P9_TA(2024)0126

Βάρη και διαστάσεις ορισμένων οδικών οχημάτων

Νομοθετικό ψήφισμα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 12ης Μαρτίου 2024 σχετικά με την πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση της οδηγίας 96/53/ΕΚ του Συμβουλίου όσον 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)

(C/2025/1019)

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 παράγραφος 1 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 26ης Οκτωβρίου 2023 ([1])

— αφού ζήτησε τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών,

— έχοντας υπόψη το άρθρο 59 του Κανονισμού του,

— έχοντας υπόψη την έκθεση της Επιτροπής Μεταφορών και Τουρισμού (A9-0047/2024),

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]) ΕΕ C, C/2024/895, 6.2.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/895/oj.

P9_TC1-COD(2023)0265

Θέση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου που καθορίστηκε σε πρώτη ανάγνωση στις 12 Μαρτίου 2024 εν όψει της έγκρισης οδηγίας (ΕΕ) 2024/... 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

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και ιδίως το άρθρο 91,

Έχοντας υπόψη την πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής,

Κατόπιν διαβίβασης του σχεδίου νομοθετικής πράξης στα εθνικά κοινοβούλια,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής ([1]),

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών ([2]),

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

(1) Η οδηγία 96/53/ΕΚ του Συμβουλίου ([3])ορίζει τα μέγιστα επιτρεπόμενα βάρη και τις μέγιστες επιτρεπόμενες διαστάσεις των βαρέων οχημάτων που μπορούν να κυκλοφορούν στους δρόμους της Ένωσης προκειμένου να διασφαλιστεί η οδική ασφάλεια και η ομαλή λειτουργία της εσωτερικής αγοράς, καθώς και να ενισχυθεί η ενεργειακή και επιχειρησιακή απόδοση των μεταφορών και η μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από τις εν λόγω μεταφορές. Η αξιολόγηση της οδηγίας 96/53/ΕΚ κατέδειξε ότι η οδηγία ήταν εν μέρει μόνο αποτελεσματική όσον αφορά την επίτευξη των στόχων της σχετικά με την οδική ασφάλεια, την εσωτερική αγορά και το περιβάλλον, καθώς και ότι υπάρχει ανάγκη προσαρμογής των διατάξεών της ώστε να αντικατοπτρίζουν τις τεχνολογικές εξελίξεις και να προάγουν την καινοτομία, να αντιμετωπίζουν τις μεταβαλλόμενες προκλήσεις της αγοράς μεταφορών και να συμβάλλουν στις προτεραιότητες πολιτικής της Ένωσης όσον αφορά την απανθρακοποίηση των μεταφορών.

(2) Η ανακοίνωση της Επιτροπής με τίτλο «Στρατηγική για βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα – οι ευρωπαϊκές μεταφορές σε τροχιά μέλλοντος» ([4]) καθιστά σαφές ότι, προκειμένου να συμβάλει στην επίτευξη του στόχου της Ευρωπαϊκής Πράσινης Συμφωνίας ([5]) για μείωση κατά 90 % των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από τις μεταφορές έως το 2050, είναι ανάγκη να καταστούν όλοι οι τρόποι μεταφοράς πιο βιώσιμοι, να καταστούν ευρέως διαθέσιμες οι βιώσιμες εναλλακτικές λύσεις σε ένα σύστημα πολυτροπικών μεταφορών και να τεθούν σε εφαρμογή τα κατάλληλα κίνητρα για τη μετάβαση προς ένα σύστημα μεταφορών με μηδενική ρύπανση στην Ένωση.

(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 διατροπικές 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.

(4) Για την επίτευξη αυτών των στόχων, θα πρέπει να επιτευχθεί η σωστή ισορροπία μεταξύ των πτυχών της οικονομικής απόδοσης, της περιβαλλοντικής βιωσιμότητας, της προστασίας των οδικών υποδομών και της οδικής ασφάλειας. ***Επιπλέον, προκειμένου να διασφαλιστεί η νομοθετική συνοχή και η ασφάλεια δικαίου, η παρούσα οδηγία θα πρέπει να ευθυγραμμιστεί όσο το δυνατόν περισσότερο με τον κανονισμό που αφορά τα πρότυπα CO_2 για τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα και με την οδηγία για τις συνδυασμένες μεταφορές.*** **[Τροπολογία 1]**

([1]) ΕΕ C … της …, σ. ….
([2]) ΕΕ C … της …, σ. ….
([3]) ΕΕ L 235 της 17.9.1996, σ. 59.
([4]) COM(2020)0789.
([5]) COM(2019)0640.

(5) Οι τύποι των βαρέων οχημάτων, καθώς και οι τιμές βάρους των οχημάτων αυτών, καθορίστηκαν με βάση τη νομοθεσία της Ένωσης για την έγκριση τύπου και την εποπτεία της αγοράς οχημάτων και των ρυμουλκουμένων τους, καθώς και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά, ιδίως στους κανονισμούς (ΕΕ) 2018/858 ([6]) και (ΕΕ) 2019/2144 ([7]) του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου. Ως εκ τούτου, είναι επιθυμητό να επικαιροποιηθούν οι παραπομπές στις εν λόγω σχετικές νομικές πράξεις, προκειμένου να διασφαλιστεί η σαφήνεια του εφαρμοστέου νομοθετικού πλαισίου.

(6) Οι διατάξεις της οδηγίας 96/53/ΕΚ συμπληρώνουν την οδηγία 92/106/ΕΟΚ του Συμβουλίου ([8]) όσον αφορά την προώθηση και την υποστήριξη της ανάπτυξης των διατροπικών μεταφορών. Ως εκ τούτου, ο ορισμός των διατροπικών 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 διατροπικές μεταφορές να επωφελούνται από το ίδιο δικαίωμα πρόσθετου βάρους με τα οδικά οχήματα που μεταφέρουν εμπορευματοκιβώτια ή κινητά αμαξώματα και χρησιμοποιούνται σε διατροπικές μεταφορές με εμπορευματοκιβώτια. Το εν λόγω κίνητρο βάρους θα ενθαρρύνει τους οδικούς μεταφορείς να ασχολούνται και με διατροπικές μεταφορές χωρίς εμπορευματοκιβώτια.

***(6α) Η παρούσα οδηγία αποσκοπεί στη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας του τομέα των οδικών μεταφορών με την προώθηση οικονομικά αποδοτικότερων και βιωσιμότερων μεταφορών, καθώς και με την ενθάρρυνση της διατροπικότητας. Μολονότι οι νέες διατάξεις θα οδηγήσουν σε μείωση των διανυθέντων οχηματοχιλιομέτρων, η οξεία έλλειψη οδηγών στην Ένωση αναμένεται να συνεχιστεί. Προκειμένου να αντιμετωπιστεί αυτή η έλλειψη, είναι θεμελιώδους σημασίας να βελτιωθούν επειγόντως οι συνθήκες εργασίας για τους οδηγούς των βαρέων οχημάτων. Η έλλειψη ποιοτικών χώρων στάθμευσης στην Ένωση για τα φορτηγά επιδεινώνει περαιτέρω τις συνθήκες εργασίας των οδηγών φορτηγών, γεγονός που συνιστά πρόβλημα κατά τις διαδρομές μεγάλων αποστάσεων. Προκειμένου να αντιμετωπιστεί αυτή η κατάσταση και να ενισχυθεί η ελκυστικότητα του τομέα, οι αυξημένες διαστάσεις που απαιτούνται για την εγκατάσταση των τεχνολογιών μηδενικών εκπομπών στα οχήματα θα πρέπει να επιτρέπουν τη διατήρηση επαρκούς χώρου στον θάλαμο οδήγησης και να βελτιώνουν την άνεση των οδηγών. Όπου είναι δυνατόν, θα πρέπει να εξεταστούν λύσεις που θα εξασφαλίζουν πρόσθετο χώρο στον θάλαμο οδήγησης για την τοποθέτηση εγκαταστάσεων υγιεινής στα οχήματα, και να δοθούν κίνητρα για την υιοθέτηση αυτών των λύσεων.* [Τροπολογία 2]**

(7) Για να διασφαλιστεί κοινή αντίληψη και ομοιόμορφη εφαρμογή των διατάξεων της εν λόγω οδηγίας στην εθνική και διεθνή κυκλοφορία, είναι απαραίτητο να διευκρινιστεί ότι ~~οι εθνικές~~***, επί του παρόντος, υπάρχουν ειδικές*** παρεκκλίσεις***, συχνά βάσει διμερών μνημονίων συμφωνίας μεταξύ γειτονικών κρατών μελών,*** από ορισμένα μέγιστα επιτρεπόμενα όρια βαρών και διαστάσεων για ορισμένους τύπους ***εξειδικευμένων*** οχημάτων ~~στην εθνική κυκλοφορία δεν ισχύουν αυτόματα για οχήματα που χρησιμοποιούνται σε διασυνοριακές~~ ***που πραγματοποιούν*** μεταφορές***, οι οποίες παρεκκλίσεις θα πρέπει να διατηρηθούν εφόσον δεν επηρεάζουν τον διεθνή ανταγωνισμό***. [Τροπολογία 3]

(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

([6]) 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 ρυμουλκουμένων 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 (ΕΕ L 151 της 14.6.2018, σ. 1) και κανονισμός (ΕΕ) 2019/2144 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης Νοεμβρίου 2019, για τις απαιτήσεις έγκρισης τύπου των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκουμένων 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 ευάλωτου 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, (ΕΕΕ) 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 (ΕΕ L 325 της 16.12.2019, σ. 1).

([7]) Κανονισμός (ΕΕ) 2019/2144 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης Νοεμβρίου 2019, για τις απαιτήσεις έγκρισης τύπου των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκουμένων 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 ευάλωτου 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 (ΕΕ L 325 της 16.12.2019, σ. 1).

([8]) 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).

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***, το οποίο να είναι διαθέσιμο σε όλες τις γλώσσες της ΕΕ και εύκολα προσβάσιμο με ηλεκτρονικά μέσα επικοινωνίας. Οι άδειες αυτές θα πρέπει να εκδίδονται σε ηλεκτρονική μορφή και να βασίζονται στο έγγραφο του ειδικού ευρωπαϊκού μητρώου φορτηγών και ρυμουλκούμενων (SERT), το οποίο αποσκοπεί στην εναρμόνιση των τεχνικών πληροφοριών των οχημάτων, όπως την ταξινόμηση ρυμουλκούμενων ή αρθρωτών ρυμουλκούμενων. Οι μεταφορείς θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να εκτελούν μεταφορές αδιαχώριστων φορτίων χρησιμοποιώντας αυτό το ηλεκτρονικό έγγραφο.*** **[Τροπολογία 4]**

(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***. Πριν από τη χορήγηση αδειών σε EMS, τα κράτη μέλη θα πρέπει να διενεργούν εκ των προτέρων αξιολόγηση των πιθανών επιπτώσεών τους στην οδική ασφάλεια, τις υποδομές, τη συνεργασία μεταξύ των τρόπων μεταφοράς, την αλλαγή του τρόπου εκτέλεσης των μεταφορών και το περιβάλλον***. Ταυτόχρονα, για να διευρυνθεί ο θετικός κοινωνικοοικονομικός και περιβαλλοντικός αντίκτυπος της χρήσης EMS, είναι σημαντικό να αρθούν τα περιττά εμπόδια στη χρήση τους σε διασυνοριακές μεταφορές μεταξύ γειτονικών κρατών μελών που επιτρέπουν τέτοιου είδους συνδυασμούς οχημάτων στην επικράτειά τους, χωρίς περιορισμό στον αριθμό των συνόρων που διέρχονται εφόσον συμμορφώνονται με τα μέγιστα επιτρεπόμενα βάρη και τις μέγιστες επιτρεπόμενες διαστάσεις για τα EMS που έχουν θεσπίσει τα κράτη μέλη στην αντίστοιχη επικράτειά τους. Αυτό γίνεται για να διασφαλιστεί ότι τα EMS που χρησιμοποιούνται σε διασυνοριακές μεταφορές συμμορφώνονται με το κοινό χαμηλότερο όριο βαρών και διαστάσεων για τα EMS που ισχύει στα συγκεκριμένα κράτη μέλη. Για λόγους ασφάλειας των μεταφορών, διαφάνειας και νομικής σαφήνειας, θα πρέπει να θεσπιστούν κοινοί όροι για την κυκλοφορία EMS σε εθνικό και διεθνές επίπεδο***. Οι όροι αυτοί θα πρέπει, μεταξύ άλλων, να διασφαλίζουν ότι τα EMS κυκλοφορούν σε δρόμους όπου η ασφάλεια των ευάλωτων χρηστών του οδικού δικτύου είναι εγγυημένη. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να παρέχουν σαφείς πληροφορίες***~~, συμπεριλαμβανομένης της παροχής σαφών πληροφοριών~~ σχετικά με τα όρια βαρών και διαστάσεων για τα EMS ~~και σχετικά με τα~~ ***σε*** τμήματα του οδικού δικτύου που είναι συμβατά με τις προδιαγραφές των συγκεκριμένων οχημάτων~~, αλλά και της~~***. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να θεσπίσουν σύστημα*** παρακολούθησης ***για την αξιολόγηση*** των επιπτώσεων της χρήσης EMS στην οδική ασφάλεια, την οδική υποδομή, τη συνεργασία μεταξύ των τρόπων μεταφοράς, καθώς και των περιβαλλοντικών επιπτώσεων των ευρωπαϊκών αρθρωτών συστημάτων στο σύστημα μεταφορών, συμπεριλαμβανομένων των επιπτώσεων στην κατανομή των τρόπων μεταφοράς. ***Ο σαφής ορισμός των EMS στην παρούσα οδηγία εγγυάται ότι τα EMS αποτελούνται από κανονικές μονάδες οχημάτων προκειμένου να διασφαλίζεται η συμβατότητα με άλλους τρόπους μεταφοράς, ιδίως με τις σιδηροδρομικές μεταφορές. Για μια αποτελεσματική μετάβαση στην κινητικότητα μηδενικών εκπομπών, τα EMS που χρησιμοποιούνται στη διεθνή κυκλοφορία θα πρέπει, μόλις αυτό είναι τεχνικά και λειτουργικά εφικτό, να αποτελούνται από οχήματα ή συνδυασμούς οχημάτων μηδενικών εκπομπών.*** **[Τροπολογία 5]**

(9α) Για τη μεγιστοποίηση της οδικής ασφάλειας και την εξασφάλιση κατάλληλων συνθηκών εργασίας, είναι σημαντικό να διασφαλιστεί ότι οι οδηγοί EMS διαθέτουν επαρκή κατάρτιση και τα προσόντα που απαιτούνται για τον χειρισμό βαρύτερων και μακρύτερων οχημάτων και συνδυασμών οχημάτων. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να θεσπίζουν ελάχιστες απαιτήσεις ή σύστημα πιστοποίησης για τους οδηγούς EMS. Προκειμένου να εξασφαλιστούν ίσοι όροι ανταγωνισμού που να προβλέπουν ίση μεταχείριση και απαγόρευση των διακρίσεων για τους οδηγούς και τους μεταφορείς που χρησιμοποιούν EMS, τα κράτη μέλη θα πρέπει να εγγυώνται την αμοιβαία αναγνώριση αυτών των πιστοποιήσεων στα οικεία κράτη μέλη. **[Τροπολογία 6]**

(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 διασυνοριακά 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 διασυνοριακό 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.

***(10α) Οι νέοι εναρμονισμένοι κανόνες για τα EMS στις εθνικές και διεθνείς μεταφορές στα κράτη μέλη, οι οποίοι επιτρέπουν την κυκλοφορία των εν λόγω οχημάτων, θα πρέπει να περιλαμβάνουν τη συλλογή δεδομένων σχετικά με την οδική ασφάλεια στα εν λόγω κράτη μέλη, συμπεριλαμβανομένου του ποσοστού θανάτων και τραυματισμών από συγκρούσεις. Δεδομένου ότι οι ευάλωτοι χρήστες του οδικού δικτύου αποτελούν σχεδόν το ένα τρίτο των ατόμων που χάνουν τη ζωή τους σε συγκρούσεις στις οποίες εμπλέκονται βαρέα οχήματα, τα κράτη μέλη θα πρέπει να διασφαλίσουν ότι τα EMS δεν επηρεάζουν αρνητικά την οδική ασφάλεια, ιδίως την ασφάλεια των ευάλωτων χρηστών του οδικού δικτύου, όπως οι πεζοί, οι ποδηλάτες, οι μοτοσικλετιστές και τα άτομα με αναπηρία ή μειωμένη κινητικότητα και μειωμένο προσανατολισμό.* [Τροπολογία 7]**

(11) Η μεταφορά αδιαχώριστων φορτίων από οχήματα ή συνδυασμούς οχημάτων που υπερβαίνουν τα μέγιστα βάρη ή τις μέγιστες διαστάσεις και η χρήση EMS, δεδομένων των αναγκών τους για πρόσθετα χαρακτηριστικά ασφάλειας και για κατάλληλη υποδομή, απαιτούν να δοθεί ιδιαίτερη προσοχή σε στοιχεία όπως η διαφάνεια των σχετικών πληροφοριών, η ασφάλεια δικαίου και η εναρμόνιση των διαδικασιών αδειοδότησης. Ως εκ τούτου, είναι απαραίτητο τα κράτη μέλη να θεσπίσουν ένα ενιαίο ηλεκτρονικό σύστημα πληροφοριών και επικοινωνίας που θα περιέχει με σαφή και εύκολα προσβάσιμο τρόπο όλες τις σχετικές πληροφορίες όσον αφορά τις επιχειρησιακές και διοικητικές συνθήκες για τη μεταφορά αδιαχώριστων φορτίων και τη χρήση EMS. Αυτό το εθνικό σύστημα θα πρέπει επίσης να επιτρέπει στους μεταφορείς να λαμβάνουν πληροφορίες και να υποβάλλουν ηλεκτρονικά αιτήσεις, σε τυποποιημένη μορφή ***της ΕΕ***, για την έκδοση ειδικών αδειών για τη μεταφορά αδιαχώριστων φορτίων στο οικείο κράτος μέλος. ***Επιπλέον, το εν λόγω εθνικό σύστημα θα πρέπει να παρέχει πληροφορίες σχετικά με τα εθνικά μέγιστα επιτρεπόμενα βάρη και τις εθνικές μέγιστες επιτρεπόμενες διαστάσεις των οχημάτων και των συνδυασμών οχημάτων, πληροφορίες σχετικά με πιθανούς περιορισμούς, ιδίως σχετικά με το ύψος. Για να διασφαλιστεί ότι οι μεταφορείς και οι πολίτες μπορούν να έχουν πρόσβαση σε όλες τις σχετικές πληροφορίες σε ένα σημείο, η Επιτροπή θα πρέπει να δημιουργήσει ειδική ευρωπαϊκή δικτυακή πύλη που να συνδέει τα εθνικά ηλεκτρονικά συστήματα και συστήματα επικοινωνίας και να παρέχει, μεταξύ άλλων, σαφή γραφική επισκόπηση των δρόμων στους οποίους επιτρέπεται η κυκλοφορία των EMS, και, κατά περίπτωση, των οχημάτων για τη μεταφορά αδιαχώριστων φορτίων, στα οικεία κράτη μέλη, το αργότερο έως τις … [έξι μήνες από την ημερομηνία μεταφοράς της παρούσας οδηγίας στο εθνικό δίκαιο].* [Τροπολογία 8]**

(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 ***και για τη μεγιστοποίηση της επίδρασης της σχετικής υφιστάμενης περιβαλλοντικής νομοθεσίας***, είναι απαραίτητο να καταργηθεί σταδιακά από το 2035 η χρήση των βαρύτερων αυτών φορτηγών που λειτουργούν με ορυκτά καύσιμα, ***ώστε να ενισχυθεί η ασφάλεια δικαίου για τις επενδύσεις και να ενθαρρυνθεί περαιτέρω*** ~~οπότε και~~ η διείσδυση ***αποδοτικότερων*** 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 Ι της οδηγίας 96/53/ΕΚ, η οποία περιορίζει το όριο πρόσθετου βάρους σε οχήματα μηδενικών εκπομπών και σε οχήματα που συμμετέχουν σε διατροπικές μεταφορές. **[Τροπολογία 9]**

(13) Το αποδεικτικό συμμόρφωσης των οχημάτων με τις τιμές που ορίζονται στην οδηγία 96/53/ΕΚ θα πρέπει να περιέχει ολοκληρωμένες πληροφορίες σύμφωνα με τους επικαιροποιημένους κανόνες της Ένωσης ως προς τις ενιαίες διαδικασίες και τις τεχνικές προδιαγραφές για την έγκριση τύπου οχημάτων. Οι παραπομπές στους ισχύοντες κανόνες της Ένωσης θα πρέπει επομένως να επικαιροποιηθούν, προκειμένου να συμπεριληφθεί ειδική παραπομπή στον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2021/535 της Επιτροπής ([9]). Οι πληροφορίες που θα πρέπει να περιλαμβάνονται στο αποδεικτικό συμμόρφωσης θα πρέπει να ευθυγραμμιστούν περαιτέρω με τα μέγιστα βάρη που επιτρέπονται βάσει της οδηγίας 96/53/ΕΚ. Ο έλεγχος του διατροπικού χαρακτήρα μιας μεταφοράς, όπως ορίζεται στο άρθρο 2, μπορεί να είναι ιδιαίτερα δύσκολος στις μεταφορές χωρίς εμπορευματοκιβώτια. Για να διασφαλιστεί ότι χρησιμοποιείται κατάλληλα το επιτρεπόμενο πρόσθετο βάρος για τα βαρέα οχήματα που συμμετέχουν σε διατροπικές μεταφορές, είναι απαραίτητο οι μεταφορείς να προσκομίσουν αποδεικτικό ως προς τη διατροπική φύση της μεταφοράς. Οι πλατφόρμες για τα ψηφιακά δεδομένα των μεταφορών που έχουν συσταθεί σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2020/1056 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([10]) («πλατφόρμες eFTI») παρέχουν το κατάλληλο εργαλείο καθώς είναι κατασκευασμένες για να περιλαμβάνουν τις κανονιστικές απαιτήσεις πληροφοριών, όπως ορίζεται στα άρθρα 3 και 7 της οδηγίας 92/106/ΕΟΚ. Ως εκ τούτου, θα πρέπει να καταστεί υποχρεωτική η χρήση πλατφόρμας eFTI για την καταγραφή και τη διάθεση σχετικών πληροφοριών μεταφοράς όσον αφορά τους τρόπους μεταφοράς που χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά του φορτίου.

([9]) Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2021/535 της Επιτροπής, της 31ης Μαρτίου 2021, για τη θέσπιση κανόνων εφαρμογής του κανονισμού (ΕΕ) 2019/2144 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου όσον αφορά ενιαίες διαδικασίες και τεχνικές προδιαγραφές για την έγκριση τύπου οχημάτων και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά, ως προς τα γενικά χαρακτηριστικά κατασκευής και τη γενική τους ασφάλεια (ΕΕ L 117 της 6.4.2021, σ. 1).

([10]) Κανονισμός (ΕΕ) 1056/2020 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Ιουλίου 2020, για τις ηλεκτρονικές πληροφορίες σχετικά με τις εμπορευματικές μεταφορές (ΕΕ L 249 της 31.7.2020, σ. 33).

(14) Τα οχήματα μεταφοράς οχημάτων***, τα περισσότερα από τα οποία έχουν*** ~~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 10]**

(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***, και ότι το οικείο όχημα συμμορφώνεται με τον «κανόνα για τον κύκλο στροφής»***. **[Τροπολογία 11]**

(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.

(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 που χρησιμοποιούνται στα ΕΜS ή που αποκλίνουν από τις τυποποιημένες διαστάσεις. Η εν λόγω ετικέτα ΕΕ θα βοηθήσει τους χρήστες του οδικού δικτύου να αναγνωρίζουν τα εν λόγω οχήματα και να εξοικειωθούν με αυτά, και θα συμβάλει στη μείωση των τυχόν κινδύνων λόγω περιορισμένης ορατότητας ή τυφλών σημείων, για παράδειγμα κατά την προσπέραση τέτοιων οχημάτων ή συνδυασμών οχημάτων. **[Τροπολογία 12]**

(16β) Τα ηλεκτρικά οχήματα με συσσωρευτή, τα οχήματα με κυψέλες καυσίμου και άλλα υδρογονοκίνητα οχήματα, έχουν μεγάλες δυνατότητες να συμβάλουν στην απανθρακοποίηση ορισμένων τμημάτων του τομέα των βαρέων μεταφορών και η ανάπτυξή τους θα πρέπει να ενθαρρύνεται, λαμβάνοντας παράλληλα υπόψη το γεγονός ότι δεν υπάρχει τεχνολογία χωρίς περιβαλλοντικό αντίκτυπο. Όταν ο εξηλεκτρισμός δεν είναι δυνατός ή είναι λιγότερο αποτελεσματικός και τα υδρογονοκίνητα οχήματα δεν είναι κατάλληλα ή ανταγωνιστικά από άποψη κόστους, η αρχή της τεχνολογικής ουδετερότητας επιτρέπει να διασφαλιστούν ίσοι όροι ανταγωνισμού με άλλες τεχνολογίες που βρίσκονται σε πιο ώριμη φάση. **[Τροπολογία 13]**

(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~~ ***αυτόματων*** συστημάτων ~~αυτών~~ στο διευρωπαϊκό δίκτυο οδικών μεταφορών***, συμπεριλαμβανομένων των συστημάτων που έχουν πιστοποιηθεί για το κεντρικό δίκτυο ΔΕΔ-Μ. Επιπλέον, θα πρέπει επίσης να είναι δυνατή η χρήση ακριβούς και πλήρως διαλειτουργικού εποχούμενου εξοπλισμού ζύγισης. Αυτά τα πιστοποιημένα αυτόματα συστήματα θα πρέπει να μπορούν να αναγνωρίζουν οχήματα ή συνδυασμούς οχημάτων που υπερβαίνουν τα μέγιστα επιτρεπόμενα βάρη, για τα οποία όμως ισχύει παρέκκλιση βάσει έγκυρης ειδικής άδειας ή παρόμοιας ρύθμισης. Τα συστήματα θα πρέπει επίσης να μπορούν να εντοπίζουν κατά πόσον πληρούνται οι απαιτήσεις των ειδικών αδειών. Με τον τρόπο αυτόν θα αποφεύγονται οι αδικαιολόγητες κυρώσεις και θα εξοικονομούνται διοικητικές δαπάνες τόσο για τους μεταφορείς όσο και για τα κράτη μέλη***. Επιπλέον, για την αξιοπιστία και τη συνέπεια της επιβολής σε ολόκληρη την Ένωση, το υποχρεωτικό ελάχιστο επίπεδο ελέγχων που θα διενεργούν τα κράτη μέλη θα πρέπει να καθοριστεί κατ' αναλογία προς το επίπεδο κυκλοφορίας στην επικράτειά τους των οχημάτων που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας, συμπεριλαμβανομένου κατάλληλου αριθμού ελέγχων κατά τις νυχτερινές ώρες. **[Τροπολογία 14]**

(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 ***στα συστήματα αυτά*** ώστε να εγγυώνται εναρμόνιση και διαλειτουργικότητα σε ολόκληρη την ~~ΕΕ~~ ***Ένωση***, ιδίως όσον αφορά την προσβασιμότητα και τον μορφότυπο των σχετικών προς ανταλλαγή δεδομένων***. Τα σχετικά δεδομένα θα πρέπει να είναι προσβάσιμα σε πραγματικό χρόνο και στις επίσημες γλώσσες της Ένωσης***. Τα συστήματα θα πρέπει να συμβάλλουν στη διασφάλιση ότι το κατάλληλο όχημα με το κατάλληλο φορτίο δραστηριοποιείται στον κατάλληλο δρόμο την κατάλληλη στιγμή ώστε να διασφαλίζεται ο ελάχιστος αντίκτυπος στο περιβάλλον, τις υποδομές, την ανθρώπινη υγεία και ασφάλεια και την κοινωνία. Η θέσπιση των συστημάτων αυτών θα πρέπει να χρησιμοποιεί προηγμένα ευφυή συστήματα μεταφορών, όπως η επικοινωνία από το όχημα προς την υποδομή, η επικοινωνία από το όχημα προς το δίκτυο, η κοινή χρήση δεδομένων σε πραγματικό χρόνο και η εξ αποστάσεως παρακολούθηση, προκειμένου να διασφαλίζεται η ασφαλής και ομαλή κυκλοφορία των βαρέων οχημάτων, ενώ δεν θα πρέπει να οδηγούν σε δυσανάλογους ή μεροληπτικούς περιορισμούς στην κυκλοφορία. **[Τροπολογία 15]**

***(18α) Η επιβολή της οδηγίας 96/53/ΕΚ αποτελεί ουσιώδες μέρος των καθιερωμένων συστημάτων παρακολούθησης και επιβολής σε ενωσιακό και εθνικό επίπεδο, τα οποία συμβάλλουν στην εφαρμογή των κοινωνικών, εμπορικών και τεχνικών κανόνων της Ένωσης που ισχύουν για τις οδικές μεταφορές. Όταν διαπιστώνεται έλλειψη συμμόρφωσης με τις προβλεπόμενες απαιτήσεις σχετικά με τα βάρη και τις διαστάσεις, οι αρμόδιες εθνικές αρχές πρέπει να λαμβάνουν μέτρα επιβολής. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να διασφαλίζουν ότι οι κυρώσεις δεν εισάγουν διακρίσεις, τόσο όσον αφορά τα είδη κυρώσεων που επιλέγονται όσο και τα επίπεδά τους, καθώς και ότι είναι αποτελεσματικές, αποτρεπτικές και αναλογικές προς τη σοβαρότητα της διαπραχθείσας παράβασης. Οι παραβάσεις αυτές θα πρέπει να καταγράφονται στο εθνικό μητρώο επιχειρήσεων οδικών μεταφορών, και τα σχετικά στοιχεία θα πρέπει να ανταλλάσσονται μέσω του Ευρωπαϊκού Μητρώου Επιχειρήσεων Οδικών Μεταφορών (ERRU) και να αποτυπώνονται στη βαθμολογία επικινδυνότητας των επιχειρήσεων σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1071/2009. Αναμένεται ότι η διασυνοριακή εφαρμογή των κυρώσεων που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 96/53/ΕΚ θα διευκολυνθεί μέσω της τροποποιημένης οδηγίας (ΕΕ) 2015/413 για τη διασυνοριακή επιβολή του νόμου.* **[Τροπολογία 16]**

***(18β) Προκειμένου να επιτευχθεί πρόοδος στην πράσινη και την ψηφιακή μετάβαση και τη συμμόρφωση με τους στόχους που ορίζονται στην Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία και στη στρατηγική για βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα, ιδίως όσον αφορά τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από τον τομέα των μεταφορών, τα κράτη μέλη θα πρέπει να ενθαρρύνονται να χρησιμοποιούν τα έσοδα που προκύπτουν από τις κυρώσεις που επιβάλλονται για τις παραβάσεις της παρούσας οδηγίας, ή το ισοδύναμό τους σε οικονομική αξία, για τη στήριξη της υιοθέτησης βιώσιμων μέσων μεταφοράς και, ως εκ τούτου, τον μετριασμό του εξωτερικού κόστους που προκαλούν οι μεταφορές, την ενθάρρυνση της διατροπικότητας και την αύξηση της βιωσιμότητας των διασυνοριακών μεταφορών.* **[Τροπολογία 17]**

(19) Για να προωθηθεί η ανάπτυξη του συστήματος πολυτροπικών μεταφορών, θα πρέπει να διευκολυνθούν περαιτέρω οι μεταφορές με εμπορευματοκιβώτια, ***συμπεριλαμβανομένων των μεταφορών που χρησιμοποιούν εμπορευματοκιβώτια 45 ποδών ή 48 ποδών, κινητά αμαξώματα 45 ποδών ή εμπορευματοκιβώτια μεγάλου ύψους,*** με την παροχή της δυνατότητας πρόσθετου ύψους ***και μήκους*** στα οδικά οχήματα που μεταφέρουν ***αυτά τα*** εμπορευματοκιβώτια ~~μεγάλου ύψους~~. **[Τροπολογία 18]**

***(19α) Η Επιτροπή θα πρέπει να επανεξετάσει την ισχύουσα νομοθεσία για την έγκριση τύπου προκειμένου να ενισχυθεί η τεχνική και λειτουργική συμβατότητα των νέων βαρέων οχημάτων και συνδυασμών οχημάτων, μεταξύ άλλων όσον αφορά το βάρος τους, το σχήμα, το μέγεθος, τη δυνατότητα μεταφοράς με γερανό και τη δυνατότητα σύμπτυξης και αναδίπλωσης των προεξεχουσών διατάξεων, με τις απαιτήσεις των συνδυασμένων μεταφορών, καθώς και να διευκολυνθεί η χρήση και η υιοθέτηση ρυμουλκούμενων και ημιρυμουλκούμενων μηδενικών εκπομπών.* **[Τροπολογία 19]**

(20) Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο θα πρέπει να ενημερώνονται τακτικά για τα αποτελέσματα των ελέγχων συμμόρφωσης που διενεργούν οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών σχετικά με την ανάπτυξη και τη χρήση εργαλείων επιβολής και συστημάτων παρακολούθησης, ιδίως στο πλαίσιο της αξιολόγησης των επιχειρησιακών επιπτώσεων και των επιπτώσεων στην ασφάλεια και στο περιβάλλον από τη χρήση βαρύτερων και/ή μακρύτερων οχημάτων, όπως συνδυασμών αρθρωτών οχημάτων. Αυτές οι πληροφορίες που θα παρέχονται από τα κράτη μέλη θα επιτρέψουν στην Επιτροπή να παρακολουθεί τις εξελίξεις στην αγορά και τη συμμόρφωση με την οδηγία 96/53/ΕΚ. Για να διευκολυνθεί η υποβολή των απαραίτητων πληροφοριών στην Επιτροπή από τα κράτη μέλη και να διασφαλιστεί η ομοιομορφία και η συγκρισιμότητα των δεδομένων που επιτρέπουν την παρακολούθηση της συμμόρφωσης και την αξιολόγηση των συνολικών επιδόσεων της οδηγίας 96/53/ΕΚ, είναι επιθυμητό η Επιτροπή να θεσπίσει ενιαίο μορφότυπο αναφοράς φιλικό προς τον χρήστη.

(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***, ενώ η πιθανή ανανέωσή της θα πρέπει να εξαρτάται από τη συνέχιση της κρίσης***. **[Τροπολογία 20]**

(22) Προκειμένου να διασφαλιστεί ότι τα συστήματα παρακολούθησης που θα δημιουργηθούν από τα κράτη μέλη για την αξιολόγηση των επιπτώσεων των EMS και οι δοκιμές συμμορφώνονται με τις ελάχιστες εναρμονισμένες απαιτήσεις, θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης προς συμπλήρωση της οδηγίας 96/53/ΕΚ όσον αφορά τον καθορισμό των ελάχιστων συνόλων δεδομένων και/ή δεικτών απόδοσης που πρέπει να παρέχονται από τα εν λόγω συστήματα παρακολούθησης. Είναι ιδιαίτερα σημαντικό η Επιτροπή να διεξάγει, κατά τις προπαρασκευαστικές της εργασίες, τις κατάλληλες διαβουλεύσεις, μεταξύ άλλων σε επίπεδο εμπειρογνωμόνων, και οι διαβουλεύσεις αυτές να πραγματοποιούνται σύμφωνα με τις αρχές που ορίζονται στη διοργανική συμφωνία της 13ης Απριλίου 2016 για τη βελτίωση του νομοθετικού έργου ([11]). Ειδικότερα, για να εξασφαλιστεί η ισότιμη συμμετοχή στην κατάρτιση των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο λαμβάνουν όλα τα έγγραφα ταυτόχρονα με τους εμπειρογνώμονες των κρατών μελών και οι εμπειρογνώμονές τους έχουν συστηματικά πρόσβαση στις συνεδριάσεις των ομάδων εμπειρογνωμόνων της Επιτροπής που ασχολούνται με την εκπόνηση των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων.

(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 ***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 ([12]). **[Τροπολογία 21]**

(23α) Προκειμένου να αξιολογείται η αποτελεσματικότητα και η αποδοτικότητα της παρούσας οδηγίας και να μετράται η πρόοδος σε σχέση με τους ειδικούς στόχους της, είναι σημαντικό να αξιολογείται τακτικά η εφαρμογή και ο αντίκτυπός της. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θα πρέπει να υποβάλλει τακτικά εκθέσεις αξιολόγησης σχετικά με την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας, με βάση τους πρόσφορους όρους για τη διείσδυση βαρέων οχημάτων μηδενικών εκπομπών στην αγορά, όπως η διαθεσιμότητα και η χωρητικότητα των κατάλληλων υποδομών για εναλλακτικά καύσιμα, ο αντίκτυπος του ευρωπαϊκού συστήματος στις οδικές μεταφορές, καθώς και τα τέλη χρήσης του οδικού δικτύου που διαφοροποιούνται ανάλογα με τις εκπομπές CO_2 στα κράτη μέλη. Οι εκθέσεις αυτές θα πρέπει να περιέχουν λεπτομερείς πληροφορίες σχετικά με τους εν λόγω πρόσφορους όρους και την εξέλιξη των εθνικών και διεθνών οδικών μεταφορών, τον αντίκτυπο στην οδική ασφάλεια και τις οδικές υποδομές, την αλλαγή του τρόπου εκτέλεσης των μεταφορών, τη χρήση έξυπνων συστημάτων επιβολής και τις τεχνολογικές εξελίξεις στις οδικές μεταφορές. Επιπλέον, οι εκθέσεις θα πρέπει να εξετάζουν τη δυνατότητα κλιμάκωσης των μέτρων σύμφωνα με τους μακροπρόθεσμους στόχους της οδηγίας. Με βάση τα αποτελέσματα αυτών των αξιολογήσεων, η έκθεση θα πρέπει να συνοδεύεται, κατά περίπτωση, από νομοθετική πρόταση για την τροποποίηση της παρούσας οδηγίας και των υποχρεώσεων που ορίζονται στην οδηγία. **[Τροπολογία 22]**

(24) Λαμβανομένων υπόψη των πολλών τροποποιήσεων του παραρτήματος Ι της οδηγίας 96/53/ΕΚ σχετικά με την ανάγκη παροχής πρόσθετων κινήτρων για την ανάπτυξη βαρέων οχημάτων μηδενικών εκπομπών, την ανάγκη εναρμόνισης του μέγιστου βάρους των μηχανοκίνητων οχημάτων 5 αξόνων και την ανάγκη προώθησης των διατροπικών μεταφορών, είναι σκόπιμο να αντικατασταθεί το παράρτημα για λόγους σαφήνειας.

(25) Προκειμένου να προστεθούν οι πληροφορίες που ζητούνται δυνάμει της οδηγίας 96/53/ΕΚ στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΕ) 2020/1056, ο εν λόγω κανονισμός πρέπει να τροποποιηθεί.

([11]) ΕΕ L 123 της 12.5.2016, σ. 1.

([12]) 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).

(26) Δεδομένου ότι δεν μπορούν να επιτευχθούν επαρκώς από τα κράτη μέλη οι στόχοι της παρούσας οδηγίας, δηλαδή η διασφάλιση της οδικής ασφάλειας, η προώθηση βιώσιμων και αποτελεσματικών μεταφορών και η προώθηση της λειτουργίας της εσωτερικής αγοράς, μπορούν όμως μάλλον, λόγω του διασυνοριακού χαρακτήρα των οδικών μεταφορών και των προβλημάτων που προορίζεται να αντιμετωπίσει η παρούσα οδηγία, να επιτευχθούν καλύτερα σε επίπεδο Ένωσης, η Ένωση μπορεί να εγκρίνει μέτρα σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας, όπως ορίζεται στο άρθρο 5 της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας, όπως διατυπώνεται στο ίδιο άρθρο, η παρούσα οδηγία δεν υπερβαίνει τα αναγκαία όρια για την επίτευξη των εν λόγω στόχων.

(27) Σύμφωνα με την κοινή πολιτική δήλωση, της 28ης Σεπτεμβρίου 2011, των κρατών μελών και της Επιτροπής σχετικά με τα επεξηγηματικά έγγραφα ([13]), τα κράτη μέλη ανέλαβαν να συνοδεύουν, όταν αυτό δικαιολογείται, την κοινοποίηση των μέτρων μεταφοράς στο εθνικό δίκαιο με ένα ή περισσότερα έγγραφα στα οποία θα επεξηγείται η σχέση μεταξύ των συστατικών στοιχείων μιας οδηγίας και των αντίστοιχων μερών των πράξεων μεταφοράς στο εθνικό δίκαιο. Όσον αφορά την παρούσα οδηγία, ο νομοθέτης θεωρεί ότι η διαβίβαση τέτοιων εγγράφων είναι δικαιολογημένη.

(28) Συνεπώς, η οδηγία 96/53/ΕΚ θα πρέπει να τροποποιηθεί αναλόγως,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

Άρθρο 1

Τροποποιήσεις της οδηγίας 96/53/ΕΚ

Η οδηγία 96/53/ΕΚ τροποποιείται ως εξής:

1) Το άρθρο 1 τροποποιείται ως εξής:

α) στην παράγραφο 1, το στοιχείο α) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«α) στις διαστάσεις των μηχανοκίνητων οχημάτων των κατηγοριών M_2 και M_3 και των ρυμουλκουμένων τους κατηγορίας O και των μηχανοκίνητων οχημάτων των κατηγοριών N_2 και N_3 και των ρυμουλκουμένων τους κατηγορίας O_3 και O_4, όπως κατηγοριοποιούνται στο άρθρο 4 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (*)»

β) η παράγραφος 2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2. Όλα τα βάρη τα οποία αναφέρονται στο παράρτημα I αποτελούν πρότυπα κυκλοφορίας και επομένως αφορούν τις συνθήκες φόρτωσης και όχι τα πρότυπα παραγωγής που καθορίζονται στον κανονισμό (ΕΕ) 2019/2144 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (**).

_____

(*) 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 ρυμουλκουμένων 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 (ΕΕ L 151 της 14.6.2018, σ. 1).

(**) Κανονισμός (ΕΕ) 2019/2144 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης Νοεμβρίου 2019, για τις απαιτήσεις έγκρισης τύπου των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκουμένων 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 ευάλωτου 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 (ΕΕ L 325 της 16.12.2019, σ. 1).».

2) Το άρθρο 2 τροποποιείται ως εξής:

α) στη δεύτερη περίπτωση, ο ορισμός του «ρυμουλκούμενου» αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«— “ρυμουλκούμενο”: όχημα όπως ορίζεται στο άρθρο 3 σημείο 17) του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858,»·

([13]) ΕΕ C 369 της 17.12.2011, σ. 14.

β) στην τρίτη περίπτωση, ο ορισμός του «ημιρυμουλκούμενου» αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

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

γ) προστίθεται ο ακόλουθος ορισμός μετά τον ορισμό του «συνδυασμού οχημάτων»:

«— “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,»·

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

«— “όχημα μεταφοράς οχημάτων”: συνδυασμός οχημάτων κατασκευασμένος ή μόνιμα προσαρμοσμένος για τη μεταφορά άλλου οχήματος ή άλλων οχημάτων,»·

ε) στη δέκατη τέταρτη περίπτωση, ο ορισμός του «οχήματος με εναλλακτικά καύσιμα» αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«— “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,»· **[Τροπολογία 23]**

στ) στη δέκατη πέμπτη περίπτωση, στον ορισμό των «διατροπικών μεταφορών», το στοιχείο α) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

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

_____

(*) 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).»·

ζ) προστίθεται ο ακόλουθος ορισμός μετά τον ορισμό του «φορτωτή»:

«— “πλατφόρμα eFTI”: πλατφόρμα πληροφοριών για τις εμπορευματικές μεταφορές που έχει συσταθεί σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2020/1056 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (*),

_____

(*) Κανονισμός (ΕΕ) 2020/1056 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Ιουλίου 2020, για τις ηλεκτρονικές πληροφορίες σχετικά με τις εμπορευματικές μεταφορές (ΕΕ L 249 της 31.7.2020, σ. 33).».

η) το δεύτερο εδάφιο αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Όλες οι μέγιστες επιτρεπόμενες διαστάσεις που καθορίζονται στο παράρτημα I ελέγχονται σε σχέση με τις αντίστοιχες δηλωμένες τιμές για το συγκεκριμένο όχημα στο έγγραφο πληροφοριών που συνοδεύει την έγκριση τύπου ΕΕ πλήρους οχήματος, το οποίο συντάσσεται σύμφωνα με το παράρτημα I του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2020/683 της Επιτροπής (*), χωρίς θετικές ανοχές.

_____

(*) Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2020/683 της Επιτροπής, της 15ης Απριλίου 2020, για την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου όσον αφορά τις διοικητικές απαιτήσεις για την έγκριση και την εποπτεία της αγοράς μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκουμένων τους και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά (ΕΕ L 163 της 26.5.2020, σ. 1).».

3) Το άρθρο 4 τροποποιείται ως εξής:

α) στην παράγραφο 1 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.»·

β) οι παράγραφοι 3 και 4 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«3. Η κυκλοφορία οχημάτων ή συνδυασμών οχημάτων που υπερβαίνουν τα μέγιστα βάρη και/ή τις μέγιστες διαστάσεις μπορεί να επιτρέπεται μόνο βάσει ειδικών αδειών που εκδίδονται από τις αρμόδιες αρχές ή βάσει παρόμοιων ρυθμίσεων που συμφωνούνται κατά περίπτωση με τις αρχές αυτές, όταν τα οχήματα αυτά ή οι συνδυασμοί οχημάτων μεταφέρουν ή προορίζονται να μεταφέρουν αδιαχώριστα φορτία.

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

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

Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι τα οχήματα που μεταφέρουν αδιαχώριστα φορτία φέρουν την ετικέτα ΕΕ που ορίζεται στο άρθρο 10γα. **[Τροπολογία 24]**

4. Τα κράτη μέλη μπορούν να επιτρέπουν την κυκλοφορία στην επικράτειά τους οχημάτων ή συνδυασμών οχημάτων που χρησιμοποιούνται για μεταφορές και τα οποία εκτελούν ορισμένες εθνικές ***ή διεθνείς*** μεταφορές που δεν επηρεάζουν σημαντικά τον διεθνή ανταγωνισμό στον τομέα των μεταφορών, και των οποίων ***τα βάρη ή*** οι διαστάσεις παρεκκλίνουν από εκείνες που περιλαμβάνονται ~~στο παράρτημα I~~ ***στα*** σημεία 1.1, 1.2, ***1.3,*** 1.4 έως 1.8, ***2, 4.1,*** 4.2 και 4.4 ***του παραρτήματος II***. **[Τροπολογία 25]**

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

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

β) το κράτος μέλος το οποίο επιτρέπει να πραγματοποιούνται μεταφορές στην επικράτειά του από οχήματα ή συνδυασμούς οχημάτων των οποίων οι διαστάσεις παρεκκλίνουν από εκείνες που προβλέπονται στο παράρτημα I επιτρέπει επίσης την κυκλοφορία ευρωπαϊκών αρθρωτών συστημάτων σύμφωνα με την παράγραφο 4α, κατά τρόπο ώστε να μπορούν να επιτύχουν τουλάχιστον το μήκος φόρτωσης που επιτρέπεται στο εν λόγω κράτος μέλος και ώστε όλοι οι μεταφορείς να μπορούν να απολαμβάνουν ίσες συνθήκες ανταγωνισμού.»·

γ) προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος 4α:

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

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

α) τα κράτη μέλη δημοσιοποιούν, κατά τρόπο προσιτό και διαφανή, τις πληροφορίες που σχετίζονται με τα μέγιστα βάρη και τις μέγιστες διαστάσεις που ισχύουν για την κυκλοφορία ευρωπαϊκών αρθρωτών συστημάτων στην επικράτειά τους·

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

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

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

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

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

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

Τα κράτη μέλη ~~ενημερώνουν~~ ***ειδοποιούν*** την Επιτροπή σε περίπτωση που επιτρέπουν την κυκλοφορία ευρωπαϊκών αρθρωτών συστημάτων στην επικράτειά τους ***και την ενημερώνουν σχετικά με τον τρόπο με τον οποίο πληρούν τους όρους που καθορίζονται στα στοιχεία -α) έως δα) της παρούσας παραγράφου. Μετά από αυτές τις κοινοποιήσεις, η Επιτροπή εκδίδει, κατά περίπτωση, συστάσεις προς τα εν λόγω κράτη μέλη για να διασφαλίσει τη συμμόρφωση με τους όρους αυτούς. Όταν η Επιτροπή εκδίδει συστάσεις, το οικείο κράτος μέλος ενημερώνει την Επιτροπή, εντός 6 μηνών, σχετικά με τον τρόπο με τον οποίο προτίθεται να εφαρμόσει τις εν λόγω συστάσεις. Οι συστάσεις της Επιτροπής και οι απαντήσεις του κράτους μέλους δημοσιοποιούνται.»***· **[Τροπολογία 26]**

δ) η παράγραφος 5 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«5. 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***, μόνο αφού αποδειχτεί ότι οι στοχευόμενες μεταφορικές δραστηριότητες δεν μπορούν να πραγματοποιηθούν με οποιαδήποτε άλλη μορφή μεταφοράς που προσφέρει παρόμοια ή ανώτερα οφέλη για την ασφάλεια και το περιβάλλον. Πρέπει να αποδειχτεί ότι αυτό δεν έχει σημαντικό αντίκτυπο στον ανταγωνισμό διατροπικών μεταφορών στο σύνολο του κλάδου των μεταφορών***. Ειδικότερα, οι δοκιμές με ευρωπαϊκά αρθρωτά συστήματα επιτρέπονται για πέντε έτη κατ' ανώτατο όριο ***και μπορούν να ανανεωθούν μία φορά για τρία έτη κατ' ανώτατο όριο. Εάν ένα κράτος μέλος αποφασίσει να ανανεώσει μια δοκιμή, παρέχει επαρκή αιτιολόγηση στην Επιτροπή***. Ο αριθμός των δοκιμών είναι απεριόριστος. Τα κράτη μέλη ενημερώνουν την Επιτροπή σχετικά. **[Τροπολογία 27]**

Τα κράτη μέλη θεσπίζουν σύστημα παρακολούθησης και αξιολογούν τον αντίκτυπο των δοκιμών που αναφέρονται στο πρώτο εδάφιο για την οδική ασφάλεια, την οδική υποδομή και τη συνεργασία μεταξύ των τρόπων μεταφοράς, καθώς και τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις στο σύστημα μεταφορών, συμπεριλαμβανομένων των επιπτώσεων στην κατανομή των τρόπων μεταφοράς.»·

ε) προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος 5α:

«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*** ~~σημείο~~ δ) και στην παράγραφο 5 του παρόντος άρθρου.»· **[Τροπολογία 28]**

στ) η παράγραφος 7 διαγράφεται.

4) Προστίθενται τα ακόλουθα άρθρα 4α και 4β:

«Άρθρο 4α

1. Τα κράτη μέλη θεσπίζουν και διαχειρίζονται ηλεκτρονικό σύστημα πληροφοριών και επικοινωνίας με τουλάχιστον τις ακόλουθες λειτουργίες "μονοαπευθυντικής θυρίδας":

α) ενιαίο εθνικό σημείο εισόδου μέσω του οποίου ο αιτών υποβάλλει σε τυποποιημένη μορφή την αίτησή του για ειδική άδεια ή παρόμοια ρύθμιση, όπως ορίζεται στο άρθρο 4 παράγραφος 3·

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·

γ) ενιαίο εθνικό σημείο πρόσβασης για να λαμβάνουν οι χειριστές ευρωπαϊκών αρθρωτών συστημάτων τις πληροφορίες που αναφέρονται στο άρθρο 4 παράγραφος 4α στοιχεία α) και β), κατά περίπτωση·

γα) ενιαίο εθνικό σημείο πρόσβασης για την απόκτηση πληροφοριών, με σαφή, προσβάσιμο και διαφανή τρόπο, σχετικά με τα εθνικά μέγιστα επιτρεπόμενα βάρη και τις εθνικές μέγιστες επιτρεπόμενες διαστάσεις οχημάτων, καθώς και τυχόν περιορισμούς, συμπεριλαμβανομένου του ύψους, σε συγκεκριμένες περιοχές ή σε συγκεκριμένους δρόμους. **[Τροπολογία 29]**

1α. Έως τις … [έξη μήνες από την ημερομηνία μεταφοράς της παρούσας οδηγίας στο εθνικό δίκαιο], η Επιτροπή δημιουργεί και στη συνέχεια διαχειρίζεται ειδική και επικαιροποιημένη ευρωπαϊκή δικτυακή πύλη, διαθέσιμη σε όλες τις επίσημες γλώσσες της Ένωσης, η οποία συνδέει, με σαφή, προσβάσιμο και διαφανή τρόπο, τα εθνικά ηλεκτρονικά συστήματα και συστήματα επικοινωνίας που αναφέρονται στην παράγραφο 1. Σε αυτή την ευρωπαϊκή πύλη δημοσιοποιούνται επίσης, κατά τρόπο προσιτό και διαφανή, τα τμήματα του οδικού δικτύου στα οποία μπορούν να κυκλοφορούν τα ευρωπαϊκά αρθρωτά συστήματα και, κατά περίπτωση, τα οχήματα για τη μεταφορά αδιαχώριστων φορτίων. **[Τροπολογία 30]**

2. Η Επιτροπή ~~μπορεί να~~ εκδίδει εκτελεστικές πράξεις για τη θέσπιση κοινού τυποποιημένου εντύπου αίτησης ***άδειας της ΕΕ*** και την εναρμόνιση των κανόνων και των διαδικασιών***, συμπεριλαμβανομένων των αναγκαίων πληροφοριών που αφορούν την ταξινόμηση του οχήματος,*** για την έκδοση***, μεταξύ άλλων σε ψηφιακή μορφή,*** εθνικών αδειών ή την εφαρμογή παρόμοιων ρυθμίσεων που αναφέρονται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου και στο άρθρο 4 παράγραφος 3***, καθώς και την εναρμόνιση των σχετικών κανόνων για τη μεταφορά αδιαχώριστων φορτίων υπό συνοδεία***. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 10θ παράγραφος 2. **[Τροπολογία 31]**

Άρθρο 4β

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 Ι, 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.

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 διατροπική μεταφορά.

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

5) Το άρθρο 6 τροποποιείται ως εξής:

α) η παράγραφος 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα για να εξασφαλιστεί ότι τα οχήματα που αναφέρονται στο άρθρο 1 και συμμορφώνονται με την παρούσα οδηγία φέρουν ένα από τα ακόλουθα αποδεικτικά:

α) συνδυασμό των εξής δύο πινακίδων:

— i) την "προβλεπόμενη από τον νόμο πινακίδα του κατασκευαστή", η οποία σχεδιάζεται και τοποθετείται σύμφωνα με το παράρτημα ΙΙ του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2021/535 της Επιτροπής (*)·

— ii) την πινακίδα για τις διαστάσεις σύμφωνα με το παράρτημα ΙΙΙ της παρούσας οδηγίας, η οποία σχεδιάζεται και τοποθετείται σύμφωνα με το παράρτημα ΙΙ του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2021/535·

β) μία και μόνη πινακίδα που σχεδιάζεται και τοποθετείται σύμφωνα με το παράρτημα II του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2021/535 και περιέχει τις πληροφορίες των δύο πινακίδων που αναφέρονται στο στοιχείο α) της παρούσας παραγράφου·

γ) ένα και μόνο έγγραφο που εκδίδεται από τις αρμόδιες αρχές του κράτους μέλους στο οποίο ταξινομήθηκε το όχημα ή του κράτους μέλους στο οποίο τέθηκε σε κυκλοφορία. Στο έγγραφο αυτό πρέπει να αναγράφονται τα ίδια στοιχεία και οι ιδίες πληροφορίες που περιέχονται στις πινακίδες οι οποίες αναφέρονται στο στοιχείο α). Φυλάσσεται σε μέρος εύκολα προσβάσιμο για τους ελέγχους και επαρκώς προστατευμένο.

(*) Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2021/535 της Επιτροπής, της 31ης Μαρτίου 2021, για τη θέσπιση κανόνων εφαρμογής του κανονισμού (ΕΕ) 2019/2144 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου όσον αφορά ενιαίες διαδικασίες και τεχνικές προδιαγραφές για την έγκριση τύπου οχημάτων και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά, ως προς τα γενικά χαρακτηριστικά κατασκευής και τη γενική τους ασφάλεια (ΕΕ L 117 της 6.4.2021, σ. 1).»·

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,***

— ***σε ελέγχους όσον αφορά τα κοινά πρότυπα σχετικά με τις διαστάσεις, εφόσον υπάρχουν υπόνοιες ότι δεν είναι σύμφωνα με την παρούσα οδηγία.»·*** **[Τροπολογία 32]**

β) η παράγραφος 5 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«5. Στην κεντρική στήλη του αποδεικτικού συμμόρφωσης σχετικά με το βάρος αναγράφονται, κατά περίπτωση, οι ενωσιακές τιμές που ισχύουν για το βάρος του εν λόγω οχήματος.»·

γ) προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος 7:

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

6) Το άρθρο 8β τροποποιείται ως εξής:

α) οι παράγραφοι 1 και 2 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. Προκειμένου να βελτιωθεί η ενεργειακή τους απόδοση, οχήματα ή συνδυασμοί οχημάτων εξοπλισμένα με αεροδυναμικές διατάξεις που πληρούν τις απαιτήσεις οι οποίες προβλέπονται στις παραγράφους 2 και 3 και συμμορφώνονται με τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/858 μπορούν να υπερβαίνουν τα μέγιστα μήκη που προβλέπονται στο παράρτημα I σημείο 1.1 της παρούσας οδηγίας, ώστε να είναι δυνατή η προσθήκη τέτοιων διατάξεων στο πίσω μέρος οχημάτων ή συνδυασμών οχημάτων. Οχήματα ή συνδυασμοί οχημάτων που είναι εξοπλισμένα με τέτοιες διατάξεις συμμορφώνονται με το παράρτημα I σημείο 1.5 της παρούσας οδηγίας και τυχόν υπέρβαση των μέγιστων μηκών δεν επιφέρει αύξηση του μήκους φόρτωσης αυτών των οχημάτων ή συνδυασμών οχημάτων.

2. Πριν διατεθούν στην αγορά, οι αεροδυναμικές διατάξεις που αναφέρονται στην παράγραφο 1 λαμβάνουν έγκριση τύπου σύμφωνα με τους κανόνες για την έγκριση τύπου στο πλαίσιο του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858 και του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2021/535.»·

β) η παράγραφος 5 διαγράφεται.

7) Προστίθεται το ακόλουθο άρθρο 8γ:

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

~~Η προεξοχή ή~~ Το στήριγμα φορτίου των οχημάτων μεταφοράς οχημάτων ενδέχεται να μην προεξέχει σε σχέση με το ***προεξέχον*** φορτίο. Το φορτίο μπορεί να προεξέχει μπροστά από το ρυμουλκό όχημα έως 0,5 μέτρα κατ' ανώτατο όριο, υπό την προϋπόθεση ότι ~~ο πρώτος άξονας~~ ***όλοι οι άξονες*** του μεταφερόμενου οχήματος ~~στηρίζεται~~ ***στηρίζονται*** στη δομή του ~~ρυμουλκούμενου~~ ***οχήματος***. Το φορτίο μπορεί να προεξέχει από πίσω έως 1,5 μέτρα κατ' ανώτατο όριο, υπό την προϋπόθεση ότι ~~ο τελευταίος~~***, το πολύ, ένας*** άξονας του μεταφερόμενου οχήματος στηρίζεται ~~στη δομή του ρυμουλκούμενου~~ ***στο πίσω στήριγμα φορτίου***.». **[Τροπολογία 33]**

8) Το άρθρο 9α τροποποιείται ως εξής:

α) οι παράγραφοι 1 και 2 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«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 ***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 I σημείο 1.5 της παρούσας οδηγίας και τυχόν υπέρβαση των μέγιστων μηκών δεν επιφέρει αύξηση της ικανότητας φόρτωσης αυτών των οχημάτων. **[Τροπολογία 34]**

2. Πριν διατεθούν στην αγορά, τα οχήματα που αναφέρονται στην παράγραφο 1 εγκρίνονται σύμφωνα με τους κανόνες για την έγκριση τύπου στο πλαίσιο του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858 και του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2021/535.»·

β) η παράγραφος 3 διαγράφεται.

9) Το άρθρο 10β αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«*Άρθρο 10β*

1. 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.

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.

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.

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 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 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 διατροπικές μεταφορές. **[Τροπολογία 35]**

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.».

10) Το άρθρο 10γ αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«*Άρθρο 10γ*

~~Επιτρέπεται υπέρβαση των μέγιστων μηκών που καθορίζονται~~ ***Στην περίπτωση οχημάτων ή συνδυασμών οχημάτων που εκτελούν διατροπικές μεταφορές, το μέγιστο μήκος που καθορίζεται*** στο παράρτημα I σημείο 1.1 ***για αρθρωτό όχημα***, όταν συντρέχει περίπτωση δυνάμει του άρθρου 9α παράγραφος 1 και του άρθρου 10β παράγραφος 2, ***είναι 18,00 m και η μέγιστη απόσταση*** ~~και της μέγιστης απόστασης~~ που καθορίζεται στο παράρτημα I σημείο 1.6 ***είναι 13,50 m***· ~~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 διατροπικής μεταφοράς~~.». **[Τροπολογία 36]**

10α) Προστίθεται το ακόλουθο άρθρο 10γα:

«***Άρθρο 10γα***

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

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

3. Έως τις … [ένα έτος από την ημερομηνία έναρξης ισχύος], η Επιτροπή εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξη σύμφωνα με το άρθρο 10η για τη συμπλήρωση της παρούσας οδηγίας με τον καθορισμό λεπτομερών προτύπων, απαιτήσεων και λοιπών διατάξεων για την εμφάνιση των ετικετών και την έκδοση τους, ευνοώντας τη χρήση εικονογραμμάτων αντί κειμένου.». **[Τροπολογία 37]**

11) Το άρθρο 10δ τροποποιείται ως εξής:

α) οι παράγραφοι 1 και 2 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν ειδικά μέτρα για να εντοπίσουν οχήματα ή συνδυασμούς οχημάτων σε κυκλοφορία που ~~είναι πιθανό να~~ υπερβαίνουν το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος ~~και γι' αυτό θα πρέπει να ελεγχθούν από τις οικείες αρμόδιες αρχές~~ προκειμένου να εξασφαλιστεί η συμμόρφωση με την παρούσα οδηγία***, συμπεριλαμβανομένης της συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις των ειδικών αδειών***. Οι μετρήσεις αυτές ~~μπορούν να πραγματοποιηθούν με τη βοήθεια~~ ***περιλαμβάνουν τη δημιουργία*** αυτόματων συστημάτων που τοποθετούνται στις οδικές υποδομές ~~ή μέσω εποχούμενου εξοπλισμού ζύγισης εγκατεστημένου στα οχήματα~~***, διασφαλίζοντας κατ' ελάχιστον την ανάπτυξη*** σύμφωνα με ~~την παράγραφο 4~~ ***τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1315/2013*** (*)***. Τα κράτη μέλη δημιουργούν πιστοποιημένα αυτόματα συστήματα κατά μήκος του κεντρικού δικτύου στο διευρωπαϊκό δίκτυο οδικών μεταφορών όπως ορίζεται στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1315/2013.***

~~Αν ένα κράτος μέλος επιλέξει να δημιουργήσει αυτόματα συστήματα στην οδική υποδομή, διασφαλίζει τουλάχιστον την ανάπτυξη των~~ ***Εκτός από τη χρήση αυτόματων*** συστημάτων ~~αυτών στο διευρωπαϊκό δίκτυο~~ ***που τοποθετούνται στις οδικές υποδομές, τα κράτη μέλη μπορούν να εντοπίζουν οχήματα ή συνδυασμούς οχημάτων σε κυκλοφορία που είναι πιθανό να υπερβαίνουν τα μέγιστα επιτρεπόμενα βάρη, μέσω εποχούμενου εξοπλισμού ζύγισης εγκατεστημένου στα οχήματα σύμφωνα με την παράγραφο 4 ή μέσω*** οδικών ~~μεταφορών που ορίζεται στον κανονισμό (ΕΕ) 1315/2013~~ (*) ***ελέγχων***.

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

Με την επιφύλαξη του ενωσιακού και εθνικού δικαίου, ~~όταν χρησιμοποιούνται~~ ***τα κράτη μέλη μπορούν να χρησιμοποιούν τα πιστοποιημένα*** αυτόματα συστήματα για ~~τη διαπίστωση~~ ***την επιβολή κυρώσεων σε περίπτωση*** παραβάσεων της παρούσας οδηγίας ~~και την επιβολή κυρώσεων, τα~~***. Τα πιστοποιημένα*** αυτόματα συστήματα ~~αυτά είναι πιστοποιημένα. Όπου τα αυτόματα συστήματα χρησιμοποιούνται μόνο για σκοπούς ταυτοποίησης, δεν απαιτείται πιστοποίηση~~ ***συνδέονται με το ενιαίο εθνικό σημείο εισόδου για ειδικές άδειες ή παρόμοια ρύθμιση που ορίζεται στο άρθρο 4α, προκειμένου να μπορούν να αναγνωρίζουν οχήματα ή συνδυασμούς οχημάτων που υπερβαίνουν τα μέγιστα επιτρεπόμενα βάρη και διαθέτουν ειδική άδεια, καθώς και εκείνα που υπερβαίνουν τα επιτρεπόμενα βάρη που ορίζονται στην ειδική άδεια***. **[Τροπολογία 38]**

2. 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.

(*) Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1315/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Δεκεμβρίου 2013, περί των προσανατολισμών της Ένωσης για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών και για την κατάργηση της απόφασης αριθ. 661/2010/ΕΕ (ΕΕ L 348 της 20.12.2013, σ. 1).»·

β) στην παράγραφο 5, το πρώτο εδάφιο αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«5. Η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστικές πράξεις για τον καθορισμό λεπτομερών διατάξεων που εξασφαλίζουν ενιαίους όρους για την εφαρμογή των κανόνων διαλειτουργικότητας και συμβατότητας της παραγράφου 4.».

12) Προστίθεται το ακόλουθο άρθρο 10δα:

«Άρθρο 10δα

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

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

2. ~~Όταν ένα κράτος μέλος εφαρμόζει πολιτική ευφυούς πρόσβασης σύμφωνα με την παράγραφο 1, διασφαλίζει~~ ***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 (**). ***Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν επίσης ότι τα συστήματα πολιτικών ευφυούς πρόσβασης συνδέονται με το ενιαίο εθνικό σημείο εισόδου για ειδικές άδειες ή παρόμοια ρύθμιση που ορίζεται στο άρθρο 4α, προκειμένου να μπορούν να αναγνωρίζουν οχήματα ή συνδυασμούς οχημάτων που υπερβαίνουν τα μέγιστα επιτρεπόμενα βάρη και/ή τις μέγιστες επιτρεπόμενες διαστάσεις και διαθέτουν ειδική άδεια.***

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

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

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

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

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

~~4. Η θέσπιση συστημάτων πολιτικών ευφυούς πρόσβασης από ένα κράτος μέλος δεν δημιουργεί μεροληπτικούς ή δυσανάλογους περιορισμούς στην ελεύθερη κυκλοφορία αγαθών και υπηρεσιών και δεν παρακωλύει αδικαιολόγητα την ομαλή λειτουργία της εσωτερικής αγοράς.»~~ **[Τροπολογία 39]**

(*) Οδηγία 2010/40/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 7ης Ιουλίου 2010, περί πλαισίου ανάπτυξης των Συστημάτων Ευφυών Μεταφορών στον τομέα των οδικών μεταφορών και των διεπαφών με άλλους τρόπους μεταφοράς (ΕΕ L 207 της 6.8.2010, σ. 1).

(**) Κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) 2022/670 της Επιτροπής, της 2ας Φεβρουαρίου 2022, για τη συμπλήρωση της οδηγίας 2010/40/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου όσον αφορά την παροχή σε επίπεδο Ένωσης υπηρεσιών πληροφόρησης για την κυκλοφορία σε πραγματικό χρόνο (ΕΕ L 122 της 25.4.2022, σ. 1).».

12α) Στο άρθρο 10ε, προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος:

«Τα κράτη μέλη ενθαρρύνονται να χρησιμοποιούν τα έσοδα που προκύπτουν από αυτές τις κυρώσεις, ή το ισοδύναμό τους σε οικονομική αξία, για να αναπτύσσουν και να στηρίζουν τη διείσδυση των βιώσιμων μέσων μεταφοράς στην αγορά, να χρηματοδοτούν τις υποδομές τους και τα έξυπνα συστήματα επιβολής, να ενθαρρύνουν τις διατροπικές μεταφορές και να αυξάνουν τη βιωσιμότητα των διασυνοριακών μεταφορών.». **[Τροπολογία 40]**

13) Στο άρθρο 10στ παράγραφος 1, το στοιχείο α) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«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».

14) Το άρθρο 10ζ αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«*Άρθρο 10ζ*

1. Ανά διετία, και το αργότερο μέχρι τις 30 Σεπτεμβρίου του έτους που ακολουθεί τη λήξη της αντίστοιχης διετίας, τα κράτη μέλη διαβιβάζουν στην Επιτροπή τις αναγκαίες πληροφορίες όσον αφορά:

α) τον αριθμό των ελέγχων που διενεργήθηκαν κατά τα προηγούμενα δύο ημερολογιακά έτη·

β) τον αριθμό των οχημάτων ή συνδυασμών οχημάτων που βρέθηκαν υπερφορτωμένα·

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~~ ***και*** έχουν πιστοποιηθεί για άμεση επιβολή· **[Τροπολογία 41]**

δ) την εφαρμογή και την αποτελεσματικότητα των συστημάτων πολιτικών ευφυούς πρόσβασης που έχουν θεσπιστεί σύμφωνα με το άρθρο 10δα,

ε) τον αριθμό των εθνικών αδειών που εκδόθηκαν για μη κανονικές μεταφορές σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 3 και τη διάρκειά τους (εφάπαξ άδειες ή μακροπρόθεσμες άδειες),

στ) τα αποτελέσματα των αξιολογήσεων που πραγματοποιήθηκαν σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 4α στοιχείο δ) και το άρθρο 4 παράγραφος 5.

Οι πληροφορίες αυτές αναλύονται ετησίως.

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 ~~την εφαρμογή~~ ***τη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις*** της παρούσας οδηγίας, το αργότερο ~~13~~ ***12*** μήνες μετά τη λήψη των πληροφοριών από όλα τα κράτη μέλη. Η έκθεση αυτή περιλαμβάνει πληροφορίες για τις σχετικές εξελίξεις στους εν λόγω τομείς. **[Τροπολογία 42]**

3. Η Επιτροπή, μέσω εκτελεστικών πράξεων, καταρτίζει τυποποιημένο έντυπο αναφοράς σε ηλεκτρονική μορφή που θα χρησιμοποιείται από τα κράτη μέλη για την υποβολή στην Επιτροπή των πληροφοριών που αναφέρονται στην παράγραφο 1. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 10θ παράγραφος 2.».

15) Στο άρθρο 10η, ~~η παράγραφος 2 αντικαθίσταται~~ ***οι παράγραφοι 2, 3 και 5 αντικαθίστανται*** από το ακόλουθο κείμενο:

«2. Η προβλεπόμενη στο άρθρο 4 παράγραφος 5α ~~και~~**,** στο άρθρο 10β παράγραφος 1 ***και στο άρθρο 10γα*** εξουσία έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων ανατίθεται στην Επιτροπή για περίοδο 5 ετών από τις … [ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας οδηγίας]. Η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση σχετικά με τις εξουσίες που της έχουν ανατεθεί το αργότερο εννέα μήνες πριν από τη λήξη της περιόδου των πέντε ετών. Η εξουσιοδότηση ανανεώνεται αυτομάτως για περιόδους ίδιας διάρκειας, εκτός αν το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο προβάλουν αντιρρήσεις το αργότερο εντός τριών μηνών από τη λήξη της κάθε περιόδου.~~.~~ **[Τροπολογία 43]**

3. Η εξουσιοδότηση που προβλέπεται στο άρθρο 4 παράγραφος 5α, στο άρθρο 10β παράγραφος 1, και στο άρθρο 10 παράγραφος γ α μπορεί να ανακληθεί ανά πάσα στιγμή από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο. Η απόφαση ανάκλησης περατώνει την εξουσιοδότηση που προσδιορίζεται στην εν λόγω απόφαση. Αρχίζει να ισχύει την επομένη της δημοσίευσης της απόφασης στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή σε μεταγενέστερη ημερομηνία που ορίζεται σε αυτήν. Δεν θίγει το κύρος των ήδη εν ισχύι κατ' εξουσιοδότηση πράξεων. **[Τροπολογία 44]**

5. Η κατ' εξουσιοδότηση πράξη που εκδίδεται δυνάμει του άρθρου 4 παράγραφος 5α, του άρθρου 10β παράγραφος 1 και του άρθρου 10γ α τίθεται σε ισχύ μόνον εφόσον δεν έχει διατυπωθεί αντίρρηση από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο εντός δύο μηνών από την ημέρα που η πράξη κοινοποιείται στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο ή αν, πριν λήξει αυτή η περίοδος, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ενημερώσουν αμφότερα την Επιτροπή ότι δεν θα προβάλουν αντιρρήσεις. Η προθεσμία αυτή παρατείνεται κατά 2 μήνες κατόπιν πρωτοβουλίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου ή του Συμβουλίου.». **[Τροπολογία 45]**

16) Στο άρθρο 10θ προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος 4:

«4. Στις περιπτώσεις που γίνεται αναφορά στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζεται το άρθρο 8 του κανονισμού (ΕΕ) 182/2011.».

17) Το άρθρο 10ι ~~διαγράφεται~~ ***αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:***

«***Άρθρο 10ι***

Έως το 2027, και στη συνέχεια ανά τετραετία, η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο σχετικά με την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας. Η έκθεση περιλαμβάνει λεπτομερή αξιολόγηση της εξέλιξης των εθνικών και διεθνών οδικών μεταφορών, συμπεριλαμβανομένων των ειδικών χαρακτηριστικών ορισμένων τμημάτων της αγοράς και του αντίκτυπου της εξέλιξης αυτής στην οδική ασφάλεια, τις οδικές υποδομές, τη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς οδικών μεταφορών, την ανταγωνιστικότητα του τομέα, τη συνδεσιμότητα και την αλλαγή του τρόπου εκτέλεσης των μεταφορών. Η έκθεση μπορεί να περιλαμβάνει στοιχεία από την έκθεση που αναφέρεται στο άρθρο 10ζ παράγραφος 2. Ειδικότερα, η Επιτροπή αναλύει στην έκθεση αυτή κατά πόσον πληρούνται ικανοποιητικά οι αναγκαίοι πρόσφοροι όροι για τη διείσδυση βαρέων οχημάτων μηδενικών εκπομπών στην αγορά της Ένωσης την ημερομηνία που αναφέρεται στο άρθρο 4β παράγραφος 3. Πιο συγκεκριμένα, στην έκθεση αυτή αξιολογούνται, μεταξύ άλλων, οι ακόλουθοι πρόσφοροι όροι: ο αριθμός των ταξινομήσεων βαρέων οχημάτων μηδενικών εκπομπών στα κράτη μέλη, η διαθεσιμότητα και η χωρητικότητα των κατάλληλων υποδομών για εναλλακτικά καύσιμα και ο αντίκτυπος του ευρωπαϊκού συστήματος εμπορίας εκπομπών στις οδικές μεταφορές, καθώς και τα τέλη χρήσης του οδικού δικτύου που διαφοροποιούνται ανάλογα με τις εκπομπές CO_2 στα κράτη μέλη. Επίσης, στην ανάλυση αυτή αξιολογούνται οι πρόσφοροι όροι για τη διείσδυση στην αγορά οχημάτων ή συνδυασμών οχημάτων μηδενικών εκπομπών των ευρωπαϊκών αρθρωτών συστημάτων που χρησιμοποιούνται στη διεθνή κυκλοφορία στα εν λόγω κράτη μέλη και επιτρέπουν την κυκλοφορία τους στην επικράτειά τους.

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

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

Με βάση τα αποτελέσματα των ανωτέρω αξιολογήσεων, η έκθεση συνοδεύεται, κατά περίπτωση, από νομοθετική πρόταση για την τροποποίηση της παρούσας οδηγίας.». **[Τροπολογία 46]**

18) Προστίθεται το ακόλουθο άρθρο 10ια:

«*Άρθρο 10ια*

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 Ι για οχήματα που χρησιμοποιούνται στην εθνική κυκλοφορία, για περίοδο που δεν υπερβαίνει τους δύο μήνες. ***Η περίοδος αυτή μπορεί να παραταθεί μόνο εάν συνεχίζεται η κρίση.*** **[Τροπολογία 47]**

Οποιαδήποτε τέτοια εξαίρεση αιτιολογείται δεόντως και κοινοποιείται αμέσως στην Επιτροπή. Η Επιτροπή δημοσιεύει αμέσως τις πληροφορίες για τη χορηγηθείσα εξαίρεση στον επίσημο ιστότοπό της ***και στην ειδική ευρωπαϊκή δικτυακή πύλη που αναφέρεται στο άρθρο 4α παράγραφος 1α***. **[Τροπολογία 48]**

Όταν μια κρίση επηρεάζει πολλά κράτη μέλη, η Επιτροπή μπορεί να εκδώσει εκτελεστικές πράξεις προκειμένου να θεσπίσει προσωρινές εξαιρέσεις από την εφαρμογή των ορίων βαρών και διαστάσεων που ορίζονται στο παράρτημα Ι για οχήματα που χρησιμοποιούνται στη διεθνή κυκλοφορία μεταξύ των επηρεαζόμενων κρατών μελών. Η περίοδος της εξαίρεσης αυτής δεν μπορεί να υπερβαίνει τους έξι μήνες και μπορεί να ανανεώνεται μόνον όταν η κρίση εμμένει. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία στην οποία παραπέμπει το άρθρο 10θ παράγραφος 4.

Για τους σκοπούς του παρόντος άρθρου, ως κρίση νοείται ένα έκτακτο, απροσδόκητο και αιφνίδιο φυσικό ή ανθρωπογενές συμβάν ασυνήθιστου χαρακτήρα και κλίμακας που λαμβάνει χώρα εντός ή εκτός της Ένωσης, με σημαντικές άμεσες ή έμμεσες επιπτώσεις στον τομέα των οδικών μεταφορών ή την οικονομία ή την ευημερία***, συμπεριλαμβανομένης της ασφάλειας,*** των πολιτών της Ένωσης, όπου διαταράσσεται σημαντικά η ομαλή λειτουργία της κοινωνίας και το δημόσιο συμφέρον απαιτεί ανάληψη επείγουσας δράσης.»***.*** **[Τροπολογία 49]**

19) Το παράρτημα Ι αντικαθίσταται από το παράρτημα της παρούσας οδηγίας.

20) Στο παράρτημα ΙΙΙ, οι λέξεις «η οδηγία 76/114/ΕΟΚ» αντικαθίστανται από τις λέξεις «το παράρτημα ΙΙ του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2021/535 της Επιτροπής».

Άρθρο 2

Τροποποιήσεις του κανονισμού (ΕΕ) 2020/1056

Στο άρθρο 2 παράγραφος 1 στοιχείο α) του κανονισμού (ΕΕ) 2020/1056, προστίθεται το ακόλουθο στοιχείο vi):

«vi) στο άρθρο 6 παράγραφος 7 της οδηγίας 96/53/ΕΚ του Συμβουλίου (*)·»

(*) Οδηγία 96/53/ΕΚ του Συμβουλίου, της 25ης Ιουλίου 1996, σχετικά με τον καθορισμό, για ορισμένα οδικά οχήματα που κυκλοφορούν στην Κοινότητα, των μέγιστων επιτρεπόμενων διαστάσεων στις εθνικές και διεθνείς μεταφορές και των μέγιστων επιτρεπόμενων βαρών στις διεθνείς μεταφορές (ΕΕ L 235 της 17.9.1996, σ. 59).».

Άρθρο 3

Μεταφορά στο εθνικό δίκαιο

1. Τα κράτη μέλη θεσπίζουν και δημοσιεύουν το αργότερο στις … [ημερομηνία έκδοσης + ~~2 έτη~~ ***ένα έτος***] τις νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις που απαιτούνται για τη συμμόρφωσή τους προς την παρούσα οδηγία. Ανακοινώνουν αμέσως στην Επιτροπή το κείμενο των εν λόγω διατάξεων. Οι διατάξεις αυτές, όταν θεσπίζονται από τα κράτη μέλη, περιέχουν παραπομπή στην παρούσα οδηγία ή συνοδεύονται από την παραπομπή αυτή κατά την επίσημη δημοσίευσή τους. Ο τρόπος της παραπομπής αυτής αποφασίζεται από τα κράτη μέλη. **[Τροπολογία 50]**

2. Τα κράτη μέλη ανακοινώνουν στην Επιτροπή το κείμενο των ουσιωδών διατάξεων εθνικού δικαίου τις οποίες θεσπίζουν στον τομέα που διέπεται από την παρούσα οδηγία.

Άρθρο 4

Έναρξη ισχύος

Η παρούσα οδηγία αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή της στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Άρθρο 5

Αποδέκτες

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

…,

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο	*Για το Συμβούλιο*
Η Πρόεδρος	*Ο/Η Πρόεδρος*

Παραρτημα

ΜΕΓΙΣΤΟ ΒΑΡΟΣ ΚΑΙ ΜΕΓΙΣΤΕΣ ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ ΚΑΘΩΣ ΚΑΙ ΣΥΝΑΦΗ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΟΧΗΜΑΤΩΝ

1.	Μέγιστες επιτρεπόμενες διαστάσεις των οχημάτων που αναφέρονται στο άρθρο 1 παράγραφος 1 στοιχείο α)	
1.1	Μέγιστο μήκος	
	— μηχανοκίνητο όχημα εκτός από λεωφορείο	12,00 m
	— ρυμουλκούμενο	12,00 m
	— αρθρωτό όχημα	16,50 m
	— οδικός συρμός	18,75 m
	— αρθρωτό λεωφορείο ***με τρεις άξονες***	18,75 m
	— ***αρθρωτό λεωφορείο με τέσσερις άξονες***	***21,00 m***
	— λεωφορείο με δύο άξονες	13,50 m
	— λεωφορείο με περισσότερους από δύο άξονες	15,00 m
	— λεωφορείο + ρυμουλκούμενο	18,75 m
1.2	Μέγιστο πλάτος	
	α) οχήματα οποιουδήποτε τύπου εκτός των οχημάτων που αναφέρονται στο στοιχείο β)	2,55 m
	β) υπερκατασκευές οχημάτων με κλιματισμό ή μεταφερόμενων από οχήματα εμπορευματοκιβωτίων ή κινητών αμαξωμάτων με κλιματισμό	2,60 m
1.3	Μέγιστο ύψος	
	— όχημα οποιουδήποτε τύπου	4,00 m
	— οχήματα ή συνδυασμοί οχημάτων που μεταφέρουν, στο πλαίσιο διατροπικών μεταφορών, ένα ή περισσότερα εμπορευματοκιβώτια με τυπικό εξωτερικό ύψος 9 ποδών και 6 ιντσών (εμπορευματοκιβώτια μεγάλου ύψους)	4,30 m
1.4	Στις αναφερόμενες στα σημεία 1.1, 1.2, 1.3, 1.6, 1.7, 1.8 και 4.4 διαστάσεις συμπεριλαμβάνονται οι κινητές υπερκατασκευές και οι τυποποιημένες συσκευασίες φορτίων, όπως τα εμπορευματοκιβώτια.	
1.4α	Αν σε λεωφορείο τοποθετείται αφαιρούμενος εξοπλισμός, όπως κουτιά για σκι, το μήκος του οχήματος, συμπεριλαμβανομένου του εξοπλισμού, δεν πρέπει να υπερβαίνει το μέγιστο μήκος που προβλέπεται στο σημείο 1.1.	
1.5	Κάθε μηχανοκίνητο όχημα ή συνδυασμός οχημάτων που κινείται πρέπει να μπορεί να πραγματοποιεί κυκλική διαδρομή που να ορίζεται από εξωτερική ακτίνα 12,50 m και από εσωτερική ακτίνα 5,30 m	
1.5α	Συμπληρωματικές απαιτήσεις για λεωφορεία	
	Με το όχημα ακίνητο, χαράσσεται στο έδαφος ευθεία γραμμή κατά μήκος κατακόρυφου επιπέδου εφαπτόμενου στην πλευρά του οχήματος προς την έξω μεριά του κύκλου. Στην περίπτωση αρθρωτού οχήματος, ευθυγραμμίζονται με το επίπεδο τα δύο άκαμπτα τμήματα.	
	Όταν το όχημα κινείται από την ευθεία γραμμή στον δακτύλιο που περιγράφεται στο σημείο 1.5, κανένα τμήμα του δεν πρέπει να προεξέχει από το κατακόρυφο επίπεδο περισσότερο από 0,60 m	
1.6	Μέγιστη απόσταση μεταξύ του άξονα του πείρου περιστροφής του εδράνου ζεύξης και του οπίσθιου μέρους του ημιρυμουλκουμένου.	12,00 m
1.7	Μέγιστη απόσταση μετρούμενη παράλληλα προς τον διαμήκη άξονα του οδικού συρμού από το απώτατο εμπρόσθιο εξωτερικό σημείο του χώρου φόρτωσης πίσω από τον θάλαμο οδήγησης έως το απώτατο οπίσθιο εξωτερικό σημείο του ρυμουλκούμενου του συνδυασμού, μείον την απόσταση μεταξύ του οπίσθιου άκρου του ρυμουλκού και του εμπρόσθιου άκρου του ρυμουλκούμενου.	15,65 m
1.8	Μέγιστη απόσταση μετρούμενη παράλληλα προς τον διαμήκη άξονα του οδικού συρμού από το απώτατο εμπρόσθιο εξωτερικό σημείο του χώρου φόρτωσης πίσω από τον θάλαμο οδήγησης έως το απώτατο οπίσθιο εξωτερικό σημείο του ρυμουλκούμενου του συνδυασμού.	16,40 m

2.	Μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος οχημάτων			
2.1	Οχήματα που αποτελούν μέρος συνδυασμού οχημάτων			
	2.1.1	Διαξονικό ρυμουλκούμενο		18 τόνοι
	2.1.2	Τριαξονικό ρυμουλκούμενο		24 τόνοι
2.2	Συνδυασμοί οχημάτων			
	2.2.1	Οδικοί συρμοί με πέντε ή έξι άξονες		
		α) Διαξονικό μηχανοκίνητο όχημα με τριαξονικό ρυμουλκούμενο		40 τόνοι
		β) Τριαξονικό μηχανοκίνητο όχημα με διαξονικό ή τριαξονικό ρυμουλκούμενο		40 τόνοι
	2.2.2	Αρθρωτά οχήματα με πέντε ή έξι άξονες		
		α)	Διαξονικό μηχανοκίνητο όχημα με τριαξονικό ημιρυμουλκούμενο	40 τόνοι
		β)	Τριαξονικό μηχανοκίνητο όχημα με διαξονικό ή τριαξονικό ημιρυμουλκούμενο	40 τόνοι
		γ)	Διαξονικό μηχανοκίνητο όχημα με τριαξονικό ημιρυμουλκούμενο που συμμετέχει σε διατροπικές μεταφορές	~~42~~ **44** τόνοι
		δ)	Τριαξονικό μηχανοκίνητο όχημα με διαξονικό ή τριαξονικό ημιρυμουλκούμενο που συμμετέχει σε διατροπικές μεταφορές	44 τόνοι
	2.2.3	Τετραξονικοί οδικοί συρμοί αποτελούμενοι από διαξονικό μηχανοκίνητο όχημα και διαξονικό ρυμουλκούμενο		36 τόνοι
	2.2.4	Τετραξονικά αρθρωτά οχήματα που αποτελούνται από διαξονικό μηχανοκίνητο όχημα και διαξονικό ημιρυμουλκούμενο, αν η απόσταση μεταξύ των αξόνων του ημιρυμουλκουμένου:		
		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 ημιρυμουλκουμένου (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 Ι, 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 υποτμήμα 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 υποτμήματα 2.2.1 και 2.2.2 αυξάνονται κατά 4 τόνους.			
	Στην περίπτωση συνδυασμών ***μηχανοκίνητων*** οχημάτων, συμπεριλαμβανομένων οχημάτων μηδενικών εκπομπών, τα μέγιστα επιτρεπόμενα βάρη που προβλέπονται στα υποτμήματα 2.2.3 και 2.2.4 αυξάνονται κατά 2 τόνους.			
	Στην περίπτωση συνδυασμών οχημάτων, συμπεριλαμβανομένων ρυμουλκούμενων ή ημιρυμουλκούμενων με τεχνολογία μηδενικών εκπομπών, τα μέγιστα επιτρεπόμενα βάρη που προβλέπονται στα υποτμήματα 2.2.1, 2.2.2, 2.2.3 και 2.2.4 αυξάνονται κατά 2 τόνους.			
	'Οταν περισσότερες από μία από τις αυξήσεις για συνδυασμούς οχημάτων που ορίζονται ανωτέρω ισχύουν για έναν ενιαίο συνδυασμό οχημάτων, οι εν λόγω αυξήσεις εφαρμόζονται σωρευτικά.			

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	40 τόνοι
	Στην περίπτωση ***μηχανοκίνητων*** οχημάτων με εναλλακτικά καύσιμα εκτός των ***μηχανοκίνητων*** οχημάτων μηδενικών εκπομπών, τα μέγιστα επιτρεπόμενα βάρη που προβλέπονται στα σημεία 2.3.1, 2.3.3 και 2.3.4 του υποτμήματος 2.3 αυξάνονται κατά το πρόσθετο βάρος της τεχνολογίας εναλλακτικών καυσίμων, με ανώτατο όριο τον 1 τόνο.		
	Στην περίπτωση ***μηχανοκίνητων*** οχημάτων μηδενικών εκπομπών, τα μέγιστα επιτρεπόμενα βάρη που προβλέπονται στο υποτμήμα 2.3 αυξάνονται κατά 2 τόνους.		
2.4	Τριαξονικά αρθρωτά λεωφορεία		28 τόνοι
2.5	***Τετραξονικά αρθρωτά λεωφορεία***		***32 τόνοι***
	Στην περίπτωση ***μηχανοκίνητων*** οχημάτων με εναλλακτικά καύσιμα εκτός των ***μηχανοκίνητων*** οχημάτων μηδενικών εκπομπών, ~~το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος των 28 τόνων που προβλέπεται στο υποτμήμα~~ ***τα μέγιστα επιτρεπόμενα βάρη που προβλέπονται στα υποτμήματα*** 2.4 ***και 2.5*** αυξάνεται κατά το πρόσθετο βάρος της τεχνολογίας εναλλακτικών καυσίμων, με ανώτατο όριο τον 1 τόνο.		
	Στην περίπτωση ***μηχανοκίνητων*** οχημάτων μηδενικών εκπομπών, τα μέγιστα επιτρεπόμενα βάρη ~~των 28 τόνων~~ που προβλέπονται ~~στο υποτμήμα~~ ***στα υποτμήματα*** 2.4 ***και 2.5*** αυξάνονται κατά 2 τόνους.		
3.	Μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος ανά άξονα των οχημάτων που αναφέρονται στο άρθρο 1 παράγραφος 1 στοιχείο β)		
3.1	Απλοί άξονες		
	Απλός μη κινητήριος άξονας		10 τόνοι
3.2	Δίδυμοι άξονες ρυμουλκούμενων και ημιρυμουλκουμένων		
	Το σύνολο του ανά άξονα βάρους των δίδυμων αξόνων δεν πρέπει να υπερβαίνει το εξής βάρος, αν η απόσταση (d) μεταξύ των αξόνων είναι:		
	3.2.1	μικρότερη από 1 m (d < 1,0)	11 τόνοι
	3.2.2	ίση ή μεγαλύτερη από 1,0 m και μικρότερη από 1,3 m (1,0 ≤ d < 1,3)	16 τόνοι
	3.2.3	ίση ή μεγαλύτερη από 1,3 m και μικρότερη από 1,8 m (1,3 ≤ d < 1,8)	18 τόνοι
	3.2.4	ίση ή μεγαλύτερη από 1,8 m (1,8 ≤ d)	20 τόνοι

3.3	Τρίδυμοι άξονες ρυμουλκούμενων και ημιρυμουλκουμένων		
	Το σύνολο του ανά άξονα βάρους των τρίδυμων αξόνων δεν πρέπει να υπερβαίνει το εξής βάρος, αν η απόσταση (d) μεταξύ των αξόνων είναι:		
	3.3.1	μικρότερη ή ίση με 1,3 m (d ≤ 1,3)	21 τόνοι
	3.3.2	μεγαλύτερη από 1,3 m και μικρότερη ή ίση με 1,4 m (1,3 < d ≤ 1,4)	24 τόνοι
3.4	Κινητήριος άξονας		
	3.4.1	Κινητήριος άξονας των οχημάτων που αναφέρονται στα σημεία 2.2, 2.3 και 2.4 εκτός των οχημάτων μηδενικών εκπομπών	11,5 τόνοι
	3.4.2	Κινητήριος άξονας των οχημάτων μηδενικών εκπομπών που αναφέρονται στα σημεία 2.2.1 και 2.2.2	12,5 τόνοι
	3.4.3	Διαξονικά λεωφορεία μηδενικών εκπομπών	12,5 τόνοι
	3.4.3	***Τριαξονικά λεωφορεία μηδενικών εκπομπών***	***12,5 τόνοι***
3.5	Δίδυμοι άξονες μηχανοκίνητων οχημάτων		
	Το σύνολο του ανά άξονα βάρους των δίδυμων αξόνων δεν πρέπει να υπερβαίνει το εξής βάρος, αν η απόσταση (d) μεταξύ των αξόνων είναι:		
	3.5.1	μικρότερη από 1 m (d < 1,0)	11,5 τόνοι
	3.5.2	ίση προς ή μεγαλύτερη από 1,0 m και μικρότερη από 1,3 m (1,0 ≤ d < 1,3)	16 τόνοι
	3.5.3	ίση προς ή μεγαλύτερη από 1,3 m και μικρότερη από 1,8 m (1,3 ≤ 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. ***Στην περίπτωση οχημάτων μηδενικών εκπομπών, το μέγιστο σύνολο του ανά άξονα βάρους των δίδυμων αξόνων αυξάνεται κατά 1 τόνο.***	19 τόνοι
3.6	***Τριαξονικά μηχανοκίνητα οχήματα***		
	Το σύνολο του ανά άξονα βάρους των τρίδυμων αξόνων δεν πρέπει να υπερβαίνει το εξής βάρος, αν η απόσταση (d) μεταξύ των αξόνων είναι:		
	3.6.1	***μικρότερη από 1,3 m (d < 1,3)***	***21 τόνοι***
	3.6.2	***ίση προς ή μεγαλύτερη από 1,3 m και μικρότερη από 1,8 m (1,3 ≤ d < 1,8)***	***24 τόνοι***
4.	Συναφή χαρακτηριστικά των οχημάτων που αναφέρονται στο άρθρο 1 παράγραφος 1 στοιχείο β)		
4.1	Οχήματα οποιουδήποτε τύπου		
	Το βάρος που φέρει ο κινητήριος άξονας ή οι κινητήριοι άξονες ενός οχήματος ή ενός συνδυασμού οχημάτων δεν πρέπει να είναι μικρότερο από το 25 % του συνολικού μεικτού βάρους του οχήματος ή του συνδυασμού οχημάτων, όταν χρησιμοποιείται σε διεθνείς μεταφορές		
4.2	Οδικοί συρμοί		
	Η απόσταση μεταξύ του οπίσθιου άξονα ενός μηχανοκίνητου οχήματος και του εμπρόσθιου άξονα ενός ρυμουλκούμενου δεν πρέπει να είναι μικρότερη από 3,00 m		
4.3	Μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος σε συνάρτηση με το μεταξόνιο		
	Το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος σε τόνους ενός τετραξονικού ***ή πενταξονικού*** μηχανοκίνητου οχήματος δεν μπορεί να υπερβαίνει το πενταπλάσιο της απόστασης σε μέτρα μεταξύ του απώτατου εμπρόσθιου άξονα και του απώτατου οπίσθιου άξονα του οχήματος		
4.4	Ημιρυμουλκούμενα		
	Η οριζόντια προβολή της απόστασης μεταξύ του άξονα του πείρου περιστροφής του εδράνου ζεύξης και οποιουδήποτε σημείου του εμπρόσθιου άκρου του ημιρυμουλκουμένου δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 2,04 m **[Τροπολογία 51]**		