

Τρίτη 2 Ιουλίου 2013

P7_TA(2013)0296

**Οδικός τεχνικός έλεγχος των οχημάτων επαγγελματικής χρήσεως που κυκλοφορούν στην Ένωση
***I**

Τροπολογίες του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 2ας Ιουλίου 2013 στην πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου που αφορά τον οδικό τεχνικό έλεγχο της κατάστασης των οχημάτων επαγγελματικής χρήσεως που κυκλοφορούν στην Ένωση και την κατάργηση της οδηγίας 2000/30/ΕΚ (COM(2012)0382 — C7-0188/2012 — 2012/0186(COD))⁽¹⁾

(Συνήθης νομοθετική διαδικασία: πρώτη ανάγνωση)

(2016/C 075/33)

Τροπολογία 1**Πρόταση κανονισμού****Αιτιολογική σκέψη 3**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

- (3) Ο τεχνικός έλεγχος εντάσσεται σε ευρύτερο ρυθμιστικό καθεστώς, το οποίο εξασφαλίζει ότι τα οχήματα διατηρούνται καθ' όλη τη διάρκεια της χρήσης τους σε ασφαλή και αποδεκτή περιβαλλοντικά κατάσταση. Το καθεστώς αυτό πρέπει να καλύπτει τον περιοδικό τεχνικό έλεγχο όλων των οχημάτων και τον οδικό έλεγχο των οχημάτων που χρησιμοποιούνται στις οδικές επαγγελματικές μεταφορές, καθώς και τις διατάξεις για τη διαδικασία ταξινόμησης των οχημάτων, **ώστε να εξασφαλισθεί ότι δεν κυκλοφορούν στο οδικό δίκτυο** οχήματα που συνιστούν άμεσο κίνδυνο για την οδική ασφάλεια.

Τροπολογία

- (3) Ο τεχνικός έλεγχος εντάσσεται σε ευρύτερο ρυθμιστικό καθεστώς, το οποίο εξασφαλίζει ότι τα οχήματα διατηρούνται καθ' όλη τη διάρκεια της χρήσης τους σε ασφαλή και αποδεκτή περιβαλλοντικά κατάσταση. Το καθεστώς αυτό θα πρέπει να καλύπτει τον περιοδικό τεχνικό έλεγχο όλων των οχημάτων και τον οδικό έλεγχο των οχημάτων που χρησιμοποιούνται στις οδικές επαγγελματικές μεταφορές, καθώς και τις διατάξεις για τη διαδικασία ταξινόμησης των οχημάτων. **Το βασικό εργαλείο για τη διασφάλιση της καλής τεχνικής κατάστασης θα πρέπει να είναι οι περιοδικοί τεχνικοί έλεγχοι. Οι οδικοί τεχνικοί έλεγχοι των οχημάτων επαγγελματικής χρήσεως θα πρέπει να είναι απλώς συμπληρωματικοί των περιοδικών ελέγχων και θα πρέπει να στοχεύουν σε κυκλοφορούντα** οχήματα που συνιστούν άμεσο κίνδυνο για την οδική ασφάλεια.

Τροπολογία 2**Πρόταση κανονισμού****Αιτιολογική σκέψη 4**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

- (4) Στην Ένωση έχουν θεσπισθεί ορισμένα τεχνικά πρότυπα και απαιτήσεις για την ασφάλεια των οχημάτων. Είναι ωστόσο αναγκαίο να εξασφαλισθεί ότι, με ένα καθεστώς αιφνίδιων οδικών τεχνικών ελέγχων, μετά τη διάθεσή τους στην αγορά, τα οχήματα **εξακολουθούν να πληρούν τα πρότυπα ασφαλείας** καθ' όλο τον κύκλο ζωής τους.

Τροπολογία

- (4) Στην Ένωση έχουν θεσπισθεί ορισμένα τεχνικά πρότυπα, απαιτήσεις **και περιβαλλοντικά πρότυπα** για την ασφάλεια των οχημάτων. Είναι ωστόσο αναγκαίο να εξασφαλισθεί ότι, με ένα καθεστώς αιφνίδιων οδικών τεχνικών ελέγχων, μετά τη διάθεσή τους στην αγορά, τα οχήματα **παραμένουν από τεχνική άποψη σε καλή κατάσταση**, καθ' όλο τον κύκλο ζωής τους.

⁽¹⁾ Το θέμα ανατέθηκε στην αρμόδια επιτροπή προς επανεξέταση, σύμφωνα με το άρθρο 57 παράγραφος 2 δεύτερο εδάφιο του Κανονισμού (Α7-0207/2013).

Τρίτη 2 Ιουλίου 2013

Τροπολογία 3

Πρόταση κανονισμού

Αιτιολογική σκέψη 5 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

- (5a) Δεδομένου ότι, όπως αποδεικνύεται στην έκθεση της Επιτροπής για την εφαρμογή της οδηγίας 2000/30/ΕΚ, σε πολλά οχήματα στα οποία διενεργούνται αιφνίδιοι τεχνικοί έλεγχοι δεν ανακαλύπτονται τεχνικά ελαττώματα, η επιλογή των οχημάτων για οδικούς τεχνικούς ελέγχους θα πρέπει να βασίζεται στο χαρακτηρισμό επικινδυνότητας των μεταφορέων και να εστιάζουν σε επιχειρήσεις υψηλού κινδύνου ούτως ώστε να περιορίζονται οι επιβαρύνσεις μεταφορέων που διατηρούν τα οχήματά τους με ορθό τρόπο.

Τροπολογία 4

Πρόταση κανονισμού

Αιτιολογική σκέψη 6

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

- (6) Οι οδικοί τεχνικοί έλεγχοι πρέπει να εκτελούνται με βάση σύστημα διαβάθμισης των κινδύνων. Τα κράτη μέλη μπορούν να χρησιμοποιούν το σύστημα αποτίμησης της επικινδυνότητας που έχει θεσπισθεί σύμφωνα με το άρθρο 9 της οδηγίας 2006/22/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Μαρτίου 2006, για καθορισμό ελάχιστων προϋποθέσεων για την εφαρμογή των κανονισμών (ΕΟΚ) αριθ. 3820/85 και (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 του Συμβουλίου σχετικά με την κοινωνική νομοθεσία όσον αφορά δραστηριότητες οδικών μεταφορών και για την κατάργηση της οδηγίας 88/599/ΕΟΚ του Συμβουλίου.
- (6) Για το λόγο αυτό, οι οδικοί τεχνικοί έλεγχοι θα πρέπει να εκτελούνται μέσω συστήματος διαβάθμισης των κινδύνων με βάση τον αριθμό και την σοβαρότητα των αστοχιών που διαπιστώνεται σε οχήματα που χρησιμοποιούν μεμονωμένες επιχειρήσεις που αναφέρονται σε τυποποιημένα πιστοποιητικά τεχνικών ελέγχων και εκθέσεις οδικών ελέγχων.

Τροπολογία 5

Πρόταση κανονισμού

Αιτιολογική σκέψη 6 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

- (6a) Λαμβάνοντας υπόψη τον όγκο της κυκλοφορίας οχημάτων επαγγελματικής χρήσης μεταξύ των κρατών μελών, και προκειμένου να αποφεύγονται τυχόν διακρίσεις με βάση τη χώρα ταξινόμησης του οχήματος, το σύστημα διαβάθμισης της επικινδυνότητας θα πρέπει να εφαρμόζεται σε όλη την Ένωση και να βασίζεται σε επαρκές επίπεδο εναρμόνισης των περιοδικών τεχνικών ελέγχων και των οδικών ελέγχων μεταξύ όλων των κρατών μελών.

Τρίτη 2 Ιουλίου 2013

Τροπολογία 6
Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 6 β (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

- (6β) Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1071/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 21ης Οκτωβρίου 2009 σχετικά με τη θέσπιση κοινών κανόνων όσον αφορά τους όρους που πρέπει να πληρούνται για την άσκηση του επαγγέλματος του οδικού μεταφορέα θέσπισε το Ευρωπαϊκό Μητρώο Επιχειρήσεων Οδικών Μεταφορών (ERRU). Το ERRU επιτρέπει τη διασύνδεση εθνικών ηλεκτρονικών μητρώων επιχειρήσεων μεταφορών σε ολόκληρη την Ένωση, σύμφωνα με τους κανόνες της Ένωσης για την προστασία των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα. Η χρήση του εν λόγω συστήματος, που διαχειρίζεται η αρμόδια αρχή κάθε κράτους μέλους, διευκολύνει τη συνεργασία μεταξύ των κρατών μελών και μειώνει το κόστος που συνεπάγονται οι έλεγχοι τόσο για τις επιχειρήσεις όσο και για τους διοικητικούς φορείς.

Τροπολογία 7
Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 7 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

- (7a) Τα αγροτικά οχήματα μέγιστης εκ κατασκευής ταχύτητας άνω των 40 km/h χρησιμοποιούνται σε ορισμένες περιπτώσεις αντί των φορτηγών για επαγγελματικές οδικές μεταφορές. Είναι σημαντικό να εξασφαλιστεί ότι όταν χρησιμοποιούνται αγροτικά οχήματα με τον τρόπο αυτόν, η μεταχείρισή τους είναι ίδια με εκείνη των φορτηγών όσον αφορά τους οδικούς τεχνικούς ελέγχους.

Τροπολογία 8
Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 10

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

- (10) Για να αποφευχθεί άσκοπος διοικητικός φόρτος και κόστος και για να βελτιωθεί η απόδοση των ελέγχων, πρέπει να **επιλέγονται κατά προτεραιότητα** τα οχήματα που χρησιμοποιούνται από επιχειρήσεις που δεν συμμορφώνονται με τα πρότυπα οδικής ασφάλειας και προστασίας του περιβάλλοντος, ενώ τα οχήματα που χρησιμοποιούνται από υπεύθυνες επιχειρήσεις που μεριμνούν για την ασφάλεια και την ορθή συντήρησή **τους πρέπει να** επιβραβεύονται με λιγότερο συχνούς ελέγχους.
- (10) Για να αποφευχθεί άσκοπος διοικητικός φόρτος και κόστος και για να βελτιωθεί η απόδοση των ελέγχων, θα πρέπει να **μπορούν να αποφασίζουν οι αρμόδιες εθνικές αρχές** ότι τα οχήματα που χρησιμοποιούνται από επιχειρήσεις που δεν συμμορφώνονται με τα πρότυπα οδικής ασφάλειας και προστασίας του περιβάλλοντος, **επιλέγονται κατά προτεραιότητα**, ενώ τα οχήματα που χρησιμοποιούνται από υπεύθυνες επιχειρήσεις που μεριμνούν για την ασφάλεια και την ορθή συντήρησή επιβραβεύονται με λιγότερο συχνούς ελέγχους.

Τρίτη 2 Ιουλίου 2013

Τροπολογία 9
Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 11

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

- (11) Ο οδικός τεχνικός έλεγχος της κατάστασης των οχημάτων πρέπει να συνίσταται σε αρχικό και, εάν χρειάζεται, σε πιο λεπτομερή έλεγχο. Και στις δύο περιπτώσεις οι έλεγχοι πρέπει να καλύπτουν όλα τα σχετικά μέρη και συστήματα των οχημάτων. Για να επιτευχθεί πιο εναρμονισμένος έλεγχος όλων των δυνατών σημείων, πρέπει να καθιερωθούν μέθοδοι ελέγχου και παραδείγματα αστοχιών, καθώς και αξιολόγησή τους ανάλογα με τη σοβαρότητά τους.

Τροπολογία

- (11) Ο οδικός τεχνικός έλεγχος της κατάστασης των οχημάτων θα πρέπει να συνίσταται σε αρχικό και, εάν χρειάζεται, σε πιο λεπτομερή έλεγχο. Και στις δύο περιπτώσεις οι έλεγχοι θα πρέπει να καλύπτουν όλα τα σχετικά μέρη και συστήματα των οχημάτων, **συμπεριλαμβανομένης της ασφαλούς στοιβασίας του φορτίου**. Για να επιτευχθεί πιο εναρμονισμένος έλεγχος όλων των δυνατών σημείων, θα πρέπει να καθιερωθούν μέθοδοι ελέγχου και παραδείγματα αστοχιών, καθώς και αξιολόγησή τους ανάλογα με τη σοβαρότητά τους. **Θα πρέπει να ενθαρρύνεται η χρήση προτύπων όσον αφορά την ασφαλή στοιβασία του φορτίου και την αξιολόγησή της.**

Τροπολογία 10
Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 11 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

- (11α) **Δεδομένου ότι η ορθή απόδοση των ελαστικών συνδέεται στενά με την πίεσή τους, θα πρέπει να εξεταστεί το ενδεχόμενο επέκτασης της υποχρεωτικής τοποθέτησης συστημάτων παρακολούθησης της πίεσης των ελαστικών, όπως ορίζεται στον κανονισμό της UNECE (Οικονομική Επιτροπή των Ηνωμένων Εθνών για την Ευρώπη) αριθ. 64.02, και στα οχήματα επαγγελματικής χρήσεως και η λειτουργία των συστημάτων αυτών θα πρέπει, κατά περίπτωση, να ελέγχεται κατά τους οδικούς τεχνικούς ελέγχους.**

Τροπολογία 11
Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 11 β (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

- (11β) **Τα κράτη μέλη μπορούν να ελέγχουν την ασφαλή στοιβασία του φορτίου κατά τους οδικούς τεχνικούς ελέγχους σύμφωνα με ισχύοντα πρότυπα. Το αποτέλεσμα των εν λόγω ελέγχων δεν θα πρέπει να ενταχθεί στο σύστημα διαβάθμισης του κινδύνου έως ότου εναρμονιστούν οι κανόνες για την ασφαλή στοιβασία του φορτίου σε επίπεδο Ένωσης. Εν αναμονή μιας τέτοιας εναρμόνισης, θα πρέπει να ενθαρρύνεται η εφαρμογή των ευρωπαϊκών προτύπων και των ευρωπαϊκών κατευθυντηρίων γραμμών βέλτιστων πρακτικών για την ασφαλή στοιβασία του φορτίου για τις οδικές μεταφορές για σκοπούς αξιολόγησης.**

Τρίτη 2 Ιουλίου 2013

Τροπολογία 12
Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 12

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

- (12) Οι εκθέσεις των οδικών τεχνικών ελέγχων συντάσσονται σε πολλά κράτη μέλη με ηλεκτρονικά μέσα. Στις περιπτώσεις αυτές **πρέπει να παραδίδεται στον οδηγό έντυπο αντίγραφο** της έκθεσης ελέγχου. Όλα τα δεδομένα και οι πληροφορίες που συλλέγονται από τους οδικούς τεχνικούς ελέγχους πρέπει να διαβιβάζονται σε κοινό αρχείο του κράτους μέλους, ώστε να καθίσταται ευκολότερη η επεξεργασία αυτών των δεδομένων και η διαβίβαση των πληροφοριών να μην επιφέρει πρόσθετο διοικητικό φόρτο.

Τροπολογία

- (12) Οι εκθέσεις των οδικών τεχνικών ελέγχων συντάσσονται σε πολλά κράτη μέλη με ηλεκτρονικά μέσα. Στις περιπτώσεις αυτές, **είναι σημαντικό να αξιοποιούνται πλήρως τα πλεονεκτήματα της ηλεκτρονικής επικοινωνίας, και θα πρέπει να ελαχιστοποιούνται τα έντυπα αντίγραφα** της έκθεσης ελέγχου. Όλα τα δεδομένα και οι πληροφορίες που συλλέγονται από τους οδικούς τεχνικούς ελέγχους θα πρέπει να διαβιβάζονται σε κοινό αρχείο του κράτους μέλους, ώστε να καθίσταται ευκολότερη η επεξεργασία αυτών των δεδομένων και η διαβίβαση των πληροφοριών να μην επιφέρει **οποιοδήποτε** πρόσθετο διοικητικό φόρτο.

Τροπολογία 13
Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 13

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

- (13) Η χρήση κινητών μονάδων ελέγχου μειώνει την καθυστέρηση και το κόστος για τους μεταφορείς, διότι είναι δυνατή η απευθείας εκτέλεση λεπτομερών οδικών ελέγχων. Τα κέντρα τεχνικού ελέγχου μπορούν επίσης να χρησιμοποιούνται **σε ορισμένες περιπτώσεις** ώστε να είναι διεξοδικότεροι οι τεχνικοί έλεγχοι.

Τροπολογία

- (13) Η χρήση κινητών μονάδων ελέγχου μειώνει την καθυστέρηση και το κόστος για τους μεταφορείς, διότι είναι δυνατή η απευθείας εκτέλεση λεπτομερών οδικών ελέγχων. Τα κέντρα τεχνικού ελέγχου μπορούν επίσης να χρησιμοποιούνται ώστε να είναι διεξοδικότεροι οι τεχνικοί έλεγχοι **εφόσον γειτνιάζουν άμεσα**.

Τροπολογία 14
Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 13 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

- (13a) **Προσωπικό το οποίο διενεργεί αρχικούς οδικούς ελέγχους θα πρέπει να διαθέτει τα κατάλληλα προσόντα για να πραγματοποιεί οπτικούς ελέγχους με αποτελεσματικό τρόπο.**

Τρίτη 2 Ιουλίου 2013

Τροπολογία 15
Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 14 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

- (14a) Δεν θα πρέπει να καταβάλλονται τέλη για τη διενέργεια των αρχικών οδικών τεχνικών ελέγχων από επιχειρήσεις ή οδηγούς. Ωστόσο, για να μετριάσουν τις δαπάνες που προκύπτουν από τη χρήση του τεχνικού εξοπλισμού για διεξοδικότερο οδικό έλεγχο είτε από κινητή μονάδα ελέγχου είτε σε πλησιέστερο κέντρο ελέγχου, τα κράτη μέλη θα πρέπει να είναι σε θέση να επιβάλουν τέλη εάν έχουν διαπιστωθεί σημαντικές ή επικίνδυνες αστοχίες, οι οποίες υποδεικνύουν ότι η επιχείρηση που χρησιμοποιεί το όχημα δεν έχει συμμορφωθεί με την ευθύνη της να διατηρεί το όχημα σε καλή τεχνική κατάσταση. Με σκοπό να περιοριστεί το οικονομικό βάρος για τις εν λόγω επιχειρήσεις, το ύψος του επιβαλλόμενου τέλους δεν θα πρέπει να υπερβαίνει το ποσό που καταβάλλεται για τη διενέργεια ενός περιοδικού οδικού ελέγχου για την ίδια κατηγορία οχήματος. Τυχόν έσοδα ή εισόδημα που προέρχεται από την επιβολή των εν λόγω τελών θα πρέπει να χρησιμοποιείται για την ενίσχυση της οδικής ασφάλειας.

Τροπολογία 16
Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 16

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

- (16) Για να εξασφαλισθεί αποτελεσματική ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ των κρατών μελών, πρέπει κάθε κράτος μέλος να έχει έναν φορέα ο οποίος θα λειτουργεί ως σημείο επαφής με άλλες αρμόδιες αρχές. Ο φορέας αυτός πρέπει επίσης να συλλέγει τα σχετικά στατιστικά στοιχεία. Επίσης, τα κράτη μέλη πρέπει να εφαρμόζουν στην επικράτειά τους συνεκτική εθνική στρατηγική ελέγχου και δύνανται να ορίζουν ενιαίο φορέα για τον συντονισμό της εφαρμογής της. Οι αρμόδιες αρχές σε κάθε κράτος μέλος πρέπει να ορίσουν διαδικασίες για τον καθορισμό των προθεσμιών και του περιεχομένου των διαβιβαζόμενων πληροφοριών.
- (16) Για να εξασφαλισθεί αποτελεσματική ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ των κρατών μελών, θα πρέπει κάθε κράτος μέλος να έχει έναν φορέα ο οποίος θα λειτουργεί ως σημείο επαφής με άλλες αρμόδιες αρχές. Ο φορέας αυτός θα πρέπει επίσης να συλλέγει τα σχετικά στατιστικά στοιχεία, **και ιδίως σε σχέση με τις κατηγορίες των οχημάτων επαγγελματικής χρήσεως που ελέγχονται κατά τη διάρκεια οδικών τεχνικών ελέγχων, τον αριθμό και το είδος των αστοχιών που έχουν διαπιστωθεί και τη σοβαρότητά τους.** Επίσης, τα κράτη μέλη θα πρέπει να εφαρμόζουν στην επικράτειά τους συνεκτική εθνική στρατηγική ελέγχου και δύνανται να ορίζουν ενιαίο φορέα για τον συντονισμό της εφαρμογής της. Οι αρμόδιες αρχές σε κάθε κράτος μέλος θα πρέπει να ορίσουν διαδικασίες για τον καθορισμό των προθεσμιών και του περιεχομένου των διαβιβαζόμενων πληροφοριών.

Τρίτη 2 Ιουλίου 2013

Τροπολογία 17
Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 17

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

- (17) Για να καταστεί δυνατή η παρακολούθηση του εφαρμοζόμενου καθεστώτος οδικού τεχνικού ελέγχου στην Ένωση τα κράτη μέλη πρέπει να κοινοποιούν **ανά διετία** στην Επιτροπή τα αποτελέσματα των εκτελούμενων οδικών τεχνικών ελέγχων. Η Επιτροπή πρέπει να αναφέρει τα συλλεγόμενα δεδομένα στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο.

Τροπολογία

- (17) Για να καταστεί δυνατή η παρακολούθηση του εφαρμοζόμενου καθεστώτος οδικού τεχνικού ελέγχου στην Ένωση τα κράτη μέλη θα πρέπει να κοινοποιούν στην Επιτροπή **έως τις 31 Μαρτίου κάθε δεύτερου έτους** τα αποτελέσματα των εκτελούμενων οδικών τεχνικών ελέγχων. Η Επιτροπή θα πρέπει να αναφέρει τα συλλεγόμενα δεδομένα στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο.

Τροπολογία 18
Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 17 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

- (17a) **Προκειμένου να ελαχιστοποιηθεί η απώλεια χρόνου για τις επιχειρήσεις και τους οδηγούς και να αυξηθεί η γενικότερη αποτελεσματικότητα, θα πρέπει να ενθαρρυνθεί η εκτέλεση οδικών τεχνικών ελέγχων, παράλληλα με ελέγχους για να εξακριβωθεί η συμμόρφωση με την κοινωνική νομοθεσία στον τομέα των οδικών μεταφορών, και ειδικότερα τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 561/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 15ης Μαρτίου 2006 σχετικά με την εναρμόνιση ορισμένων κοινωνικών διατάξεων στον τομέα των οδικών μεταφορών⁽¹⁾, της οδηγίας 2006/22/ΕΚ και του κανονισμού του Συμβουλίου (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 της 20ής Δεκεμβρίου 1985 σχετικά με την συσκευή ελέγχου στον τομέα των οδικών μεταφορών.⁽²⁾**

Τροπολογία

⁽¹⁾ ΕΕ L 102 της 11.4.2006, σ. 1.
⁽²⁾ ΕΕ L 370 της 31.12.1985, σ. 8.

Τροπολογία 19
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 1 — παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Ο παρών κανονισμός θεσπίζει καθεστώς οδικού τεχνικού ελέγχου των οχημάτων επαγγελματικής χρήσεως που κυκλοφορούν στο έδαφος των κρατών μελών.

Τροπολογία

I. Ο παρών κανονισμός θεσπίζει καθεστώς οδικού τεχνικού ελέγχου **όσον αφορά την κατάσταση** των οχημάτων επαγγελματικής χρήσεως που κυκλοφορούν στο έδαφος των κρατών μελών.

Τρίτη 2 Ιουλίου 2013

Τροπολογία 20

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 — παράγραφος 1 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

1α. Οι οδικοί τεχνικοί έλεγχοι διενεργούνται χωρίς διακρίσεις λόγω της ιθαγένειας του οδηγού ή της χώρας ταξινόμησης ή της χώρας στην οποία έχει τεθεί σε κυκλοφορία το εν λόγω όχημα επαγγελματικής χρήσεως.

Τροπολογία 75

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 2 — παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

1. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται στα επαγγελματικά οχήματα, των οποίων η εκ κατασκευής ταχύτητα υπερβαίνει τα 25 km/h, των κάτωθι κατηγοριών που καθορίζονται στην οδηγία 2007/46/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου:

1. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται στα επαγγελματικά οχήματα, των οποίων η εκ κατασκευής ταχύτητα υπερβαίνει τα 25 km/h, των κάτωθι κατηγοριών που καθορίζονται στην οδηγία 2007/46/ΕΚ και στην οδηγία 2003/37/ΕΚ:

— μηχανοκίνητα οχήματα τα οποία χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά επιβατών και διαθέτουν άνω των οκτώ θέσεων πλην της θέσης του οδηγού — κατηγορίες οχημάτων M2 και M3,

— μηχανοκίνητα οχήματα και τυχόν συνδεδεμένα ρυμουλκούμενα τα οποία χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά επιβατών και διαθέτουν άνω των οκτώ θέσεων πλην της θέσης του οδηγού — κατηγορίες οχημάτων M2 και M3,

— μηχανοκίνητα οχήματα με τουλάχιστον τέσσερις τροχούς, τα οποία χρησιμοποιούνται συνήθως για τη μεταφορά εμπορευμάτων, μέγιστης αποδεκτής μάζας έως 3.500 kg — κατηγορία οχημάτων N1,

— μηχανοκίνητα οχήματα και τυχόν συνδεδεμένα ρυμουλκούμενα τα οποία χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά εμπορευμάτων, μέγιστης αποδεκτής μάζας έως 3 500 kg — κατηγορία οχημάτων N1,

— μηχανοκίνητα οχήματα για τη μεταφορά εμπορευμάτων, μέγιστης αποδεκτής μάζας άνω των 3.500kg — κατηγορίες οχημάτων N2 και N3,

— μηχανοκίνητα οχήματα και τυχόν συνδεδεμένα ρυμουλκούμενα για τη μεταφορά εμπορευμάτων, μέγιστης αποδεκτής μάζας άνω των 3.500kg — κατηγορίες οχημάτων N2 και N3,

— ρυμουλκούμενα και ημιρυμουλκούμενα μέγιστης αποδεκτής μάζας έως 3.500 kg — κατηγορίες οχημάτων O1 και O2,

— ρυμουλκούμενα και ημιρυμουλκούμενα μέγιστης αποδεκτής μάζας άνω των 3.500 kg — κατηγορίες οχημάτων O3 και O4.

— τροχοφόροι ελκυστήρες κατηγορίας T5, η χρήση των οποίων πραγματοποιείται κυρίως στο δημόσιο οδικό δίκτυο για οδική μεταφορά εμπορευμάτων, των οποίων η εκ κατασκευής ταχύτητα υπερβαίνει τα 40 km/h.

Τρίτη 2 Ιουλίου 2013

Τροπολογία 28

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 3 — παράγραφος 1 — σημείο 6

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

- (6) «επαγγελματικό όχημα», μηχανοκίνητο όχημα και το ρυμουλκούμενό του που χρησιμοποιείται για τη μεταφορά εμπορευμάτων ή προσώπων για **επαγγελματικούς σκοπούς**.

Τροπολογία

- (6) «επαγγελματικό όχημα», μηχανοκίνητο όχημα και το ρυμουλκούμενό του που χρησιμοποιείται για τη μεταφορά εμπορευμάτων ή προσώπων, για **την αμειβόμενη οδική μεταφορά εμπορευμάτων με οχήματα**.

Τροπολογία 29

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 3 — παράγραφος 1 — σημείο 9

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

- (9) «οδικός τεχνικός έλεγχος», αιφνίδιος τεχνικός έλεγχος που διενεργείται από αρμόδιες αρχές κράτους μέλους ή υπό την άμεση εποπτεία τους σε επαγγελματικό όχημα **που** κυκλοφορεί σε δημόσιο οδικό δίκτυο ανοικτό στην κυκλοφορία εντός του εδάφους του κράτους μέλους.

Τροπολογία

- (9) «οδικός τεχνικός έλεγχος», αιφνίδιος τεχνικός έλεγχος που διενεργείται από αρμόδιες αρχές κράτους μέλους ή υπό την άμεση εποπτεία τους σε επαγγελματικό όχημα, **καθώς και σχετικά με την ασφαλή στοιβασία του φορτίου του ενόσω το εν λόγω όχημα** κυκλοφορεί σε δημόσιο οδικό δίκτυο ανοικτό στην κυκλοφορία εντός του εδάφους του κράτους μέλους.

Τροπολογία 30

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 3 — παράγραφος 1 — σημείο 10

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

- (10) «τεχνικός έλεγχος», **η εξακρίβωση ότι τα μέρη και τα κατασκευαστικά στοιχεία ενός οχήματος ανταποκρίνονται στα** χαρακτηριστικά ασφάλειας και περιβαλλοντικής προστασίας που ίσχυαν κατά την έγκριση, την πρώτη ταξινόμηση ή θέση σε κυκλοφορία, ή του μετεξοπλισμού του.

Τροπολογία

- (10) «τεχνικός έλεγχος», **ο έλεγχος για να διασφαλιστεί ότι το όχημα είναι ασφαλές για χρήση στο δημόσιο οδικό δίκτυο και συμμορφώνεται με τα απαιτούμενα** χαρακτηριστικά ασφάλειας και περιβαλλοντικής προστασίας που ίσχυαν κατά την έγκριση, την πρώτη ταξινόμηση ή θέση σε κυκλοφορία, ή του μετεξοπλισμού του.

Τροπολογία 31

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 3 — παράγραφος 1 — σημείο 11

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

- (11) «αρμόδια αρχή», αρχή ή δημόσιος φορέας **διαχείρισης του εθνικού** συστήματος οδικών τεχνικών ελέγχων.

Τροπολογία

- (11) «αρμόδια αρχή», αρχή ή δημόσιος φορέας **στον οποίο το κράτος μέλος έχει αναθέσει αρμοδιότητα για τη διαχείριση του** συστήματος οδικών τεχνικών ελέγχων **καθώς και για την εκτέλεση οδικών τεχνικών ελέγχων, ανάλογα με την περίπτωση**.

Τρίτη 2 Ιουλίου 2013

Τροπολογία 32

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 3 — παράγραφος 1 — σημείο 12 α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(12a) «επιχείρηση»: κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο, ένωση ή ομάδα ατόμων χωρίς νομική προσωπικότητα, κερδοσκοπική ή μη, ή κάθε επίσημος φορέας, ο οποίος είτε έχει τη δική του νομική προσωπικότητα είτε εξαρτάται από μια αρχή η οποία έχει νομική προσωπικότητα, που εκτελεί οδικές μεταφορές έναντι μίσθωσης ή αμοιβής, ή για ίδιο λογαριασμό·

Τροπολογία 33

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 3 — παράγραφος 1 — σημείο 14 α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(14a) «επιθεώρηση της ασφάλειας του οχήματος», οπτική επιθεώρηση, έλεγχος απόδοσης και έλεγχος λειτουργικότητας του πλαισίου, των διατάξεων ζεύξης, του συστήματος διεύθυνσης, των τροχών και του συστήματος πέδησης του επαγγελματικού οχήματος·

Τροπολογία 34

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 3 — παράγραφος 1 — σημείο 14 β (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(14β) «κέντρο τεχνικού ελέγχου», δημόσιος ή ιδιωτικός φορέας ή συνεργείο που έχει εξουσιοδοτηθεί από κράτος μέλος να εκτελεί τεχνικό έλεγχο.

Τροπολογία 35

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 3 — παράγραφος 1 — σημείο 14 γ (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(14γ) «μεταφορέας», άτομο ή νομική οντότητα που εκμεταλλεύεται το όχημα είτε ως ο κάτοχός του είτε ως εξουσιοδοτημένος να εκμεταλλεύεται το όχημα από τον ιδιοκτήτη του·

Τρίτη 2 Ιουλίου 2013

Τροπολογία 37
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 5

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Κάθε κράτος μέλος διενεργεί κάθε ημερολογιακό έτος **συνολικό** αριθμό αρχικών οδικών τεχνικών ελέγχων **που** αντιστοιχεί τουλάχιστον στο 5 % του συνόλου των ταξινομημένων στο έδαφος του οχημάτων, όπως προβλέπεται στο άρθρο 3 παράγραφος 1.

Τροπολογία

Κάθε κράτος μέλος διενεργεί κάθε ημερολογιακό έτος **ενδεδειγμένο** αριθμό αρχικών οδικών τεχνικών ελέγχων.

Ο συνολικός αριθμός των αρχικών οδικών τεχνικών ελέγχων αντιστοιχεί τουλάχιστον στο 5 % του συνόλου των **ακόλουθων** ταξινομημένων στο έδαφος του οχημάτων **επαγγελματικής** χρήσης, όπως προβλέπεται στο άρθρο 2 παράγραφος 1:

- **μηχανοκίνητα οχήματα τα οποία χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά επιβατών και διαθέτουν άνω των οκτώ θέσεων, πλην της θέσης του οδηγού** — κατηγορίες οχημάτων M2 και M3,
- **μηχανοκίνητα οχήματα για τη μεταφορά εμπορευμάτων, μέγιστης αποδεκτής μάζας άνω των 3 500kg** — κατηγορίες οχημάτων N2 και N3,
- **ρυμουλκούμενα και ημιρυμουλκούμενα μέγιστης αποδεκτής μάζας άνω των 3 500 kg** — κατηγορίες οχημάτων O3 και O4.

Θα διενεργούνται αναλογικοί έλεγχοι τουλάχιστον στο 5 % των μη ταξινομημένων αλλά κυκλοφορούντων στο έδαφος του οχημάτων επαγγελματικής χρήσης .

Τροπολογία 76
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 6

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

1. Καθιερώνεται σε **εθνικό** επίπεδο σύστημα διαβάθμισης της επικινδυνότητας βάσει των οδικών τεχνικών ελέγχων, το οποίο στηρίζεται στον αριθμό και τη σοβαρότητα των αστοχιών **που διαπιστώνονται** σε οχήματα **που κυκλοφορούν από επιχειρήσεις**. Το σύστημα διαβάθμισης της επικινδυνότητας διαχειρίζεται η αρμόδια αρχή **του κράτους μέλους**.

Τροπολογία

1. **προκειμένου να βελτιωθεί η αποτελεσματικότητα των τεχνικών οδικών ελέγχων**, καθιερώνεται σε επίπεδο Ένωσης σύστημα διαβάθμισης της επικινδυνότητας βάσει, των οδικών τεχνικών ελέγχων, το οποίο στηρίζεται στον αριθμό και τη σοβαρότητα των αστοχιών σε **εμπορικά** οχήματα **κατά τη διάρκεια περιοδικών τεχνικών ελέγχων και οδικών τεχνικών ελέγχων**. Το σύστημα διαβάθμισης της επικινδυνότητας **βασίζεται σε εθνικό ηλεκτρονικό μητρώο διασυνδεδεμένο σε όλη την Ένωση το οποίο** διαχειρίζεται η αρμόδια αρχή **σε κάθε κράτος μέλος**.

Τρία χρόνια μετά την έναρξη ισχύος του κανονισμού XX του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τον περιοδικό τεχνικό έλεγχο των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους και για την κατάρτιση της οδηγίας 2009/40/ΕΚ, τα πιστοποιητικά τεχνικού ελέγχου και οι εκθέσεις οδικού τεχνικού ελέγχου θα συμμορφώνονται με ενιαίο έντυπο της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Τρίτη 2 Ιουλίου 2013

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

2. Χαρακτηρισμός επικινδυνότητας αποδίδεται σε κάθε επιχείρηση που ταυτοποιείται στο σύστημα διαβάθμισης της επικινδυνότητας **βάσει των οδικών τεχνικών ελέγχων** με τη χρήση των κριτηρίων του παραρτήματος I.

Οι επιχειρήσεις κατατάσσονται ανάλογα με τους κάτωθι χαρακτηρισμούς επικινδυνότητας:

- υψηλού κινδύνου,
- μέτριου κινδύνου,
- χαμηλού κινδύνου.

3. Για την εφαρμογή του συστήματος διαβάθμισης της επικινδυνότητας βάσει των οδικών τεχνικών ελέγχων, τα κράτη μέλη **μπορούν να** χρησιμοποιούν το σύστημα **αποτίμησης** της επικινδυνότητας που έχει θεσπισθεί **σύμφωνα με το άρθρο 9 της οδηγίας 2006/22/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου.**

2. **Μετά την ημερομηνία που αναφέρεται στην παράγραφο 1**, χαρακτηρισμός επικινδυνότητας αποδίδεται σε κάθε επιχείρηση που ταυτοποιείται στο σύστημα διαβάθμισης της επικινδυνότητας με τη χρήση των **ακόλουθων** κριτηρίων **σύμφωνα με το Παράρτημα I:**

- **αριθμός αστοχιών,**
- **σοβαρότητα αστοχιών,**
- **αριθμός τεχνικών ελέγχων και οδικών ελέγχων,**
- **συντελεστής διάρκειας λειτουργίας.**

Οι επιχειρήσεις κατατάσσονται ανάλογα με τους κάτωθι χαρακτηρισμούς επικινδυνότητας:

- υψηλού κινδύνου,
- μέτριου κινδύνου,
- χαμηλού κινδύνου.

Προκειμένου να επιτρέπεται στις επιχειρήσεις να βελτιώνουν τον χαρακτηρισμό επικινδυνότητάς τους, θα λαμβάνονται υπόψη κατά την αποτίμηση της επικινδυνότητας μιας επιχείρησης πληροφορίες για τη συμμόρφωση με απαιτήσεις οδικού ελέγχου από εθελούσιους τακτικούς ελέγχους της ασφάλειας των οχημάτων που διενεργούνται από επιχειρήσεις με την ακόλουθη συχνότητα:

- **Οχήματα κατηγορίας N2 μέγιστης αποδεκτής μάζας άνω των 7,5 τόνων: αρχικά, 42 μήνες μετά την ημερομηνία της πρώτης ταξινόμησης και κατόπιν, κάθε 6 μήνες μετά τον τελευταίο τεχνικό έλεγχο·**
- **Οχήματα κατηγορίας N3: αρχικά, 30 μήνες μετά την ημερομηνία της πρώτης ταξινόμησης και, κατόπιν, κάθε 6 μήνες μετά τον τελευταίο οδικό τεχνικό έλεγχο·**
- **Οχήματα κατηγορίας O4: αρχικά, 30 μήνες μετά την ημερομηνία της πρώτης ταξινόμησης και, κατόπιν, κάθε 6 μήνες μετά τον τελευταίο τεχνικό έλεγχο·**

3. Για την εφαρμογή του συστήματος διαβάθμισης της επικινδυνότητας βάσει των οδικών τεχνικών ελέγχων, τα κράτη μέλη χρησιμοποιούν το σύστημα **διαβάθμισης** της επικινδυνότητας που έχει θεσπισθεί **από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1071/2009.**

Το σύστημα διαβάθμισης της επικινδυνότητας περιλαμβάνει πληροφορίες σχετικά με τους οδικούς ελέγχους των οχημάτων που αναφέρονται στο άρθρο 2 τέσσερα χρόνια μετά την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού.

Τρίτη 2 Ιουλίου 2013

Τροπολογία 39

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 7 — παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

1. Οι οδηγοί οχήματος ταξινομημένου σε κράτος μέλος φέρουν εντός του οχήματος το πιστοποιητικό τεχνικού ελέγχου του τελευταίου τεχνικού ελέγχου και την έκθεση του τελευταίου οδικού τεχνικού ελέγχου, εφόσον διατίθεται.

Τροπολογία

1. Οι οδηγοί οχήματος ταξινομημένου σε κράτος μέλος φέρουν εντός του οχήματος το πιστοποιητικό τεχνικού ελέγχου του τελευταίου τεχνικού ελέγχου και την έκθεση του τελευταίου οδικού τεχνικού ελέγχου, εφόσον διατίθεται. **Εάν το πιστοποιητικό και η έκθεση διατίθενται σε ηλεκτρονική μορφή στο κράτος μέλος ταξινόμησης του οχήματος, οι αρχές δεν ζητούν να φυλάσσονται επί του οχήματος έντυπα αντίγραφα.**

Τροπολογία 40

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 7 — παράγραφος 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

3. Οι επιχειρήσεις εξασφαλίζουν ότι τα οχήματα που χρησιμοποιούν είναι πάντοτε σε καλή τεχνική κατάσταση.

Τροπολογία

3. Επιχειρήσεις που χρησιμοποιούν οχήματα τα οποία **εμπήτουν στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού** εξασφαλίζουν ότι τα οχήματα που χρησιμοποιούν είναι πάντοτε σε καλή τεχνική κατάσταση και ότι **φυλάσσονται επί του οχήματος το πρωτότυπο ή επικυρωμένο αντίγραφο του πιστοποιητικού τεχνικού ελέγχου και αποδεικτικό τεχνικού ελέγχου που έχει εκδοθεί σύμφωνα με το άρθρο 10 του κανονισμού XX [για τους περιοδικούς τεχνικούς ελέγχους] σε συνάρτηση με τον πιο πρόσφατο τεχνικό έλεγχο.**

Τροπολογία 41

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 7 — παράγραφος 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

3. Οι επιχειρήσεις εξασφαλίζουν ότι τα οχήματα που χρησιμοποιούν είναι πάντοτε σε καλή τεχνική κατάσταση.

Τροπολογία

(Δεν αφορά το ελληνικό κείμενο)

Τροπολογία 42

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 9

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Κατά τον εντοπισμό των οχημάτων που πρέπει να υποβληθούν σε οδικό τεχνικό έλεγχο, οι ελεγκτές επιλέγουν κατά προτεραιότητα οχήματα που χρησιμοποιούν επιχειρήσεις που έχουν χαρακτηριστεί ως υψηλού κινδύνου, όπως προβλέπει το άρθρο 6 παράγραφος 2. Επιτρέπεται η επιλογή άλλων οχημάτων όταν υπάρχει η υπόνοια ότι το όχημα συνιστά κίνδυνο για την οδική ασφάλεια.

Τροπολογία

Κατά τον εντοπισμό των οχημάτων που πρέπει να υποβληθούν σε οδικό τεχνικό έλεγχο, οι ελεγκτές **μπορούν, εφόσον το αποφασίσει το κράτος μέλος, να** επιλέγουν κατά προτεραιότητα οχήματα που χρησιμοποιούν επιχειρήσεις που έχουν χαρακτηριστεί ως υψηλού κινδύνου, όπως προβλέπει το άρθρο 6 παράγραφος 2. Επιτρέπεται η επιλογή άλλων οχημάτων όταν υπάρχει η υπόνοια ότι το όχημα συνιστά κίνδυνο για την οδική ασφάλεια.

Τρίτη 2 Ιουλίου 2013

Τροπολογία 43

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 10 — παράγραφος 1 — εδάφιο 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Σε κάθε αρχικό τεχνικό έλεγχο οχήματος, ο ελεγκτής:

(α) ελέγχει το πιστοποιητικό τεχνικού ελέγχου **και την** έκθεση οδικού τεχνικού ελέγχου, **εφόσον διατίθεται**, που φυλάσσονται στο όχημα σύμφωνα με το άρθρο 7 παράγραφος 1·

(β) εκτελεί οπτική επιθεώρηση της κατάστασης του οχήματος **και του φορτίου του**.

Τροπολογία

Σε κάθε αρχικό τεχνικό έλεγχο οχήματος, ο ελεγκτής:

(α) ελέγχει το πιστοποιητικό τεχνικού ελέγχου **που αντιστοιχεί στο πλέον πρόσφατο τεχνικό έλεγχο, το αποδεικτικό τεχνικού ελέγχου που έχει εκδοθεί σύμφωνα με το άρθρο 10 του Κανονισμού XX [σχετικά με περιοδικούς τεχνικούς ελέγχους] και, εφόσον διατίθεται, την τελευταία** έκθεση οδικού τεχνικού ελέγχου, που φυλάσσονται στο όχημα σύμφωνα με το άρθρο 7 παράγραφος 1·

(β) εκτελεί οπτική επιθεώρηση της κατάστασης του οχήματος.

Τροπολογία 44

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 10 — παράγραφος 1 — εδάφιο 2 — στοιχείο β α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(βα) **μπορεί να εκτελέσει έλεγχο συμμόρφωσης σε σχέση με οιαδήποτε ρυθμιστική απαίτηση που αφορά τη λειτουργία οχημάτων επαγγελματικής χρήσεως εντός της Ένωσης.**

Τροπολογία 45

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 10 — παράγραφος 2 — εδάφιο 2 — περίπτωση 2 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

— **πλαίσιο και ανάρτηση,**

Τροπολογία 46

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 10 — παράγραφος 2 — εδάφιο 2 — περίπτωση 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

— **άξονες, τροχοί, ελαστικά και ανάρτηση.**

— τροχοί και ελαστικά,

Τρίτη 2 Ιουλίου 2013

Τροπολογία 47

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 10 — παράγραφος 2 — εδάφιο 2 — περίπτωση 3 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

— **διάταξη σύζευξης,**

Τροπολογία 48

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 10 — παράγραφος 2 — εδάφιο 2 — περίπτωση 4

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

— οχλήσεις.

— οχλήσεις: **θύρυβοι και καυσαέρια.**

Τροπολογία 49

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 10 — παράγραφος 2 — εδάφιο 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Ο έλεγχος κάθε πεδίου καλύπτει **ένα, περισσότερα ή** όλα τα σημεία του παραρτήματος II που σχετίζονται με αυτά πεδία.

Ο έλεγχος κάθε πεδίου καλύπτει όλα τα σημεία του παραρτήματος II που **θεωρούνται απαραίτητα και** σχετίζονται με τα εν λόγω πεδία.

Τροπολογία 50

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 10 — παράγραφος 2 — εδάφιο 4

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Επιπλέον, ο ελεγκτής μπορεί να ελέγξει και άλλα πεδία αναφερόμενα στο σημείο 1 του παραρτήματος II, το οποίο καλύπτει **ένα, περισσότερα ή** όλα τα σημεία του παραρτήματος αυτού.

Επιπλέον, **και οποτεδήποτε τούτο είναι αναγκαίο λόγω πιθανού κινδύνου για την ασφάλεια,** ο ελεγκτής μπορεί να ελέγξει και άλλα πεδία αναφερόμενα στο σημείο 1 του παραρτήματος II, το οποίο καλύπτει όλα τα σημεία του εν λόγω παραρτήματος **που θεωρούνται απαραίτητα και σχετίζονται με τα εν λόγω πεδία.**

Τρίτη 2 Ιουλίου 2013

Τροπολογία 77

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 10 — παράγραφος 2 — εδάφιο 5

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Εφόσον από το πιστοποιητικό τεχνικού ελέγχου ή από έκθεση οδικού τεχνικού ελέγχου αποδεικνύεται ότι πραγματοποιήθηκε έλεγχος ενός ή περισσότερων κατά το παράρτημα II σημείων κατά τη διάρκεια **του προηγούμενου μηνός**, ο ελεγκτής δεν ελέγχει τα σημεία **αυτά**, εκτός εάν **αυτό** δικαιολογείται εξαιτίας έκδηλης αστοχίας.

Τροπολογία

Εφόσον από το πιστοποιητικό τεχνικού ελέγχου **που αντιστοιχεί στον πλέον πρόσφατο τεχνικό έλεγχο, τον εθελούσιο τακτικό έλεγχο της ασφάλειας του οχήματος** ή από έκθεση οδικού τεχνικού ελέγχου αποδεικνύεται ότι πραγματοποιήθηκε έλεγχος ενός ή περισσότερων κατά το παράρτημα II σημείων κατά τη διάρκεια **των προηγούμενων τριών μηνών**, ο ελεγκτής δεν ελέγχει τα **εν λόγω** σημεία, εκτός εάν **ο εν λόγω έλεγχος** δικαιολογείται εξαιτίας έκδηλης αστοχίας.

Τροπολογία 52

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 11 — παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

2. Εφόσον οι έλεγχοι διενεργούνται σε κέντρο τεχνικού ελέγχου, **ο τόπος του αρχικού οδικού τεχνικού ελέγχου δεν απέχει περισσότερο από 10 km από το εν λόγω κέντρο.**

Τροπολογία

2. Εφόσον οι έλεγχοι διενεργούνται σε κέντρο τεχνικού ελέγχου, **πρέπει να διεξάγονται όσο το δυνατόν ταχύτερα και στο πλησιέστερο κέντρο τεχνικού ελέγχου.**

Τροπολογία 53

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 11 — παράγραφος 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

3. Οι κινητές μονάδες τεχνικού ελέγχου διαθέτουν κατάλληλο εξοπλισμό για τη διενέργεια οδικού τεχνικού ελέγχου, ο οποίος περιλαμβάνει τουλάχιστον τον εξοπλισμό που είναι αναγκαίος για την αξιολόγηση της κατάστασης του συστήματος πέδησης, διεύθυνσης, ανάρτησης **και** των εκπομπών του οχήματος.

Τροπολογία

3. Οι κινητές μονάδες τεχνικού ελέγχου διαθέτουν κατάλληλο εξοπλισμό για τη διενέργεια οδικού τεχνικού ελέγχου, ο οποίος περιλαμβάνει τουλάχιστον τον εξοπλισμό που είναι αναγκαίος για την αξιολόγηση της κατάστασης του συστήματος πέδησης, διεύθυνσης, ανάρτησης, των εκπομπών **και του βάρους** του οχήματος.

Τροπολογία 54

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 12 — παράγραφος 2 — περίπτωση 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

— επικίνδυνες αστοχίες, οι οποίες συνιστούν άμεσο και έμμεσο κίνδυνο για την οδική ασφάλεια, **ώστε σε καμία περίπτωση να μην επιτρέπεται η χρήση** του οχήματος.

Τροπολογία

— επικίνδυνες αστοχίες, οι οποίες συνιστούν άμεσο και έμμεσο κίνδυνο για την οδική ασφάλεια **και δικαιολογούν την απαγόρευση, από το εν λόγω κράτος μέλος ή τις αρμόδιες αρχές του, της χρήσης** του οχήματος **στο οδικό δίκτυο.**

Τρίτη 2 Ιουλίου 2013

Τροπολογία 55
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 13

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Άρθρο 13

Τροπολογία

Άρθρο 13

Ειδικοί κανόνες για τον έλεγχο της ασφαλούς στοιβασίας των φορτίων

Ο ελεγκτής μπορεί να υποβάλει όχημα σε έλεγχο της ασφαλούς στοιβασίας του φορτίου του σύμφωνα με **το παράρτημα IV. Οι διαδικασίες παρακολούθησης που αναφέρονται στο άρθρο 14 εφαρμόζονται επίσης σε περίπτωση αστοχιών μείζονος ή ελάσσονος σημασίας στην ασφαλή στοιβασία του φορτίου.**

Έλεγχος της ασφαλούς στοιβασίας των φορτίων

Οι ελεγκτές μπορούν να υποβάλουν όχημα σε έλεγχο της ασφαλούς στοιβασίας του φορτίου του σύμφωνα με **τα ισχύοντα πρότυπα. Το αποτέλεσμα του εν λόγω ελέγχου δεν θα περιλαμβάνεται στο σύστημα διαβάθμισης της επικινδυνότητας παρά μόνον έως ότου θα έχουν εναρμονιστεί σε επίπεδο Ένωσης οι κανόνες για την ασφαλή στοιβασία των φορτίων.**

Έως ...[εναρμόνιση με την ημερομηνία στο άρθρο 18α της πρότασης κανονισμού για τους περιοδικούς τεχνικούς ελέγχους], η Επιτροπή θα υποβάλει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο έκθεση σχετικά με το επίπεδο εναρμόνισης στον τομέα της ασφαλούς στοιβασίας φορτίων στις οδικές μεταφορές, το σχετικό οδικό τεχνικό έλεγχο και το αποτέλεσμα ανάλυσης μεθόδων για να διασφαλιστεί ότι οι επιχειρήσεις που χρησιμοποιούν το όχημα, οι αποστολείς, οι πράκτορες διαμετακόμισης, οι φορτωτές, και άλλοι σχετικοί μεταφορείς που εμπλέκονται στην φορτοεκφόρτωση του φορτίου συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις ασφαλούς στοιβασίας του φορτίου.

Η έκθεση συνοδεύεται, εφόσον ενδείκνυται, από νομοθετικές προτάσεις.

Τροπολογία 56
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 14 — παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

1. Τυχόν μείζων αστοχία που διαπιστώνεται σε αρχικό ή σε λεπτομερέστερο έλεγχο διορθώνεται αμελλητί και **πλησίον του σημείου** ελέγχου.

Τροπολογία

1. Τυχόν μείζων αστοχία που διαπιστώνεται σε αρχικό ή σε λεπτομερέστερο έλεγχο διορθώνεται αμελλητί και **σε χώρο στον οποίο υπάρχει ο απαιτούμενος εξοπλισμός και ο οποίος ευρίσκεται όσο το δυνατόν πλησιέστερα στον τόπο διενέργειας του αρχικού ή του πλέον λεπτομερούς ελέγχου.**

Τρίτη 2 Ιουλίου 2013

Τροπολογία 57

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 14 — παράγραφος 3 — εδάφιο 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

3. Ο ελεγκτής δεν επιτρέπει τη χρήση οχήματος του οποίου τις αστοχίες έχει χαρακτηρίσει επικίνδυνες, μέχρις ότου επισκευασθούν οι αστοχίες αυτές στον τόπο του τεχνικού ελέγχου. Ο ελεγκτής **μπορεί να επιτρέψει** τη χρήση του οχήματος αυτού μέχρι το πλησιέστερο συνεργείο όπου είναι δυνατόν να διορθωθούν οι αστοχίες, με την προϋπόθεση ότι οι επικίνδυνες αστοχίες σταθεροποιήθηκαν κατά τρόπο που να επιτρέπεται στο όχημα να φθάσει μέχρι το συνεργείο και ότι δεν υφίσταται άμεσος κίνδυνος ασφαλείας για τους επιβαίνοντες ή άλλους χρήστες του οδικού δικτύου.

Τροπολογία

3. Ο ελεγκτής δεν επιτρέπει τη χρήση οχήματος του οποίου τις αστοχίες έχει χαρακτηρίσει επικίνδυνες, μέχρις ότου επισκευασθούν οι αστοχίες αυτές στον τόπο **διενέργειας** του τεχνικού ελέγχου **ή σε ένα από τα πλησιέστερα συνεργεία. Εάν διαπιστωθούν αστοχίες σε τμήματα οχήματος που αναφέρονται στο άρθρο 10 παράγραφος 2**, ο ελεγκτής **επιτρέπει** τη χρήση του οχήματος αυτού μέχρι το πλησιέστερο συνεργείο όπου είναι δυνατόν να διορθωθούν οι αστοχίες, με την προϋπόθεση ότι οι επικίνδυνες αστοχίες σταθεροποιήθηκαν κατά τρόπο που να επιτρέπεται στο όχημα να φθάσει μέχρι το εν λόγω συνεργείο και ότι δεν υφίσταται άμεσος κίνδυνος ασφαλείας για τους επιβαίνοντες **του οχήματος** ή άλλους χρήστες του οδικού δικτύου.

Τροπολογία 58

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 14 — παράγραφος 3 — εδάφιο 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Ο ελεγκτής μπορεί να επιτρέψει σε όχημα του οποίου τις αστοχίες έχει χαρακτηρίσει επικίνδυνες να μεταβεί απευθείας στο πλησιέστερο σημείο όπου **το όχημα** μπορεί να επισκευασθεί ή να ακινητοποιηθεί.

Τροπολογία

Ο ελεγκτής μπορεί να επιτρέψει σε όχημα του οποίου τις αστοχίες έχει χαρακτηρίσει επικίνδυνες να μεταβεί απευθείας στο πλησιέστερο **διαθέσιμο** σημείο όπου μπορεί να επισκευασθεί ή να ακινητοποιηθεί.

Τροπολογία 59

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 16 — παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

2. Ο ελεγκτής κοινοποιεί στην αρμόδια αρχή τα αποτελέσματα των διεξοδικότερων οδικών ελέγχων εντός εύλογης προθεσμίας μετά τους ελέγχους αυτούς. Η αρμόδια αρχή **διατηρεί τις πληροφορίες** αυτές επί 36 μήνες από την **παραλαβή τους**.

Τροπολογία

2. Ο ελεγκτής κοινοποιεί στην αρμόδια αρχή **σε ηλεκτρονική μορφή** τα αποτελέσματα των διεξοδικότερων οδικών ελέγχων εντός εύλογης προθεσμίας μετά τους ελέγχους αυτούς. Η αρμόδια αρχή **καταχωρεί τις εν λόγω πληροφορίες στο εθνικό μητρώο που αναφέρεται στον Κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1071/2009 και τις διατηρεί** αυτές επί 36 μήνες από την **ημερομηνία παραλαβής τους**.

Τρίτη 2 Ιουλίου 2013

Τροπολογία 60**Πρόταση κανονισμού****Άρθρο 16 — παράγραφος 3**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

3. Τα αποτελέσματα των οδικών ελέγχων κοινοποιούνται **στις αρχές** ταξινόμησης του οχήματος.

Τροπολογία

3. Τα αποτελέσματα των οδικών ελέγχων κοινοποιούνται **σε ηλεκτρονική μορφή στην αρχή** ταξινόμησης του οχήματος, **στον κάτοχο του οχήματος και, στην περίπτωση οχημάτων ταξινομημένων σε άλλο κράτος μέλος, μέσω της χρήσης του ERRU, όπως προβλέπει ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1071/2009**.

Τροπολογία 61**Πρόταση κανονισμού****Άρθρο 18 — παράγραφος 1**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

1. Όταν διαπιστώνονται μείζονες ή επικίνδυνες αστοχίες, ιδίως εκείνες που επιφέρουν απαγόρευση της χρήσης του οχήματος, σε όχημα μη ταξινομημένο στο κράτος μέλος ελέγχου, το σημείο επαφής ενημερώνει την αρμόδια αρχή του κράτους μέλους ταξινόμησης του οχήματος για τα αποτελέσματα του ελέγχου.

Τροπολογία

1. Όταν διαπιστώνονται μείζονες ή επικίνδυνες αστοχίες, ιδίως εκείνες που επιφέρουν απαγόρευση της χρήσης του οχήματος, σε όχημα μη ταξινομημένο στο κράτος μέλος ελέγχου, το σημείο επαφής ενημερώνει την αρμόδια αρχή του κράτους μέλους ταξινόμησης του οχήματος για τα αποτελέσματα του ελέγχου.

Το κράτος μέλος ταξινόμησης λαμβάνει υπόψη τις εν λόγω πληροφορίες στο πλαίσιο της κατάταξης επιχειρήσεων σύμφωνα με το άρθρο 6 παράγραφος 2.

Η ενημέρωση περιλαμβάνει τα στοιχεία της έκθεσης οδικού ελέγχου που καθορίζονται στο παράρτημα VI.

Η ενημέρωση περιλαμβάνει τα στοιχεία της έκθεσης οδικού ελέγχου που καθορίζονται στο παράρτημα VI, **έχει τυποποιημένη μορφή και κοινοποιείται μέσω του εθνικού ηλεκτρονικού μητρώου που αναφέρεται στο άρθρο 16 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1071/2009.**

Η Επιτροπή εκδίδει λεπτομερείς κανόνες σχετικά με τις διαδικασίες κοινοποίησης των οχημάτων με μείζονες ή επικίνδυνες αστοχίες στην αρμόδια αρχή του κράτους μέλους ταξινόμησης σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 23 παράγραφος 2.

Η Επιτροπή εκδίδει λεπτομερείς κανόνες σχετικά με τις διαδικασίες κοινοποίησης των οχημάτων με μείζονες ή επικίνδυνες αστοχίες στην αρμόδια αρχή του κράτους μέλους ταξινόμησης σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 23 παράγραφος 2.

Τροπολογία 62**Πρόταση κανονισμού****Άρθρο 18 — παράγραφος 2 — εδάφιο 2**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Η αρμόδια αρχή του κράτους μέλους ταξινόμησης του οχήματος ενημερώνει **το κράτος μέλος** όπου διενεργήθηκε ο έλεγχος για τα μέτρα που έλαβε.

Τροπολογία

Η αρμόδια αρχή του κράτους μέλους ταξινόμησης του οχήματος ενημερώνει **την αρμόδια αρχή του κράτους μέλους** όπου διενεργήθηκε ο έλεγχος για τα μέτρα που έλαβε **και καταχωρεί τις πληροφορίες στο ERRU.**

Τρίτη 2 Ιουλίου 2013

Τροπολογία 63

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 18 — παράγραφος 2 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

2α. Όταν διαπιστώνονται σημαντικές ή επικίνδυνες αστοχίες, το όνομα του μεταφορέα ανακοινώνεται στο σημείο επαφής σύμφωνα με το άρθρο 16.

Τροπολογία 64

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 18 — παράγραφος 2 β (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

2β. Το κράτος μέλος ταξινόμησης παρέχει ενημέρωση στην αρχή που διενεργεί τον οδικό τεχνικό έλεγχο σχετικά με το ιστορικό επικινδυνότητας της επιχείρησης της οποίας το όχημα ελέγχεται. Η εν λόγω ενημέρωση παρέχεται με ηλεκτρονικά μέσα εντός ευλόγου χρονικού διαστήματος. Η Επιτροπή εγκρίνει εκτελεστικές πράξεις σχετικά με λεπτομερείς κανόνες για τις διαδικασίες όσον αφορά την παροχή της εν λόγω ενημέρωσης στις εν λόγω αρχές.

Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 23 παράγραφος 2.

Τροπολογία 65

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 20 — παράγραφος 2 — εδάφιο 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Η Επιτροπή **αναφέρει** τα συλλεγόμενα δεδομένα **στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο**.

Η Επιτροπή **υποβάλλει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο έκθεση που συνοψίζει** τα συλλεγόμενα δεδομένα.

Τροπολογία 66

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 22 — παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

2. Η εξουσιοδότηση που αναφέρεται στο άρθρο 21 ανατίθεται για **αόριστο** χρονικό διάστημα από την [ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού].

2. Η εξουσιοδότηση που αναφέρεται στο άρθρο 21 ανατίθεται **στην Επιτροπή** για χρονικό διάστημα **πέντε ετών** από την [ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού]. **Η Επιτροπή συντάσσει έκθεση σχετικά με την εξουσιοδότηση το αργότερο εννέα μήνες πριν από το τέλος της περιόδου των πέντε ετών. Η εξουσιοδότηση ανανεώνεται σιωπηρά για περιόδους της αυτής διάρκειας, εκτός εάν το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο προβάλει αντίρρηση σε αυτήν την ανανέωση το αργότερο τρεις μήνες πριν από τη λήξη εκάστης περιόδου.**

Τρίτη 2 Ιουλίου 2013

Τροπολογία 67**Πρόταση κανονισμού****Άρθρο 24 — παράγραφος 2**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

2. Οι θεσπιζόμενοι βάσει της παραγράφου 1 κανόνες περιλαμβάνουν ποινές για τη μη συνεργασία οδηγού ή μεταφορέα με τον ελεγκτή και **τη μη διόρθωση των αστοχιών που διαπιστώθηκαν κατά τον έλεγχο.**

Τροπολογία

2. Οι θεσπιζόμενοι βάσει της παραγράφου 1 κανόνες περιλαμβάνουν ποινές για τη μη συνεργασία οδηγού ή μεταφορέα με τον ελεγκτή **καθώς και την παράνομη χρήση οχήματος λόγω μη συμμόρφωσης με το άρθρο 14.**

Τροπολογία 68**Πρόταση κανονισμού****Παράρτημα II — μέρος 2 — θέση 5.2.2 — στοιχείο δ α (νέο)**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

5.2.2. Τροχοί Οπτική επιθεώρηση των δύο πλευρών κάθε τροχού.

Τροπολογία του Κοινοβουλίου

5.2.2. Τροχοί Οπτική επιθεώρηση των δύο πλευρών κάθε τροχού. **(δα) Τροχός μη συμβατός με την πλήμνη του τροχού.**

Τροπολογία 69**Πρόταση κανονισμού****Παράρτημα II — σημείο 2 — σημείο 5.2.3 — στήλη 2: Μέθοδος**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

5.2.3 Ελαστικά Οπτική επιθεώρηση όλου του τροχού με περιστροφή του οχήματος εμπρός και πίσω.

Τροπολογίες του Κοινοβουλίου

5.2.3 Ελαστικά Οπτική επιθεώρηση όλου του τροχού με περιστροφή του οχήματος εμπρός και πίσω.

Χρήση μανομέτρου για τη μέτρηση της πίεσης του ελαστικού και σύγκρισής της με τις τιμές που δίνει ο κατασκευαστής.

Τρίτη 2 Ιουλίου 2013

Τροπολογία 70**Πρόταση κανονισμού****Παράρτημα III — μέρος 1 — τομέας: Επικίνδυνες αστοχίες — παράγραφος 1**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Αστοχίες, οι οποίες συνιστούν άμεσο και έμμεσο κίνδυνο για την οδική ασφάλεια. **Δεν επιτρέπεται η συνέχιση της χρήσης** του οχήματος, μολονότι σε ορισμένες περιπτώσεις είναι δυνατόν να επιτραπεί υπό ορισμένους όρους η οδήγησή του αμέσως σε συγκεκριμένο σημείο, π.χ. για την άμεση επισκευή του ή την ακινητοποίησή του.

Τροπολογία

Αστοχίες, οι οποίες συνιστούν άμεσο και έμμεσο κίνδυνο για την οδική ασφάλεια **και οι οποίες δικαιολογούν την απαγόρευση, εκ μέρους του εν λόγω κράτους μέλους ή των αρμόδιων αρχών του, της χρήσης του οχήματος στο οδικό δίκτυο**, μολονότι σε ορισμένες περιπτώσεις είναι δυνατόν να επιτραπεί υπό ορισμένους όρους η οδήγησή του αμέσως σε συγκεκριμένο σημείο, π.χ. για την άμεση επισκευή του ή την ακινητοποίησή του

Τροπολογία 71**Πρόταση κανονισμού****Παράρτημα 3 — σημείο 2 — σημείο 5.2.3 — στοιχείο ε**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

5.2.3. Ελαστικά	(ε) Το βάθος των αυλακώσεων πέλματος ελαστικού δεν πληροί τις απαιτήσεις (1).	X	X
	Κάτω του 80 % του απαιτούμενου βάθους αυλακώσεων		

Τροπολογίες του Κοινοβουλίου

5.2.3. Ελαστικά	(ε) Ελαστικό με το ελάχιστο νόμιμο βάθος αυλακώσεων πέλματος	X	X
	Ελαστικό κάτω από το ελάχιστο νόμιμο βάθος αυλακώσεων πέλματος		

Τροπολογία 72**Πρόταση κανονισμού****Παράρτημα 3 — σημείο 2 — σημείο 5.2.3 — στοιχείο ζ α (νέο)**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

5.2.3. Ελαστικά

Τροπολογίες του Κοινοβουλίου

5.2.3. Ελαστικά	(ζα) Πίεση λειτουργίας εν χρήσει ενός εκ των ελαστικών του οχήματος μειωμένη κατά 20 %	X	X
-----------------	---	---	---

Τρίτη 2 Ιουλίου 2013

Τροπολογία 73
Πρόταση κανονισμού
Παράρτημα IV

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

[...]

Διαγράφεται

P7_TA(2013)0297

Περιοδικός τεχνικός έλεγχος των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους *I**

Τροπολογίες του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 2ας Ιουλίου 2013 στην πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τον περιοδικό τεχνικό έλεγχο των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους και για την κατάργηση της οδηγίας 2009/40/EK (COM(2012)0380 — C7-0186/2012 — 2012/0184(COD))⁽¹⁾

(Συνήθης νομοθετική διαδικασία: πρώτη ανάγνωση)

(2016/C 075/34)

Τροπολογία 1
Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(3) Ο τεχνικός έλεγχος εντάσσεται σε ευρύτερο ρυθμιστικό καθεστώς, το οποίο εξασφαλίζει ότι τα οχήματα διατηρούνται καθ' όλη τη διάρκεια της χρήσης τους σε ασφαλή και αποδεκτή περιβαλλοντικά κατάσταση. Το καθεστώς αυτό πρέπει να καλύπτει τον περιοδικό τεχνικό έλεγχο όλων των οχημάτων και τον οδικό έλεγχο των οχημάτων που χρησιμοποιούνται στις οδικές επαγγελματικές μεταφορές, καθώς και τις διατάξεις για τη διαδικασία ταξινόμησης των οχημάτων, **ώστε να εξασφαλισθεί ότι δεν κυκλοφορούν στο οδικό δίκτυο** οχήματα που συνιστούν άμεσο κίνδυνο για την οδική ασφάλεια.

(3) Ο τεχνικός έλεγχος εντάσσεται σε ευρύτερο ρυθμιστικό καθεστώς, το οποίο εξασφαλίζει ότι τα οχήματα διατηρούνται καθ' όλη τη διάρκεια της χρήσης τους σε ασφαλή και αποδεκτή περιβαλλοντικά κατάσταση. Το καθεστώς αυτό **θα** πρέπει να καλύπτει τον περιοδικό τεχνικό έλεγχο όλων των οχημάτων και τον οδικό έλεγχο των οχημάτων που χρησιμοποιούνται στις οδικές επαγγελματικές μεταφορές, καθώς και τις διατάξεις για τη διαδικασία ταξινόμησης των οχημάτων. **Ο περιοδικός έλεγχος θα πρέπει να είναι το κύριο μέσο εξασφάλισης της αξιόπιστης τεχνικής κατάστασης των οχημάτων. Οι οδικοί έλεγχοι οχημάτων επαγγελματικής χρήσης θα πρέπει να είναι απλώς συμπληρωματικοί σε σχέση με τους περιοδικούς ελέγχους και θα πρέπει να αφορούν οχήματα που συνιστούν άμεσο κίνδυνο για την οδική ασφάλεια.**

⁽¹⁾ Το θέμα ανατέμφθηκε στην αρμόδια επιτροπή προς επανεξέταση, σύμφωνα με το άρθρο 57 παράγραφος 2 δεύτερο εδάφιο του Κανονισμού (Α7-0210/2013).