



Βρυξέλλες, 31 Μαΐου 2024
(OR. en)

10275/24

Διοργανικός φάκελος:
2023/0396(COD)

TRANS 248
CODEC 1343
IA 123

ΕΚΘΕΣΗ

Αποστολέας: Γενική Γραμματεία του Συμβουλίου

Αποδέκτης: Επιτροπή των Μονίμων Αντιπροσώπων / Συμβούλιο

αριθ. προηγ. εγγρ.: 6370/7/24 REV 7

Αριθ. εγγρ. Επιτρ.: 15200/23 + ADD 1

Θέμα: Προετοιμασία της συνόδου του Συμβουλίου (Μεταφορές, Τηλεπικοινωνίες και Ενέργεια) της 18ης Ιουνίου 2024
Πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση της οδηγίας 92/106/ΕΟΚ του Συμβουλίου όσον αφορά το πλαίσιο στήριξης για τις διατροφικές εμπορευματικές μεταφορές και του κανονισμού (ΕΕ) 2020/1056 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου όσον αφορά τον υπολογισμό της εξοικονόμησης εξωτερικού κόστους και την κατάρτιση συγκεντρωτικών δεδομένων
– Έκθεση προόδου

I. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1. Στις 7 Νοεμβρίου 2023 η Επιτροπή υπέβαλε την προαναφερόμενη πρόταση (στο εξής: οδηγία για τις συνδυασμένες μεταφορές) στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο.
2. Η πρόταση συμπληρώνει τη δέσμη μέτρων για τον οικολογικό προσανατολισμό των εμπορευματικών μεταφορών που εγκρίθηκε τον Ιούλιο του 2023 στο πλαίσιο της στρατηγικής για έξυπνη και βιώσιμη κινητικότητα, με σκοπό τη βελτίωση των επιδόσεων των εμπορευματικών μεταφορών και τη συμβολή στην επίτευξη του στόχου της κλιματικής ουδετερότητας έως το 2050.
3. Η δέσμη περιλαμβάνει επίσης πρόταση τροποποίησης της οδηγίας για τα βάρη και τις διαστάσεις ορισμένων οδικών οχημάτων, πρόταση κανονισμού για τη λογιστική καταγραφή των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου των υπηρεσιών μεταφορών (CountEmissions EU) και πρόταση κανονισμού για τη χρήση της χωρητικότητας της σιδηροδρομικής υποδομής στον ενιαίο ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό χώρο.

4. Η οδηγία για τις συνδυασμένες μεταφορές προτείνει την τροποποίηση της ισχύουσας οδηγίας¹, ώστε να προωθηθεί περαιτέρω η μετάβαση των εμπορευματικών μεταφορών από οδικούς σε φιλικότερους προς το περιβάλλον τρόπους μεταφοράς, όπως οι σιδηροδρομικές μεταφορές, οι εσωτερικές πλωτές μεταφορές και οι θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων, με σκοπό τη μείωση του εξωτερικού κόστους του συστήματος μεταφορών της Ένωσης.
5. Προς επίτευξη του στόχου αυτού, με την πρόταση θεσπίζεται συνολικό πλαίσιο στήριξης για τη χρήση διατροφικών μεταφορών που εκτελούνται εξ ολοκλήρου ή εν μέρει στο έδαφος της Ένωσης. Κυριότερα, καθορίζονται ειδικά κίνητρα για την τόνωση της ανταγωνιστικότητας των συνδυασμένων μεταφορών, οι οποίες ορίζονται ως υποσύνολο των διατροφικών μεταφορών που εξοικονομούν ένα ορισμένο επίπεδο εξωτερικού κόστους.
6. Η οδηγία για τις συνδυασμένες μεταφορές προτείνει επίσης την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2020/1056 για τις ηλεκτρονικές πληροφορίες σχετικά με τις εμπορευματικές μεταφορές² (στο εξής: eFTI), ώστε οι πλατφόρμες eFTI να μπορούν να υπολογίζουν το εξωτερικό κόστος και να παράγουν συγκεντρωτικά δεδομένα για καλύτερη παρακολούθηση, αντικαθιστώντας έτσι τα έντυπα έγγραφα.
7. Η πρόταση είναι η τρίτη προσπάθεια τροποποίησης της οδηγίας του 1992, η οποία θεωρείται παρωχημένη και περιορισμένη ως προς το πεδίο εφαρμογής. Οι προτάσεις της Επιτροπής για αναθεώρηση της νομικής πράξης το 1998 και το 2017 αποσύρθηκαν στη συνέχεια.

II. ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΣΤΑ ΠΛΑΙΣΙΑ ΑΛΛΩΝ ΘΕΣΜΙΚΩΝ ΟΡΓΑΝΩΝ

8. Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο όρισε αρμόδια επιτροπή την Επιτροπή Μεταφορών και Τουρισμού (TRAN). Στις 5 Δεκεμβρίου 2023 η TRAN όρισε εισηγητή τον κ. Massimiliano Salini (EPP, IT).
9. Την 1η Μαρτίου 2024 η TRAN δημοσίευσε έγγραφο εργασίας³ με συστάσεις του εισηγητή. Το σχέδιο έκθεσης της TRAN θα κατατεθεί κατά τη νέα κοινοβουλευτική περίοδο.

¹ 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.

² Κανονισμός (ΕΕ) 2020/1056 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Ιουλίου 2020, για τις ηλεκτρονικές πληροφορίες σχετικά με τις εμπορευματικές μεταφορές, *ΕΕ L 249 της 31.7.2020*, σ. 33.

³ https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TRAN-DT-759727_EL.pdf

10. Η Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή γνωμοδότησε κατά την 585η συνεδρίαση της ολομέλειάς της στις 14 Φεβρουαρίου 2024. Η Επιτροπή των Περιφερειών γνωμοδότησε κατά τη 159η συνεδρίαση της ολομέλειάς της, 31 Ιανουαρίου - 1η Φεβρουαρίου 2024.

III. ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΣΤΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

11. Η Επιτροπή παρουσίασε την πρόταση και την εκτίμηση επιπτώσεων κατά τη συνεδρίαση της Ομάδας «Μεταφορές — Θέματα διατροφικών μεταφορών και δίκτυα» στις 19 Νοεμβρίου 2023 στη διάρκεια της ισπανικής Προεδρίας.
12. Η διεξοδική εξέταση της πρότασης ξεκίνησε υπό τη βελγική Προεδρία. Η Ομάδα πραγματοποίησε έντεκα συζητήσεις μεταξύ 12 Ιανουαρίου και 31 Μαΐου 2024, από τις οποίες προέκυψαν επτά συμβιβαστικά κείμενα. Κατά την έναρξη των συζητήσεων, η Επιτροπή διευκρίνισε τη συμπληρωματικότητα μεταξύ της πρότασης και της προτεινόμενης αναθεώρησης της οδηγίας σχετικά με τα βάρη και τις διαστάσεις ορισμένων οχημάτων μετά από ερωτήματα που έθεσαν αρκετά κράτη μέλη.

Ορισμός των συνδυασμένων μεταφορών (άρθρο 1γ)

- *Εξοικονόμηση εξωτερικού κόστους 40 %*

Οι περισσότερες από τις ερωτήσεις και τις παρατηρήσεις περιστρέφονταν γύρω από τον νέο προτεινόμενο ορισμό των συνδυασμένων μεταφορών, ο οποίος αποκλίνει σημαντικά από τους ισχύοντες κανόνες. Για να χαρακτηριστεί ως συνδυασμένη μεταφορά (και, ως εκ τούτου, να είναι επιλέξιμη για ειδικά μέτρα στήριξης), μια διατροφική μεταφορά πρέπει να παράγει τουλάχιστον 40 % μικρότερο εξωτερικό κόστος (εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου, ατμοσφαιρική ρύπανση, τραυματισμοί και θάνατοι, θόρυβος και κυκλοφοριακή συμφόρηση) από ό,τι μια εναλλακτική αμιγώς οδική μεταφορά. Η μεθοδολογία για τον υπολογισμό του εξωτερικού κόστους προβλέπεται να καθοριστεί με εκτελεστική πράξη, χρησιμοποιώντας τις μοναδιαίες τιμές που θα περιέχονται στη μελλοντική επικαιροποιημένη έκδοση του εγχειριδίου σχετικά με το εξωτερικό κόστος των μεταφορών⁴.

⁴ Ευρωπαϊκή Επιτροπή, Γενική Διεύθυνση Κινητικότητας και Μεταφορών, Essen, H., Fiorello, D., El Beyrouthy, K., et al., *Handbook on the external costs of transport: version 2019 – 1.1*, Publications Office, [2020](https://data.europa.eu/doi/10.2832/51388), <https://data.europa.eu/doi/10.2832/51388>

Ενώ ορισμένες αντιπροσωπίες υποστήριξαν τη νέα προσέγγιση, άλλες αμφισβήτησαν το σκεπτικό του 40 %, την έλλειψη διαφοροποίησης των τιμών εξωτερικού κόστους ανάλογα με το εθνικό γεωγραφικό πλαίσιο και τη χρήση εκτελεστικής πράξης. Πολλές αντιπροσωπίες έκριναν ότι ο ορισμός είναι υπερβολικά πολύπλοκος και αδιαφανής. Πολλά κράτη μέλη πρότειναν από κοινού την επαναφορά του ορισμού με βάση την απόσταση, όπως περιέχεται στη γενική προσέγγιση του Συμβουλίου του 2018⁵, ως σημείο εκκίνησης.

- *Νέα απλουστευμένη μεθοδολογία*

Ανταποκρινόμενη στις εκκλήσεις για σαφήνεια και διαφάνεια, η Προεδρία, μετά από πρόταση μίας αντιπροσωπίας, ανέπτυξε νέα απλουστευμένη μέθοδο υπολογισμού και πρότεινε να προστεθεί ως παράρτημα στη βασική πράξη. Ο μαθηματικός τύπος βασίστηκε στην απόσταση των διαφόρων σκελών μιας διατροπικής μεταφοράς και στον διτροπικό λόγο μεταξύ του εξωτερικού κόστους των οδικών μεταφορών και του εξωτερικού κόστους κάθε μη οδικού τρόπου μεταφοράς (σιδηροδρομικές μεταφορές, εσωτερικές πλωτές μεταφορές και θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων). Το κατώτατο όριο του 40 % της εξοικονόμησης εξωτερικού κόστους διατηρήθηκε στην πρόταση.

Αν και πολλές αντιπροσωπίες εξέφρασαν την ικανοποίησή τους για την προσπάθεια εξεύρεσης απλουστευμένου και σαφούς υπολογισμού, η πρόταση της Προεδρίας δεν εξασφάλισε επαρκή υποστήριξη, ιδίως από τις αντιπροσωπίες που είχαν προτείνει επαναφορά του ορισμού που περιέχεται στη γενική προσέγγιση του Συμβουλίου του 2018.

- *Λόγος μη οδικών προς οδικά σκέλη*

Έπειτα από παρατηρήσεις που υπέβαλε η Ομάδα, η Προεδρία επικεντρώθηκε κατόπιν σε μια νέα λύση βασιζόμενη εξ ολοκλήρου στην απόσταση και εκφραζόμενη ως λόγος του μήκους των μη οδικών προς τα οδικά σκέλη, χωρίς να υπολογίζεται το εξωτερικό κόστος, αλλά εξοικονομώντας το σιωπηρά λόγω της χρήσης μη οδικών σκελών. Στην προτεινόμενη τροποποίηση αναφέρεται ότι σε συνδυασμένη μεταφορά τουλάχιστον το 50 % της συνολικής απόστασης πρέπει να καλύπτεται από μη οδικούς τρόπους μεταφοράς.

Ενώ ορισμένες αντιπροσωπίες θεώρησαν ότι ο νέος ορισμός αποτελεί βήμα προς τη σωστή κατεύθυνση, άλλες εξέφρασαν ανησυχίες ότι θα μπορούσε να οδηγήσει σε πολύ μακρά οδικά σκέλη.

⁵ ST 15147/18

- *Νησιά και νησιωτικά κράτη μέλη*

Δεδομένου ότι προτάθηκε να τροποποιηθεί η προϋπόθεση με βάση την οποία ορίζονται οι διατροφικές μεταφορές, από κατώτατο όριο εξοικονόμησης εξωτερικού κόστους σε τουλάχιστον 50 % μη οδικού σκέλους ή σκελών μεταφοράς, εισήχθη νέα διάταξη στο άρθρο 1γ παράγραφος 2 στοιχείο β) και στο άρθρο 1β παράγραφος 8 του συμβιβαστικού κειμένου για τα νησιά και τα νησιωτικά κράτη μέλη, ώστε να συμπεριληφθούν στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας οι εμπορευματικές συνδέσεις μεταξύ νησιών και νησιωτικών κρατών μελών και της ηπειρωτικής χώρας. Η διάταξη αυτή προστέθηκε από την Προεδρία κατόπιν αιτήματος των ενδιαφερόμενων κρατών μελών.

Η Ομάδα διερεύνησε διάφορες επιλογές για έναν συνεκτικό και αποτελεσματικό ορισμό των συνδυασμένων μεταφορών και θα χρειαστούν περαιτέρω εργασίες για να εξασφαλιστεί επαρκής υποστήριξη από τις αντιπροσωπίες.

Πλατφόρμες eFTI (τροποποιημένο άρθρο 3)

Στην πρόταση της Επιτροπής προβλέπεται ότι οι διοργανωτές συνδυασμένων μεταφορών θα καταχωρίζουν δεδομένα σε πλατφόρμες eFTI πριν από την έναρξη μιας επιχείρησης. Με βάση τα στοιχεία αυτά, οι πλατφόρμες eFTI θα προβαίνουν στους αναγκαίους υπολογισμούς για την απόδειξη της συμμόρφωσης· έτσι, θα καθορίζεται η επιλεξιμότητα μιας διατροφικής μεταφοράς για τα μέτρα που αφορούν ειδικά τις συνδυασμένες μεταφορές.

Ο κανονισμός eFTI θεσπίζει την υποχρέωση των αρμόδιων αρχών των κρατών μελών να αποδέχονται κανονιστικές πληροφορίες που υποβάλλουν ηλεκτρονικά οι οικονομικοί φορείς (άρθρο 5). Ωστόσο, η υποχρέωση των οικονομικών φορέων να υποβάλλουν ηλεκτρονικά στις αρμόδιες αρχές κανονιστικές πληροφορίες προβλέπεται ως πιθανή πρωτοβουλία μετά την επανεξέταση του κανονισμού eFTI το αργότερο έως την 21η Φεβρουαρίου 2029 (άρθρο 16 του κανονισμού).

Κατά τη διάρκεια των συζητήσεων στην Ομάδα, ορισμένες αντιπροσωπίες υποστήριξαν τη χρήση πλατφορμών eFTI σύμφωνα με τους στόχους για την ψηφιοποίηση των εμπορευματικών μεταφορών στην Ένωση.

Ωστόσο, η πλειονότητα εξέφρασε ανησυχίες διότι οι πλατφόρμες δεν είναι ακόμη λειτουργικές και αντιτάχθηκε στη διάταξη η οποία, στην πράξη, θα καθιστούσε υποχρεωτική τη χρήση τους για τους φορείς εκμετάλλευσης συνδυασμένων μεταφορών.

Ανταποκρινόμενη στις ανησυχίες των κρατών μελών, η Προεδρία πρότεινε ρήτρα επανεξέτασης και αναβολή της εφαρμογής της εν λόγω διάταξης.

Θα χρειαστούν περαιτέρω εργασίες για να καθοριστεί η χρήση των πλατφορμών eFTI, ιδίως όσον αφορά τη συσχέτιση μεταξύ της μεταφοράς της οδηγίας στο εθνικό δίκαιο και της εφαρμογής και της θέσης σε λειτουργία των πλατφορμών eFTI.

Εθνικά πλαίσια πολιτικής (άρθρο 3α)

Στο άρθρο 3α καθιερώνεται η υποχρέωση των κρατών μελών να θεσπίζουν, να δημοσιεύουν, να εφαρμόζουν και να αξιολογούν εθνικά πλαίσια πολιτικής για τη στήριξη των διατροφικών μεταφορών και, ιδίως, των συνδυασμένων μεταφορών. Τίθεται επίσης ως στόχος η συνολική μείωση κατά τουλάχιστον 10 % του συνολικού κόστους των συνδυασμένων μεταφορών στο έδαφός τους. Σε παράρτημα προστίθεται ένας μη εξαντλητικός ενδεικτικός κατάλογος μέτρων στήριξης.

Πολλές αντιπροσωπίες αντιτάχθηκαν στον υποχρεωτικό χαρακτήρα των εθνικών πλαισίων πολιτικής και αμφισβήτησαν τον σχετικό στόχο της μείωσης του συνολικού κόστους των συνδυασμένων μεταφορών κατά 10 %.

Στο συμβιβαστικό κείμενο της Προεδρίας προσαρμόστηκαν οι απαιτήσεις για τα εθνικά πλαίσια πολιτικής, καθώς η έγκριση των εθνικών πλαισίων πολιτικής παρατάθηκε από 24 σε 36 μήνες μετά την έναρξη ισχύος της οδηγίας. Η περίοδος για την επίτευξη του στόχου του 10 % παρατάθηκε από 7 έτη και 6 μήνες σε 8 έτη μετά την έναρξη ισχύος της οδηγίας.

Επιπλέον, προστέθηκε η παράγραφος 5α, σύμφωνα με την οποία τα κράτη μέλη μπορούν να αποφασίσουν να μην εφαρμόσουν μέτρα στήριξης σε οδικό σκέλος το οποίο διέρχεται από το έδαφός τους χωρίς φόρτωση ή εκφόρτωση εμπορευμάτων.

Εξαίρεση από την απαγόρευση του σαββατοκύριακου, των νυχτερινών ωρών και των επίσημων αργιών (άρθρο 9α)

Στην πρόταση εισάγεται μια νέα κανονιστική εξαίρεση σε επίπεδο ΕΕ από τις εθνικές απαγορεύσεις κυκλοφορίας για οχήματα που εκτελούν οδικά σκέλη συνδυασμένων μεταφορών. Από τις συζητήσεις στο πλαίσιο της Ομάδας προέκυψε ότι οι απόψεις των αντιπροσωπιών ποικίλλουν σε μεγάλο βαθμό ως προς το θέμα αυτό και πρέπει να γίνουν περαιτέρω εργασίες.

Άλλες προτεινόμενες τροποποιήσεις

Σε επτά συμβιβαστικά κείμενα, η Προεδρία εισήγαγε διάφορες άλλες αλλαγές στην πρόταση της Επιτροπής, ανταποκρινόμενη στις παρατηρήσεις των αντιπροσωπιών. Οι αλλαγές αυτές περιλαμβάνουν, μεταξύ άλλων:

- *Ο τίτλος της οδηγίας τροποποιήθηκε, προκειμένου να διευκρινίζεται ότι το πλαίσιο στήριξης για τις διατροφικές μεταφορές περιλαμβάνει «ειδικά μέτρα για τις συνδυασμένες εμπορευματικές μεταφορές».*

- *Ο ορισμός του διοργανωτή μεταφορών προστέθηκε στο άρθρο 1β (14).*
- *Προστέθηκε εξαίρεση από την απαίτηση για ταυτοποίηση ISO των διατροφικών μονάδων φόρτωσης για οδικό όχημα ή μονάδα μη δυνάμενη να μεταφερθεί με γερανό που μεταφέρεται σιδηροδρομικώς, μέσω εσωτερικών πλωτών οδών ή διά θαλάσσης για το μη οδικό τμήμα της διαδρομής.*
- *Η αρχική διατύπωση του άρθρου 2 της οδηγίας του 1992 διατηρήθηκε, καθώς η αναδιατύπωσή του στην πρόταση της Επιτροπής ήγειρε πάρα πολλά ζητήματα σε επίπεδο ερμηνείας.*
- *Προστέθηκε αποσαφήνιση της απόδειξης συμμόρφωσης στο τροποποιημένο άρθρο 3 παράγραφος 4.*
- *Συμπεριλήφθηκαν αλλαγές στις προτεινόμενες τροποποιήσεις του κανονισμού eFTI, ώστε να ληφθεί υπόψη ο υπολογισμός του ελάχιστου μεριδίου του/των μη οδικού/-ών σκέλους/-ών σε 50 %.*
- *Ο κατάλογος τελών του άρθρου 6 παράγραφος 3 επικαιροποιήθηκε κατόπιν αιτήματος αρκετών κρατών μελών.*
- *Οι παραπομπές στο άρθρο 9 επικαιροποιήθηκαν, αλλά διατηρήθηκε η αρχική διατύπωση, καθώς η νέα προτεινόμενη αναδιατύπωση έθετε πάρα πολλά ζητήματα σε επίπεδο ερμηνείας.*
- *Έγιναν ήσσονος σημασίας προσθήκες στον μη εξαντλητικό ενδεικτικό κατάλογο μέτρων στήριξης του παραρτήματος II.*
- *Προστέθηκε λεπτομερής κατάλογος των απαιτήσεων διαφάνειας για τους τερματικούς σταθμούς ως παράρτημα III και ανακαλούνται ως εκ τούτου οι εκτελεστικές εξουσίες που έχουν ανατεθεί στην Επιτροπή σχετικά με το σημείο αυτό.*
- *Στην αιτιολογική σκέψη 6 προστέθηκαν σημεία για τις μεταφορτώσεις.*

IV. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

13. Η Επιτροπή των Μόνιμων Αντιπροσώπων, μετά τη συνεδρίασή της στις 5 Ιουνίου 2024, καλεί το Συμβούλιο να λάβει υπό σημείωση την έκθεση, με σκοπό να συντελεστεί περαιτέρω πρόοδος σχετικά με την οδηγία για τις συνδυασμένες μεταφορές.