



Συμβούλιο
της Ευρωπαϊκής Ένωσης

Βρυξέλλες, 13 Ιουλίου 2023
(OR. en)

11722/23

Διοργανικός φάκελος:
2023/0265 (COD)

TRANS 306
CLIMA 356
ENV 853
COMPET 762
CODEC 1374
IA 188

ΠΡΟΤΑΣΗ

Αποστολέας:	Για τη Γενική Γραμματέα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, η κα Martine DEPREZ, Διευθύντρια
Ημερομηνία Παραλαβής:	12 Ιουλίου 2023
Αποδέκτης:	κα Thérèse BLANCHET, Γενική Γραμματέας του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης
Αριθ. εγγρ. Επιτρ.:	COM(2023) 445 final
Θέμα:	Πρόταση ΟΔΗΓΙΑΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ για την τροποποίηση της οδηγίας 96/53/EK 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

Διαβιβάζεται συνημμένως στις αντιπροσωπίες το έγγραφο - COM(2023) 445 final.

συνημμ.: COM(2023) 445 final



ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Στρασβούργο, 11.7.2023
COM(2023) 445 final

2023/0265 (COD)

Πρόταση

ΟΔΗΓΙΑ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

**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**

{SEC(2023) 445 final} - {SWD(2023) 445 final} - {SWD(2023) 446 final} -
{SWD(2023) 447 final}

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

1. ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

Η παρούσα αιτιολογική έκθεση συνοδεύει την πρόταση οδηγίας για την τροποποίηση 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 μεταφορές¹ (στο εξής: οδηγία για τα βάρη και τις διαστάσεις).

• Αιτιολόγηση και στόχοι της πρότασης

Ο τομέας των οδικών μεταφορών είναι ζωτικής σημασίας για τη διευκόλυνση του εμπορίου και της κινητικότητας, τη σύνδεση επιχειρήσεων και πελατών σε ολόκληρη την ΕΕ και την προώθηση της οικονομικής ανάπτυξης και της απασχόλησης. Με την παροχή των μέσων για τη μεταφορά εμπορευμάτων, ο τομέας αυτός υποστηρίζει πολλούς κλάδους, όπως τη μεταποίηση, τις κατασκευές και το λιανικό εμπόριο. Είναι επίσης απαραίτητος για την αντιμετώπιση έκτακτων αναγκών. Ο τομέας έχει καταδείξει τον ζωτικό του ρόλο στην εξασφάλιση της διανομής βασικών προμηθειών και στην παροχή ανθρωπιστικής βοήθειας, καθώς και στη διασφάλιση της προσωπικής κινητικότητας σε καταστάσεις έκτακτης ανάγκης, όπως η πανδημία COVID-19 και ο επιθετικός πόλεμος της Ρωσίας κατά της Ουκρανίας.

Οι οδικές μεταφορές διαδραματίζουν βασικό ρόλο στο σύστημα εμπορευματικών μεταφορών, με περισσότερα από τα τρία τέταρτα (77,4 %) των εμπορευμάτων να μεταφέρονται εντός της ΕΕ μέσω ξηράς². Ωστόσο, αποτελούν πηγή πολλών κοινωνικοοικονομικών και περιβαλλοντικών επιπτώσεων, όπως οι εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου, η ατμοσφαιρική ρύπανση και η ηχορύπανση, η κυκλοφοριακή συμφόρηση, οι κίνδυνοι για την οδική ασφάλεια και η φθορά των οδικών υποδομών. Τα βαρέα οχήματα, όπως τα φορτηγά και τα λεωφορεία, ευθύνονται για το 28 % των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου που προέρχονται από τις οδικές μεταφορές (6 % των συνολικών εκπομπών της ΕΕ) και αποτελούν σημαντική πηγή εκπομπών οξειδίων του αζώτου (αντιπροσωπεύοντας το 34 % των εκπομπών οξειδίων του αζώτου που προέρχονταν από τις οδικές μεταφορές το 2020). Αποτελούν επίσης πηγή και άλλων ατμοσφαιρικών ρύπων, όπως τα σωματίδια³.

Η οδηγία 96/53/ΕΚ ορίζει τα μέγιστα επιτρεπόμενα βάρη και τις μέγιστες επιτρεπόμενες διαστάσεις για τα βαρέα οχήματα που κυκλοφορούν στους δρόμους της ΕΕ και μεταφέρουν εμπορεύματα ή επιβάτες. Σχεδιάστηκε αρχικά για να διασφαλίσει την ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων και τον θεμιτό ανταγωνισμό στην ενιαία αγορά, να βελτιώσει την οδική ασφάλεια και να αποτρέψει τις ζημιές στις οδικές υποδομές. Οι αρχικοί αυτοί στόχοι έπρεπε να επιτευχθούν με τη διασφάλιση ότι τα βαρέα οχήματα δεν υπερβαίνουν τα όρια που μπορούν να θέσουν σε κίνδυνο την οδική ασφάλεια ή τις οδικές υποδομές, ότι τα συμβατά βαρέα οχήματα μπορούν να κυκλοφορούν ελεύθερα εντός της ΕΕ και ότι οι οδικοί μεταφορείς μπορούν να ανταγωνίζονται επί ίσοις όροις όσον αφορά την ικανότητα φόρτωσης των οχημάτων τους. Οι τελευταίες μεταγενέστερες τροποποιήσεις της οδηγίας, οι οποίες εγκρίθηκαν το 2015 και το 2019⁴, προσέδωσαν περιβαλλοντικές πτυχές στην οδηγία με στόχο

¹ ΕΕ L 235 της 17.9.1996, σ. 59.

² [Στατιστικό εγχειρίδιο 2022 \(europa.eu\)](#).

³ [Πρόγραμμα προβολής εθνικών δεδομένων εκπομπών ατμοσφαιρικών ρύπων 2005-2020](#).

⁴ Οδηγία (ΕΕ) 2015/719 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 2015, 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

τη μείωση της κατανάλωσης ενέργειας και των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου, καθώς και την προώθηση των διατροφικών μεταφορών, μέσω των οποίων τα εμπορεύματα διακινούνται σε τυποποιημένες μονάδες φορτίου (όπως εμπορευματοκιβώτια) με διαφορετικούς τρόπους μεταφοράς. Αυτό έγινε με τη θέσπιση κανόνων που επιτρέπουν μεγαλύτερα βάρη και/ή μεγαλύτερες διαστάσεις για τα ενεργειακά αποδοτικά και λιγότερο ρυπογόνα οχήματα, προκειμένου να ενθαρρυνθεί η υιοθέτηση συστημάτων μετάδοσης κίνησης με εναλλακτικά καύσιμα (μεταξύ άλλων, μηδενικών εκπομπών), να βελτιωθεί η αεροδυναμική των οχημάτων και να διασφαλιστεί η διαλειτουργικότητα με άλλους τρόπους μεταφοράς.

Η αξιολόγηση της οδηγίας που πραγματοποιήθηκε το 2022 κατέδειξε ότι, ενώ η οδηγία είναι αποτελεσματική για την προώθηση της οδικής ασφάλειας, την προστασία των οδικών υποδομών και τη διευκόλυνση της χρήσης οδικών οχημάτων στις διατροφικές μεταφορές με εμπορευματοκιβώτια, δεν λαμβάνει επαρκώς υπόψη τους ισότιμους όρους ανταγωνισμού και τις πτυχές απανθρακοποίησης.

Τα προβλήματα κατακερματισμού της αγοράς για τα μακρύτερα και βαρύτερα οχήματα και η αναποτελεσματική και ασυνεπής επιβολή οφείλονται σε μεγάλο βαθμό σε ελλείψεις της οδηγίας. Οι ασαφείς κανόνες και οι κανόνες που λείπουν από την οδηγία έχουν οδηγήσει σε ένα συνονθύλευμα εθνικών κανόνων και απαιτήσεων, αποκλινουσών ερμηνειών και πρακτικών ελέγχου. Τα ζητήματα αυτά παρεμποδίζουν την ελεύθερη κυκλοφορία των βαρέων οχημάτων εντός της ΕΕ, στρεβλώνουν τον ανταγωνισμό και οδηγούν σε απώλεια επιχειρησιακής και ενεργειακής απόδοσης. Αποτελούν τις κύριες αιτίες για τις χαμηλές επιδόσεις της οδηγίας όσον αφορά τους στόχους της για τη διασφάλιση της ελεύθερης και αποτελεσματικής κυκλοφορίας των εμπορευμάτων και του θεμιτού ανταγωνισμού.

Όσον αφορά τις πτυχές της απανθρακοποίησης, η υιοθέτηση οχημάτων μηδενικών εκπομπών στον στόλο βαρέων οχημάτων είναι επί του παρόντος πολύ περιορισμένη. Στον στόλο φορτηγών της ΕΕ (άνω των 3,5 τόνων) εξακολουθούν να περιλαμβάνονται σε μεγάλο βαθμό οι κινητήρες ορυκτών καυσίμων, με το 96,3 % όλων των φορτηγών στην ΕΕ να λειτουργούν με ντίζελ και μόνο το 0,7 % όλων των φορτηγών να λειτουργούν με κινητήρες εσωτερικής καύσης εναλλακτικού καυσίμου (φυσικό αέριο και υγραέριο). Το μερίδιο των ηλεκτρικά φορτιζόμενων φορτηγών, συμπεριλαμβανομένων των ηλεκτρικών υβριδικών οχημάτων και των υβριδικών οχημάτων με ρευματολήπτη, είναι μόλις 0,2 %. Η ετήσια ταξινόμηση φορτηγών μηδενικών εκπομπών αυξήθηκε από 0,6 % το 2016 σε 7 % το 2020. Κινείται προς τη σωστή κατεύθυνση, όχι όμως αρκετά γρήγορα ώστε να συμβάλει ουσιαστικά στην επίτευξη του στόχου της Ευρωπαϊκής Πράσινης Συμφωνίας⁵ για μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από τις μεταφορές κατά 90 % έως το 2050.

Τα ευρωπαϊκά προγράμματα-πλαίσια έρευνας και καινοτομίας παρέχουν στήριξη για τα βαρέα οχήματα χαμηλών και μηδενικών εκπομπών, τα αεροδυναμικά χαρακτηριστικά και τις

μεταφορές και των μέγιστων επιτρεπόμενων βαρών στις διεθνείς μεταφορές (ΕΕ L 115 της 6.5.2015, σ. 1), απόφαση (ΕΕ) 2019/984 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 5ης Ιουνίου 2019, για την τροποποίηση της οδηγίας 96/53/ΕΚ του Συμβουλίου όσον αφορά την προθεσμία έναρξης εφαρμογής των ειδικών κανόνων για το μέγιστο μήκος των θαλάμων οδήγησης, το οποίο προσφέρει βελτιωμένες αεροδυναμικές επιδόσεις, ενεργειακή απόδοση και επιδόσεις ασφάλειας (ΕΕ L 164 της 20.6.2019, σ. 30) και κανονισμός (ΕΕ) 2019/1242 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Ιουνίου 2019, σχετικά με τον καθορισμό προτύπων επιδόσεων CO₂ των νέων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων και την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 595/2009 και (ΕΕ) 2018/956 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και της οδηγίας 96/53/ΕΚ του Συμβουλίου (ΕΕ L 198 της 25.7.2019, σ. 202).

⁵ COM(2019) 640 final.

προκλήσεις που σχετίζονται με την ενεργειακή απόδοση μέσω συγκεκριμένων συνεργασιών από το 2007, με την ευρωπαϊκή πρωτοβουλία «Πράσινα αυτοκίνητα» στο πλαίσιο του 7ου ΠΠ, με την ευρωπαϊκή πρωτοβουλία «Πράσινα οχήματα» στο πλαίσιο του προγράμματος «Ορίζων 2020» και, επί του παρόντος, με την πρωτοβουλία «Προς οδικές μεταφορές μηδενικών εκπομπών» στο πλαίσιο του προγράμματος «Ορίζων Ευρώπη». Συγκεκριμένα έργα οδήγησαν σε ορισμένες από τις καινοτομίες, όπως τα μηχανοκίνητα ρυμουλκούμενα μηδενικών εκπομπών και η βελτιωμένη αεροδυναμική⁶.

Η χαμηλή υιοθέτηση βαρέων οχημάτων μηδενικών εκπομπών και λύσεων εξοικονόμησης ενέργειας έχει πολλαπλές υποκείμενες αιτίες, στις οποίες συμβάλλουν σε κάποιο περιορισμένο βαθμό και οι ανεπάρκειες της οδηγίας. Η οδηγία δεν παρέχει επαρκή κίνητρα στον τομέα ώστε να ενθαρρύνει τις επενδύσεις σε τεχνολογίες μηδενικών εκπομπών, όπως ένα απαραίτητο όριο βαρών ή διαστάσεων που να αντισταθμίζει το βάρος και/ή το μέγεθος της σχετικής τεχνολογίας και να διασφαλίζει τουλάχιστον την ίδια ικανότητα φόρτωσης με τα συμβατικά βαρέα οχήματα που λειτουργούν με ορυκτά καύσιμα.

Η παρούσα πρόταση σκοπεύει να αντιμετωπίσει τρία προβλήματα που έχουν εντοπιστεί: i) τη χαμηλή υιοθέτηση βαρέων οχημάτων μηδενικών εκπομπών, ii) τον κατακερματισμό της αγοράς μακρύτερων και βαρύτερων οχημάτων και iii) την αναποτελεσματική και ασυνεπή επιβολή. Κύριοι στόχοι της είναι η άρση των εμποδίων και η παροχή ισχυρότερων κινήτρων για την υιοθέτηση τεχνολογιών μηδενικών εκπομπών και διατάξεων εξοικονόμησης ενέργειας στον τομέα των βαρέων οχημάτων, η περαιτέρω διευκόλυνση των διατροφικών μεταφορών, η αποσαφήνιση των κανόνων για τη χρήση μακρύτερων και/ή βαρύτερων οχημάτων στις διασυνοριακές μεταφορές και η αποτελεσματική και αποδοτική επιβολή.

Η ανακοίνωση της Επιτροπής με τίτλο «Στρατηγική για βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα – οι ευρωπαϊκές μεταφορές σε τροχιά μέλλοντος»⁷ προσδιόρισε την αναθεώρηση της οδηγίας για τα βάρη και τις διαστάσεις ως ένα από τα βασικά μέτρα που μπορούν να τονώσουν αποτελεσματικά τη ζήτηση για οχήματα μηδενικών εκπομπών και να προωθήσουν τη συνεργασία μεταξύ των τρόπων μεταφοράς. Κάτι τέτοιο μπορεί να συμβάλει στην προώθηση της μετάβασης σε ένα σύστημα μεταφορών μηδενικής ρύπανσης στην ΕΕ και στην προαγωγή της καινοτομίας στον τομέα.

Η παρούσα πρόταση αποτελεί σημαντικό κομμάτι του συνόλου μέτρων που απαιτούνται για τις πράσινες οδικές μεταφορές. Προκειμένου να είναι αποτελεσματική στην προώθηση της ανάπτυξης βαρέων οχημάτων μηδενικών εκπομπών, πρέπει να συμβαδίζει με την ανάπτυξη υποδομών επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού⁸, αυστηρότερα πρότυπα μηδενικών εκπομπών CO₂ για τα βαρέα οχήματα⁹, την εφαρμογή συστημάτων οδικής χρέωσης με βάση τις επιδόσεις εκπομπών CO₂ των βαρέων οχημάτων και τη συμπερίληψη των οδικών μεταφορών στα συστήματα εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπών. Η αποτελεσματικότητα της οδηγίας για την προώθηση των διατροφικών εμπορευματικών μεταφορών εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από τη διαθεσιμότητα και την ικανότητα άλλων τρόπων μεταφοράς. Ως εκ τούτου, η παρούσα οδηγία πρέπει να συμπληρωθεί και με άλλες νομοθετικές πρωτοβουλίες για τους τρόπους μεταφοράς και τη διατροφικότητα, οι οποίες θα εγκριθούν από κοινού στο πλαίσιο της δέσμης μέτρων για τον οικολογικό προσανατολισμό των εμπορευματικών

⁶ AEROFLEX (<https://cordis.europa.eu/project/id/769658>) και TRANSFORMERS (<https://cordis.europa.eu/project/id/605170>).

⁷ COM(2020)789 final.

⁸ COM(2021) 559 final.

⁹ COM(2023) 88 final.

μεταφορών, ιδίως τα μέτρα για την καλύτερη διαχείριση και τον συντονισμό της διεθνούς σιδηροδρομικής κυκλοφορίας και την πρωτοβουλία για μια κοινή μεθοδολογία υπολογισμού των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από τις εταιρείες. Η προγραμματισμένη αναθεώρηση της οδηγίας 92/106/ΕΟΚ¹⁰ του Συμβουλίου (στο εξής: οδηγία για τις συνδυασμένες μεταφορές) θα ενισχύσει επίσης τα αποτελέσματα της παρούσας πρότασης όσον αφορά την προώθηση της ανάπτυξης διατροπικών μεταφορών.

- **Συνέπεια με τις ισχύουσες διατάξεις στον τομέα πολιτικής**

Η αναθεώρηση της οδηγίας για τα βάρη και τις διαστάσεις συνάδει με άλλες νομοθετικές πρωτοβουλίες που στοχεύουν στη μείωση των εκπομπών από τις μεταφορές, στη βελτίωση της ενεργειακής και επιχειρησιακής απόδοσης των διασυνοριακών μεταφορών και στην προώθηση της διατροπικής συνεργασίας. Ειδικότερα, παρέχει συνέργειες με τρεις άλλες πρωτοβουλίες της Επιτροπής:

- α) την πρόταση για αναθεώρηση της οδηγίας 92/106/ΕΟΚ¹¹ του Συμβουλίου (στο εξής: οδηγία για τις συνδυασμένες μεταφορές), με στόχο την παροχή κινήτρων για την υιοθέτηση των διατροπικών μεταφορών,
- β) την πρόταση κανονισμού για ένα εναρμονισμένο πλαίσιο για τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου από τις υπηρεσίες μεταφοράς εμπορευμάτων και επιβατών (η λεγόμενη πρωτοβουλία «CountEmissionsEU»), με στόχο τη θέσπιση εναρμονισμένης μεθοδολογίας για τη μέτρηση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από πόρτα σε πόρτα κατά τις μεταφορές, η οποία θα μπορούσε να χρησιμοποιείται από εταιρείες μεταφορών για την παρακολούθηση και συγκριτική αξιολόγηση των υπηρεσιών μεταφοράς τους,
- γ) την πρόταση κανονισμού για τον σχεδιασμό και τη διαχείριση της χωρητικότητας των σιδηροδρόμων με στόχο τη βελτίωση της αξιοπιστίας, της ακρίβειας και της διαθεσιμότητας των σιδηροδρομικών υπηρεσιών με τη βελτιστοποίηση της χρήσης της σιδηροδρομικής υποδομής και τη βελτίωση της πολυτροπικής ενσωμάτωσής τους.

Μολονότι οι πρωτοβουλίες αυτές καλύπτουν διαφορετικές πτυχές του ρυθμιστικού πλαισίου για τις χερσαίες μεταφορές όσον αφορά τους τρόπους μεταφοράς και τη διατροπικότητα, αλληλοσυμπληρώνονται παρέχοντας ένα πιο αποδοτικό και βιώσιμο σύστημα χερσαίων μεταφορών.

Επιπλέον, η οδηγία 1999/62/ΕΚ (η οδηγία για την Ευρωβινιέτα)¹², αντιμετωπίζοντας την ανάγκη εσωτερίκευσης του εξωτερικού κόστους των οδικών μεταφορών και εφαρμόζοντας τις αρχές «ο ρυπαίνων πληρώνει» και «ο χρήστης πληρώνει», θα ενισχύσει περαιτέρω τα κίνητρα που παρέχονται από την οδηγία για τα βάρη και τις διαστάσεις με στόχο την ενίσχυση της υιοθέτησης βαρέων οχημάτων μηδενικών εκπομπών και την ενθάρρυνση της

¹⁰ 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).

¹¹ 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).

¹² Οδηγία 1999/62/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Ιουνίου 1999, περί επιβολής τελών στα βαρέα φορτηγά οχήματα που χρησιμοποιούν ορισμένα έργα υποδομής (ΕΕ L 187 της 20.7.1999, σ. 42).

χρήσης ενεργειακά αποδοτικών ρυμουλκούμενων και ημιρυμουλκούμενων, μαζί με τη συμπερίληψη των οδικών μεταφορών στην εμπορία δικαιωμάτων εκπομπών¹³.

Η παρούσα πρόταση συνάδει επίσης με την πρόταση αναθεώρησης του κανονισμού περί των προσανατολισμών της Ένωσης για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2021/1153 και του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 913/2010 και την κατάργηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1315/2013¹⁴. Στοχεύει, μεταξύ άλλων, στον εκσυγχρονισμό του οδικού δικτύου με τη βελτίωση των προτύπων ποιότητας, συμπεριλαμβανομένης της ανάπτυξης μηχανισμών ζύγισης ενσωματωμένων στις οδικές υποδομές. Αυτοί οι μηχανισμοί απαιτούνται για τον καλύτερο έλεγχο της συμμόρφωσης με τα μέγιστα επιτρεπόμενα όρια βάρους που ορίζονται στην οδηγία για τα βάρη και τις διαστάσεις.

Στο πλαίσιο της αντιστοίχισης των χαρακτηριστικών ενός βαρέος οχήματος οδικών εμπορευματικών μεταφορών με την κατάσταση και την ικανότητα της οδικής υποδομής, οι κανόνες της πρότασης οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση της οδηγίας 2010/40/ΕΕ περί πλαισίου ανάπτυξης των Συστημάτων Ευφών Μεταφορών στον τομέα των οδικών μεταφορών και των διεπαφών με άλλους τρόπους μεταφοράς¹⁵ όσον αφορά τον μορφότυπο και την προσβασιμότητα των δεδομένων σχετικά με τους περιορισμούς βάρους, μήκους, πλάτους και ύψους, είναι επίσης σχετικοί και συνεπείς με την παρούσα πρωτοβουλία.

Επιπλέον, η οδηγία (ΕΕ) 2015/413 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαρτίου 2015, για τη διευκόλυνση της διασυνοριακής ανταλλαγής πληροφοριών για τροχαίες παραβάσεις σχετικές με την οδική ασφάλεια (οδηγία για τη διασυνοριακή επιβολή)¹⁶ αποσκοπεί στη βελτίωση της οδικής ασφάλειας και διασφαλίζει την ισότιμη μεταχείριση των οδηγών, δηλαδή των ημεδαπών και αλλοδαπών παραβατών. Τον Μάρτιο του 2023, η Επιτροπή ενέκρινε νομοθετική πρόταση¹⁷ για την τροποποίηση της οδηγίας για τη διασυνοριακή επιβολή, επεκτείνοντας το πεδίο εφαρμογής της και σε άλλες τροχαίες παραβάσεις που σχετίζονται με την οδική ασφάλεια. Μία από αυτές είναι η «χρήση υπερφορτωμένου οχήματος». Ο μηχανισμός που προβλέπεται στην οδηγία θα μπορούσε επομένως να χρησιμοποιηθεί για τον εντοπισμό των παραβατών και τη διευκόλυνση της ποινικής τους δίωξης για παραβίαση των κανόνων της οδηγίας για τα βάρη και τις διαστάσεις.

• Συνέπεια με άλλες πολιτικές της Ένωσης

Γενικότερα, η παρούσα πρόταση συνάδει με τους πρωταρχικούς στόχους του πράσινου και του ψηφιακού μετασχηματισμού της οικονομίας της ΕΕ, και ειδικότερα με το σχέδιο δράσης για τη μηδενική ρύπανση, καθώς διευκολύνει την υιοθέτηση βαρέων οχημάτων μηδενικών εκπομπών¹⁸. Είναι συνεπής και συμβάλλει στον μακροπρόθεσμο στόχο της επίτευξης κλιματικής ουδετερότητας έως το 2050, όπως ορίζεται στην ανακοίνωση για την Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία¹⁹, καθώς και στη δέσμευση της ΕΕ για μείωση των καθαρών εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου κατά 55 % έως το 2030 σε σύγκριση με το 1990, όπως ορίζεται στο

¹³ COM/2021/551 final.

¹⁴ COM/2021/812 final.

¹⁵ COM/2021/813 final.

¹⁶ ΕΕ L 68 της 13.3.2015, σ. 9.

¹⁷ COM(2023)126.

¹⁸ COM(2021) 400 final.

¹⁹ COM(2019) 640 final.

ευρωπαϊκό νομοθέτημα για το κλίμα²⁰. Επιπλέον, η προβλεπόμενη αναθεώρηση είναι επομένως συνεπής με τη δέσμη μέτρων προσαρμογής στον στόχο του 55 %²¹, η οποία περιλαμβάνει προσπάθειες για τη μείωση της εξάρτησης από τα ορυκτά καύσιμα και την ενίσχυση της ανάπτυξης υποδομών για εναλλακτικά καύσιμα. Όσον αφορά την ενεργειακή απόδοση, η πρόταση ανταποκρίνεται στο σχέδιο REPowerEU 2022²², βασικός στόχος του οποίου είναι να μειωθεί η εξάρτηση από τα ρωσικά ορυκτά καύσιμα μετά τον επιθετικό πόλεμο της Ρωσίας κατά της Ουκρανίας, καθώς και να επιταχυνθεί η πράσινη μετάβαση, μεταξύ άλλων προς την κατεύθυνση οχημάτων μηδενικών εκπομπών, όπως αντικατοπτρίζεται στην πρόταση.

Υπάρχουν επίσης σαφείς συνέργειες μεταξύ της παρούσας πρωτοβουλίας και του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1242, ο οποίος καθορίζει πρότυπα επιδόσεων για τις εκπομπές CO₂ για τα βαρέα οχήματα²³. Θέτει απαιτήσεις στους κατασκευαστές οχημάτων για βαρέα οχήματα με πιο αποδοτικά καύσιμα και μηδενικές εκπομπές. Η πρόταση αναθεώρησης του κανονισμού, που εγκρίθηκε από την Επιτροπή στις 14 Φεβρουαρίου 2023²⁴, επεκτείνει το πεδίο εφαρμογής σε όλα σχεδόν τα βαρέα οχήματα που ταξινομούνται για πρώτη φορά με πιστοποιημένες εκπομπές CO₂ και θέτει νέους στόχους για τις εκπομπές CO₂ από το 2030 και μετά. Για να επιτευχθούν αποτελεσματικά οι στόχοι και για να επιτευχθεί κατά το δυνατόν ταχύτερα ο οικολογικός προσανατολισμός, τα πρότυπα CO₂ για τα βαρέα οχήματα πρέπει να συμπληρωθούν με τη δυνατότητα λήψης μέτρων που στοχεύουν την πλευρά της ζήτησης, ιδίως με την αναθεώρηση της οδηγίας για τα βάρη και τις διαστάσεις. Έτσι θα δοθούν τα κατάλληλα κίνητρα για τους μεταφορείς ώστε να επενδύσουν σε καθαρότερα βαρέα οχήματα.

2. ΝΟΜΙΚΗ ΒΑΣΗ, ΕΠΙΚΟΥΡΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΑΝΑΛΟΓΙΚΟΤΗΤΑ

• Νομική βάση

Η νομική βάση για την προτεινόμενη τροποποιητική οδηγία είναι το άρθρο 91 παράγραφος 1 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η βελτίωση της αποδοτικότητας και των περιβαλλοντικών επιδόσεων των οδικών μεταφορών, με παράλληλη εγγύηση της οδικής ασφάλειας, αποτελούν βασικούς στόχους της κοινής πολιτικής μεταφορών.

Σύμφωνα με το άρθρο 91 παράγραφος 1, η ΕΕ έχει την εξουσία να θεσπίζει κοινούς κανόνες που εφαρμόζονται στις διεθνείς μεταφορές μεταξύ των κρατών μελών ή κατά τη διέλευση από την επικράτεια ενός ή περισσότερων κρατών μελών.

• Επικουρικότητα (σε περίπτωση μη αποκλειστικής αρμοδιότητας)

Η ΕΕ έχει ήδη αρμοδιότητα για τον καθορισμό ορίων για τις διαστάσεις και τα βάρη των βαρέων οχημάτων που χρησιμοποιούνται σε διασυνοριακές μεταφορές δυνάμει της έγκρισης της οδηγίας για τα βάρη και τις διαστάσεις. Ταυτόχρονα, η οδηγία παρέχει τη δυνατότητα στα κράτη μέλη να επιτρέπουν σε μεγαλύτερα και/ή βαρύτερα οχήματα να κυκλοφορούν στην επικράτειά τους με βάση τις ειδικές ανάγκες και περιστάσεις τους.

²⁰ COM/2020/80 final.

²¹ COM(2021) 550 final.

²² COM(2022) 230 final.

²³ Κανονισμός (ΕΕ) 2019/1242 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Ιουνίου 2019, σχετικά με τον καθορισμό προτύπων επιδόσεων για τις εκπομπές CO₂ των νέων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων και την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 595/2009 και (ΕΕ) 2018/956 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και της οδηγίας 96/53/ΕΚ του Συμβουλίου (ΕΕ L 198 της 25.7.2019, σ. 202).

²⁴ COM(2023) 88 final.

Παρά τις προσπάθειες της οδηγίας για εναρμόνιση των τεχνικών προτύπων, έχει ελλείψεις που οδηγούν σε διαφορετικές ερμηνείες και ασυνεπή επιβολή από τα κράτη μέλη. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα ένα κατακερματισμένο συνονθύλευμα εθνικών απαιτήσεων, το οποίο παρακωλύει τον στόχο δημιουργίας ενός Ενιαίου Ευρωπαϊκού Χώρου Μεταφορών. Είναι απαραίτητη η δράση της ΕΕ για την άρση των εν λόγω εμποδίων και τη διασφάλιση αποδοτικών, δίκαιων και βιώσιμων μεταφορών εντός της εσωτερικής αγοράς.

Επιπλέον, η οδηγία δεν έχει προωθήσει αποτελεσματικά την υιοθέτηση εναλλακτικών καυσίμων, τεχνολογιών εξοικονόμησης ενέργειας και διατροφικών μεταφορών. Δεδομένης της ανάγκης απανθρακοποίησης και αξιοποίησης των αναδυόμενων τεχνολογικών εξελίξεων, απαιτείται περαιτέρω δράση της ΕΕ για την παροχή κινήτρων και την επιτάχυνση της ανάπτυξης βαρέων οχημάτων μηδενικών εκπομπών, την προώθηση της καινοτομίας, τη βελτίωση της συμβατότητας με άλλους τρόπους μεταφοράς και τη συμβολή στους στόχους οικολογικού προσανατολισμού.

Η αναθεώρηση της οδηγίας δεν περιορίζει την ικανότητα των κρατών μελών να αντιμετωπίζουν τις τοπικές συνθήκες και τις εθνικές μεταφορές. Σε δημόσια διαβούλευση διαπιστώθηκε ισχυρή στήριξη για δράση της ΕΕ με στόχο την ενίσχυση της διασυνοριακής συνεργασίας, τη διασφάλιση της ομαλής λειτουργίας της εσωτερικής αγοράς και τη βελτίωση των περιβαλλοντικών επιδόσεων του τομέα των μεταφορών.

Η αξιολόγηση της οδηγίας αναγνωρίζει την προστιθέμενη αξία της ως προς τη θέσπιση ενωσιακών προτύπων για τα βάρη και τις διαστάσεις των βαρέων οχημάτων στις διασυνοριακές μεταφορές. Ωστόσο, εντοπίζει επίσης ελλείψεις, όπως νομικά κενά και παρωχημένα πρότυπα που παρακωλύουν την τεχνολογική πρόοδο και τις προσπάθειες απανθρακοποίησης. Χωρίς συντονισμένη δράση της ΕΕ, τα κράτη μέλη θα πρέπει να ενεργούν μεμονωμένα, με αποτέλεσμα τον κατακερματισμό της αγοράς, στρεβλώσεις του ανταγωνισμού και πρακτικές που εισάγουν διακρίσεις. Επιπλέον, οι εθνικές πρωτοβουλίες από μόνες τους δεν επαρκούν για την αντιμετώπιση προβλημάτων σε επίπεδο ΕΕ και την επίτευξη των στόχων απανθρακοποίησης.

Συνεπώς, είναι απαραίτητη η ανάληψη ενωσιακής δράσης για την αποτελεσματική αντιμετώπιση των εν λόγω ζητημάτων, τη διασφάλιση της εναρμονισμένης λειτουργίας της εσωτερικής αγοράς, την προώθηση των περιβαλλοντικών επιδόσεων και την παροχή σταθερότητας για μακροπρόθεσμο σχεδιασμό από τους οδικούς μεταφορείς και τους κατασκευαστές βαρέων οχημάτων.

- **Αναλογικότητα**

Η πρόταση επιτυγχάνει τη σωστή ισορροπία μεταξύ της επίτευξης των επιθυμητών στόχων εναρμόνισης, απανθρακοποίησης και επιβολής με αποτελεσματικό τρόπο, εξασφαλίζοντας παράλληλα ότι τα προτεινόμενα μέτρα δεν υπερβαίνουν τα αναγκαία για την επίλυση των εντοπισθέντων προβλημάτων ή την επίτευξη του στόχου πολιτικής.

Η πρόταση συμβάλλει στη βελτίωση της ενεργειακής και επιχειρησιακής απόδοσης των διασυνοριακών μεταφορών και στην αποτελεσματική ενίσχυση της επιβολής. Δεν επιβάλλει σημαντικό κόστος στους μεταφορείς, ενώ συνεπάγεται μόνο κάποιο αρχικό επενδυτικό κόστος για τα κράτη μέλη. Αυτός ο προοδευτικός και αποδοτικός τρόπος για την επίτευξη των στόχων θα επιτρέψει μια ομαλή «πράσινη» μετάβαση για τις αρχές και τους μεταφορείς.

Επιτυγχάνει τη σωστή ισορροπία μεταξύ, αφενός, της θέσπισης ελάχιστων προτύπων σε επίπεδο ΕΕ για την απανθρακοποίηση και την επιβολή των ισχυόντων κανόνων και,

αφετέρου, της παροχής ευελιξίας στα κράτη μέλη όσον αφορά τον καθορισμό πιο φιλόδοξων λύσεων, ιδίως όσον αφορά τα εργαλεία επιβολής.

Η αναλογικότητα της πρότασης βασίζεται σε προσεκτική αξιολόγηση όλων των επιλογών πολιτικής που αναλύονται στο πλαίσιο της εκτίμησης επιπτώσεων η οποία συνοδεύει την πρόταση (βλ. ενότητες 7.4 και 8.1 της έκθεσης εκτίμησης επιπτώσεων για περισσότερες λεπτομέρειες)²⁵.

- **Επιλογή της νομικής πράξης**

Δεδομένου ότι η πρόταση αποτελείται από διάφορες τροποποιήσεις της οδηγίας για τα βάρη και τις διαστάσεις, η μελλοντική νομική πράξη θα πρέπει να είναι οδηγία. Έτσι παρέχεται η δυνατότητα για στοχευμένη εναρμόνιση, καθώς και για έναν ορισμένο βαθμό ευελιξίας στα κράτη μέλη, ώστε να λαμβάνονται υπόψη τα ειδικά εθνικά χαρακτηριστικά.

Δεδομένου ότι η τροποποιημένη οδηγία διατηρεί τη δομή της και δεν επηρεάζεται η ουσία της, δεν απαιτείται αναδιατύπωση.

3. ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΩΝ ΕΚ ΤΩΝ ΥΣΤΕΡΩΝ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΕΩΝ, ΤΩΝ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΕΩΝ ΜΕ ΤΑ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΑ ΜΕΡΗ ΚΑΙ ΤΩΝ ΕΚΤΙΜΗΣΕΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ

- **Εκ των υστέρων αξιολογήσεις / έλεγχοι καταλληλότητας της ισχύουσας νομοθεσίας**

Το 2022, η Επιτροπή δρομολόγησε εκ των υστέρων αξιολόγηση ώστε να εξετάσει τις επιδόσεις της οδηγίας για τα βάρη και τις διαστάσεις με βάση την αποτελεσματικότητα, την αποδοτικότητα, τη συνάφεια, τη συνοχή και την προστιθέμενη αξία της ΕΕ. Η αξιολόγηση διενεργήθηκε παράλληλα με την εκτίμηση επιπτώσεων για την αναθεώρηση της οδηγίας και ακολούθησε τις αρχές της Επιτροπής για τη βελτίωση της νομοθεσίας²⁶.

Στην αξιολόγηση εξετάστηκαν τα αποτελέσματα που είχε η οδηγία όσον αφορά τη διασφάλιση της ελεύθερης κυκλοφορίας των εμπορευμάτων, τη βελτίωση της ενεργειακής απόδοσης, τη μείωση των αερίων του θερμοκηπίου και τον μετριασμό των κινδύνων για την οδική ασφάλεια. Αξιολογήθηκε επίσης ποιοι κανόνες λειτούργησαν καλά και ποιοι όχι, και γιατί. Η αξιολόγηση κάλυψε την περίοδο από τον Σεπτέμβριο του 1997 έως τις 31 Δεκεμβρίου 2021.

Τα κύρια πορίσματα της αξιολόγησης ήταν τα εξής:

- (1) έχει προκύψει ένα συνονθύλευμα εθνικών και διμερών παρεκκλίσεων, μαζί με διοικητικές και τεχνικές απαιτήσεις και απαιτήσεις ασφάλειας που διέπουν τις μεταφορές με βαρύτερα και/ή μακρύτερα οχήματα, παρά τον αναμενόμενο καλύτερο βαθμό κανονιστικής εναρμόνισης που είχε ως στόχο να επιτύχει η οδηγία·
- (2) η χρήση βαρέων οχημάτων με εναλλακτικά καύσιμα και η βελτιωμένη αεροδυναμική για την ενίσχυση της ενεργειακής απόδοσης των οδικών μεταφορών

²⁵ Έκθεση εκτίμησης επιπτώσεων που συνοδεύει το έγγραφο «Πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση 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», SWD (2023) 445.

²⁶ SWD(2021) 305 final Βελτίωση της νομοθεσίας (europa.eu).

και τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου δεν έχει αποφέρει ακόμη ουσιαστικά αποτελέσματα·

- (3) η επιβολή των κανόνων διαφέρει σημαντικά μεταξύ των κρατών μελών όσον αφορά τον αριθμό των ελέγχων, την αποτελεσματικότητα στον εντοπισμό παραβάσεων, τα εργαλεία ελέγχου και τις πρακτικές ελέγχου·
- (4) οι περιορισμοί στη διασυνοριακή μεταφορά με βαρύτερα και/ή μακρύτερα οχήματα θεωρήθηκαν η κύρια πηγή επιχειρησιακών και ενεργειακών ανεπαρειών και συνεπάγονται περιττό διοικητικό φόρτο και κόστος για τους οδικούς μεταφορείς·
- (5) υπάρχουν ορισμένες εσωτερικές ασυνέπειες στους κανόνες της οδηγίας για τα βάρη και τις διαστάσεις, κάτι το οποίο οφείλεται κυρίως στο γεγονός ότι η οδηγία προσπαθεί να εξισορροπήσει διάφορους επιδιωκόμενους στόχους ενώ ταυτόχρονα αναγνωρίζει διαφορές μεταξύ των κρατών μελών όσον αφορά τα πρότυπα υποδομής και τις επιχειρησιακές συνθήκες·
- (6) η προστιθέμενη αξία της ΕΕ αναγνωρίστηκε όταν εγκρίθηκε η οδηγία και οι αιτιολογήσεις για την εν λόγω προστιθέμενη αξία εξακολουθούν να είναι πειστικές, καθώς η οδηγία έχει προσφέρει στις εταιρείες οδικών μεταφορών ισότιμους όρους ανταγωνισμού·
- (7) οι στόχοι της οδηγίας εξακολουθούν να είναι σχετικοί. Οι στόχοι όσον αφορά τη βελτίωση της ενεργειακής και επιχειρησιακής απόδοσης των μεταφορών, τη διευκόλυνση των διατροφικών μεταφορών και τη διασφάλιση θεμιτού ανταγωνισμού με παράλληλη κατοχύρωση της οδικής ασφάλειας και της προστασίας των υποδομών, συνεχίζουν να αντικατοπτρίζουν τις παρούσες και μελλοντικές ανάγκες και να συνάδουν με τον στόχο πολιτικής για την ανάπτυξη ενός δίκαιου, ασφαλούς, βιώσιμου και ανθεκτικού συστήματος μεταφορών στην ΕΕ.

Κύριο συμπέρασμα της αξιολόγησης είναι ότι η οδηγία εν μέρει μόνο πέτυχε τους στόχους της για την ενίσχυση της εσωτερικής αγοράς, τη βελτίωση της ενεργειακής και επιχειρησιακής απόδοσης των οδικών μεταφορών και τη συμβολή στην οδική ασφάλεια και στην προστασία των οδικών υποδομών. Αφενός, τα κοινά τεχνικά πρότυπα για τα βαρέα οχήματα έχουν καταστήσει πιο αποτελεσματικές, ασφαλείς και δίκαιες τις διασυνοριακές μεταφορές εντός της εσωτερικής αγοράς της ΕΕ. Αφετέρου, ο μεγάλος αριθμός εθνικών παρεκκλίσεων και απαιτήσεων που θεσπίστηκαν από τα κράτη μέλη σύμφωνα με την οδηγία οδήγησαν σε κατακερματισμό ορισμένων τμημάτων της αγοράς και σε επιχειρησιακές ανεπάρκειες. Ενώ η οδηγία συνέβαλε στην αύξηση του μεριδίου των διατροφικών μεταφορών με εμπορευματοκιβώτια και στη βελτίωση της ενεργειακής και επιχειρησιακής απόδοσης των μεταφορών στα κράτη μέλη που επιτρέπουν μακρύτερα και βαρύτερα οχήματα, η συνολική συμβολή της στην ενεργειακή απόδοση των εμπορευματικών μεταφορών στην ΕΕ, μεταξύ άλλων μέσω της υιοθέτησης αεροδυναμικών διατάξεων και συστημάτων μετάδοσης κίνησης με εναλλακτικά καύσιμα (συμπεριλαμβανομένων εκείνων με μηδενικές εκπομπές), είναι πολύ περιορισμένη. Η οδηγία θεωρείται αποτελεσματική όσον αφορά την προώθηση της οδικής ασφάλειας και τη μείωση της φθοράς των υποδομών.

• Διαβουλεύσεις με τα ενδιαφερόμενα μέρη

Πραγματοποιήθηκαν διαβουλεύσεις με τα ενδιαφερόμενα μέρη το 2022 και το 2023 κατά τη διάρκεια της εκ των υστέρων αξιολόγησης και της εκτίμησης επιπτώσεων, σύμφωνα με τις αρχές για τη βελτίωση της νομοθεσίας. Χρησιμοποιήθηκαν οι μέθοδοι της ανοικτής και στοχευμένης διαβούλευσης, καθώς και διάφορα εργαλεία διαβούλευσης.

Στόχος των δραστηριοτήτων αυτών ήταν:

- (1) η συλλογή πληροφοριών και των απόψεων των ενδιαφερόμενων μερών σχετικά με τα κύρια ζητήματα που σχετίζονται με την εφαρμογή της οδηγίας, τα βασικά προβλήματα και τις αιτίες τους, καθώς και τις επιθυμητές αλλαγές στο ρυθμιστικό πλαίσιο·
- (2) η συλλογή εξειδικευμένων στοιχείων (δεδομένα και πληροφορίες, απόψεις εμπειρογνομόνων) για συγκεκριμένες πτυχές του ρυθμιστικού πλαισίου·
- (3) η συγκέντρωση πληροφοριών και απόψεων σχετικά με τις πιθανές επιπτώσεις των διαφόρων μέτρων πολιτικής.

Το 2022 έλαβαν χώρα οι ακόλουθες δραστηριότητες διαβούλευσης:

- διαβούλευση σχετικά με τη διαδικασία συγκέντρωσης αποδεικτικών στοιχείων – από τον Ιανουάριο έως τον Φεβρουάριο του 2022·
- ανοικτή δημόσια διαβούλευση – από τον Απρίλιο έως τον Ιούλιο του 2022·
- έρευνα που στόχευε διαφορετικές ομάδες ενδιαφερόμενων μερών – από τον Σεπτέμβριο έως τον Οκτώβριο του 2022·
- δύο εργαστήρια – το ένα απευθυνόταν σε ενδιαφερόμενα μέρη του κλάδου και το άλλο στα κράτη μέλη τον Δεκέμβριο του 2022.

Επιπλέον, πραγματοποιήθηκαν αρκετές διμερείς και πολυμερείς συναντήσεις με διαφορετικά ενδιαφερόμενα μέρη (από τους τομείς των οδικών, σιδηροδρομικών και συνδυασμένων μεταφορών, κατασκευαστές φορτηγών, επιχειρηματικές ενώσεις, αρχές οδικών υποδομών και εθνικές αρχές), ενώ καθ' όλη τη διάρκεια του 2022 και το πρώτο τρίμηνο του 2023 ελήφθησαν και αναλύθηκαν πολλά έγγραφα θέσης.

Στα ενδιαφερόμενα μέρη που συμμετείχαν στη διαβούλευση περιλαμβάνονταν: αρχές οδικών υποδομών, εταιρείες οδικών μεταφορών, επιχειρηματικές ενώσεις, φορτωτές, πράκτορες μεταφορών, εθνικές αρχές των κρατών μελών, κατασκευαστές βαρέων οχημάτων και κατασκευαστές πρωτότυπου εξοπλισμού, άλλα σχετικά ενδιαφερόμενα μέρη (από την κοινωνία των πολιτών, μη κυβερνητικές οργανώσεις, καθώς και από την ακαδημαϊκή κοινότητα) και το κοινό.

Τα βασικά θέματα που διερευνήθηκαν στις τρεις πρώτες δραστηριότητες διαβούλευσης με τα ενδιαφερόμενα μέρη ακολούθησαν σε μεγάλο βαθμό τα διάφορα στοιχεία του πίνακα αξιολόγησης, δηλαδή την αποτελεσματικότητα στην επίτευξη των στόχων, την αποδοτικότητα, τη συνάφεια, τη συνοχή και την ενωσιακή προστιθέμενη αξία.

Ένα κοινό θέμα των παρατηρήσεων που υποβλήθηκαν στο πλαίσιο της διαδικασίας συγκέντρωσης αποδεικτικών στοιχείων ήταν η έλλειψη ενιαίων ενωσιακών κανόνων για τις διασυνοριακές μεταφορές μεταξύ των κρατών μελών που επιτρέπουν μακρύτερα και βαρύτερα οχήματα σύμφωνα με την τρέχουσα οδηγία για τα βάρη και τις διαστάσεις. Στην ανοικτή δημόσια διαβούλευση οι απαντήσαντες επισήμαναν επίσης την αδυναμία της οδηγίας να λάβει αποτελεσματικά υπόψη την ενεργειακή απόδοση των οδικών μεταφορών. Συνολικά, τα ενδιαφερόμενα μέρη επιβεβαίωσαν τα προβλήματα που εντοπίστηκαν αρχικά και την ευρωπαϊκή τους διάσταση και υποστήριξαν ευρέως τους στόχους της αναθεώρησης όσον αφορά την απανθρακοποίηση, την εναρμόνιση και την επιβολή. Στο πλαίσιο των διαβουλεύσεων με τα ενδιαφερόμενα μέρη προτάθηκαν επίσης πιθανές λύσεις στα προβλήματα που εντοπίστηκαν.

Τα μέτρα απανθρακοποίησης, όπως η αύξηση του μέγιστου βάρους και των μέγιστων διαστάσεων των βαρέων οχημάτων προς αντιστάθμιση του μεγέθους και του βάρους των τεχνολογιών μηδενικών εκπομπών, καθώς και η παροχή δυνατότητας διασυνοριακής μεταφοράς με βαρύτερα και/ή μακρύτερα οχήματα μεταξύ γειτονικών κρατών μελών που επιτρέπουν τις ίδιες τιμές για τα βάρη ή τις διαστάσεις στην επικράτειά τους, υποστηρίχθηκαν σε μεγάλο βαθμό από τα ενδιαφερόμενα μέρη. Ταυτόχρονα, λόγω ανησυχιών σχετικά με τις επιπτώσεις στην οδική υποδομή και την πιθανή στροφή από τις σιδηροδρομικές στις οδικές μεταφορές, ορισμένα κράτη μέλη και ενδιαφερόμενα μέρη του τομέα των σιδηροδρομικών/διατροπικών μεταφορών εξέφρασαν την απροθυμία τους να εγκρίνουν τις διασυνοριακές μεταφορές μεγάλων αποστάσεων με βαρύτερα και/ή μακρύτερα οχήματα. Τα πρόσθετα κίνητρα οικολογικού προσανατολισμού, όπως η αύξηση του μέγιστου βάρους για τα βαρέα οχήματα μηδενικών εκπομπών, ανεξάρτητα από το βάρος της τεχνολογίας μηδενικών εκπομπών, και η χρήση των ρυμουλκούμενων και ημιρυμουλκούμενων ως διατροπικών μονάδων φόρτωσης, έγιναν δεκτά από όλες τις ομάδες ενδιαφερομένων.

Οι αρχές και ο κλάδος ζήτησαν επίσης την εναρμόνιση του μήκους φόρτωσης των οχημάτων μεταφοράς οχημάτων και τον καθορισμό ελάχιστου επιπέδου επιθεωρήσεων για τα υπερφορτωμένα βαρέα οχήματα. Τα ενδιαφερόμενα μέρη υποστήριξαν επίσης σθεναρά την εναρμόνιση και απλούστευση των διοικητικών διαδικασιών σχετικά με τις άδειες για τη μεταφορά αδιαχώριστων φορτίων.

- **Συλλογή και χρήση εμπειρογνώσεως**

Οι εργασίες της Επιτροπής για την εκ των υστέρων αξιολόγηση και εκτίμηση επιπτώσεων υποστηρίχθηκαν από δύο εξωτερικές μελέτες που πραγματοποιήθηκαν από ανεξάρτητη κοινοπραξία με επικεφαλής την Transport & Mobility Leuven και τη Ramboll Management Consulting. Συμμετείχαν επίσης οι Panteia, LNEC, Apollo Vehicle Safety και μεμονωμένοι εμπειρογνώμονες με υπεργολαβία.

Σημαντικά δεδομένα και πληροφορίες συλλέχθηκαν στην έκθεση εφαρμογής²⁷ που συνέταξε η Επιτροπή, με τεχνική υποστήριξη από τον εξωτερικό ανάδοχο COWI.

Κατά την εκ των υστέρων αξιολόγηση και εκτίμηση επιπτώσεων, ζητήθηκε τακτικά η γνώμη της διυπηρεσιακής συντονιστικής ομάδας της Επιτροπής που αποτελείται από εμπειρογνώμονες από σχετικούς τομείς πολιτικής της ΕΕ (περιβάλλον, κλίμα, ενέργεια, εσωτερική αγορά, απασχόληση).

Επιπλέον, ζητήθηκε η γνώμη των ενδιαφερομένων μερών του κλάδου, συμπεριλαμβανομένων προγραμματιστών πράσινης τεχνολογίας, κατασκευαστών οχημάτων, τομεακών ενώσεων (από τις οδικές και σιδηροδρομικές μεταφορές), οδικών αρχών και πολλών άλλων.

- **Εκτίμηση επιπτώσεων**

Η παρούσα πρόταση τροποποίησης της οδηγίας για τα βάρη και τις διαστάσεις συνοδεύεται από έκθεση εκτίμησης επιπτώσεων. Το σχέδιο έκθεσης υποβλήθηκε στην επιτροπή ρυθμιστικού ελέγχου στις 26 Απριλίου 2023, και η επιτροπή εξέδωσε τη θετική της γνώμη με

²⁷ ΕΓΓΡΑΦΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΤΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ με τίτλο «Έκθεση σχετικά με την εφαρμογή των τροποποιήσεων της οδηγίας 96/53/ΕΚ που εισήχθησαν με την οδηγία (ΕΕ) 719/2015», SWD(2023) 70.

επιφυλάξεις στις 26 Μαΐου 2023²⁸. Η έκθεση προσαρμόστηκε ανάλογα ώστε να ανταποκρίνεται στις επιφυλάξεις, καθώς και στα πιο λεπτομερή σχόλια από την επιτροπή. Η εκτίμηση επιπτώσεων παρέχει λεπτομερή επεξήγηση των επιλογών πολιτικής, που περιλαμβάνονται στην ενότητα 5, ενώ η ενότητα 6 παρέχει ολοκληρωμένη ανάλυση του αντίκτυπου όλων των επιλογών.

Σχεδιάστηκαν τρεις επιλογές πολιτικής για την αντιμετώπιση των προβλημάτων που εντοπίστηκαν και των αιτιών τους, με έμφαση στους στόχους που αφορούν την απανθρακοποίηση, την εναρμόνιση και την επιβολή. Όλες οι επιλογές συμβάλλουν στην επίτευξη των στόχων της πρωτοβουλίας, αν και με διαφορετικά επίπεδα αποτελεσματικότητας και αποδοτικότητας.

Η επιλογή πολιτικής Α (ΕΠ-Α) αποτελείται από επτά μέτρα πολιτικής που είναι κοινά και για τις τρεις επιλογές. Επικεντρώνεται στην άρση των εμποδίων για την υιοθέτηση οχημάτων μηδενικών εκπομπών και σε λύσεις εξοικονόμησης ενέργειας, παρέχοντας πρόσθετα δικαιώματα βάρους και μήκους ώστε να αντισταθμίζεται το βάρος και/ή το μέγεθος των εν λόγω τεχνολογιών. Εναρμονίζει το μήκος φόρτωσης των οχημάτων μεταφοράς οχημάτων και διευκρινίζει τους κανόνες που ισχύουν για τη χρήση βαρύτερων και/ή μακρύτερων οχημάτων (δηλαδή βαρέων οχημάτων 44 τόνων και ευρωπαϊκών αρθρωτών συστημάτων) σε διασυνοριακές μεταφορές και υποστηρίζει όλους τους τύπους μεταφορών, συμπεριλαμβανομένων των διατροπικών μεταφορών χωρίς εμπορευματοκιβώτια. Η ΕΠ-Α παρέχει κίνητρα για περαιτέρω διατροπικές μεταφορές με εμπορευματοκιβώτια, επιτρέποντας πρόσθετο ύψος για την ενσωμάτωση εμπορευματοκιβωτίων μεγάλου ύψους στα οδικά σκέλη των διατροπικών μεταφορών. Ενισχύει επίσης την επιβολή, καθορίζοντας ένα ελάχιστο επίπεδο ελέγχων που πρέπει να διενεργούνται από τα κράτη μέλη και παρέχει ελάχιστες απαιτήσεις στα κράτη μέλη που επιθυμούν να εφαρμόσουν πολιτικές ευφυούς πρόσβασης προκειμένου να διασφαλιστεί η εναρμόνιση και η διαλειτουργικότητα των εν λόγω συστημάτων σε ολόκληρη την ΕΕ.

Η επιλογή πολιτικής Β (ΕΠ-Β) έχει ευρύτερο πεδίο εφαρμογής από την ΕΠ-Α. Ενσωματώνει τα επτά κοινά μέτρα πολιτικής, μαζί με πρόσθετα μέτρα που παρέχουν ισχυρότερα κίνητρα για την υιοθέτηση οχημάτων μηδενικών εκπομπών, αυξάνοντας το όριο βάρους για τα βαρέα οχήματα μηδενικών εκπομπών από το μέγιστο των 42 τόνων επί του παρόντος (που θεωρείται ανεπαρκές για να αντισταθμιστεί το βάρος ορισμένων από τις τρέχουσες τεχνολογίες μηδενικών εκπομπών) σε 44 τόνους, ανεξάρτητα από το βάρος της τεχνολογίας μηδενικών εκπομπών. Αυτό το μέτρο επιτρέπει στους μεταφορείς να κερδίσουν πρόσθετη ικανότητα φόρτωσης αν η τεχνολογία μηδενικών εκπομπών καταστεί ελαφρύτερη και μικρότερη. Η ΕΠ-Β διευκολύνει περαιτέρω τις διατροπικές μεταφορές, ταξινομώντας τα φορτηγά, τα ρυμουλκούμενα και τα ημιρυμουλκούμενα ως διατροπικές μονάδες φόρτωσης για τις οποίες θα επιτρέπεται το ίδιο πρόσθετο βάρος 4 τόνων με τα οδικά οχήματα που μεταφέρουν εμπορευματοκιβώτια ή κινητά αμαξώματα. Η ΕΠ-Β προβλέπει επίσης μεγαλύτερη εναρμόνιση των διοικητικών απαιτήσεων σχετικά με την έκδοση αδειών για τη μεταφορά αδιαχώριστων φορτίων με οχήματα που υπερβαίνουν τα όρια βάρους και διαστάσεων τα οποία ορίζονται στην οδηγία. Εισάγει επίσης μέτρα που καθιστούν την επιβολή πιο στοχευμένη και πιο αποτελεσματική χάρη στη χρήση μηχανισμών ζύγισης που θα εγκατασταθούν στις οδικές υποδομές. Για να υποστηρίξει τη μετάβαση σε μεταφορές μηδενικών εκπομπών, η ΕΠ-Β θέτει μια ημερομηνία-στόχο μετά την οποία τα βαρύτερα

²⁸ Γνωμοδότηση της επιτροπής ρυθμιστικού ελέγχου. Οδηγία για τα βάρη και τις διαστάσεις, SEC(2023) 445.

βαρέα οχήματα (44 τόνων), τα οποία επιτρέπονται από την ΕΠ-Α για χρήση σε διασυνοριακές μεταφορές, πρέπει να είναι μηδενικών εκπομπών ή να χρησιμοποιούνται για διατropicές μεταφορές. Η ΕΠ-Β προσφέρει πλεονεκτήματα στους μεταφορείς, αλλά απαιτεί ορισμένες δαπάνες και ρυθμιστικές αλλαγές από τα κράτη μέλη.

Η επιλογή πολιτικής Γ (ΕΠ-Γ) περιλαμβάνει και αυτή τα επτά κοινά μέτρα πολιτικής και πρόσθετα μέτρα για την εναρμόνιση, την απανθρακοποίηση και την επιβολή. Επεκτείνει τον επιχειρησιακό τομέα των ευρωπαϊκών αρθρωτών συστημάτων (EMS) σε ολόκληρη την επικράτεια της ΕΕ (δεν περιορίζεται, όπως η ΕΠ-Β, στα κράτη μέλη που επιτρέπουν EMS στις εθνικές μεταφορές), εισάγει υψηλότερα πρότυπα ασφάλειας και απαιτήσεις πιστοποίησης για την κυκλοφορία EMS, καθορίζει διαδρόμους για τη μεταφορά αδιαχώριστων φορτίων και επιβάλλει περαιτέρω υποχρεώσεις επιβολής στα κράτη μέλη. Η ΕΠ-Γ προσφέρει υψηλότερη επιχειρησιακή απόδοση, περιβαλλοντικά οφέλη και επιβολή των κανόνων, συνεπάγεται όμως μεγαλύτερο επίπεδο παρέμβασης και υψηλότερο κόστος για τα κράτη μέλη. Τα παραπάνω συνδέονται με τη συντήρηση και την ενίσχυση των οδικών υποδομών και το πρόσθετο κόστος συμμόρφωσης για τους μεταφορείς.

Όλες οι επιλογές πολιτικής αντιμετωπίζουν τα προβλήματα που εντοπίστηκαν και τις αιτίες τους και συμβάλλουν στην επίτευξη ειδικών και κύριων στόχων, αν και με διαφορετικό επίπεδο αποτελεσματικότητας και αποδοτικότητας.

Με βάση την ανάλυση της αποδοτικότητας των επιλογών πολιτικής, τα συνολικά οφέλη, τα οποία ποικίλλουν μεταξύ των επιλογών από 20 δισεκατομμύρια EUR (ΕΠ-Α) και 80,2 δισεκατομμύρια EUR (ΕΠ-Β) έως 97 δισεκατομμύρια EUR (ΕΠ-Γ), υπερκαλύπτουν το συνολικό κόστος, το οποίο κυμαίνεται από 1,9 δισεκατομμύρια EUR (ΕΠ-Α) και 6,5 δισεκατομμύρια EUR (ΕΠ-Β) έως 15,1 δισεκατομμύρια EUR (ΕΠ-Γ). Η ΕΠ-Β εμφανίζει την υψηλότερη σχέση οφέλους/κόστους (12,3), και ακολουθούν οι ΕΠ-Α (10,7) και ΕΠ-Γ (6,4).

Με βάση τη σύγκριση των τριών επιλογών πολιτικής όσον αφορά την αποτελεσματικότητα, την αποδοτικότητα, τη συνοχή, την επικουρικότητα και την αναλογικότητα, η εκτίμηση επιπτώσεων καταλήγει στο συμπέρασμα ότι καταλληλότερη είναι η ΕΠ-Β. Είναι αποτελεσματικότερη σε σχέση με την ΕΠ-Α όσον αφορά την κάλυψη όλων των ειδικών στόχων, με ελαφρώς μόνο υψηλότερο κόστος να επιβαρύνει βραχυπρόθεσμα τις αρχές των κρατών μελών. Η ΕΠ-Β είναι ελαφρώς λιγότερο αποτελεσματική από την ΕΠ-Γ, ιδίως όσον αφορά την επιβολή και την παροχή κινήτρων για τον οικολογικό προσανατολισμό των μακρύτερων και/ή βαρύτερων οχημάτων. Ωστόσο, η ΕΠ-Β φαίνεται να είναι πιο εφικτή και ευκολότερο να εφαρμοστεί σε σχέση με την ΕΠ-Γ όσον αφορά τις επιχειρησιακές συνθήκες για την κυκλοφορία μακρύτερων και/ή βαρύτερων οχημάτων (συμπεριλαμβανομένης της μη κανονικής μεταφοράς) και για τα μέτρα ελέγχου. Η ΕΠ-Β διασφαλίζει την ισορροπία μεταξύ των στόχων που πρέπει να επιτευχθούν και του κόστους και της αναλογικότητας της παρέμβασης, καθώς και ευκολία υλοποίησης.

Η οδηγία συμβάλλει άμεσα στον 13ο Στόχο Βιώσιμης Ανάπτυξης των Ηνωμένων Εθνών (*«Ανάληψη επείγουσας δράσης για την καταπολέμηση της αλλαγής του κλίματος και των επιπτώσεών του»*)²⁹, με την εξοικονόμηση 1 592 700 τόνων εκπομπών CO₂ το 2030 και 54 600 τόνων εκπομπών CO₂ το 2050. Σωρευτικά για την περίοδο 2025-2050, η πρόταση μειώνει τις εκπομπές CO₂ κατά 27,8 εκατομμύρια τόνους (1,2 % των εκπομπών CO₂ από τις

²⁹ <https://sdgs.un.org/goals/goal13>.

εμπορευματικές μεταφορές). Το εξωτερικό κόστος των εκπομπών CO₂ εκτιμάται ότι θα μειωθεί κατά 3,5 δισεκατομμύρια EUR σε σχέση με το βασικό σενάριο, εκφρασμένο ως τρέχουσα αξία για την περίοδο εκτίμησης 2025-2050. Η μείωση αυτή των εκπομπών CO₂ οφείλεται στη μεγαλύτερη χρήση βαρέων οχημάτων μηδενικών εκπομπών, τη στροφή προς τις διατροφικές μεταφορές και τη μείωση του αριθμού των διαδρομών (λόγω του αυξημένου ωφέλιμου φορτίου). Συμβάλλει επίσης στον 3ο Στόχο Βιώσιμης Ανάπτυξης («Εξασφάλιση υγιούς ζωής και προώθηση της ευημερίας για όλους και σε όλες τις ηλικίες»)³⁰ με την εξοικονόμηση 5 100 τόνων εκπομπών NO_x το 2030 και την εξοικονόμηση 700 τόνων εκπομπών NO_x το 2050, την εξοικονόμηση περίπου 1 000 τόνων εκπομπών σωματιδίων το 2030 και την εξοικονόμηση 400 τόνων εκπομπών σωματιδίων το 2050, μαζί με μείωση του εξωτερικού κόστους των εκπομπών θορύβου κατά 0,7 δισεκατομμύρια EUR (εκφρασμένη ως τρέχουσα αξία για την περίοδο εκτίμησης 2025-2050 σε σχέση με το βασικό σενάριο) και με 411 ζωές να σώζονται σωρευτικά κατά την περίοδο εκτίμησης 2025-2050 σε σχέση με το βασικό σενάριο. Καθίσταται δυνατό να σωθούν ζωές (δηλαδή μειωμένοι θάνατοι από ατυχήματα) χάρη στη στροφή προς τις διατροφικές μεταφορές και τη μείωση του αριθμού των διαδρομών (λόγω του αυξημένου ωφέλιμου φορτίου).

- **Καταλληλότητα και απλούστευση του κανονιστικού πλαισίου**

Η παρούσα πρόταση αποτελεί μέρος του προγράμματος εργασίας της Επιτροπής για το 2022 στο πλαίσιο του παραρτήματος II (πρωτοβουλία REFIT), υπό τον τίτλο «Μια νέα ώθηση για την ευρωπαϊκή δημοκρατία»³¹. Έχει μια σημαντική διάσταση REFIT όσον αφορά την απλούστευση και την ευθυγράμμιση των τεχνικών απαιτήσεων και των διοικητικών διαδικασιών που εφαρμόζουν τα κράτη μέλη για τα μακρύτερα και/ή βαρύτερα οχήματα που κυκλοφορούν στην επικράτειά τους και σε διασυνοριακές μεταφορές. Η πρωτοβουλία θα μειώσει τον διοικητικό φόρτο για τους μεταφορείς που σχετίζεται με τις αποκλίνουσες και δαπανηρές απαιτήσεις για τις άδειες μεταφοράς μη κανονικών ή αδιαχώριστων φορτίων.

Μια σημαντική επιβάρυνση κόστους που προκύπτει από την τρέχουσα οδηγία για τα βάρη και τις διαστάσεις συνίσταται στις επιπτώσεις για τους μεταφορείς που δεν έχουν το δικαίωμα να εκτελούν διασυνοριακές μεταφορές με μακρύτερα και/ή βαρύτερα οχήματα τα οποία επιτρέπονται σε δύο (ή περισσότερα) γειτονικά κράτη μέλη. Η έλλειψη σαφήνειας στους κανόνες της οδηγίας οδηγεί σε αποκλίνουσες εθνικές ερμηνείες όσον αφορά τις διασυνοριακές μεταφορές των εν λόγω οχημάτων και οδηγεί σε ένα συνονθύλευμα πρακτικών. Σε ορισμένες περιπτώσεις, οι μεταφορείς υποχρεούνται να ξεφορτώνουν μερικώς το όχημα προτού διέλθουν τα σύνορα, ενώ σε άλλες περιπτώσεις μπορούν να διέρχονται ελεύθερα τα σύνορα βάσει διμερών συμφωνιών μεταξύ των δύο κρατών μελών. Με την πρωτοβουλία θα εξαλειφθεί η νομική αβεβαιότητα σχετικά με τις διασυνοριακές μεταφορές με μακρύτερα και/ή βαρύτερα οχήματα (π.χ. μεταφορικά οχήματα, EMS, βαρέα οχήματα 44 τόνων) και τον σχετικό διοικητικό φόρτο. Επιπλέον, με τη θέσπιση κοινών προτύπων για την επιβολή των διασυνοριακών κανόνων, θα δημιουργηθεί περισσότερη ασφάλεια δικαίου για τους μεταφορείς, τους κατασκευαστές και τις αρχές.

Η εισαγωγή εναρμονισμένων κανόνων και προϋποθέσεων για τις διασυνοριακές μεταφορές με οχήματα που υπερβαίνουν ορισμένο βάρος και διαστάσεις συνεπάγεται ότι η πρωτοβουλία θα απλοποιήσει και θα βελτιώσει την αποδοτικότητα της νομοθεσίας συνολικά. Θα μειώσει τον ρυθμιστικό φόρτο για τους μεταφορείς και θα συμβάλει στην ομαλή, δίκαιη και ασφαλή λειτουργία της εσωτερικής αγοράς οδικών μεταφορών.

³⁰ <https://sdgs.un.org/goals/goal3>.

³¹ COM (2021) 645 final EUR-Lex - 52021DC0645 - EL - EUR-Lex (europa.eu).

- **Εφαρμογή της προσέγγισης «για κάθε θέσπιση, μία κατάργηση»**

Η παρούσα προσέγγιση συνίσταται στην «αντιστάθμιση κάθε νέας επιβάρυνσης για τους πολίτες και τις επιχειρήσεις που προκύπτει από τις προτάσεις της Επιτροπής με την κατάργηση μιας ισοδύναμης υφιστάμενης επιβάρυνσης στον ίδιο τομέα πολιτικής».

Η ΕΠ-Β αναμένεται να οδηγήσει σε εξοικονόμηση διοικητικών δαπανών για τους οδικούς μεταφορείς λόγω της μείωσης του χρόνου που απαιτείται για την κατάρτιση και υποβολή αιτήσεων για την έκδοση ειδικών αδειών για τη μεταφορά αδιαχώριστων φορτίων (1,2 δισεκατομμύρια EUR σε σχέση με το βασικό σενάριο, εκφρασμένη ως τρέχουσα αξία για την περίοδο εκτίμησης 2025-2050), η οποία θα καταστεί δυνατή χάρη στην εναρμόνιση των εντύπων και των διαδικασιών υποβολής αιτήσεων. Για τους σκοπούς της προσέγγισης «για κάθε θέσπιση, μία κατάργηση», η ετήσια εξοικονόμηση διοικητικού κόστους εκτιμάται σε 71,8 εκατομμύρια EUR ετησίως λόγω της μείωσης του χρόνου που απαιτείται για την κατάρτιση και υποβολή αιτήσεων για την έκδοση ειδικών αδειών για τη μεταφορά αδιαχώριστων φορτίων.

Θεμελιώδη δικαιώματα

Η πρόταση σέβεται τα θεμελιώδη δικαιώματα και τηρεί τις αρχές που αναγνωρίζονται ιδίως στον Χάρτη των Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης³². Συμβάλλει στην επίτευξη του στόχου υψηλού επιπέδου περιβαλλοντικής προστασίας σύμφωνα με την αρχή της αειφόρου ανάπτυξης, όπως ορίζεται στο άρθρο 37 του Χάρτη.

4. ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ

Η πρόταση αναμένεται να οδηγήσει σε κόστος προσαρμογής για την Επιτροπή. Το κόστος αυτό συνδέεται με τη θέσπιση τεχνικών και επιχειρησιακών προτύπων για την ανταλλαγή πληροφοριών σχετικά με τη μεταφορά αδιαχώριστων φορτίων και με την ανάπτυξη προτύπων πολιτικών ευφυούς πρόσβασης.

Η θέσπιση τεχνικών και επιχειρησιακών προτύπων για την ανταλλαγή πληροφοριών σχετικά με τη μεταφορά αδιαχώριστων φορτίων θα γίνει σε δύο στάδια. Αρχικά, θα εκπονηθεί μελέτη ώστε να συγκεντρωθούν τα απαιτούμενα στοιχεία και να προταθούν διάφορες επιλογές για τη θέσπιση των προτύπων. Σε δεύτερο στάδιο, θα χρησιμοποιηθούν τα πορίσματα της μελέτης για τη σύνταξη των προτύπων με τη βοήθεια ομάδας εμπειρογνομόνων. Το κόστος της αρχικής μελέτης υπολογίζεται σε 400 000 EUR. Θα χρειαστούν δύο εργαστήρια με φυσική παρουσία. Το μέσο κόστος για ένα διήμερο εργαστήριο υπό την αιγίδα της Επιτροπής εκτιμάται σε 30 000 EUR. Συνεπώς, το εφάπαξ κόστος προσαρμογής εκτιμάται σε 460 000 EUR.

Η ανάπτυξη προτύπων πολιτικών ευφυούς πρόσβασης θα γίνει επίσης σε δύο στάδια. Αρχικά, θα εκπονηθεί μελέτη και θα ακολουθήσουν δύο εργαστήρια και εκπόνηση προτύπων με τη βοήθεια ομάδας εμπειρογνομόνων. Το κόστος της μελέτης υπολογίζεται σε 400 000 EUR. Το μέσο κόστος για ένα διήμερο εργαστήριο που διοργανώνεται από την Επιτροπή εκτιμάται σε 30 000 EUR. Θα χρειαστούν δύο τέτοια εργαστήρια με φυσική παρουσία. Οι αμοιβές των εμπειρογνομόνων που θα συνεισφέρουν στις συνεδριάσεις εκτιμώνται σε 5 000 EUR για κάθε συνεδρίαση. Συνεπώς, το εφάπαξ κόστος προσαρμογής για την ανάπτυξη προτύπων ευφυούς πρόσβασης εκτιμάται σε 470 000 EUR.

³² EE C 326 της 26.10.2012, σ. 391.

5. ΛΟΙΠΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

- **Σχέδια εφαρμογής και ρυθμίσεις παρακολούθησης, αξιολόγησης και υποβολής εκθέσεων**

Η Επιτροπή θα παρακολουθεί και θα αξιολογεί τον πραγματικό αντίκτυπο της νομοθεσίας μέσω διαφορετικών δράσεων και ενός συνόλου δεικτών που θα της επιτρέπουν να μετρά την πρόοδο στην επίτευξη συγκεκριμένων και επιχειρησιακών στόχων. Στις δράσεις παρακολούθησης περιλαμβάνεται η τακτική (ανά διετία) υποβολή εκθέσεων από τα κράτη μέλη σχετικά με τον αριθμό και το είδος των ελέγχων συμμόρφωσης που πραγματοποιούνται (τυχαίοι, στοχευμένοι και αυτοματοποιημένοι) και τον αριθμό και την κατηγορία των παραβάσεων που εντοπίζονται. Με βάση τα εθνικά αυτά υποβαλλόμενα στοιχεία, η Επιτροπή θα εκπονεί ανά διετία εκθέσεις για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο σχετικά με την εφαρμογή από τα κράτη μέλη των κανόνων για τα βάρη και τις διαστάσεις των βαρέων οχημάτων. Θα καταλήξει σε συμπεράσματα σχετικά με τη συμμόρφωση των κρατών μελών με τις υποχρεώσεις επιβολής και σχετικά με την τήρηση από τους μεταφορείς των κανόνων για τα βάρη των βαρέων οχημάτων. Η τακτική υποβολή εκθέσεων θα βοηθήσει επίσης στην παρακολούθηση των τάσεων στα επίπεδα συμμόρφωσης και στην αποτελεσματικότητα των δραστηριοτήτων και εργαλείων επιβολής. Η Επιτροπή θα συνεχίσει να συνεργάζεται με την ομάδα εμπειρογνομόνων για τα βάρη και τις διαστάσεις, η οποία θα τη βοηθήσει να εντοπίσει και να συζητήσει περιπτώσεις αποκλίνουσας ερμηνείας των κανόνων της ΕΕ σχετικά με τα βάρη και τις διαστάσεις και τις διαφορετικές εθνικές απαιτήσεις και πρακτικές επιβολής. Στόχος είναι η καθιέρωση κοινών προσεγγίσεων και η έκδοση οδηγιών, όπου χρειάζεται. Επιπλέον, τα συστήματα παρακολούθησης και πληροφόρησης που θα θεσπιστούν από τα κράτη μέλη θα βοηθήσουν στην αξιολόγηση εξελίξεων ως προς τη χρήση των EMS και του επιχειρησιακού τους τομέα, το επίπεδο μεταφοράς αδιαχώριστων φορτίων και τις εθνικές επιχειρησιακές συνθήκες.

- **Αναλυτική επεξήγηση των επιμέρους διατάξεων της πρότασης**

Με το άρθρο 1 τροποποιείται η οδηγία 96/53/ΕΚ του Συμβουλίου. Οι βασικοί κανόνες που μεταβάλλουν ουσιωδώς την οδηγία ή προσθέτουν νέα στοιχεία είναι οι ακόλουθοι:

Άρθρο 1 παράγραφος 1

Το άρθρο 1 τροποποιείται ώστε να επικαιροποιηθούν οι παραπομπές στη σχετική νομοθεσία σχετικά με την έγκριση τύπου και την εποπτεία της αγοράς οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους, καθώς και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά.

Άρθρο 1 παράγραφος 2

Το άρθρο 2 τροποποιείται ώστε να ευθυγραμμιστούν οι ορισμοί του «ρυμουλκούμενου» και του «ημιρυμουλκούμενου» και οι διαδικασίες μέτρησης των μέγιστων επιτρεπόμενων διαστάσεων με τους αντίστοιχους ορισμούς της νομοθεσίας για την έγκριση τύπου οχήματος, με την προσθήκη των βασικών ορισμών του «ευρωπαϊκού αρθρωτού συστήματος» και του

«μεταφορικού οχήματος», καθώς και του ορισμού της «πλατφόρμας eFTI» σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 1056/2020³³.

Ο ορισμός της διατροφικής μεταφοράς και οι απαραίτητες αναφορές στα εν λόγω είδη μεταφοράς στην αναθεωρημένη έκδοση του παραρτήματος Ι τροποποιούνται επίσης ώστε να επιτρέπεται στα φορτηγά, τα ρυμουλκούμενα και τα ημιρυμουλκούμενα που χρησιμοποιούνται σε διατροφικές μεταφορές να επωφελούνται από το ίδιο δικαίωμα πρόσθετου βάρους με τα οδικά οχήματα που μεταφέρουν εμπορευματοκιβώτια ή κινητά αμαξώματα και χρησιμοποιούνται σε διατροφικές μεταφορές με εμπορευματοκιβώτια. Με τον τρόπο αυτόν ενθαρρύνονται οι οδικοί μεταφορείς να ασχολούνται και με διατροφικές μεταφορές χωρίς εμπορευματοκιβώτια.

Άρθρο 1 παράγραφος 3

Το άρθρο 4 τροποποιείται ως εξής:

- Για να παρασχεθεί νομική σαφήνεια σχετικά με την κυκλοφορία των βαρέων οχημάτων που υπερβαίνουν τα βάρη και τις διαστάσεις που ορίζονται στην οδηγία, η παράγραφος 1 στοιχείο γ) επιβεβαιώνει ότι, όταν τα κράτη μέλη κάνουν χρήση των εθνικών παρεκκλίσεων που επιτρέπονται βάσει της παραγράφου 2, αυτό δεν παράγει αυτόματα δικαίωμα διασυνοριακών μεταφορών με βαρύτερα και/ή μακρύτερα οχήματα.
- Η παράγραφος 3 αντικατοπτρίζει το γεγονός ότι η μεταφορά αδιαχώριστων φορτίων μπορεί επίσης να οδηγήσει σε υπέρβαση ως προς τα βάρη, καθώς και σε υπέρβαση ως προς τις διαστάσεις. Επιπλέον, απαιτεί από τα κράτη μέλη να απλοποιήσουν και να εξορθολογίσουν τις διαδικασίες για την έκδοση εθνικών αδειών ή την υιοθέτηση παρόμοιων ρυθμίσεων για τη μεταφορά αδιαχώριστων φορτίων προκειμένου να ελαχιστοποιηθεί ο διοικητικός φόρτος για τους μεταφορείς και να αποφευχθούν οι καθυστερήσεις. Εισάγει επίσης την υποχρέωση συνεργασίας μεταξύ των κρατών μελών όσον αφορά τις απαιτήσεις για τη σηματοδότηση ή τη σήμανση των οχημάτων και αποτρέπει τα δυσανάλογα εμπόδια υπό μορφή εθνικών γλωσσικών απαιτήσεων.
- Μια νέα παράγραφος 4α ορίζει τις προϋποθέσεις για την κυκλοφορία των ευρωπαϊκών αρθρωτών συστημάτων (EMS), τα οποία μπορούν να χρησιμοποιηθούν εκτός των δοκιμαστικών συστημάτων που καλύπτονται από την παράγραφο 5 και χωρίς να περιορίζονται στον ρόλο τους ως εγγύησης για τη διασφάλιση του θεμιτού ανταγωνισμού, όπως ορίζεται στο άρθρο 4 παράγραφος 4 στοιχείο β). Για τη διασφάλιση δίκαιων συνθηκών ανταγωνισμού και τη μη εισαγωγή διακρίσεων, η νέα αυτή παράγραφος επιτρέπει στα κράτη μέλη να χορηγούν άδειες στα EMS για την εθνική και διεθνή κυκλοφορία υπό τον όρο ότι πληρούνται ειδικοί όροι, μεταξύ άλλων να διατίθενται οι σχετικές πληροφορίες στους οδικούς μεταφορείς κατά τρόπο σαφή, προσβάσιμο και διαφανή, και συγκεκριμένα μέσω ενιαίου εθνικού συστήματος πληροφοριών και επικοινωνίας που θα ορίζεται από τα εν λόγω κράτη μέλη.

³³ 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).

- Η τροποποίηση της παραγράφου 5 επιτρέπει την επέκταση του γεωγραφικού εύρους των δοκιμών που στοχεύουν στη δοκιμή, την αξιολόγηση και τη σταδιακή εισαγωγή νέων τεχνολογιών και συστημάτων, όπως των EMS, και οι οποίες θα μπορούσαν να διεξάγονται και διασυνοριακά, ενισχύει τον προσωρινό τους χαρακτήρα και ορίζει μέγιστη περίοδο 5 ετών για τις δοκιμές αυτές με EMS. Το νέο εδάφιο προβλέπει ότι τα κράτη μέλη πρέπει να δημιουργήσουν σύστημα παρακολούθησης ώστε να αξιοποιούνται σε επίπεδο ΕΕ τα διδάγματα που αντλούνται από την υποβολή της τεχνολογίας σε δοκιμές, καθώς και να διασφαλίζεται η συγκρισιμότητα των πληροφοριών που συλλέγονται, μεταξύ άλλων ως προς τον αντίκτυπο των EMS.
- Μια νέα παράγραφος 5α εξουσιοδοτεί την Επιτροπή να καθορίσει τα ελάχιστα σύνολα δεδομένων και δεικτών απόδοσης που θα πρέπει να παρέχουν τα εθνικά συστήματα παρακολούθησης για την παρακολούθηση της χρήσης των EMS και των δοκιμών.

Άρθρο 1 παράγραφος 4

Προστίθεται νέο άρθρο 4α, σύμφωνα με το οποίο τα κράτη μέλη πρέπει να δημιουργήσουν και να διαχειρίζονται εθνικό ηλεκτρονικό σύστημα πληροφοριών και επικοινωνίας που θα παρέχει ένα ενιαίο σημείο πρόσβασης ώστε οι μεταφορείς να λαμβάνουν όλες τις απαραίτητες πληροφορίες για τη μεταφορά αδιαχώριστων φορτίων, τη χρήση των EMS στα κράτη μέλη που τους επιτρέπουν να το κάνουν, αλλά και να υποβάλλουν αιτήσεις για τη απόκτηση αδειών μεταφοράς αδιαχώριστων φορτίων. Για την περαιτέρω διευκόλυνση των διοικητικών διαδικασιών, ο κανόνας αυτός ορίζει επίσης ότι η Επιτροπή μπορεί να θεσπίσει κοινό τυποποιημένο έντυπο αίτησης για τους μεταφορείς αδιαχώριστων φορτίων και να εναρμονίσει περαιτέρω τους κανόνες και τις διαδικασίες για την έκδοση αδειών.

Άρθρο 1 παράγραφος 5

Ένα νέο άρθρο 4β καταργεί τα τεχνητά εμπόδια στη διασυνοριακή κυκλοφορία των βαρύτερων φορτηγών τα οποία παρεμποδίζουν τη βελτίωση της επιχειρησιακής, ενεργειακής και περιβαλλοντικής απόδοσης των οδικών μεταφορών κατά τη μετάβαση σε μεταφορές μηδενικών εκπομπών. Επιτρέπει προσωρινά τη χρήση βαρέων οχημάτων 44 τόνων που λειτουργούν με ορυκτά καύσιμα σε διεθνείς αμιγώς οδικές μεταφορές μεταξύ όσων κρατών μελών αποδέχονται τα βαρύτερα αυτά οχήματα στις εθνικές μεταφορές. Επιτρέπει επίσης προσωρινά τη χρήση τους σε διατροπικές μεταφορές, όπου και επιτρέπεται το πρόσθετο βάρος. Η μεταβατική περίοδος είναι τέτοια που να διασφαλίζει την επαρκή διαθεσιμότητα βαρέων οχημάτων μηδενικών εκπομπών στην αγορά, παρέχοντας στους μεταφορείς τον απαραίτητο χρόνο να ανανεώσουν τον τρέχοντα στόλο τους. Η ημερομηνία λήξης του προσωρινού αυτού μέτρου συνδέεται με την αναμενόμενη αύξηση της υιοθέτησης οχημάτων μηδενικών εκπομπών, τα οποία προβλέπεται να αποτελούν το 50 % περίπου των νέων ταξινομήσεων, σύμφωνα με την ανάλυση στην εκτίμηση επιπτώσεων που συνοδεύει την πρόταση της Επιτροπής για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1242 [SWD(2023) 88 final].

Άρθρο 1 παράγραφος 6

Το τροποποιημένο άρθρο 6 παράγραφος 1 επικαιροποιεί τις παραπομπές στους ισχύοντες κανόνες της ΕΕ, ενώ η τροποποιημένη παράγραφος 5 ευθυγραμμίζει την παραπομπή στις

πληροφορίες που πρέπει να περιλαμβάνονται στην απόδειξη συμμόρφωσης με τα μέγιστα βάρη που ορίζονται στο παράρτημα I.

Η νέα παράγραφος 7 στο άρθρο 6 απαιτεί από τους διοργανωτές των διατροφικών μεταφορών να καθιστούν διαθέσιμα τα σχετικά δεδομένα όσον αφορά τη μεταφορά των εμπορευμάτων μέσω πλατφόρμας ηλεκτρονικών πληροφοριών σχετικά με τις εμπορευματικές μεταφορές (eFTI) σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2020/1056 και οι αρμόδιες αρχές να έχουν πρόσβαση στις πληροφορίες αυτές.

Άρθρο 1 παράγραφος 7

Το τροποποιημένο άρθρο 8β επικαιροποιεί τις παραπομπές στους ισχύοντες κανόνες της ΕΕ σχετικά με τη νομοθεσία για την έγκριση τύπου.

Άρθρο 1 παράγραφος 8

Έχοντας περιορισμένες δυνατότητες βελτίωσης της ενεργειακής τους απόδοσης, τα οχήματα μεταφοράς οχημάτων με ανοικτό αμάξωμα επιτρέπεται επί του παρόντος στην πλειονότητα των κρατών μελών να υπερβαίνουν το μέγιστο επιτρεπόμενο μήκος για τα φορτία που προεξέχουν, με αποτέλεσμα τη σημαντική αύξηση της ικανότητας φόρτωσης. Ένα νέο άρθρο 8γ εναρμονίζει τους κανόνες σχετικά με τα προεξέχοντα φορτία για τα οχήματα αυτά και επιβεβαιώνει τη νομιμότητα της χρήσης τους στις διεθνείς μεταφορές.

Άρθρο 1 παράγραφος 9

Το τροποποιημένο άρθρο 9α παράγραφος 1 διευκρινίζει ότι η υπέρβαση των μέγιστων μηκών που προβλέπεται για τους επιμήκεις θαλάμους οδήγησης μπορεί να είναι τέτοια ώστε να είναι δυνατή η ενσωμάτωση και τεχνολογιών μηδενικών εκπομπών, όπως μπαταριών και δεξαμενών υδρογόνου, σε οχήματα εξοπλισμένα με επιμήκεις θαλάμους οδήγησης. Επικαιροποιεί περαιτέρω την παραπομπή στους ισχύοντες κανόνες της ΕΕ σχετικά με τη νομοθεσία για την έγκριση τύπου που περιέχεται στην παράγραφο 2.

Άρθρο 1 παράγραφος 10

Αντικαθιστώντας το άρθρο 10β, αλλά και περιλαμβάνοντας επίσης τις απαραίτητες αλλαγές στην αναθεωρημένη έκδοση του παραρτήματος I, η πρόταση ορίζει παρεκκλίσεις από τα μέγιστα βάρη και τις μέγιστες διαστάσεις των βαρέων οχημάτων μηδενικών εκπομπών που αντισταθμίζουν το βάρος και τον χώρο των συστημάτων πρόωσης μηδενικών εκπομπών και του σχετικού εξοπλισμού. Επιπλέον, με τις τροποποιήσεις του παραρτήματος I, η πρόταση καταργεί την προϋπόθεση το μέγιστο πρόσθετο βάρος για τα βαρέα οχήματα μηδενικών εκπομπών να περιορίζεται στο βάρος της τεχνολογίας μηδενικών εκπομπών.

Άρθρο 1 παράγραφος 11

Το άρθρο 10γ τροποποιείται ως αποτέλεσμα της προσθήκης νέας παραγράφου στο άρθρο 10β, ώστε να διευκρινίζεται ότι η δυνατότητα για υπέρβαση των μέγιστων μηκών που αναφέρεται στην εν λόγω διάταξη υπόκειται, κατά περίπτωση, και στο άρθρο 10β παράγραφος 2.

Άρθρο 1 παράγραφος 12

Το άρθρο 10δ λαμβάνει υπόψη την ελάχιστη εγκατάσταση συστημάτων ζύγισης εν κινήσει στο διευρωπαϊκό δίκτυο οδικών μεταφορών που προβλέπεται στην πρόταση της Επιτροπής για κανονισμό σχετικά με τις κατευθυντήριες γραμμές της Ένωσης για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών. Με τον τρόπο αυτόν διασφαλίζεται εξωτερική συνοχή μεταξύ των δύο νομικών πράξεων και υποστηρίζονται οι απαιτήσεις επιβολής που ορίζονται στο εν λόγω άρθρο. Η παράγραφος 2 του άρθρου 10δ ορίζει επίσης ένα ελάχιστο επίπεδο ελέγχων συμμόρφωσης που πρέπει να διενεργούν τα κράτη μέλη, συμπεριλαμβανομένων των ελέγχων κατά τη διάρκεια της νύχτας.

Άρθρο 1 παράγραφος 13

Ένα νέο άρθρο 10δα καθορίζει ελάχιστες κοινές προϋποθέσεις για την εθελοντική ανάπτυξη συστημάτων πολιτικών ευφούς πρόσβασης από τα κράτη μέλη και διασφαλίζει ότι ευθυγραμμίζονται με το νομικό πλαίσιο που ορίζεται στην οδηγία 2010/40/ΕΕ, ιδίως ως προς την ανταλλαγή σχετικών δεδομένων σε πραγματικό χρόνο. Διευκρινίζει περαιτέρω ότι τα συστήματα αυτά σχεδιάζονται ως εργαλεία για την καλύτερη επιβολή των κανόνων οδικής κυκλοφορίας και δεν θα πρέπει να οδηγούν σε μεροληπτικούς ή δυσανάλογους περιορισμούς στην ελεύθερη κυκλοφορία αγαθών και υπηρεσιών που παρεμποδίζουν την εύρυθμη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς.

Άρθρο 1 παράγραφος 14

Με την τροποποίηση του άρθρου 10στ και τη συμπερίληψη των απαραίτητων αλλαγών στο παράρτημα Ι, αυξάνεται το μέγιστο ύψος οχημάτων ή συνδυασμών οχημάτων που μεταφέρουν εμπορευματοκιβώτια με τυπικό εξωτερικό ύψος 9 ποδών και 6 ιντσών (εμπορευματοκιβώτια μεγάλου ύψους) ώστε να διευκολυνθεί περαιτέρω η ανάπτυξη των διατροπικών μεταφορών.

Άρθρο 1 παράγραφος 15

Το άρθρο 10ζ προσδιορίζει τις πληροφορίες που είναι απαραίτητες για την αξιολόγηση των επιδόσεων της οδηγίας κατά τρόπο επαρκή και τακτικό, την αξιολόγηση του αντικτύπου της στο σύστημα μεταφορών στο σύνολό του, καθώς και για την παρακολούθηση των δοκιμών και συστημάτων που αναπτύσσονται στα κράτη μέλη ώστε να διασφαλίζεται ότι ωφελούν την ΕΕ, χωρίς να δημιουργείται περιττός ή αδικαιολόγητος φόρτος στα κράτη μέλη. Η Επιτροπή θα εισαγάγει τυποποιημένο έντυπο αναφοράς σε ηλεκτρονική μορφή ώστε να διευκολύνει τις υποχρεώσεις υποβολής εκθέσεων των κρατών μελών και να διασφαλίσει τη συγκρισιμότητα των παρεχόμενων πληροφοριών.

Άρθρο 1 παράγραφος 16

Το άρθρο 10η παράγραφος 2 διευκρινίζει ότι η εξουσία έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που ανατίθεται στην Επιτροπή δυνάμει της εν λόγω διάταξης καλύπτει επίσης τις κατ' εξουσιοδότηση πράξεις που αναφέρονται στο άρθρο 4 παράγραφος 5α.

Άρθρο 1 παράγραφος 17

Μια νέα παράγραφος 4 στο άρθρο 10θ παραπέμπει στη διαδικασία που θα πρέπει να ακολουθεί η Επιτροπή για την έκδοση εκτελεστικών πράξεων άμεσης εφαρμογής, κατάλληλων για διατάξεις έκτακτης ανάγκης.

Άρθρο 1 παράγραφος 18

Το άρθρο 10ι διαγράφεται καθώς η Επιτροπή έχει ήδη εκπληρώσει την υποχρέωσή της βάσει του άρθρου αυτού δημοσιεύοντας την εν λόγω έκθεση.

Άρθρο 1 παράγραφος 19

Το άρθρο 10ια εισάγει διάταξη έκτακτης ανάγκης που παρέχει την απαραίτητη ευελιξία στα κράτη μέλη ώστε να αντιμετωπίζουν καταστάσεις κρίσης, μεταξύ των οποίων και όσες λαμβάνουν χώρα εκτός της ΕΕ. Η ρήτρα έκτακτης ανάγκης μπορεί να χρησιμοποιηθεί προσωρινά για τη χορήγηση εξαιρέσεων από τους κανόνες που ορίζονται στην οδηγία είτε από μεμονωμένα κράτη μέλη είτε, όταν θίγονται περισσότερα από ένα, από την Επιτροπή μέσω εκτελεστικών πράξεων άμεσης εφαρμογής.

Άρθρο 1 παράγραφος 20

Το παράρτημα I αντικαθίσταται για να εισαχθούν οι απαραίτητες αλλαγές σχετικά με ορισμένες τιμές συγκεκριμένων τύπων βαρέων οχημάτων, όπως αυτών που αναφέρονται παραπάνω και σχετικά με τα άρθρα 2, 10β και 10στ παράγραφος 1, καθώς και για να καταστούν σαφέστερες οι τιμές που ορίζονται στο παράρτημα. Οι αλλαγές στις τιμές αφορούν το πρόσθετο ύψος για τα οχήματα που μεταφέρουν εμπορευματοκιβώτια μεγάλου ύψους, το μέγιστο βάρος των μηχανοκίνητων οχημάτων 5 αξόνων και το σταθερό πρόσθετο βάρος και το πρόσθετο βάρος ανά άξονα για τα οχήματα μηδενικών εκπομπών.

Άρθρο 1 παράγραφος 21

Το παράρτημα ΙΙ τροποποιείται για να επικαιροποιηθεί η παραπομπή στους ισχύοντες κανόνες της ΕΕ.

Άρθρο 2

Προστίθεται νέα περίπτωση vi) στο άρθρο 2 παράγραφος 1 στοιχείο α) του κανονισμού (ΕΕ) 2020/1056 για την εφαρμογή του εν λόγω κανονισμού στις κανονιστικές απαιτήσεις πληροφοριών που ορίζονται στο άρθρο 6 παράγραφος 6 της οδηγίας 96/53/ΕΚ.

Άρθρο 3

Το άρθρο 3 ορίζει την προθεσμία για τη μεταφορά στο εθνικό δίκαιο της τροποποιημένης οδηγίας από τα κράτη μέλη.

Άρθρο 4

Το άρθρο 4 ορίζει την ημερομηνία έναρξης ισχύος της τροποποιημένης οδηγίας από την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή της στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Άρθρο 5

Το άρθρο 5 αφορά την τροποποιημένη οδηγία στα κράτη μέλη.

Πρόταση

ΟΔΗΓΙΑ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

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 Επιτροπής³⁴,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών³⁵,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Η οδηγία 96/53/ΕΚ³⁶ του Συμβουλίου 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 διατάξεων 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»³⁷ καθιστά σαφές ότι, προκειμένου να συμβάλει στην επίτευξη του στόχου της Ευρωπαϊκής Πράσινης Συμφωνίας³⁸ για μείωση κατά 90 % των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από τις

³⁴ EE C ... της ..., σ.

³⁵ EE C ... της ..., σ.

³⁶ EE L 235 της 17.9.1996, σ. 59.

³⁷ COM(2020)789 final.

³⁸ COM(2019) 640 final.

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 διατροφικές εμπορευματικές μεταφορές. Για να ελαχιστοποιηθεί ο διοικητικός φόρτος, να αποτραπεί η στρέβλωση του ανταγωνισμού και να μειωθούν οι κίνδυνοι για την οδική ασφάλεια και τις ζημιές στις οδικές υποδομές, θα πρέπει να εναρμονιστούν ορισμένες απαιτήσεις όσον αφορά τη χρήση βαρύτερων και μακρύτερων οχημάτων και να ενισχυθεί η επιβολή των ισχυόντων κανόνων.
- (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.
- (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) 2018/858³⁹ και (ΕΕ) 2019/2144⁴⁰ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου. Ως εκ τούτου,

³⁹ 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, (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).

⁴⁰ 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,

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/EK συμπληρώνουν την οδηγία 92/106/ΕΟΚ του Συμβουλίου⁴¹ όσον αφορά την προώθηση και την υποστήριξη της ανάπτυξης των διατροφικών μεταφορών. Ως εκ τούτου, ο ορισμός των διατροφικών μεταφορών θα πρέπει να ευθυγραμμιστεί με την ορολογία που εφαρμόζεται στην οδηγία 92/106/ΕΟΚ, προκειμένου να επιτρέπεται στα φορτηγά, τα ρυμουλκούμενα και τα ημιρυμουλκούμενα που χρησιμοποιούνται σε διατροφικές μεταφορές να επωφελούνται από το ίδιο δικαίωμα πρόσθετου βάρους με τα οδικά οχήματα που μεταφέρουν εμπορευματοκιβώτια ή κινητά αμαξώματα και χρησιμοποιούνται σε διατροφικές μεταφορές με εμπορευματοκιβώτια. Το εν λόγω κίνητρο βάρους θα ενθαρρύνει τους οδικούς μεταφορείς να ασχολούνται και με διατροφικές μεταφορές χωρίς εμπορευματοκιβώτια.
- (7) Για να διασφαλιστεί κοινή αντίληψη και ομοιόμορφη εφαρμογή των διατάξεων της εν λόγω οδηγίας στην εθνική και διεθνή κυκλοφορία, είναι απαραίτητο να διευκρινιστεί ότι οι εθνικές παρεκκλίσεις από ορισμένα μέγιστα επιτρεπόμενα όρια βαρών και διαστάσεων για ορισμένους τύπους οχημάτων στην εθνική κυκλοφορία δεν ισχύουν αυτόματα για οχήματα που χρησιμοποιούνται σε διασυνοριακές μεταφορές.
- (8) Η μεταφορά αδιαχώριστων φορτίων αποτελεί σημαντικό τμήμα της αγοράς που συνδέεται με τους στρατηγικούς τομείς των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας, των έργων πολιτικού μηχανικού και υποδομών, του πετρελαίου και του αερίου, της βαριάς βιομηχανίας και της παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας. Παρά την αναγνωρισμένη αξία των υφιστάμενων ευρωπαϊκών κατευθυντήριων γραμμών βέλτιστων πρακτικών για τις μη κανονικές μεταφορές που εγκρίθηκαν από εμπειρογνώμονες οι οποίοι ορίστηκαν από τα κράτη μέλη, έχει σημειωθεί πολύ μικρή πρόοδος προς την κατεύθυνση της απλούστευσης και της εναρμόνισης των κανόνων και των διαδικασιών για την απόκτηση αδειών για τη μεταφορά αδιαχώριστων φορτίων. Με την επιφύλαξη του δικαιώματος των κρατών μελών να θεσπίζουν τις απαραίτητες προϋποθέσεις ώστε να διασφαλίζεται η ασφαλής μεταφορά αδιαχώριστων φορτίων στην επικράτειά τους, τα κράτη μέλη θα πρέπει να συνεργαστούν ώστε να εναρμονιστούν, στο μέτρο του δυνατού, οι εν λόγω απαιτήσεις, προκειμένου να αποφευχθεί ο πολλαπλασιασμός των αποκλινουσών συνθηκών που εξυπηρετούν τον ίδιο σκοπό. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να διασφαλίζουν επίσης ότι οι εθνικές απαιτήσεις είναι αναλογικές και δεν εισάγουν διακρίσεις, αποφεύγοντας να επιβάλλουν αδικαιολόγητες απαιτήσεις όπως η άριστη γνώση της εθνικής γλώσσας του οικείου κράτους μέλους. Για να μειωθεί ο διοικητικός φόρτος για τους μεταφορείς και να διασφαλιστούν αποδοτικές, δίκαιες και ασφαλείς μεταφορές, είναι ζωτικής σημασίας να τεθεί σε εφαρμογή ένα διαφανές, εναρμονισμένο και φιλικό προς τον χρήστη σύστημα απόκτησης αδειών.
- (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

(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).

⁴¹ 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).

περιορισμό τους στα κατάλληλα τμήματα των οδικών δικτύων. Δεδομένων των εθνικών ιδιαιτεροτήτων, των διαφορετικών οικονομικών συμφερόντων, των μεταφορικών αναγκών και των διαφορετικών δυνατοτήτων υποδομής μεταφορών στα κράτη μέλη, αυτά βρίσκονται σε καλύτερη θέση προκειμένου να αξιολογήσουν και να εγκρίνουν την κυκλοφορία EMS στην επικράτειά τους. Ταυτόχρονα, για να διευρυνθεί ο θετικός κοινωνικοοικονομικός και περιβαλλοντικός αντίκτυπος της χρήσης EMS, είναι σημαντικό να αρθούν τα περιττά εμπόδια στη χρήση τους σε διασυνοριακές μεταφορές μεταξύ γειτονικών κρατών μελών που επιτρέπουν τέτοιου είδους συνδυασμούς οχημάτων στην επικράτειά τους, χωρίς περιορισμό στον αριθμό των συνόρων που διέρχονται εφόσον συμμορφώνονται με τα μέγιστα επιτρεπόμενα βάρη και τις μέγιστες επιτρεπόμενες διαστάσεις για τα EMS που έχουν θεσπίσει τα κράτη μέλη στην αντίστοιχη επικράτειά τους. Αυτό γίνεται για να διασφαλιστεί ότι τα EMS που χρησιμοποιούνται σε διασυνοριακές μεταφορές συμμορφώνονται με το κοινό χαμηλότερο όριο βαρών και διαστάσεων για τα EMS που ισχύει στα συγκεκριμένα κράτη μέλη. Για λόγους ασφάλειας των μεταφορών, διαφάνειας και νομικής σαφήνειας, θα πρέπει να θεσπιστούν κοινοί όροι για την κυκλοφορία EMS σε εθνικό και διεθνές επίπεδο, συμπεριλαμβανομένης της παροχής σαφών πληροφοριών σχετικά με τα όρια βαρών και διαστάσεων για τα EMS και σχετικά με τα τμήματα του οδικού δικτύου που είναι συμβατά με τις προδιαγραφές των συγκεκριμένων οχημάτων, αλλά και της παρακολούθησης των επιπτώσεων της χρήσης EMS στην οδική ασφάλεια, την οδική υποδομή, τη συνεργασία μεταξύ των τρόπων μεταφοράς, καθώς και των περιβαλλοντικών επιπτώσεων των ευρωπαϊκών αρθρωτών συστημάτων στο σύστημα μεταφορών, συμπεριλαμβανομένων των επιπτώσεων στην κατανομή των τρόπων μεταφοράς.

- (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.
- (11) Η μεταφορά αδιαχώριστων φορτίων από οχήματα ή συνδυασμούς οχημάτων που υπερβαίνουν τα μέγιστα βάρη ή τις μέγιστες διαστάσεις και η χρήση EMS, δεδομένων των αναγκών τους για πρόσθετα χαρακτηριστικά ασφάλειας και για κατάλληλη υποδομή, απαιτούν να δοθεί ιδιαίτερη προσοχή σε στοιχεία όπως η διαφάνεια των σχετικών πληροφοριών, η ασφάλεια δικαίου και η εναρμόνιση των διαδικασιών αδειοδότησης. Ως εκ τούτου, είναι απαραίτητο τα κράτη μέλη να θεσπίσουν ένα ενιαίο ηλεκτρονικό σύστημα πληροφοριών και επικοινωνίας που θα περιέχει με σαφή και εύκολα προσβάσιμο τρόπο όλες τις σχετικές πληροφορίες όσον αφορά τις

επιχειρησιακές και διοικητικές συνθήκες για τη μεταφορά αδιαχώριστων φορτίων και τη χρήση EMS. Αυτό το εθνικό σύστημα θα πρέπει επίσης να επιτρέπει στους μεταφορείς να λαμβάνουν πληροφορίες και να υποβάλλουν ηλεκτρονικά αιτήσεις, σε τυποποιημένη μορφή, για την έκδοση ειδικών αδειών για τη μεταφορά αδιαχώριστων φορτίων στο οικείο κράτος μέλος.

- (12) Τα τεχνητά εμπόδια στη διασυνοριακή μεταφορά με βαρύτερα φορτηγά που χρησιμοποιούνται κυρίως στις μεταφορές μεγάλων αποστάσεων (όπως συνδυασμοί οχημάτων με 5 και 6 άξονες) θα πρέπει να αρθούν με εναρμονισμένο τρόπο ώστε να αξιοποιηθεί βραχυπρόθεσμα η επιχειρησιακή, ενεργειακή και περιβαλλοντική απόδοση που συνδέεται με τη μεγαλύτερη ικανότητα φόρτωσης η οποία χορηγείται από τα κράτη μέλη, μεταξύ άλλων για τις διατροφικές μεταφορές. Για μια αποτελεσματική μετάβαση στην κινητικότητα μηδενικών εκπομπών, είναι απαραίτητο να καταργηθεί σταδιακά από το 2035 η χρήση των βαρύτερων αυτών φορτηγών που λειτουργούν με ορυκτά καύσιμα, οπότε και η διείσδυση βαρέων οχημάτων μηδενικών εκπομπών στην αγορά προβλέπεται να αυξηθεί σημαντικά, φτάνοντας έως και το 50 % περίπου των νέων ταξινομήσεων βαρέων οχημάτων. Μετά τη σταδιακή κατάργηση, τα βαρύτερα φορτηγά θα πρέπει να συνεχίσουν να επιτρέπονται στην εθνική κυκλοφορία, ενώ, στη διεθνή κυκλοφορία, θα πρέπει να συμμορφώνονται με τα μέγιστα επιτρεπόμενα βάρη που ορίζονται στο παράρτημα I της οδηγίας 96/53/EK, η οποία περιορίζει το όριο πρόσθετου βάρους σε οχήματα μηδενικών εκπομπών και σε οχήματα που συμμετέχουν σε διατροφικές μεταφορές.
- (13) Το αποδεικτικό συμμόρφωσης των οχημάτων με τις τιμές που ορίζονται στην οδηγία 96/53/EK 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 Επιτροπής⁴². 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/EK. Ο έλεγχος του διατροφικού 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 διατροφικές μεταφορές, είναι απαραίτητο οι μεταφορείς να προσκομίσουν αποδεικτικό ως προς τη διατροφική φύση της μεταφοράς. Οι πλατφόρμες για τα ψηφιακά δεδομένα των μεταφορών που έχουν συσταθεί σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 1056/2020 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁴³ (στο εξής: πλατφόρμες eFTI) παρέχουν το κατάλληλο εργαλείο καθώς είναι κατασκευασμένες για να περιλαμβάνουν τις κανονιστικές απαιτήσεις

⁴² 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).

⁴³ 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).

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.

- (14) Τα οχήματα μεταφοράς οχημάτων με ανοικτό αμάξωμα έχουν πολύ περιορισμένες δυνατότητες να μειώσουν την κατανάλωση ενέργειας μέσω βελτιωμένης αεροδυναμικής. Οι αποκλίνοντες εθνικοί κανόνες σχετικά με την προεξοχή των φορτίων σε οχήματα μεταφοράς οχημάτων προκαλούν στρεβλώσεις του ανταγωνισμού και περιορίζουν σημαντικά τις δυνατότητές τους να βελτιώσουν την επιχειρησιακή και ενεργειακή απόδοση στη διεθνή κυκλοφορία. Ως εκ τούτου, είναι απαραίτητο να εναρμονιστούν οι κανόνες σχετικά με την προεξοχή των φορτίων των οχημάτων μεταφοράς οχημάτων με ανοικτό αμάξωμα, ώστε να διασφαλιστεί ότι επιτυγχάνονται σωστά οι εν λόγω στόχοι.
- (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.
- (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.
- (17) Η αποτελεσματική, αποδοτική και συνεπής επιβολή των κανόνων είναι υψίστης σημασίας για τη διασφάλιση ανόθευτου ανταγωνισμού μεταξύ των μεταφορέων και την εξάλειψη των κινδύνων για την οδική ασφάλεια και την οδική υποδομή που θέτουν τα οχήματα τα οποία παρανόμως υπερβαίνουν τα ισχύοντα βάρη ή διαστάσεις. Για την καλύτερη στόχευση των καθ' οδόν ελέγχων σε υπερφορτωμένα οχήματα, και εφόσον επιλέξουν να χρησιμοποιούν αυτόματα συστήματα επί της οδικής υποδομής, τα κράτη μέλη θα πρέπει να διασφαλίσουν κατ' ελάχιστον την ανάπτυξη των συστημάτων αυτών στο διευρωπαϊκό δίκτυο οδικών μεταφορών. Επιπλέον, για την αξιοπιστία και τη συνέπεια της επιβολής σε ολόκληρη την Ένωση, το υποχρεωτικό ελάχιστο επίπεδο ελέγχων που θα διενεργούν τα κράτη μέλη θα πρέπει να καθοριστεί

κατ' αναλογία προς το επίπεδο κυκλοφορίας στην επικράτειά τους των οχημάτων που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας, συμπεριλαμβανομένου κατάλληλου αριθμού ελέγχων κατά τις νυχτερινές ώρες.

- (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 ευφυνούς πρόσβασης που να διασφαλίζουν τη συμμόρφωση με τους κανόνες για τα μέγιστα επιτρεπόμενα βάρη και τις μέγιστες επιτρεπόμενες διαστάσεις. Κατά τη θέσπιση αυτών των συστημάτων, τα κράτη μέλη θα πρέπει να εφαρμόζουν ελάχιστες κοινές απαιτήσεις ώστε να εγγυώνται εναρμόνιση και διαλειτουργικότητα σε ολόκληρη την ΕΕ, ιδίως όσον αφορά την προσβασιμότητα και τον μορφότυπο των σχετικών προς ανταλλαγή δεδομένων. Τα συστήματα θα πρέπει να συμβάλλουν στη διασφάλιση ότι το κατάλληλο όχημα με το κατάλληλο φορτίο δραστηριοποιείται στον κατάλληλο δρόμο την κατάλληλη στιγμή ώστε να διασφαλίζεται ο ελάχιστος αντίκτυπος στο περιβάλλον, τις υποδομές, την ανθρώπινη υγεία και ασφάλεια και την κοινωνία. Η θέσπιση των συστημάτων αυτών θα πρέπει να χρησιμοποιεί προηγμένα ευφυή συστήματα μεταφορών, όπως η επικοινωνία από το όχημα προς την υποδομή, η επικοινωνία από το όχημα προς το δίκτυο, η κοινή χρήση δεδομένων σε πραγματικό χρόνο και η εξ αποστάσεως παρακολούθηση, προκειμένου να διασφαλίζεται η ασφαλής και ομαλή κυκλοφορία των βαρέων οχημάτων, ενώ δεν θα πρέπει να οδηγούν σε δυσανάλογους ή μεροληπτικούς περιορισμούς στην κυκλοφορία.
- (19) Για να προωθηθεί η ανάπτυξη του συστήματος πολυτροπικών μεταφορών, θα πρέπει να διευκολυνθούν περαιτέρω οι μεταφορές με εμπορευματοκιβώτια, με την παροχή της δυνατότητας πρόσθετου ύψους στα οδικά οχήματα που μεταφέρουν εμπορευματοκιβώτια μεγάλου ύψους.
- (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.

- (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/EK 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 εμπειρογνομόνων, και οι διαβουλεύσεις αυτές να πραγματοποιούνται σύμφωνα με τις αρχές που ορίζονται στη διοργανική συμφωνία της 13ης Απριλίου 2016 για τη βελτίωση του νομοθετικού έργου⁴⁴. 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 εμπειρογνομόνων 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 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 Συμβουλίου⁴⁵.
- (24) Λαμβανομένων υπόψη των πολλών τροποποιήσεων του παραρτήματος I της οδηγίας 96/53/EK 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 διατροφικών μεταφορών, είναι σκόπιμο να αντικατασταθεί το παράρτημα για λόγους σαφήνειας.
- (25) Προκειμένου να προστεθούν οι πληροφορίες που ζητούνται δυνάμει της οδηγίας 96/53/EK στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΕ) 2020/1056, ο εν λόγω κανονισμός πρέπει να τροποποιηθεί.
- (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

⁴⁴ ΕΕ L 123 της 12.5.2016, σ. 1.

⁴⁵ 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).

βιώσιμων και αποτελεσματικών μεταφορών και η προώθηση της λειτουργίας της εσωτερικής αγοράς, μπορούν όμως μάλλον, λόγω του διασυννοριακού 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 έγγραφα⁴⁶, 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/EK θα πρέπει να τροποποιηθεί αναλόγως,
- ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

Άρθρο 1

Τροποποιήσεις της οδηγίας 96/53/EK

Η οδηγία 96/53/EK 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 M₂ και M₃ και των ρυμουλκουμένων τους κατηγορίας O και των μηχανοκίνητων οχημάτων των κατηγοριών N₂ και N₃ και των ρυμουλκουμένων τους κατηγορίας O₃ και O₄, 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/EK (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

⁴⁶ EE C 369 της 17.12.2011, σ. 14.

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,»

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 Ι 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 Ι,»

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 από εναλλακτικό καύσιμο και το οποίο έχει εγκριθεί στο πλαίσιο του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858,»

στ) στη δέκατη πέμπτη περίπτωση, στον ορισμό των «διατροφικών 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 Ι 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 Ι 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 ρυμουλκούμενων 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 Ι.»·

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, ελαχιστοποιώντας τον διοικητικό φόρτο και αποφεύγοντας τις περιττές καθυστερήσεις.

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

κειμένου. Τα κράτη μέλη δεν επιβάλλουν γλωσσικές απαιτήσεις σχετικά με τη μεταφορά αδιαχώριστων φορτίων.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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. Ειδικότερα, οι δοκιμές με ευρωπαϊκά αρθρωτά συστήματα επιτρέπονται για πέντε έτη κατ' ανώτατο όριο. Ο αριθμός των δοκιμών είναι απεριόριστος. Τα κράτη μέλη ενημερώνουν την Επιτροπή σχετικά.

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 τα συστήματα παρακολούθησης τα οποία δημιουργούνται από τα κράτη μέλη, όπως αναφέρεται στην παράγραφο 4α σημείο δ) και στην παράγραφο 5 του παρόντος άρθρου.»

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.

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

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

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

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 II του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2021/535* της Επιτροπής,
- ii) την πινακίδα για τις διαστάσεις σύμφωνα με το παράρτημα III της παρούσας οδηγίας, η οποία σχεδιάζεται και τοποθετείται σύμφωνα με το παράρτημα II 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 ίδιες 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).

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

φορτωμένα, έως τα 20,75 μέτρα συνολικά, με τη χρήση εγκεκριμένων στηριγμάτων φορτίου.

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

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

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 Ι.

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 Ι σημείο 1.1 για οχήματα μηδενικών εκπομπών ή συνδυασμούς οχημάτων, συμπεριλαμβανομένων

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

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:

(11) «Άρθρο 10γ

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

(13) 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. Οι μετρήσεις αυτές μπορούν να πραγματοποιηθούν με τη βοήθεια αυτόματων συστημάτων που τοποθετούνται στις οδικές υποδομές ή μέσω εποχούμενου εξοπλισμού ζύγισης εγκατεστημένου στα οχήματα σύμφωνα με την παράγραφο 4.

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

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

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

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:
- γ) «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.»
- (14) 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 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**.

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

- α) καθορίζει τα κριτήρια για τη χορήγηση πρόσβασης σε βαρέα οχήματα, όπως, ενδεικτικά, το βάρος, το μήκος, οι τεχνικές προδιαγραφές και η συμμόρφωση του οχήματος με συγκεκριμένα πρότυπα ασφάλειας·
- β) ευνοεί τη χρήση προηγμένων ευφύων συστημάτων μεταφορών για τη βελτίωση της ασφάλειας και της αποτελεσματικότητας και τη μείωση της

συμφόρησης στις οδικές μεταφορές που επηρεάζονται από τα συστήματα πολιτικών ευφυούς πρόσβασης·

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

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

* Οδηγία 2010/40/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 7ης Ιουλίου 2010, περί πλαισίου ανάπτυξης των Συστημάτων Ευφύων 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).

(15) 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»·

(16) 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 έχουν πιστοποιηθεί για άμεση επιβολή,
- 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, υποβάλλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο σχετικά με την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας, το αργότερο 13 μήνες μετά τη λήψη των πληροφοριών από όλα τα κράτη μέλη. Η έκθεση αυτή περιλαμβάνει πληροφορίες για τις σχετικές εξελίξεις στους εν λόγω τομείς.

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.»

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

«2. Η προβλεπόμενη στο άρθρο 4 παράγραφος 5α και στο άρθρο 10β παράγραφος 1 εξουσία έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων ανατίθεται στην Επιτροπή για περίοδο 5 ετών από τις *[Υπηρεσία Εκδόσεων: να προστεθεί η ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας οδηγίας]*. Η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση σχετικά με τις εξουσίες που της έχουν ανατεθεί το αργότερο εννέα μήνες πριν από τη λήξη της περιόδου των πέντε ετών. Η εξουσιοδότηση ανανεώνεται 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.»

(18) 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.»

(19) το άρθρο 10ι διαγράφεται·

(20) 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.

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

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 των πολιτών της Ένωσης, όπου διαταράσσεται σημαντικά η ομαλή λειτουργία της κοινωνίας και το δημόσιο συμφέρον απαιτεί ανάληψη επείγουσας δράσης.»

- (21) το παράρτημα I αντικαθίσταται από το παράρτημα της παρούσας οδηγίας·
- (22) στο παράρτημα III, οι λέξεις «η οδηγία 76/114/ΕΟΚ» αντικαθίστανται από τις λέξεις «το παράρτημα II 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 νι):

«νι) 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] 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.

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.

Στρασβούργο,

*Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο
Η Πρόεδρος*

*Για το Συμβούλιο
Ο Πρόεδρος*

ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΟ ΔΕΛΤΙΟ

1. ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ/ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΑΣ

1.1. Τίτλος της πρότασης/πρωτοβουλίας

1.2. Σχετικοί τομείς πολιτικής

1.3. Η πρόταση/πρωτοβουλία αφορά:

1.4. Στόχοι

1.4.1. Γενικοί στόχοι

1.4.2. Ειδικοί στόχοι

1.4.3. Αναμενόμενα αποτελέσματα και επιπτώσεις

1.4.4. Δείκτες επιδόσεων

1.5. Αιτιολόγηση της πρότασης/πρωτοβουλίας

1.5.1. Βραχυπρόθεσμη ή μακροπρόθεσμη κάλυψη αναγκών, συμπεριλαμβανομένου λεπτομερούς χρονοδιαγράμματος για τη σταδιακή υλοποίηση της πρωτοβουλίας

1.5.2. Προστιθέμενη αξία της ενωσιακής παρέμβασης (που μπορεί να προκύπτει από διάφορους παράγοντες, π.χ. οφέλη από τον συντονισμό, ασφάλεια δικαίου, μεγαλύτερη αποτελεσματικότητα ή συμπληρωματικότητα). Για τους σκοπούς του παρόντος σημείου «προστιθέμενη αξία της ενωσιακής παρέμβασης» είναι η αξία που απορρέει από την ενωσιακή παρέμβαση και η οποία προστίθεται στην αξία που θα είχε δημιουργηθεί αν τα κράτη μέλη ενεργούσαν μεμονωμένα.

1.5.3. Διδάγματα από ανάλογες εμπειρίες του παρελθόντος

1.5.4. Συμβατότητα με το πολυετές δημοσιονομικό πλαίσιο και ενδεχόμενες συνέργειες με άλλα κατάλληλα μέσα

1.5.5. Αξιολόγηση των διάφορων διαθέσιμων επιλογών χρηματοδότησης, συμπεριλαμβανομένων των δυνατοτήτων ανακατανομής

1.6. Διάρκεια και δημοσιονομικές επιπτώσεις της πρότασης/πρωτοβουλίας

1.7. Προβλεπόμενες μέθοδοι εκτέλεσης του προϋπολογισμού

2. ΜΕΤΡΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ

2.1. Κανόνες παρακολούθησης και υποβολής εκθέσεων

2.2. Συστήματα διαχείρισης και ελέγχου

2.2.1. Αιτιολόγηση των τρόπων διαχείρισης, των μηχανισμών εκτέλεσης της χρηματοδότησης, των όρων πληρωμής και της προτεινόμενης στρατηγικής ελέγχου

2.2.2. Πληροφορίες σχετικά με τους κινδύνους που έχουν εντοπιστεί και τα συστήματα εσωτερικού ελέγχου που έχουν δημιουργηθεί για τον μετριασμό τους

2.2.3. Εκτίμηση και αιτιολόγηση της οικονομικής αποδοτικότητας των ελέγχων (λόγος του κόστους του ελέγχου προς την αξία των σχετικών κονδυλίων που αποτελούν αντικείμενο διαχείρισης) και αξιολόγηση του εκτιμώμενου επιπέδου κινδύνου σφάλματος (κατά την πληρωμή και κατά το κλείσιμο)

2.3. Μέτρα για την πρόληψη περιπτώσεων απάτης και παρατυπίας

- 3. ΕΚΤΙΜΩΜΕΝΕΣ ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ/ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΑΣ**
- 3.1. Τομείς του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου και γραμμές δαπανών του προϋπολογισμού που επηρεάζονται**
- 3.2. Εκτιμώμενες δημοσιονομικές επιπτώσεις της πρότασης στις πιστώσεις**
- 3.2.1. Συνοπτική παρουσίαση των εκτιμώμενων επιπτώσεων στις επιχειρησιακές πιστώσεις*
- 3.2.2. Εκτιμώμενο αποτέλεσμα που χρηματοδοτείται με επιχειρησιακές πιστώσεις*
- 3.2.3. Συνοπτική παρουσίαση των εκτιμώμενων επιπτώσεων στις διοικητικές πιστώσεις*
- 3.2.3.1. Εκτιμώμενες ανάγκες σε ανθρώπινους πόρους*
- 3.2.4. Συμβατότητα με το ισχύον πολυετές δημοσιονομικό πλαίσιο*
- 3.2.5. Συμμετοχή τρίτων στη χρηματοδότηση*
- 3.3. Εκτιμώμενες επιπτώσεις στα έσοδα**

1. ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ/ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΑΣ

1.1. Τίτλος της πρότασης/πρωτοβουλίας

Πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση της οδηγίας 96/53/EK 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.

1.2. Σχετικοί τομείς πολιτικής

Κινητικότητα και Μεταφορές

1.3. Η πρόταση/πρωτοβουλία αφορά:

- ☒ νέα δράση
- ☐ νέα δράση έπεται από δοκιμαστικό σχέδιο / προπαρασκευαστική ενέργεια⁴⁷
- ☐ την παράταση υφιστάμενης δράσης
- ☐ συγχώνευση ή αναπροσανατολισμό μίας ή περισσότερων δράσεων προς άλλη/νέα δράση

1.4. Στόχοι

1.4.1. Γενικοί στόχοι

Οι γενικοί στόχοι της παρούσας πρωτοβουλίας είναι η βελτίωση της ενεργειακής και επιχειρησιακής απόδοσης των οδικών μεταφορών στο ευρύτερο πλαίσιο της αυξημένης περιβαλλοντικής και κλιματικής φιλοδοξίας της ΕΕ έως το 2030 και της κλιματικής ουδετερότητας της ΕΕ έως το 2050 και η διασφάλιση της ελεύθερης κυκλοφορίας εμπορευμάτων και του θεμιτού ανταγωνισμού στην εσωτερική αγορά οδικών μεταφορών.

1.4.2. Ειδικό στόχοι

Ειδικός στόχος

Οι ειδικοί στόχοι της παρούσας πρωτοβουλίας είναι τρεις:

1. Η άρση των εμποδίων για την υιοθέτηση βαρέων οχημάτων μηδενικών εκπομπών και διατάξεων εξοικονόμησης ενέργειας και η παροχή κινήτρων για τις διατροφικές μεταφορές.
2. Η εναρμόνιση των κανόνων για τα μέγιστα βάρη και τις μέγιστες διαστάσεις των βαρέων οχημάτων στις διασυνοριακές μεταφορές.
3. Η βελτίωση της επιβολής των διασυνοριακών κανόνων, μεταξύ άλλων για λόγους οδικής ασφάλειας.

Αυτοί οι στόχοι πρέπει να επιτευχθούν με παράλληλη διασφάλιση της ισορροπίας μεταξύ των απαιτήσεων συντήρησης της υποδομής, της οδικής ασφάλειας και της

⁴⁷

Όπως αναφέρεται στο άρθρο 58 παράγραφος 2 στοιχείο α) ή β) του δημοσιονομικού κανονισμού.

μείωσης των αερίων του θερμοκηπίου και των εκπομπών ρύπων από το σύστημα μεταφορών.

1.4.3. Αναμενόμενα αποτελέσματα και επιπτώσεις

Να προσδιοριστούν τα αποτελέσματα που αναμένεται να έχει η πρόταση/πρωτοβουλία όσον αφορά τους/τις στοχευόμενους/-ες δικαιούχους/ομάδες.

Παρέχοντας ισχυρά κίνητρα στους οδικούς μεταφορείς όσον αφορά την πρόσθετη ικανότητα φόρτωσης για τα βαρέα οχήματα μηδενικών εκπομπών και για όλους τους τύπους οχημάτων που συμμετέχουν σε διατροφικές μεταφορές, η πρόταση θα επιταχύνει την υιοθέτηση βαρέων οχημάτων μηδενικών εκπομπών και θα προωθήσει την ανάπτυξη των διατροφικών μεταφορών. Στην πραγματικότητα, το μερίδιο των οχημάτων μηδενικών εκπομπών στο σύνολο του στόλου βαρέων οχημάτων και της μεταφορικής δραστηριότητας από βαρέα οχήματα μηδενικών εκπομπών θα αυξηθεί, φτάνοντας, έως το 2050, το 90 % περίπου των συνολικών τονοχλιομέτρων από βαρέα οχήματα μηδενικών εκπομπών. Η πρόταση θα οδηγήσει επίσης στη στροφή από τις αμιγώς οδικές μεταφορές στις διατροφικές μεταφορές, η οποία εκτιμάται σε περίπου 21 δισεκατομμύρια τονοχλιομέτρων το 2030 και 26 δισεκατομμύρια τονοχλιομέτρων το 2050 σε σχέση με το βασικό σενάριο.

Με την εναρμόνιση των κανόνων που ισχύουν για τη χρήση μακρύτερων/βαρύτερων οχημάτων σε διασυνοριακές μεταφορές και τον εξορθολογισμό των διαδικασιών για την υποβολή αιτήσεων για την έκδοση αδειών, όπου απαιτείται, η πρόταση θα μειώσει τον διοικητικό φόρτο για τους μεταφορείς και θα βελτιώσει την ενεργειακή και επιχειρησιακή απόδοση των μεταφορών μέσω των οχημάτων αυτών. Η καθαρή εξοικονόμηση κόστους για τους μεταφορείς εκτιμάται στο επίπεδο των 45 δισεκατομμυρίων EUR σε σχέση με το βασικό σενάριο, εκφρασμένη ως παρούσα αξία για την περίοδο εκτίμησης 2025-2050.

Με τη βελτίωση της παρακολούθησης και της επιβολής, η πρόταση θα αποτρέψει την κυκλοφορία υπερφορτωμένων και άλλων μη συμμορφούμενων βαρέων οχημάτων στους δρόμους της ΕΕ, εξαλείφοντας τους κινδύνους για την οδική ασφάλεια που ενέχουν τα οχήματα αυτά, καθώς και τις στρεβλώσεις του ανταγωνισμού.

Σωρευτικά για την περίοδο 2025-2050, η πρόταση θα μειώσει τις εκπομπές CO₂ κατά 27,8 εκατομμύρια τόνους (1,2 % των εκπομπών CO₂ από τις εμπορευματικές μεταφορές). Το εξωτερικό κόστος των εκπομπών CO₂, εκφρασμένο ως τρέχουσα αξία για την περίοδο εκτίμησης 2025-2050 εκτιμάται ότι θα μειωθεί κατά 3,5 δισεκατομμύρια EUR σε σχέση με το βασικό σενάριο.

Η πρόταση αναμένεται να οδηγήσει σε μείωση του εξωτερικού κόστους των θανάτων από ατυχήματα κατά περίπου 0,9 δισεκατομμύρια EUR λόγω των 411 ζώων που θα σωθούν, σωρευτικά, κατά την περίοδο 2025-2050, σε σχέση με το βασικό σενάριο.

1.4.4. Δείκτες επιδόσεων

Να προσδιοριστούν οι δείκτες για την παρακολούθηση της προόδου και των επιτευγμάτων.

Η Επιτροπή θα παρακολουθεί και θα αξιολογεί τον πραγματικό αντίκτυπο της οδηγίας μέσω διαφορετικών δράσεων και ενός συνόλου δεικτών που θα της επιτρέπουν να μετρά την πρόοδο στην επίτευξη συγκεκριμένων και επιχειρησιακών στόχων.

Η πρόοδος στην άρση των εμποδίων στην εσωτερική αγορά θα μετρηθεί με τον αριθμό των εθνικών απαιτήσεων που θα καταργηθούν και με την παρακολούθηση των μειώσεων του διοικητικού και λειτουργικού κόστους χάρη στις απλοποιημένες διαδικασίες αδειοδότησης και τη διευκόλυνση των διασυνοριακών μεταφορών. Οι σχετικές πληροφορίες θα συλλέγονται από τα βασικά ενδιαφερόμενα μέρη, όπως ενώσεις μεταφορέων, οργανισμούς μεταφοράς μη κανονικών φορτίων, καθώς και μέσω στατιστικών στοιχείων από τις αρμόδιες εθνικές αρχές.

Η επιτυχία ως προς την ενίσχυση της υιοθέτησης βαρέων οχημάτων μηδενικών εκπομπών και διατάξεων εξοικονόμησης ενέργειας θα αξιολογηθεί με βάση την αύξηση του αριθμού ταξινομήσεων βαρέων οχημάτων μηδενικών εκπομπών, τους όγκους πωλήσεων και το μερίδιό τους στον συνολικό στόλο βαρέων οχημάτων, αλλά και την αύξηση του αριθμού πωλήσεων βαρέων οχημάτων με εγκατεστημένες διατάξεις εξοικονόμησης ενέργειας. Οι σχετικές πληροφορίες θα συγκεντρωθούν από στατιστικά στοιχεία από τα κράτη μέλη, τους κατασκευαστές αυτοκινήτων και τις ενώσεις μεταφορέων.

Η πρόοδος ως προς την προώθηση των διατροφικών μεταφορών θα παρακολουθείται με ανάλυση της αύξησης του όγκου των διατροφικών μεταφορών, της αύξησης του αριθμού των μεταφορέων που συμμετέχουν σε διατροφικές μεταφορές ή της αύξησης του όγκου μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων μεγάλου ύψους. Οι πληροφορίες θα συγκεντρώνονται από τις τομεακές οργανώσεις, τα επίσημα στατιστικά στοιχεία για τον όγκο μεταφορών ανά τρόπο μεταφοράς και τις αλλαγές στα μερίδια των τρόπων μεταφοράς εμπορευμάτων. Τα σχετικά δεδομένα μπορούν επίσης να συλλέγονται από πλατφόρμες eFTI, που περιέχουν πληροφορίες για τη μεταφορά φορτίων.

Τέλος, οι βελτιώσεις στην αποδοτικότητα της επιβολής θα αξιολογηθούν με την εκτίμηση των μέτρων επιβολής. Τα δεδομένα σχετικά με τον αριθμό των επιθεωρήσεων, τις παραβάσεις που εντοπίστηκαν, το ποσοστό ανίχνευσης, τις επιβληθείσες κυρώσεις και τα ποσοστά συμμόρφωσης, καθώς και τον αριθμό και τους τύπους εγκατεστημένων συστημάτων ζύγισης εν κινήσει (WIM), θα συλλέγονται από τις εθνικές αρχές, ιδίως τις υπηρεσίες επιβολής. Τα ενδιαφερόμενα μέρη μπορούν επίσης να παρέχουν στοιχεία σχετικά με τη συνέπεια και την αποτελεσματικότητα των πρακτικών επιβολής.

1.5. Αιτιολόγηση της πρότασης/πρωτοβουλίας

1.5.1. Βραχυπρόθεσμη ή μακροπρόθεσμη κάλυψη αναγκών, συμπεριλαμβανομένου λεπτομερούς χρονοδιαγράμματος για τη σταδιακή υλοποίηση της πρωτοβουλίας

Η προτεινόμενη οδηγία προβλέπεται να τεθεί σε ισχύ το 2025.

Μεταξύ των μέτρων εναρμόνισης και παρακολούθησης προβλέπει: i) τον καθορισμό ελάχιστων διοικητικών απαιτήσεων και απαιτήσεων ασφάλειας για τη μεταφορά αδιαχώριστων φορτίων και ii) τον καθορισμό κοινών αρχών για την εθελοντική εφαρμογή πολιτικών ευφυσούς πρόσβασης. Οι δύο αυτές δράσεις συνεπάγονται προπαρασκευαστικές ενέργειες που θα πραγματοποιηθούν την περίοδο 2025-2027. Κάθε δράση συνεπάγεται την ανάθεση εξωτερικής μελέτης και τη διοργάνωση εργαστηρίων με τους εμπειρογνώμονες του τομέα. Θα χρειαστεί χρηματοδότηση για τις δύο μελέτες και τα τέσσερα εργαστήρια με εμπειρογνώμονες για την περίοδο 2025-2027.

1.5.2. Προστιθέμενη αξία της ενωσιακής παρέμβασης (που μπορεί να προκύπτει από διάφορους παράγοντες, π.χ. οφέλη από τον συντονισμό, ασφάλεια δικαίου, μεγαλύτερη

αποτελεσματικότητα ή συμπληρωματικότητα). Για τους σκοπούς του παρόντος σημείου «προστιθέμενη αξία της ενωσιακής παρέμβασης» είναι η αξία που απορρέει από την ενωσιακή παρέμβαση και η οποία προστίθεται στην αξία που θα είχε δημιουργηθεί αν τα κράτη μέλη ενεργούσαν μεμονωμένα.

Η εκ των υστέρων αξιολόγηση της οδηγίας επιβεβαίωσε την προστιθέμενη αξία της δράσης της ΕΕ για τη θέσπιση κοινών προτύπων για τα βαρέα οχήματα που κυκλοφορούν στους δρόμους της ΕΕ. Ωστόσο, οι ελλείψεις της οδηγίας, όπως τα νομικά κενά και τα παρωχημένα πρότυπα, παρεμποδίζουν την ευρεία ανάπτυξη τεχνολογιών απανθρακοποίησης και τη βελτίωση της επιχειρησιακής απόδοσης στις διασυνοριακές μεταφορές. Η έλλειψη συντονισμένης δράσης της ΕΕ οδηγεί σε περαιτέρω κατακερματισμό της αγοράς, στρεβλώσεις του ανταγωνισμού και μεροληπτικές πρακτικές ελέγχου. Όλα αυτά αποδυναμώνουν τα κίνητρα για την ανάπτυξη οχημάτων μηδενικών εκπομπών και ενεργειακά αποδοτικών τεχνολογιών. Οι πρωτοβουλίες σε εθνικό, τοπικό και τομεακό επίπεδο δεν επαρκούν για την αντιμετώπιση των προβλημάτων σε επίπεδο ΕΕ και των υποκείμενων αιτιών τους ούτε για την ουσιαστική συμβολή στην επίτευξη των στόχων απανθρακοποίησης. Συνεπώς, είναι απαραίτητη η ανάληψη ενωσιακής δράσης για την παροχή νομικής σαφήνειας ως προς τους κανόνες που ισχύουν για τις διασυνοριακές μεταφορές με μακρύτερα/βαρύτερα οχήματα, για τη δημιουργία ισχυρότερων κινήτρων για την υιοθέτηση βαρέων οχημάτων μηδενικών εκπομπών και την ανάπτυξη των διατροπικών μεταφορών, καθώς και για τη διασφάλιση πιο αποδοτικής και συνεπούς διασυνοριακής επιβολής των ισχυόντων κανόνων.

1.5.3. Διδάγματα από ανάλογες εμπειρίες του παρελθόντος

Η αρχική οδηγία που εκδόθηκε το 1996 τροποποιήθηκε στη συνέχεια το 2002 από την οδηγία 2002/7/EK και το 2015 από την οδηγία (ΕΕ) 2015/719. Η αναθεώρηση του 2002 εναρμόνισε τις μέγιστες επιτρεπόμενες διαστάσεις των λεωφορείων στην εθνική και διεθνή κυκλοφορία, ώστε να καταστεί δυνατή η απρόσκοπτη οδική μεταφορά επιβατών εντός της ΕΕ. Η αναθεώρηση του 2015 προέβλεπε ορισμένες παρεκκλίσεις από τα μέγιστα επιτρεπόμενα βάρη και τις μέγιστες επιτρεπόμενες διαστάσεις οχημάτων και συνδυασμών οχημάτων, προκειμένου να ενθαρρυνθεί η υιοθέτηση συστημάτων μετάδοσης κίνησης με εναλλακτικά καύσιμα, να βελτιωθεί η αεροδυναμική των οχημάτων και να διασφαλιστεί η διαλειτουργικότητα με άλλους τρόπους μεταφοράς. Κύριος στόχος για τις παρεκκλίσεις αυτές ήταν η μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου και η βελτίωση της οδικής ασφάλειας και της άνεσης του οδηγού στις εμπορικές (εμπορευματικές) μεταφορές.

Ωστόσο, βάσει αξιολόγησης της τρέχουσας οδηγίας του 2022, ενώ η οδηγία είναι αποτελεσματική για την προώθηση της οδικής ασφάλειας, την προστασία των οδικών υποδομών και τη διευκόλυνση της χρήσης οδικών οχημάτων στις διατροπικές μεταφορές με εμπορευματοκιβώτια, δεν λαμβάνει επαρκώς υπόψη τη διασφάλιση του θεμιτού ανταγωνισμού και την ενθάρρυνση της χρήσης τεχνολογιών και διατάξεων μηδενικών εκπομπών και εξοικονόμησης ενέργειας.

Η αξιολόγηση κατέληξε στο συμπέρασμα ότι τα κίνητρα για τη βελτίωση της ενεργειακής απόδοσης των οδικών μεταφορών και τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου ήταν ανεπαρκή και δεν αποτύπωναν τις πρακτικές συνέπειες της χρήσης νέων τεχνολογιών μηδενικών εκπομπών, οι οποίες μπορεί να είναι βαρύτερες και να καταλαμβάνουν περισσότερο χώρο από τις τεχνολογίες κινητήρων εσωτερικής καύσης. Οι εθνικές παρεκκλίσεις που επιτρέπουν την κυκλοφορία μακρύτερων και/ή βαρύτερων οχημάτων οδήγησαν επίσης σε ένα συνονθύλευμα

διαφορετικών κανόνων, παρακωλύοντας την ομαλή διασυνοριακή κυκλοφορία βαρέων οχημάτων στην ΕΕ και οδηγώντας σε απώλεια επιχειρησιακής και ενεργειακής απόδοσης. Αυτός ο συνδυασμός ενωσιακών και εθνικών απαιτήσεων, καθώς και διμερών ρυθμίσεων, σε συνδυασμό με νομικές αβεβαιότητες, έχει επίσης οδηγήσει σε αναποτελεσματική και ασυνεπή επιβολή, ιδίως στις διασυνοριακές μεταφορές.

Τα εν λόγω πορίσματα επιβεβαίωσαν την ανάγκη να αρθούν τα ρυθμιστικά και τεχνικά εμπόδια και να παρασχεθούν ισχυρότερα κίνητρα για την υιοθέτηση των τεχνολογιών μηδενικών εκπομπών και των διατάξεων εξοικονόμησης ενέργειας στον τομέα των βαρέων οχημάτων, να διευκολυνθούν περαιτέρω οι διατροφικές μεταφορές, να εναρμονιστούν και να αποσαφηνιστούν οι κανόνες για τη χρήση μακρύτερων και/ή βαρύτερων βαρέων οχημάτων σε διασυνοριακές μεταφορές και να καταστεί η επιβολή αποτελεσματική, αποδοτική και συνεπής σε ολόκληρη την ΕΕ.

1.5.4. Συμβατότητα με το πολυετές δημοσιονομικό πλαίσιο και ενδεχόμενες συνέργειες με άλλα κατάλληλα μέσα

Η πρόταση είναι συμβατή με το πολυετές δημοσιονομικό πλαίσιο. Θα χρειαστεί η χρηματοδότηση της ΕΕ για την κάλυψη λειτουργικών δαπανών που σχετίζονται με δραστηριότητες υποστήριξης για την ανάπτυξη κοινών προτύπων όσον αφορά την αδειοδότηση μη κανονικών μεταφορών και την εφαρμογή, με εναρμονισμένο τρόπο, συστημάτων πολιτικών ευφυούς πρόσβασης σε ολόκληρη την ΕΕ.

1.5.5. Αξιολόγηση των διάφορων διαθέσιμων επιλογών χρηματοδότησης, συμπεριλαμβανομένων των δυνατοτήτων ανακατανομής

Οι δημοσιονομικές επιπτώσεις της παρούσας πρότασης είναι πολύ περιορισμένες. Συνίστανται στη χρηματοδότηση τυπικών δραστηριοτήτων ανάλυσης και διαβούλευσης που πραγματοποιούνται με εξωτερική υποστήριξη εμπειρογνομόνων και είναι απαραίτητες για τη θέσπιση κοινών τεχνικών απαιτήσεων που διασφαλίζουν τη συνεπή εφαρμογή των κανόνων που ισχύουν για τον τομέα των βαρέων οχημάτων στην ΕΕ.

1.6. Διάρκεια και δημοσιονομικές επιπτώσεις της πρότασης/πρωτοβουλίας

☐ **περιορισμένη διάρκεια**

☐ με ισχύ από [HH/MM]EEEE έως [HH/MM]EEEE

☐ Δημοσιονομικές επιπτώσεις από το EEEE έως το EEEE για πιστώσεις αναλήψεων υποχρεώσεων και από το EEEE έως το EEEE για πιστώσεις πληρωμών.

☒ **απεριόριστη διάρκεια**

Περίοδος σταδιακής εφαρμογής από το EEEE έως το EEEE,

και στη συνέχεια πλήρης εφαρμογή.

1.7. Προβλεπόμενες μέθοδοι εκτέλεσης του προϋπολογισμού⁴⁸

☒ **Άμεση διαχείριση** από την Επιτροπή

☒ από τις υπηρεσίες της, συμπεριλαμβανομένου του προσωπικού της στις αντιπροσωπείες της Ένωσης

☐ από τους εκτελεστικούς οργανισμούς

☐ **Επιμερισμένη διαχείριση** με τα κράτη μέλη

☐ **Έμμεση διαχείριση** με ανάθεση καθηκόντων εκτέλεσης του προϋπολογισμού:

☐ σε τρίτες χώρες ή οργανισμούς που αυτές έχουν ορίσει

☐ σε διεθνείς οργανισμούς και στις οργανώσεις τους (να προσδιοριστούν)

☐ στην ΕΤΕπ και στο Ευρωπαϊκό Ταμείο Επενδύσεων

☐ στους οργανισμούς που αναφέρονται στα άρθρα 70 και 71 του δημοσιονομικού κανονισμού

☐ σε οργανισμούς δημοσίου δικαίου

☐ σε οργανισμούς που διέπονται από ιδιωτικό δίκαιο και έχουν αποστολή δημόσιας υπηρεσίας, στον βαθμό που παρέχουν επαρκείς οικονομικές εγγυήσεις

☐ σε οργανισμούς που διέπονται από το ιδιωτικό δίκαιο κράτους μέλους, στους οποίους έχει ανατεθεί η εκτέλεση σύμπραξης δημόσιου και ιδιωτικού τομέα και παρέχουν επαρκείς οικονομικές εγγυήσεις

☐ σε οργανισμούς ή πρόσωπα επιφορτισμένα με την εφαρμογή συγκεκριμένων δράσεων στην ΚΕΠΠΑ βάσει του τίτλου V της ΣΕΕ και τα οποία προσδιορίζονται στην αντίστοιχη βασική πράξη.

Αν αναφέρονται περισσότεροι του ενός τρόποι διαχείρισης, να διευκρινιστούν στο τμήμα «Παρατηρήσεις».

Παρατηρήσεις

--

⁴⁸

Οι λεπτομέρειες σχετικά με τις μεθόδους εκτέλεσης του προϋπολογισμού, καθώς και οι παραπομπές στον δημοσιονομικό κανονισμό είναι διαθέσιμες στον ιστότοπο BUDGpedia: <https://myintracomm.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budget-implementation/Pages/implementation-methods.aspx>.

2. ΜΕΤΡΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ

2.1. Κανόνες παρακολούθησης και υποβολής εκθέσεων

Να προσδιοριστούν η συχνότητα και οι όροι.

Τα καθήκοντα θα αναληφθούν απευθείας από τη ΓΔ MOVE, μετά τον ετήσιο κύκλο προγραμματισμού και παρακολούθησης, μεταξύ άλλων με την υποβολή των αποτελεσμάτων μέσω της ετήσιας έκθεσης δραστηριοτήτων της ΓΔ MOVE.

2.2. Συστήματα διαχείρισης και ελέγχου

2.2.1. Αιτιολόγηση των τρόπων διαχείρισης, των μηχανισμών εκτέλεσης της χρηματοδότησης, των όρων πληρωμής και της προτεινόμενης στρατηγικής ελέγχου

Η μεταφορά στην εθνική νομοθεσία και η εφαρμογή της προτεινόμενης οδηγίας θα παρακολουθούνται από τη μονάδα της ΓΔ MOVE για την πολιτική οδικών μεταφορών. Οι δαπάνες θα εκτελούνται υπό άμεση διαχείριση, με πλήρη εφαρμογή των διατάξεων του δημοσιονομικού κανονισμού και της απόφασης C(2007)5858 της Επιτροπής, της 5ης Δεκεμβρίου 2007, για την επιστροφή εξόδων προς εξωτερικούς εμπειρογνώμονες που καλούνται σε συνεδριάσεις, καθώς και κάθε δυνατής αναθεώρησης των εν λόγω κανόνων. Η χρηματοδότηση θα παρέχεται μέσω σύναψης δημόσιων συμβάσεων και υπό μορφή επιστροφής εξόδων προς τους εμπειρογνώμονες. Η στρατηγική ελέγχου για τις δημόσιες συμβάσεις και τις επιχορηγήσεις στη ΓΔ MOVE περιλαμβάνει ειδικούς εκ των προτέρων νομικούς, λειτουργικούς και δημοσιονομικούς ελέγχους ως προς τις διαδικασίες, καθώς και ως προς την υπογραφή συμβάσεων και συμφωνιών. Επιπλέον, οι δαπάνες που πραγματοποιούνται για την προμήθεια αγαθών και υπηρεσιών υπόκεινται επίσης, όταν είναι απαραίτητο, σε εκ των υστέρων δημοσιονομικούς ελέγχους.

2.2.2. Πληροφορίες σχετικά με τους κινδύνους που έχουν εντοπιστεί και τα συστήματα εσωτερικού ελέγχου που έχουν δημιουργηθεί για τον μετριασμό τους

Οι πιθανοί πάροχοι υπηρεσιών υπό καθεστώς συμβάσεων-πλαισίων θεωρούνται ανάδοχοι χαμηλού κινδύνου. Επομένως, οι πιθανοί κίνδυνοι καλύπτονται από τους υφιστάμενους μηχανισμούς του δημοσιονομικού κανονισμού και μετριάζονται από τη δέσμη εσωτερικών ελέγχων της ΓΔ MOVE (συστηματικοί εκ των προτέρων νομικοί και δημοσιονομικοί έλεγχοι, εκ των υστέρων έλεγχοι των δαπανών, όπως ορίζεται στα ετήσια προγράμματα εργασιών ελέγχου). Όσον αφορά την επιστροφή των εξόδων των εμπειρογνομόνων, οι βασικοί έλεγχοι για τον μετριασμό των εγγενών κινδύνων ως προς την ακρίβεια και την εγκυρότητα των αξιώσεων αντιμετωπίζονται μέσω της χρήσης του AGM, ενός διαδικτυακού εργαλείου για τον σχεδιασμό, την οργάνωση και τη διεκπεραίωση της επιστροφής δαπανών για συνεδριάσεις που περιλαμβάνουν τη συμμετοχή εξωτερικών εμπειρογνομόνων. Θα τεθούν επίσης σε εφαρμογή οι κατάλληλοι έλεγχοι για τον μετριασμό του πιθανού κινδύνου σύγκρουσης συμφερόντων.

2.2.3. Εκτίμηση και αιτιολόγηση της οικονομικής αποδοτικότητας των ελέγχων (λόγος του κόστους του ελέγχου προς την αξία των σχετικών κονδυλίων που αποτελούν αντικείμενο διαχείρισης) και αξιολόγηση του εκτιμώμενου επιπέδου κινδύνου σφάλματος (κατά την πληρωμή και κατά το κλείσιμο)

Λαμβανομένων υπόψη του περιορισμένου εύρους και του ποσού της ενωσιακής χρηματοδότησης που θα παρασχεθεί, και δεδομένου ότι οι αποδέκτες των κονδυλίων της ΕΕ θεωρούνται χαμηλού κινδύνου, αναμένεται ότι η παρούσα πρωτοβουλία δεν

θα προκαλέσει κόστος ελέγχου που να υπερβαίνει το υφιστάμενο κόστος των ελέγχων της ΓΔ MOVE. Ο κίνδυνος λάθους κατά την πληρωμή και κατά το κλείσιμο αναμένεται να παραμείνει κάτω από 2 %.

2.3. Μέτρα για την πρόληψη περιπτώσεων απάτης και παρατυπίας

Να προσδιοριστούν τα ισχύοντα ή τα προβλεπόμενα μέτρα πρόληψης και προστασίας, π.χ. στη στρατηγική για την καταπολέμηση της απάτης.

Θα εφαρμόζονται τα συνήθη μέτρα πρόληψης και προστασίας της Επιτροπής, συγκεκριμένα:

- Πριν καταβληθούν οι πληρωμές για κάθε υπηρεσία ελέγχονται από το προσωπικό της Επιτροπής, οι οποίοι λαμβάνουν υπόψη τυχόν συμβατικές υποχρεώσεις, οικονομικές αρχές και ορθές δημοσιονομικές και διαχειριστικές πρακτικές. Οι διατάξεις περί καταπολέμησης της απάτης (εποπτεία, απαιτήσεις υποβολής εκθέσεων κ.λπ.) περιλαμβάνονται σε όλες τις συμφωνίες και τις συμβάσεις επιχορήγησης που συνάπτει η Επιτροπή με τους δικαιούχους των πληρωμών.

- Για την καταπολέμηση της απάτης, της διαφθοράς και άλλων παράνομων δραστηριοτήτων, εφαρμόζονται χωρίς περιορισμό οι διατάξεις του κανονισμού (ΕΕ, Ευρατόμ) αριθ. 883/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τις έρευνες που πραγματοποιούνται από την Ευρωπαϊκή Υπηρεσία Καταπολέμησης της Απάτης (OLAF), καθώς και οι διατάξεις που αφορούν την Ευρωπαϊκή Εισαγγελία (EPPO), η οποία ιδρύθηκε με τον κανονισμό (ΕΕ) 2017/1939 του Συμβουλίου.

Η Επιτροπή ακολουθεί περαιτέρω μια ισχυρή στρατηγική για την καταπολέμηση της απάτης, την CAFS, η οποία βρίσκεται επί του παρόντος υπό αναθεώρηση.

Η ΓΔ MOVE εξέδωσε αναθεωρημένη στρατηγική για την καταπολέμηση της απάτης το 2020. Η στρατηγική της MOVE για την καταπολέμηση της απάτης βασίζεται στη στρατηγική της Επιτροπής για την καταπολέμηση της απάτης και σε ειδική εκτίμηση κινδύνου που διενεργήθηκε εσωτερικά για τον εντοπισμό τομέων που είναι πιο ευάλωτοι σε περιπτώσεις απάτης, των ελέγχων που ήδη εφαρμόζονται και των δράσεων που απαιτούνται για τη βελτίωση της ικανότητας της ΓΔ MOVE να προλαμβάνει, να εντοπίζει και να αντιμετωπίζει περιπτώσεις απάτης.

Οι συμβατικές διατάξεις που ισχύουν για τις δημόσιες συμβάσεις διασφαλίζουν ότι οι έλεγχοι και οι επιτόπιοι έλεγχοι είναι δυνατό να διενεργούνται από τις υπηρεσίες της Επιτροπής, συμπεριλαμβανομένης της OLAF, με τη χρήση των τυποποιημένων διατάξεων που συνιστά η OLAF.

3. ΕΚΤΙΜΩΜΕΝΕΣ ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ/ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΑΣ

3.1. Τομείς του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου και γραμμές δαπανών του προϋπολογισμού που επηρεάζονται

Υφιστάμενες γραμμές του προϋπολογισμού

Κατά σειρά τομέων του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου και γραμμών του προϋπολογισμού

Τομέας του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου	Γραμμή του προϋπολογισμού	Είδος δαπάνης	Συμμετοχή			
	Αριθμός	ΔΠ/ΜΔΠ ⁴⁹	χωρών ΕΖΕΣ ⁵⁰	υποψήφίων προς ένταξη χωρών και δυνάμει υποψήφίων χωρών ⁵¹	άλλων τρίτων χωρών	άλλα έσοδα για ειδικό προορισμό
1	02 20 04 01	ΔΠ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ
7	20 02 06 02	ΔΠ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ

⁴⁹ ΔΠ = Διαχωριζόμενες πιστώσεις / ΜΔΠ = Μη διαχωριζόμενες πιστώσεις.

⁵⁰ ΕΖΕΣ: Ευρωπαϊκή Ζώνη Ελεύθερων Συναλλαγών.

⁵¹ Υποψήφιος χώρες και, κατά περίπτωση, δυνάμει υποψήφια μέλη της ΕΕ από τα Δυτικά Βαλκάνια.

3.2. Εκτιμώμενες δημοσιονομικές επιπτώσεις της πρότασης στις πιστώσεις

3.2.1. Συνοπτική παρουσίαση των εκτιμώμενων επιπτώσεων στις επιχειρησιακές πιστώσεις

☐ Η πρόταση/πρωτοβουλία δεν συνεπάγεται τη χρησιμοποίηση επιχειρησιακών πιστώσεων

☒ Η πρόταση/πρωτοβουλία συνεπάγεται τη χρησιμοποίηση επιχειρησιακών πιστώσεων, όπως εξηγείται κατωτέρω.

σε εκατ. EUR (με τρία δεκαδικά ψηφία)

Τομέας του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου	1	Ενιαία αγορά, καινοτομία και ψηφιακή οικονομία
---	----------	--

ΓΔ MOVE			2025	2026	2027	ΣΥΝΟΛΟ
• Επιχειρησιακές πιστώσεις						
Γραμμή του προϋπολογισμού ⁵² 02 20 04 01	Αναλήψεις υποχρεώσεων	(1α)	0,400	0,400		0,800
	Πληρωμές	(2α)	0,200	0,400	0,200	0,800
Πιστώσεις διοικητικού χαρακτήρα χρηματοδοτούμενες από το κονδύλιο ειδικών προγραμμάτων ⁵³						
Γραμμή του προϋπολογισμού		(3)				
ΣΥΝΟΛΟ πιστώσεων για τη ΓΔ MOVE	Αναλήψεις υποχρεώσεων	=1α+1 β +3	0,400	0,400		0,800
	Πληρωμές	=2α+2 β +3	0,200	0,400	0,200	0,800

⁵² Σύμφωνα με την επίσημη ονοματολογία του προϋπολογισμού.

⁵³ Τεχνική και/ή διοικητική βοήθεια και δαπάνες στήριξης της εφαρμογής προγραμμάτων και/ή δράσεων της ΕΕ (πρώην γραμμές «ΒΑ»), έμμεση έρευνα, άμεση έρευνα.

• ΣΥΝΟΛΟ επιχειρησιακών πιστώσεων	Αναλήψεις υποχρεώσεων	(4)	0,400	0,400		0,800
	Πληρωμές	(5)	0,200	0,400	0,200	0,800
• ΣΥΝΟΛΟ πιστώσεων διοικητικού χαρακτήρα χρηματοδοτούμενων από το κονδύλιο ειδικών προγραμμάτων		(6)				
ΣΥΝΟΛΟ πιστώσεων του ΤΟΜΕΑ 1 του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου	Αναλήψεις υποχρεώσεων	=4+ 6	0,400	0,400		0,800
	Πληρωμές	=5+ 6	0,200	0,400	0,200	0,800

Τομέας του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου	7	«Διοικητικές δαπάνες»
---	----------	-----------------------

Αυτό το τμήμα πρέπει να συμπληρωθεί με «στοιχεία διοικητικού χαρακτήρα του προϋπολογισμού» τα οποία θα εισαχθούν, πρώτα, στο [παράρτημα του νομοθετικού δημοσιονομικού δελτίου](#) (παράρτημα 5 της απόφασης της Επιτροπής σχετικά με τους εσωτερικούς κανόνες για την εκτέλεση του τμήματος του γενικού προϋπολογισμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης που αφορά την Επιτροπή), που τηλεφορτώνεται στο DECIDE για διυπηρεσιακή διαβούλευση.

σε εκατ. EUR (με τρία δεκαδικά ψηφία)

		2025	2026	2027		Na εγγραφούν όσα έτη απαιτούνται, ώστε να εμφανίζεται η διάρκεια των επιπτώσεων (βλ. σημείο 1.6)	ΣΥΝΟΛΟ
ΓΔ: MOVE							
• Ανθρώπινοι πόροι							
• Άλλες διοικητικές δαπάνες			0,060	0,070			0,130
ΣΥΝΟΛΟ ΓΔ MOVE	Πιστώσεις		0,060	0,070			0,130

ΣΥΝΟΛΟ πιστώσεων του ΤΟΜΕΑ 7 του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου	(Σύνολο αναλήψεων υποχρεώσεων = Σύνολο πληρωμών)		0,060	0,070						0,130
--	--	--	-------	-------	--	--	--	--	--	--------------

σε εκατ. EUR (με τρία δεκαδικά ψηφία)

		2025	2026	2027	ΣΥΝΟΛΟ
ΣΥΝΟΛΟ πιστώσεων των ΤΟΜΕΩΝ 1 έως 7 του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου	Αναλήψεις υποχρεώσεων	0,400	0,460	0,070	0,930
	Πληρωμές	0,200	0,460	0,270	0,930

3.2.2. Εκτιμώμενο αποτέλεσμα που χρηματοδοτείται με επιχειρησιακές πιστώσεις

Πιστώσεις αναλήψεων υποχρεώσεων σε εκατ. EUR (με τρία δεκαδικά ψηφία)

Να προσδιοριστούν οι στόχοι και τα αποτελέσματα ↓			2025		2026		2027		ΣΥΝΟΛΟ	
	Είδος ⁵⁴	Μέσο κόστος	Όχι	Κόστος	Όχι	Κόστος	Όχι	Κόστος	Συνολικός αριθ.	Συνολικό κόστος
ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ ⁵⁵ - Εναρμόνιση των κανόνων για τα μέγιστα βάρη και τις μέγιστες διαστάσεις των βαρέων οχημάτων στις διασυνοριακές μεταφορές.										
- Αποτέλεσμα	Τελική έκθεση μελέτης	0,400	1	0,400	1	0,400			2	0,800
- Αποτέλεσμα	Αριθμός εργαστηρίων και συνεδριάσεων	0,0325			2	0,060	2	0,070	4	0,130

⁵⁴ Τα αποτελέσματα είναι τα προϊόντα και οι υπηρεσίες που θα παρασχεθούν (π.χ.: αριθμός χρηματοδοτούμενων ανταλλαγών φοιτητών, αριθμός χιλιομέτρων δρόμων που κατασκευάστηκαν κ.λπ.).

⁵⁵ Όπως περιγράφεται στο σημείο 1.4.2. «Ειδικόι στόχοι ...»

Μερικό σύνολο για τον ειδικό στόχο αριθ. 1	0,4325			3	0,460	3	0,470	6	0,930
ΣΥΝΟΛΑ				3	0,460	3	0,470	6	0,930

3.2.3. Συνοπτική παρουσίαση των εκτιμώμενων επιπτώσεων στις διοικητικές πιστώσεις

☐ Η πρόταση/πρωτοβουλία δεν συνεπάγεται τη χρησιμοποίηση πιστώσεων διοικητικού χαρακτήρα.

☒ Η πρόταση/πρωτοβουλία συνεπάγεται τη χρησιμοποίηση πιστώσεων διοικητικού χαρακτήρα, όπως εξηγείται κατωτέρω:

σε εκατ. EUR (με τρία δεκαδικά ψηφία)

	2025	2026	2027		Να εγγραφούν όσα έτη απαιτούνται, ώστε να εμφανίζεται η διάρκεια των επιπτώσεων (βλ. σημείο 1.6)	ΣΥΝΟΛΟ
--	------	------	------	--	--	--------

TOMEA 7 του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου								
Ανθρώπινοι πόροι								
Άλλες διοικητικές δαπάνες		0,060	0,070					0,130
Μερικό σύνολο του TOMEA 7 του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου		0,060	0,070					0,130

Εκτός του TOMEA 7⁵⁶ του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου								
Ανθρώπινοι πόροι								
Άλλες δαπάνες διοικητικού χαρακτήρα								
Μερικό σύνολο εκτός του TOMEA 7 του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου								

ΣΥΝΟΛΟ		0,060	0,070					0,130
---------------	--	--------------	--------------	--	--	--	--	--------------

Οι απαιτούμενες πιστώσεις για ανθρώπινους πόρους και άλλες δαπάνες διοικητικού χαρακτήρα θα καλυφθούν από τις πιστώσεις της ΓΔ που έχουν ήδη διατεθεί για τη διαχείριση της δράσης και/ή έχουν ανακατανεμηθεί στο εσωτερικό της ΓΔ, οι οποίες θα συμπληρωθούν, αν χρειαστεί, με τυχόν πρόσθετα κονδύλια που μπορεί να χορηγηθούν στην αρμόδια για τη διαχείριση ΓΔ στο πλαίσιο της ετήσιας διαδικασίας κατανομής και λαμβανομένων υπόψη των υφιστάμενων δημοσιονομικών περιορισμών.

⁵⁶ Τεχνική και/ή διοικητική βοήθεια και δαπάνες στήριξης της εφαρμογής προγραμμάτων και/ή δράσεων της ΕΕ (πρώην γραμμές «ΒΑ»), έμμεση έρευνα, άμεση έρευνα.

3.2.3.1. Εκτιμώμενες ανάγκες σε ανθρώπινους πόρους

- ☒ Η πρόταση/πρωτοβουλία δεν συνεπάγεται τη χρησιμοποίηση ανθρώπινων πόρων.
- ☐ Η πρόταση/πρωτοβουλία συνεπάγεται τη χρησιμοποίηση ανθρώπινων πόρων, όπως εξηγείται κατωτέρω:

Εκτίμηση η οποία πρέπει να εκφράζεται σε μονάδες ισοδυνάμων πλήρους απασχόλησης

	Έτος N	Έτος N+1	Έτος N +2	Έτος N +3	Να εγγραφούν όσα έτη απαιτούνται, ώστε να εμφανίζεται η διάρκεια των επιπτώσεων (βλ. σημείο 1.6)		
• Θέσεις απασχόλησης του πίνακα προσωπικού (θέσεις μόνιμων και έκτακτων υπαλλήλων)							
20 01 02 01 (στην έδρα και στις αντιπροσωπείες της Επιτροπής)							
20 01 02 03 (στις αντιπροσωπείες της ΕΕ)							
01 01 01 01 (έμμεση έρευνα)							
01 01 01 11 (άμεση έρευνα)							
Άλλες γραμμές του προϋπολογισμού (να προσδιοριστούν)							
• Εξωτερικό προσωπικό (σε μονάδα ισοδυνάμου πλήρους απασχόλησης: ΠΠΑ) ⁵⁷							
20 02 01 (AC, END, INT από το συνολικό κονδύλιο)							
20 02 03 (AC, AL, END, INT και JPD στις αντιπροσωπείες της ΕΕ)							
XX 01 xx yy zz ⁵⁸	- στην έδρα:						
	- στις αντιπροσωπείες της ΕΕ						
01 01 01 02 (AC, END, INT — έμμεση έρευνα)							
01 01 01 12 (AC, END, INT — άμεση έρευνα)							
Άλλες γραμμές του προϋπολογισμού (να προσδιοριστούν)							
ΣΥΝΟΛΟ							

XX είναι ο σχετικός τομέας πολιτικής ή ο σχετικός τίτλος του προϋπολογισμού.

Οι ανάγκες σε ανθρώπινους πόρους θα καλυφθούν από το προσωπικό της ΓΔ που έχει ήδη διατεθεί για τη διαχείριση της δράσης και/ή έχει ανακατανεμηθεί στο εσωτερικό της ΓΔ, το οποίο θα συμπληρωθεί, αν χρειαστεί, με τυχόν πρόσθετους πόρους που μπορεί να διατεθούν στην αρμόδια για τη διαχείριση ΓΔ στο πλαίσιο της ετήσιας διαδικασίας κατανομής και λαμβανομένων υπόψη των υφιστάμενων δημοσιονομικών περιορισμών.

Περιγραφή των προς εκτέλεση καθηκόντων:

Μόνιμοι και έκτακτοι υπάλληλοι	
Εξωτερικό προσωπικό	

⁵⁷ AC = Συμβασιούχος υπάλληλος· AL = Τοπικός υπάλληλος· END = Αποσπασμένος εθνικός εμπειρογνώμονας· INT = Προσωρινό προσωπικό· JPD = Νέος επαγγελματίας σε αντιπροσωπεία της ΕΕ.

⁵⁸ Επιμέρους ανώτατο όριο εξωτερικού προσωπικού που καλύπτεται από επιχειρησιακές πιστώσεις (πρώην γραμμές «BA»).

3.2.4. Συμβατότητα με το ισχύον πολυετές δημοσιονομικό πλαίσιο

Η πρόταση/πρωτοβουλία:

- ☒ μπορεί να χρηματοδοτηθεί εξ ολοκλήρου με ανακατανομή εντός του οικείου τομέα του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου (ΠΔΠ).

Η πρωτοβουλία δεν απαιτεί μεγάλο επαναπρογραμματισμό. Η πρωτοβουλία χρηματοδοτείται από το κονδύλιο του προϋπολογισμού για τη στήριξη της πολιτικής μεταφορών (02 20 04 01) και το κονδύλιο του προϋπολογισμού για τις διοικητικές δαπάνες (20 02 06 02).

- ☐ συνεπάγεται τη χρησιμοποίηση του αδιάθετου περιθωρίου στο πλαίσιο του αντίστοιχου τομέα του ΠΔΠ και/ή τη χρήση ειδικών μηχανισμών, όπως ορίζεται στον κανονισμό για το ΠΔΠ.

Να εξηγηθούν οι απαιτούμενες ενέργειες και να προσδιοριστούν οι σχετικοί τομείς και οι σχετικές γραμμές του προϋπολογισμού, τα αντίστοιχα ποσά και οι μηχανισμοί που προτείνεται να χρησιμοποιηθούν.

- ☐ συνεπάγεται την αναθεώρηση του ΠΔΠ.

Να εξηγηθούν οι απαιτούμενες ενέργειες και να προσδιοριστούν οι σχετικοί τομείς και οι σχετικές γραμμές του προϋπολογισμού, καθώς και τα αντίστοιχα ποσά.

3.2.5. Συμμετοχή τρίτων στη χρηματοδότηση

Η πρόταση/πρωτοβουλία:

- ☒ δεν προβλέπει συγχρηματοδότηση από τρίτους
- ☐ προβλέπει τη συγχρηματοδότηση από τρίτους που εκτιμάται κατωτέρω:

Πιστώσεις σε εκατ. EUR (με τρία δεκαδικά ψηφία)

	Έτος N ⁵⁹	Έτος N+1	Έτος N+2	Έτος N+3	Να εγγραφούν όσα έτη απαιτούνται, ώστε να εμφανίζεται η διάρκεια των επιπτώσεων (βλ. σημείο 1.6)			Σύνολο
Προσδιορισμός του φορέα συγχρηματοδότησης								
ΣΥΝΟΛΟ συγχρηματοδοτούμενων πιστώσεων								

⁵⁹ Το έτος N είναι το έτος έναρξης εφαρμογής της πρότασης/πρωτοβουλίας. Να αντικατασταθεί το «N» με το αναμενόμενο πρώτο έτος εφαρμογής (για παράδειγμα: 2021). Το ίδιο και για τα επόμενα έτη.

3.3. Εκτιμώμενες επιπτώσεις στα έσοδα

☒ Η πρόταση/πρωτοβουλία δεν έχει δημοσιονομικές επιπτώσεις στα έσοδα.

☐ Η πρόταση/πρωτοβουλία έχει τις δημοσιονομικές επιπτώσεις που περιγράφονται κατωτέρω:

☐ στους ιδίους πόρους

☐ στα λοιπά έσοδα

Να αναφερθεί αν τα έσοδα προορίζονται για γραμμές δαπανών ☐

σε εκατ. EUR (με τρία δεκαδικά ψηφία)

Γραμμή εσόδων του προϋπολογισμού:	Διαθέσιμες πιστώσεις για το τρέχον οικονομικό έτος	Επιπτώσεις της πρότασης/πρωτοβουλίας ⁶⁰					Να εγγραφούν όσα έτη απαιτούνται, ώστε να εμφανίζεται η διάρκεια των επιπτώσεων (βλ. σημείο 1.6)	
		Έτος N	Έτος N+1	Έτος N+2	Έτος N+3			
Άρθρο								

Ως προς τα έσοδα «για ειδικό προορισμό», να προσδιοριστούν οι γραμμές δαπανών του προϋπολογισμού που επηρεάζονται.

--

Άλλες παρατηρήσεις (π.χ. μέθοδος/τύπος για τον υπολογισμό των επιπτώσεων στα έσοδα ή τυχόν άλλες πληροφορίες).

--

⁶⁰

Όσον αφορά τους παραδοσιακούς ιδίους πόρους (δασμούς, εισφορές ζάχαρης), τα αναγραφόμενα ποσά πρέπει να είναι καθαρά ποσά, δηλ. τα ακαθάριστα ποσά μετά την αφαίρεση του 20 % για έξοδα είσπραξης.