλλακτικά καύσιμα εκτός των 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. <b>Αυτό το όριο βάρους για συνδυασμούς οχημάτων μηδενικών εκπομπών ισχύει τόσο για την εθνική όσο και για τη διεθνή κυκλοφορία.</b>
	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>Αυτό το όριο βάρους για συνδυασμούς οχημάτων μηδενικών εκπομπών ισχύει τόσο για την εθνική όσο και για τη διεθνή κυκλοφορία.</b>

Or. en

**Τροπολογία 271**  
**Elsi Katainen, Jan-Christoph Oetjen**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Παράρτημα I – πίνακας – σημείο 2.2.1 και σημείο 2.2.2**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

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 <b>ή τριαξονικό</b> 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 <b>ή τριαξονικό</b> 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

## Τροπολογία

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 ρυμουλκούμενο	40 τόνοι	
	<b><i>βα) Τριαξονικό μηχανοκίνητο όχημα με τριαξονικό ρυμουλκούμενο</i></b>		
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 ημιρυμουλκούμενο	40 τόνοι
	<b><i>βα)</i></b>	<b><i>Τριαξονικό μηχανοκίνητο όχημα με τριαξονικό ημιρυμουλκούμενο</i></b>	<b><i>44 τόνοι</i></b>
	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

Or. en

## Αιτιολόγηση

*Αφενός, η αύξηση του συνολικού βάρους κατά 4 τόνους ενισχύει την αποτελεσματικότητα των εμπορευματικών μεταφορών. Η μεγαλύτερη αυτή απόδοση εξοικονομεί CO2 και έχει θετική επίδραση στην έλλειψη οδηγών, καθώς χρειάζονται λιγότεροι οδηγοί για τη μεταφορά του ίδιου όγκου εμπορευμάτων. Αφετέρου, αυξάνει τη φθορά του οδοστρώματος. Η πρόταση είναι ένας ισορροπημένος συμβιβασμός. Επιτρέποντας μόνο σε οχήματα 3+3 αξόνων να μεταφέρουν το επιπλέον βάρος, το πρόσθετο φορτίο κατανέμεται σε έναν ακόμη άξονα, γεγονός που μετριάζει το μειονέκτημα ενώ διατηρεί τα πλεονεκτήματα της αποτελεσματικότερης μεταφοράς εμπορευμάτων.*

**Τροπολογία 272**  
**Massimiliano Salini**

**Πρόταση οδηγίας**

## Παράρτημα I – πίνακας – σημείο 2.2.2

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

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	<b>42</b> τόνοι
δ)	Τριαξονικό μηχανοκίνητο όχημα με διαξονικό ή τριαξονικό ημιρυμουλκούμενο που συμμετέχει σε διατροφικές μεταφορές	44 τόνοι	

*Τροπολογία*

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	<b>44</b> τόνοι
δ)	Τριαξονικό μηχανοκίνητο όχημα με διαξονικό ή τριαξονικό ημιρυμουλκούμενο που συμμετέχει σε διατροφικές μεταφορές	44 τόνοι	

Or. en

**Τροπολογία 273**  
**Peter Lundgren**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Παράρτημα I – πίνακας – σημείο 2.2.2**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

2.2.2	Αρθρωτά οχήματα με πέντε ή έξι άξονες	
	α)	Διαξονικό μηχανοκίνητο όχημα με τριαξονικό ημιρυμουλκούμενο
β)	Τριαξονικό μηχανοκίνητο όχημα με διαξονικό <b>ή τριαξονικό</b> ημιρυμουλκούμενο	40 τόνοι

γ)	Διαξονικό μηχανοκίνητο όχημα με τριαξονικό ημιρυμουλκούμενο που συμμετέχει σε διατροφικές μεταφορές	42 τόνοι
δ)	Τριαξονικό μηχανοκίνητο όχημα με διαξονικό <b>ή τριαξονικό</b> ημιρυμουλκούμενο που συμμετέχει σε διατροφικές μεταφορές	44 τόνοι

*Τροπολογία*

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 ημιρυμουλκούμενο	40 τόνοι
<b>βα)</b>	<b>Τριαξονικό μηχανοκίνητο όχημα με τριαξονικό ημιρυμουλκούμενο</b>	<b>46 τόνοι</b>
γ)	Διαξονικό μηχανοκίνητο όχημα με τριαξονικό ημιρυμουλκούμενο που συμμετέχει σε διατροφικές μεταφορές	42 τόνοι
δ)	Τριαξονικό μηχανοκίνητο όχημα με διαξονικό ημιρυμουλκούμενο που συμμετέχει σε διατροφικές μεταφορές	44 τόνοι
<b>δα)</b>	<b>Τριαξονικό μηχανοκίνητο όχημα με τριαξονικό ημιρυμουλκούμενο που συμμετέχει σε διατροφικές μεταφορές</b>	<b>46 τόνοι</b>

Or. en

**Τροπολογία 274**  
**Marco Campomenosi**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Παράρτημα I – πίνακας – σημείο 2.2.2**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

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	<b>42 τόνοι</b>

	δ)	Τριαξονικό μηχανοκίνητο όχημα με διαξονικό ή τριαξονικό ημιρυμουλκούμενο που συμμετέχει σε διατροφικές μεταφορές	44 τόνοι
--	----	--	----------

*Τροπολογία*

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	<b>44</b> τόνοι
	δ)	Τριαξονικό μηχανοκίνητο όχημα με διαξονικό ή τριαξονικό ημιρυμουλκούμενο που συμμετέχει σε διατροφικές μεταφορές	44 τόνοι

Or. en

**Τροπολογία 275**  
**Markus Ferber**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Παράρτημα I – πίνακας – σημείο 2.2.2**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

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 <b>ή τριαξονικό</b> ημιρυμουλκούμενο	40 τόνοι
	γ)	Διαξονικό μηχανοκίνητο όχημα με τριαξονικό ημιρυμουλκούμενο που συμμετέχει σε διατροφικές μεταφορές	<b>42</b> τόνοι
	δ)	Τριαξονικό μηχανοκίνητο όχημα με διαξονικό ή τριαξονικό ημιρυμουλκούμενο που συμμετέχει σε διατροφικές μεταφορές	<b>44</b> τόνοι

*Τροπολογία*

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 ημιρυμουλκούμενο	40 τόνοι
<b>β α)</b>	<b>Τριαξονικό μηχανοκίνητο όχημα με τριαξονικό ημιρυμουλκούμενο</b>	<b>44 τόνοι</b>
γ)	Διαξονικό μηχανοκίνητο όχημα με τριαξονικό ημιρυμουλκούμενο που συμμετέχει σε διατροφικές μεταφορές <b>ή διαξονικό μηχανοκίνητο όχημα μηδενικών εκπομπών ή με εναλλακτικά καύσιμα με τριαξονικό ημιρυμουλκούμενο</b>	<b>44 τόνοι</b>
δ)	Τριαξονικό μηχανοκίνητο όχημα με διαξονικό ή τριαξονικό ημιρυμουλκούμενο που συμμετέχει σε διατροφικές μεταφορές <b>ή διαξονικό μηχανοκίνητο όχημα μηδενικών εκπομπών ή με εναλλακτικά καύσιμα με τριαξονικό ημιρυμουλκούμενο</b>	<b>46 τόνοι</b>

Or. en

### Αιτιολόγηση

Προκειμένου να ενθαρρυνθεί η υιοθέτηση οχημάτων μηδενικών εκπομπών, η διατροφικότητα και να αυξηθούν οι προσπάθειες απαλλαγής από τις ανθρακούχες εκπομπές, εξασφαλίζοντας παράλληλα πρόσθετο ωφέλιμο φορτίο, τα τριαξονικά μηχανοκίνητα οχήματα με τριαξονικά ημιρυμουλκούμενα επιτρέπεται να έχουν βάρος 44 τόνων και τα οχήματα μηδενικών εκπομπών, τα οχήματα με εναλλακτικά καύσιμα ή τα οχήματα που συμμετέχουν σε διατροφικές μεταφορές επιτρέπεται να έχουν βάρος 2 επιπλέον τόνων. Η συνολική αύξηση σε 44 τόνους εξασφαλίζει λιγότερες διαδρομές για μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου.

**Τροπολογία 276**  
**Jan-Christoph Oetjen**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Παράρτημα I – πίνακας – σημείο 2.2.4**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

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 ημιρυμουλκούμενου (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 οχημάτων με εναλλακτικά καύσιμα εκτός των 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 οχημάτων μηδενικών εκπομπών, τα μέγιστα επιτρεπόμενα βάρη που προβλέπονται στα υποτήμηματα <b>2.2.1 και 2.2.2</b> αυξάνονται κατά 4 τόνους.
Στην περίπτωση συνδυασμών οχημάτων, συμπεριλαμβανομένων οχημάτων μηδενικών εκπομπών, τα μέγιστα επιτρεπόμενα βάρη που προβλέπονται στα υποτήμηματα 2.2.3 και 2.2.4 αυξάνονται κατά 2 τόνους.

*Τροπολογία*

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
	2.2.4.2	είναι μεγαλύτερη από 1,8 m
		36 τόνοι
		36 τόνοι
	Στην περίπτωση που τηρούνται το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος του μηχανοκίνητου οχήματος (18 τόνοι) και το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος του δίδυμου άξονα του ημιρυμουλκούμενου (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 οχημάτων με εναλλακτικά καύσιμα εκτός των 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 οχημάτων μηδενικών εκπομπών, τα μέγιστα επιτρεπόμενα βάρη που προβλέπονται στα υποτήμηματα <b>2.2.1β, 2.2.2β και 2.2.2δ</b> αυξάνονται κατά 4 τόνους.		
Στην περίπτωση συνδυασμών οχημάτων, συμπεριλαμβανομένων οχημάτων μηδενικών εκπομπών, τα μέγιστα επιτρεπόμενα βάρη που προβλέπονται στα υποτήμηματα 2.2.3 και 2.2.4 αυξάνονται κατά 2 τόνους.		

Or. en

*Αιτιολόγηση*

*Αφενός, η αύξηση του συνολικού βάρους κατά 4 τόνους για τα οχήματα μηδενικών εκπομπών είναι απαραίτητη προκειμένου να αντισταθμιστεί το πρόσθετο βάρος τους και να δοθούν κίνητρα για τη χρήση τους. Αφετέρου, αυξάνει τη φθορά του οδοστρώματος. Η πρόταση είναι ένας ισορροπημένος συμβιβασμός. Επιτρέποντας μόνο σε οχήματα 3+3 αξόνων να μεταφέρουν το επιπλέον βάρος, το πρόσθετο φορτίο κατανέμεται σε έναν ακόμη άξονα, γεγονός που μετριάζει το μειονέκτημα ενώ διατηρεί τα πλεονεκτήματα της αποτελεσματικότερης μεταφοράς εμπορευμάτων.*

Πρόταση οδηγίας  
Παράρτημα I – πίνακας – σημείο 2.2.4

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

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 ημιρυμουλκούμενου (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 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.			
Στην περίπτωση συνδυασμών οχημάτων, συμπεριλαμβανομένων οχημάτων μηδενικών εκπομπών, τα μέγιστα επιτρεπόμενα βάρη που προβλέπονται στα υποτήματα 2.2.1 και 2.2.2 αυξάνονται κατά 4 τόνους.			
Στην περίπτωση συνδυασμών οχημάτων, συμπεριλαμβανομένων οχημάτων μηδενικών εκπομπών, τα μέγιστα επιτρεπόμενα βάρη που προβλέπονται στα υποτήματα 2.2.3 και 2.2.4 αυξάνονται κατά 2 τόνους.			

*Τροπολογία*

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 ημιρυμουλκούμενου (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 οχημάτων με εναλλακτικά καύσιμα εκτός των οχημάτων μηδενικών εκπομπών, τα μέγιστα επιτρεπόμενα βάρη που προβλέπονται στο υποτιμήμα 2.2 αυξάνονται κατά το πρόσθετο βάρος της τεχνολογίας εναλλακτικών καυσίμων, με ανώτατο όριο τον 1 τόνο.

Στην περίπτωση συνδυασμών οχημάτων, συμπεριλαμβανομένων οχημάτων μηδενικών εκπομπών **και/ή ρυμουλκούμενων με τεχνολογία μηδενικών εκπομπών**, τα μέγιστα επιτρεπόμενα βάρη που προβλέπονται στα υποτιμήματα 2.2.1 και 2.2.2 αυξάνονται κατά 4 τόνους.

Στην περίπτωση συνδυασμών οχημάτων, συμπεριλαμβανομένων οχημάτων μηδενικών εκπομπών **και/ή ρυμουλκούμενων με τεχνολογία μηδενικών εκπομπών**, τα μέγιστα επιτρεπόμενα βάρη που προβλέπονται στα υποτιμήματα 2.2.3 και 2.2.4 αυξάνονται κατά 2 τόνους.

Or. en

#### Αιτιολόγηση

*Κατά τη μετάβαση σε οδικές εμπορευματικές μεταφορές πλήρως μηδενικών εκπομπών και ελλείψει πλήρως καθιερωμένου προγράμματος AFIR, πρέπει να είναι δυνατό να επιτρέπεται το κατ' εξαίρεση όριο βάρους δύο τόνων και σε ρυμουλκούμενα με τεχνολογία μηδενικών εκπομπών που ρυμουλκούνται από φορτηγά ICE.*

**Τροπολογία 278**  
**Dominique Riquet**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Παράρτημα I – πίνακας – σημείο 2.2.4 – τελευταίες τρεις γραμμές**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Στην περίπτωση συνδυασμών οχημάτων, συμπεριλαμβανομένων οχημάτων με εναλλακτικά καύσιμα εκτός των οχημάτων μηδενικών εκπομπών, τα μέγιστα επιτρεπόμενα βάρη που προβλέπονται στο υποτιμήμα 2.2 αυξάνονται κατά το πρόσθετο βάρος της τεχνολογίας εναλλακτικών καυσίμων, με ανώτατο όριο τον 1 τόνο.*

*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.*

*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.*

*Τροπολογία*

*διαγράφεται*

Or. en

**Τροπολογία 279**  
**Carlo Fidanza**

**Πρόταση οδηγίας**

PE756.298v02-00

180/204

AM\1291695EL.docx

## Παράρτημα Ι – πίνακας – σημείο 2.2.4 – τελευταίες τρεις γραμμές

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

Στην περίπτωση συνδυασμών οχημάτων, συμπεριλαμβανομένων οχημάτων με εναλλακτικά καύσιμα εκτός των 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 <b>τον 1 τόνο</b> .
Στην περίπτωση συνδυασμών οχημάτων, συμπεριλαμβανομένων οχημάτων μηδενικών εκπομπών, τα μέγιστα επιτρεπόμενα βάρη που προβλέπονται στα υποτήμηματα 2.2.1 και 2.2.2 αυξάνονται κατά <b>4 τόνους</b> .
Στην περίπτωση συνδυασμών οχημάτων, συμπεριλαμβανομένων οχημάτων μηδενικών εκπομπών, τα μέγιστα επιτρεπόμενα βάρη που προβλέπονται στα υποτήμηματα 2.2.3 και 2.2.4 αυξάνονται κατά <b>2 τόνους</b> .

*Τροπολογία*

Στην περίπτωση συνδυασμών οχημάτων, συμπεριλαμβανομένων οχημάτων με εναλλακτικά καύσιμα εκτός των 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 <b>τους 2 τόνους</b> .
Στην περίπτωση συνδυασμών οχημάτων, συμπεριλαμβανομένων οχημάτων μηδενικών εκπομπών, τα μέγιστα επιτρεπόμενα βάρη που προβλέπονται στα υποτήμηματα 2.2.1 και 2.2.2 αυξάνονται κατά <b>2 τόνους για οχήματα μηδενικών εκπομπών και 2 τόνους για ρυμουλκούμενα, συμπεριλαμβανομένων τεχνολογίας ηλεκτρονικού ρυμουλκούμενου</b> .
Στην περίπτωση συνδυασμών οχημάτων, συμπεριλαμβανομένων οχημάτων μηδενικών εκπομπών, τα μέγιστα επιτρεπόμενα βάρη που προβλέπονται στα υποτήμηματα 2.2.3 και 2.2.4 αυξάνονται κατά <b>1 τόνο για οχήματα μηδενικών εκπομπών και κατά 1 τόνο για ρυμουλκούμενα, συμπεριλαμβανομένων τεχνολογίας ηλεκτρονικού ρυμουλκούμενου</b> .
<b>Στην περίπτωση συνδυασμών οχημάτων, συμπεριλαμβανομένων οχημάτων εκτός από οχήματα με εναλλακτικά καύσιμα ή οχήματα μηδενικών εκπομπών που προβλέπονται στα υποτήμηματα 2.2.1, 2.2.2, 2.2.3 και 2.2.4, αυξάνεται κατά 2 τόνους για ρυμουλκούμενα, συμπεριλαμβανομένων τεχνολογίας ηλεκτρονικού ρυμουλκούμενου.</b>

Or. en

*Αιτιολόγηση*

*The proposed amendments aim at dedicating a specific additional weight to accommodate the installation of zero-emissions refrigeration units and the necessary technologies (e-axle and battery pack) whilst also making sure that there is a fair split of the extra weight allowance between the vehicle and the trailer. The new exception proposed looks at allowing the possibility to deploy zero-emissions refrigeration units also on ICE vehicles as a bridging measure until all HDVs are ZEV. This would enable the elimination of roughly 6 million tons of CO2 emitted annually by all refrigeration units circulating on EU roads..*

**Τροπολογία 280**  
**Ciarán Cuffe**

**Πρόταση οδηγίας**

## Παράρτημα Ι – πίνακας – σημείο 2.3.

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

2.3 Μηχανοκίνητα οχήματα		
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 ΙΙ, 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 ΙΙ, 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 ΙΙ, ή όταν κάθε κινητήριος άξονας είναι εξοπλισμένος με διπλά ελαστικά και το μέγιστο βάρος σε κάθε άξονα δεν υπερβαίνει τους 9,5 τόνους	<b>40</b> τόνοι
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.		
Στην περίπτωση οχημάτων μηδενικών εκπομπών, τα μέγιστα επιτρεπόμενα βάρη που προβλέπονται στο υποτίμημα 2.3 αυξάνονται κατά 2 τόνους.		

*Τροπολογία*

2.3 Μηχανοκίνητα οχήματα		
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	32 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 <b>μηχανοκίνητων</b> οχημάτων μηδενικών εκπομπών, τα μέγιστα επιτρεπόμενα βάρη που προβλέπονται στο υποτίμημα 2.3 αυξάνονται κατά 2 τόνους. <b>Αυτό το όριο βάρους για συνδυασμούς οχημάτων μηδενικών εκπομπών ισχύει τόσο για την εθνική όσο και για τη διεθνή κυκλοφορία.</b></p>		

Or. en

**Τροπολογία 281**  
**Markus Ferber**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Παράρτημα I – πίνακας – σημείο 2.3.**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

2.3 Μηχανοκίνητα οχήματα

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, <i>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</i>	26 τόνοι
2.3.5	Τετραξονικά μηχανοκίνητα οχήματα με δύο κατευθυντήριους άξονες, <i>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</i>	32 τόνοι
2.3.6	Πενταξονικά μηχανοκίνητα οχήματα με δύο κατευθυντήριους άξονες, <i>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</i>	40 τόνοι
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.		
Στην περίπτωση οχημάτων μηδενικών εκπομπών, τα μέγιστα επιτρεπόμενα βάρη που προβλέπονται στο υποτίμημα 2.3 αυξάνονται κατά 2 τόνους.		

*Τροπολογία*

2.3 Μηχανοκίνητα οχήματα		
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	Τετραξονικά μηχανοκίνητα οχήματα <i>με κατευθυντήριους άξονες σύμφωνα με τα σημεία 3.5.3.2 έως 3.5.3.4.</i>	26 τόνοι
2.3.5	Τετραξονικά μηχανοκίνητα οχήματα με δύο κατευθυντήριους άξονες <i>σύμφωνα με τα σημεία 3.5.3.2 έως 3.5.3.4.</i>	32 τόνοι
2.3.6	Πενταξονικά μηχανοκίνητα οχήματα με δύο κατευθυντήριους άξονες <i>σύμφωνα με τα σημεία 3.5.3.2 έως 3.5.3.4.</i>	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>		

Or. en

**Τροπολογία 282**  
**Paolo Borchia**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Παράρτημα I – πίνακας – σημείο 2.3.**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

2.3 Μηχανοκίνητα οχήματα		
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, <b>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>	40 τόνοι
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 υποτομήματος 2.3 αυξάνονται κατά το πρόσθετο βάρος της τεχνολογίας εναλλακτικών καυσίμων, με ανώτατο όριο τον 1 τόνο.		
Στην περίπτωση οχημάτων μηδενικών εκπομπών, τα μέγιστα επιτρεπόμενα βάρη που προβλέπονται στο υποτόμημα 2.3 αυξάνονται κατά 2 τόνους.		

#### Τροπολογία

2.3 Μηχανοκίνητα οχήματα		
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	32 τόνοι

	9,5 τόνους	
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	40 τόνοι
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.		
Στην περίπτωση οχημάτων μηδενικών εκπομπών, τα μέγιστα επιτρεπόμενα βάρη που προβλέπονται στο υποτίμημα 2.3 αυξάνονται κατά 2 τόνους.		

Or. en

### Τροπολογία 283

Henna Virkkunen, Petri Sarvamaa

### Πρόταση οδηγίας

Παράρτημα I – πίνακας – σημείο 2.3.- τελευταία γραμμή

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

Στην περίπτωση οχημάτων μηδενικών εκπομπών, τα μέγιστα επιτρεπόμενα βάρη που προβλέπονται στο υποτίμημα 2.3 αυξάνονται κατά 2 τόνους.

*Τροπολογία*

Στην περίπτωση οχημάτων μηδενικών εκπομπών, τα μέγιστα επιτρεπόμενα βάρη που προβλέπονται στο υποτίμημα 2.3 αυξάνονται κατά 2 τόνους. **Το σημείο 2.3.2 αυξάνεται κατά 0,5 τόνους.**

Or. en

*Αιτιολόγηση*

*Η πρόταση της Επιτροπής θα επέτρεπε ένα λεωφορείο 21,5 τόνων με μόνο δύο άξονες. Το όριο αυτό θα προκαλούσε διάφορα ζητήματα στην οδική υποδομή, ειδικά στις πόλεις. Τα τριαξονικά οχήματα διατίθενται ήδη στην αγορά, προστατεύουν καλύτερα την οδική υποδομή και επιτρέπουν επίσης υψηλότερο αριθμό επιβατών λόγω του μεγαλύτερου μέγιστου μήκους.*

### Τροπολογία 284

Peter Lundgren

## Πρόταση οδηγίας

### Παράρτημα I – πίνακας – σημείο 2.3.4, σημείο 2.3.5 και σημείο 2.3.6

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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, <b>όταν ο κινητήριος άξονας</b> 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, <b>όταν ο κινητήριος άξονας</b> 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 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.		
Στην περίπτωση οχημάτων μηδενικών εκπομπών, τα μέγιστα επιτρεπόμενα βάρη που προβλέπονται <b>στο υποτίμημα 2.3</b> αυξάνονται κατά 2 τόνους.		

Τροπολογία

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 <b>ή με κινητήριους άξονες σύμφωνα με τα σημεία 3.5.2 ή 3.5.3.</b>	26 τόνοι
2.3.5	Τετραξονικά μηχανοκίνητα οχήματα με δύο κατευθυντήριους άξονες <b>και τουλάχιστον έναν κινητήριο άξονα ο οποίος</b> 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	32 τόνοι

	κάθε κινητήριο άξονας είναι εξοπλισμένος με διπλά ελαστικά και το μέγιστο βάρος σε κάθε άξονα δεν υπερβαίνει τους 9,5 τόνους	
2.3.6	Πενταξονικά μηχανοκίνητα οχήματα με δύο κατευθυντήριους άξονες <b>και τουλάχιστον έναν κινητήριο άξονα ο οποίος</b> 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 κινητήριο άξονας είναι εξοπλισμένος με διπλά ελαστικά και το μέγιστο βάρος σε κάθε άξονα δεν υπερβαίνει τους 9,5 τόνους	40 τόνοι
Στην περίπτωση οχημάτων με εναλλακτικά καύσιμα εκτός των οχημάτων μηδενικών εκπομπών, τα μέγιστα επιτρεπόμενα βάρη που προβλέπονται στα σημεία 2.3.1, 2.3.2, 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 <b>στα σημεία 2.3.1 και 2.3.3 έως 2.3.6</b> αυξάνονται κατά <b>4 τόνους, για τα οχήματα που προβλέπονται στο σημείο 2.3.2. κατά 2 τόνους.</b>		

Or. en

**Τροπολογία 285**  
**Dominique Riquet**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Παράρτημα I – πίνακας – σημείο 2.3.6 – τελευταίες δύο γραμμές**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

**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.**

**Στην περίπτωση οχημάτων μηδενικών εκπομπών, τα μέγιστα επιτρεπόμενα βάρη που προβλέπονται στο υποτίμημα 2.3 αυξάνονται κατά 2 τόνους.**

*Τροπολογία*

**διαγράφεται**

Or. en

**Τροπολογία 286**  
**Ciarán Cuffe**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Παράρτημα I – πίνακας – σημείο 2.4**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

2.4 Τριαξονικά αρθρωτά λεωφορεία	28 τόνοι
Στην περίπτωση οχημάτων με εναλλακτικά καύσιμα εκτός των οχημάτων μηδενικών εκπομπών, το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος των 28 τόνων που προβλέπεται στο υποτιμήμα 2.4 αυξάνεται κατά το πρόσθετο βάρος της τεχνολογίας εναλλακτικών καυσίμων, με ανώτατο όριο τον 1 τόνο.	
Στην περίπτωση οχημάτων μηδενικών εκπομπών, τα μέγιστα επιτρεπόμενα βάρη των 28 τόνων που προβλέπονται στο υποτιμήμα 2.4 αυξάνονται κατά 2 τόνους.	

*Τροπολογία*

2.4 Τριαξονικά αρθρωτά λεωφορεία	28 τόνοι
Στην περίπτωση οχημάτων με εναλλακτικά καύσιμα εκτός των οχημάτων μηδενικών εκπομπών, το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος των 28 τόνων που προβλέπεται στο υποτιμήμα 2.4 αυξάνεται 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 των 28 τόνων που προβλέπονται στο υποτιμήμα 2.4 αυξάνονται κατά 2 τόνους. <b>Αυτό το όριο βάρους για συνδυασμούς οχημάτων μηδενικών εκπομπών ισχύει τόσο για την εθνική όσο και για τη διεθνή κυκλοφορία.</b>	

Or. en

**Τροπολογία 287**  
**Markus Ferber**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Παράρτημα I – πίνακας – σημείο 2.4**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

2.4 <b>Τριαξονικά αρθρωτά λεωφορεία</b>	<b>28 τόνοι</b>
Στην περίπτωση οχημάτων με εναλλακτικά καύσιμα εκτός των οχημάτων μηδενικών εκπομπών, το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος <b>των 28 τόνων</b> που προβλέπεται στο υποτιμήμα 2.4 αυξάνεται κατά το πρόσθετο βάρος της τεχνολογίας εναλλακτικών καυσίμων, με ανώτατο όριο τον 1 τόνο.	
Στην περίπτωση οχημάτων μηδενικών εκπομπών, τα μέγιστα επιτρεπόμενα βάρη των 28 τόνων που προβλέπονται στο υποτιμήμα <b>2.4</b> αυξάνονται κατά <b>2</b> τόνους.	

Τροπολογία

2.4 Αρθρωτά λεωφορεία		
2.4.1	<i>Τριαξονικά αρθρωτά λεωφορεία</i>	<i>28 τόνοι</i>
2.4.2	<i>Τετραξονικά αρθρωτά λεωφορεία</i>	<i>32 τόνοι</i>
Στην περίπτωση οχημάτων με εναλλακτικά καύσιμα εκτός των οχημάτων μηδενικών εκπομπών, το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος που προβλέπεται στο υποτιμήμα 2.4 αυξάνεται κατά το πρόσθετο βάρος της τεχνολογίας εναλλακτικών καυσίμων, με ανώτατο όριο τον 1 τόνο.		
Στην περίπτωση οχημάτων μηδενικών εκπομπών, τα μέγιστα επιτρεπόμενα βάρη των 28 τόνων που προβλέπονται στο υποτιμήμα 2.4.1 αυξάνονται κατά 3 τόνους <b>και το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος που προβλέπεται στο υποτιμήμα 2.4.2 αυξάνεται κατά 4 τόνους.</b>		

Or. en

**Τροπολογία 288**  
**Peter Lundgren**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Παράρτημα I – πίνακας – σημείο 2.5 (νέο)**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

Τροπολογία

2.5	<i>Τετραξονικά αρθρωτά λεωφορεία</i>	<i>32 τόνοι</i>
<i>Στην περίπτωση οχημάτων με εναλλακτικά καύσιμα εκτός των οχημάτων μηδενικών εκπομπών, το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος των 32 τόνων που προβλέπεται στο υποτιμήμα 2.5 αυξάνεται κατά το πρόσθετο βάρος της τεχνολογίας εναλλακτικών καυσίμων, με ανώτατο όριο τον 1 τόνο.</i>		
<i>Στην περίπτωση οχημάτων μηδενικών εκπομπών, τα μέγιστα επιτρεπόμενα βάρη των 32 τόνων που προβλέπονται στο υποτιμήμα 2.5 αυξάνονται κατά 4 τόνους</i>		

Or. en

**Τροπολογία 289**  
**Peter Lundgren**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Παράρτημα Ι – πίνακας – σημείο 3.1, σημείο 3.4**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

3.1 Απλοί άξονες		
	Απλός μη κινητήριος άξονας	10 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	<b>11,5</b> τόνοι
3.4.2	<b>Κινητήριος άξονας των οχημάτων μηδενικών εκπομπών που αναφέρονται στα σημεία 2.2.1 και 2.2.2</b>	<b>12,5</b> τόνοι
3.4.3	<b>Διαξονικά λεωφορεία μηδενικών εκπομπών</b>	<b>12,5</b> τόνοι

*Τροπολογία*

3.1 Απλοί άξονες		
	Απλός μη κινητήριος άξονας	10 τόνοι
	<b>Απλός μη κινητήριος άξονας με διπλά ελαστικά για λεωφορεία</b>	<b>11,5</b> τόνοι
3.4 Κινητήριος άξονας		
3.4.1	Κινητήριος άξονας των οχημάτων που αναφέρονται στα σημεία 2.2, 2.3, 2.4 και 2.5	<b>12,5</b> τόνοι

Or. en

**Τροπολογία 290**  
**Andor Deli**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Παράρτημα Ι – πίνακας – σημείο 3.4**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

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	<b>12,5</b> τόνοι



	3.4.3	Διαξονικά λεωφορεία μηδενικών εκπομπών	<b>12,5</b> τόνοι
--	-------	--	-------------------

*Τροπολογία*

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	<b>11,5</b> τόνοι
	3.4.3	Διαξονικά λεωφορεία μηδενικών εκπομπών	<b>11,5</b> τόνοι

Or. en

*Αιτιολόγηση*

*Η αύξηση του κινητήριου άξονα που προτείνεται στα σημεία 3.4.2 και 3.4.3 θα προκαλούσε υπερβολική φθορά στο οδόστρωμα (περίπου +40 %) και δεν παρέχει κίνητρα στους κατασκευαστές να παράγουν ελαφρύτερα οχήματα.*

**Τροπολογία 291**

**Markus Ferber**

**Πρόταση οδηγίας**

**Παράρτημα I – πίνακας – σημείο 3.4**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

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	<b>11,5</b> τόνοι
	3.4.2	Κινητήριος άξονας των οχημάτων μηδενικών εκπομπών που αναφέρονται στα σημεία <b>2.2.1</b> και <b>2.2.2</b>	12,5 τόνοι
	<b>3.4.3</b>	<b>Διαξονικά λεωφορεία μηδενικών εκπομπών</b>	<b>12,5</b> τόνοι

*Τροπολογία*

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	<b>12,5</b> τόνοι
	3.4.2	Κινητήριος άξονας των οχημάτων μηδενικών εκπομπών που αναφέρονται στα σημεία <b>2.3</b> και <b>2.4</b>	12,5 τόνοι

Or. en

**Τροπολογία 292**  
**Kateřina Konečná**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Παράρτημα I – πίνακας – σημείο 3.4**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

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	<b>12,5</b> τόνοι
	3.4.3	Διαξονικά λεωφορεία μηδενικών εκπομπών	12,5 τόνοι

*Τροπολογία*

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	<b>12</b> τόνοι
	3.4.3	Διαξονικά λεωφορεία μηδενικών εκπομπών	12,5 τόνοι

Or. en

*Αιτιολόγηση*

*Η αύξηση του κινητήριου άξονα που προτείνεται στα σημεία 3.4.2 και 3.4.3 θα προκαλούσε υπερβολική φθορά στο οδόστρωμα (περίπου +40 %) και δεν παρέχει κίνητρα στους κατασκευαστές να παράγουν ελαφρύτερα οχήματα.*

**Τροπολογία 293**  
**Ciarán Cuffe**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Παράρτημα I – πίνακας – σημείο 3.4**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

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	11,5 τόνοι

	εκπομπών	
3.4.2	Κινητήριος άξονας των οχημάτων μηδενικών εκπομπών που αναφέρονται στα σημεία 2.2.1 και 2.2.2	<b>12,5</b> τόνοι
3.4.3	Διαξονικά λεωφορεία μηδενικών εκπομπών	<b>12,5</b> τόνοι

*Τροπολογία*

<b>3.4 Κινητήριος άξονας</b>		
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	<p>Κινητήριος άξονας των οχημάτων μηδενικών εκπομπών που αναφέρονται στα σημεία 2.2.1 και 2.2.2, <b>εκτός από τα οχήματα που περιγράφονται κατωτέρω.</b></p> <p><b>Κινητήριος άξονας οχημάτων μηδενικών εκπομπών που ταξινομήθηκαν πρόσφατα μεταξύ της έναρξης ισχύος της παρούσας οδηγίας και της 1ης Ιανουαρίου 2029, υπό την προϋπόθεση ότι πληρούνται οι προϋποθέσεις του σημείου 3.4.4.</b></p> <p><b>Από την 1η Ιανουαρίου 2029, οι όροι που ορίζονται στο σημείο 3.4.4 ισχύουν για όλα τα οχήματα που ταξινομήθηκαν πρόσφατα, τα οποία αναφέρονται στα σημεία 2.2.1 και 2.2.2, ανεξάρτητα από το σύστημα μετάδοσης κίνησης που διαθέτουν</b></p>	<p><b>11,5</b> τόνοι</p> <p><b>12</b> τόνοι</p>
3.4.3	<p>Διαξονικά λεωφορεία μηδενικών εκπομπών</p> <p><b>Κινητήριος άξονας διαξονικών λεωφορείων μηδενικών εκπομπών που ταξινομήθηκαν πρόσφατα μεταξύ της έναρξης ισχύος της παρούσας οδηγίας και της 1ης Ιανουαρίου 2035, υπό την προϋπόθεση ότι πληρούνται οι προϋποθέσεις του σημείου 3.4.4.</b></p> <p><b>Από την 1η Ιανουαρίου 2029, οι όροι που ορίζονται στο σημείο 3.4.4 ισχύουν για όλα τα διαξονικά λεωφορεία που ταξινομήθηκαν πρόσφατα, ανεξάρτητα από το σύστημα μετάδοσης κίνησης που διαθέτουν.</b></p>	<p><b>11,5</b> τόνοι</p> <p><b>12</b> τόνοι</p>
3.4.4	<p><b>Τα βαρέα οχήματα μηδενικών εκπομπών που ταξινομήθηκαν πρόσφατα από την έναρξη ισχύος έως την 1η Ιανουαρίου 2029 και τα οποία έχουν κινητήριο άξονα 12 τόνων:</b></p> <p><b>1. χρησιμοποιούν μεμονωμένα ελαστικά υψηλής απόδοσης ευρείας βάσης στον κατευθυντήριο άξονα με ελάχιστη βαθμολογία ελαστικών EE A για αντίσταση κύλισης και B για πρόσφυση σε βρεγμένο οδόστρωμα·</b></p>	

	<p>2. χρησιμοποιούν διαμόρφωση διπλού ελαστικού στον κινητήριο άξονα με ελαστικά ελάχιστης βαθμολογίας <i>EE A</i> για αντίσταση κύλισης και <i>B</i> για πρόσφυση σε βρεγμένο οδόστρωμα·</p> <p>3. έχουν ρυθμίσει το επίπεδο ειδοποίησης του συστήματος παρακολούθησης πίεσης ελαστικών ώστε να ενημερώνει τον οδηγό για απώλεια πίεσης στα <i>0,6 Bar</i>·</p> <p>4. χρησιμοποιούν περιοριστή επιτάχυνσης που διασφαλίζει ότι η επιτάχυνση από τη θέση αδράνειας δεν υπερβαίνει το <i>1,2 m/s<sup>2</sup></i>.</p> <p><i>Από την 1η Ιανουαρίου 2029 όλα τα νέα βαρέα επαγγελματικά οχήματα που έχουν ταξινομηθεί χρησιμοποιούν τις τεχνολογίες που περιγράφονται στα σημεία 1 έως 4 του παρόντος υποτομήματος.</i></p>
--	--

Or. en

**Τροπολογία 294**  
**Elsi Katainen**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Παράρτημα I – πίνακας – σημείο 3.4**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

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	<b>12,5</b> τόνοι
	3.4.3	Διαξονικά λεωφορεία μηδενικών εκπομπών	<b>12,5</b> τόνοι

*Τροπολογία*

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	<b>11,5</b> τόνοι
	3.4.3	Διαξονικά λεωφορεία μηδενικών εκπομπών	<b>11,5</b> τόνοι

### Αιτιολόγηση

Η προσθήκη του φορτίου του άξονα θα προκαλούσε σημαντικές αρνητικές επιπτώσεις στη φθορά του οδοστρώματος και στις γέφυρες. Για παράδειγμα, υπάρχουν πολλές αδύναμες οδικές κατασκευές και μικρές γέφυρες στις πόλεις που δεν μπορούν να διαχειριστούν το προστιθέμενο φορτίο άξονα των 12,5 τόνων. Αυτό θα περιορίζει τη χρήση των λεωφορείων αυτών. Κάθε σχεδόν γραμμή λεωφορείων θα διέλθει από τις πόλεις κάποια στιγμή κατά τη διάρκεια της διαδρομής της για να παραλάβει επιβάτες. Υπάρχουν ήδη πολλά τριαξονικά λεωφορεία μηδενικών εκπομπών και η μάζα άξονα των 11,5 τόνων δεν αποτελεί πρόβλημα για την προώθηση της πράσινης μετάβασης.

### Τροπολογία 295

Henna Virkkunen, Petri Sarvamaa

### Πρόταση οδηγίας

Παράρτημα I – πίνακας – σημείο 3.4

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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	<b>12,5</b> τόνοι
	3.4.3	Διαξονικά λεωφορεία μηδενικών εκπομπών	<b>12,5</b> τόνοι

Τροπολογία

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	<b>11,5</b> τόνοι
	3.4.3	Διαξονικά λεωφορεία μηδενικών εκπομπών	<b>11,5</b> τόνοι

### Αιτιολόγηση

Η αύξηση της μάζας του κινητήριου άξονα για συνδυασμό οχημάτων μηδενικών εκπομπών από 11,5 τόνους σε 12,5 τόνους θα προκαλούσε προβλήματα με το όριο βάρους στις γέφυρες των πόλεων και, κατά συνέπεια, θα περιορίζει τη χρήση των λεωφορείων. Η αντίσταση κατά την πορεία επί οδού θα αυξηθεί σημαντικά με την πρόταση αυτή. Το τρέχον όριο μάζας άξονα των 11,5 τόνων δεν αποτέλεσε πρόβλημα κατά την ανάπτυξη ηλεκτρικών λεωφορείων για την πράσινη

μετάβαση. Υπάρχουν πολλές διαφορετικές επιλογές, όπως διαξονικά, τριαξονικά και αρθρωτά ηλεκτρικά λεωφορεία, τα οποία είναι ήδη διαθέσιμα στην αγορά.

**Τροπολογία 296**  
**Isabel García Muñoz**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Παράρτημα I – πίνακας – σημείο 3.4**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

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

*Τροπολογία*

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
	<b>3.4.4</b>	<b>Τριαξονικά λεωφορεία μηδενικών εκπομπών</b>	<b>12,5 τόνοι</b>

Or. en

**Τροπολογία 297**  
**Isabel García Muñoz**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Παράρτημα I – πίνακας – σημείο 3.5.3**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

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
--	---	----------

*Τροπολογία*

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 άθροισμα των βαρών των αξόνων ανά δίδυμο άξονα αυξάνεται κατά 1 τόνο.</b>	19 τόνοι

Or. en

**Τροπολογία 298**  
**Markus Ferber**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Παράρτημα I – πίνακας – σημείο 3.5.3**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

3.5.3	ίση προς ή μεγαλύτερη από 1,3 m και μικρότερη από 1,8 m ( $1,3 \leq d < 1,8$ )	<b>18 τόνοι</b>
	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

*Τροπολογία*

3.5.3	ίση προς ή μεγαλύτερη από 1,3 m και μικρότερη από 1,8 m ( $1,3 \leq d < 1,8$ )	
<b>3.5.3.1</b>	<b>Γενικά</b>	<b>18 τόνοι</b>

3.5.3.2	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
3.5.3.3	<i>Στην περίπτωση οχήματος μηδενικών εκπομπών που αναφέρεται στα σημεία 2.3 και 2.4, 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</i>	20 τόνοι
3.5.3.4	<i>Στην περίπτωση οχήματος μηδενικών εκπομπών που αναφέρεται στα σημεία 2.3 και 2.4, όταν κάθε κινητήριος άξονας είναι εξοπλισμένος με διπλά ελαστικά και όταν το μέγιστο βάρος για κάθε άξονα δεν υπερβαίνει τους 10 τόνους</i>	20 τόνοι

Or. en

**Τροπολογία 299**  
Elsi Katainen

**Πρόταση οδηγίας**  
**Παράρτημα I – πίνακας – σημείο 3.6 (νέο)**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

--

*Τροπολογία*

<b>3.6 Τριαξονικά μηχανοκίνητα οχήματα</b>		
	<i>Το σύνολο του ανά άξονα βάρους των τριών αξόνων δεν πρέπει να υπερβαίνει, αν η απόσταση (d) μεταξύ των αξόνων είναι:</i>	
3.6.1	<i>είναι μικρότερη από 1,3 m (<math>d &lt; 1,3</math>)</i>	<b>21 τόνοι</b>
3.6.2	<i>ίση προς ή μεγαλύτερη από 1,3 m και μικρότερη από 1,8 m (<math>1,3 \leq d &lt; 1,8</math>)</i>	<b>24 τόνοι</b>

Or. en

*Αιτιολόγηση*

*Είναι σημαντικό να προστεθούν βάρη για τους τρεις άξονες των μηχανοκίνητων οχημάτων στο παράρτημα I, έτσι ώστε να υπάρχουν κοινά βάρη στην ΕΕ.*



**Τροπολογία 300**  
**Peter Lundgren**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Παράρτημα I – πίνακας – σημείο 3.6 (νέο)**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

--

*Τροπολογία*

<b>3.6 Τριαξονικά μηχανοκίνητα οχήματα</b>			
	<i>Το σύνολο του ανά άξονα βάρους των τριών αξόνων δεν πρέπει να υπερβαίνει, αν η απόσταση (d) μεταξύ των αξόνων είναι:</i>		
	<b>3.6.1</b>	<i>ίση προς ή μεγαλύτερη από 1,3 m και μικρότερη από 1,8 m (1,3 ≤ d &lt; 1,8)</i>	<b>24 τόνοι</b>
	<b>3.6.2</b>	<i>Στην περίπτωση οχημάτων μηδενικών εκπομπών, εάν τουλάχιστον δύο άξονες είναι εξοπλισμένοι με διπλά ελαστικά. ίση προς ή μεγαλύτερη από 1,3 m και μικρότερη από 1,8 m (1,3 ≤ d &lt; 1,8)</i>	<b>26 τόνοι</b>

Or. en

**Τροπολογία 301**  
**Henna Virkkunen, Petri Sarvamaa**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Παράρτημα I – πίνακας – σημείο 3.6 (νέο)**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

--

*Τροπολογία*

<b>3.6 Τριαξονικά μηχανοκίνητα οχήματα</b>			
	<i>Το σύνολο του ανά άξονα βάρους των τριών αξόνων δεν πρέπει να υπερβαίνει, αν η απόσταση (d) μεταξύ των αξόνων είναι:</i>		
	<b>3.6.1</b>	<i>είναι μικρότερη από 1,3 m (d &lt; 1,3)</i>	<b>21 τόνοι</b>

	3.6.2 <i>ίση προς ή μεγαλύτερη από 1,3 m και μικρότερη από 1,8 m (1,3 ≤ d &lt; 1,8)</i>	27 τόνοι
--	---	----------

Or. en

#### *Αιτιολόγηση*

*Θα πρέπει να προστεθούν βάρη για τους τρεις άξονες των μηχανοκίνητων οχημάτων στο παράρτημα I, έτσι ώστε να υπάρχουν κοινά βάρη στην ΕΕ.*

**Τροπολογία 302**  
**Elsi Katainen**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Παράρτημα I – πίνακας – σημείο 4.3**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

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

#### *Τροπολογία*

4.3 Μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος σε συνάρτηση με το μεταξόνιο	
	Το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος σε τόνους ενός τετραξονικού <b>ή πενταξονικού</b> μηχανοκίνητου οχήματος δεν μπορεί να υπερβαίνει το πενταπλάσιο της απόστασης σε μέτρα μεταξύ του απώτατου εμπρόσθιου άξονα και του απώτατου οπίσθιου άξονα του οχήματος

Or. en

#### *Αιτιολόγηση*

*Για την προστασία της οδικής ασφάλειας και των υποδομών, είναι σημαντικό να ελέγχονται τα φορτία της γέφυρας. Τα πενταξονικά φορτηγά μεταφέρουν τα βαρύτερα εμπορεύματα και έχουν μεικτό βάρος 40 τόνων. Επομένως, το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος σε συνάρτηση με το μεταξόνιο είναι στην πραγματικότητα ακόμη πιο σημαντικό για τα πενταξονικά φορτηγά από ό,τι για τα τετραξονικά και θα πρέπει να προστεθεί στην οδηγία. Το πολύ μικρό μεταξόνιο θα προκαλούσε προβλήματα, για παράδειγμα, στην υποδομή των γεφυρών.*

**Τροπολογία 303**  
**Peter Lundgren**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Παράρτημα I – πίνακας – σημείο 4.3**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

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

*Τροπολογία*

4.3 Μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος σε συνάρτηση με το μεταξόνιο	
	Το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος σε τόνους ενός τετραξονικού <b>ή πενταξονικού</b> μηχανοκίνητου οχήματος δεν μπορεί να υπερβαίνει το πενταπλάσιο της απόστασης σε μέτρα μεταξύ του απώτατου εμπρόσθιου άξονα και του απώτατου οπίσθιου άξονα του οχήματος

Or. en

**Τροπολογία 304**  
**Henna Virkkunen, Petri Sarvamaa**

**Πρόταση οδηγίας**  
**Παράρτημα I – πίνακας – σημείο 4.3**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

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

*Τροπολογία*

4.3 Μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος σε συνάρτηση με το μεταξόνιο	
	Το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος σε τόνους ενός τετραξονικού <b>ή πενταξονικού</b> μηχανοκίνητου οχήματος δεν μπορεί να υπερβαίνει το πενταπλάσιο της απόστασης σε μέτρα μεταξύ του απώτατου εμπρόσθιου άξονα και του απώτατου οπίσθιου άξονα του οχήματος

Or. en

### Αιτιολόγηση

*Το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος σε συνάρτηση με το μεταξόνιο είναι ακόμη πιο σημαντικό για τα πενταζονικά φορτηγά από ό,τι για τα τετραζονικά φορτηγά, καθώς τα πενταζονικά φορτηγά μεταφέρουν τα βαρύτερα εμπορεύματα και έχουν μεικτό βάρος 40 τόνων. Το γεγονός αυτό θα πρέπει να κωδικοποιηθεί στην οδηγία*