



Βρυξέλλες, 5 Αυγούστου 2022  
(OR. en)

11755/22

---

---

Διοργανικός φάκελος:  
2022/0232 (COD)

---

---

TRANS 524  
CODEC 1211

## ΠΡΟΤΑΣΗ

Αποστολέας:	Για τη Γενική Γραμματέα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, η κα Martine DEPREZ, Διευθύντρια
Ημερομηνία Παραλαβής:	4 Αυγούστου 2022
Αποδέκτης:	Γενική Γραμματεία του Συμβουλίου
Αριθ. εγγρ. Επιτρ.:	COM(2022) 381 final
Θέμα:	Πρόταση ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1108/70 του Συμβουλίου περί καθιέρωσης λογιστικής των δαπανών που αφορούν τα έργα υποδομής στον τομέα των σιδηροδρομικών, οδικών και εσωτερικών πλωτών μεταφορών, και του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 851/2006 της Επιτροπής περί καθορισμού του περιεχομένου των διαφόρων κεφαλαίων των εντύπων λογιστικής οργάνωσης του παραρτήματος Ι του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1108/70 του Συμβουλίου

Διαβιβάζεται συνημμένως στις αντιπροσωπίες το έγγραφο - COM(2022) 381 final.

---

σνημμ.: COM(2022) 381 final

Βρυξέλλες, 3.8.2022  
COM(2022) 381 final

2022/0232 (COD)

Πρόταση

**ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ**

**για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1108/70 του Συμβουλίου περί καθιερώσεως λογιστικής των δαπανών που αφορούν τα έργα υποδομής στον τομέα των σιδηροδρομικών, οδικών και εσωτερικών πλωτών μεταφορών, και του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 851/2006 της Επιτροπής περί καθορισμού του περιεχομένου των διαφόρων κεφαλαίων των εντύπων λογιστικής οργάνωσης του παραρτήματος Ι του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1108/70 του Συμβουλίου**

## ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

### 1. ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

Η παρούσα πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1108/70 και του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 851/2006 υποβάλλεται στο πλαίσιο του προγράμματος REFIT της Επιτροπής<sup>1</sup> και της δέσμευσής της για τη βελτίωση της νομοθεσίας. Στόχος είναι να εξασφαλιστεί ένα νομοθετικό πλαίσιο υψηλής ποιότητας και κατάλληλο για τον επιδιωκόμενο σκοπό, όπως αναφέρεται στη διοργανική συμφωνία μεταξύ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της Ευρωπαϊκής Επιτροπής σχετικά με τη βελτίωση της νομοθεσίας<sup>2</sup>. Προς τούτο, η Επιτροπή έχει εντοπίσει τις εν λόγω παρωχημένες πράξεις της οποίας προτείνει την κατάργηση.

Η Επιτροπή ανακοίνωσε την πρόθεσή της να καταργήσει τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 1108/70 στο πρόγραμμα εργασιών της για το 2020<sup>3</sup>. Βάσει του άρθρου 91 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (πρώην άρθρο 71 της ΣΕΚ και πρώην άρθρο 75 της ΣΕΕ), ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 1108/70 απαιτεί τη συλλογή δεδομένων για δαπάνες που αφορούν τα έργα υποδομής στον τομέα των σιδηροδρομικών, οδικών και εσωτερικών πλωτών μεταφορών, καθώς και τη συλλογή στατιστικών στοιχείων σχετικά με τη χρήση της αντίστοιχης υποδομής. Κύριος στόχος του κανονισμού ήταν η συλλογή πληροφοριών σχετικά με τις δαπάνες που αφορούν υποδομές στον τομέα των μεταφορών και τη χρήση υποδομών μεταφορών (στο εξής: στοιχεία) στα κράτη μέλη για την ανάπτυξη ενός συστήματος χρέωσης για τη χρήση υποδομών στο πλαίσιο της κοινής πολιτικής μεταφορών.

Δεδομένων των δυσκολιών που αντιμετώπισαν τα κράτη μέλη κατά την υποβολή των απαιτούμενων δεδομένων, ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 1108/70 τροποποιήθηκε με τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 1384/79 του Συμβουλίου<sup>4</sup>. Ο εν λόγω κανονισμός εισήγαγε απλουστεύσεις και διορθώσεις, με στόχο να καταστούν λιγότερο αυστηρές οι απαιτήσεις για τα δεδομένα. Μετά την προσχώρηση νέων κρατών μελών επήλθαν τέσσερις περαιτέρω τροποποιήσεις στον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 1108/70<sup>5</sup>.

Επιπλέον, ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 2598/70<sup>6</sup>, όπως τροποποιήθηκε από τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 2116/78 της Επιτροπής<sup>7</sup>, τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 906/2004 της Επιτροπής και

---

<sup>1</sup> [https://ec.europa.eu/info/law/law-making-process/evaluating-and-improving-existing-laws/refit-making-eu-law-simpler-less-costly-and-future-proof\\_el](https://ec.europa.eu/info/law/law-making-process/evaluating-and-improving-existing-laws/refit-making-eu-law-simpler-less-costly-and-future-proof_el)

<sup>2</sup> ΕΕ L 123 της 12.5.2016, σ. 1.

<sup>3</sup> COM(2020) 37 final – Παράρτημα 5.

<sup>4</sup> ΕΕ L 167 της 5.7.1979, σ. 1.

<sup>5</sup> Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 3021/81 του Συμβουλίου, ΕΕ L 302 της 23.10.1981, σ. 8· κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 3572/90 του Συμβουλίου, ΕΕ L 353 της 17.12.1990, σ. 12· κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1791/2006 του Συμβουλίου, ΕΕ L 363 της 20.12.2006, σ. 1· και κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 517/2013 του Συμβουλίου, ΕΕ L 158 της 10.6.2013, σ. 1.

<sup>6</sup> ΕΕ L 278 της 23.12.1970, σ. 1.

<sup>7</sup> ΕΕ L 246 της 8.9.1978, σ. 7.

τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 851/2006 της Επιτροπής<sup>8</sup>, έδωσε ορισμούς για ορισμένα από τα στοιχεία που πρέπει να περιλαμβάνονται στα διάφορα κεφάλαια των εντύπων λογιστικής καταχωρήσεως που καθορίζονται στον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 1108/70.

Σύμφωνα με το άρθρο 9 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1108/70, η Επιτροπή υποβάλλει ετησίως στο Συμβούλιο συνοπτική έκθεση με τα βασικά στατιστικά στοιχεία σχετικά με τις δαπάνες και τη χρήση έργων υποδομών στον τομέα των μεταφορών. Μέχρι σήμερα, έχουν υποβληθεί 15 εκθέσεις από την Επιτροπή. Η 15η έκθεση της Επιτροπής προς το Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο σχετικά με τις δαπάνες και τη χρήση έργων υποδομών στους τομείς των σιδηροδρομικών, οδικών και εσωτερικών πλωτών μεταφορών, η οποία καλύπτει τα δεδομένα από το 1987 έως το 1989, δημοσιεύθηκε το 1994<sup>9</sup>. Παρά τις επανειλημμένες υπενθυμίσεις, αρκετά κράτη μέλη δεν παρείχαν όλα τα δεδομένα για τα υπό εξέταση έτη ή δεν παρείχαν τα δεδομένα στη μορφή που απαιτείται από τον κανονισμό. Αυτό υπονόμει την περιοδικότητα των δημοσιεύσεων και είχε ως αποτέλεσμα να μην είναι δυνατός ο υπολογισμός των συγκεντρωτικών στοιχείων της ΕΕ.

Η Επιτροπή δεν έχει εκπονήσει νέες εκθέσεις από το 1998, κυρίως επειδή δεν έλαβε σχεδόν καθόλου δεδομένα από τα κράτη μέλη και τα δεδομένα που έλαβε ήταν ως επί το πλείστον ελλιπή. Από το 2005 μόνο τέσσερα κράτη μέλη έχουν υποβάλει στην Επιτροπή δεδομένα για τις επενδύσεις σε υποδομές βάσει του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1108/70.

Επιπλέον, οι ορισμοί και οι ταξινομήσεις που χρησιμοποιούνται στον κανονισμό έχουν καταστεί παρωχημένοι. Τα πιο χαρακτηριστικά παραδείγματα είναι τα τμήματα Α.1 και Α.2 του παραρτήματος ΙΙ του κανονισμού, στα οποία απαριθμούνται όλες οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις στην Ευρώπη για τις οποίες τα κράτη μέλη θα πρέπει να συγκεντρώνουν τις αντίστοιχες δαπάνες υποδομών, αγνοώντας τη διαδικασία ανοίγματος της αγοράς του σιδηροδρομικού τομέα που θεσπίστηκε με τις διάφορες δέσμες μέτρων για τους σιδηροδρόμους και τις αλλαγές στη διακυβέρνηση, και ιδίως τον διαχωρισμό μεταξύ διαχειριστών υποδομών και σιδηροδρομικών επιχειρήσεων που επήλθε σε ορισμένες από τις επιχειρήσεις που απαριθμούνται στο παράρτημα. Επίσης, δεν είναι σκόπιμο να αναγράφονται σε νομοθετική πράξη οι εταιρικές επωνυμίες των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, δεδομένου ότι ενδέχεται να αλλάξουν με την πάροδο του χρόνου λόγω αναδιοργανώσεων και, ως εκ τούτου, να καταστεί γρήγορα το παράρτημα παρωχημένο.

Επιπλέον, πολλές έννοιες και ταξινομήσεις είναι παρωχημένες (π.χ. επιβατικές αμαξοστοιχίες που ταξινομούνται ως «υπερταχείες και ταχείες» και «άλλες κατηγορίες»· εμπορευματικές αμαξοστοιχίες που ταξινομούνται ως «μεγάλης ταχύτητας» και «μικρής ταχύτητας»· το «ανά χιλιόμετρο» που συνήθως αναφέρεται απλώς ως «χιλιόμετρα») και δεν έχει κατάλληλο ορισμό. Άλλες είναι ασυμβίβαστες με τις τρέχουσες ταξινομήσεις. Για παράδειγμα, ο κανονισμός ζητεί δείκτες για την κατηγορία «μικρά φορτηγά συνολικού επιτρεπόμενου μικτού βάρους μικρότερου των 3 μετρικών τόνων», ενώ η ισχύουσα νομοθεσία —κανονισμοί

---

<sup>8</sup> ΕΕ L 158 της 10.6.2006, σ. 3.

<sup>9</sup> COM(94) 47.

(ΕΚ) αριθ. 1071/2009<sup>10</sup> και (ΕΚ) αριθ. 1072/2009<sup>11</sup>— αφορά τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα με μέγιστο επιτρεπόμενο μεικτό βάρος μεταξύ 2,5 και 3,5 τόνων).

## **2. ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΩΝ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΕΩΝ ΜΕ ΤΑ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΑ ΜΕΡΗ ΚΑΙ ΕΣΩΤΕΡΙΚΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ**

### **2.1. Διαβούλευση**

Το 2017 η Επιτροπή πραγματοποίησε στοχευμένη διαβούλευση με τις εθνικές στατιστικές υπηρεσίες σχετικά με τις δυσκολίες που αντιμετωπίζουν τα κράτη μέλη όσον αφορά τη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1108/70. Το κύριο συμπέρασμα της διαβούλευσης ήταν ότι τα στοιχεία σχετικά με τις δαπάνες για τα έργα υποδομών στον τομέα των μεταφορών ήταν γενικά διαθέσιμα σε επίπεδο υπουργείου, αλλά όχι στον βαθμό λεπτομέρειας που απαιτείται από τη νομοθεσία. Οι στατιστικές κυκλοφορίας σχετικά με τη χρήση των υποδομών μεταφορών (στο εξής: στοιχεία) ήταν λιγότερο διαθέσιμες. Οι πληροφορίες αυτές συλλέγονται γενικά από τις εθνικές στατιστικές υπηρεσίες, σύμφωνα με διάφορους τομεακούς στατιστικούς κανονισμούς [κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 70/2012 σχετικά με τις στατιστικές καταγραφές των οδικών μεταφορών εμπορευμάτων<sup>12</sup>, κανονισμός (ΕΕ) 2018/974 για στατιστικές σχετικά με μεταφορές εμπορευμάτων μέσω εσωτερικών πλωτών οδών<sup>13</sup> και κανονισμός (ΕΕ) 2018/643 για τις στατιστικές σχετικά με τις σιδηροδρομικές μεταφορές<sup>14</sup>]. Ωστόσο, οι αναλύσεις που απαιτούνται από τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 1108/70 δεν είναι ως επί το πλείστον διαθέσιμες.

Με βάση τις πληροφορίες που συγκεντρώθηκαν από τις 15 εκθέσεις και από τη διαβούλευση με τις εθνικές στατιστικές υπηρεσίες, η αρμόδια υπηρεσία της Επιτροπής αξιολόγησε τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 1108/70 όσον αφορά την αποτελεσματικότητα και την αποδοτικότητα, τη συνοχή, τη συνάφεια και την ενωσιακή προστιθέμενη αξία του.

**Αποτελεσματικότητα και αποδοτικότητα:** Λόγω των χαμηλών επιπέδων υποβολής των απαιτούμενων εκθέσεων, καθώς και των τεχνικών δυσκολιών στη συλλογή των δεδομένων, ο κανονισμός εξακολουθεί να αποτελεί μια υπερβολικά επαχθή διαδικασία συλλογής δεδομένων για τα κράτη μέλη και όχι μια αποτελεσματική και αποδοτική διαδικασία.

**Συνοχή:** Ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 1108/70 επικαλύπτεται εν μέρει από άλλους, πιο πρόσφατους κανόνες συλλογής δεδομένων που ισχύουν σήμερα. Όσον αφορά τα δεδομένα για τις δαπάνες σε έργα υποδομών, η σαφέστερη επικάλυψη είναι η συλλογή δεδομένων στο πλαίσιο του κανονισμού ΔΕΔ-Μ [κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1315/2013]<sup>15</sup>, ο οποίος συλλέγει σημαντικό όγκο τεχνικών και οικονομικών πληροφοριών σχετικά με το κεντρικό και το εκτεταμένο δίκτυο ΔΕΔ-Μ. Η έρευνα παρακολούθησης της αγοράς σιδηροδρομικών μεταφορών, η οποία βασίζεται στον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2015/1100 της Επιτροπής<sup>16</sup>, συλλέγει επίσης πληροφορίες σχετικά με τους σιδηροδρόμους στην Ευρώπη,

<sup>10</sup> ΕΕ L 300 της 14.11.2009, σ. 51.

<sup>11</sup> ΕΕ L 300 της 14.11.2009, σ. 72.

<sup>12</sup> ΕΕ L 32 της 3.2.2012, σ. 1.

<sup>13</sup> ΕΕ L 179 της 16.7.2018, σ. 14.

<sup>14</sup> ΕΕ L 112 της 2.5.2018, σ. 1.

<sup>15</sup> ΕΕ L 348 της 20.12.2013, σ. 1.

<sup>16</sup> ΕΕ L 181 της 9.7.2015, σ. 1.

συμπεριλαμβανομένων των δαπανών σε σιδηροδρομικές υποδομές για συντήρηση, ανακαινίσεις, αναβαθμίσεις και νέες υποδομές. Όσον αφορά τα δεδομένα σχετικά με τη χρήση των υποδομών, η Eurostat συλλέγει διάφορα στατιστικά στοιχεία για τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές, τις σιδηροδρομικές μεταφορές και τις εσωτερικές πλωτές μεταφορές που αλληλεπικαλύπτονται εν μέρει με τους δείκτες κυκλοφορίας του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1108/70. Το Διεθνές Φόρουμ Μεταφορών (ITF/ΟΟΣΑ) συλλέγει τακτικά πληροφορίες σχετικά με τις υποδομές μεταφορών και τη συντήρηση από τα μέλη του από το 1995 και δημοσιεύει στοιχεία δαπανών για τις οδικές (με χωριστά στοιχεία για τους αυτοκινητόδρομους), τις σιδηροδρομικές, τις εσωτερικές πλωτές μεταφορές, τους θαλάσσιους λιμένες και τους αερολιμένες. Ως εκ τούτου, ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 1108/70 είναι ασυνεπής και ασυμβίβαστος με τις πιο πρόσφατες νομικές πράξεις που υποχρεώνουν τα κράτη μέλη να υποβάλλουν εκθέσεις με δεδομένα σχετικά με τις επενδύσεις σε υποδομές μεταφορών.

**Συνάφεια:** Ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 1108/70 καταρτίστηκε σε μια εποχή κατά την οποία οι τρεις εσωτερικές μεταφορές διαδραμάτιζαν τον κυριότερο ρόλο στην πολιτική μεταφορών των εννέα κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας. Οι εσωτερικές μεταφορές παραμένουν ο πλέον κατάλληλος τρόπος μεταφοράς εντός της Ευρώπης, αλλά η διαδικασία της παγκοσμιοποίησης και η αύξηση της προσβασιμότητας και της συνδεσιμότητας των αερομεταφορών έδωσαν πρόσθετη έμφαση στις δαπάνες για τα έργα υποδομών στον τομέα των θαλάσσιων λιμένων και των αεροπορικών μεταφορών, οι οποίες δεν καλύπτονται από τον κανονισμό.

**Ενωσιακή προστιθέμενη αξία:** Η ύπαρξη μιας ενιαίας πηγής δεδομένων για τις δαπάνες σε υποδομές μεταφορών σε ευρωπαϊκό επίπεδο (οι οποίες επί του παρόντος δεν υπάρχουν) έχει σαφή προστιθέμενη αξία έναντι της λήψης των εν λόγω πληροφοριών από κάθε κράτος μέλος χωριστά. Ωστόσο, λόγω του χαμηλού βαθμού λεπτομέρειας που απαιτείται και των τεχνικών δυσκολιών στη συλλογή δεδομένων, μόνο τέσσερα κράτη μέλη υποβάλλουν τις πληροφορίες αυτές. Οι πληροφορίες που λαμβάνονται δεν χρησιμοποιούνται για καμία πρωτοβουλία πολιτικής ή τεχνική ανάλυση.

Συμπερασματικά, ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 1108/70 έχει καταστεί παρωχημένος και τα δεδομένα που θα είχαν συγκεντρωθεί βάσει του κανονισμού είτε έχουν καταστεί διαθέσιμα από άλλες πηγές, είτε δεν είναι πλέον απαραίτητα με τη μορφή και τις προδιαγραφές που απαιτούνται βάσει του κανονισμού. Ως εκ τούτου, ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 1108/70 θα πρέπει να καταργηθεί. Αυτό θα εξαλείψει τις ασυνέπειες στην έννομη τάξη της ΕΕ και θα συμβάλει στην απλούστευση της νομοθεσίας της ΕΕ με την κατάργηση μιας νομικής πράξης που είναι πλέον παρωχημένη.

Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 851/2006 της Επιτροπής περί καθορισμού του περιεχομένου των διαφόρων κεφαλαίων των εντύπων λογιστικής οργάνωσης του παραρτήματος I του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1108/70 του Συμβουλίου θα πρέπει επίσης να καταργηθεί.

## **2.2. Επιπτώσεις της κατάργησης**

Με βάση την ανάλυση των πληροφοριών που συγκεντρώθηκαν από τις 15 εκθέσεις και των στοιχείων που παρασχέθηκαν από μόνο τέσσερα κράτη μέλη από το 2015, ο αντίκτυπος της κατάργησης του κανονισμού θεωρείται αμελητέος.

Για τα τέσσερα κράτη μέλη που υποβάλλουν επί του παρόντος στοιχεία, ο διοικητικός φόρτος θα μειωθεί.

## **3. ΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ**

Η πρόταση συνίσταται στην κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1108/70 του Συμβουλίου και του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 851/2006 της Επιτροπής.

Πρόταση

**ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ**

**για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1108/70 του Συμβουλίου περί καθιερώσεως λογιστικής των δαπανών που αφορούν τα έργα υποδομής στον τομέα των σιδηροδρομικών, οδικών και εσωτερικών πλωτών μεταφορών, και του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 851/2006 της Επιτροπής περί καθορισμού του περιεχομένου των διαφόρων κεφαλαίων των εντύπων λογιστικής οργανώσεως του παραρτήματος I του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1108/70 του Συμβουλίου**

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

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

Έχοντας υπόψη την πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής,

Κατόπιν διαβίβασης του σχεδίου νομοθετικής πράξης στα εθνικά κοινοβούλια,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής<sup>17</sup>,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών<sup>18</sup>,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Στη διοργανική συμφωνία για τη βελτίωση του νομοθετικού έργου, της 13ης Απριλίου 2016<sup>19</sup>, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης και η Ευρωπαϊκή Επιτροπή επιβεβαίωσαν την κοινή τους δέσμευση να επικαιροποιούν και να απλουστεύουν τις νομοθετικές διατάξεις.
- (2) Για την αποκατάσταση και τη μείωση του όγκου του νομοθετικού *κεκτημένου*, είναι σκόπιμο να πραγματοποιούνται αναλύσεις σε τακτικά χρονικά διαστήματα και να εντοπίζονται παρωχημένες νομοθετικές πράξεις. Η κατάργηση της παρωχημένης νομοθεσίας είναι χρήσιμη για τη διατήρηση της διαφάνειας, της σαφήνειας και της χρηστικότητας του νομοθετικού πλαισίου για τα κράτη μέλη και τα ενδιαφερόμενα μέρη.
- (3) Ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 1108/70 του Συμβουλίου<sup>20</sup> απαιτεί από τα κράτη μέλη να υποβάλλουν εκθέσεις σχετικά με τις δαπάνες που αφορούν τα έργα υποδομής στον

<sup>17</sup> ΕΕ C της , σ. .

<sup>18</sup> ΕΕ C της , σ. .

<sup>19</sup> ΕΕ L 123 της 12.5.2016, σ. 1.

<sup>20</sup> Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 1108/70 του Συμβουλίου, της 4ης Ιουνίου 1970, περί καθιερώσεως των δαπανών που αφορούν τα έργα υποδομής στον τομέα των σιδηροδρομικών, οδικών και εσωτερικών πλωτών μεταφορών (ΕΕ L 130, της 15.6.1970, σ.4).

τομέα των σιδηροδρομικών, οδικών και εσωτερικών πλωτών μεταφορών, καθώς και σχετικά με τα στοιχεία που αφορούν τη χρήση των υποδομών.

- (4) Ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 1108/70 βασίζεται σε παρωχημένες διατάξεις και ορισμούς και είναι ασυνεπής και ασυμβίβαστος με άλλες, πιο πρόσφατες νομικές πράξεις που ισχύουν σήμερα και υποχρεώνουν τα κράτη μέλη να υποβάλλουν εκθέσεις σχετικά με δεδομένα επενδύσεων σε υποδομές μεταφορών και τη χρήση των υποδομών.
- (5) Ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 1108/70 συνδέεται με υπερβολικές διοικητικές δυσκολίες κατά τη συλλογή των δεδομένων. Από το 2005 μόνο τέσσερα κράτη μέλη έχουν παράσχει τα δεδομένα που απαιτούνται από τον κανονισμό.
- (6) Ως εκ τούτου, ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 1108/70 θα πρέπει να καταργηθεί για να εξαλειφθούν οι ανακολουθίες στην έννομη τάξη της Ένωσης, γεγονός που αναμένεται ότι θα συμβάλει στην απλούστευση της νομοθεσίας της ΕΕ με την κατάργηση μιας νομικής πράξης που είναι πλέον παρωχημένη.
- (7) Δεδομένου ότι ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 851/2006<sup>21</sup> εφαρμόζει τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 1108/70, ο σκοπός του λήγει με την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1108/70. Συνεπώς, ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 851/2006 πρέπει επίσης να καταργηθεί.

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

*Άρθρο 1*

Καταργούνται οι κανονισμοί (ΕΟΚ) αριθ. 1108/70 και (ΕΚ) αριθ. 851/2006.

*Άρθρο 2*

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες,

*Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο*  
*Η Πρόεδρος*

*Για το Συμβούλιο*  
*Ο Πρόεδρος*

---

<sup>21</sup> Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 851/2006 της Επιτροπής, της 9ης Ιουνίου 2006, περί καθορισμού του περιεχομένου των διαφόρων κεφαλαίων των εντύπων λογιστικής οργανώσεως του παραρτήματος I του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1108/70 του Συμβουλίου (ΕΕ L 158 της 10.6.2006, σ. 3).