



Βρυξέλλες, 22 Νοεμβρίου 2024
(OR. en)

15143/24

LIMITE

TRANS 466
CODEC 2047

Διοργανικός φάκελος:
2023/0396(COD)

ΣΗΜΕΙΩΜΑ

Αποστολέας: Γενική Γραμματεία του Συμβουλίου

Αποδέκτης: Επιτροπή των Μονίμων Αντιπροσώπων / Συμβούλιο

αριθ. προηγ. εγγρ.: 12831/24

Αριθ. εγγρ. Επιτρ.: 15200/23 + ADD1

Θέμα: Προετοιμασία της συνόδου του Συμβουλίου (Μεταφορές, Τηλεπικοινωνίες και Ενέργεια) της 5ης Δεκεμβρίου 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. Η πρόταση ήταν η τελευταία πράξη της νομοθετικής δέσμης για τον οικολογικό προσανατολισμό των εμπορευματικών μεταφορών¹ που υποβλήθηκε τον Ιούλιο του 2023 στο πλαίσιο της στρατηγικής για έξυπνη και βιώσιμη κινητικότητα.²

¹ ST 11856/23

² [Στρατηγική για βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα – οι ευρωπαϊκές μεταφορές σε τροχιά μέλλοντος.](#)

2. Στις τρεις άλλες προτάσεις της δέσμης περιλαμβάνεται αναθεώρηση της οδηγίας για τα βάρη και τις διαστάσεις ορισμένων οδικών οχημάτων, σχέδιο κανονισμού σχετικά με τη λογιστική καταγραφή των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου των υπηρεσιών μεταφορών (CountEmissions EU) και σχέδιο κανονισμού για τη χρήση της χωρητικότητας της σιδηροδρομικής υποδομής στον ενιαίο ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό χώρο.
3. Η οδηγία για τις συνδυασμένες μεταφορές προτείνει την τροποποίηση της ισχύουσας οδηγίας του 1992³ με την παροχή κινήτρων, ώστε να πραγματοποιηθεί μεγαλύτερη στροφή των οδικών εμπορευματικών μεταφορών προς τις διατροφικές μεταφορές, οι οποίες συνδυάζουν την καλύτερη περιβαλλοντική και ενεργειακή απόδοση των σιδηροδρομικών μεταφορών, της εσωτερικής ναυσιπλοΐας και των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων με την προσβασιμότητα και την ευελιξία των οδικών μεταφορών. Στόχος είναι να καταστούν οι διατροφικές μεταφορές ελκυστικότερες για τους οικονομικούς φορείς, με παράλληλη μείωση του αρνητικού εξωτερικού κόστους, όπως οι εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου, η ατμοσφαιρική ρύπανση, η κυκλοφοριακή συμφόρηση και τα τροχαία ατυχήματα.
4. Βασικό στοιχείο για την επίτευξη αυτού του στόχου είναι ο προτεινόμενος νέος ορισμός της «συνδυασμένης μεταφοράς» η οποία νοείται ως «διατροφική μεταφορά» που πληροί ορισμένους όρους και εκτελείται στο έδαφος της Ένωσης. Η εκπλήρωση αυτών των όρων, όπως ορίζεται στην πρόταση, θα καταστήσει τη μεταφορά επιλέξιμη για μια σειρά κινήτρων σε επίπεδο ΕΕ, καθώς και για εθνικά μέτρα στήριξης.
5. Στο πλαίσιο της ψηφιοποίησης, η οδηγία για τις συνδυασμένες μεταφορές προτείνει την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2020/1056 για τις ηλεκτρονικές πληροφορίες σχετικά με τις εμπορευματικές μεταφορές⁴ (στο εξής: eFTI), ώστε οι πλατφόρμες eFTI να μπορούν να υπολογίζουν την επιλεξιμότητα και να παράγουν συγκεντρωτικά δεδομένα σχετικά με την οικονομική ανάπτυξη του τομέα. Επιπλέον, στην πρόταση θεσπίζονται κανόνες σχετικά με τις απαιτήσεις διαφάνειας για τους τερματικούς σταθμούς μεταφόρτωσης με σκοπό την περαιτέρω διευκόλυνση των διατροφικών μεταφορών.
6. Η οδηγία για τις συνδυασμένες μεταφορές 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 είχαν αποσυρθεί στη συνέχεια.

³ 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, *EE L 368 της 17.12.1992*, σ. 38.

⁴ Κανονισμός (ΕΕ) 2020/1056 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Ιουλίου 2020, για τις ηλεκτρονικές πληροφορίες σχετικά με τις εμπορευματικές μεταφορές, *EE L 249 της 31.7.2020*, σ. 33.

II. ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΣΤΑ ΠΛΑΙΣΙΑ ΑΛΛΩΝ ΘΕΣΜΙΚΩΝ ΟΡΓΑΝΩΝ

7. Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο όρισε αρμόδια επιτροπή την Επιτροπή Μεταφορών και Τουρισμού (TRAN). Στις 13 Σεπτεμβρίου 2024 η TRAN όρισε εισηγητή τον κ. Flavio TOSI (EPP, IT). Αντικατέστησε τον προηγούμενο εισηγητή, κ. Massimiliano SALINI (EPP, IT), ο οποίος είχε δημοσιεύσει έγγραφο εργασίας⁵ με συστάσεις την 1η Μαρτίου 2024.
8. Η Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή γνωμοδότησε⁶ κατά την 585η συνεδρίαση της ολομέλειάς της στις 14 Φεβρουαρίου 2024. Η Επιτροπή των Περιφερειών γνωμοδότησε⁷ κατά τη 159η συνεδρίαση της ολομέλειάς της την 31η Ιανουαρίου και την 1η Φεβρουαρίου 2024.

III. ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΣΤΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

9. Η Επιτροπή παρουσίασε την πρόταση και την εκτίμηση επιπτώσεων κατά τη συνεδρίαση της Ομάδας «Μεταφορές – Θέματα διατροφικών μεταφορών και δίκτυα» στις 17 Νοεμβρίου 2023 υπό την ισπανική Προεδρία.
10. Η βελγική Προεδρία εξέτασε σε βάθος την πρόταση σε έντεκα συνεδριάσεις της Ομάδας με επτά συμβιβαστικά κείμενα, παρουσιάζοντας έκθεση προόδου στο Συμβούλιο στις 18 Ιουνίου 2024⁸.
11. Η ουγγρική Προεδρία συνέχισε την εξέταση του φακέλου στο πλαίσιο της Ομάδας στις 10 Σεπτεμβρίου και 1 Οκτωβρίου 2024. Στις 16 Οκτωβρίου 2024 η Προεδρία πραγματοποίησε συζήτηση στο πλαίσιο της EMA για περαιτέρω καθοδήγηση.

⁵ https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TRAN-DT-759727_EL.pdf

⁶ ST 10705/24

⁷ ST 06311/24

⁸ ST 10275/24

IV. ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΤΕΥΞΗ ΣΥΜΒΙΒΑΣΜΟΥ

12. Η ουγγρική Προεδρία άρχισε τις εργασίες επί του φακέλου με τη διερεύνηση μιας πιο ευέλικτης προσέγγισης, λαμβάνοντας υπόψη τις διαφορετικές απόψεις των κρατών μελών. Ήταν σαφές ότι ο νέος ορισμός της συνδυασμένης μεταφοράς στην πρόταση της Επιτροπής, ο οποίος βασιζόταν σε κατώτατο όριο εξοικονόμησης του εξωτερικού κόστους τουλάχιστον 40 %, δεν θα λάμβανε επαρκή στήριξη. Ο τελευταίος συμβιβασμός υπό τη βελγική Προεδρία που προβλέπει απαίτηση για τουλάχιστον 50 % μη οδικές μεταφορές εκτιμήθηκε από ορισμένες αντιπροσωπίες, αλλά και πάλι δεν συγκέντρωσε επαρκή υποστήριξη. Ταυτόχρονα, ορισμένες αντιπροσωπίες ζήτησαν σταθερό όριο απόστασης για το οδικό σκέλος, ενώ ορισμένες αντιπροσωπίες πρότειναν την επαναφορά του ορισμού της γενικής προσέγγισης του Συμβουλίου του 2018, στην οποία το όριο αυτό είχε οριστεί στα 150 km.⁹
13. Ως πρώτο βήμα, η Προεδρία υπέβαλε έγγραφο προβληματισμού με δύο επιλογές επιπλέον της απαίτησης για μη οδικές μεταφορές σε ποσοστό τουλάχιστον 50 %. Στην πρώτη επιλογή προτάθηκε η θέσπιση ανώτατου ορίου στα 150 km στο οδικό σκέλος με εξαιρέσεις για την προσέγγιση του πλησιέστερου κατάλληλου τερματικού σταθμού μεταφόρτωσης. Στη δεύτερη επιλογή προτάθηκε η διατήρηση του ορίου των 150 km στο οδικό σκέλος μόνο για τις οδικές-πλωτές συνδέσεις, όπως προβλέπεται με τους ισχύοντες κανόνες. Όσον αφορά τις οδικές-σιδηροδρομικές συνδέσεις, πρότεινε να δοθεί στα κράτη μέλη η ευελιξία να καθορίσουν διάφορα εύρη αποστάσεων για το οδικό σκέλος και να αποφασίσουν αναλόγως τα προς εφαρμογή κίνητρα. Στόχος ήταν η εξεύρεση συμβιβαστικής λύσης που θα αντικατοπτρίζει τις διαφορετικές γεωγραφικές συνθήκες και υλικοτεχνικές υποδομές στα κράτη μέλη. Ωστόσο, πολλές αντιπροσωπίες έκριναν ότι η δεύτερη επιλογή ήταν υπερβολικά περίπλοκη για να εφαρμοστεί, με αποτέλεσμα να ελλοχεύει ο κίνδυνος κατακερματισμού των κανόνων στην Ένωση.
14. Στη συνέχεια, η Προεδρία πρότεινε συμβιβαστικό κείμενο για όλα τα άρθρα. Όσον αφορά το βασικό ζήτημα του πεδίου εφαρμογής των συνδυασμένων μεταφορών, το συμβιβαστικό κείμενο βασίστηκε στην πρώτη επιλογή του εγγράφου προβληματισμού, δηλαδή κατ' ελάχιστον 50 % μη οδικές μεταφορές και όριο απόστασης 150 km στο οδικό σκέλος. Εισήχθη ένα σαφώς καθορισμένο σύνολο όρων, με τους οποίους διευκρινίζεται πότε μπορεί να υπάρξει υπέρβαση του ανώτατου ορίου στο οδικό σκέλος.

⁹ ST 15147/18

15. Επιπλέον, η Προεδρία διερεύνησε τρόπους να επιλυθεί το ζήτημα των ψηφιακών πλατφορμών για την επαλήθευση της επιλεξιμότητας κατά τον σχεδιασμό συνδυασμένης μεταφοράς και ως αποδεικτικό συμμόρφωσης κατά τους καθ' οδόν ελέγχους. Η αρχική πρόταση για τη δημιουργία μιας προσωρινής ψηφιακής πλατφόρμας γεωκωδικοποίησης από την Επιτροπή κρίθηκε περίπλοκη και περιττή από πολλές αντιπροσωπίες. Κατά συνέπεια, στη συμβιβαστική της πρόταση, η Προεδρία συμπεριέλαβε ρήτρα διασφάλισης με την οποία διασφαλίζεται ότι οι διοργανωτές συνδυασμένων μεταφορών δεν θα χρειάζεται να χρησιμοποιούν πλατφόρμες eFTI, έως ότου πιστοποιηθεί επαρκής αριθμός παρόχων υπηρεσιών πλατφόρμας eFTI για τις απαιτούμενες νέες λειτουργίες.
16. Επιπλέον, η Προεδρία τροποποίησε τις διατάξεις σχετικά με τα εθνικά πλαίσια πολιτικής προς διευκόλυνση της υιοθέτησης συνδυασμένων μεταφορών, διευκρινίζοντας, μεταξύ άλλων, τον εθελοντικό και φιλόδοξο χαρακτήρα του στόχου της μείωσης του συνολικού κόστους των συνδυασμένων μεταφορών.
17. Η Προεδρία προσπάθησε επίσης να βρει κατάλληλη λύση όσον αφορά τη διάταξη που εξαιρεί από την απαγόρευση κυκλοφορίας τα οχήματα που εκτελούν οδικά σκέλη συνδυασμένων μεταφορών, προτείνοντας διάφορες παρεκκλίσεις.
18. Στο πλαίσιο της Ομάδας, η συμβιβαστική πρόταση της Προεδρίας προκάλεσε ανάμικτες αντιδράσεις. Κατά συνέπεια, η Προεδρία κατέληξε στο συμπέρασμα ότι, προκειμένου να σημειωθεί πρόοδος όσον αφορά την πρόταση, έπρεπε πρώτα να αποφασηθεί ο ορισμός των συνδυασμένων μεταφορών, δεδομένου ότι καθορίζει την επιλεξιμότητα για κίνητρα και μέτρα στήριξης.
19. Ως εκ τούτου, η Προεδρία αποφάσισε να ζητήσει καθοδήγηση από την EMA με δύο ερωτήσεις: η πρώτη σχετικά με το αν ο ορισμός μπορεί να βασιστεί σε συνδυασμό μη οδικών μεταφορών κατ' ελάχιστον 50 % και ορίου απόστασης στο οδικό σκέλος, όπως τα 150 km, η δεύτερη για το αν πρέπει να προβλεφθούν εξαιρέσεις για ειδικές καταστάσεις. Το αποτέλεσμα της συζήτησης της EMA έδειξε ότι οι απόψεις των κρατών μελών σχετικά με το πεδίο εφαρμογής των συνδυασμένων μεταφορών εξακολουθούν να διαφέρουν, καθώς ορισμένα κράτη-μέλη τάσσονται σθεναρά υπέρ ενός σταθερού ορίου για το οδικό σκέλος, ενώ άλλα προτιμούν την προσέγγιση του ποσοστιαίου μεριδίου και μια τρίτη ομάδα κρατών είναι έτοιμη να επιδείξει ευελιξία. Επιπλέον, ορισμένα κράτη μέλη θεώρησαν πρόωρη τη χρήση πλατφορμών eFTI για τους διοργανωτές συνδυασμένων μεταφορών.

20. Είναι ανάγκη να διεξαχθούν περισσότερες εργασίες, προκειμένου να εξευρεθεί συμβιβαστική λύση σχετικά με τα εκκρεμή ζητήματα. Για ορισμένα κράτη μέλη, ουσιαστικής σημασίας είναι τα κίνητρα για την ενθάρρυνση των σιδηροδρομικών εμπορευματικών συνδέσεων. Στο πλαίσιο αυτό, θα μπορούσαν να διερευνηθούν χωριστές διατάξεις για τις μεταφορές που περιλαμβάνουν οδική-σιδηροδρομική μεταφόρτωση και για τις μεταφορές που περιλαμβάνουν οδική-πλωτή μεταφόρτωση, υπό την προϋπόθεση ότι μια τέτοια προσέγγιση μπορεί να διασφαλίσει την ασφάλεια δικαίου και δεν θα οδηγήσει σε κατακερματισμό. Ταυτόχρονα, τα νησιωτικά κράτη μέλη τονίζουν τη σημασία που έχει να διατηρηθούν οι προτεινόμενες διατάξεις για τις βιώσιμες διατροφικές μεταφορές μεταξύ των νησιών και των νησιωτικών κρατών μελών και της ηπειρωτικής χώρας.

V. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

21. Η ΕΜΑ, μετά τη συνεδρίασή της στις 27 Νοεμβρίου 2024, καλεί το Συμβούλιο να λάβει υπό σημείωση την έκθεση προόδου αναφορικά με τις εργασίες αναθεώρησης της οδηγίας για τις συνδυασμένες μεταφορές.
-