

Βρυξέλλες, 21 Νοεμβρίου 2018
(OR. en)

13871/1/18
REV 1

Διοργανικός φάκελος:
2017/0290(COD)

TRANS 503
CODEC 1882

ΕΚΘΕΣΗ

Αποστολέας: Γενική Γραμματεία του Συμβουλίου

Αποδέκτης: Επιτροπή των Μονίμων Αντιπροσώπων/Συμβούλιο

Αριθ. εγγρ. Επιτρ.: 14213/1/17 REV 1 TRANS 464 CODEC 1785 IA 176

Θέμα: Πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου 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)
– Γενική προσέγγιση

I. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1. Στις 10 Νοεμβρίου 2017, η Επιτροπή ενέκρινε την προαναφερθείσα πρόταση, που συνιστά μέρος της δέσμης μέτρων για την κινητικότητα «Η Ευρώπη σε κίνηση», ως μια από τις πρωτοβουλίες της Επιτροπής που σχετίζεται με την κινητικότητα χαμηλών εκπομπών. Η παρούσα πρόταση συνιστά αναθεώρηση της οδηγίας 92/106/ΕΟΚ¹ (οδηγία σχετικά με τις συνδυασμένες μεταφορές), της μοναδικής νομικής πράξης 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.

¹ 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.

II. ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

2. Κύριος στόχος της πρότασης είναι να βελτιωθεί περαιτέρω η ανταγωνιστικότητα των συνδυασμένων μεταφορών σε σχέση με τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές μεγάλων αποστάσεων και, συνεπώς, να ενισχυθεί η στροφή από τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές σε άλλους τρόπους μεταφοράς.
3. Η πρόταση σκοπεύει να επιτύχει τον στόχο αυτόν με:
 - τη διεύρυνση του πεδίου εφαρμογής της ισχύουσας οδηγίας 92/106/ΕΟΚ ώστε να περιλάβει τις εθνικές διατροφικές μεταφορές·
 - την απλοποίηση του ορισμού της συνδυασμένης μεταφοράς και την ενίσχυση της ευελιξίας κατά μήκος του οδικού σκέλους·
 - τον προσδιορισμό των απαιτήσεων όσον αφορά τα αποδεικτικά στοιχεία που απαιτούνται στις συνδυασμένες μεταφορές·
 - την επέκταση των μέτρων οικονομικής στήριξης, κυρίως των επενδύσεων σε τερματικούς σταθμούς μεταφόρτωσης, ιδιαίτερα κατά μήκος των υπαρχόντων κεντρικών και εκτεταμένων δικτύων ΔΕΔ-Μ. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να εφαρμόσουν πρόσθετα μέτρα οικονομικής στήριξης (όπως φορολογικές απαλλαγές) και να τα συντονίσουν τόσο μεταξύ τους όσο και με την Επιτροπή.
4. Η πρωτοβουλία συμβάλλει στο πρόγραμμα βελτίωσης της καταλληλότητας του κανονιστικού πλαισίου (REFIT), καθώς αποσκοπεί στην επικαιροποίηση και την απλούστευση της οδηγίας.

III. ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΣΤΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ

5. Το 2017, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ζήτησε από την Επιτροπή σαφείς, σύγχρονους και κατανοητούς κανόνες για τις συνδυασμένες μεταφορές οι οποίοι να μπορούν να εφαρμοστούν από τις αρχές. Το Κοινοβούλιο ζήτησε συγκεκριμένα από την Επιτροπή να αναθεωρήσει την οδηγία σχετικά με τις συνδυασμένες μεταφορές ώστε να αυξηθούν οι πολυτροπικές μεταφορές, να εξαλειφθούν οι αθέμιτες πρακτικές και να διασφαλισθεί η συμμόρφωση προς την κοινωνική νομοθεσία στον τομέα των συνδυασμένων μεταφορών.

6. Η νομοθετική πρόταση ανατέθηκε στην Επιτροπή Μεταφορών και Τουρισμού (TRAN) του Κοινοβουλίου, η οποία όρισε εισηγήτρια την κα Daniela Aiuto (EFDD, Ιταλία). Στις 25 Απριλίου 2018 η εισηγήτρια παρουσίασε στην επιτροπή το σχέδιο έκθεσής της. Η έκθεση προτείνει τροποποιήσεις που υποστηρίζουν σε μεγάλο βαθμό την πρόταση της Επιτροπής και αναγνωρίζουν τα πορίσματα της αξιολόγησης REFIT που προηγήθηκε, προτείνοντας μάλιστα ενίσχυση της πρότασης της Επιτροπής σε ορισμένα σημεία (όπως είναι οι υποχρεώσεις υποβολής εκθέσεων των κρατών μελών, τα φορολογικά κίνητρα που προσφέρουν τα κράτη μέλη για συνδυασμένες μεταφορές ή οι επενδύσεις που στηρίζουν την ανάπτυξη τερματικών σταθμών μεταφόρτωσης ή την επέκταση των υφιστάμενων). Η ψηφοφορία για την πρόταση διεξήχθη στις 10 Ιουλίου 2018.
7. Η Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή εξέδωσε σχετική γνωμοδότηση στις 19 Απριλίου 2018.

IV. ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΣΤΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΩΝ ΟΡΓΑΝΩΝ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

8. Η Επιτροπή παρουσίασε την πρόταση στις 27 Νοεμβρίου 2017 στην ομάδα «Διατροπικές μεταφορές» (εφεξής «ομάδα»). Ακολούθησε μια πρώτη ανταλλαγή απόψεων. Η εκτίμηση επιπτώσεων (EE) της πρότασης συζητήθηκε λεπτομερώς στις 12 και 25 Ιανουαρίου 2018.
9. Ο φάκελος εξετάστηκε εκτενώς κατά τη βουλγαρική Προεδρία. Σε γενικές γραμμές, οι αντιπροσωπίες εξέφρασαν ικανοποίηση για τη σχεδιαζόμενη αναθεώρηση της οδηγίας η οποία, με το πέρασμα του χρόνου, δεν ήταν πλέον τόσο επίκαιρη. Συμφώνησαν ότι πρέπει να επιταχυνθεί η στροφή των μεταφορών προς άλλους τρόπους μεταφοράς πλην των οδικών, ώστε να μειωθούν η κυκλοφοριακή συμφόρηση και οι εκπομπές. Εντούτοις, πολλές αντιπροσωπίες εξέφρασαν αμφιβολίες για την προφανή εστίαση της πρότασης στο σκέλος των οδικών μεταφορών. Όσον αφορά τα υποστηρικτικά μέτρα εν γένει, οι αντιπροσωπίες θα ανέμεναν πιο σαφή συνδρομή από την εκτίμηση επιπτώσεων ως προς τους τρόπους με τους οποίους τα προαναφερθέντα υποστηρικτικά μέτρα θα μπορούσαν να αναπτυχθούν περαιτέρω. Όσον αφορά τη στήριξη για τις επενδύσεις, πολλές αντιπροσωπίες αμφισβήτησαν τον προτεινόμενο στόχο της γεωγραφικής κατανομής των τερματικών σταθμών μεταφόρτωσης, με το επιχείρημα ότι η χωροθέτηση τερματικών σταθμών και η επένδυση σε αυτούς θα πρέπει να αποφασίζεται βάσει των αναγκών της αγοράς.

10. Επιπλέον, πολλές αντιπροσωπίες τόνισαν τη σχέση μεταξύ της παρούσας πρότασης και ορισμένων από τις προτάσεις της πρώτης δέσμης μέτρων για την κινητικότητα, και ότι θα έπρεπε να είχε δοθεί μεγαλύτερη προσοχή σε αυτή τη σχέση. Στο πλαίσιο αυτό, επισήμαναν την πιθανή αύξηση των ενδομεταφορών ως αποτέλεσμα του γεγονότος ότι οι περιορισμοί στις ενδομεταφορές που επέβαλε ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1072/2009 - ο αποκαλούμενος κανονισμός «για την πρόσβαση στην αγορά» - δεν ίσχυαν για το οδικό σκέλος των συνδυασμένων μεταφορών. Τόνισαν επίσης ότι θα απαιτείτο περαιτέρω αξιολόγηση του συνδέσμου ανάμεσα στην πρόταση για τις συνδυασμένες μεταφορές και στους συγκεκριμένους κανόνες για την *απόσπαση οδηγών* που ορίζονται στις οδηγίες 96/71/ΕΚ και 2014/67/ΕΕ. Κατά συνέπεια, επέμειναν ότι πρέπει να υπάρχει συνέπεια μεταξύ των αντίστοιχων διατάξεων των προαναφερθέντων φακέλων και ότι, προκειμένου να διασφαλισθεί κάτι τέτοιο, οι εργασίες επί των φακέλων αυτών θα πρέπει να εξελίσσονται εκ παραλλήλου.
11. Στις 7 Ιουνίου 2018, το Συμβούλιο ΜΤΕ ενέκρινε έκθεση προόδου σχετικά με τον εν λόγω φάκελο. Με βάση την έκθεση προόδου της βουλγαρικής Προεδρίας, η αυστριακή Προεδρία συνέχισε τις εργασίες επί του φακέλου κατά τις συνεδριάσεις της Ομάδας στις 24 Οκτωβρίου και στις 7 Νοεμβρίου 2018, παράλληλα με έναν σημαντικό αριθμό διμερών συζητήσεων, με σκοπό να αποσαφηνιστούν οι θέσεις των αντιπροσωπιών σχετικά με τα κύρια ζητήματα του φακέλου και να διαμορφωθούν οι καλύτερες δυνατές συμβιβαστικές λύσεις προκειμένου να επιτευχθεί γενική προσέγγιση.
12. Βάσει των παρατηρήσεων και των προτάσεων που υπέβαλαν οι αντιπροσωπίες, το συμβιβαστικό κείμενο της αυστριακής Προεδρίας προτείνει λύσεις και διευκρινίσεις για σειρά ζητημάτων, εκ των οποίων τα κυριότερα είναι:
- ο *περιορισμός του πεδίου εφαρμογής της οδηγίας* στις διεθνείς συνδυασμένες μεταφορές, δηλαδή μεταξύ κρατών μελών ή μεταξύ κρατών μελών και μιας τρίτης χώρας. Αυτό πρακτικά διατηρεί το πεδίο εφαρμογής της ισχύουσας οδηγίας για τις συνδυασμένες μεταφορές (μεταξύ κρατών μελών), αλλά περιλαμβάνει τη διευκρίνιση όσον αφορά μεταφορές σε τρίτες χώρες, κατόπιν της απόφασης του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου στην υπόθεση C-2/84 (υπό την προϋπόθεση ότι πληρούνται οι όροι επιλεξιμότητας για συνδυασμένες μεταφορές).

- οι απαιτήσεις *ταυτοποίησης* για τους σκοπούς των συνδυασμένων μεταφορών: η ταυτοποίηση των διατροφικών μονάδων φορτίου σύμφωνα με τις διεθνείς προδιαγραφές ISO6346 και EN130344 απαιτείται για ημιρυμουλκούμενα χωρίς μονάδα έλξης, κινητά αμαξώματα ή εμπορευματοκιβώτια, αλλά δεν θα είναι υποχρεωτική για ρυμουλκούμενα, ούτε για οχήματα με μονάδα έλξης ή για μη γερανοφόρα ημιρυμουλκούμενα·
- η επέκταση *πέρα από το όριο των 150 km κάθε οδικού σκέλους* θα επαφίεται στην επιλογή κάθε κράτους μέλους, σύμφωνα με τις περιφερειακές του ιδιαιτερότητες. Δεδομένου ότι η γεωγραφία και η θέση των τερματικών σταθμών μεταφόρτωσης των κρατών μελών είναι πολύ διαφορετικές, κάθε κράτος μέλος θα έχει τη δυνατότητα να θεσπίζει κανόνες βάσει των οποίων τα οδικά σκέλη μπορούν να υπερβούν το όριο των 150 km, προκειμένου να φτάσουν στον πλησιέστερο κατάλληλο τερματικό σταθμό στο έδαφός τους. Προκειμένου να βοηθηθούν οι φορείς εκμετάλλευσης συνδυασμένων μεταφορών, τα κράτη μέλη θα έχουν την υποχρέωση να δημοσιοποιούν τους προαναφερθέντες κανόνες·
- *χωρίς διακρίσεις πρόσβαση σε δημοσίως υποστηριζόμενους τερματικούς σταθμούς μεταφόρτωσης για τουλάχιστον 5 έτη.* Η εν λόγω διάταξη αντικατοπτρίζει τις ανησυχίες ορισμένων κρατών μελών ως προς το γεγονός ότι μπορούν να διασφαλίσουν τη χωρίς διακρίσεις πρόσβαση σε δημοσίως χρηματοδοτούμενους ή συγχρηματοδοτούμενους τερματικούς σταθμούς μόνο για ορισμένη χρονική περίοδο, εκτός εάν προβλέπεται ρητά σε σύμβαση. Ωστόσο, τα κράτη μέλη θα έχουν την ευελιξία να επεκτείνουν την ανοιχτή πρόσβαση πέραν των πέντε ετών·
- υποχρέωση της Επιτροπής να αξιολογήσει τη δυνατότητα *απλούστευσης των κανόνων για τις κρατικές ενισχύσεις που εφαρμόζονται στις συνδυασμένες μεταφορές.*

V. ΚΥΡΙΟ ΕΚΚΡΕΜΕΣ ΖΗΤΗΜΑ

Σύνδεση με τη Δέσμη μέτρων για την κινητικότητα I όσον αφορά τους κανόνες για τις ενδομεταφορές και την απόσπαση οδηγών

13. Η πρόταση της Επιτροπής αφήνει το άρθρο 2 της οδηγίας αμετάβλητο όσον αφορά τις εθνικές ποσοστώσεις και την απαγόρευση εθνικών αδειών για συνδυασμένες μεταφορές. Η πρόταση της Επιτροπής αφήνει επίσης το άρθρο 4 αμετάβλητο, δηλαδή ότι οι μεταφορείς (οι οποίοι πληρούν τις προϋποθέσεις που θεσπίζονται από τους κανονισμούς (ΕΚ) 1071/2009 και 1072/2009) έχουν το δικαίωμα να εκτελούν ενδομεταφορές στο αρχικό/τελικό οδικό σκέλος που αποτελεί μέρος της συνδυασμένης μεταφοράς, μεταξύ κρατών μελών, αλλά και εντός των συνόρων ενός κράτους μέλους.
14. Από την αρχή των συζητήσεων σχετικά με την πρόταση αυτή στο Συμβούλιο, αρκετές αντιπροσωπίες πρότειναν να επανέλθει το πεδίο εφαρμογής της ισχύουσας οδηγίας (δηλαδή οι διεθνείς συνδυασμένες μεταφορές), διότι, κατά την άποψή τους, το νέο πεδίο εφαρμογής θα ισοδυναμεί με απελευθέρωση των εθνικών ενδομεταφορών. Οι αντιπροσωπίες αυτές αμφισβητούν την πολιτική επιλογή παροχής κινήτρων στις συνδυασμένες μεταφορές που ενδέχεται να καταλήξει σε πιθανή αύξηση των παράνομων ενδομεταφορών ή του αθέμιτου ανταγωνισμού λόγω των φθηνότερων υπηρεσιών που θα προσφέρουν ορισμένοι μεταφορείς. Ως εκ τούτου, προτείνουν τη διαγραφή του άρθρου 4 της ισχύουσας οδηγίας για τις συνδυασμένες μεταφορές. Άλλες αντιπροσωπίες διαφωνούν με την άποψη αυτή.
15. Οι περισσότερες αντιπροσωπίες συμφωνούν ότι, όσον αφορά τα οδικά σκέλη των συνδυασμένων μεταφορών, υπάρχει στενή σχέση μεταξύ του θέματος των ενδομεταφορών στην παρούσα οδηγία και του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1072/2009 — του αποκαλούμενου κανονισμού «*πρόσβασης στην αγορά*», καθώς και με τους ειδικούς κανόνες σχετικά με την *απόσπαση οδηγών* που καθορίζονται στις οδηγίες 96/71/ΕΚ και 2014/67/ΕΕ² — αποκαλούμενες «*lex specialis*». Σε αυτό το πλαίσιο, τόνισαν επίμονα ότι πρέπει να υπάρχει συνέπεια μεταξύ των αντίστοιχων διατάξεων των εν λόγω φακέλων και ότι, προκειμένου να διασφαλισθεί κάτι τέτοιο, οι εργασίες επί των φακέλων αυτών θα πρέπει να εξελίσσονται εκ παραλλήλου. Η εφαρμογή των κανόνων απόσπασης για τα αρχικά και τα τελικά οδικά σκέλη των συνδυασμένων μεταφορών ρυθμίζεται πλέον στην πρόταση για την τροποποίηση της οδηγίας 2006/22/ΕΚ όσον αφορά τις απαιτήσεις επιβολής και τη θέσπιση ειδικών κανόνων σχετικά με την οδηγία 96/71/ΕΚ και την οδηγία 2014/67/ΕΕ για την απόσπαση οδηγών, αποκαλούμενες «*lex specialis*» (άρθρο 2 (2β) και αιτιολογική σκέψη 12ε).

² Πρόταση της Επιτροπής: COM(2017) 278 final – 2017/0121 (COD)

16. Κατά τη συνεδρίαση της EMA στις 14 Νοεμβρίου 2018, δύο κράτη μέλη, με την υποστήριξη ορισμένων άλλων αντιπροσωπιών, τόνισαν εκ νέου την ανάγκη να διαγραφεί το άρθρο 4 της ισχύουσας οδηγίας. Μια άλλη ομάδα κρατών μελών επανέλαβαν την αντίθεσή τους όσον αφορά τη διαγραφή του άρθρου 4. Ως εκ τούτου, η Προεδρία προτείνει μια συμβιβαστική λύση, η οποία τροποποιεί το άρθρο 4, παρέχοντας στα κράτη μέλη τη δυνατότητα να περιορίζουν το χρονικό διάστημα κατά το οποίο ένα όχημα μπορεί να παρέχει υπηρεσίες κατά το αρχικό ή/και τελικό οδικό σκέλος εντός του κράτους μέλους υποδοχής.
17. Άλλα εκκρεμή ζητήματα επισημαίνονται στις υποσημειώσεις του κειμένου στο Παράρτημα της παρούσας έκθεσης.
18. Όλες οι αντιπροσωπίες, καθώς και η Επιτροπή, εξέφρασαν γενική επιφύλαξη εξέτασης για την πλέον πρόσφατη μορφή του κειμένου (στο παράρτημα της παρούσας έκθεσης). Οι αλλαγές σε σχέση με την προηγούμενη μορφή του κειμένου (έγγραφο 13871/18) επισημαίνονται με **έντονα στοιχεία** και [...].
19. Η Επιτροπή επιφυλάσσεται πλήρως να λάβει θέση σχετικά με το σύνολο της συμβιβαστικής πρότασης, όσο εκκρεμούν οι διαπραγματεύσεις με το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο.
20. Οι ΔΑ, ΜΛ και ΗΒ διατύπωσαν επιφύλαξη κοινοβουλευτικής εξέτασης για την εν λόγω πρόταση.

VI. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

21. Καλείται η Επιτροπή των Μονίμων Αντιπροσώπων να εξετάσει το κείμενο ως έχει στο παράρτημα της παρούσας έκθεσης και, ει δυνατόν, να επιλύσει τα εκκρεμή ζητήματα, προκειμένου το Συμβούλιο να είναι σε θέση να καταλήξει σε γενική προσέγγιση για την παρούσα πρόταση κατά τη σύνοδό του στις 3 Δεκεμβρίου 2018.
-

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 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 Επιτροπής³,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών⁴,

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.

³ ΕΕ C της , σ. .

⁴ ΕΕ C της , σ. .

- (2) Η μείωση των αρνητικών επιπτώσεων των μεταφορικών δραστηριοτήτων παραμένει ένας από τους κυριότερους στόχους της πολιτικής μεταφορών της Ένωσης. Η οδηγία 92/106/ΕΟΚ⁵ του Συμβουλίου, 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 μεταφορές έως το 2030, και το ποσοστό αυτό να υπερβεί το 50 % έως το 2050, προκειμένου να βελτιστοποιηθεί η απόδοση των πολυτροπικών αλυσίδων διαχείρισης μεταφορών, 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) [...]⁶

⁵ 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).

⁶ Η ΕΠΙΤΡ διατυπώνει επιφύλαξη σχετικά με τη μείωση του πεδίου εφαρμογής, σύμφωνα με την επιφύλαξη στο άρθρο 1 παράγραφος 1.

- (6α) Το άρθρο 2 της οδηγίας 92/106/ΕΟΚ απαγορεύει εθνικές ποσοστώσεις και άδειες για τις συνδυασμένες μεταφορές. Η παρούσα οδηγία δεν θίγει διμερείς συμφωνίες που έχουν συνάψει κράτη μέλη με τρίτες χώρες σχετικά με συνδυασμένες μεταφορές. [...].
- (7) Παρόλο που η περαιτέρω απελευθέρωση που περιέχεται στο άρθρο 4 της οδηγίας 92/106/ΕΟΚ σε σχέση με τις ενδομεταφορές στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1072/2009 αποδείχθηκε επωφελής για την προώθηση των συνδυασμένων μεταφορών και θα πρέπει, κατ' αρχήν, να διατηρηθεί, είναι αναγκαίο να διασφαλιστεί ότι δεν θα χρησιμοποιηθεί καταχρηστικά. Η εμπειρία δείχνει ότι, σε ορισμένα μέρη της Ένωσης, η διάταξη αυτή έχει χρησιμοποιηθεί με συστηματικό τρόπο για να παρακαμφθεί ο προσωρινός χαρακτήρας των ενδομεταφορών και ως βάση για τη συνεχή παρουσία οχημάτων σε κράτος μέλος διαφορετικό από εκείνο της εγκατάστασης. Οι εν λόγω αθέμιτες πρακτικές ενέχουν τον κίνδυνο να οδηγήσουν σε κοινωνικό ντάμπινγκ και να θέσουν σε κίνδυνο την τήρηση του νομικού πλαισίου σχετικά με τις ενδομεταφορές. Το άρθρο 4 της οδηγίας 92/106/ΕΟΚ θα πρέπει συνεπώς να τροποποιηθεί, παρέχοντας στα κράτη μέλη τη δυνατότητα να αντιμετωπίσουν τα προβλήματα αυτά μέσω της εισαγωγής ενός αναλογικού ορίου για τη συνεχή παρουσία οχημάτων στο έδαφός τους.
- (8) Ο ορισμός των συνδυασμένων μεταφορών στην οδηγία 92/106/ΕΟΚ περιλαμβάνει διαφορετικά όρια απόστασης για τα οδικά σκέλη μιας συνδυασμένης μεταφοράς, ανάλογα με τον τρόπο του μη οδικού σκέλους. Για τις σιδηροδρομικές μεταφορές, δεν υπάρχει σταθερό όριο απόστασης αλλά η γενική έννοια του «πλησιέστερου κατάλληλου τερματικού σταθμού», η οποία παρέχει κάποια ευελιξία ώστε να λαμβάνονται υπόψη ειδικές καταστάσεις. Ο περιορισμός αυτός προκάλεσε πολλές δυσκολίες στην εφαρμογή του λόγω των διαφορετικών ερμηνειών και συγκεκριμένων δυσκολιών στον καθορισμό των όρων εφαρμογής του. Οι ασάφειες αυτές θα πρέπει να αρθούν διασφαλίζοντας παράλληλα ορισμένα περιθώρια ευελιξίας. Ειδικότερα, η ισοδύναμη γεωγραφική ζώνη για όλους τους συνδυασμούς των τρόπων μεταφοράς και η διευκόλυνση της επιβολής χάρη στην απλούστευση της μέτρησης της απόστασης του οδικού σκέλους σε ευθεία γραμμή με βάση διευθύνσεις ή τις συντεταγμένες GNSS του αρχικού και του τελικού σημείου του οδικού σκέλους (χρησιμοποιώντας, για παράδειγμα, υφιστάμενα εργαλεία), θα απλουστεύσει το σχεδιασμό των συνδυασμένων μεταφορών.

(8α) Οι στόχοι της παρούσας οδηγίας για περαιτέρω προώθηση της στροφής από τις οδικές μεταφορές σε τρόπους μεταφορών πιο φιλικούς προς το περιβάλλον και, ως εκ τούτου, μείωση των αρνητικών επιπτώσεων του ενωσιακού συστήματος μεταφορών, θα πρέπει να επιτευχθούν σε ολόκληρη την επικράτεια της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Ενώ η απόσταση των 150 km σε ευθεία γραμμή επιτρέπει καταρχήν ισοδύναμη γεωγραφική ζώνη για όλα τα μέσα μεταφοράς σε όλα τα κράτη μέλη, πρέπει να ληφθούν υπόψη περιφερειακές διαφορές λόγω γεωγραφικών και οικονομικών κριτηρίων, καθώς και πυκνότητας του πληθυσμού. Μπορεί να χρειαστεί να υπάρχει μια ορισμένη ευελιξία για την υπέρβαση αυτού του ορίου απόστασης του οδικού σκέλους σε περίπτωση που δεν είναι δυνατόν να βρεθεί τερματικός σταθμός μεταφόρτωσης οδικών/σιδηροδρομικών μεταφορών κατάλληλος όσον αφορά τον εξοπλισμό και/ή την χωρητικότητα του σταθμού εντός της απόστασης αυτής. Ευελιξία απαιτείται επίσης για τη μείωση αυτού του ορίου απόστασης για το οδικό σκέλος σε συγκεκριμένες και σαφώς καθορισμένες περιπτώσεις, ώστε να εξασφαλιστεί ότι σε όλα τα κράτη μέλη υπάρχει μετατόπιση από τις οδικές μεταφορές προς φιλικούς προς το περιβάλλον τρόπους μεταφορών και να αποφευχθεί το ενδεχόμενο ορισμένες περιφέρειες να επωφελούνται από μετατόπιση του τρόπου μεταφορών, ενώ άλλες, αντιθέτως, να επιβαρύνονται με ακόμη περισσότερες οδικές μεταφορές: στις περιπτώσεις που ένα οδικό σκέλος διέρχεται από το έδαφος κράτους μέλους χωρίς φόρτωση ή εκφόρτωση εμπορευμάτων, το εν λόγω κράτος μέλος μπορεί να αποφασίσει να μην θεωρήσει αυτή τη μεταφορά ως συνδυασμένη μεταφορά, και, ως εκ τούτου, να μην εφαρμόσει τα μέτρα στήριξης που προβλέπονται από την παρούσα οδηγία και/ή την οδηγία 96/53/ΕΟΚ όσον αφορά τις εξαιρέσεις βάρους που αφορούν τις συνδυασμένες μεταφορές.⁷

⁷ Η ΕΠΙΤΡ διατυπώνει επιφύλαξη σχετικά με την εν λόγω αιτιολογική σκέψη, σύμφωνα με τις επιφυλάξεις της ΕΠΙΤΡ για το άρθρο 1 (3α) και (3β).

- (9) Στον ορισμό για τις συνδυασμένες μεταφορές στην οδηγία 92/106/ΕΟΚ, 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 κατά κύριο λόγο μεγαλύτερες αποστάσεις προκειμένου να μπορούν να ανταγωνιστούν τις μονοτροπικές οδικές μεταφορές. Η ελάχιστη απόσταση διασφαλίζει επίσης ότι αποκλείονται από το πεδίο εφαρμογής συγκεκριμένες μεταφορές, όπως πορθμεία μεταφορών μικρών αποστάσεων, που θα πραγματοποιούνταν ούτως ή άλλως. Ωστόσο, με αυτόν τον περιορισμό ελάχιστης απόστασης, δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της ισχύουσας οδηγίας σχετικά με τις συνδυασμένες μεταφορές 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 αυτού του περιορισμού της ελάχιστης απόστασης, διατηρώντας παράλληλα την εξαίρεση μη οδικών σκελών που μοναδικό στόχο έχουν να ξεπεραστεί ένα φυσικό εμπόδιο και τα οποία δεν επιφέρουν μετατόπιση του τρόπου εκτέλεσης των μεταφορών στην ΕΕ. Αυτά τα μη οδικά σκέλη που εξαιρούνται περιλαμβάνουν απευθείας νησιωτικές συνδέσεις με πορθμεία (όπως το Cork-Roscoff ή από το Puttgarden στο Rødby) ή μέσω σήραγγας (όπως το Eurotunnel), όπου δεν υπάρχει εναλλακτική οδική διαδρομή ως προς το μη οδικό τμήμα, καθώς και περιπτώσεις στις οποίες υπάρχει θεωρητικώς οδική εναλλακτική λύση για το μη οδικό σκέλος της μεταφοράς, αλλά το εν λόγω οδικό σκέλος δεν είναι εμπορικά βιώσιμο διότι είναι σημαντικά μακρύτερο και προκαλεί μη ανταγωνιστικές καθυστερήσεις και τιμές, όπως η διέλευση με πορθμείο από το Ταλίν έως τη Στοκχόλμη, ή το πορθμείο από το Μπάρι στο Ντουμπρόβνικ. Από την άλλη πλευρά, αν χρησιμοποιούνται σιδηροδρομικές ή εσωτερικές πλωτές οδοί πριν ή μετά τη διέλευση με πορθμείο, και πληρούνται οι προϋποθέσεις για το αρχικό και το τελικό οδικό σκέλος, η αλυσίδα μεταφοράς από τον αποστολέα στον παραλήπτη θα πρέπει επίσης να χαρακτηρίζεται ως συνδυασμένη μεταφορά. Επιπλέον, μη οδικά σκέλη που αποτελούνται από νησιωτικές διασυνδέσεις όπου ο μεταφορέας επιλέγει να μεταβεί με πορθμείο σε ένα πιο απομακρυσμένο λιμένα αντί για τον πλησιέστερο, αποφεύγοντας έτσι μια μεγάλη απόσταση οδικής μεταφοράς, όπως η επιλογή Cork-Santander αντί της οδήγησης από το Roscoff στην Ισπανία, δεν θα πρέπει να εξαιρούνται και θα πρέπει να μπορούν να επωφελούνται από τις ενισχύσεις, δεδομένου ότι επιφέρουν αλλαγή του τρόπου εκτέλεσης των μεταφορών.

- (9α) Εξάλλου, παρόλο που ο ισχύων ορισμός των συνδυασμένων μεταφορών καλύπτει μόνο μεταφορές μεταξύ κρατών μελών, ένα τμήμα διατροφικής μεταφοράς μεταξύ κρατών μελών και μιας τρίτης χώρας πρέπει να ερμηνεύεται ότι καλύπτεται από την οδηγία εφόσον το τμήμα της μεταφοράς που βρίσκεται εντός της Ένωσης πληροί τις προϋποθέσεις που προβλέπονται στον ορισμό των συνδυασμένων μεταφορών, καθώς έχει ως αποτέλεσμα την αλλαγή του τρόπου εκτέλεσης των μεταφορών στην Ένωση. Σ' αυτή την περίπτωση, ωστόσο, το μη οδικό σκέλος που διασχίζει τα σύνορα της Ευρωπαϊκής Ένωσης πρέπει να είναι τουλάχιστον 100 km στο έδαφος της ΕΕ. Για την αποφυγή κάθε αμφιβολίας, χρειάζεται σχετική αποσαφήνιση.
- (9β) Ενώ το μέρος των διατροφικών μεταφορών που ξεκινούν από τρίτες χώρες ή καταλήγουν σε τρίτες χώρες, το οποίο πραγματοποιείται εντός της Ένωσης, καλύπτεται από την παρούσα οδηγία υπό ορισμένες προϋποθέσεις, οι όροι για την πρόσβαση στην αγορά και την πρόσβαση στο επάγγελμα για τους μεταφορείς από τρίτες χώρες εξακολουθούν να υπόκεινται σε συμφωνίες της Ένωσης ή των κρατών μελών με τρίτες χώρες, οι οποίες περιλαμβάνουν διατάξεις για τις οδικές μεταφορές.
- (10) Το κατώτατο όριο μεγέθους των διατροφικών μονάδων φορτίου που προσδιορίζεται στον ορισμό των συνδυασμένων μεταφορών θα μπορούσε να παρεμποδίσει τη μελλοντική ανάπτυξη καινοτόμων διατροφικών λύσεων αστικών μεταφορών και συνεπώς κάθε όριο στο μέγεθος ή τον τύπο του εμπορευματοκιβωτίου θα πρέπει να αρθεί. Από την άλλη πλευρά, η δυνατότητα να αναγνωρίζονται οι διατροφικές μονάδες φορτίου μέσω υφιστάμενων και ευρέως χρησιμοποιούμενων μέσων ταυτοποίησης θα μπορούσε να επιταχύνει τη διεκπεραίωση των διατροφικών μονάδων φορτίου στους τερματικούς σταθμούς και να διευκολύνει τη ροή των συνδυασμένων μεταφορών. Οι μέγιστες διαστάσεις που επιτρέπονται για τις διατροφικές μονάδες φορτίου στο αρχικό και το τελικό οδικό σκέλος διέπονται από τις διατάξεις της οδηγίας 96/53/ΕΚ.

- (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 που χρησιμοποιούνται για την παροχή αυτών των στοιχείων. Ειδικότερα, είναι σημαντικό να υπογραμμιστεί ότι τα εν λόγω αποδεικτικά στοιχεία μπορούν να παρέχονται, εν μέρει ή πλήρως, μέσω υφιστάμενων εγγράφων μεταφοράς, όπως οι φορτωτικές που προβλέπονται από διάφορες διεθνείς συνθήκες. Η χρήση και παρουσίαση πληροφοριών μεταφοράς με ηλεκτρονικά μέσα όπως η ηλεκτρονική φορτωτική eCMR⁸ θα πρέπει να ενθαρρυνθεί, δεδομένου ότι απλοποιεί την παροχή σχετικών αποδεικτικών στοιχείων. Στο πλαίσιο αυτό, είναι σημαντικό να εξασφαλισθεί η αποδοχή των ηλεκτρονικών πληροφοριών από τις αρμόδιες αρχές. Τα αποδεικτικά στοιχεία που παρέχονται, σε χαρτί ή σε ηλεκτρονική μορφή, πρέπει να είναι αξιόπιστα και επικυρωμένα, ανάλογα με τη μορφή, με υπογραφή, σφραγίδα ή ηλεκτρονικό τρόπο επικύρωσης. 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 ορισμένους τύπους συνδυασμένων σιδηροδρομικών/οδικών μεταφορών. Θα πρέπει να ενθαρρυνθούν άλλα σχετικά μέτρα για όλους τους συνδυασμούς τρόπων μεταφοράς με σκοπό τη μείωση του μεριδίου των οδικών εμπορευματικών μεταφορών και την ενθάρρυνση της χρήσης άλλων τρόπων μεταφοράς, όπως οι σιδηροδρομικές, οι εσωτερικές πλωτές και οι θαλάσσιες μεταφορές, ώστε να μειωθούν η ατμοσφαιρική ρύπανση, οι εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου, τα τροχαία ατυχήματα, ο θόρυβος και η κυκλοφοριακή συμφόρηση.

⁸ Προβλέπεται στο Πρόσθετο πρωτόκολλο της Σύμβασης περί του συμβολαίου για τη διεθνή οδική μεταφορά εμπορευμάτων (CMR) σχετικά με τις ηλεκτρονικές φορτωτικές.

(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, μεταξύ άλλων κατά μήκος του υπάρχοντος κεντρικού και εκτεταμένου δικτύου ΔΕΔ-Μ, είναι ανεπαρκής, ενώ η χωρητικότητα 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 αλλαγή του τρόπου εκτέλεσης των μεταφορών, όπως καταδείχθηκε σε ορισμένα κράτη μέλη. Τα κράτη μέλη μπορούν να λαμβάνουν μέτρα για τη στήριξη επενδύσεων που θα εξασφαλίζουν ότι οι μεταφορείς θα έχουν στη διάθεσή τους ένα δίκτυο αποδοτικών τερματικών σταθμών μεταφόρτωσης συνδυασμένων μεταφορών με επαρκή χωρητικότητα μεταφόρτωσης που θα καλύπτει την υπάρχουσα και τη μελλοντική ζήτηση για υποδομές μεταφορών. Τα μέτρα αυτά μπορούν να έχουν τη μορφή σχεδιασμού εθνικής πολιτικής μεταφορών, σχεδιασμού χωροταξίας, συμπράξεις δημόσιου και ιδιωτικού τομέα, εκμίσθωση εθνικών ή δημοτικών εκτάσεων για ειδικό σκοπό ή διάφορα μέτρα κρατικής ενίσχυσης. Αυτό θα μπορούσε να καταστήσει τις συνδυασμένες μεταφορές πιο ανταγωνιστικές σε σύγκριση με τις μονοτροπικές οδικές μεταφορές και, ως εκ τούτου, να δώσει κίνητρα στη χρήση εναλλακτικών τρόπων εμπορευματικών μεταφορών και να ενισχύσει την αλλαγή του τρόπου εκτέλεσης των μεταφορών.

(13α) Η αύξηση στην κάλυψη, την αποδοτικότητα και τη χωρητικότητα των τερματικών σταθμών μεταφόρτωσης θα πρέπει να εξασφαλιστεί τουλάχιστον κατά μήκος των υπαρχόντων κεντρικών και εκτεταμένων δικτύων ΔΕΔ-Μ. Προκειμένου να μπορέσουν να επωφεληθούν από την παρούσα οδηγία οι μεταφορές, και λαμβάνοντας δεόντως υπόψη την πυκνότητα του πληθυσμού, τους γεωγραφικούς ή φυσικούς περιορισμούς, τις συνθήκες της αγοράς και τις εμπορικές και εμπορευματικές ροές, θα πρέπει να τεθεί ο μακροπρόθεσμος στόχος να υπάρχει κατά μέσο όρο τουλάχιστον ένας κατάλληλος τερματικός σταθμός μεταφόρτωσης για συνδυασμένες μεταφορές σε απόσταση που δεν υπερβαίνει τα 150 km από οποιοδήποτε σημείο αποστολής στην Ένωση. Ο συντονισμός μεταξύ των κρατών μελών και, κατά περίπτωση, με την Επιτροπή θα διευκολύνει την επίτευξη αυτού του στόχου.

- (13β) Ειδικότερα, όταν ένας τερματικός σταθμός υποστηρίζεται με δημόσια κονδύλια, είναι σημαντικό να χορηγείται ανοιχτή πρόσβαση χωρίς διακρίσεις σε όλους τους χρήστες συνδυασμένων μεταφορών, τουλάχιστον για ένα ορισμένο χρονικό διάστημα. Μια ελάχιστη περίοδος 5 ετών φαίνεται ενδεδειγμένη δεδομένου ότι, για παράδειγμα, οι συμβάσεις για συγχρηματοδοτούμενους τερματικούς σταθμούς στο πλαίσιο του προγράμματος με χρηματοδότηση από τα ταμεία ESI περιέχουν τη διάταξη αυτή.⁹ Μπορεί, ωστόσο, να προβλέπεται μεγαλύτερο χρονικό διάστημα από άλλες συμβάσεις, προγράμματα ή/και κράτη μέλη. Μέτρα τα οποία τεκμηριώνουν παρόμοια ανοιχτή, χωρίς διακρίσεις πρόσβαση (όπως η δημοσίευση πληροφοριών σχετικά με τις χρεώσεις για υπηρεσίες τερματικού σταθμού) θα μπορούσαν να συμβάλουν στην περαιτέρω προώθηση των διατροπικών μεταφορών και, ως εκ τούτου, στην αλλαγή του τρόπου εκτέλεσης των μεταφορών.
- (14) Τα κράτη μέλη μπορούν να εφαρμόζουν μέτρα οικονομικής στήριξης πέραν των υφιστάμενων, με στόχο τα διάφορα σκέλη και στοιχεία μιας συνδυασμένης μεταφοράς. Τα μέτρα αυτά μπορούν, με την επιφύλαξη των διατάξεων των άρθρων 29 έως 37 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ, να περιλαμβάνουν για παράδειγμα τη μείωση ορισμένων φόρων, τελών πρόσβασης στις υποδομές, τελών εξωτερικού κόστους, τελών κυκλοφοριακής συμφόρησης ή άλλων μεταφορικών τελών, άμεσες επιχορηγήσεις για τη μεταφορά διατροπικών μονάδων φορτίου με συνδυασμένες μεταφορές, μερική επιστροφή του κόστους μεταφόρτωσης, εξαίρεση από την απαγόρευση κυκλοφορίας, στήριξη για επενδύσεις σε ψηφιακές λύσεις για τις συνδυασμένες μεταφορές.
- (15) Τα μέτρα στήριξης των συνδυασμένων μεταφορών πρέπει να εφαρμόζονται σύμφωνα με τους κανόνες περί κρατικών ενισχύσεων της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΣΛΕΕ). Επιπλέον, λαμβάνοντας υπόψη τη σημασία της εν λόγω στήριξης για την ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών, η Επιτροπή θα πρέπει¹⁰ [...] να αξιολογήσει τη δυνατότητα να διαμορφώσει κριτήρια για τη συμβατότητα με την εσωτερική αγορά ορισμένων τύπων ενισχύσεων για τις συνδυασμένες μεταφορές με βάση την αποκτηθείσα εμπειρία.
- (16) [...] *(μεταφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 13α)*
- (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.

⁹ Όπως προβλέπεται από τον κανονισμό (ΕΕ) 1303/2013, και ειδικότερα το άρθρο 71.

¹⁰ Σύμφωνα με τις παρατηρήσεις της σχετικά με το άρθρο 6 (8α), η ΕΠΙΤΡ είναι κατά της αντικατάστασης του όρου «μπορεί» από «θα πρέπει».

- (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 και να αξιολογηθεί η εξέλιξη των μεταφορών στην Ένωση και ιδίως της αγοράς συνδυασμένων μεταφορών, θα πρέπει να συγκεντρώνονται σε επίπεδο Ένωσης¹¹, καθώς και από τα κράτη μέλη συναφή, συγκρίσιμα και αξιόπιστα δεδομένα και πληροφορίες και να κοινοποιούνται στην Επιτροπή σε τακτική βάση. Η Επιτροπή θα πρέπει να υποβάλλει έκθεση προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο για την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας κάθε πέντε έτη. Εάν είναι διαθέσιμα, και για να αποφευχθούν αλληλεπικαλύψεις εργασιών και διοικητική επιβάρυνση, [...] θα πρέπει, για το σκοπό αυτό, να επαναχρησιμοποιούνται τα σχετικά στοιχεία και πληροφορίες που σχετίζονται με τις συνδυασμένες μεταφορές από υπάρχουσες πηγές, όπως η Eurostat ή οι εθνικές στατιστικές βάσεις δεδομένων.
- (19α) Προκειμένου να εξασφαλισθούν ομοιόμορφες συνθήκες για να διευκολυνθεί η απαιτούμενη υποβολή εκθέσεων από τα κράτη μέλη, η Επιτροπή θα πρέπει να εκδώσει κατευθυντήριες γραμμές για τα κράτη μέλη, στις οποίες να περιγράφει τις μεθόδους για την συγκέντρωση και την παρουσίαση των πληροφοριών για τις συνδυασμένες μεταφορές που αναφέρονται στο άρθρο 5 παράγραφος 1.
- (20) Η διαφάνεια είναι σημαντική για όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη που εμπλέκονται στις συνδυασμένες μεταφορές. Για τη στήριξη της διαφάνειας είναι σημαντικό να εξασφαλιστεί η δημοσίευση όλων των σχετικών κανόνων, μέτρων και στοιχείων επικοινωνίας με εύκολα προσβάσιμο τρόπο.
- (21) [...]

¹¹ Η ΕΠΙΤΡ διατυπώνει επιφύλαξη σχετικά με την εν λόγω αιτιολογική σκέψη, δεδομένου ότι το άρθρο 5 δεν προβλέπει καμία συγκέντρωση πληροφοριών σε επίπεδο ΕΕ.

(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 στη διασυνοριακή φύση των συνδυασμένων εμπορευματικών μεταφορών και στην αλληλοσύνδεση των υποδομών και λόγω των προβλημάτων που η παρούσα οδηγία επιδιώκει να επιλύσει, 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 του ίδιου άρθρου, η παρούσα οδηγία δεν υπερβαίνει τις πράξεις που είναι αναγκαίες για την επίτευξη των στόχων αυτών.

(23) Η οδηγία 92/106/ΕΕΚ 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 διεθνείς συνδυασμένες εμπορευματικές μεταφορές»·

νέο άρθρο 1α:

Σκοπός της παρούσας οδηγίας είναι να συμβάλει στη μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης, των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου, των τροχαίων ατυχημάτων, του θορύβου και της κυκλοφοριακής συμφόρησης μέσω της προώθησης της ανάπτυξης των συνδυασμένων μεταφορών και να ενθαρρύνει την αλλαγή του τρόπου εκτέλεσης των εμπορευματικών μεταφορών από τις οδικές μεταφορές σε άλλους τρόπους μεταφοράς, όπως οι σιδηροδρομικές, οι εσωτερικές πλωτές και οι θαλάσσιες μεταφορές, αυξάνοντας την ανταγωνιστικότητα των συνδυασμένων μεταφορών σε σύγκριση με τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές.

- (2) Το άρθρο 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 1

1. Η παρούσα οδηγία εφαρμόζεται στις διεθνείς¹² δραστηριότητες συνδυασμένων μεταφορών.
2. Για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας, ως «διεθνείς συνδυασμένες μεταφορές» νοούνται οι μεταφορές διατροφικών μονάδων φορτίου (φορτωμένων ή κενών) μέσω μεταφοράς μεταξύ κρατών μελών, ή μέσω κρατών μελών και τρίτης χώρας, η οποία αποτελείται από ένα αρχικό ή τελικό οδικό σκέλος της διαδρομής ή και από τα δύο, καθώς και από ένα ή περισσότερα μη οδικά σκέλη της διαδρομής με χρήση σιδηροδρομικών, εσωτερικών πλωτών ή θαλάσσιων μεταφορών:

Διατροφικές μονάδες φορτίου νοούνται:

- (α) ρυμουλκούμενο ή ημιρυμουλκούμενο, 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 ασυνόδευτης διατροφικής μονάδας φορτίου μεταξύ διαφόρων τρόπων μεταφοράς· ή
- (β) οδικό όχημα (φορτηγό με ή χωρίς ρυμουλκούμενο ή ημιρυμουλκούμενο με ελκυστήρα), ή μη γερανοφόρο ημιρυμουλκούμενο¹³ που μεταφέρεται μέσω σιδηροδρομικής, εσωτερικής πλωτής ή θαλάσσιας μεταφοράς κατά το μη οδικό τμήμα της διαδρομής.

[...] ¹⁴

- 2α. Η παρούσα οδηγία ισχύει μόνο για τις συνδυασμένες μεταφορές στις οποίες για τουλάχιστον ένα από τα μη οδικά σκέλη υπάρχει ισοδύναμος βιώσιμος εναλλακτικός τρόπος οδικής μεταφοράς και, συνεπώς, η συνολική μεταφορά συνεπάγεται αλλαγή του τρόπου εκτέλεσης των μεταφορών στην Ένωση.

¹² Η ΕΠΙΤΡ διατύπωσε επιφύλαξη για το πεδίο εφαρμογής. Κατά την άποψη της ΕΠΙΤΡ, περιορίζει το πεδίο εφαρμογής της πρότασης κατά 20%.

¹³ Η ΕΠΙΤΡ διατυπώνει επιφύλαξη σχετικά με την εξαίρεση των μη γερανοφόρων ημιρυμουλκούμενων οχημάτων από τις απαιτήσεις ταυτοποίησης.

¹⁴ Η ΕΠΙΤΡ, υποστηριζόμενη από ΒΕ, ΛΞ και ΠΡ θα προτιμούσε να διατηρηθεί η υποχρέωση ταυτοποίησης των μη γερανοφόρων ημιρυμουλκούμενων οχημάτων μετά από μεταβατική περίοδο.

3. Κάθε οδικό σκέλος που αναφέρεται στην παράγραφο 2 δεν υπερβαίνει σε απόσταση τα 150 km σε ευθεία γραμμή.¹⁵

Αυτό το όριο απόστασης για το οδικό σκέλος εφαρμόζεται στο συνολικό μήκος κάθε οδικού σκέλους, ανεξάρτητα από τυχόν ενδιάμεσες παραλαβές στο αρχικό σκέλος και παραδόσεις στο τελικό σκέλος της διαδρομής. Η μεταφορά κενών μονάδων φορτίου πριν από το αρχικό ή μετά το τελικό οδικό σκέλος (όπως από ή σε αποθήκη εμπορευματοκιβωτίων) δεν θεωρείται τμήμα συνδυασμένης μεταφοράς.

- 3α. Εάν δεν μπορεί να βρεθεί οδικός/σιδηροδρομικός¹⁶ τερματικός σταθμός κατάλληλος από άποψη εξοπλισμού μεταφόρτωσης ή/και χωρητικότητας του τερματικού σταθμού σε απόσταση κάτω των 150 km σε ευθεία γραμμή, αυτό το όριο της απόστασης για το οδικό σκέλος μπορεί να ξεπεραστεί για συνδυασμένες μεταφορές, προκειμένου να προσεγγιστεί ο γεωγραφικά πλησιέστερος κατάλληλος τερματικός σταθμός που διαθέτει την απαραίτητη επιχειρησιακή ικανότητα μεταφόρτωσης σύμφωνα με κανόνες που ορίζονται από τα κράτη μέλη. Για το σκοπό αυτό, τα κράτη μέλη προσδιορίζουν εάν δεν είναι διαθέσιμη η αναγκαία επιχειρησιακή ικανότητα μεταφόρτωσης¹⁷ και προσδιορίζουν τις κατάλληλες εναλλακτικές λύσεις¹⁸. Τα κράτη μέλη δημοσιοποιούν τους κανόνες αυτούς.

¹⁵ Η ΕΠΙΤΡ διατυπώνει επιφύλαξη σχετικά με τη διαγραφή του ορίου του 20% και τη σχετική αναφορά στο άρθρο 3. Η ΠΛ υποστηρίζει την πρόταση της ΕΠΙΤΡ σχετικά με το θέμα αυτό.

¹⁶ ΜΑ, ΠΛ και ΠΡ προτείνουν την προσθήκη θαλάσσιων λιμένων.

¹⁷ Η ΕΠΙΤΡ διατυπώνει σοβαρή επιφύλαξη όσον αφορά τη μείωση της επιλεξιμότητας για στήριξη κάτω των σημερινών επιπέδων. Η COM προτείνει να αντικατασταθεί η παράγραφος αυτή από το κατωτέρω κείμενο: «Εάν δεν μπορεί να βρεθεί οδικός/σιδηροδρομικός τερματικός σταθμός κατάλληλος από άποψη εξοπλισμού μεταφόρτωσης, χωρητικότητας του τερματικού σταθμού, ώρες λειτουργίας ή/και κατάλληλες υπηρεσίες σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών του τερματικού σταθμού σε απόσταση κάτω των 150 km σε ευθεία γραμμή, αυτό το όριο της απόστασης για το οδικό σκέλος μπορεί να ξεπεραστεί για συνδυασμένες μεταφορές, προκειμένου να προσεγγιστεί ο γεωγραφικά πλησιέστερος κατάλληλος τερματικός σταθμός που διαθέτει την απαραίτητη επιχειρησιακή ικανότητα μεταφόρτωσης.»

¹⁸ Η ΕΠΙΤΡ, με την υποστήριξη των ΒΕ και ΛΞ, προτιμά την προηγούμενη διατύπωση του κειμένου, με εναρμονισμένους κανόνες σε επίπεδο ΕΕ.

- 3β. Ένα κράτος μέλος μπορεί να αποφασίσει να μην εφαρμόσει τα μέτρα στήριξης που προβλέπονται στο άρθρο 6 της παρούσας οδηγίας για οδικό σκέλος που διέρχεται από το έδαφός του χωρίς φόρτωση ή εκφόρτωση εμπορευμάτων. Το εν λόγω κράτος μέλος μπορεί να αποφασίσει ότι, για τους σκοπούς της οδηγίας 96/53/ΕΚ, το εν λόγω οδικό σκέλος δεν θεωρείται τμήμα συνδυασμένης μεταφοράς. Τα κράτη μέλη δημοσιοποιούν τους κανόνες αυτούς.¹⁹²⁰²¹
4. Όταν μια συνδυασμένη μεταφορά αρχίζει ή/και τελειώνει εκτός της Ένωσης, η παρούσα οδηγία ισχύει για το μέρος της μεταφοράς που βρίσκεται στην Ένωση εάν:
- (α) το κομμάτι της μεταφοράς που πραγματοποιείται εντός της Ένωσης πληροί τις απαιτήσεις που καθορίζονται στις παραγράφους 2, 2α και 3, 3α και 3β και
 - (β) το μη οδικό σκέλος που διασχίζει σύνορο της Ένωσης έχει μήκος τουλάχιστον 100 km εντός της Ένωσης.»²²
- (3) Το άρθρο 3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 3

1. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι μια οδική μεταφορά θεωρείται τμήμα συνδυασμένης μεταφοράς που καλύπτεται από την παρούσα οδηγία μόνον εάν ο μεταφορέας που εκτελεί την συγκεκριμένη οδική μεταφορά μπορεί να προσκομίσει σαφείς αποδείξεις ότι η εν λόγω οδική μεταφορά συνιστά οδικό σκέλος συνδυασμένης μεταφοράς.
2. Οι αποδείξεις που αναφέρονται στην παράγραφο 1 περιλαμβάνουν τις εξής πληροφορίες:
 - (α) όνομα, διεύθυνση και στοιχεία επικοινωνίας του φορτωτή ή του μεταφορέα που διοργανώνει τη συνδυασμένη μεταφορά για λογαριασμό του φορτωτή·

¹⁹ Η ΕΠΙΤΡ διατύπωσε έντονη επιφύλαξη για την παράγραφο αυτή.

²⁰ Οι ΙΤ, ΠΛ, ΣΝ και ΦΙ διατυπώνουν επιφύλαξη για αυτή την παράγραφο.

²¹ Η ΣΝ προτείνει εναλλακτική διατύπωση για την παράγραφο αυτή: «*Η διέλευση διαμέσου ενός κράτους μέλους της ΕΕ κατά το αρχικό ή το τελικό οδικό σκέλος μιας συνδυασμένης μεταφοράς επιτρέπεται/είναι δυνατή μόνον εάν το κράτος μέλος δεν παρέχει κατάλληλο τερματικό σταθμό συνδυασμένων μεταφορών.*»

²² Η ΠΛ διατυπώνει επιφυλάξεις όσον αφορά την παράγραφο αυτή, διότι εξαιρεί τερματικούς σταθμούς που βρίσκονται κοντά στα σύνορα.

- (β) ταυτοποίηση της μεταφερόμενης διατροφικής μονάδας φορτίου, ή σε περίπτωση που οδικό όχημα μεταφέρεται σε μη οδικό σκέλος, ταυτοποίηση του εν λόγω οδικού οχήματος·
- (βα) όνομα, διεύθυνση και στοιχεία επικοινωνίας του παραλήπτη·
- (γ) διαδρομή της συνδυασμένης μεταφοράς·
- τα μέρη από τα οποία καθένα από τα διαφορετικά σκέλη της συνδυασμένης μεταφοράς αρχίζουν και λήγουν στην Ένωση και τις αντίστοιχες ημερομηνίες·
 - τις ακόλουθες αποστάσεις:
 - (i) απόσταση σε ευθεία γραμμή για κάθε οδικό σκέλος στην Ένωση·
 - (ii) [...] ²³;
 - (iii) για συνδυασμένες μεταφορές σύμφωνα με το άρθρο 1.4 στοιχείο β), η απόσταση του μη οδικού σκέλους στην Ένωση
 - Το οδικό σκέλος μπορεί να υπερβαίνει τα 150 km μόνο σύμφωνα και με συμμόρφωση με τους σχετικούς κανόνες των κρατών μελών που αναφέρονται στο άρθρο 1 (3α) ²⁴.
 - Στην περίπτωση αρχικού οδικού σκέλους, επιβεβαίωση από τον πρώτο/επόμενο τερματικό σταθμό μεταφόρτωσης που να αποδεικνύει ότι η ταυτοποιημένη διατροφική μονάδα φορτίου θα μεταφορτωθεί μεταξύ τρόπων μεταφοράς, που θα περιλαμβάνει τον τόπο και την ημερομηνία, ή επιβεβαίωση από τον αντίστοιχο μεταφορέα ή μεταφορείς του μη οδικού σκέλους ότι η ταυτοποιημένη διατροφική μονάδα φορτίου ή το οδικό όχημα θα μεταφερθεί από αυτόν/αυτούς στο πλαίσιο της εν λόγω συνδυασμένης μεταφοράς, συμπεριλαμβανομένου του τόπου και της ημερομηνίας του σημείου φόρτωσης·

²³ Η ΕΠΙΤΡ διατυπώνει επιφύλαξη σχετικά με τη διαγραφή αυτού του σημείου, σε σχέση με τη διαγραφή του ορίου του 20% από το άρθρο 1 (3) (β).

²⁴ Η ΕΠΙΤΡ προτείνει να διαγραφεί το εδάφιο αυτό, ώστε να αντικατοπτρίζεται η προτεινόμενη τροποποίηση στην υποσημείωση 15 στο άρθρο 1 (3α) και να επανέλθει η διατύπωση από την έκθεση προόδου της ΒΛ: ««- αν το οδικό σκέλος υπερβαίνει τα 150 km σε ευθεία γραμμή, αιτιολόγηση για την υπέρβαση της απόστασης, σύμφωνα με τις προϋποθέσεις που ορίζονται στο άρθρο 1 (3α)»».

- στην περίπτωση τελικού οδικού σκέλους, επιβεβαίωση από τον τελευταίο τερματικό σταθμό μεταφόρτωσης που να αποδεικνύει ότι η ταυτοποιημένη διατροφική μονάδα φορτίου έχει μεταφορτωθεί μεταξύ τρόπων μεταφοράς, που θα περιλαμβάνει τον τόπο και την ημερομηνία, ή επιβεβαίωση από τον αντίστοιχο μεταφορέα ή μεταφορείς του μη οδικού σκέλους ότι η ταυτοποιημένη διατροφική μονάδα φορτίου ή το οδικό όχημα έχει μεταφερθεί από αυτόν/αυτούς στο πλαίσιο της εν λόγω συνδυασμένης μεταφοράς, συμπεριλαμβανομένου του τόπου και της ημερομηνίας της παράδοσης.

- 2α. Οι αποδείξεις που αναφέρονται στην παράγραφο 1 πρέπει να είναι δεόντως επικυρωμένες.
3. Μπορούν να χρησιμοποιηθούν υφιστάμενα αποδεικτικά στοιχεία ή έγγραφα εάν παρέχονται όλες οι πληροφορίες που απαιτούνται σύμφωνα με το άρθρο 3 παράγραφος 2. Στην περίπτωση αυτή, δεν απαιτείται κανένα πρόσθετο αποδεικτικό στοιχείο ή έγγραφο που να αποδεικνύει ότι ο μεταφορέας εκτελεί συνδυασμένη μεταφορά.
4. Οι αποδείξεις που αναφέρονται στην παράγραφο 1 επιδεικνύονται κατόπιν αιτήματος του εξουσιοδοτημένου για τον έλεγχο υπαλλήλου του κράτους μέλους στο οποίο διενεργείται ο έλεγχος. Θα πρέπει να έχουν συνταχθεί σε επίσημη γλώσσα του εν λόγω κράτους μέλους ή στα αγγλικά.
- 4α. Στην περίπτωση ελέγχων καθ' οδόν, ο οδηγός επιτρέπεται να επικοινωνεί με τα κεντρικά γραφεία, τον διαχειριστή μεταφορών, τον φορτωτή ή τον μεταφορέα που διοργανώνει τη συνδυασμένη μεταφορά για λογαριασμό του φορτωτή ή οποιοδήποτε άλλο πρόσωπο ή οντότητα μπορεί να τον βοηθήσει στην παροχή των πληροφοριών που αναφέρονται στην παράγραφο 2. Οι πληροφορίες αυτές πρέπει να παρέχονται κατά τη διάρκεια του καθ' οδόν ελέγχου²⁵.
5. Οι αποδείξεις αυτές μπορούν να επιδεικνύονται ηλεκτρονικά, με χρήση αναθεωρήσιμου δομημένου μορφότυπου που μπορεί να χρησιμοποιηθεί αμέσως για αποθήκευση και επεξεργασία από ηλεκτρονικό υπολογιστή.

²⁵ Σε ευθυγράμμιση με την πλέον πρόσφατη συμβιβαστική πρόταση στο άρθρο 8 (4α) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1072/2009.

6. Στην περίπτωση ελέγχων καθ' οδόν, επιτρέπεται απόκλιση μεταξύ της εκτελούμενης μεταφοράς και των παρεχόμενων αποδείξεων, ιδίως όσον αφορά τα στοιχεία της διαδρομής που αναφέρονται στην παράγραφο 2 στοιχείο γ), κατόπιν πλήρους αιτιολόγησης, σε περίπτωση εξαιρετικών και απρόβλεπτων περιστάσεων εκτός του ελέγχου του/των μεταφορέα/ων, οι οποίες προκαλούν μεταβολές στη συνδυασμένη μεταφορά. Για να παράσχει την απαιτούμενη απόδειξη, ο οδηγός επιτρέπεται να επικοινωνεί με τα κεντρικά γραφεία, τον διαχειριστή μεταφορών, τον φορτωτή ή τον φορέα που διοργανώνει η συνδυασμένη μεταφορά για λογαριασμό του φορτωτή ή οποιοδήποτε άλλο πρόσωπο ή οντότητα μπορεί να παράσχει πρόσθετη αιτιολόγηση για την εν λόγω απόκλιση μεταξύ των παρεχόμενων αποδείξεων και της πραγματικής μεταφοράς.»
- (4) Το άρθρο 4 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 4

1. Όλοι οι μεταφορείς που είναι εγκατεστημένοι σε κράτος μέλος και πληρούν τις προϋποθέσεις πρόσβασης στο επάγγελμα και πρόσβασης στην αγορά για τη μεταφορά εμπορευμάτων έχουν το δικαίωμα να διενεργούν, στο πλαίσιο διεθνούς συνδυασμένης μεταφοράς, αρχικά ή/και τελικά οδικά σκέλη.
2. Κατά παρέκκλιση από την πρώτη παράγραφο, τα κράτη μέλη μπορούν, όταν είναι αναγκαίο για την αποφυγή κατάχρησης από τη διεξαγωγή απεριόριστων και συνεχών υπηρεσιών για το αρχικό ή το τελικό οδικό σκέλος εντός του κράτους μέλους υποδοχής, να προβλέπουν ότι η τελευταία εκφόρτωση του εν λόγω οδικού σκέλους πραγματοποιείται εντός καθορισμένου χρονικού διαστήματος μετά την είσοδό του οχήματος στο εν λόγω κράτος μέλος υποδοχής. Το χρονικό αυτό διάστημα δεν μπορεί να είναι μικρότερο από 5 ημέρες. Αν ένα κράτος μέλος κάνει χρήση αυτής της δυνατότητας, καθορίζει επίσης το χρονικό διάστημα μετά το τέλος των δραστηριοτήτων του μεταφορέα όσον αφορά τα εν λόγω οδικά σκέλη κατά το οποίο το ίδιο όχημα ή, στην περίπτωση συζευγμένου συνδυασμού, το κινητήριο όχημα του συνδυασμού, δεν μπορεί να χρησιμοποιηθεί στο εν λόγω κράτος μέλος υποδοχής για παρόμοια αρχικά ή/και τελικά οδικά σκέλη ή για ενδομεταφορές, όπως ορίζονται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1072/2009. Το χρονικό αυτό διάστημα δεν υπερβαίνει τις 7 ημέρες.

3. Τα κράτη μέλη που κάνουν χρήση της παρέκκλισης που προβλέπεται στην παράγραφο 2, εκτός από τα προβλεπόμενα στο άρθρο 3 διασφαλίζουν ότι η οδική μεταφορά θεωρείται τμήμα συνδυασμένης μεταφοράς που καλύπτεται από την παρούσα οδηγία μόνον εάν ο μεταφορέας που εκτελεί την συγκεκριμένη οδική μεταφορά μπορεί να παράσχει σαφείς αποδείξεις των σχετικών προηγούμενων μεταφορών και του χρόνου που το όχημα εισήλθε στο κράτος μέλος υποδοχής.
4. Τα κράτη μέλη που κάνουν χρήση της παρέκκλισης που προβλέπεται στην παράγραφο 2 προβαίνουν σε σχετική κοινοποίηση στην Επιτροπή πριν από την εφαρμογή των σχετικών εθνικών μέτρων. Επανεξετάζουν τους εν λόγω κανόνες τουλάχιστον κάθε 5 έτη και κοινοποιούν στην Επιτροπή την εν λόγω επανεξέταση. Κοινοποιούν τους κανόνες, καθώς και τη διάρκεια των αντίστοιχων χρονικών περιόδων, με διαφανή τρόπο.»
- (5) 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/xxxx- 18 μήνες από τη μεταφορά της οδηγίας στο εθνικό δίκαιο] και εν συνεχεία κάθε [πέντε] έτη έκθεση με τις πληροφορίες σχετικά με τις συνδυασμένες μεταφορές στο έδαφός τους που καλύπτονται από την παρούσα οδηγία: Η έκθεση περιλαμβάνει πληροφορίες και στατιστικά στοιχεία, εφόσον υπάρχουν²⁶, που αφορούν ιδίως τους κύριους διαδρόμους του εθνικού και διασυνοριακού μεταφορικού δικτύου που χρησιμοποιούνται στις συνδυασμένες μεταφορές, τον αριθμό των οχημάτων (ένα οδικό τραίνο υπολογίζεται ως ένα μόνον όχημα), τα κινητά αμαξώματα και τα εμπορευματοκιβώτια που μεταφέρονται, την ποσότητα των μεταφερόμενων εμπορευμάτων σε τόνους, κατάλογο των τερματικών σταθμών μεταφόρτωσης που εξυπηρετούν συνδυασμένες μεταφορές και επισκόπηση όλων των εθνικών μέτρων στήριξης που εφαρμόζονται και που προγραμματίζονται.
- (α) [...].
- (β) [...].

²⁶ Η ΕΠΙΤΡ διατυπώνει επιφύλαξη σχετικά με τον περιορισμό της αναφοράς σε άμεσα διαθέσιμες πληροφορίες, μειώνοντας έτσι την υποχρέωση κάτω του σημερινού επιπέδου.

(γ) [...].

(δ) [...].

2. Η Επιτροπή εκδίδει για τα κράτη μέλη κατευθυντήριες γραμμές που περιγράφουν τις μεθόδους συγκέντρωσης και παρουσίασης των πληροφοριών σχετικά με τις συνδυασμένες μεταφορές που αναφέρονται στην παράγραφο 1.
3. Βάσει των αναλύσεων των εθνικών εκθέσεων και δεδομένων που υπάρχουν σε ενωσιακό επίπεδο, για πρώτη φορά πριν από τις [xx/xx/xxx - 9 μήνες από την προθεσμία υποβολής των εκθέσεων από τα κράτη μέλη] και εν συνεχεία κάθε [πέντε] έτη η Επιτροπή συντάσσει και υποβάλλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο σχετικά με:
 - (α) την οικονομική ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών,
 - (β) [...],
 - (γ) [...],
 - (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».

[Άρθρο 6]

- (6) στο άρθρο 6 προστίθενται οι ακόλουθες παράγραφοι 4, 5, 6, 7 και 8:
4. «Τα κράτη μέλη μπορούν²⁷ να λαμβάνουν μέτρα για την επίτευξη του στόχου της παρούσας οδηγίας για στήριξη 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·

²⁷ Η ΕΠΙΤΡ είναι κατά της αλλαγής του «πρέπει» από «μπορούν» και προτείνει την ακόλουθη διατύπωση: «Τα κράτη μέλη πρέπει να λαμβάνουν τα απαραίτητα μέτρα για να ενθαρρύνουν τις επενδύσεις σε ...»

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

4α. [...] ²⁸

Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι χορηγείται ανοικτή πρόσβαση σε όλους τους μεταφορείς χωρίς διάκριση για όλες τις δημόσια υποστηριζόμενες εγκαταστάσεις μεταφόρτωσης για ελάχιστη περίοδο 5 ετών ή για μεγαλύτερο χρονικό διάστημα εφόσον χρειάζεται ή/και εάν προβλέπεται από κράτος μέλος και σύμφωνα με το δίκαιο της Ένωσης. 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 οδικές μεταφορές.

Τα μέτρα αυτά μπορούν, με την επιφύλαξη των άρθρων 29-37 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ, να αφορούν όλα τα μέρη ή ένα μέρος της συνδυασμένης μεταφοράς, όπως το οδικό ή το μη οδικό σκέλος, το όχημα, το σκάφος ή τη διατροφική μονάδα φορτίου που χρησιμοποιούνται ή τις δραστηριότητες μεταφόρτωσης.

6. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν χωρίς καθυστέρηση στην Επιτροπή το κείμενο των υποστηρικτικών μέτρων που λαμβάνουν κατ' εφαρμογή του παρόντος άρθρου.
7. Τα κράτη μέλη προβαίνουν περιοδικά στην επανεκτίμηση των αναγκών της αγοράς συνδυασμένων μεταφορών και, εφόσον κρίνεται απαραίτητο, αναπροσαρμόζουν τα μέτρα για τη στήριξη των συνδυασμένων μεταφορών.
8. [...]
- 8α. Η Επιτροπή θα²⁹ αξιολογήσει τη δυνατότητα να σχεδιάσει επιχειρησιακά κριτήρια για τη συμβατότητα με την εσωτερική αγορά ορισμένων τύπων ενισχύσεων για τις συνδυασμένες μεταφορές με βάση την αποκτηθείσα εμπειρία³⁰.»

²⁸ Η ΕΠΙΤΡ προτείνει να διατηρηθεί το κείμενο σε απλουστευμένη μορφή, ως εξής: «Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι, κατά την υλοποίηση παρόμοιων μέτρων, δίνεται προτεραιότητα στην εξασφάλιση επαρκούς γεωγραφικής κατανομής κατάλληλων εγκαταστάσεων στην Ένωση και ιδίως κατά μήκος των υπαρχόντων κεντρικών και εκτεταμένων δικτύων ΔΕΔ-Μ.»

²⁹ Η ΕΠΙΤΡ είναι κατά της χρήσης του όρου «θα» και εκτιμά ότι πρέπει να παραμείνει ο όρος «μπορεί να»

³⁰ Όσον αφορά τις κρατικές ενισχύσεις, η ΕΛ προτιμά την προηγούμενη διατύπωση που περιέχεται σε έκθεση προόδου της βουλγαρικής Προεδρίας (έγγρ. 7864/18)

- (7) Τα άρθρα 7 και 9 διαγράφονται.
- (8) Προστίθεται το ακόλουθο άρθρο:

«Άρθρο 9α

1. [...]
 2. [...]
 3. Τα κράτη μέλη δημοσιοποιούν σε μορφή εύκολα προσβάσιμη και δωρεάν τις σχετικές πληροφορίες για τους σκοπούς της εφαρμογής της παρούσας οδηγίας, καθώς και τη στήριξη που διατίθεται για τους οικονομικούς φορείς και τα σημεία επαφής στις αρμόδιες εθνικές αρχές. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή τον τόπο στον οποίο δημοσιεύονται οι πληροφορίες αυτές καθώς και τα στοιχεία επικοινωνίας και τα διάφορα καθήκοντα των αρμόδιων εθνικών αρχών.
 4. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή δημοσιεύει και τηρεί ενημερωμένο κατάλογο των σημείων επαφής των αρμόδιων εθνικών αρχών και των μέτρων εφαρμογής των κρατών μελών που της έχουν κοινοποιηθεί, συμπεριλαμβανομένων και εκείνων που αναφέρονται στο άρθρο 1 (3α) και (3β)».
- (9) Προστίθεται το ακόλουθο άρθρο:

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 μέχρι τις XXXXXX [δύο έτη από την έναρξη ισχύος της οδηγίας]. Ενημερώνουν αμέσως την Επιτροπή σχετικά. 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 ουσιαστικών 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
