

Βρυξέλλες, 15.12.2017  
COM(2017) 648 final/2

2017/0290 (COD)

This document corrects document COM(2017) 648 final of 8 November 2017.

Concerns all language versions.

The corrected errors include : a comment to be deleted in Recital(1), a typo in Recital (14), typos in new Articles 1.4, 5.3 and 6.4.

The text shall read as follows:

Πρόταση

**ΟΔΗΓΙΑ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ**

**για την τροποποίηση της οδηγίας 92/106/ΕΟΚ σχετικά με τη θέσπιση κοινών κανόνων για ορισμένες συνδυασμένες εμπορευματικές μεταφορές μεταξύ των κρατών μελών**

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

{SWD(2017) 362 final} - {SWD(2017) 363 final}

## ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

### 1. ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

#### • Αιτιολόγηση και στόχοι της πρότασης

Η ομιλία για την κατάσταση της Ένωσης το 2017 δίνει σαφές μήνυμα: η ΕΕ θα πρέπει να αναλάβει ηγετικό ρόλο σε παγκόσμιο επίπεδο όσον αφορά την απαλλαγή από τις ανθρακούχες εκπομπές και να μετουσιώσει τις δράσεις σε θέσεις εργασίας, ανάπτυξη και καινοτομία<sup>1</sup>. Με τη Συμφωνία των Παρισίων για την κλιματική αλλαγή σε ισχύ, θα πρέπει να επιταχυνθεί η μετάβαση προς μια σύγχρονη οικονομία χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών. Τον Ιούνιο του 2017 το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο<sup>2</sup> επιβεβαίωσε εκ νέου τη δέσμευση της ΕΕ και των κρατών μελών της να εφαρμόσουν τάχιστα και στο ακέραιο τη Συμφωνία των Παρισίων και να διατηρήσουν τον ηγετικό της ρόλο στον αγώνα κατά της κλιματικής αλλαγής και αναγνώρισε τη Συμφωνία των Παρισίων ως «καθοριστικό στοιχείο για τον εκσυγχρονισμό της ευρωπαϊκής βιομηχανίας και οικονομίας».

Επειδή οι μεταφορές έχουν τεράστια συμβολή στις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου και στην ατμοσφαιρική ρύπανση, η ενίσχυση της βιωσιμότητας των μεταφορών κατέχει κεντρική θέση στην πολιτική μεταφορών της ΕΕ. Η μετάβαση προς έναν ενεργειακά αποδοτικό τομέα των μεταφορών χωρίς ανθρακούχες εκπομπές χαρακτηρίστηκε κομβικής σημασίας στη στρατηγική για την Ενεργειακή Ένωση, η οποία εκδόθηκε τον Φεβρουάριο του 2015<sup>3</sup>. Η μετάβαση αυτή υποστηρίζεται από συγκεκριμένα μέτρα που περιγράφονται συνοπτικά στη στρατηγική για την κινητικότητα χαμηλών εκπομπών<sup>4</sup>, η οποία εκδόθηκε τον Ιούλιο του 2016 και έχει ως στόχο i) τη βελτιστοποίηση της αποτελεσματικότητας του συστήματος μεταφορών μέσω της ψηφιοποίησης και της μεγαλύτερης προώθησης της πολυτροπικότητας και ii) την εντατικοποίηση της χρήσης των εναλλακτικών μορφών ενέργειας χαμηλών εκπομπών στις μεταφορές, με την ανάπτυξη κατάλληλων υποδομών για τα εναλλακτικά καύσιμα, με στόχο τη μετάβαση στα οχήματα μηδενικών εκπομπών. Τα μέτρα αυτά έχουν τεθεί πλέον σε εφαρμογή. Τον Μάιο του 2017 στην ανακοίνωση «Η Ευρώπη σε κίνηση» παρουσιάστηκε θεματολόγιο για κοινωνικά δίκαιη μετάβαση σε καθαρή, ανταγωνιστική και συνδεδεμένη κινητικότητα για όλους<sup>5</sup>, συνοδευόμενο από μια πρώτη δέσμη προτάσεων. Στο πλαίσιο της παρούσας δεύτερης δέσμης μέτρων «Η Ευρώπη σε κίνηση», προτείνονται τώρα πρόσθετα μέτρα, συμπεριλαμβανομένης της αναθεώρησης της οδηγίας για τα καθαρά οχήματα ή της τροποποίησης της οδηγίας σχετικά με τις συνδυασμένες μεταφορές.

Η οδηγία 92/106/ΕΟΚ<sup>6</sup> (οδηγία σχετικά με τις συνδυασμένες μεταφορές) είναι η μοναδική νομική πράξη σε ενωσιακό επίπεδο που παρέχει άμεσα κίνητρα για τη στροφή από τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές σε τρόπους μεταφοράς χαμηλότερων εκπομπών, όπως οι εσωτερικές πλωτές, οι θαλάσσιες και οι σιδηροδρομικές μεταφορές. Αποσκοπεί στην αύξηση της ανταγωνιστικότητας των διασυνοριακών, διατροπικών (και ειδικότερα «συνδυασμένων») μεταφορών σε σύγκριση με τις αποκλειστικά οδικές εμπορευματικές μεταφορές.

<sup>1</sup> [https://ec.europa.eu/commission/news/president-juncker-delivers-state-union-address-2017-2017-sep-13\\_en](https://ec.europa.eu/commission/news/president-juncker-delivers-state-union-address-2017-2017-sep-13_en)

<sup>2</sup> [http://www.consilium.europa.eu/press-releases-pdf/2017/6/47244661588\\_en.pdf](http://www.consilium.europa.eu/press-releases-pdf/2017/6/47244661588_en.pdf)

<sup>3</sup> COM(2015) 80

<sup>4</sup> COM(2016) 501.

<sup>5</sup> COM(2017) 283

<sup>6</sup> Οδηγία 92/106/ΕΟΚ σχετικά με τη θέσπιση κοινών κανόνων για ορισμένες συνδυασμένες εμπορευματικές μεταφορές μεταξύ των κρατών μελών, ΕΕ L 368 της 17.12.1992, σ. 38 - 42.

Τα κανονιστικά μέτρα περιλαμβάνουν i) διασφάλιση της ελευθερίας παροχής διασυνοριακών υπηρεσιών, δηλ. προστασία των συνδυασμένων μεταφορών από εθνικούς περιορισμούς (συστήματα χορήγησης άδειας, ρυθμιζόμενα τιμολόγια και ποσοτώσεις)· ii) διευκρίνιση ότι οι περιορισμοί στις οδικές ενδομεταφορές (κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1072/2009) δεν εφαρμόζονται στα οδικά τμήματα των διεθνών συνδυασμένων μεταφορών· και iii) δυνατότητα, με την προσθήκη παραπομπής στην οδηγία για τα βάρη και τις διαστάσεις (οδηγία 96/53/ΕΚ), χρήσης βαρύτερων φορτίων σε οχήματα που χρησιμοποιούνται στα οδικά τμήματα των διατροφικών μεταφορών προς αντιστάθμιση του απόβαρου της μονάδας φορτίου, καθώς και χρήσης εμπορευματοκιβωτίων 45 ποδών.

Τα μέτρα οικονομικής στήριξης περιλαμβάνουν την παροχή ορισμένων φορολογικών κινήτρων όσον αφορά ορισμένα τέλη που εφαρμόζονται στα οδικά οχήματα τα οποία εκτελούν συνδυασμένες μεταφορές και τη διεύρυνση του ορισμού των μεταφορών για ίδιο λογαριασμό. Τα μέτρα αυτά αποσκοπούσαν στη μερική εξάλειψη της ανισορροπίας μεταξύ των συνδυασμένων μεταφορών και των αποκλειστικά οδικών μεταφορών, η οποία οφείλεται στην ύπαρξη αρνητικών εξωτερικοτήτων που δεν αντικατοπτρίζονται απόλυτα στην τιμή της οδικής εμπορευματικής μεταφοράς.

Εντούτοις, από την έκδοση της οδηγίας το 1992, ορισμένοι από τους εν λόγω όρους, π.χ. η χρήση έντυπων εγγράφων μεταφοράς και σφραγίδων ως απόδειξη επιλεξιμότητας για τις συνδυασμένες μεταφορές, και το περιβάλλον της αγοράς εμπορευματικών μεταφορών έχουν υποστεί σημαντικές αλλαγές. Ενώ η οδηγία παραμένει σημαντική για την επίτευξη του στόχου της πολιτικής μεταφορών της ΕΕ για μείωση των αρνητικών εξωτερικοτήτων, η αποτελεσματικότητά και η αποδοτικότητά της θα μπορούσαν να βελτιωθούν περαιτέρω με τη δέουσα αναθεώρηση.

**Στόχος της πρωτοβουλίας είναι να βελτιωθεί περαιτέρω η ανταγωνιστικότητα των συνδυασμένων μεταφορών ως προς τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές μεγάλων αποστάσεων και, συνεπώς, να ενισχυθεί η στροφή από τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές σε άλλους τρόπους μεταφοράς. Με τον τρόπο αυτό αναμένεται να μειωθεί το μερίδιο των εξωτερικών επιδράσεων των μεταφορών από τις εμπορευματικές μεταφορές. Αυτό θα επιτευχθεί με:**

- τη διευκρίνιση και τη διεύρυνση του ορισμού των συνδυασμένων μεταφορών·
- τη βελτίωση της παρακολούθησης των όρων επιλεξιμότητας και εφαρμογής·
- την ενίσχυση της αποτελεσματικότητας των κινήτρων· και
- τη βελτίωση των όρων υποβολής εκθέσεων και παρακολούθησης της οδηγίας.

Η πρωτοβουλία συμβάλλει στο πρόγραμμα βελτίωσης της καταλληλότητας του κανονιστικού πλαισίου (REFIT), καθώς αποσκοπεί στην επικαιροποίηση και την απλούστευση της οδηγίας.

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

Η παρούσα πρωτοβουλία αποσκοπεί στη στήριξη της πολυτροπικότητας και την ενίσχυση της στροφής από τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές, με την αντιμετώπιση των ελλείψεων της υφιστάμενης νομοθεσίας (οδηγία 92/106/ΕΟΚ) και, ιδίως, με την επέκταση του πεδίου εφαρμογής της, με τη χρήση ευρύτερης δέσμης πιθανών μέτρων στήριξης. Περιλαμβάνει στήριξη των επενδύσεων σε υποδομές μεταφόρτωσης, η οποία θα παρέχει πρόσθετα κίνητρα και θα μειώσει το χάσμα ανταγωνιστικότητας μεταξύ των διατροφικών μεταφορών και των αποκλειστικά οδικών εμπορευματικών μεταφορών.

Η πρωτοβουλία λειτουργεί συμπληρωματικά προς άλλα μέτρα που αποσκοπούν στη δημιουργία Ενιαίου Ευρωπαϊκού Χώρου Μεταφορών και συμβάλλουν επίσης στη στροφή προς πιο βιώσιμους τρόπους μεταφοράς. Τα εν λόγω μέτρα περιλαμβάνουν τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 913/2010 στον οποίο καθορίζονται διεθνείς σιδηροδρομικοί εμπορευματικοί διάδρομοι, την οδηγία 2012/34/ΕΕ για τον ενιαίο ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό χώρο, την οδηγία 2005/44/ΕΚ σχετικά με τις εναρμονισμένες υπηρεσίες πληροφοριών εσωτερικής ναυσιπλοΐας (ΥΠΙΕΝ) και τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1315/2013 (ΔΕΔ-Μ) που καθορίζει προσανατολισμούς της Ένωσης για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών.

- **Συνοχή με άλλες πολιτικές της ΕΕ**

Η πρωτοβουλία αποτελεί μέρος της προσπάθειας της Επιτροπής για δημιουργία «μιας ανθεκτικής Ενεργειακής Ένωσης<sup>7</sup> με μακρόπνοη πολιτική για την κλιματική αλλαγή» και την υποβολή προτάσεων σχετικά με την κινητικότητα χαμηλών εκπομπών. Στην ανακοίνωση «Η Ευρώπη σε κίνηση»<sup>8</sup> παρουσιάστηκε συνοπτικά η στρατηγική για «κοινωνικά δίκαιη μετάβαση σε καθαρή, ανταγωνιστική και συνδεδεμένη κινητικότητα για όλους». Η ανακοίνωση συνοδεύτηκε από σειρά προτάσεων, όπως η αναθεώρηση της οδηγίας για την ευρωβιενέτα (οδηγία 1999/62/ΕΚ), η αναδιατύπωση της οδηγίας 2004/52/ΕΚ σχετικά με τη διαλειτουργικότητα των συστημάτων τηλεδιοδίων, η αναθεώρηση των κανονισμών για την πρόσβαση στην αγορά και τις συνθήκες εργασίας στον τομέα των οδικών εμπορευματικών μεταφορών, καθώς και η ανάληψη περαιτέρω δράσεων που θέτουν τα θεμέλια για συνεργατική, συνδεδεμένη και αυτοματοποιημένη κινητικότητα.

Για την περαιτέρω υλοποίηση της εν λόγω μετάβασης στην κινητικότητα χαμηλών εκπομπών, τα μέτρα αυτά συμπληρώνονται πλέον από πρόσθετες προτάσεις, όπως η αναθεώρηση της οδηγίας για τα καθαρά οχήματα (οδηγία 2009/33/ΕΚ), η αναθεώρηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1073/2009 σχετικά με την πρόσβαση στη διεθνή αγορά μεταφορών με πούλμαν και λεωφορεία, η πρόταση για νέα πρότυπα σχετικά με τις εκπομπές CO<sub>2</sub> των αυτοκινήτων και των ημιφορητών μετά το 2020, η πρωτοβουλία για ενίσχυση της ανάπτυξης υποδομών εναλλακτικών καυσίμων και η παρούσα πρόταση τροποποίησης της οδηγίας σχετικά με τις συνδυασμένες μεταφορές.

Πέρα από τη βοήθεια για βελτιστοποίηση της αποτελεσματικότητας των μεταφορών με την παροχή άμεσης στήριξης στην πολυτροπικότητα, η πρόταση θα συμβάλει επίσης στην ανάπτυξη σύγχρονης και αποδοτικής υποδομής μεταφορών, για την οποία απαιτούνται περισσότερες επενδύσεις, όπως υπογραμμίστηκε στο επενδυτικό σχέδιο για την Ευρώπη<sup>9</sup>. Με την προτεινόμενη διεύρυνση των μέτρων στήριξης, ιδίως με τη στήριξη επενδύσεων σε υποδομές τερματικών σταθμών μεταφόρτωσης, η πρωτοβουλία στηρίζει τις επενδύσεις στις απαιτούμενες εγκαταστάσεις μεταφόρτωσης σε όλο το Διευρωπαϊκό Δίκτυο Μεταφορών (ΔΕΔ-Μ).

Η προτεινόμενη τροποποίηση συνάδει με τους υφιστάμενους και τους προτεινόμενους νέους κανόνες σχετικά με τους όρους για τις ενδομεταφορές και την απόσπαση εργαζομένων στον τομέα των οδικών μεταφορών. Το ισχύον κείμενο της οδηγίας σχετικά με τις συνδυασμένες μεταφορές περιλαμβάνει στο άρθρο 4 την αποκαλούμενη «εξαιρέση των ενδομεταφορών», η οποία προβλέπει ότι κάθε οδικός μεταφορέας εγκατεστημένος στην ΕΕ ο οποίος πληροί τους

<sup>7</sup> COM(2015) 80 final

<sup>8</sup> COM(2017) 283 final.

<sup>9</sup> [https://ec.europa.eu/commission/priorities/jobs-growth-and-investment/investment-plan-europe-juncker-plan\\_el](https://ec.europa.eu/commission/priorities/jobs-growth-and-investment/investment-plan-europe-juncker-plan_el).

όρους πρόσβασης στην αγορά των εμπορευματικών μεταφορών μεταξύ κρατών μελών δικαιούται να πραγματοποιεί την οδική διαδρομή της συνδυασμένης μεταφοράς, ανεξάρτητα αν η οδική διαδρομή περιλαμβάνει ή όχι τη διέλευση συνόρων.

Με βάση τον ισχύοντα ορισμό, συνδυασμένες μεταφορές πρέπει να θεωρούνται αποκλειστικά οι διεθνείς μεταφορές. Αυτό επιβεβαιώθηκε από αρκετές αποφάσεις του Δικαστηρίου<sup>10</sup> και υπογραμμίζεται στην αιτιολογική σκέψη 16 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1072/2009<sup>11</sup>. Προκειμένου να παρασχεθούν κίνητρα για τέτοιους τρόπους μεταφοράς, οι διεθνείς συνδυασμένες μεταφορές πρέπει να συγκρίνονται με τις διεθνείς αποκλειστικά οδικές μεταφορές και να υπόκεινται στους ίδιους κανόνες. Τα περισσότερα ενδιαφερόμενα μέρη και οι φορείς εκμετάλλευσης συμφωνούν ότι πρόκειται για βασικό όρο προκειμένου οι διεθνείς διατροπικές μεταφορές να ανταγωνίζονται επί ίσοις όροις τις διεθνείς, αποκλειστικά οδικές μεταφορές, ο οποίος θα πρέπει να διατηρηθεί.

Ωστόσο, ορισμένα από τα ενδιαφερόμενα μέρη υποστηρίζουν ότι η οδηγία σχετικά με τις συνδυασμένες μεταφορές ανοίγει τον δρόμο για πιθανή παράκαμψη των κανόνων για τις ενδομεταφορές, εξαιτίας της δυσκολίας να αποδειχθεί η διάσταση της «διεθνούς συνδυασμένης μεταφοράς» της δραστηριότητας. Προς αντιμετώπιση τούτου, τα νέα μέτρα στην προτεινόμενη τροποποίηση της οδηγίας σχετικά με τις συνδυασμένες μεταφορές, στην προτεινόμενη αναθεώρηση των κανόνων για τις ενδομεταφορές του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1072/2009 και στους προτεινόμενους ειδικούς κανόνες σχετικά με ορισμένες πτυχές της οδηγίας 96/71/ΕΚ αναφορικά με την απόσπαση οδηγών στον τομέα των οδικών μεταφορών και της οδηγίας 2014/67/ΕΕ εισάγουν απλούστερους ορισμούς και αξιοποιούν πλήρως την ευκαιρία που προσφέρει η «ψηφιακή επανάσταση στον τομέα της κινητικότητας», προκειμένου να ενισχυθεί η αποτελεσματικότητα των μεταφορών με καλύτερη αξιοποίηση των οφελών της ψηφιοποίησης. Η παροχή δυνατότητας στους μεταφορείς να κάνουν χρήση ηλεκτρονικών μέσων για να παρέχουν στις αρχές τα απαραίτητα αποδεικτικά στοιχεία, αναμένεται ότι θα μειώσει τον διοικητικό φόρτο και το κόστος των διαδικασιών εφαρμογής. Επίσης, θα καταστήσει πολύ ευκολότερη για τις εθνικές αρχές τη σαφή διάκριση των οδικών διαδρομών στις διεθνείς συνδυασμένες μεταφορές από τις ενδομεταφορές και θα αποτρέψει πιθανές καταχρήσεις.

Η προτεινόμενη επέκταση του πεδίου εφαρμογής των συνδυασμένων μεταφορών σε εθνικές μεταφορές θα στηρίξει την περαιτέρω ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών στην ΕΕ. Η επέκταση αυτή δεν θα έχει επιπτώσεις στον όγκο των ενδομεταφορών, καθώς η «εξαιρέση των ενδομεταφορών» δεν θα εφαρμόζεται για τέτοιου είδους εθνικές συνδυασμένες μεταφορές. Στην περίπτωση αυτή, η οδική διαδρομή της συνδυασμένης μεταφοράς θα

<sup>10</sup> Π.χ. στην υπόθεση C-2/84, Επιτροπή κατά Ιταλίας, το Δικαστήριο επιβεβαίωσε ότι η οδική διαδρομή της συνδυασμένης μεταφοράς συνιστά αναπόσπαστο μέρος της ενιαίας διεθνούς διαδρομής συνδυασμένης μεταφοράς, από το σημείο αναχώρησης έως το σημείο άφιξης, και συνεπώς δεν πρέπει να θεωρείται εθνική μεταφορά. «... η [συνδυασμένη] μεταφορά [πρέπει να] θεωρείται [...] ως ενιαία ενέργεια από το σημείο αναχώρησης μέχρι το σημείο αφίξεως [...]. Το γεγονός και μόνο ότι στο κράτος μέλος προορισμού η μεταφορά πραγματοποιείται αποκλειστικά οδικώς δεν είναι συνεπώς ικανό να άρει τα πλεονεκτήματα αυτά από τη συνδυασμένη σιδηροδρομική/οδική μεταφορά».

<sup>11</sup> «Ο παρών κανονισμός δεν θίγει τις διατάξεις αναφορικά με την εισερχόμενη ή εξερχόμενη οδική μεταφορά αγαθών ως σκέλος δρομολογίου συνδυασμένων μεταφορών όπως ορίζεται στην 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. Τα εθνικά οδικά δρομολόγια εντός κράτους υποδοχής τα οποία δεν αποτελούν μέρος συνδυασμένης μεταφοράς όπως ορίζεται με την οδηγία 92/106/ΕΟΚ εμπίπτουν στον ορισμό των ενδομεταφορών και υπόκεινται συνεπώς στις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού».

υπόκειται στους κανόνες για τις ενδομεταφορές του τροποποιηθέντος κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1072/2009 και θα εφαρμόζονται επίσης οι νέοι προτεινόμενοι κανόνες σχετικά με την «απόσπαση εργαζομένων». Έτσι, θα διασφαλιστεί ότι οι τυχόν ενδομεταφορές στις εθνικές συνδυασμένες μεταφορές δεν θα οδηγήσουν σε αθέμιτο ανταγωνισμό στην αγορά της ΕΕ.

## **2. ΝΟΜΙΚΗ ΒΑΣΗ, ΕΠΙΚΟΥΡΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΑΝΑΛΟΓΙΚΟΤΗΤΑ**

### **• Νομική βάση**

Η νομική βάση της οδηγίας 92/106/ΕΟΚ είναι το άρθρο 75 και το άρθρο 84 παράγραφος 2 της Συνθήκης ΕΚ.

Η νομική βάση της προτεινόμενης τροποποίησης είναι το άρθρο 91 παράγραφος 1 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης («ΣΛΕΕ») (πρώην άρθρο 71 της ΣΕΚ). Το εν λόγω άρθρο παρέχει τη βάση για τη θέσπιση ενωσιακής νομοθεσίας η οποία ορίζει συγκεκριμένα: α) κοινούς κανόνες εφαρμοστέους στις διεθνείς μεταφορές που εκτελούνται από ή προς την επικράτεια κράτους μέλους ή που διέρχονται από την επικράτεια ενός ή περισσοτέρων κρατών μελών· β) τους όρους υπό τους οποίους γίνονται δεκτοί στις εθνικές μεταφορές κράτους μέλους μεταφορείς μη εγκατεστημένοι σ' αυτό· [...] δ) κάθε άλλη χρήσιμη διάταξη.

### **• Επικουρικότητα (σε περίπτωση μη αποκλειστικής αρμοδιότητας)**

Στόχος της τροποποίησης της οδηγίας σχετικά με τις συνδυασμένες μεταφορές είναι η περαιτέρω προώθηση της στροφής από τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές σε πιο φιλικούς προς το περιβάλλον τρόπους μεταφοράς και συνεπώς η περαιτέρω μείωση των αρνητικών εξωτερικοτήτων του συστήματος μεταφορών της ΕΕ. Ο στόχος αυτός περιλαμβάνει την επέκταση του πλαισίου των μέτρων στήριξης των συνδυασμένων μεταφορών και την απλούστευση και διευκρίνιση της οδηγίας. Δεν μπορεί να επιτευχθεί επαρκώς σε επίπεδο κρατών μελών, διότι η πλειονότητα των εμπορευματικών συνδυασμένων μεταφορών είναι διασυνοριακή και βασίζεται σε διατροπικές υποδομές σε όλα τα κράτη μέλη. Απαιτείται συντονισμένη προσέγγιση για επενδύσεις σε διατροπικές υποδομές μεταφόρτωσης.

Δεδομένου ότι περίπου 20 % των ευρωπαϊκών διατροπικών μεταφορών είναι εθνικές (σε ένα μόνο κράτος μέλος) και ότι προς το παρόν δεν καλύπτονται από την οδηγία, η επέκταση του πεδίου εφαρμογής στις εθνικές συνδυασμένες μεταφορές θα διευρύνει το πεδίο εφαρμογής των μέτρων στήριξης που απαιτούνται για την προώθηση της στροφής των μεταφορών. Κατά τον τρόπο αυτόν θα μειωθούν ταυτόχρονα οι συνολικές εξωτερικότητες, ιδίως οι εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου και η κυκλοφοριακή συμφόρηση, που έχουν επιπτώσεις πέραν εθνικών συνόρων. Η κυκλοφοριακή συμφόρηση σε περιφερειακό ή εθνικό επίπεδο θίγει άμεσα όλους τους χρήστες του οδικού δικτύου. Οι εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου και η ατμοσφαιρική ρύπανση έχουν επίσης ευρωπαϊκή διάσταση.

Επιπλέον, η ύπαρξη κοινών στόχων για τη λήψη μέτρων στήριξης από τα κράτη μέλη αποτρέπει να έχουν αλληλοεπικαλυπτόμενα ή διαφορετικά αποτελέσματα τα μέτρα που λαμβάνονται σε εθνικό επίπεδο για τη στήριξη των συνδυασμένων μεταφορών. Όσον αφορά τα μέτρα στήριξης για τους τερματικούς σταθμούς ειδικότερα, είναι απαραίτητη η ύπαρξη κοινού στόχου για κάλυψη σε τερματικούς σταθμούς, προκειμένου να αποφευχθούν οι πλεονάζουσες υποδομές.

### **• Αναλογικότητα**

Τα προτεινόμενα μέτρα βοηθούν στην επίτευξη των στόχων που τίθενται στην αρχική οδηγία.

Η επέκταση του πεδίου εφαρμογής ώστε να συμπεριληφθούν οι εθνικές μεταφορές είναι απαραίτητη για την ενίσχυση των επιπτώσεων της οδηγίας. Ο ορισμός των συνδυασμένων μεταφορών και των όρων επιλεξιμότητας πρέπει να διευκρινιστούν ώστε να διασφαλιστεί ότι η οδηγία εφαρμόζεται αποτελεσματικότερα, ιδίως όσον αφορά τα οφέλη που προβλέπονται βάσει των κανονιστικών και οικονομικών μέτρων στήριξης.

Τα μέτρα στήριξης δεν επιβάλλουν υποχρεωτικά επίπεδα οικονομικής στήριξης, επιτρέποντας στις εθνικές αρχές να αποφασίσουν σχετικά με τον βαθμό και τη μεθοδολογία στην παροχή αυτής της στήριξης. Το κόστος για τα κράτη μέλη, τις επιχειρήσεις και τα φυσικά πρόσωπα είναι περιορισμένο σε σύγκριση με τα δυνητικά οφέλη. Ειδικότερα, η στήριξη των επενδύσεων σε τερματικούς σταθμούς αναμένεται να συνεχίσει να αποφέρει οφέλη πέραν της υπό εξέταση περιόδου.

- **Επιλογή του μέσου**

Επειδή η προς τροποποίηση νομική πράξη είναι οδηγία, η τροποποιητική πράξη θα πρέπει να λάβει την ίδια μορφή.

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

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

Η Επιτροπή δημοσίευσε την αξιολόγηση που πραγματοποίησε για την οδηγία 92/106/ΕΟΚ το 2016<sup>12</sup>. Επίσης, τον Ιανουάριο του 2015 δημοσιεύτηκε εξωτερική μελέτη με τίτλο «Ανάλυση των συνδυασμένων μεταφορών της ΕΕ» (Analysis of the EU Combined Transport)<sup>13</sup>.

Η αξιολόγηση κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η οδηγία παραμένει σημαντική πράξη για τη στήριξη των συνδυασμένων μεταφορών. Διαπιστώθηκε ότι, απουσία δράσης της ΕΕ, στις διασυνοριακές υπηρεσίες συνδυασμένων μεταφορών θα δημιουργούνταν φραγμοί που απορρέουν από διαφορετικά νομικά συστήματα, οι οποίοι θα καθιστούσαν αυτές τις υπηρεσίες λιγότερο ελκυστικές και πιθανόν ανέφικτες. Στην αξιολόγηση τονίσθηκε ότι οι συνδυασμένες μεταφορές βοηθούν στη μείωση των αρνητικών εξωτερικοτήτων μέσω της στροφής των μεταφορών. Ωστόσο, η αξιολόγηση κατέδειξε ότι υπάρχει «σημαντικό περιθώριο περαιτέρω βελτίωσης της αποτελεσματικότητας της οδηγίας, λόγω του γεγονότος ότι ορισμένες από τις διατάξεις της είναι παρωχημένες, η γλώσσα είναι ενίοτε ξεπερασμένη και ασαφής και το πεδίο εφαρμογής της περιορισμένο». Οι ελλείψεις σχετίζονται ιδίως με τον ορισμό των συνδυασμένων μεταφορών, τους περιορισμούς στα φορολογικά κίνητρα και τις παρωχημένες διατάξεις σχετικά με τα έγγραφα μεταφορών.

- **Διαβουλεύσεις με τα ενδιαφερόμενα μέρη**

Οι διαβουλεύσεις με τα ενδιαφερόμενα μέρη πληρούσαν τις ελάχιστες προδιαγραφές για τη διαβούλευση των ενδιαφερομένων μερών που καθορίζονται στην ανακοίνωση της Επιτροπής, της 11ης Δεκεμβρίου 2002 [COM (2002) 704 τελικό].

<sup>12</sup> REFIT εκ των υστέρων αξιολόγηση της οδηγίας σχετικά με τις συνδυασμένες μεταφορές 92/106/ΕΟΚ τελική έκθεση, SWD(2016) 140 final.

<sup>13</sup> <http://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/strategies/studies/doc/2015-01-freight-logistics-lot2-combined-transport.pdf>.

Οι διαβουλεύσεις πραγματοποιήθηκαν προκειμένου να συγκεντρωθούν παρατηρήσεις για τα προτεινόμενα μέτρα πολιτικής και τις πιθανές επιπτώσεις αυτών των μέτρων. Τα ενδιαφερόμενα μέρη ρωτήθηκαν σχετικά με ζητήματα τα οποία δεν είχαν εξεταστεί σε προηγούμενες δημόσιες διαβουλεύσεις (REFIT). Οι διαβουλεύσεις παρείχαν σύνοψη του τρόπου με τον οποίο οι διάφορες ομάδες ενδιαφερόμενων μερών αντιμετωπίζουν τα προτεινόμενα μέτρα και επιλογές πολιτικής, τον τρόπο με τον οποίο αυτά αναμένεται να τους επηρεάσουν, καθώς και τον τρόπο καθορισμού της προτιμώμενης επιλογής των ενδιαφερόμενων μερών.

Οι δραστηριότητες διαβούλευσης περιλάμβαναν τα εξής:

- (1) Διεξαγωγή δημόσιας διαβούλευσης με τη μορφή ανοικτής δημόσιας διαβούλευσης μέσω Διαδικτύου που διήρκεσε 12 εβδομάδες. Η διαβούλευση διεξήχθη από τις 23 Ιανουαρίου 2017 έως τις 23 Απριλίου 2017 με τη χρήση του εργαλείου EUSurvey και τη σελίδα διαβουλεύσεων της ΓΔ MOVE. Η Επιτροπή παρέλαβε 79 συμπληρωμένα ερωτηματολόγια και έξι έγγραφα τοποθέτησης από 17 κράτη μέλη και την Ελβετία, κυρίως από τον τομέα των μεταφορών και της εφοδιαστικής: 43 % από ενώσεις επιχειρήσεων (μεταξύ αυτών 13 ευρωπαϊκές ή διεθνείς οργανώσεις), 36 % από ιδιωτικές επιχειρήσεις, 11 % από αρχές, 8 % από ΜΚΟ και 2 % από την ακαδημαϊκή κοινότητα.
- (2) Μεταξύ 10-31 Μαρτίου 2017 διεξήχθη στοχοθετημένη διαδικτυακή διαβούλευση με ενδιαφερόμενα μέρη, με τη συμβολή ενός εξωτερικού συμβούλου. Η διαβούλευση επικεντρώθηκε κυρίως στον ορισμό και στα οικονομικά κίνητρα και ήταν προσαρμοσμένη στις διάφορες ομάδες ενδιαφερόμενων μερών (κλάδος, κράτη μέλη, κοινωνικοί εταίροι και άλλες ομάδες συμφερόντων). Η Επιτροπή παρέλαβε 122 συμπληρωμένα ερωτηματολόγια από 12 κράτη μέλη και την Ελβετία: 44 % από φορείς εκμετάλλευσης υπηρεσιών μεταφοράς ή φορείς επαγγελματικών ενώσεων, 17 % από χρήστες υπηρεσιών μεταφοράς ή επαγγελματικές ενώσεις χρηστών μεταφορών, 25 % από εθνικές αρχές και 14 % από άλλες ενώσεις μεταφορών.
- (3) Στις 30 Μαρτίου 2017 διοργανώθηκε συνεδρίαση με ενδιαφερόμενα μέρη, η οποία επέτρεψε την ανταλλαγή απόψεων ανάμεσα στις ομάδες ενδιαφερόμενων μερών που συμμετείχαν στη στοχοθετημένη διαβούλευση. Τα 35 συμμετέχοντα ενδιαφερόμενα μέρη εκπροσώπησαν όλους τους τρόπους μεταφοράς, καθώς και θαλάσσιους λιμένες και λιμένες της εσωτερικής ναυσιπλοΐας, τους τερματικούς σταθμούς, τους ιδιοκτήτες φορταμαζών και τον κλάδο των συνδυασμένων μεταφορών.
- (4) Συμπληρωματική συνεδρίαση των κρατών μελών διεξήχθη στις 10 Απριλίου 2017, στην οποία εκπροσωπήθηκαν 14 κράτη μέλη.

*Συνοπτική παρουσίαση των απαντήσεων και αξιοποίηση των αποτελεσμάτων*

Τόσο ο τομέας των μεταφορών και της εφοδιαστικής (που εκπροσωπήθηκαν από χρήστες των μεταφορών, φορείς εκμετάλλευσης και τις αντίστοιχες ενώσεις τους) όσο και οι αρχές εξέφρασαν την ανάγκη επείγουσας τροποποίησης της οδηγίας σχετικά με τις συνδυασμένες μεταφορές. Η υφιστάμενη νομοθεσία θεωρείται παρωχημένη, η κανονιστική και οικονομική στήριξη για τις συνδυασμένες μεταφορές νοείται ως ανεπαρκής και οι όροι για τις επιλέξιμες δραστηριότητες θεωρούνται ακατάλληλοι για τις σύγχρονες λύσεις της αλυσίδας εφοδιασμού και την ανταγωνιστική θέση των υπηρεσιών συνδυασμένων μεταφορών.

Όσον αφορά τον ορισμό των συνδυασμένων μεταφορών, η πλειονότητα των ενδιαφερόμενων μερών υποστήριξε την επέκταση του πεδίου εφαρμογής της οδηγίας, προκειμένου να



περιληφθούν οι εθνικές μεταφορές και οι μεταφορές σε χώρες εκτός της ΕΕ, προσδοκώντας ουσιαστικό θετικό αντίκτυπο στον όγκο των συνδυασμένων μεταφορών και στο περιβάλλον. Η πιθανή αλλαγή στο όριο της απόστασης της οδικής διαδρομής στις συνδυασμένες μεταφορές προκάλεσε τα περισσότερα σχόλια, συχνά με αντικρουόμενες απόψεις: πολλά ενδιαφερόμενα μέρη και εθνικές αρχές επιθυμούν τη διατήρηση των υφιστάμενων περιορισμών, με πιθανή καθιέρωση κάποιου βαθμού ευελιξίας, ενώ ο ιδιωτικός τομέας υποστηρίζει την άρση των περιορισμών στο μήκος της οδικής διαδρομής.

Παρά τις διαφορές, διαπιστώθηκε πιθανός συμβιβασμός που θα μπορούσε να αφορά τη διατήρηση του υφιστάμενου ορισμού και την τήρηση της απόστασης των 150 km, με παράλληλη καθιέρωση κάποιου βαθμού ευελιξίας, με διατήρηση της έννοιας του πλησιέστερου κατάλληλου τερματικού σταθμού, εφόσον βελτιωθεί ο ορισμός του. Όσον αφορά τη μη οδική διαδρομή, τα ενδιαφερόμενα μέρη δεν εξέφρασαν σθεναρές απόψεις για την τροποποίηση της υφιστάμενης ελάχιστης απόστασης των 100 km· το όριο αυτό κρίθηκε αμελητέο για τις σιδηροδρομικές/οδικές μεταφορές, αλλά αντιπαραγωγικό για τις συνδυασμένες μεταφορές μέσω των εσωτερικών πλωτών οδών.

Τα ενδιαφερόμενα μέρη εξέφρασαν την άποψη ότι η στήριξη που παρέχεται βάσει της οδηγίας είναι ανεπαρκής σε γενικές γραμμές για την προώθηση των συνδυασμένων μεταφορών στην Ένωση. Ωστόσο, δύο από τα κανονιστικά μέτρα στήριξης θεωρήθηκαν ιδιαίτερος αποτελεσματικά:

- η εξαίρεση των οδικών διαδρομών από τους «περιορισμούς στις ενδομεταφορές» και
- η παρέκκλιση των 44 τόνων από το όριο των 40 τόνων για τις συνδυασμένες μεταφορές, σύμφωνα με την οδηγία για τα βάρη και τις διαστάσεις.

Όσον αφορά τα οικονομικά μέτρα στήριξης, υπήρξε γενική υποστήριξη της επέκτασης της οικονομικής στήριξης σε όλες τις μετακινήσεις συνδυασμένων μεταφορών, κάθε συνδυασμού τρόπων μεταφοράς. Τα μέτρα που θεωρήθηκε ότι θα επιτύχουν μέγιστες θετικές επιπτώσεις στον όγκο των συνδυασμένων μεταφορών ήταν: i) στήριξη άμεσων επενδύσεων σε τερματικούς σταθμούς συνδυασμένων μεταφορών, συνοδευόμενη ενδεχομένως από επιχορηγήσεις ανά μεταφορτώνομενη μονάδα φορτίου· ii) κίνητρα για επενδύσεις στον τομέα της ΤΠ που σχετίζεται με τις συνδυασμένες μεταφορές ή χρήση καινοτόμων λύσεων όπως τα καθαρότερα φορτηγά· και iii) μείωση των τελών πρόσβασης ειδικά για το σιδηροδρομικό τμήμα συνδυασμένων μεταφορών. Τα κράτη μέλη εξέφρασαν επιφυλάξεις όσον αφορά τα υποχρεωτικά μέτρα στήριξης.

Η πλειονότητα των ενδιαφερόμενων μερών προέκρινε σαφέστερους όρους όσον αφορά την απόδειξη της επιλεξιμότητας για τις συνδυασμένες μεταφορές. Επίσης, υποστήριξαν την καθιέρωση συστήματος βασιζόμενου σε ηλεκτρονικά έγγραφα, το οποίο θα μπορούσε να αντικαταστήσει το παρωχημένο σύστημα έντυπων εγγράφων και σφραγίδων. Αυτό υποστηρίχθηκε και από τα κράτη μέλη.

Τα ενδιαφερόμενα μέρη εξέφρασαν εν γένει ιδιαίτερο ενδιαφέρον να ενημερώνονται τακτικά για την κατάσταση των συνδυασμένων μεταφορών. Ζήτησαν την τακτική συλλογή και δημοσίευση στοιχείων που σχετίζονται με τις συνδυασμένες μεταφορές. Υποστήριξαν, επίσης, την εκπόνηση και δημοσίευση διεξοδικότερων εκθέσεων. Επιπλέον, πρότειναν την επανεξέταση της τροποποιημένης οδηγίας εντός ορισμένου χρονικού διαστήματος, π.χ. κάθε 5 χρόνια, ώστε να διατηρείται επικαιροποιημένη.

- **Συλλογή στοιχείων και χρήση εμπειρογνωσίας**

Ο προσδιορισμός του προβλήματος βασίστηκε κυρίως στην αξιολόγηση REFIT<sup>14</sup> και στην εξωτερική μελέτη<sup>15</sup>.

Προκειμένου να πραγματοποιηθεί η προεργασία για την εκτίμηση επιπτώσεων, κλήθηκαν εξωτερικοί ανάδοχοι:

- μια μελέτη όσον αφορά τη συλλογή στοιχείων σχετικά με το κόστος<sup>16</sup> ολοκληρώθηκε τον Μάρτιο του 2017·
- μια μελέτη σχετικά με την επικαιροποίηση της επισκόπησης της αγοράς συνδυασμένων μεταφορών<sup>17</sup> ολοκληρώθηκε τον Μάρτιο του 2017· και
- μια μελέτη που συνοψίζει τις διαβουλεύσεις στις οποίες βασίστηκε η εκτίμηση επιπτώσεων<sup>18</sup> ολοκληρώθηκε τον Ιούλιο του 2017.

- **Εκτίμηση επιπτώσεων**

Η πρωτοβουλία βασίζεται σε εκτίμηση επιπτώσεων, για την οποία εξέδωσε θετική γνώμη με επιφυλάξεις η **επιτροπή ρυθμιστικού ελέγχου**. Η επιτροπή υπέβαλε συστάσεις σύμφωνα με τις οποίες απαιτούνται προσαρμογές και διευκρινίσεις στα εξής:

- στην περιγραφή του πλαισίου και στον τρόπο με τον οποίο η πρωτοβουλία εντάσσεται στο υπόλοιπο κερτημένο της ΕΕ, καθώς και σε άλλες συμπληρωματικές προσπάθειες για τη στροφή των μεταφορών·
- στην ταυτοποίηση και τον χαρακτηρισμό των σημείων συμμόρφωσης των υποδομών (ιδίως των τερματικών σταθμών μεταφόρτωσης) για την ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών·
- στην αιτιολόγηση, από απόψεως επικουρικότητας, της ενσωμάτωσης των εθνικών συνδυασμένων μεταφορών στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας· και
- στις αναμενόμενες επιπτώσεις, ιδίως στις υποκείμενες παραδοχές.

**Τα σχόλια λήφθηκαν υπόψη στην αναθεωρημένη εκτίμηση επιπτώσεων, όπως αναφέρεται στο παράρτημα I της έκθεσης εκτίμησης επιπτώσεων.** Προκειμένου να αντιμετωπιστούν τα προαναφερθέντα ζητήματα, έγιναν οι ακόλουθες τροποποιήσεις:

- Προστέθηκαν επεξηγήσεις όσον αφορά τη συμπληρωματικότητα της αναθεώρησης της οδηγίας σχετικά με τις συνδυασμένες μεταφορές με άλλες υφιστάμενες πρωτοβουλίες (για την προώθηση της πολυτροπικότητας και τη στήριξη της στροφής των μεταφορών) κυρίως στο τμήμα του πλαισίου πολιτικής.

---

<sup>14</sup> SWD(2016) 140 final.

<sup>15</sup> Μελέτη για τις συνδυασμένες μεταφορές - Ανάλυση των συνδυασμένων μεταφορών στην ΕΕ, 2014, <http://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/strategies/studies/doc/2015-01-freight-logistics-lot2-combined-transport.pdf>.

<sup>16</sup> TRL (2017) – Συγκέντρωση πρόσθετων στοιχείων σχετικά με τις συνδυασμένες μεταφορές στην ΕΕ.

<sup>17</sup> ISL+KombiConsult (2017), Updating EU combined transport data (Επικαιροποίηση των στοιχείων για τις συνδυασμένες μεταφορές στην ΕΕ) – Τελική έκθεση.

<sup>18</sup> KombiConsult-Intermodality (2017), Διαβουλεύσεις και σχετική ανάλυση στο πλαίσιο της εκτίμησης επιπτώσεων όσον αφορά την τροποποίηση της οδηγίας 92/106/EOK σχετικά με τις συνδυασμένες μεταφορές.

- Προστέθηκαν περαιτέρω επεξηγήσεις σχετικά με τα σημεία συμφόρησης των υποδομών και τον τρόπο με τον οποίο επηρεάζουν τα συνολικά προβλήματα που αντιμετωπίζει η παρούσα πρωτοβουλία. Προστέθηκαν ειδικές αναφορές, ιδίως όσον αφορά τους υφιστάμενους περιορισμούς και τις ανάγκες σε υποδομές σιδηροδρομικών τερματικών σταθμών, με στόχο να διευκολυνθεί η καταμέτρηση αυτών των σημείων συμφόρησης και ο υπολογισμός των προσδοκώμενων επενδύσεων που απαιτούνται.
- Περαιτέρω επεξηγήσεις προστέθηκαν όσον αφορά την επικουρικότητα, ιδίως σχετικά με την ενσωμάτωση των εθνικών συνδυασμένων μεταφορών στον ορισμό, αλλά επίσης και με τη λήψη μέτρων για επενδύσεις σε υποδομές.
- Πιο ενδελεχής περιγραφή των υποκείμενων παραδοχών σχετικά με τις επιπτώσεις και περιγραφή του εσωτερικού μοντέλου που προέκυπτε από αυτές τις επιπτώσεις προστέθηκαν στα σχετικά τμήματα, ιδίως στο παράρτημα για τα αναλυτικά μοντέλα.

Οι εκτιμώμενες **επιλογές πολιτικής** συνίστανται σε δέσμες μέτρων πολιτικής που έχουν ως αντικείμενο συγκεκριμένους στόχους και ειδικότερα τις κύριες αιτίες των προβλημάτων που διαπιστώθηκαν:

- ορισμός των «συνδυασμένων μεταφορών», δηλ. γεωγραφική κάλυψη, οδική διαδρομή, μη οδική διαδρομή, μονάδα φορτίου·
- έλεγχος επιλεξιμότητας, δηλ. απαιτούμενα στοιχεία (για έλεγχο), επίδειξη στοιχείων, τόπος του ελέγχου·
- μέτρα οικονομικής στήριξης, δηλ. επενδυτική και επιχειρησιακή στήριξη (π.χ. φοροαπαλλαγές σε οχήματα)· και
- διοικητικά μέτρα, δηλ. επανεξέταση των μέτρων στήριξης, συλλογή στοιχείων, συνεργασία μεταξύ των κρατών μελών, διαφάνεια.

Οι επιλογές πολιτικής βασίστηκαν σε κλιμακούμενα επίπεδα διευκρίνισης, επιδιώξεων και «σωρευτικών» προσδοκώμενων επιπτώσεων.

Η πρώτη επιλογή πολιτικής (ΕΠ1) συνίσταται σε ήσσονος σημασίας τροποποίηση της οδηγίας, με έμφαση στην απλούστευση: ο ορισμός των συνδυασμένων μεταφορών απλοποιείται με τη χρήση μιας και μόνον απόστασης οδικής διαδρομής για όλους τους τρόπους. Απλά ηλεκτρονικά έγγραφα (π.χ. αρχεία PDF) γίνονται δεκτά ως απόδειξη επιλεξιμότητας και τα φορολογικά κίνητρα σε οδικούς μεταφορείς για την οδική διαδρομή της συνδυασμένης μεταφοράς επεκτείνονται σε όλους τους τύπους συνδυασμένων μεταφορών (όχι μόνο στη σιδηροδρομική/οδική).

Η επιλογή πολιτικής 2 (ΕΠ2) στοχεύει στην απλούστευση των κριτηρίων επιλεξιμότητας (ορισμός), σε βελτιωμένο ορισμό των όρων εφαρμογής και στη διεύρυνση των μέτρων οικονομικής στήριξης. Η επιλογή αυτή διαιρείται σε δύο υποεπιλογές, αναλόγως του επιπέδου επιδιώξεων:

- Στην υποεπιλογή ΕΠ2Α, το πεδίο εφαρμογής επεκτείνεται για να περιληφθούν οι εθνικές (εσωτερικές) συνδυασμένες μεταφορές. Υπάρχει κοινός ορισμός για την οδική διαδρομή, ανεξάρτητα από τον μη οδικό τρόπο μεταφοράς (150 km ή 20 %, ανάλογα ποια είναι μεγαλύτερη). Μόνο οι διατροφικές μονάδες φορτίου με αναγνώριση ISO/ILU θεωρούνται αποδεκτές. Ορίζονται νέα απαιτούμενα δεδομένα για την απόδειξη των όρων επιλεξιμότητας, παράλληλα με την αποδοχή των

ηλεκτρονικών δεδομένων σε αναθεωρήσιμο μορφότυπο δεδομένων. Επίσης, παρέχεται δέσμη διαφόρων επιλογών οικονομικής στήριξης.

- Στην υποεπιλογή ΕΠ2Β, πέραν των μέτρων που περιγράφονται στην υποεπιλογή ΕΠ2Α, ο ορισμός των συνδυασμένων μεταφορών περιλαμβάνει περιθώριο ευελιξίας όσον αφορά το τμήμα της οδικής διαδρομής, παρέχοντας τη δυνατότητα στα κράτη μέλη να χρησιμοποιούν ως όριο τον «πλησιέστερο κατάλληλο τερματικό σταθμό». Οι μονάδες φορτίου όλων των μεγεθών είναι αποδεκτές. Μεταξύ των μέτρων οικονομικής στήριξης, όσα αφορούν επενδύσεις σε τερματικούς σταθμούς καθίστανται υποχρεωτικά.

Τέλος, η επιλογή πολιτικής 3 (ΕΠ3) συνίσταται σε επέκταση των μέτρων που ορίζονται στην οδηγία σε όλες τις διατροπικές μεταφορές, ανεξάρτητα από όρια απόστασης και τύπους μονάδων φορτίου. Στην εν λόγω επιλογή δεν απαιτείται κανένα στοιχείο για την απόδειξη της επιλεξιμότητας. Η επιλογή αυτή ορίζει επίσης ότι όλα τα πιθανά μέτρα στήριξης είναι υποχρεωτικά.

Η εκτίμηση επιπτώσεων αναγνώρισε την επιλογή ΕΠ2Β ως προτιμώμενη επιλογή.

Παρότι η επιλογή ΕΠ3 θα επέφερε τα μέγιστα απόλυτα οικονομικά οφέλη, το κόστος της για τα κράτη μέλη και η συνακόλουθη συνολική απόδοση της επένδυσης, την καθιστούν λιγότερο ελκυστική σε σύγκριση με τις άλλες επιλογές, οι οποίες διαθέτουν υψηλότερο συντελεστή απόδοσης επενδύσεων. Η επιλογή ΕΠ3 είναι επίσης λιγότερο αποδοτική περιβαλλοντικά σε σύγκριση με τις επιλογές ΕΠ2Α και ΕΠ2Β. Οι επιλογές ΕΠ1 και ΕΠ2Α δεν επιτυγχάνουν τον στόχο που θέτει η Λευκή Βίβλος του 2011 για στροφή των μεταφορών το 2030. Δεδομένου ότι η επιλογή ΕΠ2Β διασφαλίζει επίτευξη του στόχου για στροφή των μεταφορών το 2030 και επιτυγχάνει υψηλότερη απόδοση των επενδύσεων και περιβαλλοντική απόδοση σε σχέση με την επιλογή ΕΠ3, η επιλογή ΕΠ2Β είναι, συνεπώς, η προτιμώμενη επιλογή.

Οι ΜΜΕ —ιδίως όσες εκτελούν την οδική διαδρομή των συνδυασμένων μεταφορών και οι μικροί φορείς εσωτερικών πλωτών μεταφορών — ωφελούνται από τη στήριξη που παρέχει η οδηγία σχετικά με τις συνδυασμένες μεταφορές, η οποία τους βοηθά να ανταγωνιστούν φθηνότερες οδικές μεταφορές μεγάλων αποστάσεων, και θα ωφεληθούν από την επιλογή ΕΠ2Β λόγω της αύξησης του όγκου των συνδυασμένων μεταφορών. Εντούτοις, θα πρέπει να σημειωθεί ότι η καθιέρωση των ηλεκτρονικά δομημένων στοιχείων για ελεγκτικούς σκοπούς μπορεί να επιφέρει ένα αρχικό επενδυτικό κόστος, αν και αυτό θα αντισταθμιστεί από την εξοικονόμηση χάρη στη χρήση ηλεκτρονικών στοιχείων στο σύνολο της αλυσίδας εφοδιασμού.

- **Καταλληλότητα του κανονιστικού πλαισίου και απλούστευση**

Η διάσταση REFIT της παρούσας πρότασης αφορά την απλούστευση και την επικαιροποίηση του ορισμού για τις συνδυασμένες μεταφορές καθώς και τη διευκρίνιση των όρων και των μέσων εφαρμογής (απόδειξη επιλεξιμότητας της δραστηριότητας ως συνδυασμένης μεταφοράς).

Ο ορισμός των συνδυασμένων μεταφορών συνίσταται σε:

- Διευκρίνιση και απλούστευση του ορισμού της οδικής διαδρομής, με την επιλογή ακριβούς ορισμού (150 km ή 20 % της συνολικής απόστασης), η οποία εφαρμόζεται σε συνδυασμό με οποιονδήποτε τρόπο μεταφοράς.
- Άρση κάθε περιορισμού απόστασης για τη μη οδική διαδρομή.

- Περαιτέρω διευκρίνιση ότι μόνο οι τυποποιημένες μονάδες φορτίου θα λαμβάνονται υπόψη. Αυτό θα διευκολύνει την ιχνηλάτηση και την καταμέτρηση των μονάδων φορτίου κατά τον υπολογισμό του όγκου των συνδυασμένων μεταφορών για τις οποίες ζητούνται μέτρα στήριξης.

Όσον αφορά τους όρους απόδειξης επιλεξιμότητας, με τον σαφή προσδιορισμό των απαιτούμενων αποδείξεων και τη δυνατότητα χρήσης ηλεκτρονικών εγγράφων, η εξακρίβωση της «συνδυασμένης» διάστασης της μεταφοράς θα καταστεί ευκολότερη τόσο για τις αρχές που διενεργούν καθ' οδόν ελέγχους όσο και για εκείνες που είναι αρμόδιες για τα μέτρα στήριξης.

Τέλος, οι απλουστεύσεις εφαρμόζονται επίσης σε ορισμένες παρωχημένες αναφορές, όπως το ειδικό ελεύθερο καθεστώς που ίσχυε για «μεταφορές για ίδιο λογαριασμό». Όπως εξηγείται στην έκθεση REFIT, αυτό έχει πάψει πλέον να είναι συναφές ή αποτελεσματικό, δεδομένης της συνολικής μείωσης των μεταφορών για ίδιο λογαριασμό στις οδικές εμπορευματικές μεταφορές.

- **Θεμελιώδη δικαιώματα**

Η πρόταση σέβεται τα θεμελιώδη δικαιώματα και τηρεί τις αρχές που αναγνωρίζονται ιδίως από τον Χάρτη Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

#### **4. ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ**

Η πρόταση δεν έχει δημοσιονομικές επιπτώσεις στον προϋπολογισμό της ΕΕ.

#### **5. ΛΟΙΠΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ**

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

Η έκθεση εκτίμησης επιπτώσεων απαριθμεί σειρά οκτώ δεικτών που θα πρέπει να χρησιμοποιούνται για την παρακολούθηση της αποτελεσματικότητας και της αποδοτικότητας των μέτρων που λαμβάνονται προκειμένου να επιτευχθούν οι κύριοι στόχοι της πολιτικής:

- το ποσοστό των διατροφικών και συνδυασμένων μεταφορών·
- τη στροφή των μεταφορών από τις οδικές μεταφορές·
- την εξοικονόμηση που προκύπτει όσον αφορά το εξωτερικό κόστος·
- την αύξηση του όγκου των διατροφικών μεταφορών ανά 1 EUR παρεχόμενης στήριξης·
- την αύξηση της ικανότητας φόρτωσης των διατροφικών μονάδων φορτίου·
- τη μείωση τη μέσης απόστασης μεταξύ διατροφικών τερματικών σταθμών (ανά τρόπο μεταφοράς)·
- την απόδοση της επένδυσης (ROI) οικονομικής στήριξης στις διατροφικές μεταφορές· και
- τη σύγκριση και εξέλιξη του κόστους των αποκλειστικά οδικών μεταφορών και των διατροφικών μεταφορών ίσης απόστασης.

Προκειμένου να εκτιμηθούν οι επιπτώσεις της νομοθεσίας, απαιτείται εμπειριστωμένη αξιολόγηση αφού τεθούν σε εφαρμογή όλες οι μεταβολές. 27 μήνες μετά την προθεσμία

μεταφοράς της οδηγίας στο εθνικό δίκαιο, η Επιτροπή θα διενεργήσει μια πρώτη αξιολόγηση, η οποία θα επαναλαμβάνεται κάθε δύο έτη. Η πρόταση περιλαμβάνει συγκεκριμένες απαιτήσεις υποβολής εκθέσεων από τα κράτη μέλη σχετικά με τη χρήση συνδυασμένων μεταφορών, καθώς και την εξέλιξη των υποδομών και τα μέτρα στήριξης που εφαρμόζονται.

- **Επεξηγηματικά έγγραφα (για οδηγίες)**

Δεδομένου του περιεχομένου της πρότασης, το γεγονός ότι απλώς τροποποιείται η οδηγία 92/106/EK, την οποία κράτη μέλη έχουν μεταφέρει πλήρως στο εθνικό τους δίκαιο, δεν φαίνεται να δικαιολογείται ή να είναι αναλογική η απαίτηση επεξηγηματικών εγγράφων.

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

Ο τίτλος της υπό εξέταση οδηγίας ήταν «...συνδυασμένες εμπορευματικές μεταφορές μεταξύ των κρατών μελών». Ο τίτλος προσαρμόζεται πλέον για να αντικατοπτρίζει το διευρυμένο πεδίο εφαρμογής, με αφαίρεση της διατύπωσης «μεταξύ των κρατών μελών», ώστε να αντανάκλα την επέκταση του ορισμού για τις «συνδυασμένες μεταφορές», όπως προβλέπεται στο τροποποιημένο άρθρο 1, στις εθνικές (εντός των κρατών μελών) δραστηριότητες.

### **Άρθρο 1**

Το άρθρο 1 προέβλεπε το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας και τον ορισμό των «συνδυασμένων μεταφορών». Εξαιτίας των αμφισημιών και των ασαφειών αυτού του ορισμού και του περιορισμένου πεδίου εφαρμογής του, τη θέση του άρθρου παίρνει ένας πιο προσαρμοσμένος και σαφέστερος ορισμός των «συνδυασμένων μεταφορών» στην οδηγία. Ο νέος ορισμός, όπως παρουσιάζεται στο παρόν νέο άρθρο 1, είναι ως εξής:

- Επεκτείνει, στην παράγραφο 4, το πεδίο εφαρμογής των «συνδυασμένων μεταφορών» σε όλες τις δραστηριότητες εντός της Ένωσης, συμπεριλαμβάνοντας τις εθνικές συνδυασμένες μεταφορές.
- Διευκρινίζει και ορίζει, στην παράγραφο 3, τη μέγιστη απόσταση της οδικής διαδρομής σε 150 km ή 20 % της συνολικής διαδρομής, ανεξάρτητα από το είδος της μη οδικής διαδρομής (σιδηροδρομική, εσωτερική πλωτή ή θαλάσσια), ενώ διασφαλίζει δυνατότητα ευελιξίας λόγω γεωγραφικών ή επιχειρησιακών περιορισμών στα κράτη μέλη.
- Αίρει, στην παράγραφο 2, τον περιορισμό για τη μη οδική διαδρομή, προκειμένου να εντάξει στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας σημαντικές συνδυασμένες μεταφορές μέσω εσωτερικών πλωτών οδών.
- Προσδιορίζει περαιτέρω, στην παράγραφο 2, τα είδη μονάδων φορτίου που είναι αποδεκτά (δηλ. σύμφωνα με τα πρότυπα ISO/CEN) στις συνδυασμένες μεταφορές.

### **Άρθρο 3**

Το άρθρο 3 περιλάμβανε αναφορά στο έγγραφο μεταφοράς που μπορούσε να χρησιμοποιηθεί ως απόδειξη επιλεξιμότητας (αναφορά στο άρθρο 6 του κανονισμού αριθ. 11 του Συμβουλίου, της 27ης Ιουνίου 1960) και προέβλεπε πρόσθετες προδιαγραφές σχετικά με τις πληροφορίες που έπρεπε να προστεθούν, ιδίως τη χρήση σφραγίδων για την επιβεβαίωση ή την εξακρίβωση τμημάτων της μεταφοράς. Επειδή οι προϋποθέσεις αυτές θεωρήθηκαν ασαφείς και επειδή οι σφραγίδες δεν χρησιμοποιούνται πλέον σε πολλές εγκαταστάσεις, το άρθρο αντικαθίσταται με έναν πιο ακριβή προσδιορισμό των όρων και του είδους των στοιχείων που πρέπει να χρησιμοποιούνται ως απόδειξη επιλεξιμότητας για τις συνδυασμένες

μεταφορές, για τους σκοπούς των καθ' οδόν ελέγχων που διενεργούνται σε κράτος μέλος στην οδική διαδρομή της μεταφοράς:

- Στην παράγραφο 1 καθορίζεται ο όρος προκειμένου η οδική μεταφορά να θεωρείται τμήμα συνδυασμένης μεταφοράς.
- Στην παράγραφο 2 απαριθμούνται και παρατίθενται τα στοιχεία που πρέπει να παρέχονται ως αποδείξεις.
- Στην παράγραφο 3 αναφέρεται ότι δεν θα απαιτείται κανένα πρόσθετο έγγραφο για την απόδειξη της συνδυασμένης μεταφοράς.
- Στην παράγραφο 4 προβλέπονται οι όροι επίδειξης των αποδεικτικών στοιχείων, συμπεριλαμβανομένων των στοιχείων για σκοπούς καθ' οδόν ελέγχων.
- Στην παράγραφο 5 περιγράφεται ο αποδεκτός μορφότυπος των αποδεικτικών στοιχείων που πρέπει να παρέχονται, ιδίως η πιθανή χρήση υφιστάμενων εγγράφων μεταφοράς, αλλά επίσης και η δυνατότητα χρήσης ηλεκτρονικών μέσων με αναθεωρήσιμο δομημένο μορφότυπο.
- Η παράγραφος 6 συνιστά διασφάλιση για τους φορείς εκμετάλλευσης σε περίπτωση ύπαρξης ανακολουθίας μεταξύ των πραγματικών δραστηριοτήτων και των στοιχείων που παρέχονται στις αποδείξεις, όταν οι ανακολουθίες οφείλονται σε εξαιρετικές περιστάσεις.

## Άρθρο 5

Το άρθρο 5 περιλάμβανε υποχρεώσεις υποβολής εκθέσεων από την Επιτροπή (επικουρούμενη από τα κράτη μέλη), αλλά στερείτο οποιασδήποτε υποχρέωσης συστηματικής συλλογής των σχετικών στοιχείων προς στήριξη αυτής της υποχρέωσης. Προτείνεται, πλέον, η τροποποίηση των όρων και υποχρεώσεων υποβολής εκθέσεων που απαιτούνται ώστε να διασφαλιστεί η ορθή εφαρμογή της οδηγίας:

- Στην παράγραφο 1 εισάγεται η υποχρέωση των κρατών μελών να υποβάλλουν εκθέσεις στην Επιτροπή, 18 μήνες μετά την ημερομηνία μεταφοράς της οδηγίας στο εθνικό δίκαιο, με στοιχεία σχετικά με τις συνθήκες της αγοράς συνδυασμένων μεταφορών στο έδαφός τους, συμπεριλαμβανομένων των σχετικών υποδομών και των εγκριθέντων εθνικών μέτρων στήριξης. Επίσης, προβλέπει δυνατότητα της Επιτροπής να εγκρίνει, με κατ' εξουσιοδότηση πράξεις, μέτρα προκειμένου να βοηθά τα κράτη μέλη στην υποχρέωσή τους, με την περαιτέρω ανάλυση του περιεχομένου των πληροφοριών που πρέπει να διαβιβάζονται.
- Στην παράγραφο 2 προβλέπεται ότι η Επιτροπή αξιολογεί, βάσει των εν λόγω εθνικών εκθέσεων, την εφαρμογή της οδηγίας, συμπεριλαμβανομένης της αποτελεσματικότητας και της αποδοτικότητάς της, και ότι μπορεί επίσης να προβλέπει πρόσθετα μέτρα.
- Στην παράγραφο 3 ορίζεται ότι η παροχή πληροφοριών και η υποβολή εκθέσεων από τα κράτη μέλη διενεργούνται περιοδικά, ανά δύο έτη.

## Άρθρο 6

Το άρθρο 6 περιλάμβανε τους όρους οικονομικής στήριξης που εφαρμόζονται στις συνδυασμένες μεταφορές. Προστίθενται πέντε νέες παράγραφοι προκειμένου να διευρυνθεί το πεδίο εφαρμογής των εν λόγω μέτρων στήριξης:

- Στην παράγραφο 4 καθιερώνονται υποχρεωτικά μέτρα στήριξης για την προώθηση από τα κράτη μέλη νέων επενδύσεων σε υποδομές και εγκαταστάσεις για τις συνδυασμένες μεταφορές και δίνεται έμφαση στις βασικές προτεραιότητες, ιδίως στην πυκνότητα των τερματικών σταθμών μεταφόρτωσης. Περιλαμβάνονται επίσης οι προϋποθέσεις συνεργασίας μεταξύ των κρατών μελών και της Επιτροπής, ώστε να αποφευχθούν αλληλοκαλυπτόμενες επενδύσεις σε υποδομές μεταφόρτωσης, οι οποίες θα μπορούσαν να οδηγήσουν σε πλεονάζον δυναμικό τερματικών σταθμών, ιδίως στους διαδρόμους του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών (ΔΕΔ-Μ).
- Στην παράγραφο 5 προβλέπονται πρόσθετα μέτρα στήριξης που ενδέχεται να λάβουν τα κράτη μέλη προς συμπλήρωση των υφισταμένων, προκειμένου να μειωθεί το κόστος των συνδυασμένων μεταφορών και να καταστούν αυτές πιο ανταγωνιστικές σε σύγκριση με τις αντίστοιχες, αποκλειστικά οδικές μεταφορές. Αυτά τα προαιρετικά μέτρα μπορεί να αφορούν οποιοδήποτε τμήμα της συνδυασμένης μεταφοράς (οποιοδήποτε σκέλος της διαδρομής, το όχημα που χρησιμοποιείται σε κάθε διαδρομή, τη μονάδα φορτίου ή τη δραστηριότητα μεταφόρτωσης).
- Στην παράγραφο 6 απαιτείται από τα κράτη μέλη να κοινοποιούν στην Επιτροπή τα ληφθέντα μέτρα στήριξης.
- Στην παράγραφο 7 προβλέπεται τακτική επανεξέταση των ληφθέντων μέτρων στήριξης ώστε να διασφαλίζεται η αποτελεσματικότητά τους.
- Στην παράγραφο 8 προβλέπεται ο γενικός στόχος που επιδιώκεται με τα μέτρα στήριξης.

## **Άρθρα 7 και 9**

Τα άρθρα 7 και 9 περιλάμβαναν συγκεκριμένες διατάξεις σχετικά με τις μεταφορές για ίδιο λογαριασμό και αποσκοπούσαν στη διευκόλυνση αυτών των μεταφορών. Τα άρθρα 7 και 9 απαλείφονται. Σύμφωνα με την αξιολόγηση REFIT, η σπουδαιότητα των μεταφορών για ίδιο λογαριασμό στις οδικές μεταφορές έχει μειωθεί σημαντικά, από 30 % το 1986 σε 15 % το 2012, και το αναμενόμενο όφελος για τα ενδιαφερόμενα μέρη από τα ειδικά άρθρα για ίδιο λογαριασμό έχει περιοριστεί.

Δεδομένης της απλούστευσης του προτεινόμενου νέου ορισμού των συνδυασμένων μεταφορών και της διευκρίνισης των αποδεικτικών στοιχείων για τις συνδυασμένες μεταφορές, δεν είναι πλέον σκόπιμη η διάκριση, στο πλαίσιο της οδηγίας, μεταξύ συνδυασμένης μεταφοράς για λογαριασμό τρίτου και συνδυασμένης μεταφοράς για ίδιο λογαριασμό. Εκτός αν ορίζεται διαφορετικά, τα δικαιώματα και οι υποχρεώσεις της οδηγίας είναι κοινά και για τα δύο είδη μεταφορών.

## **Άρθρο 9 a**

Το άρθρο προστίθεται προκειμένου να διασφαλιστεί η διαφάνεια για όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη που εμπλέκονται σε συνδυασμένες μεταφορές όσον αφορά την εφαρμογή της οδηγίας και ιδίως τα διαθέσιμα μέτρα στήριξης και τους όρους εφαρμογής τους.

Για τον σκοπό αυτόν, συστήνεται δίκτυο αρμόδιων αρχών για να ευνοηθεί η συνεργασία μεταξύ των κρατών μελών, με την ανταλλαγή σχετικών πληροφοριών και βέλτιστων πρακτικών, ιδίως όσον αφορά τα μέτρα στήριξης, και την κατάρτιση καταλόγου με τα κύρια σημεία επαφής για τα ενδιαφερόμενα μέρη. Επιπλέον, στην παράγραφο 4 προβλέπεται ότι η



Επιτροπή κοινοποιεί τον κατάλογο με τις αρμόδιες αρχές και τα σχετικά ληφθέντα μέτρα από τα κράτη μέλη.

### **Άρθρο 10α**

Το άρθρο προστίθεται ώστε να προβλεφθεί η διαδικασία άσκησης των κατ' εξουσιοδότηση αρμοδιοτήτων της Επιτροπής.

Πρόταση

**ΟΔΗΓΙΑ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ**

**για την τροποποίηση της οδηγίας 92/106/ΕΟΚ σχετικά με τη θέσπιση κοινών κανόνων για ορισμένες συνδυασμένες εμπορευματικές μεταφορές μεταξύ των κρατών μελών**

(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 παράγραφος 1,

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<sup>19</sup>,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών<sup>20</sup>,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Οι αρνητικές επιπτώσεις των μεταφορών στην ατμοσφαιρική ρύπανση, τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου, τα ατυχήματα, τον θόρυβο και την κυκλοφοριακή συμφόρηση εξακολουθούν να θέτουν προβλήματα στην οικονομία, την υγεία και την ευημερία των Ευρωπαίων πολιτών. Παρά το γεγονός ότι οι οδικές μεταφορές είναι ο κύριος υπεύθυνος αυτών των αρνητικών συνεπειών, οι οδικές εμπορευματικές μεταφορές αναμένεται να αυξηθούν κατά 60 % έως το 2050.
- (2) Η μείωση των αρνητικών επιπτώσεων των μεταφορικών δραστηριοτήτων παραμένει ένας από τους κυριότερους στόχους της πολιτικής μεταφορών της Ένωσης. Η οδηγία 92/106/ΕΟΚ του Συμβουλίου<sup>21</sup>, η οποία θεσπίζει μέτρα για την προώθηση της ανάπτυξης των συνδυασμένων μεταφορών, είναι η μόνη νομοθετική πράξη της Ένωσης που παρέχει άμεσα κίνητρα για στροφή από τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές σε τρόπους μεταφοράς χαμηλότερων εκπομπών, όπως οι εσωτερικές πλωτές, οι θαλάσσιες και οι σιδηροδρομικές μεταφορές.
- (3) Ο στόχος να στραφεί το 30 % των οδικών εμπορευμάτων μεταφορών σε αποστάσεις άνω των 300 km σε άλλους τρόπους μεταφοράς, όπως οι σιδηροδρομικές ή οι πλωτές

<sup>19</sup> ΕΕ C, , σ.

<sup>20</sup> ΕΕ C, , σ.

<sup>21</sup> 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).

μεταφορές έως το 2030, και το ποσοστό αυτό να υπερβεί το 50 % έως το 2050, προκειμένου να βελτιστοποιηθεί η απόδοση των πολυτροπικών αλυσίδων εφοδιαστικής, συμπεριλαμβανομένης της μεγαλύτερης χρήσης ενεργειακά αποτελεσματικότερων τρόπων μεταφοράς, κινήθηκε με χαμηλότερους του αναμενόμενου ρυθμούς και, σύμφωνα με τις ισχύουσες προβλέψεις, δεν πρόκειται να επιτευχθεί.

- (4) Η οδηγία 92/106/ΕΟΚ συνέβαλε στην ανάπτυξη της πολιτικής της Ένωσης για τις συνδυασμένες μεταφορές και βοήθησε στην απομάκρυνση σημαντικού όγκου των εμπορευματικών μεταφορών από το οδικό δίκτυο. Οι ελλείψεις στην εφαρμογή της οδηγίας, ιδίως η διφορούμενη διατύπωση και οι παρωχημένες διατάξεις, και το περιορισμένο πεδίο εφαρμογής των μέτρων στήριξης περιόρισαν σημαντικά τις επιπτώσεις της.
- (5) Η οδηγία 92/106/ΕΟΚ θα πρέπει να απλουστευθεί και η εφαρμογή της να βελτιωθεί με επανεξέταση των οικονομικών κινήτρων στις συνδυασμένες μεταφορές, με στόχο να ενθαρρυνθεί η στροφή των εμπορευματικών μεταφορών από τις οδικές μεταφορές σε τρόπους που είναι πιο φιλικοί προς το περιβάλλον, ασφαλέστεροι, αποδοτικότεροι ενεργειακά και οι οποίοι προκαλούν λιγότερη κυκλοφοριακή συμφόρηση.
- (6) Ο όγκος των εθνικών διατροπικών μεταφορών συνιστά το 19,3 % των συνολικών διατροπικών μεταφορών στην Ένωση. Αυτές οι μεταφορές δεν επωφελούνται προς το παρόν από τα μέτρα στήριξης που παρέχει η οδηγία 92/106/ΕΟΚ, λόγω του περιορισμένου πεδίου εφαρμογής του ορισμού των συνδυασμένων μεταφορών. Ωστόσο, οι αρνητικές συνέπειες των εθνικών οδικών μεταφορών, και ιδίως οι εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου και η κυκλοφοριακή συμφόρηση, έχουν επιπτώσεις πέρα από εθνικά σύνορα. Συνεπώς, είναι απαραίτητο να διευρυνθεί το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 92/106/ΕΟΚ στις εθνικές (εντός των κρατών μελών) συνδυασμένες μεταφορές, προκειμένου να στηριχτεί περαιτέρω η ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών στην Ένωση και, επομένως, να ενισχυθεί η στροφή των μεταφορών από τις οδικές στις σιδηροδρομικές, τις εσωτερικές πλωτές και στις μικρών αποστάσεων θαλάσσιες μεταφορές.
- (7) Η συνδυασμένη μεταφορά θα πρέπει να νοείται ως ενιαία δραστηριότητα μεταφοράς, άμεσα ανταγωνιστική προς τη μονοτροπική μεταφορά, από το σημείο αναχώρησης έως το σημείο του τελικού προορισμού. Οι κανονιστικοί όροι θα πρέπει να διασφαλίζουν ισοδυναμία, αφενός, των διεθνών συνδυασμένων μεταφορών και των διεθνών μονοτροπικών μεταφορών και, αφετέρου, των εθνικών συνδυασμένων μεταφορών και των εθνικών μονοτροπικών μεταφορών αντίστοιχα.
- (8) Ο ισχύων ορισμός των συνδυασμένων μεταφορών περιλαμβάνει διαφορετικά όρια απόστασης για τις οδικές διαδρομές συνδυασμένης μεταφοράς, ανάλογα με τον τρόπο μεταφοράς για τις μη οδικές διαδρομές και, όσον αφορά τον σιδηρόδρομο, δεν υπάρχει σταθερό όριο απόστασης και αντί αυτού λαμβάνεται υπόψη η έννοια του «πλησιέστερου κατάλληλου τερματικού σταθμού», για να παρασχεθεί κάποια ευελιξία και να ληφθούν υπόψη ειδικές περιστάσεις. Ο ορισμός αυτός προκάλεσε πολλές δυσκολίες στην εφαρμογή του λόγω των διαφορετικών ερμηνειών και συγκεκριμένων δυσκολιών στον καθορισμό των όρων εφαρμογής του. Θα ήταν σκόπιμη η άρση των εν λόγω αμφισημιών και η παράλληλη διατήρηση ορισμένων περιθωρίων ευελιξίας.
- (9) Στον ισχύοντα ορισμό για τις συνδυασμένες μεταφορές, η ελάχιστη απόσταση των 100 km για τις μη οδικές διαδρομές των συνδυασμένων μεταφορών διασφαλίζει την κάλυψη της πλειονότητας των συνδυασμένων μεταφορών. Οι σιδηροδρομικές και οι θαλάσσιες διαδρομές μικρών αποστάσεων καλύπτουν μεγάλες αποστάσεις

προκειμένου να μπορούν να ανταγωνιστούν τις αποκλειστικά οδικές μεταφορές. Η ελάχιστη απόσταση διασφαλίζει επίσης ότι αποκλείονται από το πεδίο εφαρμογής συγκεκριμένες μεταφορές, όπως πορθμεία μεταφορών μικρών αποστάσεων ή μεταφορές ανοικτής θαλάσσης που θα πραγματοποιούνταν ούτως ή άλλως. Ωστόσο, με τους περιορισμούς αυτούς δεν λαμβάνονται υπόψη όσον αφορά τους σκοπούς των συνδυασμένων μεταφορών ορισμένες εσωτερικές πλωτές μεταφορές πέριξ των λιμένων και εντός και πέριξ οικισμών, οι οποίες συμβάλλουν σημαντικά στην αποσυμφόρηση των οδικών δικτύων στους θαλάσσιους λιμένες και στην άμεση ενδοχώρα και στη μείωση των περιβαλλοντικών επιβαρύνσεων στους οικισμούς. Συνεπώς, θα ήταν σκόπιμη η άρση της ελάχιστης απόστασης και η διατήρηση του αποκλεισμού ορισμένων δραστηριοτήτων, όπως αυτές που περιλαμβάνουν μεταφορές ανοικτής θαλάσσης ή πορθμεία μεταφορών μικρών αποστάσεων.

- (10) Το κατώτατο όριο για το μέγεθος των μονάδων φορτίου που προσδιορίζεται στον ορισμό των συνδυασμένων μεταφορών θα μπορούσε να παρεμποδίσει τη μελλοντική ανάπτυξη καινοτόμων διατροφικών λύσεων αστικών συγκοινωνιών. Αντιθέτως, η δυνατότητα να προσδιορίζονται οι μονάδες φορτίου με βάση υφιστάμενα πρότυπα θα μπορούσε να επιταχύνει τη διαχείρισή τους στους τερματικούς σταθμούς και να διευκολύνει τη ροή των συνδυασμένων μεταφορών, προκειμένου να διασφαλιστεί η ευκολότερη διαχείριση των καθορισμένων μονάδων φορτίου και να εξασφαλιστεί η ανθεκτικότητά τους στον χρόνο.
- (11) Η παρωχημένη χρήση σφραγίδων για να αποδειχθεί ότι πραγματοποιήθηκε συνδυασμένη μεταφορά εμποδίζει την αποτελεσματική εφαρμογή ή εξακρίβωση της επιλεξιμότητας για τα μέτρα που προβλέπονται στην οδηγία 92/106/ΕΟΚ. Θα πρέπει να διευκρινιστούν τα στοιχεία που απαιτούνται για την απόδειξη πραγματοποίησης συνδυασμένης μεταφοράς, καθώς και τα μέσα μέσω των οποίων παρέχονται αυτά τα στοιχεία. Θα πρέπει να προωθηθεί η χρήση και η διαβίβαση ηλεκτρονικών πληροφοριών για τις μεταφορές, η οποία θα απλουστεύσει την παροχή των σχετικών αποδείξεων και τη διαχείρισή τους από τις οικείες αρχές. Ο μορφότυπος που θα χρησιμοποιείται θα πρέπει να είναι αξιόπιστος και αυθεντικός. Στο κανονιστικό πλαίσιο και στις πρωτοβουλίες για την απλούστευση των διοικητικών διαδικασιών και την ψηφιοποίηση των θεμάτων των μεταφορών, θα πρέπει να ληφθούν υπόψη οι εξελίξεις σε επίπεδο Ένωσης.
- (12) Το πεδίο εφαρμογής των υφιστάμενων οικονομικών μέτρων στήριξης που ορίζονται στην οδηγία 92/106/ΕΟΚ είναι πολύ περιορισμένο, καθώς συνίσταται σε φορολογικά κίνητρα (ιδίως επιστροφή ή μείωση τελών), τα οποία αφορούν μόνο τις συνδυασμένες σιδηροδρομικές/οδικές μεταφορές. Τα εν λόγω μέτρα θα πρέπει να επεκταθούν στις συνδυασμένες μεταφορές που καλύπτουν εσωτερικές πλωτές και θαλάσσιες μεταφορές. Θα πρέπει επίσης να υποστηριχθούν άλλα σχετικά είδη μέτρων, όπως τα μέτρα στήριξης για επενδύσεις σε υποδομές ή διάφορα οικονομικά μέτρα στήριξης.
- (13) Το κύριο σημείο συμφόρησης των υποδομών που παρεμποδίζει τη στροφή από τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές σε άλλους τρόπους μεταφοράς εντοπίζεται στο επίπεδο των τερματικών σταθμών μεταφόρτωσης. Η υφιστάμενη κατανομή και κάλυψη σε τερματικούς σταθμούς μεταφόρτωσης στην Ένωση, τουλάχιστον κατά μήκος του υπάρχοντος κεντρικού και εκτεταμένου δικτύου ΔΕΔ-Μ, είναι ανεπαρκείς, η χωρητικότητα μάλιστα των υφιστάμενων τερματικών σταθμών μεταφόρτωσης αγγίζει τα όριά της, και θα χρειαστεί να αναπτυχθεί προκειμένου να ανταποκριθεί στη συνολική αύξηση της εμπορευματικής κίνησης. Οι επενδύσεις στη χωρητικότητα των τερματικών σταθμών μεταφόρτωσης πιθανόν να μειώσουν το συνολικό κόστος μεταφόρτωσης και, επομένως, να προκαλέσουν στροφή των μεταφορών, όπως

καταδείχθηκε σε ορισμένα κράτη μέλη. Επομένως, τα κράτη μέλη, σε συνεργασία με τα γειτονικά τους κράτη μέλη και την Επιτροπή, θα πρέπει να διασφαλίσουν ότι κατασκευάζονται ή διατίθενται στους μεταφορείς περισσότεροι τερματικοί σταθμοί και χωρητικότητα μεταφόρτωσης συνδυασμένων μεταφορών. Αυτό θα δημιουργήσει κίνητρα για τη χρήση εναλλακτικών τρόπων εμπορευματικών μεταφορών και θα ενισχύσει τη στροφή των μεταφορών, καθιστώντας, με αυτόν τον τρόπο, τις συνδυασμένες μεταφορές πιο ανταγωνιστικές από τις αποκλειστικά οδικές μεταφορές. Η αύξηση στην κάλυψη και τη χωρητικότητα των τερματικών σταθμών μεταφόρτωσης θα πρέπει να εξασφαλιστεί, τουλάχιστον, κατά μήκος των υπαρχόντων κεντρικών και εκτεταμένων δικτύων ΔΕΔ-Μ. Θα πρέπει να υπάρχει κατά μέσο όρο τουλάχιστον ένας κατάλληλος τερματικός σταθμός μεταφόρτωσης για συνδυασμένες μεταφορές εγκατεστημένος σε απόσταση που δεν υπερβαίνει τα 150 km από οποιοδήποτε σημείο αποστολής στην Ένωση.

- (14) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να εφαρμόσουν πρόσθετα μέτρα οικονομικής στήριξης πέρα από τα υφιστάμενα, που θα απευθύνονται στις διάφορες διαδρομές συνδυασμένης μεταφοράς, ώστε να περιοριστούν οι οδικές εμπορευματικές μεταφορές και να ενθαρρυνθεί η χρήση άλλων τρόπων μεταφοράς, όπως οι σιδηροδρομικές, οι εσωτερικές πλωτές και οι θαλάσσιες μεταφορές, μειώνοντας, κατ' αυτόν τον τρόπο, την ατμοσφαιρική ρύπανση, τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου, τα τροχαία ατυχήματα, τον θόρυβο και την κυκλοφοριακή συμφόρηση. Τα εν λόγω μέτρα μπορεί να περιλαμβάνουν μείωση ορισμένων φόρων ή τελών μεταφοράς, επιχορηγήσεις για διατροφικές μονάδες φορτίου που μεταφέρονται αποτελεσματικά με τις συνδυασμένες μεταφορές ή μερική επιστροφή του κόστους μεταφόρτωσης.
- (15) Τα μέτρα στήριξης των συνδυασμένων μεταφορών θα πρέπει να εφαρμόζονται σύμφωνα με τους κανόνες περί κρατικών ενισχύσεων της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΣΛΕΕ).
- (16) Θα πρέπει να υπάρχει συντονισμός των μέτρων στήριξης, εφόσον χρειάζεται, μεταξύ των κρατών μελών και της Επιτροπής.
- (17) Τα μέτρα στήριξης θα πρέπει επίσης να επανεξετάζονται σε τακτική βάση από τα κράτη μέλη, ώστε να διασφαλίζεται η αποτελεσματικότητα και η αποδοτικότητά τους.
- (18) Για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας δεν θα υπάρχει διάκριση μεταξύ συνδυασμένης μεταφοράς για λογαριασμό τρίτου και συνδυασμένης μεταφοράς για ίδιο λογαριασμό.
- (19) Για να αντιμετωπιστεί η εξέλιξη των μεταφορών στην Ένωση και ιδίως της αγοράς συνδυασμένων μεταφορών, θα πρέπει τα κράτη μέλη να συλλέγουν σχετικά δεδομένα και πληροφορίες και να τα διαβιβάζουν στην Επιτροπή σε τακτική βάση και η Επιτροπή θα πρέπει να υποβάλλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο σχετικά με την εφαρμογή της οδηγίας ανά τέσσερα έτη.
- (20) Η διαφάνεια είναι σημαντική για όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη που εμπλέκονται στις συνδυασμένες μεταφορές, ιδίως για όσους επηρεάζονται από την παρούσα οδηγία. Για τη στήριξη αυτής της διαφάνειας και την προώθηση περαιτέρω συνεργασίας θα πρέπει να οριστούν αρμόδιες αρχές σε κάθε κράτος μέλος.
- (21) Προκειμένου να λαμβάνονται υπόψη οι εξελίξεις στην αγορά και η τεχνική πρόοδος, θα πρέπει να εξουσιοδοτηθεί η Επιτροπή να εκδίδει πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης όσον αφορά τη συμπλήρωση της παρούσας οδηγίας με περαιτέρω λεπτομέρειες σχετικά με τα στοιχεία που θα πρέπει να διαβιβάζουν τα κράτη μέλη για τις συνδυασμένες

μεταφορές. Είναι ιδιαίτερα σημαντικό η Επιτροπή να διεξάγει, κατά τις προπαρασκευαστικές της εργασίες, τις κατάλληλες διαβουλεύσεις, μεταξύ άλλων σε επίπεδο εμπειρογνομώνων, οι οποίες να πραγματοποιούνται σύμφωνα με τις αρχές που ορίζονται στη διοργανική συμφωνία της 13ης Απριλίου 2016 για τη βελτίωση του νομοθετικού έργου<sup>22</sup>. Πιο συγκεκριμένα, προκειμένου να εξασφαλιστεί η ισότιμη συμμετοχή στην προετοιμασία των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο θα πρέπει να λαμβάνουν όλα τα έγγραφα ταυτόχρονα με τους εμπειρογνώμονες των κρατών μελών, και οι εμπειρογνώμονές τους θα πρέπει να έχουν συστηματικά πρόσβαση στις συνεδριάσεις των ομάδων εμπειρογνομώνων της Επιτροπής που ασχολούνται με την προετοιμασία κατ' εξουσιοδότηση πράξεων.

- (22) Εφόσον οι στόχοι της παρούσας οδηγίας για περαιτέρω προώθηση της στροφής από τις οδικές μεταφορές σε τρόπους μεταφοράς πιο φιλικούς για το περιβάλλον και, επομένως, μείωση των αρνητικών εξωτερικοτήτων στο σύστημα μεταφορών της Ένωσης, δεν μπορούν να επιτευχθούν επαρκώς από τα κράτη μέλη αλλά, για λόγους που οφείλονται πρωτίστως στην πέραν συνόρων φύση των συνδυασμένων εμπορευματικών μεταφορών και στην αλληλοσύνδεση των υποδομών και λόγω των προβλημάτων που η παρούσα οδηγία προτίθεται να αντιμετωπίσει, μπορούν να επιτευχθούν καλύτερα σε επίπεδο Ένωσης, η Ένωση μπορεί να λάβει 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 απαιτούμενα για την επίτευξη των στόχων αυτών.
- (23) Η οδηγία 92/106/ΕΚ θα πρέπει συνεπώς να τροποποιηθεί αναλόγως,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

#### *Άρθρο 1*

Η οδηγία 92/106/ΕΟΚ τροποποιείται ως εξής:

- (1) Ο τίτλος αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «Οδηγία 92/106/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 7ης Δεκεμβρίου 1992, σχετικά με τον καθορισμό κοινών κανόνων για ορισμένες συνδυασμένες εμπορευματικές μεταφορές».
- (2) Το άρθρο 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «Άρθρο 1
1. Η παρούσα οδηγία εφαρμόζεται στις δραστηριότητες συνδυασμένων μεταφορών.
2. Για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας, ως «συνδυασμένες μεταφορές» νοούνται οι εμπορευματικές μεταφορές μέσω δραστηριότητας μεταφοράς, η οποία αποτελείται από ένα αρχικό ή τελικό οδικό τμήμα της διαδρομής ή και από τα δύο, καθώς και από ένα μη οδικό τμήμα της διαδρομής με χρήση σιδηροδρομικών, εσωτερικών πλωτών ή θαλάσσιων μεταφορών:

<sup>22</sup> EE L 123 της 12.5.2016, σ. 1.

α) με ρυμουλκούμενο ή ημιρυμουλκούμενο, με ή χωρίς ρυμουλκό, με κινητό αμάξωμα ή εμπορευματοκιβώτιο, που αναγνωρίζονται σύμφωνα με το καθεστώς αναγνώρισης που θεσπίστηκε κατ' εφαρμογή των διεθνών προτύπων ISO6346 και EN13044, όταν πραγματοποιείται μεταφόρτωση της μονάδας φορτίου μεταξύ διαφόρων τρόπων μεταφοράς· ή

β) με οδικό όχημα που μεταφέρεται μέσω σιδηροδρομικής, εσωτερικής πλωτής ή θαλάσσιας μεταφοράς κατά το μη οδικό τμήμα της διαδρομής.

Τα μη οδικά τμήματα με χρήση εσωτερικών πλωτών ή θαλάσσιων μεταφορών για τα οποία δεν υφίσταται αντίστοιχη εναλλακτική οδική μεταφορά ή είναι αναπόφευκτα στο πλαίσιο εμπορικά βιώσιμης δραστηριότητας μεταφοράς δεν λαμβάνονται υπόψη για τους σκοπούς των συνδυασμένων μεταφορών.

3. Κάθε οδικό τμήμα κατά την παράγραφο 2 δεν υπερβαίνει τη μεγαλύτερη από τις ακόλουθες αποστάσεις στην επικράτεια της Ένωσης:

α) απόσταση 150 km σε ευθεία γραμμή·

β) το 20 % της απόστασης σε ευθεία γραμμή μεταξύ του σημείου φόρτωσης στο αρχικό τμήμα και του σημείου εκφόρτωσης στο τελικό τμήμα, όταν αυτό υπερβαίνει την απόσταση που αναφέρεται στο στοιχείο α).

Το όριο της απόστασης για το οδικό τμήμα εφαρμόζεται όσον αφορά το συνολικό μήκος κάθε οδικού τμήματος, συμπεριλαμβανομένων όλων των ενδιάμεσων παραλαβών και παραδόσεων. Δεν εφαρμόζεται σε μεταφορές κενών μονάδων φορτίου ή στα σημεία παραλαβής των εμπορευμάτων ή από τα σημεία παράδοσης των εμπορευμάτων.

Επιτρέπεται υπέρβαση του ορίου απόστασης για το οδικό τμήμα σε συνδυασμένες οδικές/σιδηροδρομικές μεταφορές, κατόπιν εξουσιοδότησης από το κράτος μέλος ή τα κράτη μέλη στο έδαφος των οποίων διανύεται η οδική διαδρομή, προκειμένου να προσεγγιστεί ο γεωγραφικά πλησιέστερος τερματικός σταθμός μεταφοράς, ο οποίος διαθέτει την απαραίτητη επιχειρησιακή χωρητικότητα μεταφόρτωσης για φόρτωση ή εκφόρτωση από άποψη εξοπλισμού μεταφόρτωσης, χωρητικότητας του τερματικού σταθμού και των απαραίτητων υπηρεσιών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών.

4. Η συνδυασμένη μεταφορά νοείται ότι πραγματοποιείται εντός της Ένωσης όταν η δραστηριότητα ή τμήμα αυτής που πραγματοποιείται εντός της Ένωσης πληροί τις απαιτήσεις που καθορίζονται στις παραγράφους 2 και 3.»

(3) Το άρθρο 3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 3

1. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι η οδική μεταφορά θεωρείται τμήμα συνδυασμένης μεταφοράς που καλύπτεται από την παρούσα οδηγία μόνον εάν ο μεταφορέας μπορεί να προσκομίσει σαφείς αποδείξεις ότι η εν λόγω οδική μεταφορά συνιστά την οδική διαδρομή συνδυασμένης μεταφοράς, συμπεριλαμβανομένης της μεταφοράς κενών μονάδων φορτίου πριν και μετά την εμπορευματική μεταφορά.

2. Οι αποδείξεις που αναφέρονται στην παράγραφο 1 αποτελούνται από τα ακόλουθα στοιχεία για κάθε συνδυασμένη μεταφορά.
- α) το ονοματεπώνυμο, τη διεύθυνση, τα στοιχεία επικοινωνίας και την υπογραφή του φορτωτή·[.]
  - β) το σημείο και την ημερομηνία έναρξης της συνδυασμένης μεταφοράς εντός της Ένωσης·
  - γ) το όνομα, τη διεύθυνση και τα στοιχεία επικοινωνίας του παραλήπτη·
  - δ) το σημείο τερματισμού της συνδυασμένης μεταφοράς εντός της Ένωσης·
  - ε) την απόσταση σε ευθεία γραμμή μεταξύ του σημείου έναρξης της συνδυασμένης μεταφοράς και του σημείου τερματισμού της συνδυασμένης μεταφοράς εντός της Ένωσης·
  - στ) υπογεγραμμένη από τον φορτωτή περιγραφή της διαδρομής της συνδυασμένης μεταφοράς, η οποία περιλαμβάνει τουλάχιστον τα ακόλουθα στοιχεία για κάθε τμήμα, καθώς και τα στοιχεία για κάθε τρόπο μεταφοράς που συνιστά το μη οδικό τμήμα, της δραστηριότητας εντός της Ένωσης:
    - i) σειρά των τμημάτων (δηλ. πρώτο τμήμα, μη οδικό τμήμα ή τελικό τμήμα)·
    - ii) το ονοματεπώνυμο, τη διεύθυνση και τα στοιχεία επικοινωνίας του μεταφορέα·
    - iii) τον τρόπο μεταφοράς και τη σειρά του στη δραστηριότητα·
  - ζ) αναγνώριση της διατροφικής μονάδας φορτίου που μεταφέρεται·
  - η) όσον αφορά το αρχικό οδικό τμήμα της μεταφοράς:
    - i) το σημείο μεταφόρτωσης για το μη οδικό τμήμα·
    - ii) την απόσταση του αρχικού οδικού τμήματος σε ευθεία γραμμή μεταξύ του σημείου αποστολής και του πρώτου τερματικού σταθμού·
    - iii) όταν ολοκληρώνεται το αρχικό οδικό τμήμα, υπογραφή του μεταφορέα που επιβεβαιώνει ότι εκτελέστηκε το οδικό τμήμα μεταφοράς·
  - θ) όσον αφορά το οδικό τμήμα της μεταφοράς:
    - i) το σημείο παραλαβής των εμπορευμάτων από το μη οδικό τμήμα (σιδηροδρομική, εσωτερική πλωτή ή θαλάσσια μεταφορά)·
    - ii) την απόσταση του τελικού οδικού τμήματος σε ευθεία γραμμή μεταξύ του σημείου μεταφόρτωσης και του σημείου τερματισμού της συνδυασμένης μεταφοράς εντός της Ένωσης)·
  - ι) όσον αφορά το μη οδικό τμήμα:
    - i) όταν ολοκληρώνεται το μη οδικό τμήμα, υπογραφή του μεταφορέα (ή των μεταφορέων σε περίπτωση δύο ή περισσότερων μη οδικών μεταφορών στο μη οδικό τμήμα) που επιβεβαιώνει ότι εκτελέστηκε το μη οδικό τμήμα μεταφοράς·



- ii) αν διατίθεται, υπογραφή ή σφραγίδα των αρμόδιων σιδηροδρομικών ή λιμενικών αρχών στους οικείους σχετικούς τερματικούς σταθμούς (σιδηροδρομικός σταθμός ή λιμένας) κατά μήκος του μη οδικού τμήματος, που επιβεβαιώνει ότι εκτελέστηκε το σχετικό σκέλος του μη οδικού τμήματος.
3. Κανένα πρόσθετο έγγραφο δεν απαιτείται για να αποδεικνύεται ότι ο μεταφορέας εκτελεί συνδυασμένη μεταφορά.
  4. Οι αποδείξεις που αναφέρονται στην παράγραφο 1 επιδεικνύονται ή διαβιβάζονται κατόπιν αιτήματος του εξουσιοδοτημένου για τον έλεγχο υπαλλήλου του κράτους μέλους στο οποίο διενεργείται ο έλεγχος. Σε περίπτωση καθ' οδόν ελέγχων, επιδεικνύονται κατά τη διάρκεια αυτών των ελέγχων. Θα πρέπει να έχουν συνταχθεί σε μια επίσημη γλώσσα του εν λόγω κράτους μέλους ή στα αγγλικά. Κατά τη διάρκεια του καθ' οδόν ελέγχου, επιτρέπεται στον οδηγό να επικοινωνήσει με την έδρα της επιχείρησης, τον διαχειριστή μεταφορών ή άλλο πρόσωπο ή οντότητα που μπορεί να τον βοηθήσει στην παροχή των αποδείξεων που αναφέρονται στην παράγραφο 2.
  5. Οι αποδείξεις μπορεί να παρασχεθούν με τη μορφή εγγράφου μεταφοράς που πληροί τις προϋποθέσεις που καθορίζονται στο άρθρο 6 του κανονισμού αριθ. 11 του Συμβουλίου ή με τη μορφή των υφιστάμενων εγγράφων μεταφοράς, όπως το έγγραφο μεταφοράς «σύμβαση περί του συμβολαίου για τη διεθνή οδική μεταφορά εμπορευμάτων (CMR)» ή το έγγραφο μεταφοράς «ενιαίοι νομικοί κανόνες σχετικά με το συμβόλαιο διεθνούς σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων (CIM)».  
  
Οι αποδείξεις αυτές μπορούν να επιδεικνύονται ή να διαβιβάζονται ηλεκτρονικά, με χρήση αναθεωρήσιμου δομημένου μορφότυπου που μπορεί να χρησιμοποιηθεί αμέσως για αποθήκευση και επεξεργασία από ηλεκτρονικό υπολογιστή, καθώς και προς συμπλήρωση της ηλεκτρονικής φορτωτικής σύμφωνα με τη σύμβαση περί του συμβολαίου για τη διεθνή οδική μεταφορά εμπορευμάτων (eCMR) για το οδικό τμήμα.
  6. Για τους σκοπούς των καθ' οδόν ελέγχων, επιτρέπεται απόκλιση μεταξύ της εκτελούμενης μεταφοράς και των παρεχόμενων αποδείξεων, ιδίως όσον αφορά τα στοιχεία της διαδρομής που αναφέρονται στην παράγραφο 2 στοιχείο ζ), κατόπιν πλήρους αιτιολόγησης, σε περίπτωση εξαιρετικών περιστάσεων εκτός του ελέγχου του/των μεταφορέα/ων, οι οποίες προκαλούν μεταβολές στη συνδυασμένη μεταφορά. Για τον σκοπό αυτόν, ο οδηγός μπορεί να επικοινωνήσει με την έδρα της επιχείρησης, τον διαχειριστή μεταφορών ή άλλο πρόσωπο ή οντότητα που μπορεί να παράσχει πρόσθετη αιτιολόγηση για την εν λόγω απόκλιση μεταξύ των παρεχόμενων αποδείξεων και της πραγματικής μεταφοράς.

---

\* Κανονισμός αριθ. 11 περί καταργήσεως των διακρίσεων στον τομέα των τιμών και όρων μεταφοράς κατ' εφαρμογή του άρθρου 79 παράγραφος 3 της Συνθήκης για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας (ΕΕ 52 της 16.8.1960, σ. 1121).»

- (4) Το άρθρο 5 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 5

1. Τα κράτη μέλη υποβάλλουν στην Επιτροπή για πρώτη φορά πριν από τις [xx/xx/xxx —18 μήνες από τη μεταφορά της οδηγίας στο εθνικό δίκαιο] και εν συνεχεία κάθε δύο έτη έκθεση με τις ακόλουθες πληροφορίες σχετικά με τις συνδυασμένες μεταφορές στο έδαφός τους που καλύπτονται από την παρούσα οδηγία:

α) τις συνδέσεις του εθνικού και διασυνοριακού δικτύου που χρησιμοποιούνται στις συνδυασμένες μεταφορές·

β) τον όγκο σε μονάδες ισοδύναμες των είκοσι ποδών (TEU) και σε τονοχιλιόμετρα των συνδυασμένων μεταφορών ανά τρόπο μεταφοράς (σιδηροδρομική, οδική/εσωτερική πλωτή κ.λπ.) και ανά γεωγραφική κάλυψη (εγχώρια και εντός της Ένωσης)·

γ) τον αριθμό και τη γεωγραφική κάλυψη των τερματικών σταθμών που εξυπηρετούν συνδυασμένες μεταφορές και τον ετήσιο αριθμό μεταφορτώσεων στους εν λόγω σταθμούς·

δ) επισκόπηση όλων των εθνικών μέτρων στήριξης που εφαρμόζονται και προβλέπονται, συμπεριλαμβανομένης της αντίστοιχης χρήσης και των εκτιμώμενων επιπτώσεων.

2. Η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 10α για τη συμπλήρωση της παρούσας οδηγίας, στις οποίες περιγράφεται το περιεχόμενο και οι λεπτομέρειες των πληροφοριών σχετικά με τις συνδυασμένες μεταφορές που αναφέρονται στην παράγραφο 1.

3. Βάσει των αναλύσεων των εθνικών εκθέσεων, την πρώτη φορά πριν από τις [xx/xx/xxx —9 μήνες από την προθεσμία υποβολής των εκθέσεων από τα κράτη μέλη] και εν συνεχεία κάθε δύο έτη η Επιτροπή συντάσσει και υποβάλλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο σχετικά με:

α) την οικονομική ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών, ιδίως υπό το πρίσμα της εξέλιξης των περιβαλλοντικών επιδόσεων των διαφόρων τρόπων μεταφοράς,

β) τα αποτελέσματα από την εφαρμογή της οδηγίας και των σχετικών νομοθετικών πράξεων της Ένωσης στον εν λόγω τομέα,

γ) την αποτελεσματικότητα και την αποδοτικότητα των μέτρων στήριξης που προβλέπονται στο άρθρο 6,

δ) τα ενδεχόμενα περαιτέρω μέτρα, συμπεριλαμβανομένης της αναθεώρησης του ορισμού των συνδυασμένων μεταφορών, όπως ορίζονται στο άρθρο 1, και της προσαρμογής της σειράς μέτρων που προβλέπονται στο άρθρο 6.»

(5) Στο άρθρο 6 προστίθενται οι ακόλουθες παράγραφοι 4, 5, 6, 7 και 8:

«4. Εφόσον κρίνεται απαραίτητο για την επίτευξη του στόχου που αναφέρεται στην παράγραφο 8, τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα απαραίτητα μέτρα στήριξης των επενδύσεων σε τερματικούς σταθμούς μεταφόρτωσης όσον αφορά:

α) την κατασκευή και, όταν κρίνεται απαραίτητο, την επέκταση των εν λόγω τερματικών σταθμών μεταφόρτωσης για συνδυασμένες μεταφορές·

β) την ενίσχυση της επιχειρησιακής αποτελεσματικότητας των υφιστάμενων τερματικών σταθμών.

Τα κράτη μέλη συνεργάζονται με τα γειτονικά κράτη μέλη και την Επιτροπή ώστε να διασφαλίσουν ότι, κατά την εφαρμογή αυτών των μέτρων, δίνεται προτεραιότητα στη διασφάλιση ισόρροπης και επαρκούς γεωγραφικής κατανομής κατάλληλων εγκαταστάσεων στην Ένωση και ιδίως στο κεντρικό και το εκτεταμένο δίκτυο του

ΔΕΔ-Μ, ώστε κάθε τοποθεσία στην Ένωση να βρίσκεται σε απόσταση που δεν υπερβαίνει τα 150 km από τερματικό σταθμό.

Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι οι υποστηριζόμενες εγκαταστάσεις μεταφόρτωσης είναι προσβάσιμες από όλους τους φορείς εκμετάλλευσης, χωρίς διάκριση.

Τα κράτη μέλη μπορούν να καθορίσουν πρόσθετους όρους επιλεξιμότητας για στήριξη.

5. Τα κράτη μέλη μπορούν να λάβουν πρόσθετα μέτρα για την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας των συνδυασμένων μεταφορών ως προς ισοδύναμες εναλλακτικές οδικές μεταφορές.

Τα μέτρα αυτά μπορεί να αφορούν όλα ή ένα μέρος της συνδυασμένης μεταφοράς, όπως το οδικό ή το μη οδικό τμήμα, καθώς και το όχημα που χρησιμοποιείται σε καθένα από αυτά τα τμήματα, ή όπως η μονάδα φορτίου ή οι δραστηριότητες μεταφόρτωσης.

6. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή τα μέτρα που λαμβάνουν κατ' εφαρμογή του παρόντος άρθρου και τις προδιαγραφές τους.
7. Τα κράτη μέλη προβαίνουν σε εκτίμηση επιπτώσεων αυτών των μέτρων στήριξης και επαναξιολογούν τις ανάγκες τους τουλάχιστον κάθε τέσσερα έτη και, εφόσον κρίνεται απαραίτητο, αναπροσαρμόζουν τα μέτρα.
8. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι τα μέτρα στήριξης των συνδυασμένων μεταφορών αποσκοπούν στον περιορισμό των οδικών εμπορευματικών μεταφορών και στην ενθάρρυνση της χρήσης άλλων τρόπων μεταφοράς, όπως οι σιδηροδρομικές, οι εσωτερικές πλωτές και οι θαλάσσιες μεταφορές, ώστε, κατ' αυτόν τον τρόπο, να μειωθούν η ατμοσφαιρική ρύπανση, οι εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου, τα τροχαία ατυχήματα, ο θόρυβος και η κυκλοφοριακή συμφόρηση.»

- (6) Τα άρθρα 7 και 9 απαλείφονται.

- (7) Προστίθεται το ακόλουθο άρθρο:

#### «Άρθρο 9α

1. Τα κράτη μέλη ορίζουν μία ή περισσότερες αρμόδιες αρχές που διασφαλίζουν την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας και δρουν ως κύριο σημείο επαφής για την εφαρμογή της.

Τα κράτη μέλη κοινοποιούν στα άλλα κράτη μέλη και στην Επιτροπή τις αρμόδιες αρχές που αναφέρονται στο πρώτο εδάφιο.

2. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι οι εθνικές αρμόδιες αρχές συνεργάζονται με τις αρμόδιες αρχές των άλλων κρατών μελών. Για τον σκοπό αυτόν, τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι οι αρμόδιες αρχές ανταλλάσσουν μεταξύ τους τις απαραίτητες πληροφορίες για την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας. Σε σχέση με τις ανταλλασσόμενες πληροφορίες, η αποδέκτρια αρχή εξασφαλίζει το ίδιο επίπεδο εμπιστευτικότητας με τη διαβιβάζουσα αρχή.
3. Τα κράτη μέλη δημοσιοποιούν σε μορφή εύκολα προσβάσιμη και δωρεάν τις σχετικές πληροφορίες που αφορούν τα μέτρα που λαμβάνουν κατ' εφαρμογή του άρθρου 6, καθώς και άλλες σχετικές πληροφορίες για τους σκοπούς της εφαρμογής της παρούσας οδηγίας.

4. Η Επιτροπή δημοσιοποιεί και επικαιροποιεί, εφόσον κρίνεται απαραίτητο, τον κατάλογο των αρμόδιων αρχών που αναφέρονται στην παράγραφο 1, καθώς και τον κατάλογο των μέτρων που αναφέρονται στο άρθρο 6.»·

- (8) Προστίθεται το ακόλουθο άρθρο:

«Άρθρο 10α

1. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις υπό τους όρους του παρόντος άρθρου.
2. Η προβλεπόμενη στο άρθρο 5 παράγραφος 2 εξουσία έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων ανατίθεται στην Επιτροπή για αόριστο χρονικό διάστημα από την [ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας (τροποποιητικής) οδηγίας].
3. Η εξουσιοδότηση που αναφέρεται στο άρθρο 5 παράγραφος 2 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 δημοσίευσής της στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* ή σε μεταγενέστερη ημερομηνία που ορίζεται σε αυτήν. Δεν θίγει το κύρος των τυχόν κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που ισχύουν ήδη.
4. Πριν από την έκδοση κατ' εξουσιοδότηση πράξης, η Επιτροπή διεξάγει διαβουλεύσεις με εμπειρογνώμονες τους οποίους ορίζουν τα κράτη μέλη σύμφωνα με τις αρχές της διοργανικής συμφωνίας της 13ης Απριλίου 2016 για τη βελτίωση του νομοθετικού έργου.\*
5. Μόλις εκδώσει κατ' εξουσιοδότηση πράξη, η Επιτροπή την κοινοποιεί ταυτόχρονα στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο.
6. Η κατ' εξουσιοδότηση πράξη που εκδίδεται δυνάμει του άρθρου 5 παράγραφος 2 τίθεται σε ισχύ εφόσον το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο δεν εγείρει αντίρρηση εντός δύο μηνών από την ημέρα κοινοποίησης της πράξης στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ή αν, πριν λήξει αυτή η περίοδος, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ενημερώσουν αμφότερα την Επιτροπή ότι δεν θα εγείρουν αντιρρήσεις. Η προθεσμία αυτή παρατείνεται κατά δύο μήνες κατόπιν πρωτοβουλίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου ή του Συμβουλίου.

---

\* EE L 123 της 12.5.2016, σ. 1.· «

*Άρθρο 2*

1. Τα κράτη μέλη θέτουν σε ισχύ τις αναγκαίες νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις για να συμμορφωθούν προς την παρούσα οδηγία το αργότερο την/στις XXXXXX [ένα έτος από την έκδοση της οδηγίας]. Κοινοποιούν αμέσως στην Επιτροπή το κείμενο των εν λόγω διατάξεων.

Όταν τα κράτη μέλη θεσπίζουν τις εν λόγω διατάξεις, αυτές περιέχουν παραπομπή στην παρούσα οδηγία ή συνοδεύονται από την παραπομπή αυτή κατά την επίσημη δημοσίευσή τους. Οι εν λόγω διατάξεις περιλαμβάνουν επίσης δήλωση ότι οι παραπομπές που περιέχουν οι ισχύουσες νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις στην οδηγία που καταργείται από την παρούσα οδηγία θεωρούνται ότι

γίνονται στην παρούσα οδηγία. Ο τρόπος της παραπομπής και η διατύπωσή της αποφασίζεται από τα κράτη μέλη.

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

#### *Άρθρο 3*

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

#### *Άρθρο 4*

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Βρυξέλλες,

*Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο*  
*Ο Πρόεδρος*

*Για το Συμβούλιο*  
*Ο Πρόεδρος*