



ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 15.4.2013
COM(2013) 195 final

2013/0105 (COD)

Πρόταση

ΟΔΗΓΙΑ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

για την τροποποίηση της οδηγίας 96/53/ΕΚ 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

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

{SWD(2013) 108 final}

{SWD(2013) 109 final}

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

1. ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

Η οδηγία 96/53/EK 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 μεταφορές¹, έχει συμβάλει ικανοποιητικά εδώ και πολλά χρόνια στην ομαλή λειτουργία της εσωτερικής αγοράς στον τομέα των οδικών μεταφορών, με τον καθορισμό μέγιστων βαρών και διαστάσεων για τα οχήματα που χρησιμοποιούνται στις εθνικές και διεθνείς εμπορευματικές και επιβατικές μεταφορές. Αναφέρει, επίσης, τις προϋποθέσεις υπό τις οποίες μπορούν να επιτραπούν παρεκκλίσεις για την κυκλοφορία των οχημάτων που υπερβαίνουν αυτά τα όρια διαστάσεων.

Ενόψει των εξελίξεων της αγοράς και των διαθέσιμων τεχνολογιών, τίθεται πλέον το ερώτημα κατά πόσον οι επιλογές που έγιναν κατά την έκδοση της οδηγίας το 1996, εξακολουθούν να είναι σωστές. Ειδικότερα, η ανάγκη να μειωθούν οι εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου και η κατανάλωση πετρελαϊκών προϊόντων έχει καταστεί εξαιρετικά σημαντική στον τομέα των μεταφορών, και ακόμα περισσότερο στον τομέα των οδικών μεταφορών, ο οποίος συμβάλλει κατά έως και 82% στην κατανάλωση ενέργειας του τομέα των μεταφορών. Η συνεχιζόμενη άνοδος των τιμών των καυσίμων αυξάνει συνεχώς το ενεργειακό κόστος στην Ευρώπη και απαιτεί να αναζητηθούν λύσεις για τη μείωση της κατανάλωσης καυσίμων. Η Λευκή Βίβλος για την πολιτική μεταφορών² που δημοσιεύθηκε το 2011, έθεσε ως στόχο τη μείωση κατά 60% των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου έως το 2050 σε σύγκριση με τα επίπεδα του 1990.

Στο πλαίσιο αυτό, στη Λευκή Βίβλος ανακοινώθηκε η αναθεώρηση της οδηγίας σχετικά με τα μέγιστα βάρη και τις μέγιστες διαστάσεις των οδικών οχημάτων, ώστε να επιτραπεί η εισαγωγή πιο αεροδυναμικών οχημάτων στην αγορά, με καλύτερη ενεργειακή απόδοση. Πράγματι, η βελτίωση της αεροδυναμικής απόδοσης των οχημάτων και η τοποθέτηση εναλλακτικών, υβριδικών ή ηλεκτρικών συστημάτων προώθησης δεν μπορεί να πραγματοποιηθεί εντός των ορίων των μέγιστων επιτρεπόμενων διαστάσεων και βαρών που προβλέπει η ισχύουσα οδηγία, καθώς κάτι τέτοιο θα απέβαινε σε βάρος της φέρουσας ικανότητας του οχήματος. Οι υβριδικοί κινητήρες ή οι μπαταρίες προσθέτουν επιπλέον βάρος στο όχημα. Οι θάλαμοι οδήγησης των ελκυστήρων που είναι πιο στρογγυλεμένοι στο μπροστινό μέρος για να είναι πιο αεροδυναμικοί έχουν μεγαλύτερο μήκος. Η τοποθέτηση αεροτομών στο πίσω μέρος των οχημάτων επίσης αυξάνει το μήκος τους. Αυτή η μείωση της μεταφορικής ικανότητας αποθαρρύνει τους μεταφορείς, τους φορτωτές και τους κατασκευαστές να χρησιμοποιούν οχήματα με καλύτερη ενεργειακή απόδοση.

Η αναθεώρηση της οδηγίας παρέχει επίσης μια ευκαιρία βελτίωσης της οδικής ασφάλειας μέσω της βελτίωσης της αεροδυναμικής κατατομής του θαλάμου, μειώνοντας τα τυφλά σημεία για τον οδηγό, προσθέτοντας μέσα απορρόφησης της ενέργειας κατά τις συγκρούσεις και αυξάνοντας την ασφάλεια και την άνεση των οδηγών. Αυτό θα επιτρέψει, ιδίως, να σωθούν οι ζωές πολλών ευάλωτων χρηστών της οδού, όπως οι πεζοί και οι ποδηλάτες, τους οποίους ο οδηγός δεν αντιλαμβάνεται κατ'ανάγκη όταν οδηγεί.

Επομένως, είναι αναγκαίο να τροποποιηθεί η οδηγία 96/53/EK ώστε να βελτιωθεί η αεροδυναμική των οχημάτων και η ενεργειακή τους απόδοση, ενώ παράλληλα συνεχίζει να

¹ ΕΕ L 235 της 17.9.1996, σ. 59.

² Λευκή Βίβλος για τις μεταφορές: Χάρτης πορείας για έναν Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών – Για ένα ανταγωνιστικό και ενεργειακά αποδοτικό σύστημα μεταφορών - COM(2011) 0144.

βελτιώνεται η οδική ασφάλεια, και εντός των ορίων που επιβάλλει η γεωμετρία των οδικών υποδομών.

Για παράδειγμα, η προσθήκη αεροτομών μήκους από 1 έως 2 μέτρα στο πίσω μέρος του οχήματος επιτυγχάνει, σύμφωνα με ορισμένες μελέτες³, μείωση της κατανάλωσης καυσίμου στον αυτοκινητόδρομο μεταξύ 5 και 10% με μέση ταχύτητα 80/90 km/h.

Επιπλέον, μετά την έκδοση της οδηγίας 96/53/EK, το μέσο βάρος ενός επιβάτη λεωφορείου αυξήθηκε. Επιπλέον, η νομοθεσία της Ευρωπαϊκής Ένωσης έχει επιβάλει την τοποθέτηση επί του οχήματος συστημάτων ασφαλείας, των οποίων το βάρος μειώνει κατ' αναλογία το ωφέλιμο φορτίο του οχήματος και, ως εκ τούτου, τον αριθμό των επιβατών που μπορεί να μεταφέρει. Αυτό έρχεται σε αντίθεση με τον στόχο μείωσης της κατανάλωσης καυσίμων ανά επιβάτη, καθώς επίσης και με τον στόχο μεταστροφής από το ιδιωτικό αυτοκίνητο στα δημόσια μέσα μεταφοράς, τα οποία είναι πολύ πιο φιλικά προς το περιβάλλον.

Η εξοικονόμηση καυσίμων και η μείωση των εκπομπών ρύπων δεν αποτελούν τα μόνα κίνητρα μιας πρότασης αναθεώρησης της οδηγίας 96/53/EK.

Πράγματι, η οδηγία 96/53/EK δεν λαμβάνει υπόψη τις πρόσφατες εξελίξεις στον τομέα των μεταφορών με εμπορευματοκιβώτια και των διατροφικών μεταφορών. Έτσι, ορισμένα εμπορευματοκιβώτια που χρησιμοποιούνται στις σιδηροδρομικές μεταφορές, τη ναυσιπλοΐα, τις διηπειρωτικές θαλάσσιες μεταφορές και τις θαλάσσιες ενδομεταφορές, επί του παρόντος, μπορούν να ολοκληρώσουν το ταξίδι τους οδικώς μόνο με ειδικές άδειες που αυξάνουν τη διοικητική επιβάρυνση των μεταφορέων και των διοικητικών αρχών. Ωστόσο, όσον αφορά τα συνηθέστερα από αυτά τα εμπορευματοκιβώτια μήκους 45 ποδιών ή 13,72 μέτρων, η αύξηση του μήκους του φορτηγού που απαιτείται προκειμένου να αποφευχθεί η χρήση των ειδικών αυτών αδειών είναι μόλις 15 εκατοστά, γεγονός που δεν δημιουργεί κανένα πρόβλημα ούτε όσον αφορά την οδική ασφάλεια ούτε σε σχέση με τη γεωμετρία του δρόμου.

Τέλος, λόγω της απουσίας, στην ισχύουσα οδηγία, διατάξεων σχετικά με τους ελέγχους των οχημάτων και τις ισχύουσες κυρώσεις, πολλές παραβάσεις μένουν ατιμώρητες, γεγονός το οποίο καθιστά κενές ουσίας τις απαιτήσεις της οδηγίας. Η κυριότερη παράβαση που διαπράττεται είναι η υπερφόρτωση του οχήματος. Ένα από τα τρία οχήματα κατά μέσο όρο που ελέγχονται είναι υπερφορτωμένο. Η υπερφόρτωση αυτή συχνά υπερβαίνει το 10 ή ακόμη και το 20% του μέγιστου επιτρεπόμενου βάρους. Αυτό προκαλεί πρόωρη φθορά του οδοστρώματος και αυξάνει τον κίνδυνο τροχαίων ατυχημάτων. Οδηγεί επίσης σε στρέβλωση του ανταγωνισμού μεταξύ των επιχειρήσεων μεταφορών, καθώς οι παραβάτες μπορούν να αποκτήσουν παράνομα αθέμιτα ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα. Ωστόσο, υπάρχουν σήμερα τεχνικές λύσεις φιλτραρίσματος που επιτρέπουν τη διενέργεια περισσότερων, ταχύτερων και αποτελεσματικότερων ελέγχων, χωρίς να χρειάζεται να σταματήσουν τα προς έλεγχο οχήματα. Υπάρχουν, επίσης, ενσωματωμένα συστήματα ζύγισης που επιτρέπουν στον οδηγό να εξασφαλίζει ο ίδιος την τήρηση των επιβαλλόμενων προδιαγραφών. Συνεπώς, είναι απαραίτητο να προστεθούν διατάξεις στην οδηγία 96/53/EK σχετικά με τους ελέγχους και τις κυρώσεις, με σκοπό την αποκατάσταση της συμμόρφωσης με τους κανόνες ανταγωνισμού μεταξύ των μεταφορέων και την εξασφάλιση υψηλού επιπέδου οδικής ασφάλειας και της βιωσιμότητας των υποδομών.

Ορισμένοι εμπλεκόμενοι φορείς έχουν εκφράσει αμφιβολίες σχετικά με την ερμηνεία του άρθρου 4 της οδηγίας 96/53/EK. Υπό το φως αυτών των αμφιβολιών, στις 13 Ιουνίου 2012, ο Αντιπρόεδρος, κ. Kallas, απέστειλε επιστολή στον Πρόεδρο της Επιτροπής Μεταφορών του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου. Η επιστολή αυτή παρέχει κατευθύνσεις σχετικά με αυτό το θέμα και θεωρεί ότι η διασυνοριακή χρήση μεγαλύτερου μήκους οχημάτων επιτρέπεται μόνο για

³ Μελέτη του Πανεπιστημίου TU Delft του 2011 σχετικά με την αεροδυναμική των βαρέων οχημάτων.

ταξίδια που διασχίζουν μία μόνο συννοριακή γραμμή, εφόσον αυτό επιτρέπεται ήδη από τα εκάστοτε δύο κράτη μέλη και εφόσον πληρούνται οι προϋποθέσεις εξαιρέσεων δυνάμει του άρθρου 4 παράγραφος 3, 4 ή 5 της οδηγίας 96/53/EK. Η χρήση τέτοιων οχημάτων δεν θα πρέπει να επηρεάζει σημαντικά τον διεθνή ανταγωνισμό. Προκειμένου να εκφραστούν οι κατευθύνσεις που παρέχονται στην εν λόγω επιστολή, η παρούσα αναθεώρηση περιέχει στο κείμενο της οδηγίας τις διατάξεις που αφορούν το άρθρο 4 παράγραφος 4.

2. ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΩΝ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΕΩΝ ΜΕ ΤΑ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΑ ΜΕΡΗ ΚΑΙ ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ

Το 2011 και το 2012, διεξήχθησαν δημόσιες και τομεακές διαβουλεύσεις υπό την αιγίδα της Επιτροπής.

Η δημόσια διαβούλευση που διοργανώθηκε από τον Δεκέμβριο 2011 έως τον Φεβρουάριο 2012 συγκέντρωσε περισσότερες από χίλιες εισηγήσεις πολιτών, κρατών μελών και διαφόρων επαγγελματικών οργανώσεων και ΜΚΟ. Στη διαβούλευση διατυπώθηκαν οι ακόλουθες απόψεις:

- (i) Η βελτίωση της αεροδυναμικής απόδοσης των βαρέων οχημάτων αναγνωρίζεται ομόφωνα ως πρόοδος και η πλειονότητα των εισηγήσεων θεωρεί αναγκαία την τροποποίηση της οδηγίας 96/53/EK για να καταστεί δυνατή η βελτίωση αυτή.
- (ii) Η ιδέα της διευκόλυνσης της καθιέρωσης των υβριδικών και ηλεκτρικών κινητήρων, όπως και η ανάπτυξη των μεταφορών με εμπορευματοκιβώτια και των διατροπικών μεταφορών με την τροποποίηση της οδηγίας 96/53/EK είναι ευρέως αποδεκτές.
- (iii) Η εφαρμογή μέτρων ελέγχου της υπερφόρτωσης είναι ευπρόσδεκτη από τον κλάδο, καθώς αποκαθιστά τον θεμιτό ανταγωνισμό μεταξύ των μεταφορέων και κρίνεται αναγκαίο να παρασχεθούν στα κράτη μέλη τα μέσα για την εκτέλεση αυτών των ελέγχων χωρίς καμία αύξηση της οικονομικής επιβάρυνσης και χωρίς καθυστέρηση ή διακοπή της κυκλοφορίας.

Με βάση τα αποτελέσματα αυτής της δημόσιας διαβούλευσης, προγραμματίστηκαν από την Επιτροπή σεμινάρια εργασίας, τα οποία συγκέντρωσαν αυτοκινητοβιομηχανίες, μεταφορείς και φορτωτές, φορείς συνδυασμένων μεταφορών, ρυθμιστικές αρχές και ενδιαφερόμενα μέρη στον τομέα της ασφάλειας των οδικών μεταφορών. Από τις διαβουλεύσεις αυτές προέκυψε μια συναίνεση σχετικά με τους στόχους της μείωσης της ρύπανσης και της κατανάλωσης καυσίμων, της βελτίωσης της οδικής ασφάλειας, καθώς και μια συμφωνία αξιοποίησης των νέων ευκαιριών που προσφέρουν οι διατροπικές μεταφορές. Επιτεύχθηκε, επίσης, συναίνεση για την ανάγκη να ενισχυθούν οι έλεγχοι, ιδίως όσον αφορά την πιθανή υπερφόρτωση των οχημάτων. Στον τομέα της αεροδυναμικής απόδοσης, είναι επιθυμητή η χρήση πιο αεροδυναμικών θαλάμων οδήγησης και η τοποθέτηση στο πίσω μέρος των οχημάτων μηχανισμών μείωσης της αντίστασης. Μια προσαρμογή των μέγιστων βαρών και διαστάσεων, η οποία είναι περιορισμένη και συνοδεύεται από την κατάλληλη για τις διαστάσεις σήμανση, δεν φαίνεται να παρουσιάζει κίνδυνο για την οδική ασφάλεια.

Τα μέτρα που παρουσιάζονται στην παρούσα αναθεώρηση είναι το αποτέλεσμα των διαβουλεύσεων αυτών.

Μελετήθηκαν στο πλαίσιο μιας εκτίμησης επιπτώσεων μέσω της οποίας προσδιορίστηκαν οι καλύτερες επιλογές, τόσο από άποψη οικονομικής όσο και περιβαλλοντικής απόδοσης. Το προτιμώμενο σενάριο, το οποίο παρουσιάζεται αναλυτικά κατωτέρω στην παράγραφο 4, συνδυάζει τεχνικές εργασίες εναρμόνισης που θα διεξαχθούν σε συνεργασία με μια ομάδα εμπειρογνομόνων με σκοπό την έκδοση κατ' εξουσιοδότηση πράξεων και μια μετριοπαθή κανονιστική προσέγγιση, προκειμένου να μην επιβληθούν δυσανάλογες ή ανεφάρμοστες υποχρεώσεις με τις οποίες ζημιώνονται ιδιαίτερα οι μικρές και μεσαίες επιχειρήσεις.

Η διαβούλευση αφορούσε, επίσης, το άρθρο 4 της οδηγίας 96/53/EK, το οποίο καθορίζει τις προϋποθέσεις για τη χορήγηση παρεκκλίσεων από τα όρια που επιβάλλει η οδηγία, ο καθορισμός των οποίων εναπόκειται στα κράτη μέλη σε ορισμένες σαφώς καθορισμένες περιπτώσεις. Προέκυψαν διαφορές σε σχέση με τη διεθνή κυκλοφορία των οχημάτων που υπερβαίνουν τις διαστάσεις οι οποίες προβλέπονται στην οδηγία. Συνεπώς, η Επιτροπή αποφάσισε να δημοσιεύσει δικές της κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με την ισχύουσα οδηγία (επιστολή της 13 Ιουνίου 2012 προς τον Πρόεδρο της Επιτροπής Μεταφορών του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου). Οι κατευθύνσεις όσον αφορά το άρθρο 4 παράγραφος 4 περιλαμβάνονται στο άρθρο 1 παράγραφος 2 της παρούσας πρότασης

3. ΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

Η πρόταση τροποποίησης της οδηγίας 96/53/EK βασίζεται στο άρθρο 91 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΣΛΕΕ). Είναι γεγονός ότι η βελτίωση της αποτελεσματικότητας και των περιβαλλοντικών επιδόσεων των οδικών μεταφορών αποτελεί βασικό στόχο της κοινής πολιτικής μεταφορών. Η εναρμόνιση των κανόνων σε ευρωπαϊκό επίπεδο αποτελεί επίσης πάγια απαίτηση του κλάδου.

Η παρούσα πρόταση είναι σύμφωνη με τις αρχές της επικουρικότητας και της αναλογικότητας. Δεδομένης της σημασίας της μεταφορικής δραστηριότητας για τη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς, της αυξανόμενης διασυνοριακής διάστασής της και της αύξησης του κόστους των καυσίμων και των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου, απαιτούνται διατάξεις για την αύξηση της ενεργειακής απόδοσης των οδικών μεταφορών, τη μείωση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων και τη διασφάλιση της συμμόρφωσης.

Η πρόταση παρέχει στα κράτη μέλη την ευχέρεια να αποφασίζουν για τις εξαιρέσεις από τους κανόνες που περιέχει όσον αφορά τις εθνικές μεταφορές. Θεσπίζει μια επιτροπή που θα επικουρεί την Επιτροπή στην ανάπτυξη απαιτήσεων σε θέματα αεροδυναμικής, οδηγιών σχετικά με τις διαδικασίες της πολιτικής ελέγχου, καθώς και κατάλληλων κυρώσεων για τις παραβάσεις. Ως εκ τούτου, η πρόταση δεν υπερβαίνει τα αναγκαία όρια για την επίτευξη των στόχων της.

Το προτεινόμενο μέσο είναι οδηγία, εφόσον αφορά την τροποποίηση μιας ισχύουσας οδηγίας. Η πρόταση αφορά ένα θέμα που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο και θα πρέπει, επομένως, να επεκταθεί σε αυτόν.

Τέλος, η παρούσα πρόταση δεν έχει καμία επίπτωση στον προϋπολογισμό της Ένωσης.

4. ΛΕΠΤΟΜΕΡΗΣ ΕΠΕΞΗΓΗΣΗ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

Η πρόταση της Επιτροπής προβλέπει, κατ' αρχάς, τη χορήγηση εξαιρέσεων όσον αφορά τις μέγιστες διαστάσεις των οχημάτων για την προσθήκη αεροδυναμικών διατάξεων στο πίσω μέρος τους ή τον επανακαθορισμό της γεωμετρίας των θαλαμίσκων οδήγησης των ελκυστήρων. Οι εξαιρέσεις αυτές δημιουργούν νέες προοπτικές για τους κατασκευαστές ελκυστήρων, φορτηγών και ρυμουλκούμενων, αλλά οφείλουν να πληρούν ορισμένες προϋποθέσεις, μία εκ των οποίων είναι ότι δεν πρέπει να αυξάνουν τη μεταφορική ικανότητα του οχήματος. Οι απαιτήσεις αυτές θα καθοριστούν μετέπειτα από την Επιτροπή, η οποία επικουρείται στο έργο αυτό από μια επιτροπή. Εξασφαλίζουν τη συμμόρφωση με τους κανόνες οδικής ασφάλειας, τους περιορισμούς λόγω της υποδομής και τη ροή της κυκλοφορίας. Εκτός από τη μείωση της κατανάλωσης καυσίμων και των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου, η κατατομή των θαλάμων πρέπει επίσης να βελτιώνει το οπτικό πεδίο των οδηγών, αποφεύγοντας έτσι περίπου 400 δυστυχήματα κάθε χρόνο στην Ευρώπη. Θα πρέπει επίσης να ενισχυθεί η άνεση και η ασφάλεια των οδηγών.

Η Επιτροπή θα τροποποιήσει τον κανονισμό (ΕΕ) 1230/2012 της 12ης Δεκεμβρίου 2012 για την εφαρμογή του κανονισμού 661/2009 όσον αφορά τις απαιτήσεις έγκρισης τύπου των μηχανοκίνητων οχημάτων, προκειμένου να καταστούν συμβατές με την προτεινόμενη οδηγία.

Η προτεινόμενη οδηγία προβλέπει να επιτραπεί η αύξηση κατά έναν τόνο του βάρους οχημάτων με ηλεκτρικό ή υβριδικό σύστημα προώθησης, προκειμένου να καλυφθεί το βάρος των ηλεκτρικών συσσωρευτών ή του διπλού κινητήρα, χωρίς να επηρεάζεται η μεταφορική ικανότητα του οχήματος. Επιπλέον, το μέγιστο βάρος των λεωφορείων αυξάνεται κατά έναν τόνο για να προσαρμοστεί στις διάφορες αλλαγές, όπως η αύξηση του μέσου βάρους των επιβατών και των αποσκευών, τα νέα συστήματα που προβλέπονται από τους κανονισμούς για την ασφάλεια ή η νέα κατηγορία Euro VI.

Η τροποποίηση της οδηγίας 96/53/ΕΚ θα διευκολύνει την ανάπτυξη των διατροφικών μεταφορών με μια εξαίρεση 15 cm στο μήκος των φορτηγών που μεταφέρουν εμπορευματοκιβώτια 45 ποδιών, τα οποία χρησιμοποιούνται όλο και περισσότερο στην Ευρώπη και τις διηπειρωτικές μεταφορές.

Η πρόταση επιβεβαιώνει επίσης ότι η διασυνοριακή χρήση μεγαλύτερου μήκους οχημάτων επιτρέπεται μόνο για ταξίδια που διασχίζουν μία μόνο συνοριακή γραμμή, εφόσον αυτό επιτρέπεται ήδη από τα εκάστοτε δύο κράτη μέλη και εφόσον πληρούνται οι προϋποθέσεις εξαιρέσεων δυνάμει του άρθρου 4 παράγραφος 3, 4 ή 5 της οδηγίας. Όσον αφορά το άρθρο 4 παράγραφος 4, οι μεταφορές αυτές δεν επηρεάζουν σημαντικά τον διεθνή ανταγωνισμό, εάν η διασυνοριακή χρήση περιορίζεται σε δύο κράτη μέλη, εφόσον η υπάρχουσα υποδομή και οι συνθήκες οδικής ασφάλειας το επιτρέπουν. Το άρθρο 4 παράγραφος 4 τροποποιείται αναλόγως.

Προστέθηκαν νέες διατάξεις στην οδηγία 96/53/ΕΚ, ώστε οι εποπτικές αρχές να μπορούν να εντοπίζουν καλύτερα τις παραβάσεις και να εναρμονίζουν τις διοικητικές κυρώσεις που ισχύουν για αυτές. Οδηγίες σχετικά με τις διαδικασίες ελέγχου θα δημοσιευθούν από την Επιτροπή, προκειμένου να εξασφαλιστεί η εναρμόνιση των μεθόδων ελέγχου μεταξύ όλων των κρατών μελών. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να ολοκληρώσουν έναν ελάχιστο αριθμό μετρήσεων οχημάτων. Οι μετρήσεις αυτές θα πρέπει να πραγματοποιηθούν είτε με χρήση συστημάτων ζύγισης εν κινήσει που είναι τοποθετημένα στο οδόστρωμα είτε μέσω αισθητήρων επί του οχήματος που επικοινωνούν από απόσταση με τους ελεγκτές παραπλεύρως του δρόμου. Τα μέτρα αυτά θα επιτρέψουν στις εποπτικές αρχές να φιλτράρουν τα οχήματα, έτσι ώστε μόνο εκείνα για τα οποία υπάρχουν βάσιμες υποψίες ότι έχουν διαπράξει παράβαση να ελέγχονται χειροκίνητα. Η Επιτροπή θα καθορίσει τις τεχνικές προδιαγραφές των διατάξεων ζύγισης που είναι τοποθετημένες επί του οχήματος και οι οποίες έχουν δυνατότητα επικοινωνίας με τις εποπτικές αρχές, καθώς και τις προδιαγραφές της διεπαφής ηλεκτρομαγνητικής επικοινωνίας. Αυτό θα ενθαρρύνει την ευρεία χρήση των εν λόγω διατάξεων. Προσφέρουν μάλιστα το πρόσθετο πλεονέκτημα ότι επιτρέπουν στους οδηγούς να ελέγχουν καλύτερα το βάρος των οχημάτων τους.

Οι παραβάσεις της οδηγίας 96/53/ΕΚ κατηγοριοποιούνται, επίσης, ανάλογα με τη σοβαρότητά τους, προκειμένου να εναρμονιστούν σε επίπεδο ΕΕ οι τύποι των εφαρμοστέων διοικητικών κυρώσεων.

Για να επιταχυνθεί η διάδοση των πιο αεροδυναμικών οχημάτων και των υβριδικών κινητήρων, η Επιτροπή θα χρησιμοποιήσει τα κονδύλια που έχει στη διάθεσή της, ιδίως εκείνα που διατίθενται για τα ΔΕΔ και τα ευρωπαϊκά προγράμματα έρευνας, ανάπτυξης και καινοτομίας, με σκοπό να συνδράμει τη βιομηχανική έρευνα και τον εξοπλισμό των στόλων οχημάτων.

Πρόταση

ΟΔΗΓΙΑ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

για την τροποποίηση της οδηγίας 96/53/ΕΚ 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

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

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 Επιτροπής⁴,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών⁵,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Η Λευκή Βίβλος «Χάρτης πορείας για έναν Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών – Για ένα ανταγωνιστικό και ενεργειακά αποδοτικό σύστημα μεταφορών», που δημοσιεύθηκε το 2011⁶ τονίζει την ανάγκη μείωσης των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου, και κυρίως του διοξειδίου του άνθρακα (CO₂) κατά 60% σε σύγκριση με τα επίπεδα του 1990 έως το 2050.
- (2) Στο πλαίσιο αυτό, η Λευκή Βίβλος προβλέπει την προσαρμογή της οδηγίας 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, με σκοπό τη μείωση της κατανάλωσης ενέργειας και των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου, την προσαρμογή της νομοθεσίας στις τεχνολογικές εξελίξεις και τις νέες ανάγκες της αγοράς, καθώς και τη διευκόλυνση των διατροπικών μεταφορών.
- (3) Οι τεχνολογικές εξελίξεις επιτρέπουν την προσθήκη αεροδυναμικών διατάξεων με δυνατότητα ανάσυρσης ή αναδίπλωσης στο πίσω μέρος των οχημάτων, κυρίως ρυμουλκούμενων ή ημιρυμουλκούμενων, τα οποία όμως υπερβαίνουν το μέγιστο επιτρεπόμενο μήκος βάσει της οδηγίας 96/53/ΕΚ. Η τοποθέτηση των διατάξεων

⁴ ΕΕ C της, σ. .

⁵ ΕΕ C της, σ. .

⁶ COM (2011) 0144 -

αυτών μπορεί να εφαρμοστεί αμέσως μετά την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας, καθώς τα προϊόντα είναι διαθέσιμα στην αγορά και χρησιμοποιούνται ήδη σε άλλες ηπείρους.

- (4) Η βελτίωση της αεροδυναμικής του θαλάμου οδήγησης των μηχανοκίνητων οχημάτων θα απέφερε επίσης σημαντικά οφέλη για τις ενεργειακές επιδόσεις των οχημάτων, σε συνδυασμό με τις διατάξεις που αναφέρονται στην ανωτέρω αιτιολογική σκέψη 3. Ωστόσο, η βελτίωση αυτή είναι αδύνατη εντός των υφιστάμενων ορίων μήκους που καθορίζονται από την οδηγία 96/53/EK, χωρίς να μειωθεί η μεταφορική ικανότητα του οχήματος, γεγονός το οποίο θα έθετε σε κίνδυνο την οικονομική ισορροπία του κλάδου. Επομένως, είναι αναγκαίο να προβλεφθεί εξαίρεση γι' αυτό το μέγιστο μήκος.
- (5) Η Επιτροπή, στις πολιτικές κατευθύνσεις της για την οδική ασφάλεια για το 2011 έως το 2020⁷, προβλέπει δράσεις που θα καταστήσουν τα οχήματα ασφαλέστερα και θα βελτιώσουν την προστασία των ευάλωτων χρηστών του οδικού δικτύου. Η σημασία της ορατότητας των οδηγών οχημάτων υπογραμμίστηκε επίσης στην έκθεση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο σχετικά με την εφαρμογή της οδηγίας 2007/38/EK για το μετεξοπλισμό με κάτοπτρα των ταξινομημένων στην Κοινότητα βαρέων φορτηγών οχημάτων⁸. Μια νέα διαμόρφωση κατατομής των θαλάμων οδήγησης θα βελτιώσει επίσης την οδική ασφάλεια, μειώνοντας τη νεκρή γωνία ορατότητας των οδηγών, ειδικά κάτω από το αλεξήνεμο, σώζοντας έτσι πολλές ζωές ευάλωτων χρηστών του οδικού δικτύου, όπως οι πεζοί και οι ποδηλάτες. Η νέα αυτή κατατομή θα επιτρέψει επίσης την πρόβλεψη διατάξεων απορρόφησης της ενέργειας σε περίπτωση σύγκρουσης. Το δυνητικό όφελος ως προς τον όγκο του θαλάμου θα βελτιώσει επίσης την άνεση και την ασφάλεια του οδηγού.
- (6) Οι αεροδυναμικές διατάξεις και η τοποθέτησή τους στα οχήματα θα πρέπει να υποβάλλονται σε δοκιμές πριν από τη διάθεσή τους στην αγορά. Για τον σκοπό αυτό, τα κράτη μέλη θα εκδίδουν πιστοποιητικά που θα πρέπει να είναι αναγνωρισμένα από τα άλλα κράτη μέλη.
- (7) Τα οχήματα μεγαλύτερου μήκους μπορούν να χρησιμοποιούνται στις διασυνοριακές μεταφορές, εφόσον αυτό ήδη επιτρέπεται από τα δύο οικεία κράτη μέλη και εφόσον πληρούνται οι προϋποθέσεις εξαιρέσεων δυνάμει του άρθρου 4 παράγραφος 3, 4 ή 5 της οδηγίας. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έχει ήδη παράσχει κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με την εφαρμογή του άρθρου 4 της οδηγίας. Οι μεταφορές που προβλέπονται στο άρθρο 4 παράγραφος 4 δεν επηρεάζουν σημαντικά τον διεθνή ανταγωνισμό, εάν η διασυνοριακή χρήση περιορίζεται σε δύο κράτη μέλη, εφόσον το επιτρέπουν η υπάρχουσα υποδομή και οι απαιτήσεις οδικής ασφάλειας. Με τον τρόπο αυτό επιτυγχάνεται ισορροπία μεταξύ, αφενός, του δικαιώματος των κρατών μελών σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας, να αποφασίζουν λύσεις για τον τομέα των μεταφορών κατάλληλες για τις ιδιαίτερες συνθήκες τους και, αφετέρου, της ανάγκης να μην στρεβλώνουν τέτοιου είδους πολιτικές την εσωτερική αγορά. Οι διατάξεις του άρθρου 4 παράγραφος 4 διευκρινίζονται προς τούτο.
- (8) Η χρήση εναλλακτικών κινητήρων που δεν χρησιμοποιούν πλέον μόνο ορυκτά καύσιμα και επομένως δεν είναι ρυπογόνοι ή είναι λιγότερο ρυπογόνοι, όπως οι ηλεκτρικοί ή υβριδικοί κινητήρες για τα βαρέα οχήματα ή τα λεωφορεία (κυρίως στις αστικές ή περιαστικές συγκοινωνίες) οδηγεί σε αύξηση του βάρους, η οποία δεν

⁷ COM(2010) 389.

⁸ COM (2012) 258.

πρέπει να αποβαίνει σε βάρος του ωφέλιμου φορτίου του οχήματος, προκειμένου να αποφευχθεί τυχόν οικονομική επιβάρυνση του τομέα των οδικών μεταφορών.

- (9) Η Λευκή Βίβλος για τις μεταφορές τονίζει, επίσης, την ανάγκη να παρακολουθούνται οι εξελίξεις στις διατροπικές μεταφορές, ιδίως στον τομέα των μεταφορών με εμπορευματοκιβώτια, όπου χρησιμοποιούνται ολοένα και περισσότερο τα εμπορευματοκιβώτια 45 ποδών. Μεταφέρονται είτε σιδηροδρομικώς είτε μέσω πλωτών οδών. Όμως, τα οδικά τμήματα των διατροπικών διαδρομών μπορούν σήμερα να πραγματοποιηθούν μόνο στο πλαίσιο περιοριστικών διοικητικών διαδικασιών τόσο για τα κράτη μέλη όσο και τους μεταφορείς, ή εάν τα εμπορευματοκιβώτια αυτά έχουν κατοχυρωμένες με δίπλωμα ευρεσιτεχνίας διαμορφωμένες γωνίες των οποίων το κόστος είναι απαγορευτικό. Μια επιμήκυνση των οχημάτων που μεταφέρουν τα εμπορευματοκιβώτια αυτά κατά 15 cm μπορεί να απαλλάξει τους μεταφορείς από την υποχρέωση τήρησης των διοικητικών διαδικασιών και να διευκολύνει τις διατροπικές μεταφορές, χωρίς κίνδυνο ή βλάβη για τους άλλους χρήστες του οδικού δικτύου ή την υποδομή. Η μικρή προσθήκη αυτών των 15 cm σε σχέση με το μήκος ενός αρθρωτού βαρέος οχήματος (16,50 m) δεν συνιστά στην πραγματικότητα πρόσθετο κίνδυνο για την οδική ασφάλεια. Στον άξονα της πολιτικής της Λευκής Βίβλου για τις μεταφορές, η αύξηση αυτή επιτρέπεται, ωστόσο, μόνο για τις διατροπικές μεταφορές, το οδικό σκέλος των οποίων δεν υπερβαίνει τα 300 km για τις μεταφορές που περιλαμβάνουν σιδηροδρομικό, ποτάμιο ή θαλάσσιο σκέλος. Αυτή η απόσταση φαίνεται ότι αρκεί για τη σύνδεση μιας βιομηχανικής ή εμπορικής μονάδας με έναν εμπορευματικό σταθμό ή έναν ποτάμιο λιμένα. Για τη σύνδεση ενός θαλάσσιου λιμένα και τη στήριξη της ανάπτυξης των θαλάσσιων αρτηριών, είναι δυνατή μια μεγαλύτερη απόσταση για τις ενδο-ευρωπαϊκές θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων.
- (10) Για να συνεχιστεί η προώθηση των διατροπικών μεταφορών και να ληφθεί υπόψη το καθαρό βάρος των εμπορευματοκιβωτίων 45 ποδών, είναι αναγκαίο να επεκταθεί η διάταξη που επιτρέπει την κυκλοφορία συνδυασμών οχημάτων έως 44 τόνων με 5 ή 6 άξονες που μεταφέρουν, μέσω διατροπικών μεταφορών, εμπορευματοκιβώτια 40 ποδών και σε εκείνους που μεταφέρουν εμπορευματοκιβώτια 45 ποδών.
- (11) Μετά την έκδοση της οδηγίας 96/53/EK, το μέσο βάρος των επιβατών λεωφορείων, καθώς και το βάρος των αποσκευών τους έχουν αυξηθεί σημαντικά, οδηγώντας σε σταδιακή μείωση του αριθμού των επιβατών, λαμβάνοντας υπόψη τα όρια βάρους που επιβάλλει η οδηγία. Η ανάγκη να δοθεί προτεραιότητα στις δημόσιες μεταφορές έναντι των ιδιωτικών για λόγους υψηλότερης ενεργειακής απόδοσης προϋποθέτει την επαναφορά του προηγούμενου αριθμού επιβατών ανά λεωφορείο, λαμβάνοντας υπόψη την αύξηση του βάρους τους και του βάρους των αποσκευών τους. Αυτό μπορεί να γίνει με την αύξηση του επιτρεπόμενου βάρους των διαζονικών λεωφορείων, εφόσον όμως δεν προκαλείται βλάβη στις υποδομές λόγω ταχύτερης φθοράς τους.
- (12) Οι αρχές που είναι υπεύθυνες για την επιβολή των κανονισμών σχετικά με τις οδικές μεταφορές διαπιστώνουν μεγάλο αριθμό παραβάσεων, οι οποίες κάποιες φορές είναι σοβαρές, ιδιαίτερα όσον αφορά το βάρος των οχημάτων. Η κατάσταση αυτή οφείλεται στον ανεπαρκή αριθμό των ελέγχων που διενεργούνται σύμφωνα με την οδηγία 96/53/EK ή στη χαμηλή αποτελεσματικότητά τους. Επιπλέον, οι διαδικασίες και οι κανόνες ελέγχου διαφέρουν μεταξύ των κρατών μελών, δημιουργώντας προβλήματα ασφάλειας δικαίου για τους οδηγούς των οχημάτων που κυκλοφορούν σε πολλά κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Επιπλέον, οι μεταφορείς που δεν συμμορφώνονται με τους σχετικούς κανόνες έχουν σημαντικό ανταγωνιστικό πλεονέκτημα έναντι των ανταγωνιστών τους που συμμορφώνονται με τη νομοθεσία,

καθώς και έναντι των άλλων τρόπων μεταφορών. Αυτό αποτελεί εμπόδιο για την εύρυθμη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς. Επομένως, είναι σημαντικό να εντείνουν τα κράτη μέλη τον ρυθμό των διενεργούμενων ελέγχων, τόσο των χειροκίνητων όσο και των προεπιλογών με σκοπό τους ελέγχους αυτούς.

- (13) Όντως, είναι πλέον διαθέσιμες απλές, σταθερές ή φορητές, τεχνολογικές λύσεις που επιτρέπουν την προεπιλογή των οχημάτων τα οποία είναι ύποπτα για παράβαση χωρίς να χρειάζεται να τα σταματήσει κανείς, οι οποίες επηρεάζουν λιγότερο την ομαλότητα της κυκλοφοριακής ροής, είναι λιγότερο δαπανηρές και εγγυώνται βέλτιστες συνθήκες ασφαλείας. Ορισμένα συστήματα μπορούν να τοποθετούνται εντός των βαρέων οχημάτων και να παρέχουν στον οδηγό ένα μέσο αυτοελέγχου που του επιτρέπει να γνωρίζει εάν κινείται εντός των ορίων που προβλέπει η νομοθεσία. Οι διατάξεις αυτές που είναι τοποθετημένες επί του οχήματος μπορούν επίσης να διαβιβάζουν δεδομένα, χωρίς να σταματήσει το όχημα, σε αστυνομικούς ή σε αυτόματα συστήματα ελέγχου που βρίσκονται παραπλεύρως της οδού, χρησιμοποιώντας μια διεπαφή επικοινωνίας με μικροκύματα. Κατά την προεπιλογή των οχημάτων, το ελάχιστο ενδεδειγμένο όριο είναι μία ζύγιση για κάθε 2.000 οχηματοχιλιόμετρα για να διασφαλιστεί η αποτελεσματικότητα του ελέγχου οδικής κυκλοφορίας στο έδαφος της Ένωσης, καθώς επιτρέπει τον έλεγχο κάθε οχήματος ανά τρεις ημέρες κατά στατιστικό μέσο όρο.
- (14) Η διαπίστωση μεγάλου αριθμού παραβάσεων των διατάξεων της οδηγίας 96/53/EK οφείλεται σε μεγάλο βαθμό στις μη αποτρεπτικές κυρώσεις που προβλέπονται από τη νομοθεσία των κρατών μελών για τις παραβάσεις των κανόνων αυτών, ακόμη και στην απουσία τέτοιων κυρώσεων. Η αδυναμία αυτή επιτείνεται από το πλήθος των επιπέδων διοικητικών κυρώσεων στα διάφορα κράτη μέλη. Για την αντιμετώπιση της αδυναμίας αυτής, θα πρέπει να πλησιάσουν τα επίπεδα και οι κατηγορίες διοικητικών κυρώσεων για παραβάσεις της οδηγίας 96/53/EK στο επίπεδο της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Οι διοικητικές κυρώσεις αυτές θα πρέπει να είναι αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές.
- (15) Οι εποπτικές αρχές των κρατών μελών πρέπει να ανταλλάσσουν πληροφορίες για να καταστήσουν αποτελεσματικότερους τους ελέγχους του βάρους των οχημάτων ή των συνδυασμών οχημάτων σε διεθνές επίπεδο και για να διευκολύνουν την ομαλή διεξαγωγή αυτών των ελέγχων, ιδίως όσον αφορά τον εντοπισμό των παραβατών, την περιγραφή των παραβάσεων και των αντίστοιχων κυρώσεων, καθώς και την εντιμότητα της οικείας επιχείρησης. Το σημείο επαφής που ορίζεται σύμφωνα με το άρθρο 18 παράγραφος 1 του κανονισμού 1071/2009/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 21ης Οκτωβρίου 2009 σχετικά με τη θέσπιση κοινών κανόνων όσον αφορά τους όρους που πρέπει να πληρούνται για την άσκηση του επαγγέλματος του οδικού μεταφορέα και για την κατάργηση της οδηγίας 96/26/EK του Συμβουλίου⁹, θα μπορούσε να χρησιμεύσει ως σημείο αναμετάδοσης σε αυτή την ανταλλαγή πληροφοριών.
- (16) Είναι σημαντικό το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο να ενημερώνονται τακτικά για τους ελέγχους που διενεργούνται από τα κράτη μέλη σε σχέση με την οδική κυκλοφορία. Οι πληροφορίες αυτές, οι οποίες παρέχονται από τα κράτη μέλη, θα επιτρέψουν στην Επιτροπή να εξασφαλίσει τη συμμόρφωση των μεταφορέων με την παρούσα οδηγία και να καθορίσει εάν θα πρέπει ή όχι να θεσπιστούν πρόσθετα μέτρα επιβολής.

⁹ EE L 300 της 14.11.2009, σ. 51.

- (17) Η Επιτροπή θα πρέπει να εξουσιοδοτηθεί να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, για τον καθορισμό των απαιτήσεων για τις νέες αεροδυναμικές διατάξεις στο πίσω μέρος του οχήματος ή για τον σχεδιασμό των νέων μηχανοκίνητων οχημάτων, καθώς και τις τεχνικές προδιαγραφές για την εξασφάλιση της πλήρους διαλειτουργικότητας των ενσωματωμένων συσκευών ζύγισης, καθώς και τις κατευθύνσεις σχετικά με τις διαδικασίες για τον έλεγχο του βάρους των οχημάτων που κυκλοφορούν. Είναι ιδιαίτερα σημαντικό να διεξάγει η Επιτροπή τις κατάλληλες διαβουλεύσεις κατά τις προπαρασκευαστικές εργασίες της, μεταξύ άλλων και σε επίπεδο εμπειρογνομόνων. Κατά την επεξεργασία και κατάρτιση των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων η Επιτροπή πρέπει να εξασφαλίζει ταυτόχρονη, έγκαιρη και σωστή διαβίβαση των σχετικών εγγράφων στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο.
- (18) Δεδομένου ότι οι στόχοι της παρούσας οδηγίας δεν μπορούν να επιτευχθούν επαρκώς από τα κράτη μέλη και μπορούν, επομένως, λόγω της κλίμακας ή των επενεργειών της παρούσας οδηγίας, να επιτευχθούν καλύτερα σε ενωσιακό επίπεδο, η Ένωση δύναται να θεσπίσει 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 εν λόγω άρθρο, η παρούσα οδηγία δεν υπερβαίνει τα αναγκαία όρια για την επίτευξη των εν λόγω στόχων.
- (19) Συνεπώς, είναι σκόπιμο να τροποποιηθεί αναλόγως η οδηγία 96/53/EK,
- ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

Άρθρο 1

Η οδηγία 96/53/EK τροποποιείται ως εξής:

- 1) Στο άρθρο 2, το πρώτο εδάφιο συμπληρώνεται από τους ακόλουθους ορισμούς:
- «όχημα υβριδικής κίνησης», όχημα όπως ορίζεται στην οδηγία 2007/46/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 5ης Σεπτεμβρίου 2007 για τη θέσπιση πλαισίου για την έγκριση των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκουμένων τους, και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά¹⁰, το οποίο είναι εξοπλισμένο με έναν ή περισσότερους κινητήρες έλξης που τροφοδοτούνται από ηλεκτρική ενέργεια και δεν είναι μόνιμα συνδεδεμένοι με το δίκτυο και έναν ή περισσότερους κινητήρες έλξης εσωτερικής καύσης,
 - «ηλεκτρικό όχημα», όχημα όπως ορίζεται στην οδηγία 2007/46/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 5ης Σεπτεμβρίου 2007 για τη θέσπιση πλαισίου για την έγκριση των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκουμένων τους, και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά¹¹, το οποίο είναι εξοπλισμένο με έναν ή περισσότερους κινητήρες έλξης που τροφοδοτούνται από ηλεκτρική ενέργεια και δεν είναι μόνιμα συνδεδεμένοι με το δίκτυο,
 - «μονάδα διατροφικής μεταφοράς», μονάδα που μπορεί να ενταχθεί στις ακόλουθες κατηγορίες: εμπορευματοκιβώτιο, κινητό αμάξωμα, ημιρυμουλκούμενο,
- 2) Το άρθρο 4 τροποποιείται ως εξής:

¹⁰ EE L 263 της 9.10.2007, σ. 1.

¹¹ EE L 263 της 9.10.2007, σ. 1.

- α) Η λέξη «εθνική» διαγράφεται στα σημεία α) και β) της παραγράφου 1.
- β) Η πρώτη φράση του δεύτερου εδαφίου του άρθρου 4 παράγραφος 4 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «Οι μεταφορές θεωρείται ότι δεν επηρεάζουν σημαντικά τον διεθνή ανταγωνισμό στον τομέα των μεταφορών, εάν πραγματοποιούνται στο έδαφος κράτους μέλους, ή σε περίπτωση διασυνοριακής μεταφοράς, μόνο μεταξύ δύο γειτονικών κρατών μελών που έχουν υιοθετήσει τα μέτρα που λαμβάνονται δυνάμει της παρούσας παραγράφου, και εάν πληρούνται μία εκ των προϋποθέσεων που προβλέπονται στα στοιχεία α) και β):»
- 3) Το άρθρο 4 παράγραφος 6, το άρθρο 5 στοιχείο β) και το άρθρο 8α καταργούνται.
- 4) Το άρθρο 5 τροποποιείται ως εξής: διαγράφονται οι λέξεις «Με επιφύλαξη του άρθρου 4 παράγραφος 6: α)».
- 5) Οι παραπομπές στην οδηγία 70/156/ΕΟΚ του Συμβουλίου αντικαθίστανται από παραπομπές στην οδηγία 2007/46/ΕΚ.¹²
- 6) Το άρθρο 8 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

Άρθρο 8

1. Προκειμένου να βελτιωθούν οι αεροδυναμικές επιδόσεις των οχημάτων ή συνδυασμών οχημάτων, είναι δυνατή η υπέρβαση των μέγιστων μηκών που καθορίζονται στο παράρτημα I, σημείο 1.1, για τα οχήματα ή τους συνδυασμούς οχημάτων που είναι εξοπλισμένα με διατάξεις πληρούσες τις κατωτέρω απαιτήσεων που περιγράφονται παρακάτω. Η υπέρβαση αυτή έχει ως μόνο σκοπό την προσθήκη στο πίσω μέρος των οχημάτων ή των συνδυασμών οχημάτων, διατάξεων βελτίωσης των αεροδυναμικών χαρακτηριστικών τους.
2. Οι απαιτήσεις επιδόσεων και ασφάλειας τις οποίες πρέπει να πληρούν οι διατάξεις που αναφέρονται στην πρώτη παράγραφο είναι τα ακόλουθα:
 - σημαντική βελτίωση των αεροδυναμικών επιδόσεων των οχημάτων,
 - όσον αφορά την οδική ασφάλεια και την ασφάλεια των διατροφικών μεταφορών, ειδικότερα οι εξής:
 - (i) η σωστή στερέωση και αντοχή των διατάξεων για τη μείωση του κινδύνου αποκόλλησης,
 - (ii) σήμανση ημέρας και νύχτας, η οποία θα λειτουργεί σε κακές καιρικές συνθήκες και η οποία θα καθιστά το εξωτερικό αμάξωμα του οχήματος ευδιάκριτο από τους άλλους χρήστες του οδικού δικτύου,
 - (iii) σχεδίαση που θα περιορίζει τους κινδύνους για τα άλλα οχήματα και τους επιβάτες τους σε περίπτωση σύγκρουσης,
 - (iv) η διάταξη δεν αυξάνει σημαντικά τον κίνδυνο ανατροπής λόγω πλευρικών ανέμων,
 - ενσωμάτωση σε υπάρχοντα δίκτυα, και ειδικότερα

¹²

Οδηγία 2007/46/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τη θέσπιση πλαισίου για την έγκριση των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους, και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά.

- (i) διατήρηση της ικανότητας ελιγμών των οχημάτων ή των συνδυασμών οχημάτων στο αστικό και υπεραστικό οδικό δίκτυο,
- (ii) εισαγωγή των υπόψη ρυμουλκούμενων και ημιρυμουλκούμενων οχημάτων στις σιδηροδρομικές, θαλάσσιες και ποτάμιες μονάδες κατά τις διατροφικές μεταφορές,
- (iii) οι διατάξεις αυτές μπορούν να ανασυρθούν, να αναδιπλωθούν ή να αφαιρεθούν εύκολα από τον οδηγό,

Η υπέρβαση των ανώτατων μηκών δεν επιφέρει αύξηση της μεταφορικής ικανότητας των οχημάτων ή συνδυασμών οχημάτων.

3. Πριν από τη διάθεσή τους στην αγορά, οι προσαρτούμενες αεροδυναμικές διατάξεις και η τοποθέτησή τους στα οχήματα επιτρέπονται από τα κράτη μέλη που εκδίδουν πιστοποιητικό για τον σκοπό αυτό. Αυτό πιστοποιεί ότι τηρούνται οι απαιτήσεις που αναφέρονται στην παράγραφο 2 ανωτέρω και υποδεικνύει ότι η διάταξη συμβάλλει σημαντικά στη βελτίωση των αεροδυναμικών επιδόσεων. Τα πιστοποιητικά έγκρισης που εκδίδονται σε ένα κράτος μέλος αναγνωρίζονται από τα άλλα κράτη μέλη.
4. Η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 16 για τη συμπλήρωση των απαιτήσεων που αναφέρονται στην παράγραφο 2. Μπορούν να έχουν τη μορφή τεχνικών προδιαγραφών, ελάχιστων επιπέδων επιδόσεων, περιορισμών στη σχεδίαση, καθώς και διαδικασιών για την έκδοση του πιστοποιητικού δοκιμών που αναφέρεται στην παράγραφο 3.
5. Εν αναμονή της έκδοσης των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων, τα οχήματα ή οι συνδυασμοί οχημάτων με αεροδυναμικές διατάξεις στο πίσω μέρος τους, οι οποίες πληρούν τις απαιτήσεις που αναφέρονται στην παράγραφο 2 και έχουν υποβληθεί σε δοκιμή σύμφωνα με την παράγραφο 3, μπορούν να κυκλοφορούν εάν το μήκος τους ξεπερνά κατά δύο το πολύ μέτρα το μήκος που καθορίζεται στο παράρτημα I, σημείο 1.1. Το μεταβατικό αυτό μέτρο ισχύει από την ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας οδηγίας.
- 7) Το άρθρο 9 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

Άρθρο 9

1. Προκειμένου να βελτιωθούν οι αεροδυναμικές επιδόσεις και η οδική ασφάλεια των οχημάτων ή συνδυασμών οχημάτων, είναι δυνατή η υπέρβαση των μέγιστων μηκών που καθορίζονται στο παράρτημα I, σημείο 1.1, για τα οχήματα ή τους συνδυασμούς οχημάτων που πληρούν τις απαιτήσεις οι οποίες περιγράφονται στην παράγραφο 2 παρακάτω. Η υπέρβαση αυτή έχει ως κύριο σκοπό την κατασκευή των θαλάμων οδήγησης των ελκυστήρων κατά τρόπο που βελτιώνει τα αεροδυναμικά χαρακτηριστικά των οχημάτων ή των συνδυασμών οχημάτων, καθώς και την οδική ασφάλειά τους.
2. Οι απαιτήσεις απόδοσης και ασφάλειας τις οποίες πρέπει να πληρούν οι θάλαμοι οδήγησης που αναφέρονται στην πρώτη παράγραφο είναι οι εξής:
 - βελτίωση των αεροδυναμικών επιδόσεων των οχημάτων,
 - ενίσχυση της οδικής ασφάλειας και της ασφάλειας στις διατροφικές μεταφορές, ιδίως για να διασφαλισθεί ότι το σχήμα του μπροστινού μέρους του θαλάμου:

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

(ii) μειώνει τις ζημιές σε περίπτωση πρόσκρουσης,

- η ικανότητα ελιγμών των οχημάτων ή των συνδυασμών οχημάτων στο οδικό δίκτυο και χωρίς την επιβολή περιορισμών στην κυκλοφορία των οχημάτων στους τερματικούς σταθμούς διατροπικών μεταφορών,

- η άνεση και η ασφάλεια για τους οδηγούς,

Η υπέρβαση του ανώτατου μήκους δεν επιφέρει αύξηση της μεταφορικής ικανότητας των οχημάτων ή συνδυασμών οχημάτων.

3. Πριν από τη διάθεσή τους στην αγορά, οι αεροδυναμικές επιδόσεις των νέων σχεδίων μηχανοκίνητων οχημάτων υποβάλλονται σε δοκιμή από τα κράτη μέλη, τα οποία για τον σκοπό αυτό εκδίδουν πιστοποιητικό. Σε αυτό βεβαιώνεται η τήρηση των απαιτήσεων της ανωτέρω παραγράφου 2. Τα πιστοποιητικά δοκιμής που εκδίδονται σε ένα κράτος μέλος αναγνωρίζονται από τα άλλα κράτη μέλη.
4. Η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις, σύμφωνα με το άρθρο 16, για να συμπληρώσει τις απαιτήσεις τις οποίες πρέπει να πληρούν οι νέοι θάλαμοι οδήγησης ελκυστήρων και οι οποίες αναφέρονται στην παράγραφο 2. Οι απαιτήσεις μπορούν να έχουν τη μορφή τεχνικών προδιαγραφών, ελάχιστων επιπέδων επιδόσεων, περιορισμών στη σχεδίαση, καθώς και διαδικασιών με σκοπό την έκδοση του πιστοποιητικού δοκιμής όπως αναφέρεται στην παράγραφο 3.
- 8) Στο άρθρο 10, οι λέξεις «την ημερομηνία που αναφέρεται στο άρθρο 11» αντικαθίστανται από τις λέξεις «στις 17 Σεπτεμβρίου 1997».
- 9) Το άρθρο 10α αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

Άρθρο 10α

Το μέγιστο βάρος των οχημάτων με υβριδική ή πλήρως ηλεκτρική κίνηση είναι εκείνο που αναφέρεται στο παράρτημα I, σημείο 2.3.1.

Τα οχήματα με υβριδικό ή ηλεκτρικό σύστημα κίνησης πρέπει, ωστόσο, να συμμορφώνονται με τα όρια που καθορίζονται στο παράρτημα I, σημείο 3: μέγιστο βάρος που επιτρέπεται ανά άξονα.

- 10) Το άρθρο 11 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

Άρθρο 11

Επιτρέπεται υπέρβαση των μέγιστων διαστάσεων που καθορίζονται στο παράρτημα I, σημεία 1.1 και 1.6, κατά 15 cm για τα οχήματα ή τους συνδυασμούς οχημάτων που εκτελούν μεταφορές εμπορευματοκιβωτίων ή κινητών αμαξωμάτων 45 ποδών, στην περίπτωση που η οδική μεταφορά του εμπορευματοκιβωτίου ή του κινητού αμαξώματος αποτελεί μέρος διατροπικής μεταφοράς.

Για τους σκοπούς του παρόντος άρθρου και του άρθρου 2.2.2 γ) του παραρτήματος I, οι διατροπικές μεταφορές περιλαμβάνουν τουλάχιστον σιδηροδρομικές, ποτάμιες ή θαλάσσιες μεταφορές. Περιλαμβάνουν, επίσης, κάποια οδικά τμήματα στην αρχική ή/και τερματική διαδρομή. Έκαστο από τα οδικά αυτά τμήματα καλύπτει λιγότερο από 300 χιλιόμετρα στο έδαφος της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή μέχρι τους

πλησιέστερους τερματικούς σταθμούς μεταξύ των οποίων λειτουργεί τακτική γραμμή. Μια μεταφορά θεωρείται επίσης διατροφική εάν περιλαμβάνει ενδοευρωπαϊκή θαλάσσια μεταφορά μικρών αποστάσεων, οποιοδήποτε και να είναι το μήκος των αρχικών ή καταληκτικών οδικών διαδρομών. Το αρχικό οδικό σκέλος και το καταληκτικό οδικό σκέλος μιας μεταφοράς που περιλαμβάνει ενδοευρωπαϊκή θαλάσσια μεταφορά μικρών αποστάσεων ξεκινά από το σημείο φόρτωσης των εμπορευμάτων και καταλήγει στο πλησιέστερο προς το αρχικό σκέλος θαλάσσιο λιμάνι ή/και, κατά περίπτωση, εκτείνεται από το πλησιέστερο κατάλληλο θαλάσσιο λιμάνι έως το σημείο εκφόρτωσης των εμπορευμάτων για το τελικό σκέλος της διαδρομής.

- 11) Το άρθρο 12 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

Άρθρο 12

1. Τα κράτη μέλη θεσπίζουν ένα σύστημα προεπιλογής και ελέγχου για τα οχήματα ή τους συνδυασμούς οχημάτων που κυκλοφορούν, προκειμένου να εξασφαλιστεί η συμμόρφωση με την παρούσα οδηγία.
2. Μετά την παρέλευση δύο ετών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας οδηγίας, τα κράτη μέλη πραγματοποιούν μετρήσεις βάρους στα οχήματα ή τους συνδυασμούς οχημάτων σε κυκλοφορία. Αυτές οι μετρήσεις προεπιλογής αποσκοπούν στον εντοπισμό των οχημάτων που είναι ύποπτα για παράβαση και πρέπει να ελεγχθούν χειροκίνητα. Οι μετρήσεις μπορούν να πραγματοποιηθούν με τη χρήση αυτοματοποιημένων συστημάτων που τοποθετούνται στο οδικό δίκτυο ή συστημάτων που ενσωματώνονται στα οχήματα, σύμφωνα με την κατωτέρω παράγραφο 6. Τα αυτοματοποιημένα συστήματα επιτρέπουν τον εντοπισμό των οχημάτων που είναι ύποπτα για υπέρβαση του μέγιστου επιτρεπόμενου βάρους. Δεδομένου ότι τα αυτόματα αυτά συστήματα χρησιμοποιούνται μόνο για την προεπιλογή των οχημάτων και όχι για τον χαρακτηρισμό μιας παράβασης, η πιστοποίησή τους από τα κράτη μέλη δεν είναι υποχρεωτική.
3. Τα κράτη μέλη πραγματοποιούν έναν αριθμό μετρήσεων προεπιλογής που αντιπροσωπεύει τουλάχιστον μία ζύγιση ανά 2.000 οχηματοχιλιόμετρα κατά μέσο όρο ετησίως.
4. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι οι αρμόδιες αρχές ανταλλάσσουν τις πληροφορίες που είναι αναγκαίες για να καταστούν πιο αποτελεσματικοί οι έλεγχοι αυτοί σε ολόκληρη την Ένωση, καθώς και να διευκολυνθεί η ανάπτυξή τους, ιδίως μέσω του εθνικού σημείου επαφής για την ανταλλαγή πληροφοριών με άλλα κράτη μέλη. Αυτές οι πληροφορίες περιλαμβάνουν ιδίως στοιχεία για τον εντοπισμό των παραβατών, την περιγραφή των παραβιάσεων που διαπράχθηκαν και των κυρώσεων, καθώς και την εντιμότητα της εν λόγω επιχείρησης. Το σημείο επαφής ορίζεται σύμφωνα με το άρθρο 18 παράγραφος 1 του κανονισμού 1071/2009/EK.
5. Τα οχήματα που κρίνονται ύποπτα για υπέρβαση βάρους κατόπιν της προεπιλογής που διενεργείται σύμφωνα με την παράγραφο 2, υποβάλλονται σε τουλάχιστον μία από τις ακόλουθες μετρήσεις:
 - (i) έλεγχο παραπλεύρως του δρόμου με εγκεκριμένο εξοπλισμό μέτρησης, αφού σταματήσει το όχημα,
 - (ii) αποστολή στη μεταφορική εταιρεία των πληροφοριών σχετικά με τις υποψίες υπερφόρτωσης του οχήματος,

- (iii) έλεγχο της μεταφορικής εταιρείας στις εγκαταστάσεις της, ειδικά σε περίπτωση υποτροπής μετά την αποστολή των πληροφοριών που αναφέρονται στο σημείο (ii).
6. Σύμφωνα με την παράγραφο 1, τα κράτη μέλη ενθαρρύνουν την τοποθέτηση στα οχήματα και τους συνδυασμούς οχημάτων ενσωματωμένων συσκευών ζύγισης (για το συνολικό βάρος και το βάρος ανά άξονα), οι οποίες επιτρέπουν τη διαβίβαση ανά πάσα στιγμή των μετρήσεων από ένα κινούμενο όχημα προς μια αρχή που διενεργεί ελέγχους κατά μήκος της οδού ή που είναι υπεύθυνη για τη ρύθμιση της μεταφοράς εμπορευμάτων. Η επικοινωνία διενεργείται μέσω της διεπαφής που ορίζεται από τα πρότυπα CEN για τις τεχνολογίες αποκλειστικής επικοινωνίας μικρής εμβέλειας (DSRC)¹³ EN 12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 και ISO 14906.
7. Η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 16 σχετικά με:
- τις πρόσθετες τεχνικές προδιαγραφές για τη διασφάλιση της πλήρους διαλειτουργικότητας σε ευρωπαϊκό επίπεδο του εξοπλισμού ζύγισης επί του οχήματος που αναφέρεται στην παράγραφο 6 ανωτέρω, ώστε οι αρχές κάθε κράτους μέλους να μπορούν να επικοινωνούν με τον ίδιο τρόπο με τα οχήματα και τους συνδυασμούς οχημάτων που είναι ταξινομημένα σε κάθε κράτος μέλος, και, κατά περίπτωση, να ανταλλάσσουν τις πληροφορίες που λαμβάνουν με τις αρχές άλλων κρατών μελών,
 - τις διαδικασίες για τους ελέγχους προεπιλογής που αναφέρονται στην παράγραφο 2 του παρόντος άρθρου, τις τεχνικές προδιαγραφές των μέσων που χρησιμοποιούνται για τους ελέγχους αυτούς, τις απαιτήσεις ακριβείας και τους κανόνες χρήσης των μέσων αυτών. Οι εν λόγω διαδικασίες, προδιαγραφές και κανόνες χρήσης έχουν ως στόχο να διασφαλιστεί ότι οι έλεγχοι διενεργούνται με τον ίδιο τρόπο σε όλα τα κράτη μέλη, εξασφαλίζοντας ίση μεταχείριση για όλους τους μεταφορείς σε ολόκληρη την επικράτεια της Ένωσης.
- 12) Το άρθρο 13 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

Άρθρο 13

1. Οι παραβιάσεις της παρούσας οδηγίας κατατάσσονται σε διαφορετικές κατηγορίες ανάλογα με τη σοβαρότητά τους.
2. Υπερφόρτωση μικρότερη από το 5% του μέγιστου βάρους που προβλέπεται στα σημεία 2, 3, 4.1 και 4.3 του Παραρτήματος 1 συνεπάγεται γραπτή προειδοποίηση στη μεταφορική εταιρεία, ενώ μπορεί να επισύρει κυρώσεις, εάν αυτό προβλέπεται από την εθνική νομοθεσία,.
3. Υπερφόρτωση μεταξύ 5 και 10% του μέγιστου βάρους που προβλέπεται στα σημεία 2, 3, 4.1 και 4.3 του Παραρτήματος 1 θεωρείται παράβαση ήσσονος σημασίας για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας και συνεπάγεται χρηματικό πρόστιμο. Οι εποπτικές αρχές δύνανται επίσης να ακινητοποιήσουν το όχημα για την εκφόρτωσή του έως ότου επιτευχθεί το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος.
4. Υπερφόρτωση μεταξύ 10 και 20 % του μέγιστου βάρους που προβλέπεται στα σημεία 2, 3, 4.1 και 4.3 του Παραρτήματος 1 θεωρείται σοβαρή παράβαση για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας. Συνεπάγεται χρηματικό πρόστιμο και άμεση

¹³ DSRC : Dedicated Short Range Communications

ακινητοποίηση του οχήματος για την εκφόρτωσή του έως ότου επιτευχθεί το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος.

5. Υπερφόρτωση μεγαλύτερη από το 20% του μέγιστου βάρους που προβλέπεται στα σημεία 2, 3, 4.1 και 4.3 του Παραρτήματος 1 θεωρείται πολύ σοβαρή παράβαση για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας, λόγω του αυξημένου κινδύνου που προκαλεί για τους άλλους χρήστες της οδού. Συνεπάγεται άμεση ακινητοποίηση του οχήματος για την εκφόρτωσή του έως ότου επιτευχθεί το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος, καθώς και χρηματικό πρόστιμο. Τίθεται σε εφαρμογή η διαδικασία για την απώλεια των απαιτούμενων εχεγγύων αξιοπιστίας της μεταφορικής εταιρείας σύμφωνα με το άρθρο 6 του κανονισμού (ΕΚ) 1071/2009¹⁴,
6. Υπέρβαση του μήκους ή πλάτους το πολύ κατά 2% των μέγιστων διαστάσεων που προβλέπονται στο σημείο 1 του Παραρτήματος 1 συνεπάγεται γραπτή προειδοποίηση στη μεταφορική εταιρεία, ενώ μπορεί να συνεπάγεται κυρώσεις, εάν αυτό προβλέπεται από την εθνική νομοθεσία,.
7. Υπέρβαση του μήκους ή του πλάτους κατά 2 έως 20% των μέγιστων διαστάσεων που προβλέπονται στο σημείο 1 του Παραρτήματος 1, είτε αφορά το φορτίο είτε το ίδιο το όχημα, συνεπάγεται χρηματικό πρόστιμο. Οι εποπτικές αρχές ακινητοποιούν το όχημα έως την εκφόρτωσή του, εάν το επιπλέον μήκος ή πλάτος οφείλεται στο φορτίο, ή έως την απόκτηση ειδικής άδειας από τη μεταφορική εταιρεία, σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 3.
8. Υπέρβαση του μήκους ή πλάτους άνω του 20% των μέγιστων διαστάσεων που προβλέπονται στο σημείο 1 του Παραρτήματος 1 θεωρείται πολύ σοβαρή παράβαση για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας, λόγω του αυξημένου κινδύνου που προκαλεί για τους άλλους χρήστες της οδού. Συνεπάγεται χρηματικό πρόστιμο και άμεση ακινητοποίηση του οχήματος από τις εποπτικές αρχές έως την εκφόρτωσή του ή έως την απόκτηση ειδικής άδειας από τη μεταφορική εταιρεία, σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 3, εάν το επιπλέον μήκος ή πλάτος οφείλεται στο φορτίο. Τίθεται σε εφαρμογή η διαδικασία για την απώλεια των απαιτούμενων εχεγγύων αξιοπιστίας της μεταφορικής εταιρείας σύμφωνα με το άρθρο 6 του κανονισμού (ΕΚ) 1071/2009.
9. Οι χρηματικές ποινές που αναφέρονται στις παραγράφους 3, 4, 5, 7 και 8 είναι αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές.

13) Προστίθεται το ακόλουθο άρθρο 14:

Άρθρο 14

Για τη μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων, ο φορτωτής αποστέλλει στην εταιρεία οδικής μεταφοράς, στην οποία αναθέτει τη μεταφορά των εμπορευματοκιβωτίων, μια δήλωση του βάρους του προς μεταφορά εμπορευματοκιβωτίου. Σε περίπτωση που οι πληροφορίες αυτές είναι ελλιπείς ή λανθασμένες, ο φορτωτής είναι εξίσου υπεύθυνος με την εταιρεία μεταφοράς σε περίπτωση υπερφόρτωσης του οχήματος.

14) Προστίθεται το ακόλουθο άρθρο 15:

¹⁴ EE L 300 της 14/11/2009, σ. 51.

Άρθρο 15

Κάθε δύο χρόνια κατά το πρώτο τρίμηνο του ημερολογιακού έτους, τα κράτη μέλη υποβάλλουν στην Επιτροπή έκθεση σχετικά με τους ελέγχους που διενήργησαν στη διάρκεια των δύο προηγούμενων ημερολογιακών ετών, τα αποτελέσματα αυτών των ελέγχων και των ποινών που επέβαλαν στους παραβάτες. Η Επιτροπή καταρτίζει ανάλυση των εκθέσεων αυτών και την διαβιβάζει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο κατά το δεύτερο τρίμηνο του ημερολογιακού έτους.

- 15) Προστίθεται το ακόλουθο άρθρο 16:

Άρθρο 16

1. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις υπό τους όρους που παρατίθενται στο παρόν άρθρο.
 2. Η εξουσιοδότηση που εγκρίνεται σύμφωνα με το άρθρο 8 παράγραφος 4, το άρθρο 9 παράγραφος 5 και το άρθρο 12 παράγραφος 7, ανατίθεται στην Επιτροπή για αόριστο χρονικό διάστημα από τις [ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας οδηγίας].
 3. Η εξουσιοδότηση που αναφέρεται στο άρθρο 8 παράγραφος 4, το άρθρο 9 παράγραφος 5 και το άρθρο 12 παράγραφος 7 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. Τίθεται σε ισχύ την επομένη της ημέρας δημοσίευσης της απόφασης στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή σε μεταγενέστερη ημερομηνία που ορίζεται στις διατάξεις της. Δεν θίγει το κύρος των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που ήδη ισχύουν.
 4. Μόλις η Επιτροπή εκδώσει μια κατ' εξουσιοδότηση πράξη, την κοινοποιεί ταυτόχρονα στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο.
 5. Μια κατ' εξουσιοδότηση πράξη η οποία εκδίδεται δυνάμει του άρθρου 8 παράγραφος 4, του άρθρου 9 παράγραφος 5 και του άρθρου 12 παράγραφος 7 τίθεται σε ισχύ μόνον εφόσον δεν έχουν αντικατασταθεί σε αυτήν ούτε το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ούτε το Συμβούλιο εντός 2 μηνών από την κοινοποίηση της πράξης στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο ή εφόσον πριν από την παρέλευση της εν λόγω χρονικής περιόδου το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο έχουν αμφότερα ενημερώσει την Επιτροπή για το ότι δεν σκοπεύουν να προβάλουν αντίρρηση. Η ανωτέρω προθεσμία παρατείνεται κατά 2 μήνες με πρωτοβουλία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου ή του Συμβουλίου.
- 16) Το παράρτημα I τροποποιείται ως εξής:
- α) Το σημείο 1.2 β) αντικαθίσταται από τις ακόλουθες διατάξεις:
 - «Υπερκατασκευές οχημάτων με κλιματισμό ή που μεταφέρουν μονάδες διατροφικών μεταφορών με κλιματισμό: 2,60 m»
 - β) Το σημείο 2.2.2 γ) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
«Τριαξονικό μηχανοκίνητο όχημα με ημι-ρυμουλκούμενο ή διαξονικό ή τριαξονικό όχημα που μεταφέρει, μέσω διατροφικής μεταφοράς, μία ή περισσότερες μονάδες διατροφικής μεταφοράς με μέγιστο συνολικό μήκος 40 ή 45 πόδια: 44 τόνοι».
 - γ) Το σημείο 2.3.1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Διαξονικά μηχανοκίνητα οχήματα εκτός από τα λεωφορεία: 18 τόνοι»

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

«Διαξονικά λεωφορεία: 19 τόνοι»

Άρθρο 2

1. Τα κράτη μέλη θέτουν σε ισχύ τις αναγκαίες νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις για να συμμορφωθούν προς την παρούσα οδηγία το αργότερο 18 μήνες μετά τη δημοσίευσή της στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Ανακοινώνουν αμέσως στην Επιτροπή το κείμενο των εν λόγω διατάξεων.
Οι διατάξεις αυτές, όταν θεσπίζονται από τα κράτη μέλη, περιλαμβάνουν αναφορά στην παρούσα οδηγία ή συνοδεύονται από παρόμοια αναφορά κατά την επίσημη δημοσίευσή τους. Ο τρόπος με τον οποίο γίνεται αυτή η αναφορά καθορίζεται από τα κράτη μέλη.
2. Τα κράτη μέλη ανακοινώνουν στην Επιτροπή το κείμενο των ουσιωδών διατάξεων εσωτερικού δικαίου τις οποίες θεσπίζουν στον τομέα που διέπεται από την παρούσα οδηγία.

Άρθρο 3

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

Άρθρο 4

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Βρυξέλλες,

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο
Ο Πρόεδρος

Για το Συμβούλιο
Ο Πρόεδρος