

I

(Νομοθετικές πράξεις)

ΟΔΗΓΙΕΣ

ΟΔΗΓΙΑ (ΕΕ) 2015/719 ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

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 μεταφορές και των μέγιστων επιτρεπόμενων βαρών στις διεθνείς μεταφορές

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

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

Έχοντας υπόψη την πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής,

Κατόπιν διαβίβασης του σχεδίου νομοθετικής πράξης στα εθνικά κοινοβούλια,

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

Αφού ζήτησαν τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία ⁽²⁾,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Πρέπει να δοθεί έμφαση στην ανάγκη μείωσης των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου, και κυρίως των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα (CO₂), βελτίωσης της οδικής ασφάλειας, προσαρμογής της σχετικής νομοθεσίας στις τεχνολογικές εξελίξεις και στις μεταβαλλόμενες ανάγκες της αγοράς, καθώς και διευκόλυνσης των διατropicών μεταφορών, με την παράλληλη διασφάλιση ισότιμων όρων ανταγωνισμού και την προστασία των οδικών υποδομών.
- (2) Χάρη στις τεχνολογικές εξελίξεις είναι εφικτή η προσθήκη αεροδυναμικών διατάξεων με δυνατότητα ανάσχυσης ή αναδίπλωσης στο πίσω μέρος των οχημάτων. Ωστόσο, αυτό θα είχε ως αποτέλεσμα την υπέρβαση του μέγιστου επιτρεπόμενου μήκους βάσει της οδηγίας 96/53/ΕΚ του Συμβουλίου ⁽³⁾. Επομένως, είναι αναγκαίο να προβλεφθεί παρέκκλιση από το μέγιστο μήκος. Στόχος της παρούσας οδηγίας είναι να επιτραπεί η τοποθέτηση τέτοιων διατάξεων αμέσως μετά τη μεταφορά στο εθνικό δίκαιο ή την εφαρμογή των απαραίτητων τροποποιήσεων επί των τεχνικών απαιτήσεων για την έγκριση τύπου των αεροδυναμικών διατάξεων και μετά την έκδοση από την Επιτροπή των εκτελεστικών πράξεων που καθορίζουν τους λειτουργικούς κανόνες για τη χρήση των εν λόγω διατάξεων.
- (3) Η βελτίωση της αεροδυναμικής του θαλάμου οδήγησης των μηχανοκίνητων οχημάτων θα απέφερε σημαντικά οφέλη για τις ενεργειακές επιδόσεις των οχημάτων, πιθανόν σε συνδυασμό με αεροδυναμικές διατάξεις με δυνατότητα ανάσχυσης ή

⁽¹⁾ ΕΕ C 327 της 12.11.2013, σ. 133.

⁽²⁾ Θέση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 15ης Απριλίου 2014 (δεν έχει δημοσιευθεί ακόμη στην Επίσημη Εφημερίδα) και θέση του Συμβουλίου σε πρώτη ανάγνωση της 16ης Οκτωβρίου 2014 (ΕΕ C 40 της 5.2.2015, σ. 1). Θέση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 10ης Μαρτίου 2015 (δεν έχει δημοσιευθεί ακόμη στην Επίσημη Εφημερίδα) και απόφαση του Συμβουλίου της 20ής Απριλίου 2015.

⁽³⁾ 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).

αναδίπλωσης που προστίθενται στο πίσω μέρος των οχημάτων. Ωστόσο, η βελτίωση αυτή δεν είναι δυνατή εντός των υφιστάμενων ορίων μήκους που καθορίζονται από την οδηγία 96/53/ΕΚ, χωρίς να μειωθεί η μεταφορική ικανότητα του οχήματος, γεγονός το οποίο θα έθετε σε κίνδυνο την οικονομική ισορροπία του τομέα οδικών μεταφορών. Για τον λόγο αυτό, είναι επίσης αναγκαίο να προβλεφθεί παρέκκλιση από το μέγιστο μήκος. Η εν λόγω παρέκκλιση δεν θα πρέπει να χρησιμοποιηθεί για την αύξηση της μεταφορικής ικανότητας του οχήματος.

- (4) Σύμφωνα με το πλαίσιο που θεσπίζει η οδηγία 2007/46/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽¹⁾, οι αεροδυναμικές διατάξεις που υπερβαίνουν τα 500 mm σε μήκος και τα μηχανοκίνητα οχήματα με θαλάμους οδήγησης που βελτιώνουν τις αεροδυναμικές τους επιδόσεις, όταν τα οχήματα αυτά υπερβαίνουν τα όρια που καθορίζονται με την οδηγία 96/53/ΕΚ, πρέπει να έχουν έγκριση τύπου πριν από τη διάθεσή τους στην αγορά.
- (5) Το να μπορούν τα οχήματα να έχουν μια νέα διαμόρφωση κατατομής των θαλάμων οδήγησης θα βελτιώσει την οδική ασφάλεια, μειώνοντας τις νεκρές γωνίες ορατότητας του οδηγού, ειδικά κάτω από το αλεξήνεμο, σώζοντας έτσι πολλές ζωές ευάλωτων χρηστών του οδικού δικτύου, όπως οι πεζοί και οι ποδηλάτες. Η νέα αυτή κατατομή θα επιτρέψει επίσης την πρόβλεψη διατάξεων απορρόφησης της ενέργειας σε περίπτωση σύγκρουσης. Περαιτέρω, το δυνητικό όφελος ως προς τον όγκο του θαλάμου αναμένεται ότι θα βελτιώσει την ασφάλεια και την άνεση του οδηγού. Μετά τη διαμόρφωση βελτιωμένων απαιτήσεων ασφαλείας για θαλάμους οδήγησης μεγαλύτερου μήκους, μπορεί να εξεταστεί κατά πόσον είναι σκόπιμο οι απαιτήσεις αυτές να ισχύσουν στα οχήματα που δεν επωφελούνται από την αύξηση του μήκους.
- (6) Εναλλακτικά συστήματα μετάδοσης της κίνησης, που περιλαμβάνουν τα υβριδικά συστήματα μετάδοσης της κίνησης, είναι εκείνα τα οποία, για τη μηχανική τους κίνηση, αντλούν ενέργεια από αναλώσιμο καύσιμο και/ή συσσωρευτή ή άλλη διάταξη αποθήκευσης ηλεκτρικής ή μηχανικής ισχύος. Η χρήση τους σε βαρέα οχήματα ή λεωφορεία δύναται να οδηγήσει σε αύξηση του βάρους αλλά τα καθιστά λιγότερο ρυπογόνα. Η εν λόγω αύξηση βάρους δεν θα πρέπει να υπολογίζεται ως τμήμα του ωφέλιμου φορτίου του οχήματος, καθώς αυτό θα οδηγούσε σε οικονομική επιβάρυνση του τομέα των οδικών μεταφορών. Ωστόσο, το επιπλέον βάρος δεν θα πρέπει ούτε να επιφέρει αύξηση της μεταφορικής ικανότητας του οχήματος.
- (7) Τα μελλοντικά οχήματα με εναλλακτικά καύσιμα (με συστήματα μετάδοσης της κίνησης βαρύτερα από τα αντίστοιχα που χρησιμοποιούν τα οχήματα με συμβατικά καύσιμα) θα μπορούσαν επίσης να επωφεληθούν από το δικαίωμα πρόσθετου βάρους. Επομένως, τα εν λόγω εναλλακτικά καύσιμα μπορούν να συμπεριληφθούν στον κατάλογο εναλλακτικών καυσίμων της οδηγίας 96/53/ΕΚ, εφόσον η χρήση τους απαιτεί δικαίωμα πρόσθετου βάρους.
- (8) Η παρούσα οδηγία προβλέπει παρεκκλίσεις από τα μέγιστα επιτρεπόμενα βάρη και διαστάσεις των οχημάτων και των συνδυασμών οχημάτων που καθορίζονται στην οδηγία 96/53/ΕΚ. Επομένως, τα κράτη μέλη θα πρέπει να μπορούν, για λόγους που αφορούν την οδική ασφάλεια ή χαρακτηριστικά των υποδομών, να περιορίζουν την κυκλοφορία ορισμένων οχημάτων σε συγκεκριμένα τμήματα του οδικού τους δικτύου.
- (9) Στον τομέα των μεταφορών με εμπορευματοκιβώτια, χρησιμοποιούνται ολοένα και περισσότερο τα εμπορευματοκιβώτια 45 ποδών. Τα εμπορευματοκιβώτια αυτά μεταφέρονται με όλους τους τρόπους μεταφοράς. Όμως, τα οδικά τμήματα των διατροπικών μεταφορών μπορούν σήμερα να καλυφθούν μόνο στο πλαίσιο επαχθών διοικητικών διαδικασιών, τόσο για τα κράτη μέλη όσο και για τους μεταφορείς, ή εάν τα εμπορευματοκιβώτια αυτά έχουν κατοχυρωμένες με δίπλωμα ευρεσιτεχνίας διαμορφωμένες γωνίες, των οποίων το κόστος είναι απαγορευτικό. Η αύξηση κατά 15 cm του επιτρεπόμενου μήκους των οχημάτων που μεταφέρουν τα εμπορευματοκιβώτια αυτά μπορεί να απαλλάξει τους μεταφορείς από την υποχρέωση τήρησης αυτών των διοικητικών διαδικασιών και να διευκολύνει τις διατροπικές μεταφορές, χωρίς κίνδυνο ή βλάβη για τους άλλους χρήστες του οδικού δικτύου ή την οδική υποδομή. Ο ορισμός των διατροπικών μεταφορών στην παρούσα οδηγία διατυπώνεται με την επιφύλαξη των εργασιών αναθεώρησης της οδηγίας 92/106/ΕΟΚ του Συμβουλίου ⁽²⁾.
- (10) Για να συνεχιστεί η προώθηση των διατροπικών μεταφορών και να ληφθεί υπόψη το καθαρό βάρος των εμπορευματοκιβωτίων ή των κινητών αμαξωμάτων μήκους έως και 45 ποδών, η κυκλοφορία τριαξονικών μηχανοκίνητων οχημάτων με διαξονικά ή τριαξονικά ημι-ρυμουλκούμενα θα πρέπει να επιτρέπεται για συνολικό επιτρεπόμενο βάρος έως 44 τόνων. Διαξονικά μηχανοκίνητα οχήματα με τριαξονικά ημι-ρυμουλκούμενα που μεταφέρουν εμπορευματοκιβώτια ή κινητά αμαξώματα μήκους έως και 45 ποδών θα πρέπει να επιτρέπονται στο πλαίσιο διατροπικών μεταφορών για συνολικό επιτρεπόμενο βάρος έως 42 τόνων.
- (11) Μετά την έκδοση της οδηγίας 96/53/ΕΚ, το μέσο βάρος των επιβατών λεωφορείων, καθώς και το βάρος των αποσκευών τους, έχουν αυξηθεί σημαντικά. Λαμβάνοντας υπόψη τα όρια βάρους που επιβάλλει η εν λόγω οδηγία, αυτό έχει οδηγήσει σε σταδιακή μείωση του αριθμού των επιβατών. Επιπλέον, ο απαραίτητος εξοπλισμός για τη συμμόρφωση με τις υφιστάμενες τεχνικές απαιτήσεις, όπως τα πρότυπα Euro VI, αύξησε το βάρος των οχημάτων που τους μεταφέρουν. Η ανάγκη να δοθεί προτεραιότητα στις δημόσιες μεταφορές έναντι των ιδιωτικών για λόγους υψηλότερης ενεργειακής απόδοσης προϋποθέτει την επαναφορά του προηγούμενου αριθμού επιβατών ανά λεωφορείο, λαμβανομένης υπόψη της

⁽¹⁾ Οδηγία 2007/46/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 5ης Σεπτεμβρίου 2007, για τη θέσπιση πλαισίου για την έγκριση των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους, και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά (οδηγία-πλαίσιο) (ΕΕ L 263 της 9.10.2007, σ. 1).

⁽²⁾ 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).

αύξησης του βάρους τους και του βάρους των αποσκευών τους. Αυτό μπορεί να γίνει με την αύξηση του επιτρεπόμενου βάρους των διαξονικών λεωφορείων, εφόσον όμως δεν προκαλείται βλάβη στις οδικές υποδομές λόγω ταχύτερης φθοράς τους.

- (12) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να αντιμετωπίσουν καταλλήλως τις παραβάσεις που αφορούν την υπερφόρτωση οχημάτων, προκειμένου να αποφεύγεται οποιαδήποτε στρέβλωση του ανταγωνισμού και να εξασφαλίζεται η οδική ασφάλεια.
- (13) Για να διασφαλίσουν ισότιμους όρους ανταγωνισμού μεταξύ των φορέων εκμετάλλευσης και για να βελτιώσουν τον εντοπισμό παραβάσεων, τα κράτη μέλη θα πρέπει, έως τις 27 Μαΐου 2021, να λάβουν συγκεκριμένα μέτρα για να προσδιορίσουν οχήματα ή συνδυασμούς οχημάτων σε κυκλοφορία που είναι πιθανόν να έχουν υπερβεί τα σχετικά όρια βάρους και που επομένως θα πρέπει να ελεγχθούν. Ο προσδιορισμός αυτός μπορεί να πραγματοποιηθεί μέσω μηχανισμών ζύγισης εγκατεστημένων στις οδικές υποδομές ή μέσω αισθητήρων επί των οχημάτων που μεταδίδουν δεδομένα στις οικείες αρχές από απόσταση. Τα δεδομένα αυτά επί των οχημάτων θα πρέπει να είναι επίσης διαθέσιμα στον οδηγό. Κάθε κράτος μέλος θα πρέπει να διενεργεί ετησίως επαρκή αριθμό ελέγχων επί του βάρους των οχημάτων. Ο αριθμός των εν λόγω ελέγχων θα πρέπει να είναι ανάλογος του συνολικού αριθμού των οχημάτων που επιθεωρούνται κάθε χρόνο στο έδαφος του οικείου κράτους μέλους.
- (14) Για να διασφαλίσουν τη συμμόρφωση με την παρούσα οδηγία, τα κράτη μέλη θα πρέπει να καθορίσουν κανόνες σχετικά με τις κυρώσεις για παραβάσεις της παρούσας οδηγίας και θα πρέπει να εξασφαλίσουν την εφαρμογή τους. Οι κυρώσεις αυτές θα πρέπει να είναι αποτελεσματικές, χωρίς διακρίσεις, αναλογικές και αποτρεπτικές.
- (15) Για να καταστήσουν αποτελεσματικότερους τους ελέγχους του βάρους των οχημάτων ή των συνδυασμών οχημάτων σε διεθνές επίπεδο και για να διευκολύνουν την ομαλή διεξαγωγή αυτών των ελέγχων, είναι σημαντικό οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών να ανταλλάσσουν πληροφορίες. Το σημείο επαφής που ορίζεται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1071/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽¹⁾ θα πρέπει να χρησιμοποιεί για αυτές τις ανταλλαγές πληροφοριών.
- (16) Είναι σημαντικό το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο να ενημερώνονται τακτικά για τους ελέγχους που διενεργούνται από τις αρμόδιες αρχές των κρατών μελών σε σχέση με την οδική κυκλοφορία. Οι πληροφορίες αυτές, οι οποίες παρέχονται από τα κράτη μέλη, θα επιτρέψουν στην Επιτροπή να διασφαλίσει τη συμμόρφωση των μεταφορέων με τους κανόνες που προβλέπονται από την παρούσα οδηγία καθώς και να καθορίσει εάν θα πρέπει ή όχι να θεσπιστούν πρόσθετα μέτρα επιβολής.
- (17) Για να διασφαλιστούν ενιαίες προϋποθέσεις για την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας, θα πρέπει να ανατεθούν εκτελεστικές αρμοδιότητες στην Επιτροπή. Αυτές οι αρμοδιότητες θα πρέπει να ασκούνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽²⁾.
- (18) Η Επιτροπή δεν θα πρέπει να εκδίδει εκτελεστικές πράξεις που αφορούν τις λειτουργικές απαιτήσεις σχετικά με τη χρήση αεροδυναμικών διατάξεων ή αναλυτικές προδιαγραφές για τον εξοπλισμό ζύγισης επί των οχημάτων, όταν η επιτροπή που έχει συσταθεί δυνάμει της παρούσας οδηγίας δεν διατυπώνει γνώμη για το σχέδιο εκτελεστικής πράξης που παρουσιάζει η Επιτροπή.
- (19) Θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 ΣΛΕΕ, για την ενημέρωση του καταλόγου εναλλακτικών καυσίμων που περιλαμβάνεται στην παρούσα οδηγία με βάση τις τελευταίες τεχνολογικές εξελίξεις. Είναι ιδιαίτερα σημαντικό να διεξάγει η Επιτροπή τις κατάλληλες διαβουλεύσεις κατά τις προπαρασκευαστικές εργασίες της, μεταξύ άλλων διαβουλεύσεις με εμπειρογνώμονες των κρατών μελών, προτού εκδώσει τις κατ' εξουσιοδότηση πράξεις. Η Επιτροπή, όταν ετοιμάζει και συντάσσει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις, θα πρέπει να εξασφαλίζει την ταυτόχρονη, έγκαιρη και κατάλληλη διαβίβαση των σχετικών εγγράφων στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο.
- (20) Δεδομένου ότι οι στόχοι της παρούσας οδηγίας δεν μπορούν να επιτευχθούν επαρκώς από τα κράτη μέλη, μπορούν όμως, λόγω της κλίμακας και των αποτελεσμάτων της, να επιτευχθούν καλύτερα σε ενωσιακό επίπεδο, η Ένωση δύναται να λάβει μέτρα σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας, η οποία διατυπώνεται 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.
- (21) Συνεπώς, η οδηγία 96/53/ΕΚ θα πρέπει να τροποποιηθεί αναλόγως,

⁽¹⁾ 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 και για την κατάρτιση της οδηγίας 96/26/ΕΚ του Συμβουλίου (ΕΕ L 300 της 14.11.2009, σ. 51).

⁽²⁾ 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).

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

Άρθρο 1

Η οδηγία 96/53/EK τροποποιείται ως εξής:

1) το άρθρο 1 παράγραφος 1 στοιχείο α) αντικαθίσταται από το ακόλουθο:

«α) στις διαστάσεις των οχημάτων με κινητήρα των κατηγοριών M2 και M3 και των ρυμουλκουμένων τους κατηγορίας 0 και των οχημάτων με κινητήρα των κατηγοριών N2 και N3 και των ρυμουλκουμένων τους κατηγορίας 03 και 04, όπως ορίζονται στο παράρτημα II της οδηγίας 2007/46/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (*).

(*) Οδηγία 2007/46/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 5ης Σεπτεμβρίου 2007, για τη θέσπιση πλαισίου για την έγκριση των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκουμένων τους, και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά (οδηγία-πλαίσιο) (ΕΕ L 263 της 9.10.2007, σ. 1).».

2) Το άρθρο 2 τροποποιείται ως εξής:

α) Στο πρώτο εδάφιο, προστίθενται οι ακόλουθοι ορισμοί:

«— “εναλλακτικά καύσιμα”, τα καύσιμα ή οι πηγές ενέργειας που χρησιμεύουν, έστω και εν μέρει, ως υποκατάστατο για τις πηγές ορυκτού πετρελαίου στον ενεργειακό εφοδιασμό στις μεταφορές και έχουν τη δυνατότητα να συμβάλουν στην απαλλαγή των μεταφορών από τις ανθρακούχες εκπομπές και να ενισχύσουν τις περιβαλλοντικές επιδόσεις του εν λόγω τομέα, αποτελούμενα από:

α) ηλεκτρική ενέργεια που καταναλώνεται σε όλους τους τύπους ηλεκτρικών οχημάτων,

β) υδρογόνο,

γ) φυσικό αέριο, περιλαμβανομένου του βιομεθανίου, σε αέρια μορφή (συμπιεσμένο φυσικό αέριο — CNG) και σε υγροποιημένη μορφή (υγροποιημένο φυσικό αέριο — LNG),

δ) υγροποιημένο πετρελαϊκό αέριο (υγραέριο — LPG),

ε) μηχανική ενέργεια από αποθήκευση επί οχήματος/πηγές επί οχήματος, συμπεριλαμβανομένης της απορριπτόμενης θερμότητας,

— “όχημα με εναλλακτικά καύσιμα”, όχημα με κινητήρα που τροφοδοτείται εξ ολοκλήρου ή εν μέρει από εναλλακτικό καύσιμο και το οποίο έχει εγκριθεί στο πλαίσιο της οδηγίας 2007/46/EK,

— “διατροφικές μεταφορές”:

α) οι συνδυασμένες μεταφορές που ορίζονται στο άρθρο 1 της οδηγίας 92/106/ΕΟΚ του Συμβουλίου (*) των οποίων γίνεται χρήση στη μεταφορά ενός ή περισσότερων εμπορευματοκιβωτίων ή κινητών αμαξωμάτων μέγιστου συνολικού μήκους έως 45 ποδών, ή

β) οι μεταφορές των οποίων γίνεται χρήση στη μεταφορά ενός ή περισσότερων εμπορευματοκιβωτίων ή κινητών αμαξωμάτων μέγιστου συνολικού μήκους έως 45 ποδών, που χρησιμοποιούν πλωτές μεταφορές, εφόσον η απόσταση της αρχικής ή της τελικής οδικής διαδρομής δεν υπερβαίνει τα 150 km στο έδαφος της Ένωσης. Η προαναφερθείσα απόσταση των 150 km μπορεί να υπερβαίνει το όριο αυτό προκειμένου να φτάνει μέχρι τον πλησιέστερο κατάλληλο τερματικό σταθμό για τη σκοπούμενη υπηρεσία, στην περίπτωση:

i) οχημάτων που συμμορφώνονται με το παράρτημα I σημείο 2.2.2 στοιχεία α) ή β), ή

ii) οχημάτων που συμμορφώνονται με το παράρτημα I σημείο 2.2.2 στοιχεία γ) ή δ), στις περιπτώσεις που το οικείο κράτος μέλος επιτρέπει τέτοιες αποστάσεις.

Για διατροφικές μεταφορές, ο πλησιέστερος κατάλληλος τερματικός σταθμός που παρέχει υπηρεσία μπορεί να βρίσκεται σε άλλο κράτος μέλος από εκείνο στο οποίο έχει φορτωθεί ή εκφορτωθεί η αποστολή,

— “φορτωτής”, νομική οντότητα ή φυσικό ή νομικό πρόσωπο που κατονομάζεται στη φορτωτική ή σε ισοδύναμο έγγραφο μεταφοράς (όπως φορτωτική “μεταβίβασης”) ως φορτωτής και/ή στο όνομα ή για λογαριασμό του οποίου έχει συναφθεί σύμβαση μεταφοράς με τη μεταφορική εταιρεία.

(*) 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).».

β) Στο δεύτερο εδάφιο, η αναφορά «της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ» αντικαθίσταται από το ακόλουθο:

«της οδηγίας 2007/46/EK».

3) Το άρθρο 4 τροποποιείται ως εξής:

α) Στην παράγραφο 4, το τρίτο και το τέταρτο εδάφιο διαγράφονται.

β) Η παράγραφος 6 διαγράφεται.

4) Το άρθρο 5 αντικαθίσταται από το ακόλουθο:

«Άρθρο 5

Τα αρθρωτά οχήματα που τέθηκαν σε κυκλοφορία πριν από την 1η Ιανουαρίου 1991 και τα οποία δεν πληρούν τις διατάξεις των σημείων 1.6 και 4.4 του παραρτήματος I, θεωρείται ότι συμμορφώνονται προς τις διατάξεις αυτές για τους σκοπούς του άρθρου 3 εφόσον δεν υπερβαίνουν το συνολικό μήκος των 15,50 μέτρων.».

5) Τα άρθρα 8, 8α και 9 διαγράφονται.

6) Παρεμβάλλονται τα ακόλουθα άρθρα:

«Άρθρο 8β

1. Προκειμένου να βελτιωθεί η ενεργειακή τους απόδοση, οχήματα ή συνδυασμοί οχημάτων εξοπλισμένα με αεροδυναμικές διατάξεις που πληρούν τις απαιτήσεις που προβλέπονται στις παραγράφους 2 και 3 και συμμορφώνονται με την οδηγία 2007/46/EK μπορούν να υπερβαίνουν τα μέγιστα μήκη που προβλέπει το παράρτημα I σημείο 1.1 της παρούσας οδηγίας, ώστε να είναι δυνατή η προσθήκη τέτοιων διατάξεων στο πίσω μέρος οχημάτων ή συνδυασμών οχημάτων. Οχήματα ή συνδυασμοί οχημάτων που είναι εξοπλισμένα με τέτοιες διατάξεις συμμορφώνονται με το παράρτημα I σημείο 1.5 της παρούσας οδηγίας και τυχόν υπέρβαση των ανώτατων 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 και υπερβαίνουν σε μήκος τα 500 mm εγκρίνονται κατά τύπο σύμφωνα με τους κανόνες για την έγκριση τύπου στο πλαίσιο της οδηγίας 2007/46/EK.

Έως τις 27 Μαΐου 2017 η Επιτροπή αξιολογεί κατά πόσον απαιτείται να καθοριστούν ή να τροποποιηθούν τεχνικές απαιτήσεις για την έγκριση τύπου αεροδυναμικών διατάξεων που καθορίζονται στο εν λόγω πλαίσιο λαμβάνοντας υπόψη την ανάγκη να εξασφαλιστούν η οδική ασφάλεια και η ασφάλεια των διατροπικών μεταφορών, και ιδίως:

- α) σωστή στερέωση και αντοχή των διατάξεων, ώστε να μειωθεί ο κίνδυνος να αποκολληθούν βαθμιαία, μεταξύ άλλων κατά τη διάρκεια διατροπικής μεταφοράς·
- β) ασφάλεια άλλων χρηστών του οδικού δικτύου, ιδίως ευάλωτων χρηστών, διασφαλίζοντας, μεταξύ άλλων, την ορατότητα των σημάνσεων περιγράμματος όταν έχουν τοποθετηθεί αεροδυναμικές διατάξεις, προσαρμόζοντας τις απαιτήσεις έμμεσης όρασης και, σε περίπτωση σύγκρουσης με το πίσω μέρος ενός οχήματος ή συνδυασμού οχημάτων, χωρίς να τίθεται σε κίνδυνο η προστασία έναντι ενσφήνωσης εκ των όπισθεν.

Προς τούτο, η Επιτροπή υποβάλλει, κατά περίπτωση, νομοθετική πρόταση για την τροποποίηση των σχετικών κανόνων για την έγκριση τύπου στο πλαίσιο της οδηγίας 2007/46/EK.

3. Οι αεροδυναμικές διατάξεις που αναφέρονται στην παράγραφο 1 πληρούν τους ακόλουθους όρους λειτουργίας:

- α) σε περιστάσεις υπό τις οποίες η ασφάλεια άλλων χρηστών του οδικού δικτύου ή του οδηγού τίθεται σε κίνδυνο, ο οδηγός προχωρεί σε ανάσυρση, αναδίπλωση ή αφαίρεση των διατάξεων αυτών·
- β) η χρήση τους στις αστικές και υπεραστικές οδικές υποδομές λαμβάνει υπόψη τα ειδικά χαρακτηριστικά περιοχών όπου η ταχύτητα είναι μικρότερη ή ίση με 50 km ανά ώρα και όπου είναι πιθανότερο να υπάρχουν ευάλωτοι χρήστες του οδικού δικτύου· και
- γ) η χρήση τους είναι συμβατή με τις διατροπικές μεταφορές και, συγκεκριμένα, η ανάσυρση/αναδίπλωσή τους δεν επιφέρει υπέρβαση του μέγιστου επιτρεπόμενου μήκους των οχημάτων μεγαλύτερη των 20 cm.

4. Η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστικές πράξεις για τον καθορισμό λεπτομερών διατάξεων που εξασφαλίζουν ενιαίους όρους εφαρμογής της παραγράφου 3. Οι εκτελεστικές αυτές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 10θ παράγραφος 2.

5. Η παράγραφος 1 εφαρμόζεται από την ημερομηνία μεταφοράς ή εφαρμογής των αναγκαίων τροποποιήσεων των πράξεων που αναφέρονται στην παράγραφο 2 και μετά την έκδοση των εκτελεστικών πράξεων που αναφέρονται στην παράγραφο 4, κατά περίπτωση.

Άρθρο 9α

1. Προκειμένου να βελτιωθεί η ενεργειακή απόδοση, ιδίως όσον αφορά τις αεροδυναμικές επιδόσεις των θαλάμων οδήγησης, καθώς και η οδική ασφάλεια, οχήματα ή συνδυασμοί οχημάτων που πληρούν τις απαιτήσεις της παραγράφου 2 και συμμορφώνονται με την οδηγία 2007/46/EK μπορούν να υπερβαίνουν τα μέγιστα μήκη που προβλέπει το παράρτημα I σημείο 1.1 της παρούσας οδηγίας, εάν ο θάλαμος οδήγησης τους παρέχει βελτιωμένες αεροδυναμικές επιδόσεις, ενεργειακή απόδοση και επιδόσεις ασφαλείας. Οχήματα ή συνδυασμοί οχημάτων εξοπλισμένα με τέτοιους θαλάμους οδήγησης συμμορφώνονται με το παράρτημα I σημείο 1.5 της παρούσας οδηγίας και τυχόν υπέρβαση των ανωτάτων μηκών δεν επιφέρει αύξηση της μεταφορικής ικανότητας 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 της οδηγίας 2007/46/EK. Έως τις 27 Μαΐου 2017 η Επιτροπή αξιολογεί κατά πόσον απαιτείται να αναπτυχθούν οι τεχνικές απαιτήσεις για την κατά τύπο έγκριση των οχημάτων που είναι εξοπλισμένα με τέτοιους θαλάμους οδήγησης όπως καθορίζεται στο πλαίσιο της εν λόγω οδηγίας, λαμβάνοντας υπόψη τα εξής:

- α) τις βελτιωμένες αεροδυναμικές επιδόσεις των οχημάτων ή των συνδυασμών οχημάτων·
- β) τους ευάλωτους χρήστες του οδικού δικτύου και το πώς θα είναι πιο εμφανείς στους οδηγούς, ιδίως με μείωση των νεκρών γωνιών ορατότητας για τους οδηγούς·
- γ) τη μείωση των ζημιών ή τραυματισμών που προκαλούνται σε άλλους χρήστες του οδικού δικτύου σε περίπτωση σύγκρουσης·
- δ) την ασφάλεια και την άνεση των οδηγών.

Προς τούτο, η Επιτροπή υποβάλλει, εφόσον κριθεί σκόπιμο, νομοθετική πρόταση για την τροποποίηση των σχετικών κανόνων για την έγκριση τύπου στο πλαίσιο της οδηγίας 2007/46/EK.

3. Η παράγραφος 1 εφαρμόζεται αφού συμπληρωθούν τρία έτη από την ημερομηνία μεταφοράς ή εφαρμογής των αναγκαίων τροποποιήσεων των πράξεων που αναφέρονται στην παράγραφο 2, κατά περίπτωση.».

7) Το άρθρο 10α διαγράφεται.

8) Παρεμβάλλονται τα ακόλουθα άρθρα:

«Άρθρο 10β

Το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος των οχημάτων με εναλλακτικά καύσιμα είναι εκείνο που ορίζεται στο παράρτημα I σημεία 2.3.1, 2.3.2 και 2.4.

Τα οχήματα με εναλλακτικά καύσιμα συμμορφώνονται επίσης με τα μέγιστα επιτρεπόμενα όρια βάρους ανά άξονα που καθορίζονται στο παράρτημα I σημείο 3.

Το επιπλέον βάρος που απαιτούν τα οχήματα με εναλλακτικά καύσιμα ορίζεται βάσει των εγγράφων τεκμηρίωσης που παρέχει ο κατασκευαστής κατά την έγκριση του εν λόγω οχήματος. Το εν λόγω επιπλέον 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 10^α, ώστε να αναπροσαρμόζει, για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας, τον κατάλογο εναλλακτικών καυσίμων του άρθρου 2 που απαιτούν επιπλέον βάρος. Είναι ιδιαίτερα σημαντικό η Επιτροπή να ακολουθεί τη συνήδη πρακτική της και να διενεργεί διαβουλεύσεις με εμπειρογνώμονες, συμπεριλαμβανομένων αυτών των κρατών μελών, πριν από την έκδοση των εν λόγω κατ' εξουσιοδότηση πράξεων.

Άρθρο 10γ

Επιτρέπεται υπέρβαση των μέγιστων μηκών που καθορίζονται στο παράρτημα I σημείο 1.1, όταν συντρέχει περίπτωση δύναμης του άρθρου 9α παράγραφος 1, 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 οικείου εμπορευματοκιβωτίου ή του οικείου κινητού αμαξώματος αποτελεί μέρος διατροφικής μεταφοράς.

Άρθρο 10δ

1. Έως τις 27 Μαΐου 2021 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 αρμόδιες αρχές τους 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 εξοπλισμού ζύγισης επί του οχήματος, ο οποίος είναι εγκατεστημένος στα οχήματα σύμφωνα με την παράγραφο 4.

Τα κράτη μέλη δεν απαιτούν την εγκατάσταση εξοπλισμού ζύγισης επί του οχήματος 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 να πιστοποιηθούν.

2. Κάθε κράτος μέλος διενεργεί κάθε ημερολογιακό έτος ενδεδειγμένο αριθμό ελέγχων του βάρους των οχημάτων ή συνδυασμών οχημάτων που κυκλοφορούν, ανάλογο με τον συνολικό αριθμό οχημάτων που ελέγχονται κάθε έτος στο έδαφός του.

3. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν, σύμφωνα με το άρθρο 18 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1071/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (*), ότι οι αρμόδιες αρχές τους ανταλλάσσουν πληροφορίες σχετικά με παραβάσεις και κυρώσεις που συνδέονται με το παρόν άρθρο.

4. Ο εξοπλισμός ζύγισης επί του οχήματος που προβλέπεται στην παράγραφο 1 είναι ακριβής και αξιόπιστος, πλήρως διαλειτουργικός και συμβατός με όλους τους τύπους οχημάτων.

5. Έως τις 27 Μαΐου 2016 η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστικές πράξεις για τον καθορισμό λεπτομερών διατάξεων που εξασφαλίζουν ενιαίους όρους εφαρμογής των κανόνων διαλειτουργικότητας και συμβατότητας της παραγράφου 4.

Προκειμένου να διασφαλίζεται η διαλειτουργικότητα, οι εν λόγω λεπτομερείς διατάξεις επιτρέπουν την κοινοποίηση, ανά πάσα στιγμή, των δεδομένων βάρους από ένα κινούμενο όχημα στις αρμόδιες αρχές, καθώς και στον οδηγό τους. Η επικοινωνία διενεργείται μέσω της διεπαφής που ορίζεται από τα πρότυπα CEN για τις τεχνολογίες αποκλειστικής επικοινωνίας μικρής εμβέλειας (DSRC) EN 12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 και ISO 14906. Επιπλέον, η επικοινωνία αυτή εξασφαλίζει ότι οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών μπορούν να επικοινωνούν και να ανταλλάσσουν πληροφορίες κατά τον ίδιο τρόπο με οχήματα και συνδυασμούς οχημάτων για τα οποία έχει εκδοθεί άδεια κυκλοφορίας σε οποιοδήποτε κράτος μέλος και τα οποία χρησιμοποιούν εξοπλισμό ζύγισης επί του οχήματος.

Προκειμένου να διασφαλίζεται η συμβατότητα με όλους τους τύπους οχημάτων, τα επί του ελκυστήρα συστήματα των οχημάτων με κινητήρα έχουν την ικανότητα λήψης και επεξεργασίας όλων των δεδομένων που προέρχονται από οποιοδήποτε τύπο ρυμουλκούμενου ή ημι-ρυμουλκούμενου συνδεδεμένου με το όχημα με κινητήρα.

Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 10θ παράγραφος 2.

Άρθρο 10ε

Τα κράτη μέλη θεσπίζουν κανόνες σχετικά με τις κυρώσεις που επιβάλλονται για παραβάσεις της παρούσας οδηγίας και λαμβάνουν όλα τα μέτρα που είναι απαραίτητα για τη διασφάλιση της επιβολής τους. Οι κυρώσεις αυτές είναι αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές και δεν εισάγουν διακρίσεις. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν αυτούς τους κανόνες στην Επιτροπή.

Άρθρο 10στ

1. Για τη μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων και κινητών αμαξωμάτων, τα κράτη μέλη θεσπίζουν κανόνες που απαιτούν:
 - 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
 - β) από τον μεταφορέα να παρέχει πρόσβαση σε όλα τα συναφή έγγραφα τεκμηρίωσης που παρέχονται από τον φορτωτή.
2. Τα κράτη μέλη θεσπίζουν κανόνες σχετικά με την ευθύνη τόσο του φορτωτή όσο και του μεταφορέα όπως αρμόζει, σε περιπτώσεις όπου οι πληροφορίες που αναφέρονται στην παράγραφο 1 είναι ελλιπείς ή ανακριβείς και το όχημα ή ο συνδυασμός οχημάτων είναι υπερφορτωμένο.

Άρθρο 10ζ

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, και
- β) τον αριθμό των οχημάτων ή συνδυασμών οχημάτων που βρέθηκαν υπερφορτωμένα.

Οι πληροφορίες αυτές μπορούν να είναι μέρος των πληροφοριών που υποβάλλονται σύμφωνα με το άρθρο 17 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (*).

Η Επιτροπή προβαίνει σε ανάλυση των πληροφοριών που λαμβάνει σύμφωνα με το παρόν άρθρο και ενσωματώνει την ανάλυση αυτή στην έκθεση που διαβιβάζει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006.

Άρθρο 10η

1. Η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις ανατίθεται στην Επιτροπή υπό τους όρους του παρόντος άρθρου.
2. Η προβλεπόμενη στο άρθρο 10β εξουσία έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων ανατίθεται στην Επιτροπή για περίοδο πέντε ετών από την 26η Μαΐου 2015. 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.
3. Η εξουσιοδότηση που προβλέπεται στο άρθρο 10β μπορεί να ανακληθεί ανά πάσα στιγμή από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο. Η απόφαση ανάκλησης περατώνει την εξουσιοδότηση που προσδιορίζεται στην εν λόγω απόφαση. Αρχίζει να ισχύει την επομένη της δημοσίευσης της απόφασης στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* ή σε μεταγενέστερη ημερομηνία που ορίζεται σε αυτήν. Δεν θίγει το κύρος των ήδη εν ισχύι κατ' εξουσιοδότηση πράξεων.
4. Μόλις εκδώσει μια κατ' εξουσιοδότηση πράξη, η Επιτροπή την κοινοποιεί ταυτοχρόνως στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο.
5. Η κατ' εξουσιοδότηση πράξη που εκδίδεται δυνάμει του άρθρου 10β τίθεται σε ισχύ μόνον εφόσον δεν έχει διατυπωθεί αντίρρηση από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο εντός δύο μηνών από την ημέρα που η πράξη κοινοποιείται στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο ή αν, πριν λήξει αυτή η περίοδος, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ενημερώσουν αμφότερα την Επιτροπή ότι δεν θα προβάλουν αντιρρήσεις. Η προθεσμία αυτή παρατείνεται κατά δύο μήνες κατόπιν πρωτοβουλίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου ή του Συμβουλίου.

Άρθρο 10θ

1. Η Επιτροπή επικουρείται από την Επιτροπή Οδικών Μεταφορών που αναφέρεται στο άρθρο 42 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 165/2014 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ^{(1)*}. Η εν λόγω επιτροπή είναι επιτροπή κατά την έννοια του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ^{(4)*}.
2. Όταν γίνεται μνεία της παρούσας παραγράφου, εφαρμόζεται το άρθρο 5 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.
3. Εάν η επιτροπή δεν διατυπώσει γνώμη, η Επιτροπή δεν εκδίδει το σχέδιο εκτελεστικής πράξης και εφαρμόζεται το άρθρο 5 παράγραφος 4 τρίτο εδάφιο του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.

Άρθρο 10ι

Έως τις 8 Μαΐου 2020 η Επιτροπή υποβάλλει, κατά περίπτωση, έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο σχετικά με την εφαρμογή των τροποποιήσεων της παρούσας οδηγίας που εισάγονται με την οδηγία (ΕΕ) 2015/719 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ^{(2)*}, στην οποία λαμβάνονται επίσης υπόψη τα ειδικά χαρακτηριστικά συγκεκριμένων τμημάτων της αγοράς. Βάσει της έκθεσης αυτής, η Επιτροπή υποβάλλει, εάν κρίνεται σκόπιμο, νομοθετική πρόταση συνοδευόμενη δεόντως από εκτίμηση επιπτώσεων. Η έκθεση είναι διαθέσιμη τουλάχιστον έξι μήνες πριν από την υποβολή οποιασδήποτε νομοθετικής πρότασης.

^{(1)*} 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 και για την κατάργηση της οδηγίας 96/26/ΕΚ του Συμβουλίου (ΕΕ L 300 της 14.11.2009, σ. 51).

^{(2)*} Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 561/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Μαρτίου 2006, για την εναρμόνιση ορισμένων κοινωνικών διατάξεων στον τομέα των οδικών μεταφορών και για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 και (ΕΚ) αριθ. 2135/98 του Συμβουλίου, καθώς και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3820/85 του Συμβουλίου (ΕΕ L 102 της 11.4.2006, σ. 1).

^{(3)*} Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 165/2014 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 4ης Φεβρουαρίου 2014, για τους ταχογράφους στον τομέα των οδικών μεταφορών, ο οποίος καταργεί τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 του Συμβουλίου σχετικά με τη συσκευή ελέγχου στον τομέα των οδικών μεταφορών και τροποποιεί τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 561/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την εναρμόνιση ορισμένων κοινωνικών διατάξεων στον τομέα των οδικών μεταφορών (ΕΕ L 60 της 28.2.2014, σ. 1).

^{(4)*} 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).

^{(5)*} 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 μεταφορές και των μέγιστων επιτρεπόμενων βαρών στις διεθνείς μεταφορές (ΕΕ L 115 της 6.5.2015, σ. 1).».

- 9) Το παράρτημα I τροποποιείται ως εξής:
- α) Το σημείο 1.2 στοιχείο α) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «α) οχήματα οποιουδήποτε τύπου εκτός των οχημάτων που αναφέρονται στο στοιχείο β): 2,55 m».
- β) Το σημείο 1.2 στοιχείο β) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «β) υπερκατασκευές οχημάτων με κλιματισμό ή μεταφερόμενων από οχήματα εμπορευματοκιβωτίων ή κινητών αμαξωμάτων με κλιματισμό: 2,60 m».
- γ) Το σημείο 2.2.2 στοιχείο γ) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «γ) Διαξονικό μηχανοκίνητο όχημα με τριαξονικό ημι-ρυμουλκούμενο που μεταφέρει, στο πλαίσιο διατροφικών μεταφορών, ένα ή περισσότερα εμπορευματοκιβώτια ή κινητά αμαξώματα, μέγιστου συνολικού μήκους έως 45 ποδών: 42 τόνοι».
- δ) Στο σημείο 2.2.2, προστίθεται το ακόλουθο στοιχείο:
- «δ) Τριαξονικό μηχανοκίνητο όχημα με διαξονικό ή τριαξονικό ημι-ρυμουλκούμενο που μεταφέρει, στο πλαίσιο διατροφικών μεταφορών, ένα ή περισσότερα εμπορευματοκιβώτια ή κινητά αμαξώματα, μέγιστου συνολικού μήκους έως 45 ποδών: 44 τόνοι».
- ε) Το σημείο 2.3.1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «2.3.1. Διαξονικά μηχανοκίνητα οχήματα εκτός από τα λεωφορεία: 18 τόνοι
- Διαξονικά μηχανοκίνητα οχήματα με εναλλακτικά καύσιμα εκτός από λεωφορεία: το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος των 18 τόνων αυξάνεται κατά το επιπλέον βάρος που απαιτείται για την εναλλακτική τεχνολογία καυσίμων με ανώτατο όριο τον 1 τόνο
- Διαξονικά λεωφορεία: 19,5 τόνοι».
- στ) Το σημείο 2.3.2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «2.3.2. Τριαξονικά μηχανοκίνητα οχήματα: 25 τόνοι, ή 26 τόνοι όταν ο κινητήριος άξονας είναι εξοπλισμένος με διπλά ελαστικά και αερανάρτηση ή ανάρτηση αναγνωρισμένη ως ισοδύναμη εντός της Ένωσης, όπως ορίζεται στο παράρτημα II, ή όταν κάθε άξονας οδήγησης είναι εξοπλισμένος με διπλά ελαστικά και το μέγιστο βάρος κάθε άξονα δεν υπερβαίνει τους 9,5 τόνους.
- Τριαξονικά μηχανοκίνητα οχήματα με εναλλακτικά καύσιμα: το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος των 25 τόνων, ή 26 τόνων όταν ο κινητήριος άξονας είναι εξοπλισμένος με διπλά ελαστικά και αερανάρτηση ή ανάρτηση αναγνωρισμένη ως ισοδύναμη εντός της Ένωσης, όπως ορίζεται στο παράρτημα II, ή όταν κάθε άξονας οδήγησης είναι εξοπλισμένος με διπλά ελαστικά και το μέγιστο βάρος κάθε άξονα δεν υπερβαίνει τους 9,5 τόνους, αυξάνεται κατά το επιπλέον βάρος που απαιτείται για την τεχνολογία εναλλακτικών καυσίμων με ανώτατο όριο τον 1 τόνο».
- ζ) Το σημείο 2.4 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «2.4. Τριαξονικά αρθρωτά λεωφορεία: 28 τόνοι
- Τριαξονικά αρθρωτά λεωφορεία με εναλλακτικά καύσιμα: το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος των 28 τόνων αυξάνεται κατά το επιπλέον βάρος που απαιτείται για την εναλλακτική τεχνολογία καυσίμων με ανώτατο όριο τον 1 τόνο».

Άρθρο 2

1. Τα κράτη μέλη θέτουν σε ισχύ τις αναγκαίες νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις για να συμμορφωθούν με την παρούσα οδηγία έως τις 7 Μαΐου 2017. Ανακοινώνουν αμέσως στην Επιτροπή το κείμενο των εν λόγω διατάξεων.

Όταν τα κράτη μέλη θεσπίζουν τα εν λόγω μέτρα, αυτά περιέχουν αναφορά στην παρούσα οδηγία ή συνοδεύονται από την αναφορά αυτή κατά την επίσημη δημοσίευσή τους. Ο τρόπος αναφοράς αποφασίζεται από τα κράτη μέλη.

2. Τα κράτη μέλη ανακοινώνουν στην Επιτροπή το κείμενο των ουσιωδών μέτρων εσωτερικού δικαίου τα οποία θεσπίζουν στον τομέα που διέπεται από την παρούσα οδηγία.

Άρθρο 3

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

Άρθρο 4

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Στρασβούργο, 29 Απριλίου 2015.

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο
Ο Πρόεδρος
M. SCHULZ

Για το Συμβούλιο
Η Πρόεδρος
Z. KALNIŅA-LUKAŠEVICA
