



Συμβούλιο
της Ευρωπαϊκής Ένωσης

Βρυξέλλες, 8 Νοεμβρίου 2023
(OR. en)

15200/23

Διοργανικός φάκελος:
2023/0396 (COD)

TRANS 488
CODEC 2083
IA 294

ΠΡΟΤΑΣΗ

Αποστολέας:	Για τη Γενική Γραμματέα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, η κα Martine DEPREZ, Διευθύντρια
Ημερομηνία Παραλαβής:	7 Νοεμβρίου 2023
Αποδέκτης:	κα Thérèse BLANCHET, Γενική Γραμματέας του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης
Αριθ. εγγρ. Επιτρ.:	COM(2023) 702 final
Θέμα:	Πρόταση – ΟΔΗΓΙΑ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ 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

Διαβιβάζεται συνημμένως στις αντιπροσωπίες το έγγραφο - COM(2023) 702 final.

συνημμ.: COM(2023) 702 final



ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 7.11.2023
COM(2023) 702 final

2023/0396 (COD)

Πρόταση

ΟΔΗΓΙΑ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

**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**

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

{SEC(2023) 373 final} - {SWD(2023) 351 final} - {SWD(2023) 352 final}

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

1. ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

• Αιτιολόγηση και στόχοι της πρότασης

Το ευρωπαϊκό νομοθέτημα για το κλίμα ορίζει ότι η Ευρωπαϊκή Ένωση πρέπει να μειώσει τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου στο σύνολο της οικονομίας της κατά τουλάχιστον 55 % έως το 2030 σε σύγκριση με τα επίπεδα του 1990 και να επιτύχει κλιματική ουδετερότητα έως το 2050¹. Στην ανακοίνωση για την Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία² επισημαίνεται η ανάγκη μείωσης των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από τις μεταφορές κατά 90 % έως το 2050 για την επίτευξη κλιματικής ουδετερότητας. Το σχέδιο δράσης για μηδενική ρύπανση³ προωθεί τη μετάβαση σε καθαρότερες μεταφορές για τη μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και της ηχορύπανσης. Επιπλέον, για να μειώσει την εξάρτησή της από τα ορυκτά καύσιμα, η ΕΕ πρέπει να βελτιώσει την ενεργειακή της απόδοση, όπως επισημαίνεται στη δέσμη μέτρων REPowerEU⁴, η οποία αναφέρει την αναθεώρηση της οδηγίας για τις συνδυασμένες μεταφορές (στο εξής: «ΟΣΜ» ή «οδηγία»)⁵ ως σημαντικό εργαλείο στο πλαίσιο αυτό⁶.

Ο μετασχηματισμός προς τις εμπορευματικές μεταφορές χαμηλών εκπομπών και χαμηλής κατανάλωσης ενέργειας απαιτεί μια ολοκληρωμένη προσέγγιση. Η ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με τη στρατηγική για βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα⁷ τονίζει ότι πρέπει να επιστρατευθούν όλοι οι μοχλοί πολιτικής ώστε να καταστούν όλοι οι τρόποι μεταφοράς πιο βιώσιμοι, να εξασφαλιστούν ευρέως διαθέσιμες βιώσιμες εναλλακτικές σε ένα σύστημα πολυτροπικών μεταφορών και να παρασχεθούν τα κατάλληλα κίνητρα για την προώθηση της μετάβασης. Ζητεί αποφασιστική δράση για τη χρήση βιώσιμων τρόπων μεταφοράς, ιδίως με την εκτέλεση σημαντικού μέρους των εμπορευματικών μεταφορών σιδηροδρομικώς, δια των εσωτερικών πλωτών οδών και δια θαλάσσιων οδών μικρών αποστάσεων. Σύμφωνα με τα ορόσημα της εν λόγω στρατηγικής, η σιδηροδρομική εμπορευματική κυκλοφορία θα πρέπει να διπλασιαστεί, ενώ οι εσωτερικές πλωτές μεταφορές και οι θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων θα πρέπει να αυξηθούν κατά 50 % έως το 2050. Αντίστοιχα, στην Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία ζητείται επίσης να στραφεί ένα σημαντικό μέρος του 75 % των εσωτερικών εμπορευματικών μεταφορών που πραγματοποιούνται σήμερα οδικώς προς τις σιδηροδρομικές και εσωτερικές πλωτές μεταφορές.

Οι διατροπικές εμπορευματικές μεταφορές, συμπεριλαμβανομένων των συνδυασμένων μεταφορών⁸ (, αμφότερες από κοινού: διατροπικές μεταφορές) είναι απαραίτητες για να καταστεί δυνατή η αύξηση της χρήσης των σιδηροδρομικών και πλωτών εμπορευματικών

¹ Κανονισμός (ΕΕ) 2021/1119 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 30ής Ιουνίου 2021, για τη θέσπιση πλαισίου με στόχο την επίτευξη κλιματικής ουδετερότητας και για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 401/2009 και (ΕΕ) 2018/1999 («ευρωπαϊκό νομοθέτημα για το κλίμα») (ΕΕ L 243 της 9.7.2021, σ. 1).

² COM(2019)640 final.

³ COM(2021) 400 final.

⁴ REPowerEU: https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/european-green-deal/repowereu-affordable-secure-and-sustainable-energy-europe_el

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.

⁶ «Εξοικονόμηση ενέργειας στην ΕΕ» [COM(2022) 240 final].

⁷ COM(2020) 789 final.

⁸ Οι συνδυασμένες μεταφορές αποτελούν υποσύνολο των διατροπικών μεταφορών που ανταποκρίνονται στον ορισμό της ΟΣΜ.

μεταφορών, οι οποίες από μόνες τους πολύ σπάνια παρέχουν λύσεις μεταφορών από πόρτα σε πόρτα. Ταυτόχρονα, το μέσο εξωτερικό κόστος για τις σιδηροδρομικές και τις εσωτερικές πλωτές μεταφορές ανά τονοχιλιόμετρο (tkm) είναι σχεδόν τρεις φορές μικρότερο, με 0,013 EUR ανά τονοχιλιόμετρο και 0,019 EUR ανά τονοχιλιόμετρο, αντίστοιχα, σε σύγκριση με το μέσο εξωτερικό κόστος για βαρέα φορτηγά οχήματα, το οποίο ανέρχεται στα 0,042 EUR ανά τονοχιλιόμετρο. Οι διατροφικές μεταφορές, οι οποίες περιλαμβάνουν την τροφοδοσία (feeder) του οδικού σκέλους των διαδρομών στην αρχή και/ή στο τέλος της μεταφοράς, συνδυάζουν τη βελτίωση των περιβαλλοντικών επιδόσεων και της ενεργειακής απόδοσης των εν λόγω μη οδικών τρόπων μεταφοράς με την προσβασιμότητα και την ευελιξία των οδικών μεταφορών. Οι διατροφικές μεταφορές καθιστούν δυνατή τη χρήση αποτελεσματικού συνδυασμού τρόπων μεταφοράς, ειδικότερα με την προώθηση τρόπων μεταφοράς που έχουν συγκριτικά χαμηλότερο περιβαλλοντικό αποτύπωμα, έτσι ώστε να βελτιστοποιείται η χρήση του υφιστάμενου δικτύου μεταφορών και των υφιστάμενων πόρων και να μειώνονται οι εκπομπές και η κατανάλωση ενέργειας.

Ως εκ τούτου, οι διατροφικές μεταφορές είναι καθοριστικής σημασίας για την επίτευξη των στόχων τόσο της στρατηγικής για βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα όσο και της Ευρωπαϊκής Πράσινης Συμφωνίας. Αντίστοιχα, στη στρατηγική για βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα αναφέρεται ότι, για τη στήριξη του οικολογικού προσανατολισμού των εμπορευματικών μεταφορών στην Ευρώπη, το υφιστάμενο πλαίσιο για τις διατροφικές μεταφορές χρειάζεται σημαντική αναμόρφωση και πρέπει να μετατραπεί σε αποτελεσματικό εργαλείο.

Ακόμα και αν έχουν αυξηθεί σημαντικά οι επιδόσεις όσον αφορά τον όγκο των διατροφικών μεταφορών τα τελευταία 30 έτη, οι οδικές μεταφορές εξακολουθούν να κυριαρχούν στις εμπορευματικές μεταφορές στην ΕΕ, διότι οι διατροφικές μεταφορές συχνά δεν είναι ανταγωνιστικές έναντι των αποκλειστικά οδικών μεταφορών λόγω διαφόρων παραγόντων. Πρώτον, η επιτυχία των διατροφικών μεταφορών εξαρτάται από τις επιδόσεις (διαθεσιμότητα, αξιοπιστία, ακρίβεια, ταχύτητα) και το κόστος κάθε τμήματος της αλυσίδας, δηλαδή από τις υπηρεσίες που παρέχονται από τις σιδηροδρομικές και πλωτές μεταφορές, τους τερματικούς σταθμούς μεταφόρτωσης, καθώς και τις οδικές μεταφορές για το «τελευταίο χιλιόμετρο». Υπάρχουν κενά στις επιδόσεις σε όλα αυτά τα στοιχεία, τα οποία πρέπει να αντιμετωπιστούν με την αντίστοιχη τομεακή νομοθεσία και τις προσπάθειες του κλάδου. Δεύτερον, εφόσον το επίπεδο εσωτερίκευσης του εξωτερικού κόστους μεταξύ των τρόπων μεταφοράς διαφέρει, οι μη οδικές και οι διατροφικές μεταφορές σε μεσαίες και μεγάλες αποστάσεις δεν είναι ανταγωνιστικές ως προς την τιμή σε σχέση με τις αποκλειστικά οδικές μεταφορές. Η στρατηγική για βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα αναφέρει ότι, για την επίτευξη δίκαιης και αποτελεσματικής τιμολόγησης σε όλους τους τρόπους μεταφοράς, απαιτείται η θέσπιση ολοκληρωμένης δέσμης μέτρων. Μόνο τότε οι ρυπαίνοντες και οι χρήστες θα επωμίζονται το πλήρες κόστος που δημιουργούν, ώστε οι χρήστες να μπορούν να πραγματοποιούν επιλογές που ευθυγραμμίζονται με ό,τι είναι καλύτερο για την κοινωνία. Η εν λόγω στρατηγική προβλέπει επίσης ότι η πλήρης εσωτερίκευση του εξωτερικού κόστους εντός της ΕΕ θα ολοκληρωθεί έως το 2050, κάτι που καθιστά απαραίτητη τη λήψη πρόσθετων μέτρων πριν από αυτήν τη χρονική στιγμή, ώστε να εκπληρωθούν οι περιβαλλοντικοί στόχοι που περιγράφονται ανωτέρω έως το 2050.

Από το 1975 η ΕΕ διέθετε μια νομική πράξη⁹ για τη στήριξη επιλέξιμων δραστηριοτήτων διατροφικών μεταφορών (δηλαδή συνδυασμένων μεταφορών) με στόχο την αύξηση της ανταγωνιστικότητας των συνδυασμένων μεταφορών έναντι των αποκλειστικά οδικών

⁹ Οδηγία 75/130/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 17ης Φεβρουαρίου 1975, περί θεσπίσεως κοινών κανόνων για ορισμένες συνδυασμένες οδικές/σιδηροδρομικές μεταφορές εμπορευμάτων μεταξύ των κρατών μελών (ΕΕ L 48 της 22.2.1975, σ. 31).

εμπορευματικών μεταφορών και, ως εκ τούτου, την επίτευξη μεγαλύτερης χρήσης των συνδυασμένων μεταφορών.

Το 1992 η πράξη αυτή αντικαταστάθηκε με την οδηγία 92/106/ΕΟΚ του Συμβουλίου σχετικά με τη θέσπιση κοινών κανόνων για ορισμένες συνδυασμένες εμπορευματικές μεταφορές μεταξύ των κρατών μελών (ΟΣΜ). Σκοπός της ΟΣΜ για τις συνδυασμένες μεταφορές είναι να συμπληρώσει άλλες πολιτικές για τους τρόπους μεταφοράς, ώστε να καταστούν πιο ανταγωνιστικές οι διατροπικές μεταφορές που περιλαμβάνουν σιδηροδρομικές, εσωτερικές πλωτές και θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων σε συνδυασμό με περιορισμένες οδικές διαδρομές. Η ΟΣΜ είναι η μόνη νομική πράξη της ΕΕ που στηρίζει άμεσα τις διατροπικές μεταφορές και, ως εκ τούτου, παρέχει κίνητρα για τη μετάβαση από τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές σε τρόπους μεταφοράς χαμηλότερων εκπομπών.

Για να αυξηθεί η αποτελεσματικότητα της ΟΣΜ, η Επιτροπή υπέβαλε πρόταση το 1998 για την τροποποίησή της, αλλά λόγω αποτυχίας των διαπραγματεύσεων την απέσυρε το 2001.

Το 2016 η Επιτροπή διενήργησε αξιολόγηση REFIT¹⁰. Κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η ΟΣΜ εξακολουθεί να αποτελεί κατάλληλο μέσο για τη στήριξη των συνδυασμένων μεταφορών, αλλά ότι υπάρχει σημαντικό περιθώριο για περαιτέρω βελτίωση της αποτελεσματικότητάς της, καθώς ορισμένες από τις διατάξεις της είναι παρωχημένες ή ασαφείς. Κάποιες από τις αδυναμίες της είναι η περιορισμένη επιλεξιμότητα, η ανεπαρκής οικονομική στήριξη και η χρήση εγγράφων σε έντυπη μορφή. Στη συνέχεια, η Επιτροπή υπέβαλε νέα πρόταση το 2017. Η πρόταση αυτή αποσύρθηκε το 2020, καθώς οι διαπραγματεύσεις μεταξύ των συννομοθετών είχαν οδηγήσει σε αποτέλεσμα που θα μείωνε το επίπεδο φιλοδοξίας της ΟΣΜ, σε μια περίοδο κατά την οποία οι πολιτικοί στόχοι, όπως αποτυπώνονται στην ανακοίνωση για την Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία¹¹, απαιτούσαν το αντίθετο.

Για να ανταποκριθεί στις προσδοκίες αυτές, η Επιτροπή έχει εκπονήσει νέα πρόταση για την τροποποίηση της ΟΣΜ. Στόχος της πρωτοβουλίας είναι να επαναπροσδιορίσει το επίκεντρο του πλαισίου στήριξης που δημιουργεί η εν λόγω οδηγία και, ως εκ τούτου, να αυξήσει την ανταγωνιστικότητα των διατροπικών μεταφορών σε σύγκριση με τις οδικές μεταφορές μεγάλων αποστάσεων, ώστε να ενθαρρυνθεί η μετάβαση από τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές σε άλλους τρόπους μεταφοράς και, ως εκ τούτου, να μειωθεί το εξωτερικό κόστος.

Η τροποποιημένη οδηγία εφαρμόζεται σε όλες τις διατροπικές μεταφορές όσον αφορά τα εθνικά πλαίσια πολιτικής, την υποβολή εκθέσεων και τη διαφάνεια των τερματικών σταθμών, και θεσπίζει ειδικό πλαίσιο στήριξης για το υποσύνολο των διατροπικών μεταφορών που εξοικονομεί ένα ορισμένο επίπεδο εξωτερικού κόστους. Οι τελευταίες, ως υποσύνολο των διατροπικών μεταφορών, εξακολουθούν να ονομάζονται συνδυασμένες μεταφορές.

Τα διδάγματα που αντλήθηκαν από τις προτάσεις και τα αποτελέσματα των διαπραγματεύσεων του 1998 και του 2017 ελήφθησαν υπόψη κατά τον σχεδιασμό της παρούσας πρότασης. Πρόκειται, ειδικότερα, για τα εξής:

- Η ανάγκη για μια ριζικά διαφορετική προσέγγιση όσον αφορά τις προϋποθέσεις υπό τις οποίες θα μπορούσε να χορηγηθεί στήριξη. Οι προϋποθέσεις στην τρέχουσα ΟΣΜ ορίζονται με βάση το μήκος των διαφόρων οδικών και μη οδικών σκελών και τις αποστάσεις από κατάλληλους τερματικούς σταθμούς, στοιχεία τα οποία δεν αντικατοπτρίζουν πάντα τις πραγματικές γεωγραφικές συνθήκες και δημιουργούν δυσκολίες στην υλοποίηση. Το σημαντικότερο στοιχείο είναι ότι τα κριτήρια αυτά δεν αντικατοπτρίζουν τις περιβαλλοντικές επιδόσεις της ίδιας της μεταφοράς, με

¹⁰ SWD(2016) 140 final.

¹¹ COM(2019) 640 final.

αποτέλεσμα η στήριξη να μην επικεντρώνεται σε δραστηριότητες που διασφαλίζουν την εξοικονόμηση εξωτερικού κόστους.

- Οι διατάξεις σχετικά με επενδύσεις για την επίτευξη επαρκούς χωρητικότητας των τερματικών σταθμών, παρότι είναι αναγκαίες, δεν εντάσσονται επαρκώς στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας και δεν έγιναν δεκτές από πολλά κράτη μέλη. Ως εκ τούτου, τα ζητήματα αυτά εξετάζονται επί του παρόντος στην πρόταση της Επιτροπής για την αναθεώρηση του κανονισμού ΔΕΔ-M¹².
- Η χρήση ψηφιακών λύσεων για ελέγχους συμμόρφωσης και επιβολή, οι οποίες μπορούν επίσης να διευκολύνουν την πρόσβαση σε δεδομένα σχετικά με τη λειτουργία της αγοράς και τη βελτίωση της αποτελεσματικότητας των μέτρων οικονομικής στήριξης.
- Διαφορετικές συνθήκες που επικρατούν στα κράτη μέλη οι οποίες απαιτούν διαφορετικές προσεγγίσεις όσον αφορά τα μέτρα στήριξης.

Για την επίτευξη των στόχων της, η παρούσα πρωτοβουλία διαρθρώνεται γύρω από τέσσερις τομείς:

- Προϋποθέσεις για παροχή στήριξης και απόδειξη συμμόρφωσης
Οι προϋποθέσεις υπό τις οποίες οι διατροφικές μεταφορές εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της στήριξης που παρέχεται από την παρούσα οδηγία απλουστεύονται ώστε να καλύπτουν μεγαλύτερο μερίδιο διατροφικών μεταφορών, να εξαλείφουν ασάφειες και δυνατότητες παρερμηνείας και άνισης μεταχείρισης και να δημιουργούν μια σαφή βάση για τη λήψη αποφάσεων συμμόρφωσης. Στο πλαίσιο αυτό, περιλαμβάνονται όροι σχετικά με το γεωγραφικό πεδίο εφαρμογής, τις μονάδες φόρτωσης και το καθεστώς αναγνώρισής τους, τη μεταχείριση των άδειων εμπορευματοκιβωτίων, την ελάχιστη εξοικονόμηση εξωτερικού κόστους που πρέπει να επιτευχθεί, την ανάγκη θέσπισης κανόνων για τον υπολογισμό της εξοικονόμησης του εξωτερικού κόστους, καθώς και το περιεχόμενο και τους κανόνες για την απόδειξη της συμμόρφωσης.
- Πλαίσια στήριξης
Το σκεπτικό της οδηγίας στο σύνολό της είναι η παροχή ενός πλαισίου στήριξης για τις διατροφικές μεταφορές, συμπεριλαμβανομένων κατάλληλων ρυθμιστικών και/ή οικονομικών μέτρων. Ωστόσο, σύμφωνα με την αξιολόγηση REFIT, το πλαίσιο στήριξης που θεσπίστηκε από την οδηγία με σκοπό την ενίσχυση της σχετικής ανταγωνιστικότητας των συνδυασμένων μεταφορών είχε ανεπαρκή αντίκτυπο. Πράγματι, 70 από τους 100 συμμετέχοντες στην ανοικτή δημόσια διαβούλευση επιβεβαίωσαν ότι αυτό αποτελεί πρόβλημα¹³. Η πρόσφατη ειδική έκθεση του Ευρωπαϊκού Ελεγκτικού Συνεδρίου σχετικά με τις διατροφικές μεταφορές κατέληξε επίσης στο συμπέρασμα ότι η παροχή στήριξης στις διατροφικές μεταφορές δεν ήταν επαρκώς αποτελεσματική, καθώς εξακολουθούν να μην υπάρχουν ισότιμοι όροι ανταγωνισμού για τις διατροφικές εμπορευματικές μεταφορές στην ΕΕ¹⁴. Οι νέοι κανόνες εισάγουν τα ακόλουθα επιπλέον της υφιστάμενης στήριξης:

¹² COM(2021) 812 final

¹³ Σε αυτούς περιλαμβάνονταν 11 δημόσιες αρχές (μία από τη CZ, δύο από το BE, την AT, τρεις από την FR, τη NO, την IT, την DE, τη SE), 49 παράγοντες του κλάδου, τέσσερις πολίτες και έξι συμμετέχοντες που ανήκουν στην κατηγορία «άλλοι».

¹⁴ Ευρωπαϊκό Ελεγκτικό Συνέδριο (2023), ό.π.

1. νέα κανονιστική απαλλαγή σε επίπεδο ΕΕ από τις απαγορεύσεις κυκλοφορίας που ισχύουν στα κράτη μέλη·
2. υποχρέωση των κρατών μελών να αναλύουν τα υφιστάμενα μέτρα τους και να επεκτείνουν ή να θεσπίζουν νέα εθνικά πλαίσια πολιτικής — συμπεριλαμβανομένων κατάλληλων μέτρων ρυθμιστικού και/ή οικονομικού χαρακτήρα— για τη στήριξη της χρήσης των διατροφικών μεταφορών·
3. στόχο συνολικής μείωσης του κόστους των συνδυασμένων μεταφορών κατά 10 % σε κάθε κράτος μέλος, με σκοπό τη διευκόλυνση των τεχνολογικών αναβαθμίσεων που σχετίζονται με τις διατροφικές μεταφορές, και τη δημιουργία νέων συνδέσεων μεταξύ τερματικών σταθμών που προηγουμένως δεν ήταν συνδεδεμένοι.

– Διαφάνεια της λειτουργίας της αγοράς

Όπως προκύπτει από την αξιολόγηση REFIT, υπάρχει έλλειψη διαφάνειας όσον αφορά την υφιστάμενη εθνική πολιτική και την κατάσταση της αγοράς, η οποία θα έδινε τη δυνατότητα να εκτιμηθεί αν η στήριξη είναι προσαρμοσμένη στις πραγματικές συνθήκες. Οι 18 από τους 49 συμμετέχοντες στην έρευνα¹⁵ συμφώνησαν ή συμφώνησαν απόλυτα ότι δεν υπάρχει εμπειρική βάση για τον καθορισμό του επαρκούς επιπέδου στήριξης. Διατηρείται η υποχρέωση υποβολής εκθέσεων από την Επιτροπή, αλλά με επικαιροποιημένα δεδομένα και περιόδους υποβολής εκθέσεων, ενώ προστίθεται και η υποχρέωση των κρατών μελών να διασφαλίζουν τη διαφάνεια των εθνικών πλαισίων πολιτικής για τις διατροφικές μεταφορές τα οποία εφαρμόζουν για τη στήριξη των συνδυασμένων μεταφορών. Οι σύνδεσμοι προς όλα τα εθνικά πλαίσια πολιτικής και τα εθνικά μέτρα θα δημοσιεύονται σε κεντρική πύλη την οποία θα διαχειρίζεται η Επιτροπή. Επιπλέον, περιλαμβάνεται ρήτρα επανεξέτασης για την επαναξιολόγηση του εν λόγω πλαισίου στήριξης της ΕΕ.

– Απαιτήσεις διαφάνειας τερματικών σταθμών

Η πρόταση θεσπίζει κοινές απαιτήσεις διαφάνειας για τους τερματικούς σταθμούς, ώστε να διασφαλίσει ότι όλοι οι τερματικοί σταθμοί δημοσιοποιούν τα δεδομένα σχετικά με τις εγκαταστάσεις και τις υπηρεσίες τους. Επιπλέον, η πρόταση προβλέπει τη δυνατότητα θέσπισης πλαισίου κατηγοριών τερματικών σταθμών, με βάση τα επίπεδα εξυπηρέτησης, για τις διαθέσιμες υπηρεσίες και εγκαταστάσεις. Τα μέτρα αυτά είναι συμπληρωματικά προς την προτεινόμενη αναθεώρηση του κανονισμού ΔΕΔ-M, ο οποίος αφορά τη χωρητικότητα και την ποιότητα των τερματικών σταθμών στο δίκτυο ΔΕΔ-M.

• **Συνέπεια με τις ισχύουσες διατάξεις στον τομέα πολιτικής**

Η πρωτοβουλία πρέπει να εξεταστεί στο πλαίσιο του ευρωπαϊκού νομοθετήματος για το κλίμα¹⁶ και της ανακοίνωσης για την Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία¹⁷, οι οποίες θέτουν στόχους μείωσης των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου. Επιπλέον, πρέπει να εξεταστεί στο

¹⁵ Οι 14 από τους 31 συμμετέχοντες του κλάδου και οι 4 από τις 8 αρχές.

¹⁶ Κανονισμός (ΕΕ) 2021/1119 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 30ής Ιουνίου 2021, για τη θέσπιση πλαισίου με στόχο την επίτευξη κλιματικής ουδετερότητας και για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 401/2009 και (ΕΕ) 2018/1999 («ευρωπαϊκό νομοθέτημα για το κλίμα») (ΕΕ L 243 της 9.7.2021, σ. 1).

¹⁷ COM(2019)640 final.

πλαίσιο της δέσμης REPowerEU¹⁸ που αποσκοπεί στη βελτίωση της ενεργειακής απόδοσης της ΕΕ και στον προσδιορισμό της αναθεώρησης της ΟΣΜ για τις συνδυασμένες μεταφορές ως σημαντικού εργαλείου στο πλαίσιο αυτό¹⁹, καθώς και του σχεδίου δράσης για μηδενική ρύπανση²⁰, το οποίο προωθεί τη μετάβαση σε καθαρότερες μεταφορές για τη μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και της ηχορύπανσης. Επίσης, η στρατηγική για βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα απαιτεί αποφασιστική δράση για τη μετάβαση των εμπορευματικών μεταφορών σε πιο βιώσιμους τρόπους μεταφοράς.

Θα πρέπει να σημειωθεί ότι στο παρελθόν υπήρχαν ήδη ειδικά ζητήματα πολιτικής σχετικά με τις συνδυασμένες μεταφορές. Το 1992 η Επιτροπή δημοσίευσε λευκή βίβλο για τις μεταφορές και συνοδευτική δέσμη νομοθετικών μέτρων, η οποία οδήγησε στη σημερινή ΟΣΜ, που απελευθερώνει πλήρως την αγορά των συνδυασμένων μεταφορών στην ΕΕ και παρέχει το σημερινό πλαίσιο στήριξης. Το 1997 η Επιτροπή δημοσίευσε ειδική στρατηγική για τις διατροπικές μεταφορές στην Ευρώπη²¹. Η λευκή βίβλος του 2011 για τις μεταφορές²² έθεσε ως ειδικό στόχο τη μετάβαση του 30 % των οδικών εμπορευματικών μεταφορών μεγάλων αποστάσεων (άνω των 300 km) σε σιδηροδρομικές ή πλωτές μεταφορές έως το 2030, και άνω του 50 % έως το 2050.

• Συνέπεια με άλλες πολιτικές της Ένωσης

Η πρόταση συμπληρώνει άλλες πολιτικές μεταφορών, οι οποίες α) στοχεύουν στις περιβαλλοντικές επιδόσεις των επιμέρους τρόπων μεταφοράς, β) εσωτερικεύουν το εξωτερικό κόστος με την εφαρμογή των αρχών «ο ρυπαίνων πληρώνει» και «ο χρήστης πληρώνει» και γ) παρέχουν διαφάνεια σχετικά με τις διαθέσιμες υπηρεσίες και τους εφαρμοστέους κανόνες για τον τομέα ή τμήματα αυτού.

Η βελτίωση της βιωσιμότητας των επιμέρους τρόπων μεταφοράς όσον αφορά την ενεργειακή τους απόδοση και τη χρήση βιώσιμων καυσίμων και, ως εκ τούτου, η μείωση του εξωτερικού κόστους των μεταφορών, επιδιώκεται με μια σειρά εργαλείων πολιτικής, όπως τα πρότυπα επιδόσεων για τις εκπομπές CO₂ από βαρέα επαγγελματικά οχήματα²³, η αναθεωρημένη οδηγία για τις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας (RED II)²⁴ και ο κανονισμός για τις υποδομές εναλλακτικών καυσίμων.

Ομοίως, εφαρμόζεται ήδη σειρά μέτρων που αποσκοπούν στην εσωτερίκευση του εξωτερικού κόστους, με στόχο να δοθεί η δυνατότητα στην κοινωνία να κάνει τις σωστές επιλογές. Στα μέτρα αυτά περιλαμβάνονται η τιμολόγηση του άνθρακα, τα τέλη υποδομών και οι φόροι επί της ενέργειας και των οχημάτων, οι οποίοι προσαρμόζονται και εφαρμόζονται σταδιακά. Εν τέλει, πρέπει να συγκλίνουν σε μια αμοιβαία συμβατή, συμπληρωματική και συνεκτική πολιτική, ωστόσο, σύμφωνα με τη στρατηγική για βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα, η διαδικασία αυτή μπορεί να διαρκέσει έως το 2050²⁵.

Ενώ υπάρχουν διάφορες υποχρεώσεις διαφάνειας και υποβολής εκθέσεων στην ειδική νομοθεσία για κάθε τρόπο μεταφοράς, η υποβολή εκθέσεων ή η ανταλλαγή πληροφοριών σε

¹⁸ REPowerEU: https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/european-green-deal/repowereu-affordable-secure-and-sustainable-energy-europe_el

¹⁹ «Εξοικονόμηση ενέργειας στην ΕΕ» [COM(2022) 240 final].

²⁰ COM(2021) 400 final.

²¹ COM(97) 243 final.

²² COM(2011) 144 final.

²³ Κανονισμός (ΕΕ) 2019/1242

²⁴ COM(2021) 557 final

²⁵ Η στρατηγική θέτει ως ορόσημο για την κάλυψη του συνόλου του εξωτερικού κόστους των μεταφορών στην ΕΕ από τους χρήστες των μεταφορών το αργότερο έως το 2050.

διατροφικό επίπεδο (όσον αφορά τις διατροφικές μεταφορές) δεν καλύπτεται σε μεγάλο βαθμό. Επιπλέον, η προστιθέμενη αξία και η ελκυστικότητα των διατροφικών μεταφορών εξαρτώνται από τις επιδόσεις των επιμέρους τρόπων μεταφοράς και τη διαθέσιμη χωρητικότητα των υποδομών. Ως εκ τούτου, η παρούσα πρωτοβουλία αναπτύσσεται σε στενό συντονισμό με άλλες νομοθετικές πράξεις και νομοθετικές προτάσεις για τις μεταφορές, συμπεριλαμβανομένων εκείνων στο πλαίσιο της δέσμης μέτρων για τον οικολογικό προσανατολισμό των μεταφορών, της οποίας αποτελεί μέρος η παρούσα πρωτοβουλία.

Έχει επίσης ισχυρές διασυνδέσεις με άλλα μέρη της εν λόγω δέσμης, ιδίως με την πρωτοβουλία για την αύξηση του μεριδίου των σιδηροδρόμων στις διεθνείς μεταφορές²⁶ και την αναθεώρηση της οδηγίας για τα βάρη και τις διαστάσεις στις οδικές μεταφορές²⁷, οι οποίες είναι εξίσου σημαντικές για την άρση των εμποδίων που αφορούν συγκεκριμένους τρόπους μεταφοράς στις διατροφικές μεταφορές.

Επιπλέον, το νέο κοινό πλαίσιο της ΕΕ για τη λογιστική καταγραφή των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου στον τομέα των μεταφορών και της εφοδιαστικής (CEEU) και η εφαρμογή του κανονισμού για τις ηλεκτρονικές πληροφορίες σχετικά με τις εμπορευματικές μεταφορές (eFTI)²⁸ συμβάλλουν στη διαμόρφωση του τεχνικού πλαισίου για την εφαρμογή της αναθεωρημένης ΟΣΜ.

Η αναθεώρηση συνάδει επίσης με την πρόσφατα εγκριθείσα ανακοίνωση Naiades²⁹, η οποία ζητεί μεγαλύτερη ενσωμάτωση των εσωτερικών πλωτών οδών σε ένα σύγχρονο διευρωπαϊκό σύστημα διατροφικών μεταφορών.

Επιπλέον, απαραίτητη προϋπόθεση για τη χρήση διατροφικών και πολυτροπικών μεταφορών είναι η διαθεσιμότητα κατάλληλων υποδομών με επαρκή χωρητικότητα. Από την πρόσφατη μελέτη σχετικά με τις τεχνολογίες μεταφόρτωσης³⁰ προκύπτει ότι υπάρχουν ελλείψεις στο δίκτυο ΔΕΔ-Μ για τις διατροφικές μεταφορές, και ότι η υφιστάμενη ικανότητα μεταφόρτωσης είναι ανεπαρκής για τις σιδηροδρομικές και τις εσωτερικές πλωτές μεταφορές. Το ζήτημα της χωρητικότητας των τερματικών σταθμών εξετάστηκε στην πρόταση της Επιτροπής για την αναθεώρηση του κανονισμού ΔΕΔ-Μ³¹, η οποία περιλαμβάνει για πρώτη φορά την υποχρέωση των κρατών μελών να εξασφαλίζουν επαρκή χωρητικότητα των πολυτροπικών εμπορευματικών τερματικών σταθμών βάσει ειδικής ανάλυσης και σχεδίου δράσης. Τα μέτρα αυτά αναμένεται να βελτιώσουν τη χωρητικότητα των υποδομών για τις διατροφικές μεταφορές εντός της επόμενης δεκαετίας.

Οι υποχρεώσεις που ορίζονται στην παρούσα οδηγία δεν θίγουν την εφαρμογή των σχετικών κανόνων για τις κρατικές ενισχύσεις. Η παρούσα οδηγία θα θεσπίσει τα κριτήρια για μια κατηγορία δραστηριοτήτων με το μεγαλύτερο περιθώριο μείωσης του εξωτερικού κόστους στον τομέα των μεταφορών, ενώ θα καθορίσει και στόχους πολιτικής για την προώθηση αυτού του υποσυνόλου δραστηριοτήτων. Τα κράτη μέλη μπορούν να εξετάσουν το

²⁶ https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13134-International-freight-and-passenger-transport-increasing-the-share-of-rail-traffic_el

²⁷ Οδηγία 96/53/ΕΚ του Συμβουλίου, της 25ης Ιουλίου 1996, σχετικά με τον καθορισμό, για ορισμένα οδικά οχήματα που κυκλοφορούν στην Κοινότητα, των μέγιστων επιτρεπόμενων διαστάσεων στις εθνικές και διεθνείς μεταφορές και των μέγιστων επιτρεπόμενων βαρών στις διεθνείς μεταφορές (ΕΕ L 235 της 17.9.1996, σ. 59). Επιτρέπει τη χρήση βαρύτερων και μεγαλύτερων οδικών οχημάτων στις διατροφικές μεταφορές, μεταξύ άλλων και στο οδικό σκέλος των συνδυασμένων μεταφορών.

²⁸ Κανονισμός (ΕΕ) 2020/1056

²⁹ COM(2021) 324 final.

³⁰ Comparative analysis of transshipment technologies for intermodal transport and their costs, PWC, KombiConsult 2022, https://transport.ec.europa.eu/news/study-analyses-transshipment-options-more-competitive-intermodal-transport-and-terminal-capacity-ten-2022-05-05_en

³¹ COM(2021) 812 final.

ενδεχόμενο θέσπισης, μεταξύ άλλων, μέτρων κρατικών ενισχύσεων για την επίτευξη των στόχων πολιτικής στο πλαίσιο της τροποποιημένης ΟΣΜ. Η απλή ενσωμάτωση μέτρων στα εθνικά πλαίσια πολιτικής που θεσπίζονται βάσει της παρούσας οδηγίας δεν τα απαλλάσσει από την αξιολόγηση της συμβατότητας, η οποία εμπίπτει στην αποκλειστική αρμοδιότητα της Επιτροπής.

Η παρούσα πρόταση συνάδει επίσης με τις τελικές προτάσεις της Διάσκεψης για το Μέλλον της Ευρώπης, ιδίως την πρόταση 3 για την κλιματική αλλαγή, την ενέργεια και τις μεταφορές, η οποία με τις οποίες ζητεί την αντιμετώπιση της κλιματικής αλλαγής και την τήρηση των παγκόσμιων στόχων για το κλίμα.

Τέλος, θα πρέπει να σημειωθεί ότι ορισμένα ενδιαφερόμενα μέρη εγείρουν το ζήτημα σύνδεσης μεταξύ της ΟΣΜ και των οδικών ενδομεταφορών. Εξακολουθεί να είναι σκόπιμο και σημαντικό να συνεχιστεί η ίση μεταχείριση των διεθνών συνδυασμένων μεταφορών και των διεθνών οδικών μεταφορών όσον αφορά τη χρήση μη εγκατεστημένων οδικών μεταφορέων, όπως προβλέπεται στο άρθρο 4 της ΟΣΜ. Κατά την αναθεώρηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1072/2009 το 2020³², οι συννομοθέτες προέβλεψαν παρέκκλιση από το άρθρο 4 της ΟΣΜ (αλλά μόνο σε περίπτωση κατάχρησής του), επιβεβαιώνοντας εκ νέου ότι το άρθρο 4 είναι χρήσιμο και παραμένει σε ισχύ³³.

2. ΝΟΜΙΚΗ ΒΑΣΗ, ΕΠΙΚΟΥΡΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΑΝΑΛΟΓΙΚΟΤΗΤΑ

• Νομική βάση

Ο τίτλος VI (άρθρα 90-100) της Συνθήκης για τη λειτουργία της ΕΕ (ΣΛΕΕ) θεσπίζει το προνόμιο της ΕΕ να ορίζει διατάξεις για την κοινή πολιτική μεταφορών. Το άρθρο 91 παράγραφος 1 στοιχείο γ) της ΣΛΕΕ προβλέπει ότι η ΕΕ έχει αρμοδιότητα στον τομέα των μεταφορών να θεσπίζει μέτρα για τη βελτίωση της ασφάλειας των μεταφορών, ενώ το άρθρο 91 παράγραφος 1 στοιχείο δ) της ΣΛΕΕ προβλέπει την ίδια αρμοδιότητα όσον αφορά «κάθε άλλη χρήσιμη διάταξη».

• Επικουρικότητα (σε περίπτωση μη αποκλειστικής αρμοδιότητας)

Ενωσιακή διάσταση του προβλήματος

Σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας, στους τομείς που δεν εμπίπτουν στην αποκλειστική της αρμοδιότητα, η ΕΕ μπορεί να ενεργεί μόνο εφόσον και στον βαθμό που οι στόχοι της προβλεπόμενης δράσης δεν μπορούν να επιτευχθούν επαρκώς από τα κράτη μέλη. Το εξωτερικό κόστος των μεταφορών, ειδικότερα εκείνο που σχετίζεται με την κλιματική αλλαγή, αποτελεί διασυνοριακό πρόβλημα, το οποίο δεν μπορεί να επιλυθεί μόνο με ανάληψη δράσης σε εθνικό ή τοπικό επίπεδο. Η επιτακτική ανάγκη μείωσης των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου που παράγονται από τις εμπορευματικές μεταφορές ισχύει εξίσου για τις διασυνοριακές και τις εγχώριες μεταφορές. Ως εκ τούτου, το πρόβλημα που έχει εντοπιστεί πρέπει να αντιμετωπιστεί σε επίπεδο ΕΕ, καθώς έχει διασυνοριακή διάσταση.

³² Κανονισμός (ΕΕ) 1055/2020 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Ιουλίου 2020, για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 1071/2009, (ΕΚ) αριθ. 1072/2009 και (ΕΕ) αριθ. 1024/2012 με στόχο την προσαρμογή τους στις εξελίξεις στον τομέα των οδικών μεταφορών (ΕΕ L 249 της 31.7.2020, σ. 17).

³³ Ορισμένα κράτη μέλη έχουν ασκήσει προσφυγές ακύρωσης της συγκεκριμένης διάταξης ενώπιον του Δικαστηρίου (C-542/20, Λιθουανία κατά Κοινοβουλίου και Συμβουλίου, C-545/20, Βουλγαρία κατά Κοινοβουλίου και Συμβουλίου, C-554/20, Ρουμανία κατά Κοινοβουλίου και Συμβουλίου και C-547/20, Πολωνία κατά Κοινοβουλίου και Συμβουλίου).

Προστιθέμενη αξία της δράσης σε επίπεδο ΕΕ

Στόχος της πρωτοβουλίας είναι η προώθηση της χρήσης των διατροφικών μεταφορών, εκ των οποίων το 81 % είναι μεταξύ των κρατών μελών, σε ολόκληρη την ΕΕ μέσω μέτρων στήριξης που θα βασίζονται σε κοινούς όρους επιλεξιμότητας. Από την άποψη της πολιτικής και της εσωτερικής αγοράς, είναι σημαντικό να διασφαλιστεί ότι τα προβλεπόμενα οφέλη εφαρμόζονται με συγκρίσιμο τρόπο σε ολόκληρη την ΕΕ. Δεδομένου του περιορισμένου χαρακτήρα της τρέχουσας ΟΣΜ, ορισμένα κράτη μέλη σχεδίασαν διαφοροποιημένη στήριξη για τις διατροφικές μεταφορές τόσο με τη μορφή μη εναρμονισμένης κανονιστικής υποστήριξης όσο και βάσει των κανόνων για τις κρατικές ενισχύσεις. Σε ορισμένες περιπτώσεις, οι πληροφορίες σχετικά με τη διαθεσιμότητα των εν λόγω μέτρων στήριξης ενδέχεται να μην ήταν εξίσου προσβάσιμες σε όλους τους φορείς εκμετάλλευσης, ιδίως στην περίπτωση διασυνοριακών δραστηριοτήτων. Ορισμένοι φορείς εκμετάλλευσης ενδέχεται να έχουν αποκτήσει ανταγωνιστικό πλεονέκτημα με επιπτώσεις που υπερβαίνουν τα εθνικά τους σύνορα. Η δράση της ΕΕ έχει ως στόχο να συμβάλει στη δημιουργία συγκρίσιμης μεταχείρισης για τους φορείς εκμετάλλευσης σε ολόκληρη την ΕΕ, να απλουστεύσει τις διοικητικές διαδικασίες για τον κλάδο, τα κράτη μέλη και την Επιτροπή και να βελτιώσει τη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς. Αυτό δεν μπορεί να επιτευχθεί μόνο με τη θέσπιση νομοθεσίας σε επίπεδο κρατών μελών.

- **Αναλογικότητα**

Οι επιλογές αναφορικά με τα συναφή μέτρα πολιτικής και την επιλογή πολιτικής που αποτελούν τη δομή της παρούσα πρωτοβουλίας έγιναν λαμβανομένης δεόντως υπόψη της αρχής της αναλογικότητας και, ως εκ τούτου, προέκυψε η πλέον ισορροπημένη προσέγγιση. Ενώ η πρόταση επιβάλλει στα κράτη μέλη την υποχρέωση να παρέχουν στήριξη σε ορισμένους τύπους διατροφικών μεταφορών, από την εκτίμηση των επιπτώσεων προκύπτει ότι η επιλογή πολιτικής που περιλαμβάνει μόνο την εθελοντική στήριξη των κρατών μελών δεν θα είναι επαρκής για την επίτευξη του στόχου. Η επιλογή πολιτικής που προτιμήθηκε εξασφαλίζει επαρκή μετάβαση των τρόπων μεταφοράς με εύλογο κόστος.

- **Επιλογή της νομικής πράξης**

Η επιλογή της νομικής πράξης, δηλαδή η τροποποίηση της ισχύουσας οδηγίας καθιστά δυνατή την ικανοποιητική επίτευξη του στόχου της βελτίωσης της ανταγωνιστικότητας των διατροφικών μεταφορών, διασφαλίζοντας παράλληλα την τήρηση των αρχών της επικουρικότητας. Για να εξασφαλιστεί η στήριξη, τα κράτη μέλη θα έχουν την ελευθερία να καθορίσουν τα αντίστοιχα πλαίσια πολιτικής τους με τα πλέον κατάλληλα μέτρα στήριξης.

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

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

Την περίοδο 2014-2016 διενεργήθηκε αξιολόγηση³⁴ της ΟΣΜ, η οποία κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η οδηγία εξακολουθεί να αποτελεί την κατάλληλη νομική πράξη για τη στήριξη των εμπορευματικών μεταφορών που συνδυάζουν διαφορετικούς τρόπους μεταφοράς. Σύμφωνα με εκτιμήσεις, η μετάβαση από τις αποκλειστικά οδικές μεταφορές στις διατροφικές μεταφορές απέφερε ετήσια εξοικονόμηση εξωτερικού κόστους έως και 2,1 δισ. EUR το 2011. Μολονότι δεν μπορούν να αποδοθούν όλες αυτές οι εξοικονομήσεις στην

³⁴ SWD(2016) 140 final.

ΟΣΜ, διαπιστώθηκε ότι χωρίς τη δράση της ΕΕ, οι διασυνοριακές υπηρεσίες συνδυασμένων μεταφορών πιθανότατα να αντιμετώπιζαν εμπόδια λόγω των διαφορετικών νομικών συστημάτων, τα οποία θα καθιστούσαν τις υπηρεσίες συνδυασμένων μεταφορών λιγότερο ελκυστικές και ενδεχομένως ανέφικτες.

Ωστόσο, ορισμένες διατάξεις της ΟΣΜ, π.χ. η απαίτηση χρήσης εγγράφων σε έντυπη μορφή, είναι παρωχημένες, καθώς αντικατοπτρίζουν την κατάσταση της αγοράς το 1992. Σε άλλες διατάξεις της οδηγίας παρατηρούνται αποκλίσεις όσον αφορά τη μεταφορά τους στο εθνικό δίκαιο και την εφαρμογή τους σε επίπεδο κρατών μελών, κάτι που προκαλεί πρακτικά προβλήματα στον κλάδο σε καθημερινή βάση, με αποτέλεσμα οι διατάξεις αυτές να μην είναι απολύτως αποτελεσματικές. Επιπλέον, τα μέτρα οικονομικής στήριξης είναι πολύ περιορισμένα και, ως εκ τούτου, δεν έχουν σημαντικό αντίκτυπο στην ανταγωνιστικότητα των διατροφικών μεταφορών. Στη δημόσια διαβούλευση, τόσο ο κλάδος όσο και οι δημόσιες διοικήσεις ανέφεραν ότι τα μέτρα πολιτικής είναι αναλογικά για την επίτευξη των στόχων πολιτικής.

• Διαβουλεύσεις με τα ενδιαφερόμενα μέρη

Η Επιτροπή είχε ενεργές επαφές με τα ενδιαφερόμενα μέρη και πραγματοποίησε διεξοδικές διαβουλεύσεις καθ' όλη τη διάρκεια της διαδικασίας εκτίμησης των επιπτώσεων.

Οι δραστηριότητες διαβούλευσης πραγματοποιήθηκαν το 2021 και το 2022, από τη δημοσίευση της αρχικής εκτίμησης των επιπτώσεων τον Αύγουστο του 2021, έως τη στοχευμένη διαβούλευση που ολοκληρώθηκε τον Αύγουστο του 2022.

Οι στόχοι των δραστηριοτήτων διαβούλευσης ήταν οι εξής:

- συλλογή πληροφοριών και απόψεων των ενδιαφερόμενων μερών σχετικά με τα βασικά προβλήματα και τους συναφείς παράγοντες, τον καθορισμό σχετικών στόχων πολιτικής που συνδέονται με τα εν λόγω προβλήματα, καθώς και τον προσδιορισμό, τον καθορισμό και τον έλεγχο των μέτρων πολιτικής που θα μπορούσαν να ληφθούν υπόψη στην εκτίμηση των επιπτώσεων·
- συγκέντρωση πληροφοριών και απόψεων σχετικά με τις πιθανές επιπτώσεις των μέτρων και επιλογών πολιτικής.

Στο πλαίσιο του αρχικού μηχανισμού ανατροφοδότησης, τα ενδιαφερόμενα μέρη είχαν τη δυνατότητα να υποβάλουν παρατηρήσεις σχετικά με την αρχική εκτίμηση των επιπτώσεων από τις 19 Αυγούστου έως τις 16 Σεπτεμβρίου 2021. Συνολικά, ελήφθησαν 62 επιμέρους απαντήσεις.

Στη συνέχεια, μια ανοικτή δημόσια διαβούλευση ήταν προσβάσιμη στον ιστότοπο «Πείτε την άποψή σας» από τις 7 Μαρτίου έως τις 30 Μαΐου 2022. Συνολικά, ελήφθησαν 101 απαντήσεις από διάφορα ενδιαφερόμενα μέρη. Ορισμένα ενδιαφερόμενα μέρη υπέβαλαν επίσης έγγραφα θέσης μαζί με τις απαντήσεις τους στη διαβούλευση.

Τέλος, πραγματοποιήθηκαν οι ακόλουθες στοχευμένες δραστηριότητες διαβούλευσης:

- Στοχευμένη διαδικτυακή έρευνα με στόχο την επικύρωση του ορισμού του προβλήματος και των στόχων των επιλογών πολιτικής, τη συγκέντρωση στοιχείων για τον λεπτομερέστερο καθορισμό των μέτρων/επιλογών πολιτικής, και την παροχή των δεδομένων που απαιτούνται για την υποστήριξη της εκτίμησης των επιπτώσεων των μέτρων και του αναμενόμενου κόστους. Η έρευνα διήρκεσε από τις 16 Μαΐου έως τις 24 Ιουνίου 2022, και ελήφθησαν 59 απαντήσεις.
- Πραγματοποιήθηκαν στοχευμένες συνεντεύξεις με ενδιαφερόμενα μέρη με τη συμμετοχή 29 ενδιαφερόμενων μερών από τον Μάιο έως τον Αύγουστο του 2022

(συμπεριλαμβανομένων τριών διερευνητικών συνεντεύξεων που πραγματοποιήθηκαν τον Φεβρουάριο του 2022).

- Στις 25 Οκτωβρίου 2022 πραγματοποιήθηκε μία συνάντηση εμπειρογνομόνων των ενδιαφερόμενων μερών με τον κλάδο. Παρέστησαν 60 συμμετέχοντες που εκπροσωπούσαν 55 οργανώσεις.

Από τις δραστηριότητες διαβούλευσης με τα ενδιαφερόμενα μέρη προέκυψε ότι συμφωνούν μεταξύ τους σε μεγάλο βαθμό ότι τα προβλήματα και οι στόχοι της πρωτοβουλίας είναι σημαντικά για την ανάπτυξη των διατροφικών μεταφορών.

Η διαβούλευση για την αρχική εκτίμηση των επιπτώσεων και η ανοικτή δημόσια διαβούλευση επικεντρώθηκαν στο πρόβλημα σε υψηλότερο επίπεδο, ενώ στη συνέχεια η έρευνα και οι συνεντεύξεις υιοθέτησαν μια λεπτομερέστερη και συστηματικότερη προσέγγιση για τον προσδιορισμό του προβλήματος και ενός συναφούς στόχου για την αναθεώρηση της ΟΣΜ. Ένα κοινό θέμα στις παρατηρήσεις σχετικά με την αρχική εκτίμηση των επιπτώσεων ήταν η έλλειψη σαφήνειας όσον αφορά τον ορισμό στην ισχύουσα ΟΣΜ, ενώ άλλοι πρότειναν να επικεντρωθεί περισσότερο η ΟΣΜ στις εσωτερικές πλωτές μεταφορές και στις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων, πέραν των οδικών και σιδηροδρομικών μεταφορών.

Όσον αφορά τον ορισμό του προβλήματος, από τη διαβούλευση προέκυψε ότι υπάρχει αρκετά ευρεία συναίνεση μεταξύ όλων των ενδιαφερόμενων μερών ότι, όταν δεν παρέχεται στήριξη, οι διατροφικές μεταφορές είναι ανταγωνιστικές έναντι των αποκλειστικά οδικών μεταφορών στην ΕΕ μόνο σε ορισμένες περιπτώσεις (63 από τους 95, 66 %). Οι φορείς εκμετάλλευσης τερματικών σταθμών ήταν ακόμα πιο απαισιόδοξοι, καθώς τρεις στους πέντε θεωρούν ότι οι διατροφικές μεταφορές δεν είναι ποτέ ή σχεδόν ποτέ ανταγωνιστικές έναντι των αποκλειστικά οδικών μεταφορών, εάν δεν λάβουν στήριξη. Η συντριπτική πλειονότητα των ομάδων ενδιαφερόμενων μερών του κλάδου συμφώνησε ότι η έλλειψη ανταγωνιστικότητας ως προς τις τιμές αποτελεί εμπόδιο για την ανάπτυξη των διατροφικών μεταφορών, με εξαίρεση τους διοργανωτές εμπορευματικών μεταφορών (π.χ. επιχειρήσεις εφοδιαστικής, μεταφορείς φορτίων που δραστηριοποιούνται κυρίως στις οδικές μεταφορές), οι οποίοι ήταν γενικά πιο επιφυλακτικοί ως προς το θέμα αυτό.

Οι συμμετέχοντες προσδιόρισαν έξι παράγοντες που επηρεάζουν την ανταγωνιστικότητα των διατροφικών μεταφορών σε σύγκριση με τις αποκλειστικά οδικές μεταφορές: οι σημαντικότεροι ήταν τα έξοδα μεταφόρτωσης (87 από τους 94, δηλαδή το 93 %) και η έλλειψη κατάλληλων τερματικών σταθμών στην περιοχή (85 από τους 95, δηλαδή το 89 %). Τουλάχιστον το 75 % των συμμετεχόντων από κάθε τύπο ενδιαφερόμενων μερών και υποκατηγορία κλάδου συμφώνησε ότι και οι δύο αυτοί παράγοντες ήταν σχετικοί. Το 80 % των συμμετεχόντων έκρινε ότι σχετικοί ήταν και τέσσερις επιπλέον παράγοντες, οι εξής: το ότι οι οδικές μεταφορές είναι πιο οικονομικές από τις διατροφικές μεταφορές για τις υπηρεσίες από πόρτα σε πόρτα (78 από τους 94, δηλαδή το 83 %)· η συνήθεια χρήσης αποκλειστικά οδικών μεταφορών (78 από τους 94, δηλαδή το 83 %)· η έλλειψη κατάλληλης προσφοράς υπηρεσιών σε τερματικούς σταθμούς στην περιοχή (76 από τους 95, δηλαδή το 80 %)· και καθυστέρηση/μεγαλύτερος χρόνος διαμετακόμισης σε σύγκριση με τις αποκλειστικά οδικές μεταφορές (73 από τους 92, δηλαδή το 79 %). Για καθένα από τα παραπάνω, τουλάχιστον οι μισοί από τους συμμετέχοντες από κάθε τύπο ενδιαφερόμενων μερών και υποκατηγορία κλάδου θεωρούν ότι οι παράγοντες αυτοί είναι σημαντικοί, ενώ μεταξύ των διοργανωτών μεταφορών μόνο 3 στους 7 θεωρούν ότι οι οδικές μεταφορές είναι πιο οικονομικές από τις διατροφικές/πολυτροπικές μεταφορές για τις υπηρεσίες από πόρτα σε πόρτα.

Οι 80 από τους 100 συμμετέχοντες (80 %) υπαινίσσονται ότι υπάρχουν διαφορές στην ανταγωνιστικότητα των διατροφικών μεταφορών στα διάφορα κράτη μέλη, για λόγους που συνήθως αφορούν τις διαφορές στις διαθέσιμες υποδομές και υπηρεσίες, καθώς και διαφορές στη στήριξη που παρέχεται.

Όσον αφορά τις αιτίες των προβλημάτων, οι 26 από τους 49 συμμετέχοντες στην έρευνα που πραγματοποιήθηκε μεταξύ των ενδιαφερόμενων μερών συμφώνησαν ή συμφώνησαν απόλυτα ότι τα ισχύοντα κριτήρια επιλεξιμότητας είναι υπερβολικά περιορισμένα, καθώς καλύπτουν μόνο δραστηριότητες μεταξύ των κρατών μελών, οι μονάδες φόρτωσης πρέπει να έχουν ελάχιστο μέγεθος για να είναι επιλέξιμες, ενώ ισχύουν και διαφορετικοί όροι επιλεξιμότητας για διαφορετικούς συνδυασμούς τρόπων μεταφοράς. Επιπλέον, οι 24 από τους 49 συμμετέχοντες στην έρευνα πιστεύουν ότι τα ισχύοντα κριτήρια επιλεξιμότητας δεν είναι απολύτως συναφή με την προώθηση της χρήσης των διατροφικών μεταφορών και τη μείωση του εξωτερικού κόστους. Οι 25 από τους 49 συμμετέχοντες στην έρευνα και οι 15 από τους 29 ερωτηθέντες θεωρούν ότι ο ισχύων ορισμός της επιλεξιμότητας επιτρέπει διάφορες ερμηνείες.

Οι 18 από τους 49 συμμετέχοντες στην έρευνα συμφώνησαν ή συμφώνησαν απόλυτα ότι δεν υπάρχει μια εμπειρική βάση για τον προσδιορισμό του επαρκούς επιπέδου στήριξης, καθώς η αξιολόγηση REFIT είχε ήδη καταλήξει στο συμπέρασμα ότι η ΟΣΜ για τις συνδυασμένες μεταφορές δεν διαθέτει αποτελεσματικό πλαίσιο επισκόπησης της αγοράς το οποίο θα επέτρεπε την προσαρμογή των μέτρων στήριξης στην πραγματική κατάσταση είτε σε επίπεδο ΕΕ είτε σε επίπεδο κρατών μελών. Οι 20 από τους 49 συμμετέχοντες στην έρευνα υποστήριζαν τον στόχο της βελτίωσης των δεδομένων, της ανάλυσης και της υποβολής εκθέσεων σχετικά με την κατάσταση των διατροφικών μεταφορών.

Σύμφωνα με την αξιολόγηση REFIT, τα μέτρα στήριξης που θεσπίστηκαν από την ΟΣΜ με σκοπό την ενίσχυση της σχετικής ανταγωνιστικότητας των συνδυασμένων μεταφορών είναι πολύ περιορισμένα. Οι 70 από τους 100 συμμετέχοντες στην ανοικτή δημόσια διαβούλευση συμφωνούν ότι αυτό αποτελεί πρόβλημα, ενώ οι 19 από τους 49 συμμετέχοντες στην έρευνα που πραγματοποιήθηκε μεταξύ των ενδιαφερόμενων μερών συμφώνησαν ή συμφώνησαν απόλυτα ότι τα ελλιπή, αναποτελεσματικά και μη αποδοτικά μέτρα στήριξης αποτελούν πρόβλημα.

Η στρατηγική για βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα εντοπίζει την ανάγκη βελτίωσης της ανταλλαγής δεδομένων για τις πολυτροπικές μεταφορές και της έξυπνης διαχείρισης της κυκλοφορίας με σκοπό την απλούστευση των πολύπλοκων κανονιστικών, διοικητικών και εμπορικών ρυθμίσεων. Οι φορείς εκμετάλλευσης χρησιμοποιούν διαφορετικά συστήματα, με διάφορα είδη διεπαφών, απαιτήσεων για τα σύνολα δεδομένων και σημασιολογίας. Οι 13 από τους 49 συμμετέχοντες στην έρευνα που πραγματοποιήθηκε μεταξύ των ενδιαφερόμενων μερών συμφωνούν ότι υπάρχει έλλειψη διαλειτουργικότητας και ότι ο κατακερματισμός των διαφόρων συστημάτων ανταλλαγής δεδομένων αποτελεί σημαντικό περιοριστικό παράγοντα. Όσον αφορά τις λειτουργικές ανεπάρκειες των τερματικών σταθμών, οι 37 από τους 100 συμμετέχοντες στην ανοικτή δημόσια διαβούλευση θεωρούν ότι η κακή ποιότητα εξυπηρέτησης στους τερματικούς σταθμούς αποτελεί παράγοντα που υπονομεύει την ανταγωνιστικότητα των διατροφικών μεταφορών.

- **Συλλογή και χρήση εμπειρογνωσίας**

Εκπονήθηκε μελέτη από εξωτερικό ανάδοχο για την υποστήριξη της εκτίμησης των επιπτώσεων στην οποία βασίζεται η πρόταση (Δεκέμβριος 2021 – Ιούνιος 2023). Η μελέτη παρείχε πολύτιμες πληροφορίες, ιδίως όσον αφορά τον σχεδιασμό των επιλογών πολιτικής, την αξιολόγηση των αναμενόμενων επιπτώσεων και τη συλλογή των απόψεων των άμεσα επηρεαζόμενων ενδιαφερόμενων μερών.

• Εκτίμηση επιπτώσεων

Τα μέτρα πολιτικής που περιλαμβάνονται στην παρούσα πρόταση βασίζονται στα αποτελέσματα εκτίμησης των επιπτώσεων. Η έκθεση της εκτίμησης των επιπτώσεων [SWD(2023) 351] έλαβε αρχικά αρνητική γνώμη από την επιτροπή ρυθμιστικού ελέγχου της Επιτροπής [SEC(2023) 373]. Στη συνέχεια υποβλήθηκε εκ νέου στην επιτροπή και έλαβε θετική γνώμη με επιφυλάξεις. Έχουν ληφθεί υπόψη οι συστάσεις που ελήφθησαν από την επιτροπή, ενώ στο παράρτημα 1 της έκθεσης της εκτίμησης των επιπτώσεων παρουσιάζεται συνοπτικά ο τρόπος με τον οποίο ελήφθησαν υπόψη.

Στην εκτίμηση των επιπτώσεων εξετάστηκαν πέντε επιλογές πολιτικής για την επίτευξη των καθορισμένων στόχων. Αυτές οι πέντε επιλογές αφορούν όλες τα ακόλουθα ζητήματα:

- την κάλυψη ευρύτερου φάσματος υπηρεσιών υπό όρους αποτελεσματικής συμμόρφωσης·
- την αύξηση της ανταγωνιστικότητας μέσω πλαισίου στήριξης·
- τη διαφάνεια, τη συνεργασία και την απλούστευση όσον αφορά την είσοδο στην αγορά·
- τη βελτίωση της υποβολής εκθέσεων και της ενημέρωσης σχετικά με τη λειτουργία της αγοράς.

Η επιλογή πολιτικής Α είναι η επιλογή με την πλέον ήπια παρέμβαση σε επίπεδο ΕΕ. Εφαρμόζεται σε όλες τις διατροφικές μεταφορές εντός της ΕΕ. Η επιλεξιμότητα θα βασίζεται σε ένα ευρύτερο σύνολο εξωτερικών παραγόντων, και θα απαιτεί τουλάχιστον 40 % εξοικονόμηση του εξωτερικού κόστους, ενώ η μεθοδολογία θα καθορίζεται με βάση τις μοναδιαίες αξίες που ορίζονται στο εγχειρίδιο σχετικά με το εξωτερικό κόστος των μεταφορών³⁵. Οι οδηγίες για τους υπολογισμούς θα καθοριστούν με εκτελεστική πράξη³⁶. Τα δεδομένα που πρέπει να παρέχονται για την απόδειξη της επιλεξιμότητας θα επανεξετάζονται και θα συνδέονται με τις πλατφόρμες eFTI³⁷. Η τρέχουσα υποχρέωση υποβολής εκθέσεων από την Επιτροπή ανά δύο έτη θα αντικατασταθεί από έκκληση προς τα κράτη μέλη να διενεργούν τακτική ανάλυση και στρατηγικό σχεδιασμό για βιώσιμους τρόπους μεταφοράς, ώστε να επιλέγουν την κατάλληλη στήριξη. Μολονότι η επιλογή πολιτικής ΕΠ-Α δεν υποχρεώνει τα κράτη μέλη να παρέχουν στήριξη, παρέχει μια εργαλειοθήκη με προκαθορισμένα εργαλεία στήριξης από τα οποία μπορούν να επιλέξουν. Όσον αφορά τη διαφάνεια και τη συνεργασία των τερματικών σταθμών, θα θεσπιστούν με εκτελεστική πράξη κοινοί κανόνες διαφάνειας για τους τερματικούς σταθμούς.

Η επιλογή πολιτικής Β είναι η επιλογή που συνδυάζει τις υποχρεώσεις σε επίπεδο ΕΕ με την ευελιξία, ώστε να λαμβάνονται υπόψη οι ειδικές εθνικές συνθήκες. Υποχρεώνει τα κράτη μέλη να στηρίζουν τις διατροφικές μεταφορές, αλλά τους παρέχει την ελευθερία να επιλέγουν μεταξύ των διαφόρων εργαλείων στήριξης που περιέχονται στην εργαλειοθήκη, για να αντιμετωπίσουν τις προκλήσεις στα εθνικά συστήματα μεταφορών. Αυτή η επιλογή πολιτικής υποδιαιρείται σε τρεις υποεπιλογές με διαφορετικό πεδίο εφαρμογής και διαφορετικούς όρους επιλεξιμότητας. Η επιλογή πολιτικής B1 και η επιλογή πολιτικής B2α εφαρμόζονται σε όλες τις ενδοενωσιακές διατροφικές μεταφορές, ενώ η επιλογή πολιτικής B2β εφαρμόζεται μόνο

³⁵ CE Delft (2019).

³⁶ Για να εξασφαλιστεί επαρκώς η ακριβής σύγκριση των δραστηριοτήτων, θα ήταν αναγκαίο να συνεχίζεται η επικαιροποίηση του εγχειριδίου σε τακτική βάση, με βάση τα πλέον πρόσφατα επιστημονικά στοιχεία. Επιπλέον, πρέπει να διασφαλιστεί η συνοχή και η συμπληρωματικότητα με το επικείμενο πλαίσιο CEEU.

³⁷ Πλατφόρμες ηλεκτρονικής ανταλλαγής δεδομένων μεταξύ επιχειρήσεων και δημόσιων αρχών (B2A) που δημιουργήθηκαν σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2020/1056.

στις διασυνοριακές ενδοενωσιακές μεταφορές. Στην επιλογή πολιτικής B1, η επιλεξιμότητα βασίζεται στη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου με κατώτατο όριο το 25 %, όπως υπολογίζεται σύμφωνα μεθοδολογία του κοινού πλαισίου της ΕΕ για τη λογιστική καταγραφή των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου στον τομέα των μεταφορών και της εφοδιαστικής (πρόταση της ΕΕ για την καταπολέμηση των εκπομπών). Στις επιλογές πολιτικής B2α και B2β, η επιλεξιμότητα βασίζεται σε ένα ευρύτερο σύνολο εξωτερικών παραγόντων με απαιτούμενο κατώτατο όριο μείωσης εκπομπών το 40 %, όπως στην επιλογή Α. Σε όλες τις υποεπιλογές της επιλογής πολιτικής Β, τα δεδομένα που πρέπει να παρέχονται για την απόδειξη της επιλεξιμότητας θα επανεξετάζονται και θα συνδέονται με πλατφόρμες eFTI. Για σκοπούς ανάλυσης της αγοράς και υποβολής εκθέσεων, όλες οι υποεπιλογές της επιλογής πολιτικής Β θα βασίζονται στην τρέχουσα υποχρέωση της Επιτροπής να καταρτίζει εκθέσεις κάθε 5 έτη με τη βοήθεια των κρατών μελών και με τη χρήση ειδικών μελετών ανάλυσης της αγοράς. Σε όλες τις υποεπιλογές της επιλογής πολιτικής Β, τα κράτη μέλη θα πρέπει να επιτύχουν συνολική μείωση του κόστους, καθώς και αύξηση των τεχνολογικών αναβαθμίσεων, ενώ παράλληλα θα έχουν τη δυνατότητα να επιλέξουν από μια εργαλειοθήκη για να προσαρμόσουν τη στήριξή τους στις εθνικές συνθήκες εντός των καθορισμένων ορίων. Επιπλέον, τα κράτη μέλη καλούνται να διευκολύνουν την έναρξη νέων διατροφικών διαδρομών. Όλες οι υποεπιλογές της επιλογής πολιτικής Β θα περιλαμβάνουν ρυθμιστικό όφελος που θα απαλλάσσει τα οδικά σκέλη των επιλέξιμων μεταφορών από τις απαγορεύσεις κυκλοφορίας που ισχύουν στα κράτη μέλη. Για τη διαφάνεια και τη συνεργασία των τερματικών σταθμών, τα μέτρα είναι τα ίδια με εκείνα της επιλογής πολιτικής Α.

Η επιλογή πολιτικής Γ θεσπίζει την ισχυρότερη παρέμβαση σε επίπεδο ΕΕ. Εφαρμόζεται σε όλες τις μεταφορές εντός της ΕΕ. Οι όροι επιλεξιμότητας είναι οι ίδιοι με εκείνους της επιλογής πολιτικής Α και της επιλογής πολιτικής B2, με βάση ένα ευρύτερο σύνολο εξωτερικών παραγόντων με κατώτατο όριο το 40 %. Όπως και στις άλλες επιλογές, τα δεδομένα που πρέπει να παρέχονται για την απόδειξη της επιλεξιμότητας θα επανεξετάζονται και θα συνδέονται με τις πλατφόρμες eFTI. Η υποχρέωση υποβολής εκθέσεων ανά δύο έτη από την Επιτροπή θα αντικατασταθεί από την υποχρέωση των κρατών μελών να διενεργούν τακτική ανάλυση και στρατηγικό σχεδιασμό, διαδικασίες που θα καλύπτουν ολόκληρο το σύστημα μεταφορών και θα περιλαμβάνουν διατροφική ανάλυση. Όσον αφορά τα εργαλεία στήριξης, επιβάλλει στα κράτη μέλη την υποχρέωση να παρέχουν εναρμονισμένη στήριξη για τη μείωση του κόστους (μέρους) των επιλέξιμων μεταφορών που πραγματοποιούνται στην επικράτειά τους σε επίπεδο που να ευνοεί την υιοθέτηση των διατροφικών μεταφορών. Το εν λόγω επίπεδο στήριξης εκτιμάται ότι ανέρχεται στο 10 % του συνολικού κόστους της μεταφοράς από πόρτα σε πόρτα για τον φορτωτή. Επίσης, η συγκεκριμένη επιλογή πολιτικής θα περιλαμβάνει εναρμονισμένο ρυθμιστικό όφελος που θα απαλλάσσει τα οδικά σκέλη των επιλέξιμων μεταφορών από τις απαγορεύσεις κυκλοφορίας που ισχύουν στα κράτη μέλη. Η επιλογή πολιτικής Γ θα απαιτήσει περαιτέρω τη θέσπιση καθορισμένου συνόλου δεδομένων και τη χρήση κοινών συνόλων δεδομένων και πρωτοκόλλων ανταλλαγής δεδομένων. Τα μέτρα για τη διαφάνεια των τερματικών σταθμών είναι τα ίδια με εκείνα των επιλογών πολιτικής Α και Β.

Βάσει της εκτίμησης των επιπτώσεων, η επιλογή πολιτικής B2α είναι η προτιμώμενη επιλογή. Επιτυγχάνει τον στόχο εξασφαλίζοντας τη μεγαλύτερη δυνατή αλλαγή του τρόπου εκτέλεσης των μεταφορών και εξοικονόμηση εξωτερικού κόστους με καλή σχέση κόστους-οφέλους, διασφαλίζοντας παράλληλα τη συνοχή και τη συμμόρφωση με τις αρχές της αναλογικότητας και της επικουρικότητας.

Η προτιμώμενη επιλογή αναμένεται να αποφέρει σημαντική και επαναλαμβανόμενη εξοικονόμηση διοικητικού κόστους για τις επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στον τομέα των διατροφικών μεταφορών. Η επαναλαμβανόμενη εξοικονόμηση κόστους για τους φορείς

εκμετάλλευσης που δραστηριοποιούνται στις διατροφικές μεταφορές λόγω της χρήσης ηλεκτρονικών δεδομένων και πλατφορμών eFTI εκτιμάται σε 430 εκατ. EUR ετησίως. Ταυτόχρονα, οι τερματικοί σταθμοί θα επιβαρύνονται με διοικητικές δαπάνες για την επικαιροποίηση των πληροφοριών που πρέπει να δημοσιεύονται στον ιστότοπό τους. Το επαναλαμβανόμενο ετήσιο μέσο κόστος για όλους τους τερματικούς σταθμούς την περίοδο 2025-2035 εκτιμάται σε περίπου 6 100 EUR. Η εξοικονόμηση διοικητικού κόστους υπερβαίνει σε μεγάλο βαθμό το αμελητέο κόστος, καθώς η καθαρή εξοικονόμηση διοικητικού κόστους για τις επιχειρήσεις εκτιμάται σε 430 εκατ. EUR ετησίως.

Για να διασφαλιστεί η ορθή τήρηση της αρχής της επικουρικότητας, πέραν του αποτελέσματος της εκτίμησης των επιπτώσεων, τα κράτη μέλη έχουν πλήρη ευελιξία να επιλέξουν το είδος των μέτρων που θα εφαρμόσουν, ενώ παράλληλα θα πρέπει να επιτύχουν τον στόχο μείωσης του κόστους κατά 10 %. Για να διασφαλιστεί η λήψη τεκμηριωμένων αποφάσεων και η επίτευξη των στόχων, η προτιμώμενη επιλογή περιλαμβάνει την υποχρέωση κάθε κράτους μέλους να αξιολογεί τα υφιστάμενα και δυνητικά μέτρα του και να ενοποιήσει όλα τα μέτρα σε ένα ενιαίο εθνικό πλαίσιο πολιτικής. Η υποχρέωση αυτή είναι παρόμοια, αλλά λιγότερο απαιτητική από την υποχρέωση ανάλυσης των διατροφικών στρατηγικών στο πλαίσιο της επιλογής πολιτικής Γ. Εκτιμάται ότι θα έχει μικρό αντίκτυπο στο κόστος (πρόσθετες εφάπαξ δαπάνες ύψους έως 1,1 εκατ. EUR συν επαναλαμβανόμενες δαπάνες ύψους 1,6 εκατ. EUR ανά 5 έτη). Αυτές οι αλλαγές δεν μεταβάλλουν σημαντικά την κατάταξη των επιλογών και την ανάδειξη της προτιμώμενης επιλογής πολιτικής.

- **Θεμελιώδη δικαιώματα**

Η πρόταση συνάδει με τον Χάρτη των Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

4. ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ

Η πρόταση συνεπάγεται καθαρό κόστος για τον προϋπολογισμό της Ένωσης ύψους 2 εκατ. EUR για την περίοδο 2025-2050. Οι δημοσιονομικές επιπτώσεις της πρότασης περιγράφονται λεπτομερέστερα στο νομοθετικό δημοσιονομικό δελτίο που επισυνάπτεται στην παρούσα πρόταση.

Οι δημοσιονομικές επιπτώσεις πέραν του τρέχοντος πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου (ΠΔΠ) περιγράφονται με τη μορφή ενδεικτικής επισκόπησης που δεν θίγει τη μελλοντική συμφωνία ΠΔΠ.

5. ΛΟΙΠΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

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

Τα κράτη μέλη υποχρεούνται να εγκρίνουν και να δημοσιεύουν τα εθνικά τους πλαίσια πολιτικής (ΕΠΠ), στα οποία συγκεντρώνουν τα υφιστάμενα και τα νέα μέτρα που επηρεάζουν τις διατροφικές μεταφορές το αργότερο δύο έτη μετά την έναρξη ισχύος της παρούσας τροποποίησης και στη συνέχεια να αξιολογούν τον αντίκτυπο των οικείων ΕΠΠ ανά πενταετία. Πρέπει να κοινοποιούν στην Επιτροπή τα οικεία ΕΠΠ, καθώς και τα αποτελέσματα των αξιολογήσεών τους.

Η Επιτροπή θα παρακολουθεί την εφαρμογή, τα αποτελέσματα και τον αντίκτυπο της παρούσας πρότασης μέσω των υποχρεώσεων υποβολής εκθέσεων που θεσπίζονται βάσει της παρούσας πρότασης. Ένα έτος πριν από την εφαρμογή της οδηγίας, θα καθορίσει την αρχική κατάσταση στην αγορά και, στη συνέχεια, 5 έτη μετά την εφαρμογή της οδηγίας, και στο εξής ανά 5 έτη, θα συντάσσει έκθεση σχετικά με την οικονομική ανάπτυξη των διατροφικών

μεταφορών στην ΕΕ. Θα επικουρείται στη συλλογή των απαραίτητων πληροφοριών από τα κράτη μέλη και από συγκεντρωτικά δεδομένα από τις πλατφόρμες eFTI. Οι εκθέσεις θα εξετάζουν ειδικότερα τον όγκο της διατροφικής κυκλοφορίας στην ΕΕ, τις κύριες οδούς διατροφικών μεταφορών, τα κύρια εμπόδια στην αύξηση της χρήσης των διατροφικών μεταφορών, την ανταγωνιστικότητα των διατροφικών μεταφορών σε σύγκριση με τις αποκλειστικά οδικές μεταφορές (συμπεριλαμβανομένης ανάλυσης της στήριξης που παρέχεται από τα κράτη μέλη στα ΕΠΠ τους) και τις εξελίξεις στη χωρητικότητα των τερματικών σταθμών.

Το αργότερο μετά από 10 έτη η Επιτροπή θα αξιολογήσει αν είναι σκόπιμο να συνεχιστεί το καθεστώς στήριξης δυνάμει της παρούσας οδηγίας.

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

Ο τίτλος της οδηγίας προσαρμόζεται ώστε να αντικατοπτρίζει το διευρυμένο πεδίο εφαρμογής με την κατάργηση της διατύπωσης «μεταξύ κρατών μελών» και την αντικατάσταση της φράσης «συνδυασμένες μεταφορές» με τη φράση «διατροφικές μεταφορές».

Το άρθρο 1 της τροποποιητικής οδηγίας προβλέπει τις ακόλουθες τροποποιήσεις της οδηγίας 92/106/ΕΟΚ:

- *Το άρθρο 1 της τρέχουσας οδηγίας προέβλεπε το πεδίο εφαρμογής της ΟΣΜ καθορίζοντας τις προϋποθέσεις που πρέπει να πληρούνται για την υπαγωγή στο πλαίσιο στήριξης των «συνδυασμένων μεταφορών». Στην αναθεωρημένη οδηγία, για λόγους σαφήνειας, προστίθενται δύο άρθρα που περιγράφουν το πεδίο εφαρμογής (άρθρο 1α) και παρέχουν ορισμούς (άρθρο 1β), ενώ ακολουθεί το νέο άρθρο 1γ που προβλέπει τις νέες προϋποθέσεις που πρέπει να πληρούνται για να χαρακτηρίζονται οι δραστηριότητες «συνδυασμένες μεταφορές».*
- *Το άρθρο 2 αντικαθίσταται από επικαιροποιημένη διατύπωση ώστε να καταργηθεί η περιττή προβλεπόμενη ημερομηνία του 1993.*
- *Το άρθρο 3 αντικαθίσταται από επικαιροποιημένους όρους για την απόδειξη της συμμόρφωσης.*
- *Προστίθεται το άρθρο 3α που προβλέπει την υποχρέωση των κρατών μελών να θεσπίζουν, να δημοσιεύουν, να εφαρμόζουν και να αξιολογούν εθνικά πλαίσια πολιτικής για τη στήριξη των διατροφικών μεταφορών.*
- *Το άρθρο 5 αντικαθίσταται από επικαιροποιημένη διατύπωση σχετικά με την υποβολή εκθέσεων από την Επιτροπή.*
- *Το άρθρο 6 παράγραφος 1 αντικαθίσταται από επικαιροποιημένη διατύπωση ώστε να διασφαλίζεται η συμμόρφωση με τους κανόνες για τις κρατικές ενισχύσεις.*
- *Το άρθρο 7 απαλείφεται.*
- *Το άρθρο 9 αντικαθίσταται από νέα διατύπωση για την επικαιροποίηση των παρωχημένων παραπομπών και την απλούστευση της διατύπωσης.*
- *Προστίθεται το άρθρο 9α που προβλέπει την υποχρέωση απαλλαγής των οδικών σκελών των συνδυασμένων μεταφορών από τις απαγορεύσεις κυκλοφορίας που ισχύουν στα κράτη μέλη τα σαββατοκύριακα και τις επίσημες αργίες.*
- *Προστίθεται το άρθρο 9β που θεσπίζει απαιτήσεις διαφάνειας για τους εμπορευματικούς τερματικούς σταθμούς των διατροφικών μεταφορών.*

- Προστίθεται το άρθρο 9γ που καθορίζει τους όρους ανάθεσης κατ' εξουσιοδότηση αρμοδιοτήτων στην Επιτροπή δυνάμει της παρούσας οδηγίας.
- Προστίθεται το άρθρο 9δ που θεσπίζει τη διαδικασία επιτροπής για την άσκηση από την Επιτροπή της εξουσίας έκδοσης εκτελεστικών πράξεων.
- Το άρθρο 10 απαλείφεται.
- Προστίθεται παράρτημα με ενδεικτικό κατάλογο των μέτρων στήριξης που αναφέρονται στο άρθρο 3α.

Το άρθρο 2 της τροποποιητικής οδηγίας τροποποιεί τον κανονισμό (ΕΕ) 2020/1056 ώστε να θεσπιστεί η υποχρέωση των πλατφορμών eFTI να παρέχουν δυνατότητα λειτουργίας για τον υπολογισμό της εξοικονόμησης εξωτερικού κόστους και την κατάρτιση συγκεντρωτικών δεδομένων σχετικά με τον ετήσιο όγκο των συνδυασμένων μεταφορών.

Το άρθρο 3 της τροποποιητικής οδηγίας θεσπίζει την υποχρέωση μεταφοράς στο εθνικό δίκαιο και ετεροχρονισμένης εφαρμογής της οδηγίας.

Το άρθρο 4 της τροποποιητικής οδηγίας ορίζει την ημερομηνία έναρξης ισχύος και εφαρμογής της παρούσας οδηγίας.

Το άρθρο 5 της τροποποιητικής οδηγίας ορίζει τους αποδέκτες.

Πρόταση

ΟΔΗΓΙΑ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

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

(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 Επιτροπής¹,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών²,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- 1) Ο κανονισμός (ΕΕ) 2021/1119 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου³ έχει ως στόχο τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου στο σύνολο της οικονομίας της Ένωσης κατά τουλάχιστον 55 % έως το 2030 σε σύγκριση με τα επίπεδα του 1990 και στην επίτευξη κλιματικής ουδετερότητας έως το 2050. Για τις μεταφορές, ο στόχος αυτός σημαίνει μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου κατά 90 % έως το 2050. Επιπλέον, για να μειώσει την εξάρτησή της από τα ορυκτά καύσιμα, η Ένωση πρέπει να βελτιώσει την ενεργειακή της απόδοση, όπως επισημαίνεται στη δέσμη μέτρων REPowerEU⁴, και να στραφεί σε καθαρότερες μεταφορές για τη μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και της ηχορύπανσης, όπως προβλέπεται στο σχέδιο δράσης για μηδενική ρύπανση⁵.

¹ ΕΕ C της , σ. .

² ΕΕ C της , σ. .

³ Κανονισμός (ΕΕ) 2021/1119 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 30ής Ιουνίου 2021, για τη θέσπιση πλαισίου με στόχο την επίτευξη κλιματικής ουδετερότητας και για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 401/2009 και (ΕΕ) 2018/1999 («ευρωπαϊκό νομοθέτημα για το κλίμα») (ΕΕ L 243 της 9.7.2021, σ. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj>).

⁴ Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών - «Σχέδιο REPowerEU» [COM(2022) 230 final].

⁵ Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών «Πορεία προς έναν υγιή

- 2) Οι διατροπικές μεταφορές συνδυάζουν τις καλύτερες περιβαλλοντικές επιδόσεις και την ενεργειακή απόδοση των σιδηροδρομικών και πλωτών μεταφορών με την προσβασιμότητα και την ευελιξία των οδικών μεταφορών και, ως εκ τούτου, αποτελούν καταλυτικό παράγοντα για την αύξηση της υιοθέτησης των σιδηροδρομικών και πλωτών εμπορευματικών μεταφορών. Καθιστούν επίσης δυνατή την αποδοτικότερη κατανομή του όγκου μεταξύ των τρόπων μεταφοράς και αντιμετωπίζουν αποτελεσματικά το εξωτερικό κόστος των οδικών μεταφορών που είναι δύσκολο να εσωτερικευθεί πλήρως, ιδίως την κυκλοφοριακή συμφόρηση και τα ατυχήματα. Ωστόσο, οι τιμές των μεταφορών σήμερα δεν αντικατοπτρίζουν ακόμη πλήρως τις αρνητικές επιπτώσεις που προκαλούνται από τους διάφορους τρόπους μεταφοράς, γεγονός που εμποδίζει την αποτελεσματική μείωση των επιπτώσεων των εξωτερικών παραγόντων με την υιοθέτηση πιο βιώσιμων επιλογών εμπορευματικών μεταφορών.
- 3) Η οδηγία 92/106/ΕΟΚ του Συμβουλίου⁶ θεσπίζει πλαίσιο για την ενθάρρυνση της ανάπτυξης των διατροπικών μεταφορών, και ειδικότερα των συνδυασμένων μεταφορών. Υποστηρίζει δραστηριότητες διατροπικών μεταφορών που ανταγωνίζονται τις μονοτροπικές οδικές μεταφορές και αποτελεί την κύρια νομοθετική πράξη της Ένωσης που παρέχει κίνητρα για τη μετάβαση από τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές σε τρόπους μεταφοράς χαμηλότερων εκπομπών, όπως οι εσωτερικές πλωτές μεταφορές, οι θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων και οι σιδηροδρομικές μεταφορές. Παρότι η οδηγία 92/106/ΕΟΚ συνέβαλε στην ανάπτυξη της πολιτικής της Ένωσης για την αλλαγή του τρόπου εκτέλεσης των μεταφορών, το περιορισμένο πεδίο εφαρμογής της, η ανεπαρκής στήριξη και οι ελλείψεις στην εφαρμογή της περιόρισαν την αποτελεσματικότητά της. Ως εκ τούτου, είναι αναγκαίο να διασφαλιστεί ότι θα καταστούν ελκυστικές για τους φορτωτές οι διατροπικές μεταφορές στην Ένωση, οι οποίες μειώνουν το εξωτερικό κόστος, καθώς είναι φιλικότερες προς το περιβάλλον, ασφαλέστερες, ενεργειακά αποδοτικότερες και προκαλούν λιγότερη κυκλοφοριακή συμφόρηση σε σύγκριση με τις οδικές μεταφορές.
- 4) Μόνο οι διατροπικές μεταφορές που διαθέτουν εμπορικά βιώσιμη εναλλακτική μονοτροπική οδική μεταφορά οδηγούν σε εξοικονόμηση εξωτερικού κόστους. Στις διατροπικές μεταφορές που συνδέουν νησιά με την ηπειρωτική χώρα δεν υπάρχει εναλλακτική οδική λύση, αλλά μπορεί να επιτευχθεί εξοικονόμηση εξωτερικού κόστους με διαφορετικές διαδρομές που χρησιμοποιούν μεγαλύτερα σκέλη θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων ή διαφορετικά σκέλη θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων που συνδυάζουν σιδηροδρομικές και εσωτερικές πλωτές μεταφορές.
- 5) Περίπου το ένα πέμπτο των διατροπικών μεταφορών πραγματοποιούνται αποκλειστικά εντός ενός μόνο κράτους μέλους. Ωστόσο, οι αρνητικές συνέπειες των εθνικών οδικών μεταφορών, και ιδίως οι εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου και η κυκλοφοριακή συμφόρηση, έχουν επιπτώσεις πέρα από τα εθνικά σύνορα των κρατών μελών. Ως εκ τούτου, για να διασφαλιστεί ότι όλες οι μεταφορές που συμβάλλουν στη μείωση του εξωτερικού κόστους αντιμετωπίζονται με τον ίδιο τρόπο, είναι αναγκαία η κινητροδότηση σε επίπεδο Ένωσης τόσο των διεθνών όσο

πλανήτη για όλους — Σχέδιο δράσης της ΕΕ για μηδενική ρύπανση των υδάτων, του αέρα, και του εδάφους» [COM(2021) 400 final].

⁶ 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1992/106/oj>).

και των εθνικών διατροφικών μεταφορών, συμπεριλαμβανομένων διαφορετικών συνδυασμών τρόπων μεταφοράς.

- 6) Για την ανάπτυξη των διατροφικών μεταφορών, είναι απαραίτητη η διαθεσιμότητα τερματικών σταθμών μεταφόρτωσης. Ωστόσο, τα μέτρα στήριξης για την αύξηση της χωρητικότητας των τερματικών σταθμών δεν θα πρέπει να καλύπτονται από την παρούσα οδηγία, καθώς περιλαμβάνονται στον *[να προστεθεί παραπομπή στον αναθεωρημένο κανονισμό ΔΕΔ-M, ο οποίος βρίσκεται επί του παρόντος υπό διαπραγμάτευση από τους συννομοθέτες]*.
- 7) Η επιλεξιμότητα για τα οφέλη που απορρέουν από την οδηγία 92/106/ΕΟΚ βασίζεται στα όρια απόστασης των διαφορετικών τμημάτων της μεταφοράς. Αυτή η προσέγγιση του ορισμού των «συνδυασμένων μεταφορών» δεν στηρίζει επαρκώς τον στόχο της μείωσης του εξωτερικού κόστους, καθώς δεν είναι αρκετά στοχευμένη. Επιπλέον, δεν αντικατοπτρίζει αντικειμενικά τις συνθήκες και τις περιστάσεις στις διάφορες περιοχές, ούτε λαμβάνει υπόψη τα χαρακτηριστικά των περιβαλλοντικών επιδόσεων της ίδιας της μεταφοράς, όπως, για παράδειγμα, ο τύπος του οχήματος και του καυσίμου που χρησιμοποιείται. Ως εκ τούτου, η στήριξη που παρέχεται θα πρέπει να εφαρμόζεται μόνο στις διατροφικές μεταφορές που εξασφαλίζουν επαρκές επίπεδο εξοικονόμησης εξωτερικού κόστους και βελτιστοποιούν τη χρήση του δικτύου μεταφορών. Για την αποτύπωση των εν λόγω δραστηριοτήτων, θα πρέπει να καθοριστεί κατώτατο όριο εξοικονόμησης εξωτερικού κόστους, συμπεριλαμβανομένων των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου, της ατμοσφαιρικής ρύπανσης, των τραυματισμών και των θανάτων, του θορύβου και της κυκλοφοριακής συμφόρησης, που επιτυγχάνεται με μια διατροφική μεταφορά σε σύγκριση με την εμπορικά βιώσιμη εναλλακτική μονοτροπική οδική μεταφορά. Το κατώτατο όριο θα πρέπει να μπορεί να ωφελεί όλους τους συνδυασμούς τρόπων μεταφοράς και, παράλληλα, να διασφαλίζει ότι οι σιδηροδρομικές μεταφορές, οι εσωτερικές πλωτές μεταφορές και οι θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων θα αποτελούν σημαντικό μέρος των διατροφικών μεταφορών. Επιπλέον, κατά τον υπολογισμό της εξοικονόμησης εξωτερικού κόστους θα πρέπει να λαμβάνεται υπόψη το εξωτερικό κόστος όλων των αναπόσπαστων μερών της διατροφικής μεταφοράς, ώστε να είναι δυνατή η δίκαιη σύγκριση με άλλες επιλογές μεταφοράς.
- 8) Στην περίπτωση μεταφορών που ξεκινούν ή τελειώνουν εκτός της Ένωσης, ή και τα δύο, ή ξεκινούν και τελειώνουν εντός της Ένωσης αλλά διέρχονται από τρίτη χώρα, το τμήμα της εν λόγω διατροφικής μεταφοράς που εκτελείται εντός της Ένωσης θα πρέπει να εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας, εφόσον το εν λόγω τμήμα της μεταφοράς πληροί τις προϋποθέσεις που ορίζονται στην παρούσα οδηγία, δεδομένου ότι συνεπάγεται αλλαγή τρόπου εκτέλεσης της μεταφοράς εντός της Ένωσης.
- 9) Οι διατροφικές μεταφορές μπορούν να διαφέρουν σημαντικά μεταξύ τους όσον αφορά τους συνδυασμούς τρόπων μεταφοράς και τον αριθμό διαφορετικών επιχειρησιακών τμημάτων, όπως ο διαφορετικός αριθμός σκελών μεταφοράς. Οι συνδυασμένες μεταφορές που στηρίζονται δυνάμει της παρούσας οδηγίας θα μπορούσαν να περιλαμβάνουν είτε ένα είτε δύο οδικά σκέλη και ένα ή περισσότερα μη οδικά σκέλη. Δεδομένου ότι κανένα από τα διαφορετικά σκέλη μιας συνδυασμένης μεταφοράς δεν εκτελείται χωρίς τα άλλα σκέλη, και σύμφωνα με τη νομολογία του Δικαστηρίου, η μεταφορά από τον φορτωτή στον τελικό παραλήπτη

αποτελεί ενιαία αδιαχώριστη μεταφορά⁷. Ως εκ τούτου, τα εμπόδια που τίθενται σε οποιοδήποτε τμήμα της διατροφικής μεταφοράς μπορούν να υπονομεύσουν τη βιωσιμότητα του συνόλου της διατροφικής μεταφοράς και, ως εκ τούτου, μπορούν να οδηγήσουν σε αυξημένη χρήση μονοτροπικών οδικών μεταφορών.

- 10) Για να είναι δυνατή η παρακολούθηση των διατροφικών μονάδων φόρτωσης μέσω της διατροφικής αλυσίδας με στόχο τον καθορισμό των διατροφικών μεταφορών που μπορούν να επωφεληθούν από το πλαίσιο στήριξης δυνάμει της παρούσας οδηγίας, είναι απαραίτητο οι διατροφικές μονάδες φόρτωσης που χρησιμοποιούνται σε όλες αυτές τις δραστηριότητες να χρησιμοποιούν υφιστάμενα και ευρέως χρησιμοποιούμενα μέσα αναγνώρισης και σήμανσης. Η τυποποιημένη αναγνώριση θα πρέπει επίσης να επιταχύνει τον χειρισμό των διατροφικών μονάδων φόρτωσης στους τερματικούς σταθμούς και να διευκολύνει τη ροή των διατροφικών μεταφορών.
- 11) Κατά τη μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων, ενδέχεται να είναι αναγκαία η παραλαβή ή η επιστροφή άδειου εμπορευματοκιβωτίου σε αποθήκη εμπορευματοκιβωτίων πριν από ή μετά τη χρήση του σε διατροφική μεταφορά. Όταν οι εν λόγω διαδρομές στις αποθήκες πραγματοποιούνται με ειδικά άδεια εμπορευματοκιβώτια και καλύπτονται από τη σύμβαση μεταφοράς της διατροφικής μεταφοράς ή από μέρος αυτής, θα πρέπει να θεωρούνται και αυτές αναπόσπαστο τμήμα της διατροφικής μεταφοράς.
- 12) Προκειμένου να διασφαλιστεί ότι μόνο οι επιλέξιμες διατροφικές μεταφορές επωφελούνται από το πλαίσιο στήριξης που θεσπίζεται με την παρούσα οδηγία, είναι σημαντικό να είναι δυνατή η επαλήθευση της συμμόρφωσης κάθε δραστηριότητας με τους όρους που καθορίζονται στο πλαίσιο στήριξης. Τα σύγχρονα ψηφιακά εργαλεία μπορούν να υπολογίσουν την εξοικονόμηση εξωτερικού κόστους και να συμβάλουν στην επαλήθευση της συμμόρφωσης. Οι πλατφόρμες για τα ψηφιακά δεδομένα των μεταφορών που έχουν συσταθεί σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 1056/2020 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁸ (στο εξής: πλατφόρμες eFTI) παρέχουν ένα κατάλληλο εργαλείο, καθώς είναι κατασκευασμένες ώστε να περιλαμβάνουν τις κανονιστικές πληροφορίες που απαιτούνται, συμπεριλαμβανομένου του υπολογισμού της εξοικονόμησης εξωτερικού κόστους. Ως εκ τούτου, η χρήση πλατφόρμας eFTI θα πρέπει να είναι υποχρεωτική για όλες τις δραστηριότητες που επιθυμούν να επωφεληθούν από το πλαίσιο στήριξης.
- 13) Πρέπει να καθιερωθεί μια κοινή εναρμονισμένη μεθοδολογία υπολογισμού με τιμές αναφοράς για το εξωτερικό κόστος ή πηγές των εν λόγω τιμών αναφοράς, η οποία θα επικαιροποιείται τακτικά και θα συμβαδίζει με την ανάπτυξη της βάσης γνώσεων και στοιχείων τεκμηρίωσης. Ως εκ τούτου, η ακριβής μεθοδολογία θα πρέπει να καθοριστεί μέσω εκτελεστικής πράξης, και να υπολογίζεται σύμφωνα με τις μοναδιαίες αξίες που καθορίζονται στο εγχειρίδιο σχετικά με το εξωτερικό κόστος των μεταφορών⁹, στην επικαιροποιημένη του έκδοση.

⁷ Απόφαση της 7ης Μαΐου 1991, Επιτροπή κατά Ιταλίας (C-45/89, Συλλογή 1991, σ. I-2053) ECLI:EU:C:1991:185.

⁸ 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2020/1056/oj>).

⁹ Handbook on the external costs of transport [Εγχειρίδιο σχετικά με το εξωτερικό κόστος των μεταφορών]. Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Έκδοση 2019 — 1.1, Υπηρεσία Εκδόσεων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ISBN 978-92-76-18184-2.

- 14) Οι απαιτούμενες πληροφορίες μεταφοράς θα πρέπει να καταγράφονται σε πλατφόρμες eFTI πριν από την έναρξη της μεταφοράς και να περιορίζονται αυστηρά στα δεδομένα και στους υπολογισμούς που χρειάζονται για την απόδειξη της συμμόρφωσης. Για να αποφευχθεί ο διοικητικός φόρτος, οι αρμόδιες εθνικές αρχές δεν θα πρέπει να ζητούν πρόσθετες πληροφορίες για σκοπούς ελέγχου της συμμόρφωσης.
- 15) Για να μπορεί η Επιτροπή να τηρεί τις υποχρεώσεις υποβολής εκθέσεων που υπέχει δυνάμει της παρούσας οδηγίας, θα πρέπει να τίθενται ετησίως στη διάθεσή της ορισμένα δεδομένα σχετικά με τις συνδυασμένες μεταφορές που καταγράφονται σε πλατφόρμες eFTI, σε συγκεντρωτική μορφή.
- 16) Η χρήση των διατροφικών μεταφορών μπορεί να είναι οικονομικά ανταγωνιστική έναντι των μονοτροπικών οδικών μεταφορών σε μεγαλύτερες αποστάσεις, καθώς το κόστος μεταφοράς των μη οδικών τρόπων μεταφοράς είναι συνήθως χαμηλότερο ανά μονάδα. Ωστόσο, σε μεσαίες και μικρότερες αποστάσεις, οι φορτωτές και οι διοργανωτές μεταφορών συχνά επιλέγουν τις μονοτροπικές οδικές μεταφορές λόγω ανταγωνιστικών πιέσεων, διότι σε αυτές τις μικρότερες αποστάσεις το χαμηλότερο κόστος μεταφοράς ανά μονάδα δεν επαρκεί για να αντισταθμίσει το πρόσθετο οργανωτικό κόστος και το κόστος μεταφόρτωσης που απορρέει από το γεγονός ότι οι διατροφικές μεταφορές συνεπάγονται περισσότερους του ενός τρόπους μεταφοράς. Για μεσαίες αποστάσεις, η εν λόγω διαφορά στην ανταγωνιστικότητα κόστους είναι κατά μέσο όρο 10 %. Ως εκ τούτου, για να τονωθεί η ταχεία αύξηση της υιοθέτησης των διατροφικών μεταφορών σε μεσαίες αποστάσεις, τα κράτη μέλη θα πρέπει να προσαρμόσουν τις εθνικές πολιτικές τους και να λάβουν τα αναγκαία κανονιστικά και μη κανονιστικά μέτρα που θα βελτιώσουν την ανταγωνιστικότητα των διατροφικών μεταφορών.
- 17) Ορισμένα κράτη μέλη διαθέτουν εθνικές πολιτικές για την προώθηση των διατροφικών σιδηροδρομικών μεταφορών, των εσωτερικών πλωτών μεταφορών ή των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων, με στόχο τη μείωση της διαφοράς κόστους μεταξύ των οδικών μεταφορών και των εναλλακτικών επιλογών μεταφοράς. Ωστόσο, οι εν λόγω πολιτικές για τους τρόπους μεταφοράς δεν ευθυγραμμίζονται πάντα μεταξύ των τρόπων μεταφοράς ή μεταξύ γειτονικών κρατών μελών. Επιπλέον, ορισμένα κράτη μέλη δεν έχουν θεσπίσει κανένα μέτρο στήριξης. Ο κατακερματισμός που προκαλείται από την έλλειψη συντονισμού μειώνει την αποτελεσματικότητα της υφιστάμενης στήριξης και οδηγεί σε άνισους όρους ανταγωνισμού μεταξύ των τρόπων μεταφοράς και των κρατών μελών. Ως εκ τούτου, όλα τα κράτη μέλη θα πρέπει να θεσπίσουν και να θέσουν σε εφαρμογή εθνικά πλαίσια πολιτικής για τη στήριξη της υιοθέτησης των διατροφικών μεταφορών, λαμβάνοντας υπόψη τις δυνατότητες κάθε συνδυασμού τρόπων μεταφοράς, καθώς και τις αλληλεπιδράσεις όλων των τρόπων μεταφοράς συνολικά. Παράλληλα, τα κράτη μέλη θα πρέπει να επαναξιολογούν τακτικά την αποτελεσματικότητα και τη χρησιμότητα των εθνικών μέτρων.
- 18) Τα εθνικά πλαίσια πολιτικής θα πρέπει να περιλαμβάνουν τόσο υφιστάμενα όσο και σχεδιαζόμενα εθνικά κανονιστικά και μη κανονιστικά μέτρα που επηρεάζουν την ανταγωνιστικότητα των διατροφικών μεταφορών που χρησιμοποιούνται από ένα κράτος μέλος, όπως κανονιστικές εξαιρέσεις ή προτιμησιακή μεταχείριση· επιβαρύνσεις, φόροι, τέλη και εισφορές, συμπεριλαμβανομένων των τελών υποδομής, εξωτερικού κόστους και κυκλοφοριακής συμφόρησης, καθώς και όσων εφαρμόζονται στις μονοτροπικές οδικές εμπορευματικές μεταφορές· και καθεστώα στήριξης των εμπορευματικών μεταφορών που εφαρμόζονται σε επιμέρους τρόπους

μεταφοράς ή σε διατροφικές μεταφορές, συμπεριλαμβανομένων όσων εφαρμόζονται στις μονοτροπικές οδικές εμπορευματικές μεταφορές ή σε συγκεκριμένα τμήματα αυτών. Τα μέτρα στήριξης θα πρέπει να εφαρμόζονται εξίσου σε όλες τις μεταφορές που πληρούν τις προϋποθέσεις ώστε να θεωρούνται συνδυασμένες. Όπου απαιτείται, τα κράτη μέλη θα πρέπει να συνεργάζονται με άλλα γειτονικά κράτη μέλη, μέσω διαβουλεύσεων ή κοινών πλαισίων πολιτικής. Ο συντονισμός των εν λόγω εθνικών πλαισίων πολιτικής και η συνοχή τους σε επίπεδο Ένωσης θα πρέπει να στηρίζονται με ανάλυση της αγοράς και υποβολή εκθέσεων από την Επιτροπή.

- 19) Προκειμένου οι διατροφικές μεταφορές μεσαίων αποστάσεων να καταστούν οικονομικά ανταγωνιστικές έναντι των μονοτροπικών οδικών μεταφορών, και για να ενθαρρυνθούν οι φορτωτές να στραφούν προς τις διατροφικές μεταφορές, τα εθνικά πλαίσια πολιτικής θα πρέπει να συμβάλουν στην επίτευξη γενικής σωρευτικής μείωσης του συνολικού κόστους των διατροφικών μεταφορών από πόρτα σε πόρτα τουλάχιστον κατά 10 % μεσοπρόθεσμα. Τα μέτρα για την επίτευξη αυτής της μείωσης μπορούν να περιλαμβάνουν νομικές, οικονομικές, δημοσιονομικές ή διοικητικές προσαρμογές και ρυθμίσεις. Τα κράτη μέλη μπορούν να χρησιμοποιούν τα έσοδα που προκύπτουν σύμφωνα με την οδηγία 1999/62/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹⁰ προς όφελος των διατροφικών μεταφορών που καλύπτονται από την παρούσα οδηγία. Με την επιφύλαξη των κανόνων που ισχύουν για συγκεκριμένα προγράμματα, η στήριξη μπορεί επίσης να χρηματοδοτηθεί από υφιστάμενα χρηματοδοτικά μέσα της Ένωσης.
- 20) Επιπλέον, για να καταστεί δυνατή η χρήση των διατροφικών μεταφορών, είναι σημαντικό να υπάρχει ειδική στήριξη για επενδύσεις που καθιστούν εφικτή την αναγκαία αναβάθμιση των τεχνολογιών διατροφικών μεταφορών. Η στήριξη αυτή μπορεί να καλύπτει τις τεχνολογικές ανάγκες στους τερματικούς σταθμούς ή σε οποιονδήποτε από τους τρόπους που χρησιμοποιούνται στις διατροφικές μεταφορές.
- 21) Όταν δεν υπάρχουν άλλες συνδέσεις εκτός από τις οδικές μεταξύ συγκεκριμένων τερματικών σταθμών ή πλησίων αυτών, ενδέχεται να χρειάζεται στήριξη για την έναρξη νέων διατροφικών συνδέσεων, δεδομένου ότι η ζήτηση υπηρεσιών κατά τη φάση εκκίνησης ενδέχεται να μην επαρκεί για τη διασφάλιση της κερδοφορίας των εν λόγω υπηρεσιών.
- 22) Τα κράτη μέλη μπορούν να θεσπίζουν μέτρα κρατικών ενισχύσεων για την επίτευξη των στόχων της Ευρωπαϊκής Πράσινης Συμφωνίας και του νομοθετήματος για το κλίμα, υπό την προϋπόθεση ότι τα εν λόγω μέτρα είναι συμβατά με την εσωτερική αγορά.
- 23) Τα μέτρα στήριξης που θεσπίζονται στα εθνικά πλαίσια πολιτικής θα μπορούσαν να συνιστούν κρατική ενίσχυση. Όταν ένα κράτος μέλος θεσπίζει μέτρα στο εθνικό του πλαίσιο πολιτικής, θα πρέπει να αξιολογεί αν οποιοδήποτε από τα εν λόγω μέτρα συνιστά κρατική ενίσχυση και δεν θίγει την εφαρμογή των άρθρων 107 και 108 της ΣΛΕΕ. Όταν ένα μέτρο συνιστά κρατική ενίσχυση, εφαρμόζονται οι διαδικαστικοί και ουσιαστικοί κανόνες για τις κρατικές ενισχύσεις. Εξυπακούεται ότι η αξιολόγηση της συμβατότητας των μέτρων κρατικής ενίσχυσης εμπίπτει στην αποκλειστική αρμοδιότητα της Επιτροπής σύμφωνα με το άρθρο 108 της ΣΛΕΕ.

¹⁰ Οδηγία 1999/62/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Ιουνίου 1999, περί επιβολής τελών στα οχήματα που χρησιμοποιούν έργα οδικής υποδομής (ΕΕ L 187 της 20.7.1999, σ. 42, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1999/62/oj>).

- 24) Για να διασφαλιστεί ότι οι πρακτικές πληροφορίες σχετικά με τα διαθέσιμα μέτρα στήριξης που εφαρμόζουν τα κράτη μέλη είναι εύκολα προσβάσιμες στο κοινό και δωρεάν για όλους τους φορείς εκμετάλλευσης στην Ένωση, θα πρέπει να είναι προσβάσιμες σε ειδική ιστοσελίδα σε κεντρική τοποθεσία που θα καθιστά δυνατή την εύκολη εύρεσή τους από επιχειρήσεις που οργανώνουν διεθνείς μεταφορές.
- 25) Είναι σημαντικό να υπάρχει επισκόπηση των εξελίξεων της αγοράς και του αντικτύπου των μέτρων στήριξης στην υιοθέτηση των διατροφικών μεταφορών. Η εν λόγω επισκόπηση της αγοράς θα πρέπει να διασφαλίζει τη συγκρισιμότητα σε ολόκληρη την Ένωση. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θα πρέπει να συνεχίσει να υποβάλλει εκθέσεις σχετικά με τις εξελίξεις της αγοράς με τη βοήθεια των κρατών μελών. Μια τέτοιου είδους έκθεση θα πρέπει πρώτα να καθορίζει τη βάση αναφοράς για την ανταγωνιστικότητα κόστους των διατροφικών μεταφορών έναντι των οδικών μεταφορών και, στη συνέχεια, να εκπονείται κάθε 5 έτη, ώστε να υπάρχει επαρκής χρόνος για να παράγουν αποτελέσματα τυχόν μέτρα στήριξης.
- 26) Ειδικές κανονιστικές διατάξεις σε επίπεδο Ένωσης που αντιμετωπίζουν συγκεκριμένες καταστάσεις στις διατροφικές μεταφορές μπορούν να στηρίξουν την υιοθέτηση και την αποδοτικότητα των διατροφικών μεταφορών. Για να διασφαλιστεί η αποδοτική χρήση της χωρητικότητας των τερματικών σταθμών και των μη οδικών μεταφορών, είναι σημαντικό η λειτουργία των τερματικών σταθμών και των μη οδικών μεταφορών να μην παρεμποδίζεται από χρονικούς περιορισμούς κυκλοφορίας στα οδικά σκέλη.
- 27) Για να διασφαλιστεί ότι οι πληροφορίες σχετικά με τις υπηρεσίες και τις εγκαταστάσεις που είναι διαθέσιμες σε κάθε διατροφικό τερματικό σταθμό μεταφόρτωσης είναι εύκολα προσβάσιμες από όλους τους μεταφορείς και τους διοργανωτές μεταφορών στην Ένωση, οι εν λόγω πληροφορίες θα πρέπει να δημοσιεύονται δωρεάν από τους φορείς εκμετάλλευσης τερματικών σταθμών στην ιστοσελίδα τους. Προκειμένου να δημιουργηθεί ένα πλαίσιο για τον προσδιορισμό του επιπέδου εξυπηρέτησης διατροφικών τερματικών σταθμών μεταφόρτωσης στην Ένωση, θα πρέπει να καταρτιστεί λεπτομερής κατάλογος των εν λόγω πληροφοριών σε εκτελεστική πράξη.
- 28) Η συγκρισιμότητα των επιπέδων εξυπηρέτησης σε διαφορετικούς τερματικούς σταθμούς στην Ένωση θα πρέπει να εξασφαλίζεται με την κατηγοριοποίηση των διατροφικών τερματικών σταθμών μεταφόρτωσης. Η κατηγοριοποίηση αυτή θα πρέπει να αποφεύγει την υπερβολική πολυπλοκότητα και επιβάρυνση και, ως εκ τούτου, θα πρέπει να βασίζεται σε ήδη δημοσιευμένες πληροφορίες.
- 29) Η ειδική στήριξη για τις διατροφικές μεταφορές είναι αναγκαία μόνο έως ότου η τιμή της αγοράς αντιπροσωπεύει επαρκώς το συνολικό κόστος των διαφόρων μεταφορών για την κοινωνία. Ως εκ τούτου, θα πρέπει να διενεργηθεί επανεξέταση μετά από 10 έτη, ώστε να αξιολογηθεί αν η εν λόγω στήριξη εξακολουθεί να είναι χρήσιμη και, εάν ναι, με ποιον τρόπο ενδεχομένως πρέπει να προσαρμοστεί.
- 30) Προκειμένου να καταστεί εφικτή η εφαρμογή της παρούσας οδηγίας, οι πλατφόρμες eFTI θα πρέπει να παρέχουν λειτουργίες για τον υπολογισμό της εξοικονόμησης εξωτερικού κόστους και την κατάρτιση συγκεντρωτικών δεδομένων.
- 31) Προκειμένου να ληφθεί υπόψη ο τεχνικός χαρακτήρας ορισμένων απαιτήσεων, θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης όσον αφορά τη συμπλήρωση της παρούσας οδηγίας με τον κατάλογο των περαιτέρω δεδομένων που

απαιτούνται, αφενός, για τον υπολογισμό της εξοικονόμησης εξωτερικού κόστους μιας διατροφικής μεταφοράς και, αφετέρου, για την απόδειξη της συμμόρφωσης με την παρούσα οδηγία και τους κανόνες για τη δημοσιοποίηση των ετήσιων συγκεντρωτικών δεδομένων σχετικά με τις συνδυασμένες μεταφορές για σκοπούς ανάλυσης της αγοράς. Είναι ιδιαίτερα σημαντικό η Επιτροπή να διεξάγει, κατά τις προπαρασκευαστικές της εργασίες, τις κατάλληλες διαβουλεύσεις, μεταξύ άλλων σε επίπεδο εμπειρογνομόνων, και οι διαβουλεύσεις αυτές να πραγματοποιούνται σύμφωνα με τις αρχές που ορίζονται στη διοργανική συμφωνία, της 13ης Απριλίου 2016, για τη βελτίωση του νομοθετικού έργου¹¹. Πιο συγκεκριμένα, προκειμένου να εξασφαλιστεί η ίση συμμετοχή στην προετοιμασία των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο λαμβάνουν όλα τα έγγραφα κατά τον ίδιο χρόνο με τους εμπειρογνώμονες των κρατών μελών, και οι εμπειρογνώμονές τους έχουν συστηματικά πρόσβαση στις συνεδριάσεις των ομάδων εμπειρογνομόνων της Επιτροπής που ασχολούνται με την προετοιμασία κατ' εξουσιοδότηση πράξεων.

- 32) Προκειμένου να εξασφαλιστούν ενιαίοι όροι για την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας, και ειδικότερα των λεπτομερών κανόνων που διέπουν τον υπολογισμό του εξωτερικού κόστους, τον κατάλογο προκαθορισμένων εναλλακτικών διατροφικών διαδρομών για τις συνδέσεις μεταξύ νησιών και ηπειρωτικής χώρας, τις πληροφορίες που πρέπει να παρέχονται για τις διαθέσιμες υπηρεσίες σε τερματικούς σταθμούς και την κατηγοριοποίηση των τερματικών σταθμών, θα πρέπει να ανατεθούν εκτελεστικές αρμοδιότητες στην Επιτροπή. Οι εν λόγω αρμοδιότητες θα πρέπει να ασκούνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹².
- 33) Στόχος της παρούσας οδηγίας είναι να προωθήσει περαιτέρω τη μετάβαση των εμπορευματικών μεταφορών από τις οδικές μεταφορές σε φιλικότερους προς το περιβάλλον τρόπους μεταφοράς, με σκοπό τη μείωση του εξωτερικού κόστους του συστήματος μεταφορών της Ένωσης. Δεδομένου ότι οι διατροφικές μεταφορές έχουν κυρίως διεθνή χαρακτήρα και οι υποδομές είναι διασυνδεδεμένες, ο στόχος αυτός δεν μπορεί να επιτευχθεί επαρκώς από τα κράτη μέλη, μπορεί όμως να επιτευχθεί καλύτερα σε επίπεδο Ένωσης. Επομένως, η Ένωση μπορεί να θεσπίσει μέτρα σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας, που ορίζεται στο άρθρο 5 της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας όπως διατυπώνεται στο ίδιο άρθρο, η παρούσα οδηγία δεν υπερβαίνει τα αναγκαία όρια για την επίτευξη των στόχων αυτών.
- 34) Για να συνεχιστούν οι απρόσκοπτες διασυνοριακές μεταφορές στην Ένωση, η εφαρμογή των εθνικών νομοθετικών, κανονιστικών και διοικητικών διατάξεων που είναι αναγκαίες για τη μεταφορά της παρούσας οδηγίας στο εθνικό δίκαιο θα πρέπει να αναβληθεί έως ότου καταστούν διαθέσιμες οι πλατφόρμες eFTI. Η εν λόγω αναβολή της εφαρμογής δεν θίγει τις υποχρεώσεις των κρατών μελών όσον αφορά την προθεσμία μεταφοράς της οδηγίας στο εθνικό δίκαιο.
- 35) Σύμφωνα με την κοινή πολιτική δήλωση, της 28ης Σεπτεμβρίου 2011, των κρατών μελών και της Επιτροπής σχετικά με τα επεξηγηματικά έγγραφα¹³, τα κράτη μέλη

¹¹ ΕΕ L 123 της 12.5.2016, σ. 1.

¹² Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Φεβρουαρίου 2011, για τη θέσπιση κανόνων και γενικών αρχών σχετικά με τους τρόπους ελέγχου από τα κράτη μέλη της άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων από την Επιτροπή (ΕΕ L 55 της 28.2.2011, σ. 1313, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).

¹³ ΕΕ C 369 της 17.12.2011, σ. 14.

ανέλαβαν να συνοδεύουν, όταν αυτό δικαιολογείται, την κοινοποίηση των μέτρων μεταφοράς στο εθνικό δίκαιο με ένα ή περισσότερα έγγραφα στα οποία θα επεξηγείται η σχέση μεταξύ των επιμέρους διατάξεων της οδηγίας που μεταφέρεται στο εθνικό δίκαιο και των αντίστοιχων διατάξεων των πράξεων μεταφοράς. Όσον αφορά την παρούσα οδηγία, ο νομοθέτης θεωρεί ότι η διαβίβαση τέτοιων εγγράφων είναι δικαιολογημένη.

- 36) Συνεπώς, η οδηγία 92/106/ΕΚ και ο κανονισμός (ΕΕ) 2020/1056 θα πρέπει να τροποποιηθούν αναλόγως,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

Άρθρο 1

Τροποποιήσεις της οδηγίας 92/106/ΕΟΚ

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 τη θέσπιση πλαισίου στήριξης για τις διατροφικές εμπορευματικές μεταφορές»·
- 2) το άρθρο 1 απαλείφεται·
- 3) προστίθενται τα ακόλουθα άρθρα 1α, 1β και 1γ:

«Άρθρο 1α

Η παρούσα οδηγία θεσπίζει πλαίσιο στήριξης για τις διατροφικές μεταφορές που εκτελούνται εξ ολοκλήρου ή εν μέρει στο έδαφος της Ένωσης. Θεσπίζει επίσης κανόνες σχετικά με τις απαιτήσεις διαφάνειας για τους διατροφικούς τερματικούς σταθμούς μεταφόρτωσης.

Άρθρο 1β

Για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας, ισχύουν οι ακόλουθοι ορισμοί:

- 1) «διατροφική μεταφορά»: η μεταφορά μίας διατροφικής μονάδας φόρτωσης μεταξύ του σημείου φόρτωσης και του σημείου εκφόρτωσης σε δύο ή περισσότερα σκέλη μεταφοράς, κατά την οποία τουλάχιστον το ένα σκέλος πραγματοποιείται με σιδηροδρομική, εσωτερική πλωτή ή θαλάσσια μεταφορά μικρών αποστάσεων και το αρχικό ή το τελικό σκέλος, ή και τα δύο, πραγματοποιούνται οδικώς, χωρίς χειρισμό των εμπορευμάτων κατά τη μεταφόρτωση μεταξύ των διαφορετικών σκελών μεταφοράς, είτε η μεταφορά αυτή καλύπτεται από ενιαία σύμβαση πολυτροπικής μεταφοράς είτε από διαδοχικές ειδικές συμβάσεις μεταφοράς·
- 2) «συνδυασμένη μεταφορά»: διατροφική μεταφορά που πληροί τους όρους του άρθρου 1γ παράγραφος 2 εντός του εδάφους της Ένωσης·
- 3) «διατροφική μονάδα φόρτωσης»: εμπορευματοκιβώτιο, κινητό αμάξωμα ή ημιρυμουλκούμενο ή οδικό όχημα ή συνδυασμός οχημάτων που χρησιμοποιείται σε διατροφικές μεταφορές·

- 4) «σημείο φόρτωσης»: ο τόπος στον οποίο τα εμπορεύματα φορτώνονται σε διατροφική μονάδα φόρτωσης·
- 5) «σημείο εκφόρτωσης»: ο τόπος στον οποίο τα εμπορεύματα εκφορτώνονται από διατροφική μονάδα φόρτωσης·
- 6) «εξωτερικό κόστος»: το κόστος που δημιουργείται από τους χρήστες των μεταφορών και δεν βαρύνει τους ίδιους αλλά την κοινωνία στο σύνολό της, ιδίως όσον αφορά τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου, την ατμοσφαιρική ρύπανση, τους τραυματισμούς και τους θανάτους, τον θόρυβο και την κυκλοφοριακή συμφόρηση·
- 7) «εναλλακτική μονοτροπική οδική μεταφορά»: ψηφιακά προγραμματισμένη εμπορικά βιώσιμη μονοτροπική μεταφορά της διατροφικής μονάδας φόρτωσης, κατά την οποία όλες οι μεταφορές εκτελούνται οδικώς μεταξύ του ίδιου σημείου εκκίνησης και του ίδιου τελικού σημείου με εκείνα της πραγματικής συνδυασμένης μεταφοράς·
- 8) «εναλλακτική θαλάσσια διατροφική μεταφορά»: ψηφιακά προγραμματισμένη εμπορικά βιώσιμη διατροφική μεταφορά που χρησιμοποιεί ένα από τα θαλάσσια σκέλη του καταλόγου που καταρτίζεται σύμφωνα με το άρθρο 1γ παράγραφος 7 για τη μεταφορά της διατροφικής μονάδας φόρτωσης μεταξύ του ίδιου σημείου εκκίνησης και του ίδιου τελικού σημείου με εκείνα της σχετικής συνδυασμένης μεταφοράς·
- 9) «διατροφικός τερματικός σταθμός μεταφόρτωσης»: διατροφικός εμπορευματικός τερματικός σταθμός που διαθέτει δομή εξοπλισμένη για τη μεταφόρτωση διατροφικών μονάδων φόρτωσης μεταξύ τουλάχιστον δύο τρόπων μεταφοράς ή μεταξύ δύο διαφορετικών οχημάτων ή σκαφών, όπως τερματικοί σταθμοί σε λιμένες εσωτερικής ναυσιπλοΐας ή θαλάσσιους λιμένες, κατά μήκος εσωτερικών πλωτών οδών, σε αερολιμένες, καθώς και τερματικοί σταθμοί σιδηροδρομικών-οδικών μεταφορών·
- 10) «σημείο εκκίνησης του σκέλους της μεταφοράς»: ο τόπος από τον οποίο η διατροφική μονάδα φόρτωσης ξεκινά τη συνδυασμένη μεταφορά με τον δεδομένο τρόπο μεταφοράς·
- 11) «τελικό σημείο του σκέλους της μεταφοράς»: ο τόπος στον οποίο η διατροφική μονάδα φόρτωσης τερματίζει τη συνδυασμένη μεταφορά με τον δεδομένο τρόπο μεταφοράς·
- 12) «σημείο εκκίνησης της συνδυασμένης μεταφοράς»: ο τόπος στον οποίο η διατροφική μονάδα φόρτωσης φορτώνεται επί του οχήματος ή του σκάφους που εκτελεί το πρώτο σκέλος της συνδυασμένης μεταφοράς στην Ένωση και από τον οποίο ξεκινά η διατροφική μεταφορά εκτός του εδάφους της Ένωσης, το σημείο εισόδου της διατροφικής μονάδας φόρτωσης στο έδαφος της Ένωσης·
- 13) «τελικό σημείο της συνδυασμένης μεταφοράς»: ο τόπος από τον οποίο η διατροφική μονάδα φόρτωσης εκφορτώνεται από το όχημα ή το σκάφος που εκτελεί το τελευταίο σκέλος της συνδυασμένης μεταφοράς στην Ένωση και στον οποίο τελειώνει η διατροφική μεταφορά εκτός του εδάφους της Ένωσης, το σημείο εξόδου της διατροφικής μονάδας φόρτωσης από το έδαφος της Ένωσης·

- 14) «μέτρα στήριξης»: μέτρα και δράσεις οικονομικού, κανονιστικού, διοικητικού ή άλλου χαρακτήρα που αποσκοπούν στην προώθηση της υιοθέτησης των διατροφικών μεταφορών.

Άρθρο 1γ

1. Όλες οι συνδυασμένες μεταφορές επωφελούνται από τα μέτρα στήριξης που αναφέρονται στα άρθρα 2, 3α, 4, 6, 8, 9 και 9α, κατά περίπτωση.
2. Η συνδυασμένη μεταφορά πληροί τις ακόλουθες προϋποθέσεις:
 - α) με εξαίρεση τις μεταφορές που αναφέρονται στο στοιχείο β), η μεταφορά συνεπάγεται τουλάχιστον 40 % μικρότερο εξωτερικό κόστος σε σχέση με την εναλλακτική μονοτροπική οδική μεταφορά·
 - β) στην περίπτωση συνδέσεων μεταξύ νησιού και ηπειρωτικής χώρας χωρίς εναλλακτική οδική λύση, η μεταφορά συνεπάγεται τουλάχιστον 40 % μικρότερο εξωτερικό κόστος σε σχέση με την εναλλακτική θαλάσσια διατροφική μεταφορά·
 - γ) η διατροφική μονάδα φόρτωσης σε ασυνόδευτες μεταφορές έχει μοναδικό αριθμό αναφοράς σύμφωνα με το καθεστώς αναγνώρισης και σήμανσης που θεσπίστηκε σύμφωνα με τις επικαιροποιημένες εκδόσεις των διεθνών προτύπων ISO6346 ή EN13044.
3. Η οδική μεταφορά άδειου εμπορευματοκιβωτίου που χρησιμοποιείται για συγκεκριμένη μεταφορά από ή προς αποθήκη εμπορευματοκιβωτίων πριν από ή μετά το σημείο φόρτωσης ή εκφόρτωσης, όταν η μεταφορά αυτή αποτελεί αντικείμενο της ίδιας σύμβασης μεταφοράς, θεωρείται αναπόσπαστο μέρος της συνδυασμένης μεταφοράς. Οποιαδήποτε άλλη κίνηση οδικών οχημάτων πριν από ή μετά το σημείο φόρτωσης ή εκφόρτωσης δεν θεωρείται μέρος της συνδυασμένης μεταφοράς.
4. Για τον υπολογισμό του εξωτερικού κόστους που αναφέρεται στην παράγραφο 2 λαμβάνονται υπόψη όλα τα μέρη της μεταφοράς, συμπεριλαμβανομένων των δραστηριοτήτων σε τερματικούς σταθμούς, που πραγματοποιούνται εντός της Ένωσης, και της μεταφοράς του άδειου εμπορευματοκιβωτίου που αναφέρεται στην παράγραφο 3.
5. Τα μέτρα στήριξης που αναφέρονται στα άρθρα 2, 3α, 4, 6, 8, 9 και 9α εφαρμόζονται με τρόπο που δεν εισάγει διακρίσεις σε όλες τις συνδυασμένες μεταφορές που εκτελούνται εξ ολοκλήρου ή εν μέρει στο έδαφος της Ένωσης, ανεξάρτητα από την προέλευση της επιχείρησης που οργανώνει τη μεταφορά ή εκτελεί το σύνολο ή μέρος της μεταφοράς.
6. Η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστικές πράξεις σχετικά με τον καθορισμό λεπτομερών κανόνων για τον υπολογισμό του εξωτερικού κόστους που αναφέρεται στην παράγραφο 2 του παρόντος άρθρου. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 9δ παράγραφος 2.
7. Η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστικές πράξεις για την κατάρτιση του καταλόγου προκαθορισμένων θαλάσσιων σκελών των εναλλακτικών θαλάσσιων διατροφικών μεταφορών που αναφέρονται στην παράγραφο 2 στοιχείο β) του παρόντος άρθρου. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 9δ παράγραφος 2.»
- 4) τα άρθρα 2 και 3 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 2

Στις διατροφικές μεταφορές δεν εφαρμόζονται συστήματα ποσόστωσης και αδειών.

Άρθρο 3

1. Προκειμένου να επωφεληθεί από το πλαίσιο στήριξης που θεσπίζεται με την παρούσα οδηγία, η επιχείρηση που οργανώνει τις συνδυασμένες μεταφορές καταγράφει και δημοσιοποιεί τις πληροφορίες μεταφοράς σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2020/1056 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου* σε πλατφόρμα ηλεκτρονικών πληροφοριών για τις εμπορευματικές μεταφορές (στο εξής: πλατφόρμα eFTI).
2. Οι πληροφορίες μεταφοράς που αναφέρονται στην παράγραφο 1 καταγράφονται πριν από την έναρξη της σχετικής συνδυασμένης μεταφοράς και καλύπτουν όλα τα μέρη της εν λόγω μεταφοράς. Στις εν λόγω πληροφορίες μεταφοράς περιλαμβάνονται τα ακόλουθα:
 - α) η επωνυμία, η διεύθυνση και τα στοιχεία επικοινωνίας της επιχείρησης που οργανώνει τη συνδυασμένη μεταφορά·
 - β) η επωνυμία, η διεύθυνση και τα στοιχεία επικοινωνίας της επιχείρησης που παραλαμβάνει τη διατροφική μονάδα φόρτωσης στο τελικό σημείο της συνδυασμένης μεταφοράς·
 - γ) το όνομα, η διεύθυνση και τα στοιχεία επικοινωνίας του διατροφικού ή των διατροφικών τερματικών σταθμών μεταφόρτωσης για την εν λόγω συνδυασμένη μεταφορά·
 - δ) ο τύπος της διατροφικής μονάδας φόρτωσης που μεταφέρεται και τα στοιχεία αναφοράς της σύμφωνα με το άρθρο 1γ παράγραφος 2 στοιχείο γ)·
 - ε) ο τόπος παραλαβής ή παράδοσης του άδειου εμπορευματοκιβωτίου, όπως αναγράφεται στη σύμβαση μεταφοράς που αναφέρεται στο άρθρο 1γ παράγραφος 3, κατά περίπτωση·
 - στ) για κάθε σκέλος της μεταφοράς, η τοποθεσία του σημείου έναρξης και του τελικού σημείου κάθε σκέλους της συνδυασμένης μεταφοράς εντός της Ένωσης, η αντίστοιχη αναμενόμενη ημερομηνία έναρξης και τερματισμού, και ο τρόπος μεταφοράς που χρησιμοποιείται για κάθε σκέλος·
 - ζ) πρόσθετες πληροφορίες μεταφοράς που απαιτούνται για τον υπολογισμό του εξωτερικού κόστους της συνδυασμένης μεταφοράς, όπως ορίζεται στην εκτελεστική πράξη που αναφέρεται στο άρθρο 1γ παράγραφος 6.
3. Οι πληροφορίες μεταφοράς που καταγράφονται σύμφωνα με την παράγραφο 2 χρησιμοποιούνται, μέσω ειδικών λειτουργιών των πλατφορμών eFTI, για τους εξής σκοπούς:
 - α) τον υπολογισμό του εξωτερικού κόστους που εξοικονομείται, όπως αναφέρεται στο άρθρο 1γ παράγραφος 2 στοιχείο α)·
 - β) την κατάρτιση ετήσιων συγκεντρωτικών δεδομένων για τις συνδυασμένες μεταφορές, όπως αναφέρεται στο άρθρο 5 παράγραφος 4 στοιχεία α), β) και γ).

Ο υπολογισμός που αναφέρεται στο πρώτο εδάφιο στοιχείο α) της παρούσας παραγράφου πραγματοποιείται σύμφωνα με τους κανόνες που καθορίζονται στην εκτελεστική πράξη που αναφέρεται στο άρθρο 1γ παράγραφος 6.

Η κατάρτιση συγκεντρωτικών δεδομένων που αναφέρεται στο πρώτο εδάφιο στοιχείο β) της παρούσας παραγράφου πραγματοποιείται σύμφωνα με τους κανόνες που καθορίζονται στην κατ' εξουσιοδότηση πράξη που αναφέρεται στην παράγραφο 7.

4. Η απόδειξη της συμμόρφωσης με τους όρους του άρθρου 1γ παράγραφος 2 συνίσταται στις πληροφορίες μεταφοράς που αναφέρονται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου και στα αποτελέσματα του υπολογισμού της εξοικονόμησης εξωτερικού κόστους. Η εν λόγω απόδειξη της συμμόρφωσης είναι προσβάσιμη στις αρμόδιες αρχές, καθώς και στα μέρη που συμμετέχουν στην εν λόγω συνδυασμένη μεταφορά, μέσω της ίδιας πλατφόρμας eFTI στην οποία καταγράφηκαν οι πληροφορίες μεταφοράς και τα αποτελέσματα του υπολογισμού. Για τους σκοπούς των ελέγχων συμμόρφωσης προς την παρούσα οδηγία, δεν ζητούνται πρόσθετες πληροφορίες.
5. Έως τις 28 Φεβρουαρίου κάθε έτους οι πάροχοι υπηρεσιών eFTI ή οι επιχειρήσεις που έχουν στην κατοχή τους ή διαχειρίζονται πλατφόρμες eFTI για τις δραστηριότητές τους θέτουν στη διάθεση της Επιτροπής τα συγκεντρωτικά δεδομένα που αναφέρονται στο παρόν άρθρο παράγραφος 3 πρώτο εδάφιο στοιχείο β) του παρόντος άρθρου, για τους σκοπούς της εκπλήρωσης των υποχρεώσεων υποβολής εκθέσεων της Επιτροπής σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 4 στοιχεία α), β) και γ).
6. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 9γ για να συμπληρώνει την παρούσα οδηγία με τον καθορισμό περαιτέρω λεπτομερειών για τις πληροφορίες μεταφοράς, όπως αναφέρονται στην παράγραφο 2 στοιχεία α) έως στ) του παρόντος άρθρου, καθώς και του καταλόγου πρόσθετων πληροφοριών μεταφοράς που απαιτούνται κατά την παράγραφο 2 στοιχείο ζ) του παρόντος άρθρου.
7. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 9γ για να συμπληρώνει την παρούσα οδηγία με την κατάρτιση καταλόγου ετήσιων συγκεντρωτικών δεδομένων, όπως αναφέρονται στην παράγραφο 3 πρώτο εδάφιο στοιχείο β) του παρόντος άρθρου, τον καθορισμό λεπτομερών κανόνων για την κατάρτιση των εν λόγω συγκεντρωτικών δεδομένων και προϋποθέσεων για την κοινοποίησή τους στην Επιτροπή.
8. Στην περίπτωση των καθ' οδόν ελέγχων, επιτρέπεται απόκλιση μεταξύ της συνδυασμένης μεταφοράς και των πληροφοριών που παρέχονται, ειδικότερα όσον αφορά τις πληροφορίες που αναφέρονται στην παράγραφο 2 στοιχεία γ) και στ), όταν αυτή αιτιολογείται δεόντως και οφείλεται σε εξαιρετικές και απρόβλεπτες περιστάσεις που διαφεύγουν του ελέγχου του μεταφορέα. Για να προσκομίσει τα απαιτούμενα αποδεικτικά στοιχεία, ο οδηγός επιτρέπεται να επικοινωνεί με τα κεντρικά γραφεία, τον διαχειριστή της μεταφοράς, τον αποστολέα ή άλλη επιχείρηση που οργανώνει τη συγκεκριμένη συνδυασμένη μεταφορά, ή με οποιοδήποτε άλλο πρόσωπο ή οντότητα που είναι σε θέση να παράσχει πρόσθετη αιτιολόγηση σχετικά με την εν λόγω απόκλιση.

* 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2020/1056/oj>).»

5) προστίθεται το ακόλουθο άρθρο 3α:

«Άρθρο 3α

1. Έως τις *[Υπηρεσία Εκδόσεων: να προστεθεί η ημερομηνία: 24 μήνες από την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας]*, κάθε κράτος μέλος θεσπίζει εθνικό πλαίσιο πολιτικής για να διευκολύνει την υιοθέτηση των διατροπικών μεταφορών και, ειδικότερα, των συνδυασμένων μεταφορών. Το εν λόγω πλαίσιο περιέχει τουλάχιστον τα ακόλουθα στοιχεία:
 - α) επισκόπηση των υφιστάμενων σχετικών κανονιστικών και μη κανονιστικών μέτρων που επηρεάζουν την ανταγωνιστικότητα των μεταφορών που εκτελούνται με περισσότερους του ενός τρόπους μεταφοράς, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής των άρθρων 4, 6 και 9α, καθώς και εκτίμηση των επιπτώσεων τους στις διατροπικές μεταφορές·
 - β) κατάλογο των μέτρων που είναι αναγκαία για τη μείωση του χάσματος ανταγωνιστικότητας των διατροπικών μεταφορών σε σύγκριση με τις μονοτροπικές οδικές μεταφορές, ο οποίος καταρτίζεται με βάση την επισκόπηση και την αξιολόγηση που αναφέρονται στο στοιχείο α)· ενδεικτικός κατάλογος κατάλληλων μέτρων παρατίθεται στο παράρτημα.
2. Τα μέτρα που αναφέρονται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου αποσκοπούν στην επίτευξη των ακόλουθων στόχων σε σύγκριση με την αφετηριακή αξιολόγηση που περιλαμβάνεται στην έκθεση που αναφέρεται στο άρθρο 5 παράγραφος 1:
 - α) συνολική μείωση του συνολικού κόστους των συνδυασμένων μεταφορών στο έδαφός τους κατά τουλάχιστον 10 %, το οποίο βαρύνει τις επιχειρήσεις που οργανώνουν συνδυασμένες μεταφορές έως τις *[Υπηρεσία Εκδόσεων: να προστεθεί η ημερομηνία: 90 μήνες, δηλαδή 7 έτη και 6 μήνες μετά την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας]*·
 - β) αυξημένη αναβάθμιση ή υιοθέτηση τεχνολογιών που βελτιώνουν την αποδοτικότητα των διατροπικών μεταφορών· και
 - γ) κατά περίπτωση, δημιουργία νέων συνδέσεων σιδηροδρομικών, εσωτερικών πλωτών ή θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων μεταξύ διατροπικών τερματικών σταθμών μεταφόρτωσης που δεν ήταν προηγουμένως συνδεδεμένοι.
3. Η εισαγωγή των μέτρων που αναφέρονται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου σε εθνικό πλαίσιο πολιτικής δεν αποτελεί ένδειξη της συμβατότητάς τους με το δίκαιο της Ένωσης ή με άλλον τρόπο. Όταν τα μέτρα που αναφέρονται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου συνιστούν κρατική ενίσχυση, συμμορφώνονται με τους εφαρμοστέους διαδικαστικούς και ουσιαστικούς κανόνες για τις κρατικές ενισχύσεις, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που αφορούν την κοινοποίηση, τη δημοσίευση και τη διαβίβαση πληροφοριών στην Επιτροπή.

4. Τα κράτη μέλη δημοσιεύουν τα εθνικά πλαίσια πολιτικής στο διαδίκτυο και τα κοινοποιούν στην Επιτροπή χωρίς καθυστέρηση το αργότερο εντός 1 μήνα από την έγκρισή τους, μαζί με σύνδεσμο προς την εν λόγω δημοσίευση και σε τυχόν σχετικές αξιολογήσεις ή μελέτες που εκπονήθηκαν, μεταξύ άλλων σχετικά με τη συμβολή των εν λόγω μέτρων στην επίτευξη των στόχων που καθορίζονται στην παράγραφο 2 του παρόντος άρθρου. Όσον αφορά τα μέτρα που συνιστούν κρατική ενίσχυση και δεν καλύπτονται από κανονισμό απαλλαγής κατά κατηγορία, η δημοσίευση και η υποχρέωση κοινοποίησης που προβλέπεται για τα εθνικά πλαίσια πολιτικής προστίθενται στην υποχρέωση προηγούμενης κοινοποίησης και στην υποχρέωση διατήρησης της υφιστάμενης κατάστασης, όπως ορίζονται στο άρθρο 108 παράγραφος 3 της ΣΛΕΕ.
5. Τα κράτη μέλη εφαρμόζουν τα μέτρα που αναφέρονται στην παράγραφο 1. Δημοσιεύουν στο διαδίκτυο τις πρακτικές πληροφορίες, όπως τους όρους, τη διαδικασία υποβολής αίτησης και κάθε άλλη χρήσιμη πληροφορία για τους δυνητικούς δικαιούχους των εν λόγω μέτρων μετά τη θέσπισή τους, αλλά πριν από την εφαρμογή των εν λόγω μέτρων, με εύκολα προσβάσιμο τρόπο και δωρεάν. Ταυτόχρονα, παρέχουν στην Επιτροπή σύνδεσμο προς τις πληροφορίες αυτές.
6. Εφόσον απαιτείται, τα κράτη μέλη συνεργάζονται για να μεγιστοποιήσουν το αποτέλεσμα των μέτρων που αναφέρονται στην παράγραφο 1 όσον αφορά τις διασυνοριακές διατροφικές μεταφορές.
7. Τα κράτη μέλη αξιολογούν την υιοθέτηση και τον αντίκτυπο των μέτρων στα εθνικά τους πλαίσια πολιτικής που αναφέρονται στην παράγραφο 1, συμπεριλαμβανομένης της αποτελεσματικότητας και της συνάφειάς τους όσον αφορά τη μείωση του εξωτερικού κόστους και την επίτευξη των στόχων που ορίζονται στην παράγραφο 2, τουλάχιστον ανά 5 έτη. Με βάση την εν λόγω αξιολόγηση, προσαρμόζουν τα εθνικά τους πλαίσια πολιτικής ανάλογα με τις ανάγκες για την επίτευξη των εν λόγω στόχων. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν χωρίς καθυστέρηση στην Επιτροπή τα αποτελέσματα των αξιολογήσεών τους και των επικαιροποιημένων πλαισίων πολιτικής, προκειμένου να τη βοηθήσουν στην εκπόνηση των εκθέσεων που αναφέρονται στο άρθρο 5 παράγραφος 2, και δημοσιεύουν τα εν λόγω επικαιροποιημένα εθνικά πλαίσια πολιτικής στο διαδίκτυο.
8. Η Επιτροπή δημοσιεύει, χωρίς καθυστέρηση, τους συνδέσμους προς τις εθνικές πληροφορίες που παρέχουν τα κράτη μέλη, όπως αναφέρονται στις παραγράφους 4, 5 και 7, στην ιστοσελίδα που έχει δημιουργήσει ειδικά για τα μέτρα στήριξης δυνάμει της παρούσας οδηγίας.

6) το άρθρο 5 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 5

1. Έως τις [Υπηρεσία Εκδόσεων: να προστεθεί η ημερομηνία: 18 μήνες από την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας], η Επιτροπή καταρτίζει έκθεση για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο, στην οποία αξιολογεί την ανταγωνιστικότητα των διατροφικών μεταφορών σε σύγκριση με τις μονοτροπικές οδικές μεταφορές στα κράτη μέλη, και στην οποία συμπεριλαμβάνεται ανάλυση του συνολικού κόστους

της μεταφοράς από πόρτα σε πόρτα για τις κύριες κατηγορίες διατροφικών μεταφορών, συμπεριλαμβανομένων των συνδυασμένων μεταφορών.

2. Έως τις [Υπηρεσία Εκδόσεων: να προστεθεί η ημερομηνία: 90 μήνες, δηλαδή 7 έτη και 6 μήνες μετά την έκδοση της παρούσας οδηγίας] και στη συνέχεια ανά 5 έτη, η Επιτροπή καταρτίζει έκθεση για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο σχετικά με την οικονομική ανάπτυξη των διατροφικών μεταφορών, συμπεριλαμβανομένων των συνδυασμένων μεταφορών, στην Ένωση.
3. Κατά την εκπόνηση των εκθέσεων που αναφέρονται στις παραγράφους 1 και 2, η Επιτροπή επικουρείται από τα κράτη μέλη για τη συλλογή των πληροφοριών που απαιτούνται για τον συγκεκριμένο σκοπό.
4. Οι εκθέσεις που αναφέρονται στις παραγράφους 1 και 2 παρουσιάζουν και αναλύουν τις εξελίξεις που σχετίζονται με τις διατροφικές μεταφορές, συμπεριλαμβανομένων των συνδυασμένων μεταφορών. Ειδικότερα, περιλαμβάνουν τα εξής:
 - α) τον όγκο των διατροφικών μεταφορών στην Ένωση ανά συνδυασμό τρόπων μεταφοράς, ανά τμήμα της αγοράς, ανά τεχνολογία μεταφόρτωσης και ανά τύπο χρησιμοποιούμενων διατροφικών μονάδων φόρτωσης και ανά γεωγραφική κάλυψη (εθνική και ενδοενωσιακή)·
 - β) τους κύριους διαδρόμους μεταφορών στους οποίους χρησιμοποιούνται διατροφικές μεταφορές και τις κύριες περιοχές στην Ένωση στις οποίες δεν χρησιμοποιούνται, καθώς και τους λόγους αμφότερων των περιπτώσεων·
 - γ) τον αριθμό, την πυκνότητα τοποθεσιών και τον τύπο τερματικών σταθμών μεταφόρτωσης που παρέχουν υπηρεσίες για συνδυασμένες μεταφορές·
 - δ) τα κύρια εμπόδια που εντοπίζονται από τους χρήστες για την αύξηση της υιοθέτησης των διατροφικών μεταφορών·
 - ε) την εξέλιξη της διαθέσιμης χωρητικότητας των διατροφικών τερματικών σταθμών μεταφόρτωσης και τις περιοχές όπου απαιτούνται πρόσθετες εξελίξεις·
 - στ) τη διαθεσιμότητα, την ευκολία πρόσβασης και την πληρότητα των πληροφοριών σχετικά με τους διατροφικούς τερματικούς σταθμούς μεταφόρτωσης·
 - ζ) ανάλυση της αποτελεσματικότητας και της αποδοτικότητας της στήριξης που παρέχεται από τα κράτη μέλη στο πλαίσιο των εθνικών πλαισίων πολιτικής, όπως προβλέπεται στο άρθρο 3α παράγραφοι 1 και 2·
 - η) την ανταγωνιστικότητα των διατροφικών μεταφορών σε σύγκριση με τις μονοτροπικές οδικές μεταφορές·
 - θ) τα περιβαλλοντικά οφέλη των διατροφικών μεταφορών, ιδίως υπό το πρίσμα της εξέλιξης των επιδόσεων των διαφόρων τρόπων μεταφοράς όσον αφορά το περιβάλλον, την ενεργειακή απόδοση και τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου.
5. Οι εκθέσεις που αναφέρονται στις παραγράφους 1 και 2 προτείνουν, κατά περίπτωση, τις λύσεις που θα καταστήσουν δυνατή, αργότερα, τη βελτίωση της

διαθεσιμότητας των πληροφοριών και των μέτρων για τη βελτίωση της κατάστασης στον τομέα των διατροφικών μεταφορών.

6. Με βάση τις εκθέσεις των παραγράφων 1 και 2, η Επιτροπή αξιολογεί, τουλάχιστον κάθε 10 έτη, την αποτελεσματικότητα και τη συνάφεια των διατάξεων της παρούσας οδηγίας όσον αφορά τη διευκόλυνση των συνδυασμένων μεταφορών.»

- 7) στο άρθρο 6, οι παράγραφοι 1 και 2 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. Τα κράτη μέλη μπορούν να λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα, σύμφωνα με το δίκαιο της Ένωσης, ώστε τα τέλη που απαριθμούνται στην παράγραφο 3 και εφαρμόζονται στα οδικά οχήματα (φορτηγά, ρυμουλκά, ρυμουλκούμενα ή ημιρυμουλκούμενα) τα οποία εκτελούν συνδυασμένες μεταφορές, να μειώνονται ή να επιστρέφονται, είτε κατ' αποκοπήν είτε κατ' αναλογία των διαδρομών που τα οχήματα αυτά διανύουν σιδηροδρομικώς στο ενδιαφερόμενο κράτος μέλος. Οι εν λόγω μειώσεις ή επιστροφές χορηγούνται από το κράτος μέλος στο οποίο έχει εκδοθεί η άδεια κυκλοφορίας των οχημάτων. Όταν τα εν λόγω μέτρα συνιστούν κρατική ενίσχυση, συμμορφώνονται με τους σχετικούς διαδικαστικούς και ουσιαστικούς κανόνες για τις κρατικές ενισχύσεις.

2. Τα οχήματα που χρησιμοποιούνται αποκλειστικά για τα αρχικά ή τελικά οδικά σκέλη συνδυασμένων μεταφορών, ή και για τα δύο, επιτρέπεται να απαλλάσσονται, εφόσον φορολογούνται χωριστά, από τα τέλη που αναφέρονται στην παράγραφο 3, σύμφωνα με το δίκαιο της Ένωσης. Ειδικότερα, όταν τα εν λόγω μέτρα συνιστούν κρατική ενίσχυση, συμμορφώνονται με τους σχετικούς διαδικαστικούς και ουσιαστικούς κανόνες για τις κρατικές ενισχύσεις. »

- 8) το άρθρο 7 απαλείφεται·

- 9) το άρθρο 9 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 9

Όταν ημιρυμουλκούμενο ή ρυμουλκούμενο που χρησιμοποιείται σε συνδυασμένη μεταφορά ανήκει στην επιχείρηση αποστολής ή παραλαβής και μεταφέρεται σε οδικό σκέλος με τη χρήση ρυμουλκού που ανήκει, αγοράστηκε με δόσεις ή μισθώθηκε σύμφωνα με την οδηγία 2006/1/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου* από την άλλη ενδιαφερόμενη επιχείρηση, το εν λόγω οδικό σκέλος θεωρείται ότι πληροί τις προϋποθέσεις του άρθρου 1 παράγραφος 5 στοιχείο δ) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1072/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου**.

* Οδηγία 2006/1/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 18ης Ιανουαρίου 2006, για τη χρησιμοποίηση μισθωμένων οχημάτων χωρίς οδηγό στις οδικές εμπορευματικές μεταφορές (ΕΕ L 33 της 4.2.2006, σ. 82, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2006/1/oj>).

** Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1072/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21ης Οκτωβρίου 2009, για τους κοινούς κανόνες πρόσβασης στην αγορά διεθνών οδικών εμπορευματικών μεταφορών (ΕΕ L 300 της 14.11.2009, σ. 72, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2009/1072/oj>).»

- 10) προστίθενται τα ακόλουθα άρθρα 9α, 9β, 9γ και 9δ:

«Άρθρο 9α

Τα οχήματα που εκτελούν οδικά σκέλη συνδυασμένων μεταφορών εξαιρούνται από την απαγόρευση κυκλοφορίας το σαββατοκύριακο, τις νυχτερινές ώρες και τις

επίσημες αργίες η οποία εφαρμόζεται μόνο σε βαρέα φορτηγά οχήματα. Η εξαίρεση αυτή δεν ισχύει στην περίπτωση γενικών απαγορεύσεων κυκλοφορίας εφαρμοστέων σε όλα τα οχήματα που χρησιμοποιούνται για ιδιωτικούς σκοπούς.

Άρθρο 9β

1. Όλοι οι φορείς εκμετάλλευσης διατροφικών τερματικών σταθμών μεταφόρτωσης δημοσιοποιούν δωρεάν στην ιστοσελίδα τους πληροφορίες σχετικά με τις διαθέσιμες υπηρεσίες και εγκαταστάσεις σε τερματικό σταθμό.
2. Η Επιτροπή καταρτίζει, με εκτελεστικές πράξεις, λεπτομερή κατάλογο των πληροφοριών που αναφέρονται στην παράγραφο 1. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 9δ παράγραφος 2.
3. Για την παροχή πλαισίου για τον προσδιορισμό του επιπέδου εξυπηρέτησης διατροφικών τερματικών σταθμών μεταφόρτωσης στην Ένωση, η Επιτροπή μπορεί να εκδίδει εκτελεστικές πράξεις για τον καθορισμό κριτηρίων για τις κατηγορίες διατροφικών τερματικών σταθμών μεταφόρτωσης. Τα κριτήρια αυτά θεσπίζονται με τον καθορισμό των επιπέδων εξυπηρέτησης για τις διαθέσιμες υπηρεσίες και εγκαταστάσεις από τον κατάλογο που καταρτίζεται σύμφωνα με την παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 9δ παράγραφος 2.
4. Όταν θεσπίζεται πλαίσιο για το επίπεδο εξυπηρέτησης διατροφικών τερματικών σταθμών μεταφόρτωσης στην Ένωση, οι φορείς εκμετάλλευσης διατροφικών τερματικών σταθμών μεταφόρτωσης δημοσιεύουν τα εφαρμοστέα επίπεδα εξυπηρέτησης σύμφωνα με την παράγραφο 1.

Άρθρο 9γ

1. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις υπό τους όρους του παρόντος άρθρου.
2. Η προβλεπόμενη στο άρθρο 3 παράγραφοι 6 και 7 εξουσία έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων ανατίθεται στην Επιτροπή για αόριστο χρονικό διάστημα από τις [Υπηρεσία Εκδόσεων: να προστεθεί η ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας οδηγίας].
3. Η εξουσιοδότηση που προβλέπεται στα άρθρα 3 παράγραφοι 6 και 7 μπορεί να ανακληθεί ανά πάσα στιγμή από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο. Η απόφαση ανάκλησης περατώνει την εξουσιοδότηση που προσδιορίζεται στην εν λόγω απόφαση. Αρχίζει να ισχύει την επομένη της δημοσίευσης της απόφασης στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* ή σε μεταγενέστερη ημερομηνία που ορίζεται σε αυτήν. Δεν θίγει το κύρος των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που ισχύουν ήδη.
4. Πριν από την έκδοση κατ' εξουσιοδότηση πράξης, η Επιτροπή διεξάγει διαβουλεύσεις με εμπειρογνώμονες που ορίζουν τα κράτη μέλη σύμφωνα με τις αρχές της διοργανικής συμφωνίας της 13ης Απριλίου 2016 για τη βελτίωση του νομοθετικού έργου.
5. Μόλις εκδώσει κατ' εξουσιοδότηση πράξη, η Επιτροπή την κοινοποιεί ταυτόχρονα στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο.

6. Οι κατ' εξουσιοδότηση πράξεις που εκδίδονται δυνάμει του άρθρου 3 παράγραφοι 6 και 7 τίθενται σε ισχύ μόνο αν δεν διατυπωθεί αντίρρηση από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο εντός δύο μηνών από την ημέρα κοινοποίησης της πράξης στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο ή αν, πριν λήξει αυτή η προθεσμία, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ενημερώσουν αμφότερα την Επιτροπή ότι δεν θα προβάλουν αντιρρήσεις. Η προθεσμία αυτή παρατείνεται κατά δύο μήνες κατόπιν πρωτοβουλίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου ή του Συμβουλίου.

Άρθρο 9δ

4. Η Επιτροπή επικουρείται από επιτροπή. Η εν λόγω επιτροπή αποτελεί επιτροπή κατά την έννοια του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011*.
5. Όταν γίνεται παραπομπή στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζεται το άρθρο 5 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.

* Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Φεβρουαρίου 2011, για τη θέσπιση κανόνων και γενικών αρχών σχετικά με τους τρόπους ελέγχου από τα κράτη μέλη της άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων από την Επιτροπή (ΕΕ L 55 της 28.2.2011, σ. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).

- 11) το κείμενο που περιλαμβάνεται στο παράρτημα της παρούσας οδηγίας προστίθεται ως παράρτημα.

Άρθρο 2

Τροποποιήσεις του κανονισμού (ΕΕ) 2020/1056

Ο κανονισμός (ΕΕ) 2020/1056 τροποποιείται ως εξής:

στο άρθρο 9 παράγραφος 1 προστίθεται το ακόλουθο στοιχείο ιβ):

«ιβ) ο υπολογισμός της εξοικονόμησης εξωτερικού κόστους, όπως αναφέρεται στο άρθρο 3 παράγραφος 3 πρώτο εδάφιο στοιχείο α) της οδηγίας 92/106/ΕΟΚ, πραγματοποιείται σύμφωνα με τη μεθοδολογία που καθορίζεται στην εκτελεστική πράξη που αναφέρεται στο άρθρο 1γ παράγραφος 6 της εν λόγω οδηγίας.

ιγ) η κατάρτιση συγκεντρωτικών δεδομένων, όπως αναφέρεται στο άρθρο 3 παράγραφος 3 πρώτο εδάφιο στοιχείο β) της οδηγίας 92/106/ΕΟΚ, πραγματοποιείται σύμφωνα με τους κανόνες που θεσπίζονται στην κατ' εξουσιοδότηση πράξη που αναφέρεται στο άρθρο 3 παράγραφος 7 της εν λόγω οδηγίας.».

Άρθρο 3

Μεταφορά στο εθνικό δίκαιο

1. Τα κράτη μέλη εγκρίνουν και δημοσιεύουν, το αργότερο στις *[Υπηρεσία Εκδόσεων: να προστεθεί η ημερομηνία: 24 μήνες από την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας]*, τις νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις που είναι αναγκαίες για τη συμμόρφωση με την παρούσα οδηγία. Ανακοινώνουν αμέσως στην Επιτροπή το κείμενο των εν λόγω διατάξεων.

Εφαρμόζουν τις διατάξεις αυτές από τις *[Υπηρεσία Εκδόσεων: να προστεθεί η ημερομηνία: 30 μήνες μετά την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας]*.

Οι διατάξεις αυτές, όταν θεσπίζονται από τα κράτη μέλη, περιέχουν αναφορά στην παρούσα οδηγία ή συνοδεύονται από την αναφορά αυτήν κατά την επίσημη δημοσίευσή τους. Ο τρόπος της αναφοράς αποφασίζεται από τα κράτη μέλη.
2. Τα κράτη μέλη ανακοινώνουν στην Επιτροπή το κείμενο των ουσιωδών διατάξεων εθνικού δικαίου τις οποίες θεσπίζουν στον τομέα που διέπεται από την παρούσα οδηγία.

Άρθρο 4

Έναρξη ισχύος

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

Άρθρο 5

Αποδέκτες

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Βρυξέλλες,

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο
Η Πρόεδρος

Για το Συμβούλιο
Ο Πρόεδρος

ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΟ ΔΕΛΤΙΟ

Περιεχόμενα

<u>1.</u>	<u>FRAMEWORK OF THE PROPOSAL/INITIATIVE</u>	<u>1</u>
<u>1.1.</u>	<u>Title of the proposal/initiative</u>	<u>1</u>
<u>1.2.</u>	<u>Policy area(s) concerned</u>	<u>1</u>
<u>1.3.</u>	<u>The proposal/initiative relates to:</u>	<u>1</u>
<u>1.4.</u>	<u>Objective(s)</u>	<u>1</u>
<u>1.4.1.</u>	<u>General objective(s)</u>	<u>1</u>
<u>1.4.2.</u>	<u>Specific objective(s)</u>	<u>1</u>
<u>1.4.3.</u>	<u>Expected result(s) and impact</u>	<u>1</u>
<u>1.4.4.</u>	<u>Indicators of performance</u>	<u>1</u>
<u>1.5.</u>	<u>Grounds for the proposal/initiative</u>	<u>1</u>
<u>1.5.1.</u>	<u>Requirement(s) to be met in the short or long term including a detailed timeline for roll-out of the implementation of the initiative</u>	<u>1</u>
<u>1.5.2.</u>	<u>Added value of Union involvement (it may result from different factors, e.g. coordination gains, legal certainty, greater effectiveness or complementarities). For the purposes of this point 'added value of Union involvement' is the value resulting from Union intervention which is additional to the value that would have been otherwise created by Member States alone.</u>	<u>1</u>
<u>1.5.3.</u>	<u>Lessons learned from similar experiences in the past</u>	<u>1</u>
<u>1.5.4.</u>	<u>Compatibility with the Multiannual Financial Framework and possible synergies with other appropriate instruments</u>	<u>1</u>
<u>1.5.5.</u>	<u>Assessment of the different available financing options, including scope for redeployment</u>	<u>1</u>
<u>1.6.</u>	<u>Duration and financial impact of the proposal/initiative</u>	<u>1</u>
<u>1.7.</u>	<u>Management mode(s) planned</u>	<u>1</u>
<u>2.</u>	<u>MANAGEMENT MEASURES</u>	<u>1</u>
<u>2.1.</u>	<u>Monitoring and reporting rules</u>	<u>1</u>
<u>2.2.</u>	<u>Management and control system(s)</u>	<u>1</u>
<u>2.2.1.</u>	<u>Justification of the management mode(s), the funding implementation mechanism(s), the payment modalities and the control strategy proposed</u>	<u>1</u>
<u>2.2.2.</u>	<u>Information concerning the risks identified and the internal control system(s) set up to mitigate them</u>	<u>1</u>
<u>2.2.3.</u>	<u>Estimation and justification of the cost-effectiveness of the controls (ratio of "control costs ÷ value of the related funds managed"), and assessment of the expected levels of risk of error (at payment & at closure)</u>	<u>1</u>
<u>2.3.</u>	<u>Measures to prevent fraud and irregularities</u>	<u>1</u>

<u>3.</u>	<u>ESTIMATED FINANCIAL IMPACT OF THE PROPOSAL/INITIATIVE</u>	1
<u>3.1.</u>	<u>Heading(s) of the multiannual financial framework and expenditure budget line(s) affected</u>	1
<u>3.2.</u>	<u>Estimated financial impact of the proposal on appropriations</u>	1
<u>3.2.1.</u>	<u>Summary of estimated impact on operational appropriations</u>	1
<u>3.2.2.</u>	<u>Estimated output funded with operational appropriations</u>	1
<u>3.2.3.</u>	<u>Summary of estimated impact on administrative appropriations</u>	1
<u>3.2.4.</u>	<u>Compatibility with the current multiannual financial framework</u>	1
<u>3.2.5.</u>	<u>Third-party contributions</u>	1
<u>3.3.</u>	<u>Estimated impact on revenue</u>	1

1. ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ/ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΑΣ

1.1. Τίτλος της πρότασης/πρωτοβουλίας

Οδηγία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση της οδηγίας 92/106/ΕΟΚ, της 7ης Δεκεμβρίου 1992, σχετικά με τη θέσπιση κοινών κανόνων για ορισμένες συνδυασμένες εμπορευματικές μεταφορές μεταξύ των κρατών μελών

1.2. Σχετικοί τομείς πολιτικής

Κινητικότητα και Μεταφορές

1.3. Η πρόταση/πρωτοβουλία αφορά:

☒ νέα δράση

☐ νέα δράση μετά από δοκιμαστικό σχέδιο / προπαρασκευαστική ενέργεια⁵¹

☐ την παράταση υφιστάμενης δράσης

☐ συγχώνευση ή αναπροσανατολισμό μίας ή περισσότερων δράσεων προς άλλη/νέα δράση

1.4. Στόχοι

1.4.1. Γενικοί στόχοι

Ο γενικός στόχος της οδηγίας είναι να διευκολύνει την αύξηση των διατροφικών μεταφορών στο σύνολο των ενδοενωσιακών εμπορευματικών μεταφορών, και να μειώσει το εξωτερικό κόστος και την κατανάλωση ενέργειας των εμπορευματικών μεταφορών. Η οδηγία θα συμβάλει στον ΣΒΑ 13 (Ανάληψη επείγουσας δράσης για την καταπολέμηση της κλιματικής αλλαγής και των επιπτώσεών της), στον ΣΒΑ 9 (Κατασκευή ανθεκτικών υποδομών, προαγωγή της βιώσιμης και χωρίς αποκλεισμούς εκβιομηχάνισης και υποστήριξη της καινοτομίας) και στον ΣΒΑ 11 (Επίτευξη ασφαλών, ανθεκτικών, βιώσιμων και χωρίς αποκλεισμούς πόλεων και οικισμών).

1.4.2. Ειδικοί στόχοι

Οι ειδικοί στόχοι της οδηγίας είναι οι εξής:

- Παροχή στήριξης σε ευρύτερο φάσμα διατροφικών μεταφορών υπό αποτελεσματικούς όρους συμμόρφωσης
- Εξασφάλιση καλύτερης στήριξης με τη βελτίωση της υποβολής εκθέσεων σχετικά με τις διατροφικές μεταφορές
- Αύξηση της ανταγωνιστικότητας των διατροφικών μεταφορών για τη μείωση του εξωτερικού κόστους
- Βελτίωση της διαφάνειας και απλούστευση της εισόδου στην αγορά

1.4.3. Αναμενόμενα αποτελέσματα και επιπτώσεις

Να προσδιοριστούν τα αποτελέσματα που αναμένεται να έχει η πρόταση/πρωτοβουλία όσον αφορά τους/τις στοχευόμενους/-ες δικαιούχους/ομάδες.

⁵¹ Όπως αναφέρεται στο άρθρο 58 παράγραφος 2 στοιχείο α) ή β) του δημοσιονομικού κανονισμού.

Η πρόταση αναμένεται να αυξήσει την ανταγωνιστικότητα των διατροφικών μεταφορών έναντι των μονοτροπικών οδικών μεταφορών και, ως εκ τούτου, να προωθήσει τη χρήση τους, με αποτέλεσμα τη μείωση του εξωτερικού κόστους.

1.4.4. Δείκτες επιδόσεων

Η αποτελεσματικότητα της προτεινόμενης οδηγίας, σε σχέση με τον ειδικό στόχο 1, θα προσδιορίζεται με βάση τους ακόλουθους δείκτες:

- τον όγκο των διατροφικών μεταφορών στην ΕΕ, ανά συνδυασμό τρόπων μεταφοράς, ανά τμήμα της αγοράς, ανά τεχνολογία μεταφόρτωσης και ανά τύπο μονάδων φόρτωσης·
- τους κύριους διαδρόμους στους οποίους χρησιμοποιούνται διατροφικές μεταφορές και εκείνους στους οποίους δεν χρησιμοποιούνται, καθώς και τους σχετικούς λόγους, αντίστοιχα.

Η αποτελεσματικότητα της προτεινόμενης οδηγίας, σε σχέση με τον ειδικό στόχο 2, θα προσδιορίζεται με βάση τους ακόλουθους δείκτες:

- υποβολή έκθεσης στα χρονικά διαστήματα που ορίζει η οδηγία σχετικά με την οικονομική ανάπτυξη των διατροφικών μεταφορών στην Ένωση.

Η αποτελεσματικότητα της προτεινόμενης οδηγίας, σε σχέση με τον ειδικό στόχο 3, θα προσδιορίζεται με βάση τους ακόλουθους δείκτες:

- την ανταγωνιστικότητα των διατροφικών μεταφορών σε σύγκριση με τις μονοτροπικές οδικές μεταφορές και την εξέλιξη της στήριξης που παρέχεται από τα κράτη μέλη.
- αλλαγές στην κατανομή των τρόπων μεταφοράς και στο μερίδιο των διατροφικών μεταφορών.

Η αποτελεσματικότητα της προτεινόμενης οδηγίας, σε σχέση με τον ειδικό στόχο 4, θα προσδιορίζεται με βάση τους ακόλουθους δείκτες:

- την εξέλιξη της χωρητικότητας των τερματικών σταθμών μεταφόρτωσης·
- τη διαθεσιμότητα, την ευκολία πρόσβασης και την πληρότητα των πληροφοριών σχετικά με τους διατροφικούς τερματικούς σταθμούς.

1.5. Αιτιολόγηση της πρότασης/πρωτοβουλίας

1.5.1. Βραχυπρόθεσμη ή μακροπρόθεσμη κάλυψη αναγκών, συμπεριλαμβανομένου λεπτομερούς χρονοδιαγράμματος για τη σταδιακή υλοποίηση της πρωτοβουλίας

Η πρόταση θα προσφέρει ένα πλαίσιο στήριξης για την αύξηση της ανταγωνιστικότητας των διατροφικών μεταφορών έναντι των μονοτροπικών οδικών μεταφορών, προκειμένου να τονωθεί η υιοθέτησή τους και, ως εκ τούτου, να μειωθεί το εξωτερικό κόστος των εμπορευματικών μεταφορών. Περιλαμβάνει:

- κοινούς και αποτελεσματικούς όρους συμμόρφωσης και κανόνες για την απόδειξη της συμμόρφωσης·
- οικονομικά και κανονιστικά μέτρα που θα συμβάλουν στην αύξηση της ανταγωνιστικότητας των διατροφικών μεταφορών·
- απαιτήσεις για τη διασφάλιση της διαφάνειας των τερματικών σταθμών όσον αφορά τις εγκαταστάσεις και τις υπηρεσίες·

— κανόνες και περιεχόμενο των εκθέσεων για την αγορά, καθώς και ρήτρα επανεξέτασης για την επανεκτίμηση της χρησιμότητας του πλαισίου στήριξης μετά από συγκεκριμένο χρονικό διάστημα.

Όλες οι εν λόγω διατάξεις θα πρέπει να είναι πλήρως εφαρμοστέες 30 μήνες μετά την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας.

Το παρόν νομοθετικό δημοσιονομικό δελτίο αφορά ειδικότερα, αφενός μελέτη που πρέπει να διεξαχθεί για να αξιολογηθεί αν υπάρχει ανάγκη ανάπτυξης ενός πλαισίου κατηγοριοποίησης/επισήμανσης τερματικών σταθμών, με την επιφύλαξη των αποτελεσμάτων της μελέτης σχετικά με την ανάγκη ανάπτυξης ενός τέτοιου είδους πλαισίου, και αφετέρου μελέτες για την αγορά ως συμβολή στις εκθέσεις που θα καταρτιστούν.

- 1.5.2. Προστιθέμενη αξία της ενωσιακής παρέμβασης (που μπορεί να προκύπτει από διάφορους παράγοντες, π.χ. οφέλη από τον συντονισμό, ασφάλεια δικαίου, μεγαλύτερη αποτελεσματικότητα ή συμπληρωματικότητα). Για τους σκοπούς του παρόντος σημείου «προστιθέμενη αξία της ενωσιακής παρέμβασης» είναι η αξία που απορρέει από την ενωσιακή παρέμβαση και η οποία προστίθεται στην αξία που θα είχε δημιουργηθεί αν τα κράτη μέλη ενεργούσαν μεμονωμένα.

Λόγοι για ανάληψη δράσης σε ευρωπαϊκό επίπεδο (εκ των προτέρων)

Η θέσπιση εναρμονισμένων κανόνων α) για αποτελεσματικούς όρους συμμόρφωσης και τα σχετικά αποδεικτικά στοιχεία και β) για τα είδη στήριξης θα συμβάλει στη δημιουργία συγκρίσιμης μεταχείρισης των φορέων εκμετάλλευσης σε ολόκληρη την ΕΕ, στην απλούστευση των διοικητικών διαδικασιών για τον κλάδο, τα κράτη μέλη και την Επιτροπή και στη βελτίωση της λειτουργίας της εσωτερικής αγοράς. Επί του παρόντος, λόγω των ελλείψεων της ΟΣΜ, αυτό το επίπεδο εναρμόνισης δεν θα μπορούσε να επιτευχθεί.

Αναμενόμενη προστιθέμενη αξία της Ένωσης (εκ των υστέρων)

Ο τομέας των μεταφορών της ΕΕ έχει σημαντική διασυνοριακή διάσταση και διαδραματίζει σημαντικό ρόλο στην ελεύθερη ροή ανθρώπων και εμπορευμάτων στην εσωτερική αγορά της ΕΕ. Οι αποτελεσματικές υπηρεσίες μεταφορών είναι στοιχείο καίριας σημασίας για τη λειτουργία των αλυσίδων εφοδιασμού και την ανάπτυξη της οικονομίας της ΕΕ. Ωστόσο, οι μεταφορές, οι οποίες αναμένεται να αυξηθούν περαιτέρω, εξακολουθούν να αποτελούν έναν από τους κλάδους με τις μεγαλύτερες εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου και δημιουργούν άλλο σημαντικό εξωτερικό κόστος που σχετίζεται με την κυκλοφοριακή συμφόρηση, τα ατυχήματα και τον θόρυβο.

Η παρούσα οδηγία σαφώς προβλέπεται ως μέσο για τη μείωση του εξωτερικού κόστους των μεταφορών μέσω της αύξησης της ανταγωνιστικότητας των διατροφικών μεταφορών έναντι των μονοτροπικών οδικών μεταφορών και, ως εκ τούτου, της προώθησης της υιοθέτησής τους.

- 1.5.3. Διδάγματα από ανάλογες εμπειρίες του παρελθόντος

Η ΕΕ έχει μακρά ιστορία στη στήριξη της μετάβασης προς πιο φιλικούς προς το περιβάλλον τρόπους μεταφοράς και κατά προτίμηση στη χρήση του καλύτερου δυνατού συνδυασμού διαφόρων τρόπων μεταφοράς, προκειμένου να βελτιστοποιηθεί το σύστημα και το δίκτυο μεταφορών και να μειωθεί το εξωτερικό κόστος.

Από το 1975 η ΕΕ διαθέτει μια νομική πράξη για τη στήριξη επιλέξιμων συνδυασμένων μεταφορών ως επιμέρους μορφής διατροφικών μεταφορών. Το 1992 η πράξη αυτή αντικαταστάθηκε από την ισχύουσα οδηγία για τις συνδυασμένες μεταφορές (ΟΣΜ).

Για να αυξηθεί η αποτελεσματικότητα της ΟΣΜ, η Επιτροπή υπέβαλε πρόταση το 1998 για την τροποποίησή της, στην οποία εισηγήθηκε την επέκταση της επιλεξιμότητας στις εγχώριες οδικές μεταφορές, ένα όριο για το οδικό σκέλος που βασίζεται σε μερίδιο 20 % του συνόλου της μεταφοράς, την εξαίρεση των νησιωτικών μεταφορών και την εξαίρεση των συνδυασμένων μεταφορών από τις απαγορεύσεις κυκλοφορίας το σαββατοκύριακο. Λόγω του ότι δεν κατέστη δυνατή η επίτευξη συμφωνίας κατά τη διάρκεια των διοργανικών διαπραγματεύσεων, η Επιτροπή απέσυρε την πρόταση το 2001.

Το 2016 η Επιτροπή διενήργησε αξιολόγηση REFIT, η οποία κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η ΟΣΜ εξακολουθεί να αποτελεί σημαντικό μέσο για τη στήριξη των συνδυασμένων μεταφορών, αλλά ότι υπάρχουν σημαντικές δυνατότητες περαιτέρω βελτίωσης της αποτελεσματικότητας της οδηγίας, καθώς ορισμένες από τις διατάξεις της ήταν παρωχημένες ή ασαφείς, με αποτέλεσμα να υπάρχει σημαντικό περιθώριο διφορούμενης ερμηνείας της και, ως εκ τούτου, μη εναρμονισμένη εφαρμογή.

Στη συνέχεια, η Επιτροπή υπέβαλε νέα πρόταση το 2017 για την τροποποίηση της ΟΣΜ με έμφαση στην αποσαφήνιση του ορισμού υπό το πρίσμα της υφιστάμενης νομολογίας και των καταγγελιών, χωρίς να αλλάξει η προσέγγιση που βασίζεται στις σταθερές αποστάσεις για τα διάφορα τμήματα της μεταφοράς. Πρότεινε επίσης να προωθηθούν οι επενδύσεις σε υποδομές τερματικών σταθμών και να βελτιωθούν σημαντικά τα εργαλεία δημοσιονομικής και οικονομικής στήριξης.

Ενώ όλα τα κράτη μέλη εξέφρασαν την ικανοποίησή τους όσον αφορά την τροποποίηση και υποστήριξαν τον στόχο της βελτίωσης της ανταγωνιστικότητας των συνδυασμένων μεταφορών, όλες οι προτάσεις για την επέκταση της επιλεξιμότητας, και ιδίως για την επέκταση του πεδίου εφαρμογής στις μεταφορές που εκτελούνται στα κράτη μέλη, μάλλον συνάντησαν αντίσταση. Ομοίως, πολλά κράτη μέλη τάχθηκαν κατά της υποχρέωσης να διευκολύνουν την αύξηση της χωρητικότητας των τερματικών σταθμών, ενώ θα μπορούσαν να συμφωνήσουν σχετικά με την υποχρέωση προώθησης των επενδύσεων σε τερματικούς σταθμούς. Όσον αφορά την αυξημένη στήριξη στις συνδυασμένες μεταφορές, οι απόψεις των κρατών μελών διίστανται, κάτι που σημαίνει ότι τα κράτη μέλη δεν υποστήριξαν την εναρμονισμένη υποχρεωτική στήριξη, αλλά την υποχρέωση παροχής στήριξης όταν η επιλογή του εργαλείου στήριξης επαφίεται στα κράτη μέλη. Η παρούσα πρόταση έχει καταρτιστεί με γνώμονα τις ανησυχίες των εν λόγω κρατών μελών.

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο υποστήριξε ευρέως την πρόταση, πρότεινε την αύξηση του επιπέδου φιλοδοξίας όσον αφορά την οικονομική στήριξη, αλλά ζήτησε και ορισμένες εξαιρέσεις. Αρκετές τροποποιήσεις που εισήχθησαν από τους συννομοθέτες τροποποιούσαν την πρόταση κατά τρόπο που, εάν είχαν εγκριθεί, θα μείωναν σημαντικά το επίπεδο φιλοδοξίας και την αποτελεσματικότητα της πρότασης της Επιτροπής. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή απέσυρε την πρότασή της.

1.5.4. Συμβατότητα με το πολυετές δημοσιονομικό πλαίσιο και ενδεχόμενες συνέργειες με άλλα κατάλληλα μέσα

Η προτεινόμενη οδηγία αποτελεί βασικό παραδοτέο της ανακοίνωσης της Επιτροπής σχετικά με μια στρατηγική για βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα, στην οποία καθορίζεται το όραμα της ΕΕ για το σύστημα μεταφορών του μέλλοντος. Στη στρατηγική ανακοινώθηκε ότι η Επιτροπή σχεδιάζει να προβεί σε επανεξέταση του κανονιστικού πλαισίου για τις διατροπικές μεταφορές, συμπεριλαμβανομένης της οδηγίας για τις συνδυασμένες μεταφορές (στο πλαίσιο του Εμβληματικού τομέα 4 — Οικολογικός προσανατολισμός των εμπορευματικών μεταφορών).

Η οδηγία θα δημιουργήσει συνέργειες με άλλες πολιτικές μεταφορών και πράξεις του κανονιστικού πλαισίου της ΕΕ που είτε αφορούν τις περιβαλλοντικές επιδόσεις των επιμέρους τρόπων μεταφοράς και του συστήματος μεταφορών είτε την εσωτερική του εξωτερικού κόστους. Όσον αφορά τις περιβαλλοντικές επιδόσεις, στις εν λόγω πράξεις περιλαμβάνονται ιδίως ο κανονισμός (ΕΕ) 2019/1242, η πρόταση οδηγίας COM(2021) 557 και η πρόταση κανονισμού COM(2021) 559. Τα μέτρα που αφορούν την εσωτερική του εξωτερικού κόστους περιλαμβάνουν την τιμολόγηση του άνθρακα, τα τέλη υποδομών, και τους φόρους επί της ενέργειας και των οχημάτων.

Η πρόταση είναι συμβατή με το πολυετές δημοσιονομικό πλαίσιο. Η πρωτοβουλία απαιτεί κονδύλια για τη χρηματοδότηση τουλάχιστον τριών μελετών για την αγορά που είναι αναγκαίες για τη συμμόρφωση με τις υποχρεώσεις υποβολής εκθέσεων οι οποίες θεσπίζονται δυνάμει της οδηγίας, καθώς και για τη χρηματοδότηση μελέτης για την αξιολόγηση της ανάγκης ανάπτυξης ενός πλαισίου κατηγοριοποίησης/επισήμανσης των τερματικών σταθμών, όπως ορίζεται στην οδηγία.

1.5.5. Αξιολόγηση των διάφορων διαθέσιμων επιλογών χρηματοδότησης, συμπεριλαμβανομένων των δυνατοτήτων ανακατανομής

Οι δημοσιονομικές επιπτώσεις της παρούσας πρότασης εξετάζονται στο παρόν νομοθετικό δημοσιονομικό δελτίο. Όσον αφορά τις δαπάνες, οι ειδικές δημοσιονομικές επιπτώσεις της παρούσας πρωτοβουλίας περιορίζονται στις πιστώσεις για τη χρηματοδότηση μελετών, όπως αναφέρεται στο σημείο 1.5.4. Η εκτέλεση των δραστηριοτήτων αυτών δεν απαιτεί αύξηση των ανθρώπινων πόρων της Ευρωπαϊκής Επιτροπής. Στο πλαίσιο του τρέχοντος ΠΔΠ, οι ανάγκες μπορούν να καλυφθούν με ανακατανομή 0,4 εκατ. EUR στο πλαίσιο της προνομιακής γραμμής του προϋπολογισμού για τις μεταφορές. Δεν προβλέπεται πρόσθετο κόστος στο πλαίσιο του τρέχοντος ΠΔΠ. Στο ΠΔΠ μετά το 2027, το κόστος των μελετών προτείνεται να χρηματοδοτηθεί μέσω του επόμενου ΠΔΠ, χωρίς να προδικάζεται η συμφωνία για το ΠΔΠ και τα προγράμματα.

1.6. Διάρκεια και δημοσιονομικές επιπτώσεις της πρότασης/πρωτοβουλίας

☐ περιορισμένη διάρκεια

☐ με ισχύ από [ΗΗ/ΜΜ]ΕΕΕΕ έως [ΗΗ/ΜΜ]ΕΕΕΕ

☐ Δημοσιονομικές επιπτώσεις από το ΕΕΕΕ έως το ΕΕΕΕ για πιστώσεις αναλήψεων υποχρεώσεων και από το ΕΕΕΕ έως το ΕΕΕΕ για πιστώσεις πληρωμών.

☒ απεριόριστη διάρκεια

Περίοδος σταδιακής εφαρμογής από το 2027 έως το 2037

και στη συνέχεια πλήρης εφαρμογή.

1.7. Προβλεπόμενη/-ες μέθοδος/-οι εκτέλεσης του προϋπολογισμού

☒ **Άμεση διαχείριση** από την Επιτροπή

☒ από τις υπηρεσίες της, συμπεριλαμβανομένου του προσωπικού της στις αντιπροσωπείες της Ένωσης

☐ από τους εκτελεστικούς οργανισμούς

☐ **Επιμερισμένη διαχείριση** με τα κράτη μέλη

☐ **Έμμεση διαχείριση** με ανάθεση καθηκόντων εκτέλεσης του προϋπολογισμού:

☐ σε τρίτες χώρες ή οργανισμούς που αυτές έχουν ορίσει

☐ σε διεθνείς οργανισμούς και στις οργανώσεις τους (να προσδιοριστούν)

☐ στην ΕΤΕπ και στο Ευρωπαϊκό Ταμείο Επενδύσεων

☐ στους οργανισμούς που αναφέρονται στα άρθρα 70 και 71 του δημοσιονομικού κανονισμού

☐ σε οργανισμούς δημοσίου δικαίου

☐ σε οργανισμούς που διέπονται από ιδιωτικό δίκαιο και έχουν αποστολή δημόσιας υπηρεσίας, στον βαθμό που παρέχουν επαρκείς οικονομικές εγγυήσεις

☐ σε οργανισμούς που διέπονται από το ιδιωτικό δίκαιο κράτους μέλους, στους οποίους έχει ανατεθεί η εκτέλεση σύμπραξης δημόσιου και ιδιωτικού τομέα και οι οποίοι παρέχουν επαρκείς οικονομικές εγγυήσεις

☐ σε οργανισμούς ή πρόσωπα επιφορτισμένα με την εφαρμογή συγκεκριμένων δράσεων στην ΚΕΠΠΑ δυνάμει του τίτλου V της ΣΕΕ και τα οποία προσδιορίζονται στην αντίστοιχη βασική πράξη.

Αν αναφέρονται περισσότεροι του ενός τρόποι διαχείρισης, να διευκρινιστούν στο τμήμα «Παρατηρήσεις».

Παρατηρήσεις

A.A.

2. ΜΕΤΡΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ

2.1. Κανόνες παρακολούθησης και υποβολής εκθέσεων

Να προσδιοριστούν η συχνότητα και οι όροι.

Η Επιτροπή θα είναι συνολικά υπεύθυνη για την εφαρμογή της προτεινόμενης οδηγίας, καθώς και για την υποβολή εκθέσεων στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο α) σχετικά με την ανταγωνιστικότητα των διατροφικών μεταφορών σε σύγκριση με τις μονοτροπικές οδικές μεταφορές πριν από την εφαρμογή της οδηγίας, και στη συνέχεια β) ανά πενταετία σχετικά με την οικονομική ανάπτυξη των διατροφικών μεταφορών στην Ένωση. Μετά από δέκα έτη η Επιτροπή θα αξιολογήσει αν το καθεστώς στήριξης εξακολουθεί να είναι αναγκαίο.

Τα καθήκοντα που εκτελεί απευθείας η ΓΔ MOVE θα ακολουθούν τον ετήσιο κύκλο σχεδιασμού και παρακολούθησης, όπως εφαρμόζεται στην Επιτροπή και στους εκτελεστικούς οργανισμούς, συμπεριλαμβανομένης της υποβολής εκθέσεων αποτελεσμάτων μέσω της ετήσιας έκθεσης δραστηριοτήτων της ΓΔ MOVE.

2.2. Συστήματα διαχείρισης και ελέγχου

2.2.1. Αιτιολόγηση των τρόπων διαχείρισης, των μηχανισμών εκτέλεσης της χρηματοδότησης, των όρων πληρωμής και της προτεινόμενης στρατηγικής ελέγχου

Η Επιτροπή και ειδικότερα η ΓΔ MOVE θα διαχειρίζονται την εφαρμογή της προτεινόμενης οδηγίας. Η χρηματοδότηση θα παρέχεται μέσω συμβάσεων προμηθειών. Οι δαπάνες θα εκτελούνται μέσω δημόσιων συμβάσεων υπό άμεση διαχείριση, σε πλήρη εφαρμογή των διατάξεων του δημοσιονομικού κανονισμού. Η στρατηγική ελέγχου των δημόσιων συμβάσεων και των επιχορηγήσεων στη ΓΔ MOVE περιλαμβάνει ειδικούς εκ των προτέρων νομικούς, επιχειρησιακούς και δημοσιονομικούς ελέγχους σχετικά με τις διαδικασίες, καθώς και σχετικά με την υπογραφή των συμβάσεων και των συμφωνιών. Επιπλέον, οι δαπάνες που πραγματοποιούνται για την προμήθεια αγαθών και υπηρεσιών υπόκεινται σε εκ των προτέρων ελέγχους και, εφόσον απαιτείται, σε εκ των υστέρων δημοσιονομικούς ελέγχους.

2.2.2. Πληροφορίες σχετικά με τους κινδύνους που έχουν εντοπιστεί και τα συστήματα εσωτερικού ελέγχου που έχουν δημιουργηθεί για τον μετριασμό τους

Ο κίνδυνος σφάλματος κατά την πληρωμή και κατά το κλείσιμο αναμένεται να μην υπερβεί το 2 %.

Οι πιθανοί κίνδυνοι που σχετίζονται με την προμήθεια υπηρεσιών αυτής της αξίας θεωρούνται χαμηλοί.

Οι κίνδυνοι αυτοί συνδέονται με τη χρήση διαδικασιών σύναψης συμβάσεων: καθυστερήσεις, διαθεσιμότητα δεδομένων, έγκαιρη ενημέρωση της αγοράς, κ.λπ. Οι κίνδυνοι αυτοί θα καλύπτονται από τους υφιστάμενους μηχανισμούς του δημοσιονομικού κανονισμού και θα μετριάζονται από τη δέσμη εσωτερικών ελέγχων που εφαρμόζει η ΓΔ MOVE (συστηματικοί εκ των προτέρων νομικοί και δημοσιονομικοί έλεγχοι πριν από τη δημοσίευση των προσκλήσεων υποβολής προτάσεων και πριν από την ανάθεση της σύμβασης, παρακολούθηση και αξιολόγηση των παραδοτέων, εκ των υστέρων έλεγχοι των δαπανών, όπως ορίζονται στα ετήσια προγράμματα εργασιών ελέγχου).

2.2.3. *Εκτίμηση και αιτιολόγηση της οικονομικής αποδοτικότητας των ελέγχων (λόγος του κόστους του ελέγχου προς την αξία των σχετικών κονδυλίων που αποτελούν αντικείμενο διαχείρισης) και αξιολόγηση του εκτιμώμενου επιπέδου κινδύνου σφάλματος (κατά την πληρωμή και κατά το κλείσιμο)*

Με δεδομένο το περιορισμένο πεδίο εφαρμογής και το περιορισμένο ποσό της χρηματοδότησης της ΕΕ που πρόκειται να χορηγηθεί, και δεδομένου ότι οι δικαιούχοι κονδυλίων της ΕΕ θεωρούνται χαμηλού κινδύνου, τα καθήκοντα που απορρέουν από την προτεινόμενη οδηγία δεν αναμένεται να δημιουργήσουν πρόσθετο κόστος ελέγχου πέραν του υφιστάμενου κόστους των ελέγχων της ΓΔ MOVE.

2.3. **Μέτρα για την πρόληψη περιπτώσεων απάτης και παρατυπίας**

Να προσδιοριστούν τα ισχύοντα ή τα προβλεπόμενα μέτρα πρόληψης και προστασίας, π.χ. στη στρατηγική για την καταπολέμηση της απάτης.

Θα εφαρμόζονται τα συνήθη μέτρα της Επιτροπής για την πρόληψη και προστασία, συγκεκριμένα:

— Προτού καταβληθούν οι πληρωμές για κάθε υπηρεσία ελέγχονται από το προσωπικό της Επιτροπής, λαμβανομένων υπόψη τυχόν συμβατικών υποχρεώσεων, οικονομικών αρχών και ορθών δημοσιονομικών και διαχειριστικών πρακτικών. Οι διατάξεις περί καταπολέμησης της απάτης (εποπτεία, απαιτήσεις υποβολής εκθέσεων, κ.λπ.) περιλαμβάνονται σε όλες τις συμβάσεις που συνάπτει η Επιτροπή με τους δικαιούχους των πληρωμών.

— Για την καταπολέμηση της απάτης, της διαφθοράς και άλλων παράνομων δραστηριοτήτων, εφαρμόζονται χωρίς περιορισμό οι διατάξεις του κανονισμού (ΕΕ, Ευρατόμ) αριθ. 883/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τις έρευνες που πραγματοποιούνται από την Ευρωπαϊκή Υπηρεσία Καταπολέμησης της Απάτης (OLAF), καθώς και οι διατάξεις που αφορούν την Ευρωπαϊκή Εισαγγελία, η οποία ιδρύθηκε με τον κανονισμό (ΕΕ) 2017/1939 του Συμβουλίου.

Η Επιτροπή ακολουθεί περαιτέρω μια ισχυρή στρατηγική για την καταπολέμηση της απάτης, την CAFS, η οποία βρίσκεται επί του παρόντος υπό αναθεώρηση.

Επιπλέον, η ΓΔ MOVE εξέδωσε αναθεωρημένη στρατηγική για την καταπολέμηση της απάτης το 2020. Η στρατηγική της MOVE για την καταπολέμηση της απάτης βασίζεται στη στρατηγική της Επιτροπής για την καταπολέμηση της απάτης και προβλέπει ειδική εκτίμηση κινδύνου που διενεργείται εσωτερικά για τον εντοπισμό τομέων που είναι πιο ευάλωτοι σε περιπτώσεις απάτης, στους ελέγχους που ήδη εφαρμόζονται και στις δράσεις που απαιτούνται για τη βελτίωση της ικανότητας της ΓΔ MOVE να προλαμβάνει, να εντοπίζει και να αντιμετωπίζει περιπτώσεις απάτης.

Οι συμβατικές διατάξεις που ισχύουν για τις δημόσιες συμβάσεις διασφαλίζουν ότι οι έλεγχοι και οι επιτόπιοι έλεγχοι μπορούν να διενεργούνται από τις υπηρεσίες της Επιτροπής, συμπεριλαμβανομένης της OLAF, με τη χρήση των τυποποιημένων διατάξεων που συνιστά η OLAF.

3. ΕΚΤΙΜΩΜΕΝΕΣ ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ/ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΑΣ

3.1. Τομείς του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου και γραμμές δαπανών του προϋπολογισμού που επηρεάζονται

Υφιστάμενες γραμμές του προϋπολογισμού

Κατά σειρά τομέων του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου και γραμμών του προϋπολογισμού

Τομέας του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου	Γραμμή του προϋπολογισμού	Είδος δαπάνης	Συμμετοχή			
	Αριθμός	ΔΠ/ΜΔΠ ⁵²	χωρών ΕΖΕΣ ⁵³	υποψηφίων για ένταξη χωρών και δυνάμει υποψηφίων χωρών ⁵⁴	άλλων τρίτων χωρών	άλλα έσοδα για ειδικό προορισμό
1	02.20.04.01	ΔΠ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ

⁵² ΔΠ = Διαχωριζόμενες πιστώσεις / ΜΔΠ = Μη διαχωριζόμενες πιστώσεις.

⁵³ ΕΖΕΣ: Ευρωπαϊκή Ζώνη Ελεύθερων Συναλλαγών.

⁵⁴ Υποψήφιες χώρες και, κατά περίπτωση, δυνάμει υποψήφια μέλη των Δυτικών Βαλκανίων.

3.2. Εκτιμώμενες δημοσιονομικές επιπτώσεις της πρότασης στις πιστώσεις

3.2.1. Συνοπτική παρουσίαση των εκτιμώμενων επιπτώσεων στις επιχειρησιακές πιστώσεις

☐ Η πρόταση/πρωτοβουλία δεν συνεπάγεται τη χρησιμοποίηση επιχειρησιακών πιστώσεων

☒ Η πρόταση/πρωτοβουλία συνεπάγεται τη χρησιμοποίηση επιχειρησιακών πιστώσεων, όπως εξηγείται κατωτέρω:

σε εκατ. EUR (με τρία δεκαδικά ψηφία)

Τομέας του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου	1	Ενιαία αγορά, καινοτομία και ψηφιακή οικονομία
---	----------	--

ΓΔ: MOVE			Έτος 2027	ΣΥΝΟΛΟ ⁵⁵
Ο Επιχειρησιακές πιστώσεις				
Γραμμή του προϋπολογισμού 02.20.04.01	Αναλήψεις υποχρεώσεων	(1α)	0,4	0,4
	Πληρωμές	(2α)	0,4	0,4
ΣΥΝΟΛΟ πιστώσεων για τη ΓΔ MOVE	Αναλήψεις υποχρεώσεων		0,4	0,4
	Πληρωμές		0,4	0,4

Ο ΣΥΝΟΛΟ επιχειρησιακών πιστώσεων	Αναλήψεις υποχρεώσεων	(4)	0,4	0,4
	Πληρωμές	(5)	0,4	0,4
ΣΥΝΟΛΟ πιστώσεων του ΤΟΜΕΑ 1	Αναλήψεις υποχρεώσεων		0,4	0,4

⁵⁵ Μετά το 2027 το κόστος της πρότασης εκτιμάται ότι θα ανέρχεται σε 0,6 εκατ. EUR το 2032, σε 0,7 εκατ. EUR το 2037 και σε τελικό πρόσθετο ποσό ύψους 0,3 εκατ. EUR, με αποτέλεσμα το συνολικό κόστος για τον προϋπολογισμό της ΕΕ να ανέλθει σε 2 εκατ. EUR, το οποίο προτείνεται να χρηματοδοτηθεί μέσω των επόμενων ΠΔΠ, χωρίς να προδικάζεται η συμφωνία για τα ΠΔΠ και τα προγράμματα.

του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου	Πληρωμές		0,4	0,4
---------------------------------------	----------	--	-----	------------

Ο ΣΥΝΟΛΟ επιχειρησιακών πιστώσεων (όλοι οι επιχειρησιακοί τομείς)	Αναλήψεις υποχρεώσεων	(4)	0,4	0,4
	Πληρωμές	(5)	0,4	0,4
ΣΥΝΟΛΟ πιστώσεων διοικητικού χαρακτήρα χρηματοδοτούμενων από το κονδύλιο ειδικών προγραμμάτων (όλοι οι επιχειρησιακοί τομείς)		(6)		
ΣΥΝΟΛΟ πιστώσεων των ΤΟΜΕΩΝ 1 έως 6 του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου (Ποσό αναφοράς)	Αναλήψεις υποχρεώσεων	=4+6	0,4	0,4
	Πληρωμές	=5+6	0,4	0,4

Τομέας του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου	7	«Διοικητικές δαπάνες»
---	----------	-----------------------

Αυτό το τμήμα θα πρέπει να συμπληρωθεί με «στοιχεία διοικητικού χαρακτήρα του προϋπολογισμού» τα οποία θα εισαχθούν, πρώτα, στο [παράρτημα του νομοθετικού δημοσιονομικού δελτίου](#) (παράρτημα 5 της απόφασης της Επιτροπής σχετικά με τους εσωτερικούς κανόνες για την εκτέλεση του τμήματος του γενικού προϋπολογισμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης που αφορά την Επιτροπή), που τηλεφορτώνεται στο DECIDE για διωπηρεσιακή διαβούλευση.

σε εκατ. EUR (με τρία δεκαδικά ψηφία)

		Έτος N	Έτος N+1	Έτος N+2	Έτος N+3	Na εγγραφούν όσα έτη απαιτούνται, ώστε να εμφανίζεται η διάρκεια των επιπτώσεων (βλ. σημείο 1.6)			ΣΥΝΟΛΟ
ΓΔ: <.....>									
☐ Ανθρώπινοι πόροι									
☐ Άλλες διοικητικές δαπάνες									
ΣΥΝΟΛΟ ΓΔ <.....>	Πιστώσεις								

ΣΥΝΟΛΟ πιστώσεων του ΤΟΜΕΑ 7 του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου	(Σύνολο αναλήψεων υποχρεώσεων = Σύνολο πληρωμών)								
--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

σε εκατ. EUR (με τρία δεκαδικά ψηφία)

		Έτος 2027	Έτος 2032	Έτος 2037	Έτος προς επιβεβ αίωση	ΣΥΝΟΛΟ
ΣΥΝΟΛΟ πιστώσεων των τομέων 1 έως 7	Αναλήψεις υποχρεώσεων	0,4	0,6	0,7	0,3	2,0
	Πληρωμές	0,4	0,6	0,7	0,3	2,0

του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου						
---------------------------------------	--	--	--	--	--	--

3.2.2. Εκτιμώμενο αποτέλεσμα που χρηματοδοτείται με επιχειρησιακές πιστώσεις

Πιστώσεις αναλήψεων υποχρεώσεων σε εκατ. EUR (με τρία δεκαδικά ψηφία)

Να προσδιοριστούν οι στόχοι και τα αποτελέσματα ↓			Έτος Ν		Έτος Ν+1		Έτος Ν+2		Έτος Ν+3		Να εγγραφούν όσα έτη απαιτούνται, ώστε να εμφανίζεται η διάρκεια των επιπτώσεων (βλ. σημείο 1.6)						ΣΥΝΟΛΟ	
	ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ																	
	Είδος 56	Μέσο κόστος	Αριθ.	Κόστος	Αριθ.	Κόστος	Αριθ.	Κόστος	Αριθ.	Κόστος	Αριθ.	Κόστος	Αριθ.	Κόστος	Αριθ.	Κόστος	Συνολι κός αριθ.	Συνολικό κόστος
ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ αριθ. 1 ⁵⁷ ...																		
— Αποτέλεσμα																		
— Αποτέλεσμα																		
— Αποτέλεσμα																		
Μερικό σύνολο για τον ειδικό στόχο αριθ. 1																		
ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ αριθ. 2 ...																		
— Αποτέλεσμα																		
Μερικό σύνολο για τον ειδικό στόχο αριθ. 2																		

⁵⁶ Τα αποτελέσματα είναι τα προϊόντα και οι υπηρεσίες που θα παρασχεθούν (π.χ.: αριθμός ανταλλαγών φοιτητών που θα χρηματοδοτηθούν, αριθμός χλμ. οδών που θα κατασκευαστούν κ.λπ.).

⁵⁷ Όπως περιγράφεται στο σημείο 1.4.2. «Ειδικόί στόχοι ...»

ΣΥΝΟΛΑ																
--------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

3.2.3. Συνοπτική παρουσίαση των εκτιμώμενων επιπτώσεων στις διοικητικές πιστώσεις

☒ Η πρόταση/πρωτοβουλία δεν συνεπάγεται τη χρησιμοποίηση πιστώσεων διοικητικού χαρακτήρα

☐ Η πρόταση/πρωτοβουλία συνεπάγεται τη χρησιμοποίηση πιστώσεων διοικητικού χαρακτήρα, όπως εξηγείται κατωτέρω:

σε εκατ. EUR (με τρία δεκαδικά ψηφία)

	Έτος N ⁵⁸	Έτος N+1	Έτος N+2	Έτος N+3	Να εγγραφούν όσα έτη απαιτούνται, ώστε να εμφανίζεται η διάρκεια των επιπτώσεων (βλ. σημείο 1.6)	ΣΥΝΟΛΟ
--	-------------------------	-------------	-------------	-------------	--	--------

TOMEA 7 του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου								
Ανθρώπινοι πόροι								
Άλλες διοικητικές δαπάνες								
Μερικό σύνολο του TOMEA 7 του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου								

Εκτός του TOMEA 7⁵⁹ του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου								
Ανθρώπινοι πόροι								
Άλλες δαπάνες διοικητικού χαρακτήρα								
Μερικό σύνολο εκτός του TOMEA 7 του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου								

ΣΥΝΟΛΟ								
---------------	--	--	--	--	--	--	--	--

Οι απαιτούμενες πιστώσεις για ανθρώπινους πόρους και άλλες δαπάνες διοικητικού χαρακτήρα θα καλυφθούν από τις πιστώσεις της ΓΔ που έχουν ήδη διατεθεί για τη διαχείριση της δράσης και/ή έχουν ανακατανεμηθεί στο εσωτερικό της ΓΔ, οι οποίες θα συμπληρωθούν, αν χρειαστεί, με τυχόν πρόσθετα κονδύλια που μπορεί να χορηγηθούν στην αρμόδια για τη διαχείριση ΓΔ στο πλαίσιο της ετήσιας διαδικασίας κατανομής και λαμβανομένων υπόψη των υφιστάμενων δημοσιονομικών περιορισμών.

⁵⁸ Το έτος N είναι το έτος έναρξης εφαρμογής της πρότασης/πρωτοβουλίας. Να αντικατασταθεί το «N» με το αναμενόμενο πρώτο έτος εφαρμογής (για παράδειγμα: 2021). Το ίδιο και για τα επόμενα έτη.

⁵⁹ Τεχνική και/ή διοικητική βοήθεια και δαπάνες στήριξης της εφαρμογής προγραμμάτων και/ή δράσεων της ΕΕ (πρώην γραμμές «ΒΑ»), έμμεση έρευνα, άμεση έρευνα.

3.2.3.1. Εκτιμώμενες ανάγκες σε ανθρώπινους πόρους

- ☒ Η πρόταση/πρωτοβουλία δεν συνεπάγεται τη χρησιμοποίηση ανθρώπινων πόρων
- ☐ Η πρόταση/πρωτοβουλία συνεπάγεται τη χρησιμοποίηση ανθρώπινων πόρων, όπως εξηγείται κατωτέρω:

Εκτίμηση η οποία πρέπει να εκφράζεται σε μονάδες ισοδυνάμων πλήρους απασχόλησης

	Έτος 2025	Έτος 2026	Έτος 2027	Έτος N+3	Να εγγραφούν όσα έτη απαιτούνται, ώστε να εμφανίζεται η διάρκεια των επιπτώσεων (βλ. σημείο 1.6)		
Ο Θέσεις απασχόλησης του πίνακα προσωπικού (θέσεις μόνιμων και έκτακτων υπαλλήλων)							
20 01 02 01 (στην έδρα και στις αντιπροσωπείες της Επιτροπής)							
20 01 02 03 (αντιπροσωπείες της ΕΕ)							
01 01 01 01 (έμμεση έρευνα)							
01 01 01 11 (άμεση έρευνα)							
Άλλες γραμμές του προϋπολογισμού (να προσδιοριστούν)							
Ο Εξωτερικό προσωπικό (σε μονάδα ισοδυνάμου πλήρους απασχόλησης: ΙΠΑ) ⁶⁰							
20 02 01 (AC, END, INT από το συνολικό κονδύλιο)	0	0	0	0			
20 02 03 (AC, AL, END, INT και JPD στις αντιπροσωπείες της ΕΕ)							
XX 01 xx yy zz ⁶¹	— στην έδρα						
	— στις αντιπροσωπείες της ΕΕ						
01 01 01 02 (AC, END, INT — έμμεση έρευνα)							
01 01 01 12 (AC, END, INT — άμεση έρευνα)							
Άλλες γραμμές του προϋπολογισμού (να προσδιοριστούν)							
ΣΥΝΟΛΟ	0						

XX είναι ο σχετικός τομέας πολιτικής ή ο σχετικός τίτλος του προϋπολογισμού.

Οι ανάγκες σε ανθρώπινους πόρους θα καλυφθούν από το προσωπικό της ΓΔ που έχει ήδη διατεθεί για τη διαχείριση της δράσης και/ή έχει ανακατανεμηθεί στο εσωτερικό της ΓΔ, το οποίο θα συμπληρωθεί, αν χρειαστεί, με τυχόν πρόσθετους πόρους που μπορεί να διατεθούν στην αρμόδια για τη διαχείριση ΓΔ στο πλαίσιο της ετήσιας διαδικασίας κατανομής και λαμβανομένων υπόψη των υφιστάμενων δημοσιονομικών περιορισμών.

Περιγραφή των προς εκτέλεση καθηκόντων:

Μόνιμοι και έκτακτοι υπάλληλοι	
Εξωτερικό προσωπικό	

⁶⁰ AC = Συμβασιούχος υπάλληλος· AL = Τοπικός υπάλληλος· END = Αποσπασμένος εθνικός εμπειρογνώμονας· INT = Προσωρινό προσωπικό· JPD = Νέος επαγγελματίας σε αντιπροσωπεία της ΕΕ.

⁶¹ Επιμέρους ανώτατο όριο εξωτερικού προσωπικού που καλύπτεται από επιχειρησιακές πιστώσεις (πρώην γραμμές «ΒΑ»).

3.2.4. Συμβατότητα με το ισχύον πολυετές δημοσιονομικό πλαίσιο

Η πρόταση/πρωτοβουλία:

- ☒ μπορεί να χρηματοδοτηθεί εξ ολοκλήρου με ανακατανομή εντός του οικείου τομέα του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου (ΠΔΠ).

Η πρωτοβουλία χρηματοδοτείται από τη γραμμή προϋπολογισμού για τη στήριξη της πολιτικής μεταφορών (02.20.04.01), δεν απαιτείται αναπρογραμματισμός.

- ☐ συνεπάγεται τη χρησιμοποίηση του αδιάθετου περιθωρίου στο πλαίσιο του αντίστοιχου τομέα του ΠΔΠ και/ή τη χρήση ειδικών μηχανισμών, όπως ορίζεται στον κανονισμό για το ΠΔΠ.

Να εξηγηθούν οι απαιτούμενες ενέργειες και να προσδιοριστούν οι σχετικοί τομείς και οι σχετικές γραμμές του προϋπολογισμού, τα αντίστοιχα ποσά και οι μηχανισμοί που προτείνεται να χρησιμοποιηθούν.

- ☐ συνεπάγεται την αναθεώρηση του ΠΔΠ.

Να εξηγηθούν οι απαιτούμενες ενέργειες και να προσδιοριστούν οι σχετικοί τομείς και οι σχετικές γραμμές του προϋπολογισμού, καθώς και τα αντίστοιχα ποσά.

3.2.5. Συμμετοχή τρίτων στη χρηματοδότηση

Η πρόταση/πρωτοβουλία:

- ☒ δεν προβλέπει συγχρηματοδότηση από τρίτους
- ☐ προβλέπει τη συγχρηματοδότηση από τρίτους που εκτιμάται παρακάτω:

Πιστώσεις σε εκατ. EUR (με τρία δεκαδικά ψηφία)

	Έτος N ⁶²	Έτος N+1	Έτος N+2	Έτος N+3	Να εγγραφούν όσα έτη απαιτούνται, ώστε να εμφανίζεται η διάρκεια των επιπτώσεων (βλ. σημείο 1.6)			Σύνολο
Προσδιορισμός του φορέα συγχρηματοδότησης								
ΣΥΝΟΛΟ συγχρηματοδοτούμενων πιστώσεων								

⁶² Το έτος N είναι το έτος έναρξης εφαρμογής της πρότασης/πρωτοβουλίας. Να αντικατασταθεί το «N» με το αναμενόμενο πρώτο έτος εφαρμογής (για παράδειγμα: 2021). Το ίδιο και για τα επόμενα έτη.

3.3. Εκτιμώμενες επιπτώσεις στα έσοδα

☒ Η πρόταση/πρωτοβουλία δεν έχει δημοσιονομικές επιπτώσεις στα έσοδα.

☐ Η πρόταση/πρωτοβουλία έχει τις δημοσιονομικές επιπτώσεις που περιγράφονται κατωτέρω:

☐ στους ιδίους πόρους

☐ στα λοιπά έσοδα

Να αναφερθεί αν τα έσοδα προορίζονται για γραμμές δαπανών ☐

σε εκατ. EUR (με τρία δεκαδικά ψηφία)

Γραμμή εσόδων του προϋπολογισμού:	Διαθέσιμες πιστώσεις για το τρέχον οικονομικό έτος	Επιπτώσεις της πρότασης/πρωτοβουλίας ⁶³					
		Έτος N	Έτος N+1	Έτος N+2	Έτος N+3	Να εγγραφούν όσα έτη απαιτούνται, ώστε να εμφανίζεται η διάρκεια των επιπτώσεων (βλ. σημείο 1.6)	
Άρθρο							

Ως προς τα έσοδα «για ειδικό προορισμό», να προσδιοριστούν οι γραμμές δαπανών του προϋπολογισμού που επηρεάζονται.

--

Άλλες παρατηρήσεις (π.χ. μέθοδος/τύπος για τον υπολογισμό των επιπτώσεων στα έσοδα ή τυχόν άλλες πληροφορίες).

⁶³ Όσον αφορά τους παραδοσιακούς ιδίους πόρους (δασμούς, εισφορές ζάχαρης), τα αναγραφόμενα ποσά πρέπει να είναι καθαρά ποσά, δηλ. τα ακαθάριστα ποσά μετά την αφαίρεση του 20 % για έξοδα είσπραξης.