



2023/0265(COD)

20.10.2023

*****I**

ΣΧΕΔΙΟ ΕΚΘΕΣΗΣ

σχετικά με την πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση της οδηγίας 96/53/ΕΚ του Συμβουλίου που αφορά τον καθορισμό, για ορισμένα οδικά οχήματα που κυκλοφορούν στην Κοινότητα, των μέγιστων επιτρεπόμενων διαστάσεων στις εθνικές και διεθνείς μεταφορές και των μέγιστων επιτρεπόμενων βαρών στις διεθνείς μεταφορές (COM(2023)0445 – C9-0306/2023 – 2023/0265(COD))

Επιτροπή Μεταφορών και Τουρισμού

Εισηγήτρια: Isabel García Muñoz

Υπόμνημα για τα χρησιμοποιούμενα σύμβολα

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

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

Τροπολογίες σε σχέδιο πράξης

Τροπολογίες του Κοινοβουλίου σε δύο στήλες

Η διαγραφή κειμένου σημαίνεται με **πλάγιους έντονους χαρακτήρες** στην αριστερή στήλη. Η αντικατάσταση κειμένου σημαίνεται με **πλάγιους έντονους χαρακτήρες** και στις δύο στήλες. Το νέο κείμενο σημαίνεται με **πλάγιους έντονους χαρακτήρες** στη δεξιά στήλη.

Η πρώτη και η δεύτερη γραμμή της επικεφαλίδας κάθε τροπολογίας προσδιορίζουν το σχετικό τμήμα του εξεταζόμενου σχεδίου πράξης. Εάν μία τροπολογία αναφέρεται σε ήδη υφιστάμενη πράξη την οποία το σχέδιο πράξης αποσκοπεί να τροποποιήσει, η επικεφαλίδα περιέχει επιπλέον και μία τρίτη και μία τέταρτη γραμμή που προσδιορίζουν αντίστοιχα την υφιστάμενη πράξη και τη διάταξή της στην οποία αναφέρεται η τροπολογία.

Τροπολογίες του Κοινοβουλίου με μορφή ενοποιημένου κειμένου

Τα νέα τμήματα του κειμένου σημαίνονται με **πλάγιους έντονους χαρακτήρες**. Τα τμήματα του κειμένου που απαλείφονται σημαίνονται με το σύμβολο ■ ή με διαγραφή. Η αντικατάσταση κειμένου σημαίνεται με **πλάγιους έντονους χαρακτήρες** που υποδηλώνουν το νέο κείμενο και με διαγραφή του κειμένου που αντικαθίσταται.

Κατ' εξαίρεση, δεν σημαίνονται οι τροποποιήσεις αυστηρά τεχνικής φύσης που επιφέρουν οι υπηρεσίες κατά την επεξεργασία του τελικού κειμένου.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Σελίδα

ΣΧΕΔΙΟ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟΥ ΨΗΦΙΣΜΑΤΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ.....	5
ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ.....	41

ΣΧΕΔΙΟ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟΥ ΨΗΦΙΣΜΑΤΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ

σχετικά με την πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση της οδηγίας 96/53/ΕΚ του Συμβουλίου που αφορά τον καθορισμό, για ορισμένα οδικά οχήματα που κυκλοφορούν στην Κοινότητα, των μέγιστων επιτρεπόμενων διαστάσεων στις εθνικές και διεθνείς μεταφορές και των μέγιστων επιτρεπόμενων βαρών στις διεθνείς μεταφορές (COM(2023)0445 – C9-0306/2023 – 2023/0265(COD))

(Συνήθης νομοθετική διαδικασία: πρώτη ανάγνωση)

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο,

- έχοντας υπόψη την πρόταση της Επιτροπής προς το Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο (COM(2023)0445),
 - έχοντας υπόψη το άρθρο 294 παράγραφος 2 και το άρθρο 91 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, σύμφωνα με τα οποία του υποβλήθηκε η πρόταση από την Επιτροπή (C9-0306/2023),
 - έχοντας υπόψη το άρθρο 294 παράγραφος 3 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,
 - έχοντας υπόψη τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής της [...] ¹
 - έχοντας υπόψη τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών της [...] ²,
 - έχοντας υπόψη το άρθρο 59 του Κανονισμού του,
 - έχοντας υπόψη την έκθεση της Επιτροπής Μεταφορών και Τουρισμού (A9-0000/2023),
1. εγκρίνει τη θέση του σε πρώτη ανάγνωση όπως παρατίθεται κατωτέρω·
 2. ζητεί από την Επιτροπή να υποβάλει εκ νέου την πρόταση στο Κοινοβούλιο, αν την αντικαταστήσει με νέο κείμενο, αν της επιφέρει σημαντικές τροποποιήσεις ή αν προτίθεται να της επιφέρει σημαντικές τροποποιήσεις·
 3. αναθέτει στην Πρόεδρό του να διαβιβάσει τη θέση του Κοινοβουλίου στο Συμβούλιο, στην Επιτροπή και στα εθνικά κοινοβούλια.

¹ EE C 0 της 0.0.0000, σ. 0. / Δεν έχει ακόμη δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα].

² EE C 0 της 0.0.0000, σ. 0. / Δεν έχει ακόμη δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα].

Τροπολογία 1

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 6 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(6α) Η παρούσα οδηγία αποσκοπεί στη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας του τομέα των οδικών μεταφορών με την προώθηση αποδοτικότερων και βιωσιμότερων μεταφορών, καθώς και με την ενθάρρυνση της διατροφικότητας. Μολονότι οι νέες διατάξεις θα οδηγήσουν σε μείωση των διανυθέντων οχηματοχιλιομέτρων, η οξεία έλλειψη οδηγών στην Ένωση θα συνεχιστεί. Προκειμένου να αντιμετωπιστεί αυτή η έλλειψη, είναι θεμελιώδους σημασίας να βελτιωθούν οι συνθήκες εργασίας στις οδικές μεταφορές ώστε να αυξηθεί η ελκυστικότητα του τομέα. Όσον αφορά την παρούσα οδηγία, είναι σημαντικό η εγκατάσταση τεχνολογιών μηδενικών εκπομπών, για τις οποίες χρειάζεται πρόσθετος όγκος, να μην έχει ως αποτέλεσμα τη μείωση του χώρου στον θάλαμο οδήγησης και να μην αποβαίνει εις βάρος της άνεσης των οδηγών, η οποία είναι ζωτικής σημασίας για τις κατάλληλες συνθήκες εργασίας τους, ιδίως σε ταξίδια μεγάλων αποστάσεων.

Or. en

Τροπολογία 2

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 9

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

(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, τη** οδική υποδομή, τη συνεργασία μεταξύ των τρόπων μεταφοράς, καθώς και των περιβαλλοντικών επιπτώσεων των

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

ευρωπαϊκών αρθρωτών συστημάτων στο σύστημα μεταφορών, συμπεριλαμβανομένων των επιπτώσεων στην κατανομή των τρόπων μεταφοράς.

πληροφορίες σχετικά με τα όρια βαρών και διαστάσεων για τα EMS σε τμήματα του οδικού δικτύου που είναι συμβατά με τις προδιαγραφές των συγκεκριμένων οχημάτων. **Τα κράτη μέλη θα πρέπει να θεσπίσουν σύστημα παρακολούθησης για την αξιολόγηση** των επιπτώσεων της χρήσης EMS στην οδική ασφάλεια, την οδική υποδομή, τη συνεργασία μεταξύ των τρόπων μεταφοράς, καθώς και των περιβαλλοντικών επιπτώσεων των ευρωπαϊκών αρθρωτών συστημάτων στο σύστημα μεταφορών, συμπεριλαμβανομένων των επιπτώσεων στην κατανομή των τρόπων μεταφοράς. **Για την αποτελεσματική προώθηση της μετάβασης προς την κινητικότητα μηδενικών εκπομπών, τα κράτη μέλη που επιτρέπουν σε EMS που εκτελούν διεθνείς μεταφορές να κυκλοφορούν στην επικράτειά τους, θα πρέπει να διασφαλίζουν ότι από το 2040 τα εν λόγω EMS είναι οχήματα μηδενικών εκπομπών ή συνδυασμοί οχημάτων EMS.**

Or. en

Τροπολογία 3

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 9 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(9α) Για τη μεγιστοποίηση της οδικής ασφάλειας και την εξασφάλιση κατάλληλων συνθηκών εργασίας, είναι σημαντικό να διασφαλιστεί ότι οι οδηγοί EMS διαθέτουν επαρκή κατάρτιση και τα προσόντα που απαιτούνται για τον χειρισμό βαρύτερων και μακρύτερων οχημάτων και συνδυασμών οχημάτων. Προκειμένου να εξασφαλιστούν ίσοι όροι ανταγωνισμού που να προβλέπουν ίση μεταχείριση και απαγόρευση των διακρίσεων για τους οδηγούς και τους μεταφορείς που χρησιμοποιούν EMS, τα

κράτη μέλη θα πρέπει να καθορίσουν ένα ελάχιστο επίπεδο απαιτήσεων όσον αφορά τα προσόντα των οδηγών EMS και να εγγυώνται την αμοιβαία αναγνώρισή τους στα οικεία κράτη μέλη.

Or. en

Τροπολογία 4

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 10 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(10α) Οι νέοι εναρμονισμένοι κανόνες για τα EMS στις εθνικές και διεθνείς μεταφορές στα κράτη μέλη, οι οποίοι επιτρέπουν την κυκλοφορία των εν λόγω οχημάτων, θα πρέπει να περιλαμβάνουν τη συλλογή δεδομένων σχετικά με την οδική ασφάλεια στα εν λόγω κράτη μέλη, συμπεριλαμβανομένου του ποσοστού θανάτων και τραυματισμών από συγκρούσεις. Δεδομένου ότι οι ευάλωτοι χρήστες του οδικού δικτύου αποτελούν σχεδόν το ένα τρίτο των ατόμων που χάνουν τη ζωή τους σε συγκρούσεις στις οποίες εμπλέκονται βαρέα οχήματα, τα κράτη μέλη θα πρέπει να διασφαλίσουν ότι τα EMS δεν επιτρέπεται να κυκλοφορούν σε δρόμους όπου υπάρχουν ευάλωτοι χρήστες, όπως πεζοί, ποδηλάτες και μηχανοκίνητα δίκυκλα.

Or. en

Τροπολογία 5

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 11

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(11) Η μεταφορά αδιαχώριστων

(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.

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. ***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, 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].***

Τροπολογία 6

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 διείδυση βαρέων οχημάτων μηδενικών εκπομπών στην αγορά **προβλέπεται να αυξηθεί σημαντικά, φτάνοντας έως και το 50 % περίπου των νέων ταξινομήσεων βαρέων οχημάτων**. Μετά τη σταδιακή κατάργηση, τα βαρύτερα φορτηγά θα πρέπει να συνεχίσουν να επιτρέπονται στην εθνική κυκλοφορία, ενώ, στη διεθνή κυκλοφορία, θα πρέπει να συμμορφώνονται με τα μέγιστα επιτρεπόμενα βάρη που ορίζονται στο παράρτημα I της οδηγίας 96/53/ΕΚ, η οποία περιορίζει το όριο πρόσθετου βάρους σε οχήματα μηδενικών εκπομπών και σε οχήματα που συμμετέχουν σε διατροφικές μεταφορές.

Τροπολογία

(12) Τα τεχνητά εμπόδια στη διασυνοριακή μεταφορά με βαρύτερα φορτηγά που χρησιμοποιούνται κυρίως στις μεταφορές μεγάλων αποστάσεων (όπως συνδυασμοί οχημάτων με 5 και 6 άξονες) θα πρέπει να αρθούν με εναρμονισμένο τρόπο ώστε να αξιοποιηθεί βραχυπρόθεσμα η επιχειρησιακή, ενεργειακή και περιβαλλοντική απόδοση που συνδέεται με τη μεγαλύτερη ικανότητα φόρτωσης η οποία χορηγείται από τα κράτη μέλη, μεταξύ άλλων για τις διατροφικές μεταφορές. Για μια αποτελεσματική μετάβαση στην κινητικότητα μηδενικών εκπομπών **και για τη μεγιστοποίηση της επίδρασης της σχετικής υφιστάμενης περιβαλλοντικής νομοθεσίας**, είναι απαραίτητο να καταργηθεί σταδιακά από το 2032 η χρήση των βαρύτερων αυτών φορτηγών που λειτουργούν με ορυκτά καύσιμα, **ώστε να ενισχυθεί η ασφάλεια δικαίου για τις επενδύσεις** και η διείδυση βαρέων οχημάτων μηδενικών εκπομπών στην αγορά. Μετά τη σταδιακή κατάργηση, τα βαρύτερα φορτηγά θα πρέπει να συνεχίσουν να επιτρέπονται στην εθνική κυκλοφορία, ενώ, στη διεθνή κυκλοφορία, θα πρέπει να συμμορφώνονται με τα μέγιστα επιτρεπόμενα βάρη που ορίζονται στο παράρτημα I της οδηγίας 96/53/ΕΚ, η οποία περιορίζει το όριο πρόσθετου βάρους σε οχήματα μηδενικών εκπομπών και σε οχήματα που συμμετέχουν σε διατροφικές μεταφορές.

Τροπολογία 7

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 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 **δυνατότητες των οχημάτων μεταφοράς οχημάτων** να βελτιώσουν την επιχειρησιακή και ενεργειακή απόδοση στη διεθνή κυκλοφορία. Ως εκ τούτου, είναι απαραίτητο να εναρμονιστούν οι κανόνες σχετικά με την προεξοχή των φορτίων των οχημάτων μεταφοράς οχημάτων, ώστε να διασφαλιστεί ότι επιτυγχάνονται σωστά οι εν λόγω στόχοι.

Or. en

Τροπολογία 8

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 15

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(15) Τα βαρέα οχήματα με επιμήκεις θαλάμους οδήγησης έχουν αρχίσει να κάνουν την είσοδό τους στην αγορά, σε συνδυασμό με συστήματα πρόωσης μηδενικών εκπομπών. Η χρήση συστημάτων πρόωσης μηδενικών εκπομπών απαιτεί, ανάλογα με την τεχνολογία, πρόσθετο χώρο που δεν θα πρέπει να υπολογίζεται σε βάρος του

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.

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, **και ότι το οικείο όχημα συμμορφώνεται με τον «κανόνα για τον κύκλο στροφής».**

Or. en

Τροπολογία 9

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 16 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

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

Τροπολογία 10

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, τα κράτη μέλη θα πρέπει να διασφαλίσουν κατ' ελάχιστον την ανάπτυξη **πιστοποιημένων αυτόματων συστημάτων** στο διευρωπαϊκό δίκτυο οδικών μεταφορών. **Επιπλέον, θα πρέπει επίσης να είναι δυνατή η χρήση ακριβούς και πλήρως διαλειτουργικού εποχούμενου εξοπλισμού ζύγισης.** 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 11

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 18

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(18) Για να ενισχυθεί περαιτέρω η επιβολή και η παρακολούθηση της κυκλοφορίας των βαρέων οχημάτων στους δρόμους της Ένωσης, να μειωθεί η συμφόρηση, να ενισχυθεί η οδική ασφάλεια, να μειωθούν οι κίνδυνοι ζημιών στις υποδομές και να προωθηθούν οι βιώσιμες μεταφορές, τα κράτη μέλη θα πρέπει να **ενθαρρυνθούν να** θεσπίσουν συστήματα πολιτικών ευφυούς πρόσβασης που να διασφαλίζουν τη συμμόρφωση με τους κανόνες για τα μέγιστα επιτρεπόμενα βάρη και τις μέγιστες επιτρεπόμενες διαστάσεις. **Κατά τη θέσπιση αυτών των συστημάτων**, τα κράτη μέλη θα πρέπει να εφαρμόζουν ελάχιστες κοινές απαιτήσεις ώστε να εγγυώνται εναρμόνιση και διαλειτουργικότητα σε ολόκληρη την **ΕΕ**, ιδίως όσον αφορά την προσβασιμότητα και τον μορφότυπο των σχετικών προς ανταλλαγή δεδομένων. Τα συστήματα θα πρέπει να συμβάλλουν στη διασφάλιση ότι το κατάλληλο όχημα με το κατάλληλο φορτίο δραστηριοποιείται στον κατάλληλο δρόμο την κατάλληλη στιγμή ώστε να διασφαλίζεται ο ελάχιστος αντίκτυπος στο περιβάλλον, τις υποδομές, την ανθρώπινη υγεία και ασφάλεια και την κοινωνία. Η θέσπιση των συστημάτων αυτών θα πρέπει να χρησιμοποιεί προηγμένα ευφυή συστήματα μεταφορών, όπως η επικοινωνία από το όχημα προς την υποδομή, η επικοινωνία από το όχημα προς το δίκτυο, η κοινή χρήση δεδομένων σε πραγματικό χρόνο και η εξ αποστάσεως παρακολούθηση, προκειμένου να διασφαλίζεται η ασφαλής και ομαλή κυκλοφορία των βαρέων οχημάτων, ενώ δεν θα πρέπει να οδηγούν σε δυσανάλογους ή μεροληπτικούς περιορισμούς στην κυκλοφορία.

Τροπολογία

(18) Για να ενισχυθεί περαιτέρω η επιβολή και η παρακολούθηση της κυκλοφορίας των βαρέων οχημάτων στους δρόμους της Ένωσης, να μειωθεί η συμφόρηση, να ενισχυθεί η οδική ασφάλεια, να μειωθούν οι κίνδυνοι ζημιών στις υποδομές και να προωθηθούν οι βιώσιμες μεταφορές, τα κράτη μέλη θα πρέπει να θεσπίσουν συστήματα πολιτικών ευφυούς πρόσβασης που να διασφαλίζουν τη συμμόρφωση με τους κανόνες για τα μέγιστα επιτρεπόμενα βάρη και τις μέγιστες επιτρεπόμενες διαστάσεις **από το 2040**. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να εφαρμόζουν ελάχιστες κοινές απαιτήσεις **στα συστήματα αυτά** ώστε να εγγυώνται εναρμόνιση και διαλειτουργικότητα σε ολόκληρη την **Ένωση**, ιδίως όσον αφορά την προσβασιμότητα και τον μορφότυπο των σχετικών προς ανταλλαγή δεδομένων. **Τα σχετικά δεδομένα θα πρέπει να είναι προσβάσιμα σε πραγματικό χρόνο και στις επίσημες γλώσσες της Ένωσης**. Τα συστήματα θα πρέπει να συμβάλλουν στη διασφάλιση ότι το κατάλληλο όχημα με το κατάλληλο φορτίο δραστηριοποιείται στον κατάλληλο δρόμο την κατάλληλη στιγμή ώστε να διασφαλίζεται ο ελάχιστος αντίκτυπος στο περιβάλλον, τις υποδομές, την ανθρώπινη υγεία και ασφάλεια και την κοινωνία. Η θέσπιση των συστημάτων αυτών θα πρέπει να χρησιμοποιεί προηγμένα ευφυή συστήματα μεταφορών, όπως η επικοινωνία από το όχημα προς την υποδομή, η επικοινωνία από το όχημα προς το δίκτυο, η κοινή χρήση δεδομένων σε πραγματικό χρόνο και η εξ αποστάσεως παρακολούθηση, προκειμένου να διασφαλίζεται η ασφαλής και ομαλή κυκλοφορία των βαρέων οχημάτων, ενώ δεν θα πρέπει να οδηγούν σε δυσανάλογους ή μεροληπτικούς

Τροπολογία 12

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 18 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(18α) Η επιβολή της οδηγίας 96/53/ΕΚ αποτελεί ουσιώδες μέρος των καθιερωμένων συστημάτων παρακολούθησης και επιβολής σε ενωσιακό και εθνικό επίπεδο, τα οποία συμβάλλουν στην εφαρμογή των κοινωνικών, εμπορικών και τεχνικών κανόνων της Ένωσης που ισχύουν για τις οδικές μεταφορές. Όταν διαπιστώνεται έλλειψη συμμόρφωσης με τις προβλεπόμενες απαιτήσεις σχετικά με τα βάρη και τις διαστάσεις κατά τη διάρκεια οδικών επιθεωρήσεων, οι αρμόδιες εθνικές αρχές πρέπει να λαμβάνουν μέτρα επιβολής. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να διασφαλίζουν ότι οι κυρώσεις δεν εισάγουν διακρίσεις, τόσο όσον αφορά τα είδη κυρώσεων που επιλέγονται όσο και τα επίπεδά τους, καθώς και ότι είναι αποτελεσματικές, αποτρεπτικές και αναλογικές προς τη σοβαρότητα της διαπραχθείσας παράβασης. Οι παραβάσεις αυτές θα πρέπει να καταγράφονται στο εθνικό μητρώο επιχειρήσεων οδικών μεταφορών, και τα σχετικά στοιχεία θα πρέπει να ανταλλάσσονται μέσω του Ευρωπαϊκού Μητρώου Επιχειρήσεων Οδικών Μεταφορών (ERRU) και να αποτυπώνονται στη βαθμολογία επικινδυνότητας των επιχειρήσεων σύμφωνα με τον κανονισμό 1071/2009. Αναμένεται ότι η διασυνοριακή εφαρμογή των κυρώσεων που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 96/53/ΕΚ θα διευκολυνθεί μέσω της τροποποιημένης

Τροπολογία 13

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 18 β (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(18β) Προκειμένου να επιτευχθεί πρόοδος στην πράσινη και την ψηφιακή μετάβαση και τη συμμόρφωση με τους στόχους που ορίζονται στην Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία και στη στρατηγική για βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα, ιδίως όσον αφορά τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από τον τομέα των μεταφορών, τα κράτη μέλη θα πρέπει να διασφαλίζουν ότι τα έσοδα που προκύπτουν από τις κυρώσεις που επιβάλλονται για τις παραβάσεις της παρούσας οδηγίας, ή το ισοδύναμό τους σε οικονομική αξία, χρησιμοποιούνται για τη στήριξη της υιοθέτησης βιώσιμων μέσων μεταφοράς, την ενθάρρυνση της διατροφικότητας και την αύξηση της βιωσιμότητας των διασυνοριακών μεταφορών.

Τροπολογία 14

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

(21) Για να καταστεί δυνατή η ταχεία απόκριση του τομέα των οδικών μεταφορών σε κάθε κρίση, όπως φυσικές καταστροφές, πανδημίες, στρατιωτικές

συγκρούσεις ή αστοχίες των υποδομών, είναι αναγκαία η εισαγωγή ρήτρας έκτακτης ανάγκης στην οδηγία 96/53/EK, η οποία θα επιτρέπει προσωρινά την κυκλοφορία βαρέων οχημάτων που υπερβαίνουν τα μέγιστα επιτρεπόμενα βάρη και/ή τις μέγιστες επιτρεπόμενες διαστάσεις, προκειμένου να διασφαλιστεί η συνεχής παροχή των απαραίτητων αγαθών και υπηρεσιών. Η έκτακτη αυτή ρήτρα θα πρέπει να εφαρμόζεται μόνον όταν το απαιτεί το δημόσιο συμφέρον και υπό την προϋπόθεση ότι δεν τίθεται σε κίνδυνο η οδική ασφάλεια.

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

Or. en

Τροπολογία 15

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 23 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(23α) Προκειμένου να αξιολογείται η αποτελεσματικότητα και η αποδοτικότητα της παρούσας οδηγίας και να μετράται η πρόοδος σε σχέση με τους ειδικούς στόχους της, είναι σημαντικό να αξιολογείται τακτικά η εφαρμογή της. Κατά συνέπεια, η Επιτροπή θα πρέπει να υποβάλλει τακτικά εκθέσεις αξιολόγησης σχετικά με την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας, με λεπτομερείς πληροφορίες, μεταξύ άλλων, σχετικά με την εξέλιξη των εθνικών και διεθνών οδικών μεταφορών, τον αντίκτυπο στην οδική ασφάλεια και τις οδικές υποδομές, την αλλαγή του τρόπου εκτέλεσης των μεταφορών και τις τεχνολογικές εξελίξεις στις οδικές μεταφορές, ιδίως όσον αφορά την υιοθέτηση οχημάτων μηδενικών εκπομπών.

Τροπολογία 16**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 εννοείται 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 **διασφαλίζουν ότι τα οχήματα που μεταφέρουν αδιαχώριστα φορτία φέρουν την ετικέτα EE που ορίζεται στο άρθρο 10γα**. Τα κράτη μέλη δεν επιβάλλουν γλωσσικές απαιτήσεις σχετικά με τη μεταφορά αδιαχώριστων φορτίων.

Or. en

Τροπολογία 17**Πρόταση οδηγίας****Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 3 – στοιχείο γ**

Οδηγία 96/53/EK

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

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή**Τροπολογία*

-α) τα κράτη μέλη αξιολογούν εκ των προτέρων τον πιθανό 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, και η αξιολόγηση αυτή δημοσιοποιείται και μπορεί, κατά περίπτωση να βασίζεται στο σύστημα παρακολούθησης που αναφέρεται στην παράγραφο 5·

Or. en

Τροπολογία 18

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 3 – στοιχείο γ

Οδηγία 96/53/EK

Άρθρο 4 – παράγραφος 4α – στοιχείο β

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

β) τα κράτη μέλη δημοσιοποιούν, κατά τρόπο προσιτό και διαφανή, τις πληροφορίες που σχετίζονται με το τμήμα του οδικού δικτύου στο οποίο μπορούν να κυκλοφορούν τα ευρωπαϊκά αρθρωτά συστήματα, **ώστε να διασφαλίζεται η ασφάλεια των ενάλωτων χρηστών του οδικού δικτύου·**

Or. en

Τροπολογία 19

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 3 – στοιχείο γ

Οδηγία 96/53/EK

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

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

γ α) **για να επιτρέψουν τα κράτη μέλη σε ευρωπαϊκά αρθρωτά συστήματα να εκτελούν διασυνοριακές μεταφορές, πρέπει να αποδείξουν ότι δεν υπάρχουν κατάλληλοι βιωσιμότεροι εναλλακτικοί τρόποι μεταφοράς·**

Τροπολογία 20

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 3 – στοιχείο γ

Οδηγία 96/53/EK

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

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

γ β) τα κράτη μέλη καθορίζουν κατάλληλο επίπεδο απαιτήσεων προσόντων για τους οδηγούς των ευρωπαϊκών αρθρωτών συστημάτων, διασφαλίζοντας παράλληλα την αναλογικότητα, τη μη εισαγωγή διακρίσεων και την αμοιβαία αναγνώριση·

Or. en

Τροπολογία 21

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

Τροπολογία

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.

δ) τα κράτη μέλη θεσπίζουν σύστημα παρακολούθησης **του αντίκτυπου** των ευρωπαϊκών αρθρωτών συστημάτων για την οδική ασφάλεια, την οδική υποδομή **και** 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, **λαμβάνοντας υπόψη την εκ των προτέρων αξιολόγηση που διενεργείται σύμφωνα με το στοιχείο α).**

Τροπολογία 22

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 3 – στοιχείο γ

Οδηγία 96/53/EK

Άρθρο 4 – παράγραφος 4α – εδάφιο 3

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

Or. en

Τροπολογία 23

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 3 – στοιχείο γ

Οδηγία 96/53/EK

Άρθρο 4 – παράγραφος 4α – εδάφιο 3 α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Από την 1η Ιανουαρίου 2040, όταν τα κράτη μέλη επιτρέπουν να κυκλοφορούν στην επικράτειά τους οχήματα ή

συνδυασμοί οχημάτων ευρωπαϊκών αρθρωτών συστημάτων που εκτελούν διεθνείς μεταφορές, διασφαλίζουν ότι τα οχήματα αυτά είναι μηδενικών εκπομπών.

Or. en

Τροπολογία 24

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 3 – στοιχείο ε

Οδηγία 96/53/EK

Άρθρο 4 – παράγραφος 5α

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

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

Or. en

Τροπολογία 25

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 4

Οδηγία 96/53/EK

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

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

γ α) ενιαίο εθνικό σημείο πρόσβασης για την απόκτηση πληροφοριών, με σαφή, προσβάσιμο και διαφανή τρόπο, σχετικά με τις εθνικές μέγιστες επιτρεπόμενες

διαστάσεις και βάρη των οχημάτων, καθώς και τυχόν τοπικούς περιορισμούς σε συγκεκριμένες περιοχές ή σε συγκεκριμένους δρόμους και τυχόν ελάχιστες απαιτήσεις προσόντων για τους οδηγούς EMS.

Or. en

Τροπολογία 26

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 4

Οδηγία 96/53/EK

Άρθρο 4α – παράγραφος 1 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

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

Or. en

Τροπολογία 27

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 εφαρμόζεται έως τις 31 Δεκεμβρίου **2031**.»·

Or. en

Τροπολογία 28

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.

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

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.

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

Or. en

Τροπολογία 29

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 9

Οδηγία 96/53/EK

Άρθρο 10β – παράγραφος 2 – εδάφιο 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Όσον αφορά τα μέγιστα μήκη που ορίζονται στο παράρτημα Ι σημείο 1.1 για οχήματα μηδενικών εκπομπών ή συνδυασμούς οχημάτων, συμπεριλαμβανομένων των οχημάτων μηδενικών εκπομπών, μπορεί να υπάρχει υπέρβαση κατά το πρόσθετο μήκος που απαιτείται για την ενσωμάτωση της τεχνολογίας μηδενικών εκπομπών, **με μέγιστο τα 90 cm**, ώστε να επιτρέπεται η προσθήκη των εν λόγω διατάξεων. Αυτά τα οχήματα ή οι συνδυασμοί οχημάτων μηδενικών εκπομπών συμμορφώνονται με τα σημεία 1.5 και 1.5α του παραρτήματος Ι της παρούσας οδηγίας, οποιαδήποτε δε υπέρβαση των μέγιστων μηκών δεν οδηγεί σε αύξηση του μήκους φόρτωσης των εν λόγω οχημάτων ή συνδυασμών οχημάτων, προκειμένου να διασφαλίζεται η συμβατότητα των ρυμουλκούμενων και ημιρυμουλκούμενων με τις απαιτήσεις για τις διατροφικές μεταφορές.

Τροπολογία

Όσον αφορά τα μέγιστα μήκη που ορίζονται στο παράρτημα Ι σημείο 1.1 για οχήματα μηδενικών εκπομπών ή συνδυασμούς οχημάτων, συμπεριλαμβανομένων των οχημάτων μηδενικών εκπομπών, μπορεί να υπάρχει υπέρβαση κατά το πρόσθετο μήκος που απαιτείται για την ενσωμάτωση της τεχνολογίας μηδενικών εκπομπών, ώστε να επιτρέπεται η προσθήκη των εν λόγω διατάξεων. Αυτά τα οχήματα ή οι συνδυασμοί οχημάτων μηδενικών εκπομπών συμμορφώνονται με τα σημεία 1.5 και 1.5α του παραρτήματος Ι της παρούσας οδηγίας, οποιαδήποτε δε υπέρβαση των μέγιστων μηκών δεν οδηγεί σε αύξηση του μήκους φόρτωσης των εν λόγω οχημάτων ή συνδυασμών οχημάτων, προκειμένου να διασφαλίζεται η συμβατότητα των ρυμουλκούμενων και ημιρυμουλκούμενων με τις απαιτήσεις για τις διατροφικές μεταφορές.

Or. en

Τροπολογία 30

Πρόταση οδηγίας

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

Οδηγία 96/53/EK

Άρθρο 10 γ α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

12α) προστίθεται το ακόλουθο άρθρο 10γα:

Άρθρο 10γα

1. Προκειμένου να ενισχυθεί η οδική ασφάλεια και να αποφεύγεται η πολλαπλή σήμανση και σηματοδότηση των οχημάτων, θεσπίζεται ενιαία ετικέτα ΕΕ για το μήκος των μηχανοκίνητων οχημάτων ή συνδυασμών οχημάτων που χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά εμπορευμάτων και emπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας.

2. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα για να εξασφαλίσουν ότι όλα τα κυκλοφορούντα μηχανοκίνητα οχήματα ή συνδυασμοί οχημάτων που χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά εμπορευμάτων και emπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας, φέρουν με εμφανή και ευδιάκριτο τρόπο την ετικέτα ΕΕ στο πίσω μέρος του μηχανοκίνητου οχήματος ή του συνδυασμού οχημάτων.

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

Or. en

Τροπολογία 31

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 13 – στοιχείο α

Οδηγία 96/53/ΕΚ

Άρθρο 10δ – παράγραφος 1 – εδάφιο 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τα κράτη μέλη λαμβάνουν ειδικά μέτρα για να εντοπίσουν οχήματα ή συνδυασμούς οχημάτων σε κυκλοφορία που είναι πιθανό να υπερβαίνουν το

Τροπολογία

Τα κράτη μέλη λαμβάνουν ειδικά μέτρα για τη διαπίστωση παραβάσεων και την επιβολή κυρώσεων όσον αφορά την κυκλοφορία οχημάτων ή συνδυασμών

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

οχημάτων που υπερβαίνουν το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος, προκειμένου να εξασφαλιστεί η συμμόρφωση με την παρούσα οδηγία. Τα μέτρα αυτά λαμβάνονται με τη βοήθεια αυτόματων συστημάτων εγκατεστημένων στις οδικές υποδομές, και στο πλαίσιο αυτό διασφαλίζεται τουλάχιστον η ανάπτυξη των συστημάτων αυτών στο διευρωπαϊκό δίκτυο οδικών μεταφορών σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 1315/2013*.

Or. en

Τροπολογία 32

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 13 – στοιχείο α

Οδηγία 96/53/ΕΚ

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 (ΕΕ) 1315/2013*.

Τροπολογία

διαγράφεται

Or. en

Τροπολογία 33

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 13 – στοιχείο α

Οδηγία 96/53/ΕΚ

Άρθρο 10δ — παράγραφος 1 — εδάφιο 2 α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Εκτός από τη χρήση αυτόματων συστημάτων που είναι εγκατεστημένα στις οδικές υποδομές, τα κράτη μέλη μπορούν να εντοπίζουν κυκλοφορούντα οχήματα ή συνδυασμούς οχημάτων που ενδέχεται να έχουν υπερβεί τα μέγιστα επιτρεπόμενα βάρη, μέσω εποχούμενου εξοπλισμού ζύγισης εγκατεστημένου στα οχήματα σύμφωνα με την παράγραφο 4.

Or. en

Τροπολογία 34

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 13 – στοιχείο α

Οδηγία 96/53/ΕΚ

Άρθρο 10δ – παράγραφος 1 – εδάφιο 4

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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. Όπου τα αυτόματα συστήματα χρησιμοποιούνται μόνο για σκοπούς ταυτοποίησης, δεν απαιτείται πιστοποίηση.

διαγράφεται

Or. en

Τροπολογία 35

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 14

Οδηγία 96/53/ΕΚ
Άρθρο 10δα – παράγραφος 1 – εδάφιο 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

Το αργότερο έως την 1η Ιανουαρίου 2040, τα κράτη μέλη εφαρμόζουν συστήματα πολιτικών ευφυούς πρόσβασης εντός της επικράτειάς τους για τη ρύθμιση, την παρακολούθηση και τη διευκόλυνση της πρόσβασης βαρέων οχημάτων σε συγκεκριμένους δρόμους ή περιοχές.

Or. en

Τροπολογία 36

Πρόταση οδηγίας
Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 14
Οδηγία 96/53/ΕΚ
Άρθρο 10δα – παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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**.

Τροπολογία

2. **Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν** ότι τα οικεία συστήματα πολιτικών ευφυούς πρόσβασης συμμορφώνονται με την οδηγία 2010/40/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου*. Ειδικότερα, τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι τα δεδομένα που σχετίζονται με το σύστημα πολιτικών ευφυούς πρόσβασης και εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 2010/40/ΕΕ, όπως οι περιορισμοί βάρους, μήκους, πλάτους ή ύψους, είναι διαθέσιμα σε ψηφιακή μορφή αναγνώσιμη από μηχανή και καθίστανται προσβάσιμα μέσω των εθνικών σημείων πρόσβασης που θεσπίστηκαν βάσει του κατ' εξουσιοδότηση κανονισμού (ΕΕ) 2022/670**.

Or. en

Τροπολογία 37

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 14

Οδηγία 96/53/EK

Άρθρο 10δα – παράγραφος 3 – εισαγωγικό μέρος

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

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

Or. en

Τροπολογία 38

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 14

Οδηγία 96/53/EK

Άρθρο 10δα – παράγραφος 3 – στοιχείο γ α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

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

Or. en

Τροπολογία 39

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 14

Οδηγία 96/53/EK

Άρθρο 10δα – παράγραφος 4

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

διαγράφεται

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

Or. en

Αιτιολόγηση

Μεταφέρθηκε στην παράγραφο 3.

Τροπολογία 40

Πρόταση οδηγίας

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

Οδηγία 96/53/EK

Άρθρο 10ε – παράγραφος 1 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

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

Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι τα έσοδα που προκύπτουν από τις εν λόγω κυρώσεις, ή το ισοδύναμό τους σε οικονομική αξία, χρησιμοποιούνται για την ανάπτυξη και τη στήριξη της διεύθυνσης βιώσιμων μέσων μεταφοράς στην αγορά, την ενθάρρυνση της διατροφικότητας και την αύξηση της βιωσιμότητας των διασυνοριακών μεταφορών.

Or. en

Τροπολογία 41

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 16

Οδηγία 96/53/EK

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

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

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

Or. en

Τροπολογία 42

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 16

Οδηγία 96/53/EK

Άρθρο 10ζ – παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

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

Or. en

Τροπολογία 43

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 17

Οδηγία 96/53/EK

Άρθρο 10η – παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

2. Η προβλεπόμενη στο άρθρο 4 παράγραφος 5α **και** στο άρθρο 10β παράγραφος 1 εξουσία έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων ανατίθεται στην Επιτροπή για περίοδο 5 ετών από τις [Υπηρεσία Εκδόσεων: να προστεθεί η ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας οδηγίας]. Η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση σχετικά με τις εξουσίες που της έχουν ανατεθεί το αργότερο εννέα μήνες πριν από τη λήξη της περιόδου των πέντε ετών. Η εξουσιοδότηση ανανεώνεται σιωπηρά για περιόδους ίδιας διάρκειας, εκτός εάν το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο προβάλλει αντιρρήσεις το αργότερο 3 μήνες πριν από τη λήξη κάθε περιόδου.

Τροπολογία

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

2. Η προβλεπόμενη στο άρθρο 4 παράγραφος 5α, στο άρθρο 10β παράγραφος 1 **και στο άρθρο 10γα** εξουσία έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων ανατίθεται στην Επιτροπή για περίοδο 5 ετών από τις [Υπηρεσία Εκδόσεων: να προστεθεί η ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας οδηγίας]. Η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση σχετικά με τις εξουσίες που της έχουν ανατεθεί το αργότερο εννέα μήνες πριν από τη λήξη της περιόδου των πέντε ετών. Η εξουσιοδότηση ανανεώνεται σιωπηρά για περιόδους ίδιας διάρκειας, εκτός εάν το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο προβάλλει αντιρρήσεις το αργότερο 3 μήνες πριν από τη λήξη κάθε περιόδου.

Or. en

Αιτιολόγηση

Τεχνική προσαρμογή των διατάξεων της ισχύουσας οδηγίας ώστε να ευθυγραμμιστούν με τις προτεινόμενες νέες εξουσιοδοτήσεις.

Τροπολογία 44

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 17

Οδηγία 96/53/EK

Άρθρο 10η – παράγραφος 3

Ισχύον κείμενο

3. Η εξουσιοδότηση που προβλέπεται

Τροπολογία

3. Η εξουσιοδότηση που προβλέπεται

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

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

Or. en

Αιτιολόγηση

Τεχνική προσαρμογή των διατάξεων της ισχύουσας οδηγίας ώστε να ευθυγραμμιστούν με τις προτεινόμενες νέες εξουσιοδοτήσεις.

Τροπολογία 45

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 17

Οδηγία 96/53/EK

Άρθρο 10η – παράγραφος 5

Ισχύον κείμενο

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

Τροπολογία

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

Αιτιολόγηση

Τεχνική προσαρμογή των διατάξεων της ισχύουσας οδηγίας ώστε να ευθυγραμμιστούν με τις προτεινόμενες νέες εξουσιοδοτήσεις.

Τροπολογία 46

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 19

Οδηγία 96/53/EK

Άρθρο 10ι

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(19) το άρθρο 10ι *διαγράφεται*

Τροπολογία

(19) το άρθρο 10ι αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

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 περιλαμβάνει λεπτομερή αξιολόγηση της εξέλιξης των εθνικών και διεθνών οδικών μεταφορών, συμπεριλαμβανομένων των ειδικών χαρακτηριστικών ορισμένων τμημάτων της αγοράς και του αντίκτυπου της εξέλιξης αυτής στην οδική ασφάλεια και τις οδικές υποδομές, καθώς και στη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς οδικών μεταφορών, την ανταγωνιστικότητα του τομέα, τη συνδεσιμότητα και την αλλαγή του τρόπου εκτέλεσης των μεταφορών. Η έκθεση μπορεί να περιλαμβάνει στοιχεία από την έκθεση που αναφέρεται στο άρθρο 10ζ παράγραφος 2. Επιπλέον, η έκθεση παρέχει ενημέρωση σχετικά με σημαντικές τεχνολογικές εξελίξεις στον τομέα των οδικών μεταφορών, μεταξύ άλλων σε σχέση με οχήματα μηδενικών εκπομπών, νέες τεχνολογίες ή νέους σχεδιασμούς και αεροδυναμικές διατάξεις.

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 47

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 20

Οδηγία 96/53/EK

Άρθρο 10ια – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

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

Or. en

Τροπολογία 48

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 20

Οδηγία 96/53/EK

Άρθρο 10ια – παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

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

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

Or. en

Τροπολογία 49

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 t
	2.2.4.2	είναι μεγαλύτερη από 1,8 m	36 t
	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 υποτιμήματα 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
	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 κινητήριο άξονας είναι εξοπλισμένος με διπλά ελαστικά και αναρτήσεις πεπιεσμένου αέρα ή αναρτήσεις αναγνωρισμένες ως ισοδύναμες προς αυτές, σε ενωσιακό επίπεδο, όπως ορίζεται στο παράρτημα I, το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος που προβλέπεται στο σημείο 2.2.4.2 αυξάνεται κατά 2 τόνους.	
Στην περίπτωση συνδυασμών οχημάτων, συμπεριλαμβανομένων μηχανοκίνητων οχημάτων με εναλλακτικά καύσιμα εκτός των μηχανοκίνητων οχημάτων μηδενικών εκπομπών, τα μέγιστα επιτρεπόμενα βάρη που προβλέπονται στο υποτίμημα 2.2 αυξάνονται κατά το πρόσθετο βάρος της τεχνολογίας εναλλακτικών καυσίμων, με ανώτατο όριο τον 1 τόνο.		
Στην περίπτωση συνδυασμών οχημάτων, συμπεριλαμβανομένων μηχανοκίνητων 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 μηχανοκίνητων οχημάτων μηδενικών εκπομπών, τα μέγιστα επιτρεπόμενα βάρη που προβλέπονται στα υποτιμήματα 2.2.3 και 2.2.4 αυξάνονται κατά 2 τόνους.		

Or. en

Αιτιολόγηση

Τεχνική διευκρίνιση για την ευθυγράμμιση της διατύπωσης και για την αποφυγή πιθανών αποκλινοσών ερμηνειών.

Τροπολογία 50

Πρόταση οδηγίας

Παράρτημα I – πίνακας – σημείο 2.3.6

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

2.3.6	Πενταξονικά μηχανοκίνητα οχήματα με δύο κατευθυντήριους άξονες, όταν ο κινητήριος άξονας είναι εξοπλισμένος με διπλά ελαστικά και αναρτήσεις πεπιεσμένου αέρα ή αναρτήσεις αναγνωρισμένες ως ισοδύναμες προς αυτές, σε ενωσιακό επίπεδο, όπως ορίζεται στο παράρτημα II, ή όταν κάθε κινητήριος άξονας είναι εξοπλισμένος με διπλά ελαστικά και το μέγιστο βάρος σε κάθε άξονα δεν υπερβαίνει τους 9,5 τόνους	40 τόνοι
-------	---	----------

Τροπολογία

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	38 τόνοι
-------	---	----------

Or. en

Αιτιολόγηση

Το βάρος των πενταξονικών άκαμπτων φορτηγών κυμαίνεται γενικά μεταξύ 32 και 36 τόνων στα κράτη μέλη και το μέγιστο μήκος τους είναι 12 μέτρα. Η εναρμόνιση του μέγιστου βάρους τους είναι ευπρόσδεκτη, αλλά η τιμή των 40 τόνων (+2 τόνοι στην περίπτωση τεχνολογίας μηδενικών εκπομπών) θα σήμαινε υπερβολικό βάρος για την ακαμψία των οχημάτων και τη μικρή απόσταση μεταξύ των αξόνων, με αποτέλεσμα να προκαλείται μεγαλύτερη φθορά στο οδικό δίκτυο.

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

Εισαγωγή

Η οδηγία για τα βάρη και τις διαστάσεις, η οποία εκδόθηκε αρχικά το 1996 και στη συνέχεια τροποποιήθηκε το 2002 και πιο πρόσφατα το 2015, καθορίζει τα μέγιστα επιτρεπόμενα βάρη και διαστάσεις των επαγγελματικών βαρέων οχημάτων (που μεταφέρουν εμπορεύματα ή επιβάτες) που μπορούν να κυκλοφορούν στην Ένωση, επιτρέποντας παράλληλα εθνικές παρεκκλίσεις προκειμένου να λαμβάνεται υπόψη το ειδικό εθνικό πλαίσιο. Τα εν λόγω κοινά πρότυπα έχουν ως στόχο να διασφαλίσουν ότι τα βαρέα οχήματα δεν υπερβαίνουν συγκεκριμένα όρια πάνω από τα οποία μπορεί να τεθούν σε κίνδυνο η οδική ασφάλεια, οι υποδομές και το περιβάλλον. Οι κοινοί κανόνες έχουν επίσης ως στόχο να διευκολύνουν τις διασυνοριακές μεταφορές και να διασφαλίσουν ότι οι οδικοί μεταφορείς μπορούν να ανταγωνίζονται επί ίσοις όροις στην εσωτερική αγορά όσον αφορά την ικανότητα φόρτωσης των οχημάτων τους. Τέλος, η οδηγία αποσκοπεί στην ενίσχυση της αποδοτικότητας των μεταφορών και, κατ' επέκταση, στη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από τις εν λόγω δραστηριότητες.

Ωστόσο, πρόσφατη αξιολόγηση της οδηγίας κατέδειξε σημαντικές ελλείψεις. Πρώτον, οι εθνικές παρεκκλίσεις που επιτρέπουν την κυκλοφορία οχημάτων με άλλες διαστάσεις οδήγησαν σε ένα συνονθύλευμα διαφορετικών κανόνων, με αποτέλεσμα να παρακωλύονται οι απρόσκοπτες διασυνοριακές μεταφορές στην ΕΕ, να κατακερματίζεται η εσωτερική αγορά και να μειώνεται η επιχειρησιακή αποδοτικότητα. Δεύτερον, ο συνδυασμός ενωσιακών και εθνικών απαιτήσεων, καθώς και διμερών ρυθμίσεων, σε συνδυασμό με νομικές αβεβαιότητες, έχει οδηγήσει σε αναποτελεσματική και ασυνεπή επιβολή των κανόνων, ιδίως όσον αφορά τις διασυνοριακές μεταφορές, με αποτέλεσμα να υπάρχουν άνισοι όροι ανταγωνισμού για τους οδικούς μεταφορείς. Επιπλέον, μέχρι στιγμής δεν ήταν ικανοποιητικές οι επιδόσεις όσον αφορά τις πτυχές της οδηγίας που αφορούν την απανθρακοποίηση, καθότι δεν παρέχονται επαρκή κίνητρα για τη βελτίωση της ενεργειακής απόδοσης των οδικών μεταφορών και τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου. Το γεγονός ότι δεν προβλέφθηκαν οι αναγκαίες απαιτήσεις όσον αφορά το πρόσθετο βάρος και τον πρόσθετο όγκο για τις νέες τεχνολογίες μηδενικών εκπομπών συνέβαλε στην τρέχουσα περιορισμένη υιοθέτηση οχημάτων μηδενικών εκπομπών και εμπόδισε οποιαδήποτε ουσιαστική συμβολή στην επίτευξη του στόχου της Ευρωπαϊκής Πράσινης Συμφωνίας για μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου του τομέα των μεταφορών κατά 90 % έως το 2050. Τέλος, η οδηγία δεν στηρίζει επαρκώς τις διατροφικές μεταφορές ούτε ενθαρρύνει κατάλληλα τη συνεργασία μεταξύ των τρόπων μεταφοράς.

Η πρόταση της Επιτροπής

Η πρόταση της Επιτροπής αποσκοπεί στην αντιμετώπιση αυτών των ελλείψεων, εστιάζοντας σε τρεις βασικούς πυλώνες:

1) ενίσχυση της βιωσιμότητας των εμπορευματικών μεταφορών με την άρση των κανονιστικών και τεχνικών φραγμών και την παροχή ισχυρότερων κινήτρων για την υιοθέτηση τεχνολογιών μηδενικών εκπομπών και διατάξεων εξοικονόμησης ενέργειας στον τομέα των βαρέων οχημάτων, καθώς και με τη διασφάλιση της διατροφικής συμβατότητας και, κατ' επέκταση, με τη διευκόλυνση και την παροχή κινήτρων για διατροφικές μεταφορές. Συγκεκριμένα, με την

πρόταση αυξάνεται το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος (ανά άξονα) για τα οχήματα μηδενικών εκπομπών και τα οχήματα που κινούνται με εναλλακτικά καύσιμα και το μέγιστο επιτρεπόμενο μήκος των οχημάτων μηδενικών εκπομπών. Επιπλέον, η πρόταση υποστηρίζει τις διατροφικές μεταφορές, καθότι αυξάνει τα μέγιστα όρια βάρους και ύψους για αυτές και προβλέπει την απαίτηση να χρησιμοποιούν τα οχήματα μεγάλης χωρητικότητας τυποποιημένες μονάδες συμβατές με άλλους τρόπους μεταφοράς·

2) βελτίωση της λειτουργίας της εσωτερικής αγοράς και δημιουργία ίσων όρων ανταγωνισμού με την αποσαφήνιση και, όπου είναι δυνατόν, την εναρμόνιση των κανόνων για τη χρήση βαρύτερων και/ή μακρύτερων βαρέων οχημάτων σε διασυνοριακές μεταφορές και, παράλληλα, παροχή της αναγκαίας ευελιξίας στα κράτη μέλη να θεσπίζουν εθνικούς κανόνες προκειμένου να λαμβάνονται υπόψη, μεταξύ άλλων, οι διαφορές όσον αφορά τη γεωγραφία, την πυκνότητα του δικτύου μεταφορών και τη χωρική οικονομική δομή. Συγκεκριμένα, η πρόταση προβλέπει τη δυνατότητα των κρατών μελών να επιτρέπουν, υπό συγκεκριμένες συνθήκες, την κυκλοφορία ευρωπαϊκών αρθρωτών συστημάτων (EMS), τα οποία είναι οχήματα μεγάλης χωρητικότητας. Επί του παρόντος, εννέα κράτη μέλη επιτρέπουν τη χρήση EMS στην επικράτειά τους και οι διασυνοριακές μεταφορές εξαρτώνται από διμερείς συμφωνίες, αλλά αυτό γίνεται με κατακερματισμένο τρόπο και χωρίς εναρμονισμένους όρους. Η πρόταση αποσκοπεί στην αποσαφήνιση των προϋποθέσεων —όσον αφορά την οδική ασφάλεια, τον θεμιτό ανταγωνισμό και τη συμβατότητα των τρόπων μεταφοράς— για τη χρήση αυτών των οχημάτων μεγάλης χωρητικότητας για τα κράτη μέλη που επιθυμούν να τα χρησιμοποιήσουν.

3) 3) ενίσχυση της αποτελεσματικότητας και της αποδοτικότητας της επιβολής του νόμου, προκειμένου να εξασφαλιστούν ίσοι όροι ανταγωνισμού και να ενισχυθεί η οδική ασφάλεια. Συγκεκριμένα, η πρόταση καθορίζει ένα υποχρεωτικό ελάχιστο επίπεδο ελέγχων από τα κράτη μέλη και αποσκοπεί στην ενσωμάτωση περισσότερων στοιχείων «έξυπνης επιβολής του νόμου», ενθαρρύνοντας τα κράτη μέλη να χρησιμοποιούν περισσότερες τεχνολογίες ζύγισης εν κινήσει και πολιτικών ευφυούς πρόσβασης, και απλουστεύοντας τους ελέγχους στις διατροφικές μεταφορές μέσω της αξιοποίησης του υφιστάμενου κανονισμού για τις ηλεκτρονικές πληροφορίες σχετικά με τις εμπορευματικές μεταφορές.

Η θέση της εισηγήτριας

Η εισηγήτρια εκφράζει την ικανοποίησή της για την πρόταση της Επιτροπής. Αποτελεί μέρος της δέσμης μέτρων για τον οικολογικό προσανατολισμό των εμπορευματικών μεταφορών, η οποία έχει ως στόχο να καταστήσει τις εμπορευματικές μεταφορές πιο βιώσιμες μέσω της βελτίωσης της επιχειρησιακής και ενεργειακής απόδοσης του τομέα των μεταφορών, της ενθάρρυνσης της υιοθέτησης οχημάτων μηδενικών εκπομπών και της προώθησης των διατροφικών μεταφορών.

Είναι σαφές ότι ο τομέας των οδικών μεταφορών αποφέρει σημαντικά οικονομικά και κοινωνικά οφέλη στην ΕΕ. Ωστόσο, θα πρέπει επίσης να αναγνωρίσουμε και να περιορίσουμε τις αρνητικές επιπτώσεις του στο περιβάλλον, τις υποδομές και την οδική ασφάλεια. Οι οδικές μεταφορές οδηγούν σε ατμοσφαιρική ρύπανση, εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου και θόρυβο. Η υπερβολική οδική κυκλοφορία μπορεί να προκαλέσει συμφόρηση και να αυξήσει τη φθορά των υποδομών. Μπορεί επίσης να οδηγήσει σε ατυχήματα και τραυματισμούς. Για παράδειγμα, εκτιμάται ότι τα βαρέα οχήματα ενεπλάκησαν σε τροχαία ατυχήματα που προκάλεσαν περίπου 3.000 από τους 22.800 θανάτους στους δρόμους της ΕΕ το 2019 (δηλαδή περίπου το 13 % του

συνόλου).

Θα πρέπει επίσης να έχουμε κατά νου ότι ο τομέας των οδικών μεταφορών αποτελείται κυρίως από ΜΜΕ και χαρακτηρίζεται από υψηλό ανταγωνισμό και χαμηλό περιθώριο κέρδους. Επιπλέον, η ΕΕ αντιμετωπίζει σήμερα συστημική έλλειψη επαγγελματιών οδηγών. Κατά συνέπεια, είναι ιδιαίτερα σημαντικό να προβλέπει η ΕΕ ίσους όρους ανταγωνισμού και σαφείς, εναρμονισμένους, κατανοητούς και διαφανείς κανόνες, στοχευμένα κίνητρα για να καταστεί ο στόλος πιο βιώσιμος χωρίς μείωση του ωφέλιμου φορτίου, και αυστηρή επιβολή των κανόνων, καθώς και να δίνει προτεραιότητα στην οδική ασφάλεια και να επιτρέπει, όπου είναι δυνατόν και επιθυμητό, τη χρήση οχημάτων μεγάλης χωρητικότητας.

Έχοντας κατά νου τους ανωτέρω στόχους, η εισηγήτρια πιστεύει ότι η πρόταση της Επιτροπής αποτελεί ένα βήμα προς τη σωστή κατεύθυνση σε σύγκριση με την υφιστάμενη κατάσταση. Η αξιολόγηση της ισχύουσας οδηγίας κατέδειξε σαφώς ότι αυτή περιέχει διατάξεις που επιδέχονται ερμηνεία ή δεν είναι εξειδικευμένες σε ορισμένους τομείς, με αποτέλεσμα να αφήνει μεγάλο περιθώριο για εθνικές παρεκκλίσεις. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα να μην υπάρχει συνέπεια στην εφαρμογή της στα κράτη μέλη, κάτι που οδήγησε σε κατακερματισμό της αγοράς, ανασφάλεια δικαίου, λειτουργικές ανεπάρκειες και άνισους όρους ανταγωνισμού. Επιπλέον, η ασάφεια στις διατάξεις δημιούργησε προκλήσεις για τις αρχές επιβολής του νόμου, ενώ τα αποκλίνοντα επίπεδα επιβολής επιδείνωσαν περαιτέρω τη μη συμμόρφωση και υπονόμησαν τους στόχους εναρμόνισης.

Επίσης, η ισχύουσα οδηγία αποδείχθηκε αναποτελεσματική όσον αφορά την ενίσχυση της υιοθέτησης οχημάτων με εναλλακτικά καύσιμα και οχημάτων μηδενικών εκπομπών και τη χρήση τεχνολογιών εξοικονόμησης ενέργειας και αεροδυναμικών διατάξεων. Όσον αφορά δε την προώθηση των διατροφικών μεταφορών, η οδηγία ήταν μόνο εν μέρει αποτελεσματική. Επί του παρόντος, η υιοθέτηση οχημάτων μηδενικών εκπομπών στον στόλο φορτηγών είναι πολύ περιορισμένη. Για να επιτύχουν την ίδια αυτονομία με τα ντιζελοκίνητα οχήματα, τα οχήματα μηδενικών εκπομπών χρειάζονται συνήθως μεγαλύτερη μάζα (ηλεκτρικά φορτηγά με συσσωρευτή) ή μεγαλύτερο όγκο (ηλεκτρικά φορτηγά με κυψέλες καυσίμου). Είναι ζωτικής σημασίας, ιδίως για τις ΜΜΕ, η μετάβαση σε πιο βιώσιμα οχήματα να μη συνεπάγεται δυσμενείς επιπτώσεις λόγω της μείωσης του ωφέλιμου φορτίου. Από την άλλη πλευρά, το πρόσθετο αυτό βάρος δεν θα πρέπει να επηρεάζει αρνητικά τα ανώτατα όρια κύκλου στροφής ούτε να αποτελεί κίνδυνο για την οδική ασφάλεια.

Κατά την άποψη της εισηγήτριας, είναι σαφές ότι, εάν η Ένωση θέλει να επιτύχει τον στόχο της μείωσης των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από τις μεταφορές κατά 90 % έως το 2050, θα πρέπει να ενισχυθεί η αποδοτικότητα των οδικών μεταφορών και να μειωθούν σημαντικά οι εκπομπές τους, ενώ, παράλληλα, είναι αναγκαίο να ενισχυθεί το μερίδιο των πιο βιώσιμων εναλλακτικών τρόπων μεταφοράς. Αυτό σημαίνει ότι τα οχήματα μηδενικών εκπομπών πρέπει να καταστούν η ραχοκοκαλιά των οδικών μεταφορών προκειμένου ο τομέας να επιτύχει τους στόχους του για απανθρακοποίηση. Επίσης, οι διατροφικές ή συνδυασμένες μεταφορές αποτελούν σημαντική συνιστώσα της μετάβασης προς έναν πιο βιώσιμο τομέα οδικών μεταφορών βαρέων οχημάτων, καθώς και για το σύστημα μεταφορών στο σύνολό του. Η παρούσα πρόταση θα επιταχύνει τις δύο αυτές τάσεις, αλλά χρειάζονται μεγαλύτερες προσπάθειες. Για τον λόγο αυτό η εισηγήτρια προτείνει να μην επιτρέπεται η εκτέλεση διασυνοριακών μεταφορών από το 2032 σε οχήματα άνω των 44 τόνων που δεν είναι οχήματα μηδενικών εκπομπών. Αυτό θα δημιουργήσει ισχυρό κίνητρο για την αύξηση της διεύθυνσης των εν λόγω οχημάτων στην αγορά και, έως τότε, θα έχει αναπτυχθεί ένα αξιόπιστο δίκτυο

προσβάσιμων στο κοινό υποδομών εναλλακτικών καυσίμων, το οποίο θα επιτρέπει την απρόσκοπτη κυκλοφορία βαρέων οχημάτων μηδενικών εκπομπών σε ολόκληρη την Ένωση.

Παράλληλα με τη μετάβαση σε ένα σύστημα μεταφορών μηδενικών εκπομπών, πρέπει επίσης να διασφαλίσουμε ότι το ίδιο φορτίο μπορεί να μεταφέρεται με λιγότερα οχήματα, λιγότερες διαδρομές και λιγότερες εκπομπές. Αυτό θα μπορούσε επίσης να συμβάλει στην αντιμετώπιση της τρέχουσας έλλειψης οδηγών. Η εκτίμηση επιπτώσεων της Επιτροπής δείχνει ότι τα κράτη μέλη που έχουν εμπειρία με οχήματα μεγάλης χωρητικότητας (ευρωπαϊκά αρθρωτά συστήματα), είχαν θετικά αποτελέσματα όσον αφορά τη μείωση των ατυχημάτων, ενώ δεν έχει σημειωθεί αντίστροφη μετατόπιση από τις σιδηροδρομικές και/ή τις πλωτές μεταφορές στις οδικές μεταφορές. Η εισηγήτρια προτείνει να ενισχυθεί το πλαίσιο διακυβέρνησης που ισχύει για τα EMS, με εκ των προτέρων αξιολόγηση που θα λαμβάνει υπόψη τις επιπτώσεις στην οδική ασφάλεια, τις οδικές υποδομές, τη συνεργασία μεταξύ των τρόπων μεταφοράς και το περιβάλλον. Προτείνεται επίσης να θεσπίσουν τα κράτη μέλη απαιτήσεις προσόντων για τους οδηγούς των EMS, διασφαλίζοντας παράλληλα την αναλογικότητα, τη μη εισαγωγή διακρίσεων και την αμοιβαία αναγνώριση μεταξύ των κρατών μελών. Τέλος, μια ειδική διαδικτυακή πύλη της ΕΕ παρέχει στο κοινό σαφείς και προσβάσιμες πληροφορίες σχετικά με τους δρόμους στους οποίους όντως επιτρέπεται η κυκλοφορία των εν λόγω οχημάτων και σχετικά με τις εθνικές μέγιστες επιτρεπόμενες διαστάσεις και βάρη των οχημάτων στα κράτη μέλη.

Η εισηγήτρια είναι πεπεισμένη ότι η Ένωση πρέπει να μειώσει περαιτέρω τους θανάτους από τροχαία ατυχήματα στα οποία εμπλέκονται βαρέα οχήματα, ώστε να σωθούν περισσότερες ζωές στην Ευρώπη. Κατά συνέπεια, προτείνεται η καθιέρωση μιας ενιαίας ετικέτας ΕΕ που να αναφέρει σαφώς το μήκος όλων των οχημάτων ή συνδυασμών οχημάτων της παρούσας οδηγίας, κάτι που θα βοηθήσει τους υπόλοιπους χρήστες του οδικού δικτύου να αναγνωρίζουν τα εν λόγω οχήματα αυτά και να εξοικειωθούν με αυτά, και θα συμβάλει στη μείωση των τυχόν κινδύνων λόγω περιορισμένης ορατότητας ή τυφλών σημείων, για παράδειγμα κατά την προσπέραση.

Όσον αφορά την επιβολή του νόμου, η εισηγήτρια θεωρεί ότι υπάρχει περιθώριο βελτίωσης της πρότασης. Κατά συνέπεια, προτείνεται να καταστεί υποχρεωτική για τα κράτη μέλη η εγκατάσταση πιστοποιημένων συστημάτων ζύγησης εν κινήσει, καθώς και η εφαρμογή σημείων ευφυσούς πρόσβασης. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να χρησιμοποιούν τα έσοδα που προκύπτουν από τις κυρώσεις που επιβάλλονται για τις παραβάσεις της παρούσας οδηγίας, για να στηρίξουν την υιοθέτηση βιώσιμων μέσων μεταφοράς, να ενθαρρύνουν τη διατροφικότητα και να ενισχύσουν τη βιωσιμότητα των διασυνοριακών μεταφορών.