



Βρυξέλλες, 3 Απριλίου 2019
(OR. en)

7739/19

Διοργανικός φάκελος:
2017/0290(COD)

CODEC 752
TRANS 218
PE 112

ΕΝΗΜΕΡΩΤΙΚΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ

Αποστολέας: Γενική Γραμματεία του Συμβουλίου

Αποδέκτης: Επιτροπή των Μονίμων Αντιπροσώπων / Συμβούλιο

Θέμα: Πρόταση ΟΔΗΓΙΑΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ για την τροποποίηση της οδηγίας 92/106/ΕΟΚ σχετικά με τη θέσπιση κοινών κανόνων για ορισμένες συνδυασμένες εμπορευματικές μεταφορές μεταξύ των κρατών μελών
– Αποτελέσματα της πρώτης ανάγνωσης του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου (Στρασβούργο, 25 έως 28 Μαρτίου 2019)

I. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

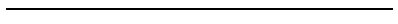
Η εισηγήτρια, κα Daniela AIUTO (EFDD, IT), παρουσίασε έκθεση σχετικά με την πρόταση οδηγίας εξ ονόματος της Επιτροπής Μεταφορών και Τουρισμού. Η έκθεση περιείχε ογδόντα μία τροπολογίες (τροπολογίες 1-81) επί της πρότασης.

Επιπλέον, οι πολιτικές ομάδες κατέθεσαν τις ακόλουθες τροπολογίες: Η ECR κατέθεσε πέντε τροπολογίες (τροπολογίες 83-87), η Greens/EFA κατέθεσε πέντε τροπολογίες (τροπολογίες 88-92) και η GUE/NGL κατέθεσε μία τροπολογία (τροπολογία 82).

II. ΨΗΦΟΦΟΡΙΑ

Κατά την ψηφοφορία της 27ης Μαρτίου 2019, η ολομέλεια ενέκρινε τις τροπολογίες 1-81 στην πρόταση οδηγίας.

Η τροποποιημένη πλέον πρόταση της Επιτροπής αποτελεί τη θέση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου σε πρώτη ανάγνωση, η οποία περιέχεται στο νομοθετικό ψήφισμά του, ως έχει στο παράρτημα του παρόντος σημειώματος¹.



¹ Στο κείμενο της θέσης του Κοινοβουλίου που περιλαμβάνεται στο νομοθετικό ψήφισμα επισημαίνονται οι αλλαγές που επήλθαν με τις τροπολογίες στην πρόταση της Επιτροπής. Οι προσθήκες στο κείμενο της Επιτροπής επισημαίνονται με *έντονα και πλάγια στοιχεία*. Οι διαγραφές επισημαίνονται με το σύμβολο «■».

Κοινοί κανόνες για ορισμένες συνδυασμένες εμπορευματικές μεταφορές *I**

Νομοθετικό ψήφισμα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 27ης Μαρτίου 2019 σχετικά με την πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση της οδηγίας 92/106/ΕΟΚ σχετικά με τη θέσπιση κοινών κανόνων για ορισμένες συνδυασμένες εμπορευματικές μεταφορές μεταξύ των κρατών μελών (COM(2017)0648 – C8-0391/2017 – 2017/0290(COD))

(Συνήθης νομοθετική διαδικασία: πρώτη ανάγνωση)

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο,

- έχοντας υπόψη την πρόταση της Επιτροπής προς το Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο (COM(2017)0648),
 - έχοντας υπόψη το άρθρο 294 παράγραφος 2 και το άρθρο 91 παράγραφος 1 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, σύμφωνα με τα οποία του υποβλήθηκε η πρόταση από την Επιτροπή (C8-0391/2017),
 - έχοντας υπόψη το άρθρο 294 παράγραφος 3 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,
 - έχοντας υπόψη την αιτιολογημένη γνώμη που υποβλήθηκε από το Κοινοβούλιο (Riksdag) του Βασιλείου της Σουηδίας στο πλαίσιο του πρωτοκόλλου αριθ. 2 σχετικά με την εφαρμογή των αρχών της επικουρικότητας και της αναλογικότητας, με την οποία υποστηρίζεται ότι το σχέδιο νομοθετικής πράξης δεν συνάδει προς την αρχή της επικουρικότητας,
 - έχοντας υπόψη τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής της 19ης Απριλίου 2018²,
 - έχοντας υπόψη τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών της 5ης Ιουλίου 2018³,
 - έχοντας υπόψη το άρθρο 59 του Κανονισμού του,
 - έχοντας υπόψη την έκθεση της Επιτροπής Μεταφορών και Τουρισμού καθώς και τη γνωμοδότηση της Επιτροπής Περιβάλλοντος, Δημόσιας Υγείας και Ασφάλειας των Τροφίμων (A8-0259/2018),
1. εγκρίνει τη θέση του σε πρώτη ανάγνωση όπως παρατίθεται κατωτέρω·
 2. ζητεί από την Επιτροπή να υποβάλει εκ νέου την πρόταση στο Κοινοβούλιο, αν την αντικαταστήσει με νέο κείμενο, αν της επιφέρει σημαντικές τροποποιήσεις ή αν προτίθεται να της επιφέρει σημαντικές τροποποιήσεις·

² ΕΕ C 262 της 25.7.2018, σ. 52.

³ Δεν έχει δημοσιευθεί ακόμη στην Επίσημη Εφημερίδα.

3. αναθέτει στον Πρόεδρό του να διαβιβάσει τη θέση του Κοινοβουλίου στο Συμβούλιο, στην Επιτροπή και στα εθνικά κοινοβούλια.

Τροπολογία 1

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(1) **Οι αρνητικές επιπτώσεις των μεταφορών στην ατμοσφαιρική ρύπανση, τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου, τα ατυχήματα, τον θόρυβο και την κυκλοφοριακή συμφόρηση εξακολουθούν να θέτουν προβλήματα στην οικονομία, την υγεία και την ευημερία των Ευρωπαϊών πολιτών. Παρά το γεγονός ότι οι οδικές μεταφορές είναι ο κύριος υπεύθυνος αυτών των αρνητικών συνεπειών, οι οδικές εμπορευματικές μεταφορές αναμένεται να αυξηθούν κατά 60 % έως το 2050.**

Τροπολογία

(1) **Γενικός στόχος της παρούσας οδηγίας είναι η δημιουργία ενός αποτελεσματικού ως προς τη χρήση των πόρων δικτύου πολυτροπικών μεταφορών και η μείωση των αρνητικών επιπτώσεων των μεταφορών στην ατμοσφαιρική ρύπανση, τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου, τα ατυχήματα, τον θόρυβο και την κυκλοφοριακή συμφόρηση.**

Τροπολογία 2

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(2) Η μείωση των αρνητικών επιπτώσεων των μεταφορικών δραστηριοτήτων παραμένει ένας από τους κυριότερους στόχους της πολιτικής μεταφορών της Ένωσης. Η οδηγία 92/106/ΕΟΚ του Συμβουλίου²¹, η οποία θεσπίζει μέτρα για την προώθηση της ανάπτυξης των συνδυασμένων μεταφορών, είναι η μόνη νομοθετική πράξη της Ένωσης που παρέχει άμεσα κίνητρα για στροφή από τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές σε τρόπους μεταφοράς χαμηλότερων εκπομπών, όπως οι εσωτερικές πλωτές, οι θαλάσσιες και οι σιδηροδρομικές μεταφορές.

Τροπολογία

(2) Η μείωση των αρνητικών επιπτώσεων των μεταφορικών δραστηριοτήτων παραμένει ένας από τους κυριότερους στόχους της πολιτικής μεταφορών της Ένωσης. Η οδηγία 92/106/ΕΟΚ του Συμβουλίου²¹, η οποία θεσπίζει μέτρα για την προώθηση της ανάπτυξης των συνδυασμένων μεταφορών, είναι η μόνη νομοθετική πράξη της Ένωσης που παρέχει άμεσα κίνητρα για στροφή από τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές σε τρόπους μεταφοράς χαμηλότερων εκπομπών, όπως οι εσωτερικές πλωτές, οι θαλάσσιες και οι σιδηροδρομικές μεταφορές. **Προκειμένου να μειωθούν περαιτέρω οι αρνητικές**

επιδράσεις των οδικών εμπορευματικών μεταφορών, θα πρέπει να ενθαρρυνθούν η έρευνα και η ανταλλαγή βέλτιστων πρακτικών μεταξύ των κρατών μελών σε ό,τι αφορά λύσεις που οδηγούν σε καλύτερα δρομολόγια, βελτιστοποίηση των δικτύων, αύξηση της απόδοσης του φορτίου και δυνατότητες κοστολόγησης του εξωτερικού κόστους.

²¹ 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).

²¹ 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).

Τροπολογία 3

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(3) Ο στόχος να στραφεί το 30 % των οδικών εμπορευμάτων μεταφορών σε αποστάσεις άνω των 300 km σε άλλους τρόπους μεταφοράς, όπως οι σιδηροδρομικές ή οι πλωτές μεταφορές έως το 2030, και το ποσοστό αυτό να υπερβεί το 50 % έως το 2050, **προκειμένου να βελτιστοποιηθεί η απόδοση των πολυτροπικών αλυσίδων εφοδιαστικής, συμπεριλαμβανομένης της μεγαλύτερης χρήσης ενεργειακά αποτελεσματικότερων τρόπων μεταφοράς, κινήθηκε με χαμηλότερους του αναμενόμενου ρυθμούς και, σύμφωνα με τις ισχύουσες προβλέψεις, δεν πρόκειται να επιτευχθεί.**

Τροπολογία

(3) Ο στόχος να στραφεί το 30 % των οδικών εμπορευματικών μεταφορών σε αποστάσεις άνω των 300 km σε άλλους τρόπους μεταφοράς, όπως οι σιδηροδρομικές ή οι πλωτές μεταφορές έως το 2030, και το ποσοστό αυτό να υπερβεί το 50 % έως το 2050, **πρέπει να επιτευχθεί μέσω της ενίσχυσης της αποτελεσματικότητας και των βελτιώσεων των υποδομών στον τομέα των σιδηροδρομικών και πλωτών μεταφορών.**

Τροπολογία 4

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 4

(4) Η οδηγία 92/106/ΕΟΚ συνέβαλε στην ανάπτυξη της πολιτικής της Ένωσης για τις συνδυασμένες μεταφορές και βοήθησε στην απομάκρυνση σημαντικού όγκου των εμπορευματικών μεταφορών από το οδικό δίκτυο. Οι ελλείψεις στην εφαρμογή της οδηγίας, ιδίως η διαφορούμενη διατύπωση και οι παρωχημένες διατάξεις, **και** το περιορισμένο πεδίο εφαρμογής των μέτρων στήριξης περιόρισαν σημαντικά τις επιπτώσεις της.

(4) Η οδηγία 92/106/ΕΟΚ συνέβαλε στην ανάπτυξη της πολιτικής της Ένωσης για τις συνδυασμένες μεταφορές και βοήθησε στην απομάκρυνση σημαντικού όγκου των εμπορευματικών μεταφορών από το οδικό δίκτυο. Οι ελλείψεις στην εφαρμογή της οδηγίας, ιδίως η διαφορούμενη διατύπωση και οι παρωχημένες διατάξεις, το περιορισμένο πεδίο εφαρμογής των μέτρων στήριξης, **καθώς και τα γραφειοκρατικά και προστατευτικά εμπόδια στον σιδηροδρομικό τομέα**, περιόρισαν σημαντικά τις επιπτώσεις της.

Τροπολογία 5

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 4 α (νέα)

(4α) Η παρούσα οδηγία αναμένεται να ανοίξει τον δρόμο για αποτελεσματικές διατροπικές και πολυτροπικές εμπορευματικές υπηρεσίες, προσφέροντας ίσους όρους ανταγωνισμού για διαφορετικούς τρόπους μεταφοράς.

Τροπολογία 6

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 5

(5) Η οδηγία 92/106/ΕΟΚ θα πρέπει να απλουστευθεί και η εφαρμογή της να βελτιωθεί με επανεξέταση των οικονομικών κινήτρων στις συνδυασμένες μεταφορές, με στόχο **να ενθαρρυνθεί η στροφή των εμπορευματικών μεταφορών**

(5) Η οδηγία 92/106/ΕΟΚ θα πρέπει να απλουστευθεί και η εφαρμογή της να βελτιωθεί με επανεξέταση των οικονομικών κινήτρων στις συνδυασμένες μεταφορές, με στόχο **να βελτιωθεί η ανταγωνιστικότητα των σιδηροδρομικών**

από τις οδικές μεταφορές σε τρόπους που είναι πιο φιλικό προς το περιβάλλον, ασφαλέστεροι, αποδοτικότεροι ενεργειακά και οι οποίοι προκαλούν λιγότερη κυκλοφοριακή συμφόρηση.

και πλωτών μεταφορών σε σύγκριση με τις οδικές μεταφορές.

Τροπολογία 7

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 6

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(6) Ο όγκος των εθνικών διατροφικών μεταφορών συνιστά το 19,3 % των συνολικών διατροφικών μεταφορών στην Ένωση. Αυτές οι μεταφορές δεν επωφελούνται προς το παρόν από τα μέτρα στήριξης που παρέχει η οδηγία 92/106/ΕΟΚ, λόγω του περιορισμένου πεδίου εφαρμογής του ορισμού των συνδυασμένων μεταφορών. Ωστόσο, οι αρνητικές συνέπειες των εθνικών οδικών μεταφορών, και ιδίως οι εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου και η κυκλοφοριακή συμφόρηση, έχουν επιπτώσεις πέρα από εθνικά σύνορα. Συνεπώς, είναι απαραίτητο να διευρυνθεί το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 92/106/ΕΟΚ στις εθνικές (εντός των κρατών μελών) συνδυασμένες μεταφορές, προκειμένου να στηριχτεί περαιτέρω η ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών στην Ένωση και, επομένως, να ενισχυθεί η στροφή των μεταφορών από τις οδικές στις σιδηροδρομικές, τις εσωτερικές πλωτές και στις μικρών αποστάσεων θαλάσσιες μεταφορές.

Τροπολογία

(6) Ο όγκος των εθνικών διατροφικών μεταφορών συνιστά το 19,3 % των συνολικών διατροφικών μεταφορών στην Ένωση. Αυτές οι μεταφορές δεν επωφελούνται προς το παρόν από τα μέτρα στήριξης που παρέχει η οδηγία 92/106/ΕΟΚ, λόγω του περιορισμένου πεδίου εφαρμογής του ορισμού των συνδυασμένων μεταφορών. Ωστόσο, οι αρνητικές συνέπειες των εθνικών οδικών μεταφορών, και ιδίως οι εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου και η κυκλοφοριακή συμφόρηση, έχουν επιπτώσεις πέρα από εθνικά σύνορα. Συνεπώς, είναι απαραίτητο να διευρυνθεί το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 92/106/ΕΟΚ στις εθνικές (εντός των κρατών μελών) συνδυασμένες μεταφορές, προκειμένου να στηριχτεί περαιτέρω η ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών στην Ένωση και, επομένως, να ενισχυθεί η στροφή των μεταφορών από τις οδικές στις σιδηροδρομικές, τις εσωτερικές πλωτές και στις μικρών αποστάσεων θαλάσσιες μεταφορές. ***Η παρέκκλιση από τους κανόνες περί ενδομεταφορών εξακολουθεί εντούτοις να περιορίζεται στις διεθνείς συνδυασμένες μεταφορές που πραγματοποιούνται μεταξύ κρατών μελών. Οι διενεργούμενοι από τα κράτη μέλη έλεγχοι θα απαιτηθεί να είναι αποτελεσματικοί προκειμένου να εξασφαλίζεται η τήρηση αυτών των κανόνων και προκειμένου να προάγονται εναρμονισμένες εργασιακές και***

*κοινωνικές συνθήκες μεταξύ
διαφορετικών τρόπων μεταφοράς και
μεταξύ διαφορετικών κρατών μελών.*

Τροπολογία 8

Πρόταση οδηγίας
Αιτιολογική σκέψη 7 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(7α) Προκειμένου να εξασφαλιστεί η καλή λειτουργία της εσωτερικής αγοράς, οι οδικές διαδρομές συνδυασμένης μεταφοράς θα πρέπει να καλύπτονται από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1071/2009^{1α} του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1072/2009^{1β} του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, εάν αποτελούν τμήμα μιας διεθνούς μεταφοράς ή μιας εγχώριας μεταφοράς αντίστοιχα. Είναι επίσης αναγκαίο να εξασφαλιστεί η κοινωνική προστασία των οδηγών που εκτελούν δραστηριότητες σε άλλο κράτος μέλος. Οι διατάξεις σχετικά με την απόσπαση οδηγών, που προβλέπονται στην οδηγία 96/71/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου^{1γ} και σχετικά με την εφαρμογή των εν λόγω διατάξεων που προβλέπονται στην οδηγία 2014/67/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου^{1δ}, πρέπει να ισχύουν για μεταφορείς που δραστηριοποιούνται στα οδικά τμήματα συνδυασμένων μεταφορών. Τα οδικά τμήματα πρέπει να θεωρούνται αναπόσπαστο μέρος μιας συνδυασμένης μεταφοράς. Ειδικότερα, οι κανόνες σχετικά με τις διεθνείς μεταφορές που προβλέπονται στο πλαίσιο των εν λόγω οδηγιών πρέπει να ισχύουν για τα οδικά τμήματα που αποτελούν μέρος διεθνούς συνδυασμένης μεταφοράς. Επιπλέον, σε περίπτωση ενδομεταφοράς, οι κανόνες σχετικά με τις ενδομεταφορές που προβλέπονται στο

πλαίσιο του κανονισμού 1072/2009 πρέπει να ισχύουν για τα οδικά τμήματα που αποτελούν μέρος εγχώριας συνδυασμένης μεταφοράς.

^{1α} Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1071/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21ης Οκτωβρίου 2009, σχετικά με τη θέσπιση κοινών κανόνων όσον αφορά τους όρους που πρέπει να πληρούνται για την άσκηση του επαγγέλματος του οδικού μεταφορέα και για την κατάργηση της οδηγίας 96/26/ΕΚ του Συμβουλίου (ΕΕ L300 της 14.11.2009, σ. 51).

^{1β} 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).

^{1γ} Οδηγία 96/71/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Δεκεμβρίου 1996, σχετικά με την απόσπαση εργαζόμενων στο πλαίσιο παροχής υπηρεσιών (ΕΕ L 18 της 21.1.1997, σ. 1).

^{1δ} Οδηγία 2014/67/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Μαΐου 2014, για την εφαρμογή της οδηγίας 96/71/ΕΚ σχετικά με την απόσπαση εργαζομένων στο πλαίσιο παροχής υπηρεσιών και την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1024/2012 σχετικά με τη διοικητική συνεργασία μέσω του Συστήματος Πληροφόρησης για την εσωτερική αγορά («κανονισμός ΙΜΙ») (ΕΕ L 159 της 28.5.2014, σ. 11).

Τροπολογία 9

**Πρόταση οδηγίας
Αιτιολογική σκέψη 9 α (νέα)**

(9α) Πρέπει να διευκρινιστεί ότι τα ρυμουλκούμενα και τα ημιρυμουλκούμενα οχήματα που μεταφέρονται με γερανό επιτρέπεται να έχουν μεικτό βάρος 44 τόνους, εάν οι μονάδες φόρτωσης προσδιορίζονται σύμφωνα με τα διεθνή πρότυπα ISO6346 και EN13044.

Τροπολογία 10

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 11

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(11) Η παρωχημένη χρήση σφραγίδων για να αποδειχθεί ότι πραγματοποιήθηκε συνδυασμένη μεταφορά εμποδίζει την αποτελεσματική εφαρμογή ή εξακρίβωση της επιλεξιμότητας για τα μέτρα που προβλέπονται στην οδηγία 92/106/ΕΟΚ. Θα πρέπει να διευκρινιστούν τα στοιχεία που απαιτούνται για την απόδειξη πραγματοποίησης συνδυασμένης μεταφοράς, καθώς και τα μέσα μέσω των οποίων παρέχονται αυτά τα στοιχεία. Θα πρέπει να προωθηθεί η χρήση και η διαβίβαση ηλεκτρονικών πληροφοριών για τις μεταφορές, η οποία θα απλουστεύσει την παροχή των σχετικών αποδείξεων και τη διαχείρισή τους από τις οικείες αρχές. Ο μορφότυπος που θα χρησιμοποιείται θα πρέπει να είναι αξιόπιστος και αυθεντικός. Στο κανονιστικό πλαίσιο και στις πρωτοβουλίες για την απλούστευση των διοικητικών διαδικασιών και την ψηφιοποίηση των θεμάτων των μεταφορών, θα πρέπει να ληφθούν υπόψη οι εξελίξεις σε επίπεδο Ένωσης.

Τροπολογία

(11) Η παρωχημένη χρήση σφραγίδων για να αποδειχθεί ότι πραγματοποιήθηκε συνδυασμένη μεταφορά εμποδίζει την αποτελεσματική εφαρμογή ή εξακρίβωση της επιλεξιμότητας για τα μέτρα που προβλέπονται στην οδηγία 92/106/ΕΟΚ. Θα πρέπει να διευκρινιστούν τα στοιχεία που απαιτούνται για την απόδειξη πραγματοποίησης συνδυασμένης μεταφοράς, καθώς και τα μέσα μέσω των οποίων παρέχονται αυτά τα στοιχεία. Θα πρέπει να προωθηθεί η χρήση και η διαβίβαση ηλεκτρονικών πληροφοριών για τις μεταφορές, η οποία θα απλουστεύσει την παροχή των σχετικών αποδείξεων και τη διαχείρισή τους από τις οικείες αρχές, **με στόχο να καταργηθεί σταδιακά στο μέλλον η χρήση έγχαρτων εγγράφων.** Ο μορφότυπος που θα χρησιμοποιείται θα πρέπει να είναι αξιόπιστος και αυθεντικός. Στο κανονιστικό πλαίσιο και στις πρωτοβουλίες για την απλούστευση των διοικητικών διαδικασιών και την ψηφιοποίηση των θεμάτων των μεταφορών, θα πρέπει να ληφθούν υπόψη οι εξελίξεις σε επίπεδο Ένωσης.

Τροπολογία 11

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 11 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(11α) Προκειμένου να καταστούν οι συνδυασμένες μεταφορές ανταγωνιστικές και ελκυστικές για τους φορείς εκμετάλλευσης και δη τις πολύ μικρές επιχειρήσεις (ΠΜΕ) και τις μικρομεσαίες επιχειρήσεις (ΜΜΕ), θα πρέπει να μειωθεί ο ενδεχόμενος διοικητικός φόρτος που συνεπάγεται μια συνδυασμένη μεταφορά σε σχέση με μια μονοτροπική μεταφορά.

Τροπολογία 12

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 12

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(12) Το πεδίο εφαρμογής των υφιστάμενων οικονομικών μέτρων στήριξης που ορίζονται στην οδηγία 92/106/ΕΟΚ είναι πολύ περιορισμένο, καθώς συνίσταται σε φορολογικά κίνητρα (ιδίως επιστροφή ή μείωση τελών), τα οποία αφορούν μόνο τις συνδυασμένες σιδηροδρομικές/οδικές μεταφορές. Τα εν λόγω μέτρα θα πρέπει να επεκταθούν στις συνδυασμένες μεταφορές που καλύπτουν εσωτερικές πλωτές και θαλάσσιες μεταφορές. Θα πρέπει επίσης να υποστηριχθούν άλλα σχετικά είδη μέτρων, όπως τα μέτρα στήριξης για επενδύσεις σε υποδομές ή διάφορα οικονομικά μέτρα στήριξης.

(12) Το πεδίο εφαρμογής των υφιστάμενων οικονομικών μέτρων στήριξης που ορίζονται στην οδηγία 92/106/ΕΟΚ είναι πολύ περιορισμένο, καθώς συνίσταται σε φορολογικά κίνητρα (ιδίως επιστροφή ή μείωση τελών), τα οποία αφορούν μόνο τις συνδυασμένες σιδηροδρομικές/οδικές μεταφορές. Τα εν λόγω μέτρα θα πρέπει να επεκταθούν στις συνδυασμένες μεταφορές που καλύπτουν εσωτερικές πλωτές και θαλάσσιες μεταφορές. Θα πρέπει επίσης να υποστηριχθούν άλλα σχετικά είδη μέτρων, όπως τα μέτρα στήριξης για επενδύσεις σε υποδομές **και σε ψηφιακές τεχνολογίες** ή διάφορα οικονομικά μέτρα στήριξης. **Όσον αφορά τις ψηφιακές τεχνολογίες, θα ήταν αναγκαίο να προβλεφθεί μια μεταβατική περίοδος για την αποϋλοποίηση των εγγράφων που πιστοποιούν την εκτέλεση συνδυασμένης μεταφοράς. Κατά τη**

διάρκεια της περιόδου αυτής, τα μέσα των αρχών επιθεώρησης πρέπει να αναβαθμιστούν σε τεχνολογικό επίπεδο. Τα κράτη μέλη πρέπει να δώσουν προτεραιότητα στις επενδύσεις στους τερματικούς σταθμούς μεταφόρτωσης, έτσι ώστε να μειωθεί η συμφόρηση στους δρόμους, να περιοριστεί η απομόνωση των βιομηχανικών περιοχών που παρουσιάζουν έλλειψη τέτοιων υποδομών, να βελτιωθεί η προσβασιμότητα και η φυσική και ψηφιακή συνδεσιμότητα των εγκαταστάσεων διακίνησης εμπορευμάτων.

Τροπολογία 13

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 13

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(13) Το κύριο σημείο συμφόρησης των υποδομών που παρεμποδίζει τη στροφή από τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές σε άλλους τρόπους μεταφοράς εντοπίζεται στο επίπεδο των τερματικών σταθμών μεταφόρτωσης. Η υφιστάμενη κατανομή και κάλυψη σε τερματικούς σταθμούς μεταφόρτωσης στην Ένωση, τουλάχιστον κατά μήκος του υπάρχοντος κεντρικού και εκτεταμένου δικτύου ΔΕΔ-Μ, είναι ανεπαρκείς, η χωρητικότητα μάλιστα των υφιστάμενων τερματικών σταθμών μεταφόρτωσης αγγίζει τα όριά της, και θα χρειαστεί να αναπτυχθεί προκειμένου να ανταποκριθεί στη συνολική αύξηση της εμπορευματικής κίνησης. Οι επενδύσεις στη χωρητικότητα των τερματικών σταθμών μεταφόρτωσης πιθανόν να μειώσουν το συνολικό κόστος μεταφόρτωσης και, επομένως, να προκαλέσουν στροφή των μεταφορών, όπως καταδείχθηκε σε ορισμένα κράτη μέλη. Επομένως, τα κράτη μέλη, σε συνεργασία με τα γειτονικά τους κράτη

Τροπολογία

(13) Το κύριο σημείο συμφόρησης των υποδομών που παρεμποδίζει τη στροφή από τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές σε άλλους τρόπους μεταφοράς εντοπίζεται στο επίπεδο των τερματικών σταθμών μεταφόρτωσης, **και επιδεινώνεται από την έλλειψη συνεκτικής υλοποίησης του δικτύου ΔΕΔ-Μ**. Η υφιστάμενη κατανομή και κάλυψη σε τερματικούς σταθμούς μεταφόρτωσης στην Ένωση, τουλάχιστον κατά μήκος του υπάρχοντος κεντρικού και εκτεταμένου δικτύου ΔΕΔ-Μ, είναι ανεπαρκείς, η χωρητικότητα μάλιστα των υφιστάμενων τερματικών σταθμών μεταφόρτωσης αγγίζει τα όριά της, και θα χρειαστεί να αναπτυχθεί προκειμένου να ανταποκριθεί στη συνολική αύξηση της εμπορευματικής κίνησης. Οι επενδύσεις στη χωρητικότητα των τερματικών σταθμών μεταφόρτωσης πιθανόν να μειώσουν το συνολικό κόστος μεταφόρτωσης και, επομένως, να προκαλέσουν στροφή των μεταφορών, όπως καταδείχθηκε σε ορισμένα κράτη

μέλη και την Επιτροπή, θα πρέπει να διασφαλίσουν ότι κατασκευάζονται ή διατίθενται στους μεταφορείς περισσότεροι τερματικοί σταθμοί και χωρητικότητα μεταφόρτωσης συνδυασμένων μεταφορών. Αυτό θα δημιουργήσει κίνητρα για τη χρήση εναλλακτικών τρόπων εμπορευματικών μεταφορών και θα ενισχύσει τη στροφή των μεταφορών, καθιστώντας, με αυτόν τον τρόπο, τις συνδυασμένες μεταφορές πιο ανταγωνιστικές από τις αποκλειστικά οδικές μεταφορές. Η αύξηση στην κάλυψη και τη χωρητικότητα των τερματικών σταθμών μεταφόρτωσης θα πρέπει να εξασφαλιστεί, τουλάχιστον, κατά μήκος των υπαρχόντων κεντρικών και εκτεταμένων δικτύων ΔΕΔ-Μ. Θα πρέπει να υπάρχει κατά μέσο όρο τουλάχιστον ένας κατάλληλος τερματικός σταθμός μεταφόρτωσης για συνδυασμένες μεταφορές εγκατεστημένος σε απόσταση που δεν υπερβαίνει τα 150 km από οποιοδήποτε σημείο αποστολής στην Ένωση.

μέλη. Επομένως, τα κράτη μέλη, σε συνεργασία με τα γειτονικά τους κράτη μέλη και την Επιτροπή, θα πρέπει να διασφαλίσουν ότι **οι υφιστάμενοι τερματικοί σταθμοί, όπου είναι αναγκαίο, επεκτείνονται και ότι** κατασκευάζονται ή διατίθενται στους μεταφορείς περισσότεροι τερματικοί σταθμοί και χωρητικότητα μεταφόρτωσης συνδυασμένων μεταφορών **ή ότι εγκαθίστανται σημεία μεταφόρτωσης στις περιοχές όπου υπάρχει σχετική ανάγκη.** Αυτό θα δημιουργήσει κίνητρα για τη χρήση εναλλακτικών τρόπων εμπορευματικών μεταφορών και θα ενισχύσει τη στροφή των μεταφορών, καθιστώντας, με αυτόν τον τρόπο, τις συνδυασμένες μεταφορές πιο ανταγωνιστικές από τις αποκλειστικά οδικές μεταφορές. Η αύξηση στην κάλυψη και τη χωρητικότητα των τερματικών σταθμών μεταφόρτωσης θα πρέπει να εξασφαλιστεί, τουλάχιστον, κατά μήκος των υπαρχόντων κεντρικών και εκτεταμένων δικτύων ΔΕΔ-Μ. Θα πρέπει να υπάρχει κατά μέσο όρο τουλάχιστον ένας κατάλληλος τερματικός σταθμός μεταφόρτωσης για συνδυασμένες μεταφορές εγκατεστημένος σε απόσταση που δεν υπερβαίνει τα 150 km από οποιοδήποτε σημείο αποστολής στην Ένωση. **Οι συνδυασμένες μεταφορές θα πρέπει να επωφελούνται από τα έσοδα που προέρχονται από την εισφορά καταλογισμού του εξωτερικού κόστους, που προβλέπεται στο άρθρο 2 της οδηγίας 1999/62/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου^{1α}.**

^{1α} Οδηγία 1999/62/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Ιουνίου 1999, περί επιβολής τελών στα βαρέα φορτηγά οχήματα που χρησιμοποιούν ορισμένα έργα υποδομής (ΕΕ L 187 της 20.7.1999, σ. 42).

Πρόταση οδηγίας
Αιτιολογική σκέψη 13 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(13α) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να δώσουν προτεραιότητα στις επενδύσεις σε τερματικούς σταθμούς μεταφόρτωσης για τη μείωση των σημείων συμφόρησης και της κυκλοφοριακής συμφόρησης, ιδίως πλησίον αστικών και προαστιακών περιοχών, προκειμένου να διευκολυνθεί η διέλευση των φυσικών συνόρων, όπως ορεινές περιοχές, να βελτιωθούν οι διασυννοριακές συνδέσεις, να μειωθούν οι επιβλαβείς εκπομπές ατμοσφαιρικών ρύπων και να βελτιωθεί η πρόσβαση προς και από βιομηχανικές περιοχές που στερούνται τέτοιας υποδομής.

Τροπολογία 15

Πρόταση οδηγίας
Αιτιολογική σκέψη 14

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(14) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να εφαρμόσουν πρόσθετα μέτρα οικονομικής στήριξης πέρα από τα υφιστάμενα, που θα απευθύνονται στις διάφορες διαδρομές συνδυασμένης μεταφοράς, ώστε να περιοριστούν οι οδικές εμπορευματικές μεταφορές και να ενθαρρυνθεί η χρήση άλλων τρόπων μεταφοράς, όπως οι σιδηροδρομικές, οι εσωτερικές πλωτές και οι θαλάσσιες μεταφορές, μειώνοντας, κατ' αυτόν τον τρόπο, την ατμοσφαιρική ρύπανση, τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου, τα τροχαία ατυχήματα, τον θόρυβο και την κυκλοφοριακή συμφόρηση. Τα εν λόγω μέτρα μπορεί να περιλαμβάνουν μείωση ορισμένων φόρων ή τελών μεταφοράς, επιχορηγήσεις για διατροφικές μονάδες φορτίου που μεταφέρονται αποτελεσματικά με τις συνδυασμένες μεταφορές ή μερική

(14) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να εφαρμόσουν πρόσθετα μέτρα οικονομικής στήριξης πέρα από τα υφιστάμενα, που θα απευθύνονται στις διάφορες διαδρομές συνδυασμένης μεταφοράς, ώστε να περιοριστούν οι οδικές εμπορευματικές μεταφορές και να ενθαρρυνθεί η χρήση άλλων τρόπων μεταφοράς, όπως οι σιδηροδρομικές, οι εσωτερικές πλωτές και οι θαλάσσιες μεταφορές, μειώνοντας, κατ' αυτόν τον τρόπο, την ατμοσφαιρική ρύπανση, τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου, τα τροχαία ατυχήματα, τον θόρυβο και την κυκλοφοριακή συμφόρηση, **καθώς και για να προωθηθεί και να υλοποιηθεί η ψηφιοποίηση του τομέα και η ευρωπαϊκή εσωτερική αγορά.** Τα εν λόγω μέτρα μπορεί να περιλαμβάνουν, μεταξύ άλλων, μείωση ορισμένων φόρων ή τελών μεταφοράς,

επιστροφή του κόστους μεταφόρτωσης.

επιχορηγήσεις για διατροφικές μονάδες φορτίου που μεταφέρονται αποτελεσματικά με τις συνδυασμένες μεταφορές ή μερική επιστροφή του κόστους μεταφόρτωσης, *ανάμεσα σε άλλα μέτρα. Τα εν λόγω μέτρα θα μπορούσαν να περιλαμβάνουν την ολοκλήρωση των διασυνδεδεμένων συστημάτων και την αυτοματοποίηση των μεταφορών, καθώς και τις επενδύσεις στην ψηφιακή υλικοτεχνική υποστήριξη, στις καινοτόμες τεχνολογίες χειρισμού εμπορευμάτων και επικοινωνιών, και τα ευφυή συστήματα μεταφορών, προκειμένου να διευκολυνθεί η ροή των πληροφοριών.* Τέτοια μέτρα θα μπορούσαν επίσης να περιλαμβάνουν την ενίσχυση των περιβαλλοντικών επιδόσεων, της αποδοτικότητας και της βιωσιμότητας των συνδυασμένων μεταφορών με χρήση καθαρών οχημάτων ή οχημάτων χαμηλών εκπομπών και εναλλακτικών καυσίμων, τη στήριξη των προσπαθειών για ενεργειακή απόδοση και τη χρήση ανανεώσιμων πηγών ενέργειας καθ' όλο το μήκος της αλυσίδας των συνδυασμένων μεταφορών, και τη μείωση των διάφορων τύπων οχλήσεων που σχετίζονται με τις μεταφορές, συμπεριλαμβανομένου του θορύβου.

Τροπολογία 16

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 14 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(14α) Τα διάφορα ενωσιακά ταμεία και τα προγράμματα χρηματοδότησης της έρευνας της Ένωσης οφείλουν να συνεχίσουν να υποστηρίζουν τα κράτη μέλη στις προσπάθειες επίτευξης των στόχων της παρούσας οδηγίας.

Τροπολογία 17

Πρόταση οδηγίας
Αιτιολογική σκέψη 14 β (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(14β) Οι επενδύσεις στην εφοδιαστική αποτελούν έναν άλλο σημαντικό μοχλό ενίσχυσης της ανταγωνιστικότητας των συνδυασμένων μεταφορών. Μια πιο συστηματική χρήση των ψηφιακών λύσεων, συμπεριλαμβανομένων της τεχνολογίας των πληροφοριών και των επικοινωνιών και των ευφύων συνδεδεμένων συστημάτων, θα διευκόλυνε την ανταλλαγή δεδομένων, θα συνέβαλλε στην αύξηση της αποτελεσματικότητας και στη μείωση του κόστους των δραστηριοτήτων μεταφόρτωσης και θα μείωνε τη διάρκειά τους.

Τροπολογία 18

Πρόταση οδηγίας
Αιτιολογική σκέψη 14 γ (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(14γ) Οι επενδύσεις στην κατάρτιση του εργατικού δυναμικού της υλικοτεχνικής υποστήριξης, ιδίως στους τερματικούς σταθμούς μεταφόρτωσης, θα ενίσχυαν επίσης την ανταγωνιστικότητα των συνδυασμένων μεταφορών.

Τροπολογία 19

Πρόταση οδηγίας
Αιτιολογική σκέψη 15

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(15) Τα μέτρα στήριξης των συνδυασμένων μεταφορών θα πρέπει να εφαρμόζονται σύμφωνα με τους κανόνες περί κρατικών ενισχύσεων της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΣΛΕΕ).

Τροπολογία

(15) Τα μέτρα στήριξης των συνδυασμένων μεταφορών θα πρέπει να εφαρμόζονται σύμφωνα με τους κανόνες περί κρατικών ενισχύσεων της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΣΛΕΕ). ***Οι κρατικές ενισχύσεις διευκολύνουν την ανάπτυξη οικονομικών δραστηριοτήτων εφόσον δεν αλλοιώνουν τους όρους των συναλλαγών κατά τρόπο που θα αντέκειτο προς το κοινό συμφέρον κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της ΣΛΕΕ, αποτελούν δε χρήσιμο εργαλείο για την προώθηση της εκτέλεσης σημαντικών έργων κοινού ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 3 στοιχείο β) της ΣΛΕΕ. Επομένως, σε παρόμοιες περιπτώσεις, η Επιτροπή πρέπει να εξετάσει την μερική εξαίρεση του κράτους μέλους από την απαίτηση ενημέρωσης της Επιτροπής, η οποία προβλέπεται στο άρθρο 108 παράγραφος 3 της ΣΛΕΕ.***

Τροπολογία 20

**Πρόταση οδηγίας
Αιτιολογική σκέψη 16**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(16) Θα πρέπει να υπάρχει συντονισμός των μέτρων στήριξης, εφόσον χρειάζεται, μεταξύ των κρατών μελών και της Επιτροπής.

Τροπολογία

(16) ***Για να εξασφαλιστεί ότι αποφεύγεται η επικάλυψη επενδύσεων μεταξύ γειτονικών κρατών μελών, θα πρέπει να υπάρχει συντονισμός των μέτρων στήριξης, εφόσον χρειάζεται, μεταξύ των κρατών μελών και της Επιτροπής, μέσω της στενής συνεργασίας μεταξύ των αρμοδίων αρχών των κρατών μελών.***

Τροπολογία 21

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 17

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(17) Τα μέτρα στήριξης θα πρέπει επίσης να επανεξετάζονται σε τακτική βάση από τα κράτη μέλη, ώστε να διασφαλίζεται η αποτελεσματικότητα και η αποδοτικότητά τους.

Τροπολογία

(17) Τα μέτρα στήριξης θα πρέπει επίσης να επανεξετάζονται σε τακτική βάση από τα κράτη μέλη, ώστε να διασφαλίζεται η αποτελεσματικότητα και η αποδοτικότητά τους, **ενώ θα πρέπει να εκτιμάται ο συνολικός τους αντίκτυπος στον ευρωπαϊκό τομέα μεταφορών, όπως αντικατοπτρίζεται στην ευρωπαϊκή στρατηγική για την κινητικότητα χαμηλών εκπομπών. Διορθωτικά μέτρα πρέπει να λαμβάνονται κατά τις ανάγκες. Η Επιτροπή οφείλει στη βάση των πληροφοριών που κοινοποιούν τα κράτη μέλη να εκπονήσει εκτίμηση των διάφορων μέτρων που έχουν ληφθεί στα κράτη μέλη, καθώς και της αποτελεσματικότητάς τους, και να μεριμνήσει για την ανταλλαγή βέλτιστων πρακτικών.**

Τροπολογία 22

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 18 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(18α) Η έλλειψη συγκρίσιμων και αξιόπιστων στατιστικών αποτελεί σήμερα ανασταλτικό παράγοντα για την αξιολόγηση των συνδυασμένων μεταφορών στην Ένωση και την έγκριση μέτρων ώστε να αξιοποιηθούν πλήρως οι δυνατότητές τους.

Τροπολογία 23

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 19

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(19) Για να αντιμετωπιστεί η εξέλιξη των μεταφορών στην Ένωση και ιδίως της αγοράς συνδυασμένων μεταφορών, θα πρέπει τα κράτη μέλη να συλλέγουν σχετικά δεδομένα και πληροφορίες και να τα διαβιβάζουν στην Επιτροπή σε τακτική βάση και η Επιτροπή θα πρέπει να υποβάλλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο **και** στο Συμβούλιο σχετικά με την εφαρμογή της οδηγίας ανά τέσσερα έτη.

Τροπολογία

(19) Για να αντιμετωπιστεί η εξέλιξη των μεταφορών στην Ένωση και ιδίως της αγοράς συνδυασμένων μεταφορών, θα πρέπει τα κράτη μέλη να συλλέγουν σχετικά δεδομένα και πληροφορίες και να τα διαβιβάζουν στην Επιτροπή σε τακτική βάση και η Επιτροπή θα πρέπει να υποβάλλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, στο Συμβούλιο **και στις αρμόδιες αρχές των κρατών μελών** σχετικά με την εφαρμογή της οδηγίας ανά τέσσερα έτη.

Τροπολογία 24

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 19 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(19α) Η Επιτροπή θα πρέπει να είναι υπεύθυνη για την ορθή εφαρμογή της παρούσας οδηγίας και για την επίτευξη του στόχου περί ανάπτυξης των συνδυασμένων μεταφορών σε επίπεδο ΕΕ έως το 2030 και το 2050. Προς τούτο, πρέπει να αξιολογεί τακτικά την πρόοδο στην αύξηση του μεριδίου των συνδυασμένων μεταφορών σε κάθε κράτος μέλος, βάσει των πληροφοριών που παρέχονται από τα κράτη μέλη και, εάν κριθεί σκόπιμο, να υποβάλει πρόταση για την τροποποίηση της παρούσας οδηγίας με σκοπό την επίτευξη αυτού του πανενωσιακού στόχου.

Τροπολογία 25

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 22

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(22) Εφόσον οι στόχοι της παρούσας οδηγίας **για περαιτέρω προώθηση της στροφής από τις οδικές μεταφορές σε τρόπους μεταφοράς πιο φιλικούς για το περιβάλλον και, επομένως, μείωση των αρνητικών εξωτερικότητων στο σύστημα μεταφορών της Ένωσης**, δεν μπορούν να επιτευχθούν επαρκώς από τα κράτη μέλη αλλά, για λόγους που οφείλονται πρωτίστως στην πέραν συνόρων φύση των συνδυασμένων εμπορευματικών μεταφορών και στην αλληλοσύνδεση των υποδομών και λόγω των προβλημάτων που η παρούσα οδηγία προτίθεται να αντιμετωπίσει, μπορούν να επιτευχθούν καλύτερα σε επίπεδο Ένωσης, η Ένωση μπορεί να λάβει μέτρα, σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας, όπως ορίζεται στο άρθρο 5 της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας, όπως διατυπώνεται στο ίδιο άρθρο, η παρούσα οδηγία δεν υπερβαίνει τα απαιτούμενα για την επίτευξη των στόχων αυτών.

Τροπολογία

(22) Εφόσον οι στόχοι της παρούσας οδηγίας, **δηλαδή το να καταστούν οι συνδυασμένες μεταφορές ανταγωνιστικές σε σχέση με τις οδικές μεταφορές**, δεν μπορούν να επιτευχθούν επαρκώς από τα κράτη μέλη αλλά, για λόγους που οφείλονται πρωτίστως στην πέραν συνόρων φύση των συνδυασμένων εμπορευματικών μεταφορών και στην αλληλοσύνδεση των υποδομών και λόγω των προβλημάτων που η παρούσα οδηγία προτίθεται να αντιμετωπίσει, μπορεί να επιτευχθεί καλύτερα σε επίπεδο Ένωσης, η Ένωση μπορεί να λάβει μέτρα, σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας, όπως ορίζεται στο άρθρο 5 της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας, όπως διατυπώνεται στο ίδιο άρθρο, η παρούσα οδηγία δεν υπερβαίνει τα απαιτούμενα για την επίτευξη των στόχων αυτών.

Τροπολογία 26

Πρόταση οδηγίας Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 2

Οδηγία 92/106/ΕΟΚ

Άρθρο 1 – παράγραφος 2 – στοιχείο α

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

α) με ρυμουλκούμενο ή ημιρυμουλκούμενο, με ή χωρίς ρυμουλκό, με κινητό αμάξωμα ή

Τροπολογία

α) με ρυμουλκούμενο ή ημιρυμουλκούμενο, με ή χωρίς ρυμουλκό, με κινητό αμάξωμα ή

εμπορευματοκιβώτιο, που αναγνωρίζονται σύμφωνα με το καθεστώς αναγνώρισης που θεσπίστηκε κατ' εφαρμογή των διεθνών προτύπων ISO6346 και EN13044, όταν πραγματοποιείται μεταφόρτωση της μονάδας φορτίου μεταξύ διαφόρων τρόπων μεταφοράς· ή

εμπορευματοκιβώτιο, που αναγνωρίζονται σύμφωνα με το καθεστώς αναγνώρισης που θεσπίστηκε κατ' εφαρμογή των διεθνών προτύπων ISO6346 και EN13044, **συμπεριλαμβανομένων των μη μεταφερόμενων με γερανό ημιρυμουλκούμενων οχημάτων με μέγιστο επιτρεπόμενο όριο μικτού βάρους 44 τόνων**, όταν πραγματοποιείται μεταφόρτωση της **ασυνόδευτης διατροπικής** μονάδας φορτίου μεταξύ διαφόρων τρόπων μεταφοράς (**ασυνόδευτη συνδυασμένη μεταφορά**)· ή

Τροπολογία 27

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 2

Οδηγία 92/106/ΕΟΚ

Άρθρο 1 – παράγραφος 2 – στοιχείο β

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

β) με οδικό όχημα που μεταφέρεται μέσω σιδηροδρομικής, εσωτερική πλωτής ή θαλάσσιας μεταφοράς κατά το μη οδικό τμήμα της διαδρομής.

Τροπολογία

β) με οδικό όχημα που **συνοδεύεται από τον οδηγό του και** μεταφέρεται μέσω σιδηροδρομικής, εσωτερικής πλωτής ή θαλάσσιας μεταφοράς κατά το μη οδικό τμήμα της διαδρομής (**συνοδευόμενη μεταφορά**).

Τροπολογία 28

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 2

Οδηγία 92/106/ΕΟΚ

Άρθρο 1 – παράγραφος 2 – εδάφιο 1 α (νέο)

Κατά παρέκκλιση, το στοιχείο α) της παρούσας παραγράφου καλύπτει μέχρι τις [EE - να συμπληρωθεί ημερομηνία 5 έτη μετά την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας] μη μεταφερόμενα με γερανό ρυμουλκούμενα και ημιρυμουλκούμενα σε ασυνόδευτες συνδυασμένες μεταφορές που δεν αναγνωρίζονται σύμφωνα με το καθεστώς αναγνώρισης που θεσπίστηκε κατ' εφαρμογή των διεθνών προτύπων ISO6346 και EN13044.

Τροπολογία 29

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 2

Οδηγία 92/106/ΕΟΚ

Άρθρο 1 – παράγραφος 2 – εδάφιο 2

Τα μη οδικά τμήματα με χρήση εσωτερικών πλωτών ή θαλάσσιων μεταφορών για τα οποία δεν υφίσταται αντίστοιχη εναλλακτική οδική μεταφορά **ή είναι αναπόφευκτα στο πλαίσιο εμπορικά βιώσιμης δραστηριότητας μεταφοράς** δεν λαμβάνονται υπόψη για τους σκοπούς των συνδυασμένων μεταφορών.

Τα μη οδικά τμήματα με χρήση εσωτερικών πλωτών ή θαλάσσιων μεταφορών για τα οποία δεν υφίσταται αντίστοιχη **ή εμπορικά βιώσιμη** εναλλακτική οδική μεταφορά δεν λαμβάνονται υπόψη για τους σκοπούς των συνδυασμένων μεταφορών.

Τροπολογία 30

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 2

Οδηγία 92/106/ΕΟΚ

Άρθρο 1 – παράγραφος 3 – εδάφιο 1

Κάθε οδικό τμήμα κατά την παράγραφο 2 δεν υπερβαίνει **τη μεγαλύτερη από τις ακόλουθες αποστάσεις** στην επικράτεια της Ένωσης:

α) **απόσταση 150 km σε ευθεία γραμμή·**

β) **το 20 % της απόστασης σε ευθεία γραμμή μεταξύ του σημείου φόρτωσης στο αρχικό τμήμα και του σημείου εκφόρτωσης στο τελικό τμήμα, όταν αυτό υπερβαίνει την απόσταση που αναφέρεται στο στοιχείο α).**

Κάθε οδικό τμήμα κατά την παράγραφο 2 δεν υπερβαίνει **απόσταση 150 km** στην επικράτεια της Ένωσης:

Τροπολογία 31

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 2

Οδηγία 92/106/ΕΟΚ

Άρθρο 1 – παράγραφος 3 – εδάφιο 3

Επιτρέπεται υπέρβαση του ορίου απόστασης για το οδικό τμήμα σε συνδυασμένες οδικές/σιδηροδρομικές μεταφορές, κατόπιν εξουσιοδότησης από το κράτος μέλος ή τα κράτη μέλη στο έδαφος των οποίων διανύεται η οδική διαδρομή, προκειμένου να προσεγγιστεί ο γεωγραφικά πλησιέστερος τερματικός σταθμός μεταφοράς, ο οποίος διαθέτει την απαραίτητη επιχειρησιακή χωρητικότητα μεταφόρτωσης για φόρτωση ή εκφόρτωση από άποψη εξοπλισμού μεταφόρτωσης, χωρητικότητας του τερματικού σταθμού και των απαραίτητων υπηρεσιών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών.

Η υπέρβαση του ορίου απόστασης για το οδικό τμήμα που προσδιορίζεται σε αυτή την παράγραφο για συνδυασμένες οδικές/σιδηροδρομικές μεταφορές επιτρέπεται από το κράτος μέλος ή τα κράτη μέλη στο έδαφος των οποίων διανύεται η οδική διαδρομή, εάν αυτό είναι αναγκαίο προκειμένου να προσεγγιστεί ο γεωγραφικά πλησιέστερος τερματικός σταθμός μεταφοράς ή σημείο μεταφόρτωσης, ο οποίος διαθέτει την απαραίτητη επιχειρησιακή χωρητικότητα μεταφόρτωσης για φόρτωση ή εκφόρτωση από άποψη εξοπλισμού μεταφόρτωσης, χωρητικότητας του τερματικού σταθμού, ωρών λειτουργίας του τερματικού σταθμού και των απαραίτητων υπηρεσιών

σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών, ελλείψει τερματικού σταθμού ή σημείου μεταφόρτωσης που να ικανοποιεί όλες αυτές τις προϋποθέσεις εντός του ορίου της απόστασης. Η υπέρβαση αυτή πρέπει να αιτιολογείται δεόντως σύμφωνα με το άρθρο 3 παράγραφος 2 στοιχείο εα). Τα κράτη μέλη μπορούν να μειώσουν την απόσταση 150 km του οδικού τμήματος κατά έως 50 % σε περίπτωση συνδυασμένων οδικών/σιδηροδρομικών μεταφορών σε επακριβώς καθορισμένο τμήμα της επικράτειάς τους βάσει περιβαλλοντικών λόγων, υπό την προϋπόθεση ότι υπάρχει μέσα σε αυτή την απόσταση τερματικός σταθμός που προσφέρει κατάλληλες υπηρεσίες.

Τροπολογία 32

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 2

Οδηγία 92/106/ΕΟΚ

Άρθρο 1 – παράγραφος 4

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

4. Η συνδυασμένη μεταφορά νοείται ότι πραγματοποιείται εντός της Ένωσης όταν η δραστηριότητα ή τμήμα αυτής που πραγματοποιείται εντός της Ένωσης πληροί τις απαιτήσεις που καθορίζονται στις παραγράφους 2 και 3.

Τροπολογία

4. Η συνδυασμένη μεταφορά νοείται ότι πραγματοποιείται εντός της Ένωσης όταν η δραστηριότητα ή τμήμα αυτής που πραγματοποιείται εντός της Ένωσης πληροί τις απαιτήσεις που καθορίζονται στις παραγράφους 2 και 3. ***Για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας, το οδικό τμήμα και/ή το μη οδικό τμήμα ή το μέρος αυτών που λαμβάνει χώρα εκτός του εδάφους της Ένωσης δεν θεωρούνται μέρος της συνδυασμένης μεταφοράς.***

Τροπολογία 33

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 3

Οδηγία 92/106/ΕΟΚ

Άρθρο 3 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

1. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι η οδική μεταφορά θεωρείται τμήμα συνδυασμένης μεταφοράς που καλύπτεται από την παρούσα οδηγία μόνον εάν ο μεταφορέας μπορεί να προσκομίσει σαφείς αποδείξεις ότι η εν λόγω οδική μεταφορά συνιστά την οδική διαδρομή συνδυασμένης μεταφοράς, **συμπεριλαμβανομένης της μεταφοράς κενών μονάδων φορτίου πριν και μετά την εμπορευματική μεταφορά.**

Τροπολογία

1. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι η οδική μεταφορά θεωρείται τμήμα συνδυασμένης μεταφοράς που καλύπτεται από την παρούσα οδηγία μόνον εάν ο μεταφορέας μπορεί να προσκομίσει **πληροφορίες που παρέχουν** σαφείς αποδείξεις ότι η εν λόγω οδική μεταφορά συνιστά την οδική διαδρομή συνδυασμένης μεταφοράς **και εάν οι πληροφορίες αυτές διαβιβάζονται δεόντως στον μεταφορέα που εκτελεί τη μεταφορά πριν από την έναρξη της μεταφοράς.**

Τροπολογία 34

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 3

Οδηγία 92/106/ΕΟΚ

Άρθρο 3 – παράγραφος 2 – εισαγωγικό μέρος

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

2. **Οι** αποδείξεις που αναφέρονται στην παράγραφο 1 αποτελούνται από τα ακόλουθα στοιχεία για κάθε συνδυασμένη μεταφορά.

Τροπολογία

2. **Προκειμένου να θεωρηθούν σαφείς** αποδείξεις, **οι πληροφορίες** που αναφέρονται στην παράγραφο 1 **παρουσιάζονται ή διαβιβάζονται στον μορφότυπο που αναφέρεται στην παράγραφο 5** και αποτελούνται από τα ακόλουθα στοιχεία για κάθε συνδυασμένη μεταφορά.

Τροπολογία 35

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 3

Οδηγία 92/106/ΕΟΚ

Άρθρο 3 – παράγραφος 2 – στοιχείο α α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

αα) εάν διαφέρει από τον φορτωτή, το ονοματεπώνυμο, τη διεύθυνση, τα στοιχεία επικοινωνίας και την υπογραφή του φορέα εκμετάλλευσης που φέρει την ευθύνη για τη διαδρομή αυτής της συνδυασμένης μεταφοράς·

Τροπολογία 36

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 3

Οδηγία 92/106/ΕΟΚ

Άρθρο 3 – παράγραφος 2 – στοιχείο ε α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

ε α) εάν η απόσταση αυτή υπερβαίνει τα όρια που αναφέρονται στο άρθρο 1 παράγραφος 3, αιτιολόγηση σύμφωνα με τα κριτήρια που προβλέπονται στο τελευταίο εδάφιο αυτής·

Τροπολογία 37

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 3

Άρθρο 3 – παράγραφος 2 – στοιχείο στ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

στ) **υπογεγραμμένη από τον φορτωτή** περιγραφή της διαδρομής της συνδυασμένης μεταφοράς, η οποία περιλαμβάνει τουλάχιστον τα ακόλουθα στοιχεία για κάθε τμήμα, καθώς και τα στοιχεία για κάθε τρόπο μεταφοράς που συνιστά το μη οδικό τμήμα, της δραστηριότητας εντός της Ένωσης:

Τροπολογία

στ) περιγραφή της διαδρομής της συνδυασμένης μεταφοράς, **υπογεγραμμένη από τον φορέα εκμετάλλευσης που είναι υπεύθυνος για τον σχεδιασμό, όπου ως υπογραφή μπορεί να νοείται η ηλεκτρονική υπογραφή**, η οποία περιλαμβάνει τουλάχιστον τα ακόλουθα στοιχεία για κάθε τμήμα, καθώς και τα στοιχεία για κάθε τρόπο μεταφοράς που συνιστά το μη οδικό τμήμα, της δραστηριότητας εντός της Ένωσης:

Τροπολογία 38

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 3

Οδηγία 92/106/ΕΟΚ

Άρθρο 3 – παράγραφος 2 – στοιχείο στ – σημείο ii

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

ii) το ονοματεπώνυμο, τη διεύθυνση και τα στοιχεία επικοινωνίας του μεταφορέα·

Τροπολογία

ii) το ονοματεπώνυμο, τη διεύθυνση και τα στοιχεία επικοινωνίας του μεταφορέα **ή των μεταφορέων**·

Τροπολογία 39

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 3

Οδηγία 92/106/ΕΟΚ

Άρθρο 3 – παράγραφος 2 – στοιχείο η – σημείο i

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

i) το σημείο μεταφόρτωσης για το μη οδικό τμήμα·

διαγράφεται

Τροπολογία 40

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 3

Οδηγία 92/106/ΕΟΚ

Άρθρο 3 – παράγραφος 2 – στοιχείο η – σημείο ii

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

ii) την απόσταση του αρχικού οδικού τμήματος **σε ευθεία γραμμή** μεταξύ του σημείου αποστολής και του πρώτου τερματικού σταθμού·

ii) την απόσταση του αρχικού οδικού τμήματος μεταξύ του σημείου αποστολής και του πρώτου τερματικού σταθμού **μεταφοράς ή τερματικού σημείου μεταφόρτωσης·**

Τροπολογία 41

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 3

Οδηγία 92/106/ΕΟΚ

Άρθρο 3 – παράγραφος 2 – στοιχείο η – σημείο iii

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

iii) όταν ολοκληρώνεται το αρχικό οδικό τμήμα, υπογραφή του μεταφορέα που επιβεβαιώνει ότι εκτελέστηκε το οδικό τμήμα μεταφοράς·

iii) όταν ολοκληρώνεται το αρχικό οδικό τμήμα, υπογραφή του **οδικού** μεταφορέα που επιβεβαιώνει ότι εκτελέστηκε το οδικό τμήμα μεταφοράς·

Τροπολογία 42

Πρόταση οδηγίας
Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 3
Οδηγία 92/106/ΕΟΚ

Άρθρο 3 – παράγραφος 2 – στοιχείο θ – σημείο ii

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

ii) την απόσταση του τελικού οδικού τμήματος **σε ευθεία γραμμή** μεταξύ του σημείου μεταφόρτωσης και του σημείου τερματισμού της συνδυασμένης μεταφοράς εντός της Ένωσης·

Τροπολογία

ii) την απόσταση του τελικού οδικού τμήματος μεταξύ του σημείου μεταφόρτωσης και του σημείου τερματισμού της συνδυασμένης μεταφοράς εντός της Ένωσης·

Τροπολογία 43

Πρόταση οδηγίας
Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 3
Οδηγία 92/106/ΕΟΚ

Άρθρο 3 – παράγραφος 2 – στοιχείο ι – σημείο ii

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

ii) αν διατίθεται, υπογραφή ή σφραγίδα **των αρμόδιων σιδηροδρομικών ή λιμενικών αρχών** στους οικείους σχετικούς τερματικούς σταθμούς (σιδηροδρομικός σταθμός ή λιμένας) κατά μήκος του μη οδικού τμήματος, που επιβεβαιώνει ότι εκτελέστηκε το σχετικό σκέλος του μη οδικού τμήματος.

Τροπολογία

ii) αν διατίθεται, υπογραφή ή σφραγίδα **της αρμόδιας σιδηροδρομικής αρχής ή του υπεύθυνου φορέα** στους οικείους σχετικούς τερματικούς σταθμούς (σιδηροδρομικός σταθμός ή λιμένας) κατά μήκος του μη οδικού τμήματος, που επιβεβαιώνει ότι εκτελέστηκε το σχετικό σκέλος του μη οδικού τμήματος.

Τροπολογία 44

Πρόταση οδηγίας
Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 3
Οδηγία 92/106/ΕΟΚ

Άρθρο 3 – παράγραφος 2 – στοιχείο ι α (νέο)

ια) σε περίπτωση υπέρβασης των ορίων της απόστασης του οδικού τμήματος σύμφωνα με το άρθρο 1 παράγραφος 3 πρώτο εδάφιο, αναφορά των λόγων που την αιτιολογούν·

Τροπολογία 45

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 3

Οδηγία 92/106/ΕΟΚ

Άρθρο 3 – παράγραφος 4

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

4. Οι αποδείξεις που αναφέρονται στην παράγραφο 1 επιδεικνύονται ή διαβιβάζονται κατόπιν αιτήματος του εξουσιοδοτημένου για τον έλεγχο υπαλλήλου του κράτους μέλους στο οποίο διενεργείται ο έλεγχος. Σε περίπτωση καθ' οδόν ελέγχων, επιδεικνύονται κατά τη διάρκεια αυτών των ελέγχων. Θα πρέπει να έχουν συνταχθεί σε μια επίσημη γλώσσα του εν λόγω κράτους μέλους ή στα αγγλικά. Κατά τη διάρκεια του καθ' οδόν ελέγχου, επιτρέπεται στον οδηγό να επικοινωνήσει με την έδρα της επιχείρησης, τον διαχειριστή μεταφορών ή άλλο πρόσωπο ή οντότητα που μπορεί να τον βοηθήσει στην παροχή των **αποδείξεων** που αναφέρονται στην παράγραφο 2.

Τροπολογία

4. Οι αποδείξεις που αναφέρονται στην παράγραφο 1 επιδεικνύονται ή διαβιβάζονται κατόπιν αιτήματος του εξουσιοδοτημένου για τον έλεγχο υπαλλήλου του κράτους μέλους στο οποίο διενεργείται ο έλεγχος **και στον μορφότυπο που αναφέρεται στην παράγραφο 5**. Σε περίπτωση καθ' οδόν ελέγχων, επιδεικνύονται κατά τη διάρκεια αυτών των ελέγχων, **εντός μέγιστου χρονικού διαστήματος 45 λεπτών**. **Εάν δεν μπορούν να είναι διαθέσιμες κατά τη χρονική στιγμή του καθ' οδόν ελέγχου, οι υπογραφές που αναφέρονται στο στοιχείο η) σημείο iii) και στο στοιχείο ι) της παραγράφου 2 υποβάλλονται ή διαβιβάζονται εντός 5 εργάσιμων ημερών από τον έλεγχο, στην αρμόδια αρχή του οικείου κράτους μέλους**. Οι αποδείξεις θα πρέπει να έχουν συνταχθεί σε μια επίσημη γλώσσα του εν λόγω κράτους μέλους ή στα αγγλικά. Κατά τη διάρκεια του καθ' οδόν ελέγχου, επιτρέπεται στον οδηγό να επικοινωνήσει με την έδρα της επιχείρησης, τον διαχειριστή μεταφορών ή άλλο πρόσωπο ή οντότητα που μπορεί να τον βοηθήσει στην παροχή των

πληροφοριών που αναφέρονται στην παράγραφο 2.

Τροπολογία 46

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 3

Οδηγία 92/106/ΕΟΚ

Άρθρο 3 – παράγραφος 5 – εδάφιο 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Οι αποδείξεις μπορεί να παρασχεθούν με τη μορφή **εγγράφου μεταφοράς που πληροί τις προϋποθέσεις που καθορίζονται στο άρθρο 6 του κανονισμού αριθ. 11 του Συμβουλίου ή με τη μορφή των υφιστάμενων εγγράφων μεταφοράς, όπως το έγγραφο μεταφοράς «σύμβαση περί του συμβολαίου για τη διεθνή οδική μεταφορά εμπορευμάτων (CMR)» ή το έγγραφο μεταφοράς «ενιαίοι νομικοί κανόνες σχετικά με το συμβόλαιο διεθνούς σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων (CIM)».**

Τροπολογία

Οι αποδείξεις μπορεί να παρασχεθούν με τη μορφή υφιστάμενων εγγράφων μεταφοράς, **όπως οι φορτωτικές που προβλέπονται στο πλαίσιο υφιστάμενων διεθνών ή εθνικών συμβάσεων μεταφορών, έως ότου οριστεί από την Επιτροπή τυποποιημένο έντυπο μέσω εκτελεστικών πράξεων.**

Τροπολογία 47

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 3

Οδηγία 92/106/ΕΟΚ

Άρθρο 3 – παράγραφος 5 – εδάφιο 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Οι αποδείξεις αυτές μπορούν να επιδεικνύονται ή να διαβιβάζονται

Τροπολογία

Οι αποδείξεις αυτές μπορούν να επιδεικνύονται ή να διαβιβάζονται

ηλεκτρονικά, με χρήση αναθεωρήσιμου δομημένου μορφότυπου που μπορεί να χρησιμοποιηθεί αμέσως για αποθήκευση και επεξεργασία από ηλεκτρονικό υπολογιστή, συμπεριλαμβανομένης της συμπληρωματικής ηλεκτρονικής φορτωτικής σύμφωνα με *τη σύμβαση περί του συμβολαίου για τη διεθνή οδική μεταφορά εμπορευμάτων (eCMR) για το οδικό τμήμα.*

ηλεκτρονικά, με χρήση αναθεωρήσιμου δομημένου μορφότυπου που μπορεί να χρησιμοποιηθεί αμέσως για αποθήκευση και επεξεργασία από ηλεκτρονικό υπολογιστή, συμπεριλαμβανομένης της συμπληρωματικής ηλεκτρονικής φορτωτικής σύμφωνα με *υφιστάμενη διεθνή ή εθνική σύμβαση μεταφορών. Οι αρχές των κρατών μελών υποχρεούνται να αποδέχονται ηλεκτρονικές πληροφορίες που σχετίζονται με αποδεικτικά στοιχεία. Όταν η ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ αρχών και φορέων εκμετάλλευσης γίνεται μέσω ηλεκτρονικών εργαλείων, αυτές οι ανταλλαγές και η αποθήκευση αυτών των πληροφοριών πραγματοποιούνται με χρήση ηλεκτρονικών τεχνικών επεξεργασίας δεδομένων.*

Τροπολογία 48

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 3

Οδηγία 92/106/ΕΟΚ

Άρθρο 3 – παράγραφος 5 – εδάφιο 2 α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Τα κράτη μέλη προχωρούν σε προοδευτική αποϋλοποίηση της τεκμηρίωσης, προβλέποντας μεταβατική περίοδο μέχρι την πλήρη κατάργηση της χρήσης έντυπης μορφής.

Τροπολογία 49

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 3

Οδηγία 92/106/ΕΟΚ

Άρθρο 3 – παράγραφος 6

6. Για τους σκοπούς των καθ' οδόν ελέγχων, επιτρέπεται απόκλιση μεταξύ της εκτελούμενης μεταφοράς και των παρεχόμενων αποδείξεων, ιδίως όσον αφορά τα στοιχεία της διαδρομής που αναφέρονται στην παράγραφο 2 **στοιχείο ζ)**, κατόπιν πλήρους αιτιολόγησης, σε περίπτωση εξαιρετικών περιστάσεων εκτός του ελέγχου του/των μεταφορέα/ων, οι οποίες προκαλούν μεταβολές στη συνδυασμένη μεταφορά. Για τον σκοπό αυτόν, ο οδηγός μπορεί να επικοινωνήσει με την έδρα της επιχείρησης, τον διαχειριστή μεταφορών ή άλλο πρόσωπο ή οντότητα που μπορεί να παράσχει πρόσθετη αιτιολόγηση για την εν λόγω απόκλιση μεταξύ των παρεχόμενων αποδείξεων και της πραγματικής μεταφοράς.

6. Για τους σκοπούς των καθ' οδόν ελέγχων, επιτρέπεται απόκλιση μεταξύ της εκτελούμενης μεταφοράς και των παρεχόμενων αποδείξεων, ιδίως όσον αφορά τα στοιχεία της διαδρομής που αναφέρονται στην παράγραφο 2 **στοιχεία στ), η) και θ)**, κατόπιν πλήρους αιτιολόγησης, σε περίπτωση εξαιρετικών περιστάσεων εκτός του ελέγχου του/των **οδικού/ών** μεταφορέα/ων, οι οποίες προκαλούν μεταβολές στη συνδυασμένη μεταφορά. Για τον σκοπό αυτόν, ο οδηγός μπορεί να επικοινωνήσει με την έδρα της επιχείρησης, τον διαχειριστή μεταφορών ή άλλο πρόσωπο ή οντότητα που μπορεί να παράσχει πρόσθετη αιτιολόγηση για την εν λόγω απόκλιση μεταξύ των παρεχόμενων αποδείξεων και της πραγματικής μεταφοράς.

Τροπολογία 50

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 4

Οδηγία 92/106/ΕΟΚ

Άρθρο 5 – παράγραφος 1

1. Τα κράτη μέλη υποβάλλουν στην Επιτροπή για πρώτη φορά πριν από τις [xx/xx/xxxx- **18** μήνες από τη μεταφορά της οδηγίας στο εθνικό δίκαιο] και εν συνεχεία κάθε δύο έτη έκθεση με τις ακόλουθες πληροφορίες σχετικά με τις συνδυασμένες μεταφορές στο έδαφός τους που καλύπτονται από την παρούσα οδηγία:

1. Τα κράτη μέλη υποβάλλουν στην Επιτροπή για πρώτη φορά πριν από τις [xx/xx/xxxx- **12** μήνες από τη μεταφορά της οδηγίας στο εθνικό δίκαιο] και εν συνεχεία κάθε δύο έτη έκθεση με τις ακόλουθες πληροφορίες σχετικά με τις συνδυασμένες μεταφορές στο έδαφός τους που καλύπτονται από την παρούσα οδηγία:

Τροπολογία 51

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 4

Οδηγία 92/106/ΕΟΚ

Άρθρο 5 – παράγραφος 1 – στοιχείο α

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

α) **τις συνδέσεις** του εθνικού και διασυνοριακού δικτύου που χρησιμοποιούνται στις συνδυασμένες μεταφορές

Τροπολογία

α) **τους διαδρόμους** του εθνικού και διασυνοριακού δικτύου που χρησιμοποιούνται στις συνδυασμένες μεταφορές·

Τροπολογία 52

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 4

Οδηγία 92/106/ΕΟΚ

Άρθρο 5 – παράγραφος 1 – στοιχείο β

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

β) τον όγκο σε μονάδες ισοδύναμες των είκοσι ποδών (TEU) και σε τονοχιλιόμετρα των συνδυασμένων μεταφορών ανά τρόπο μεταφοράς (**σιδηροδρομική, οδική/εσωτερική πλωτή κ.λπ.**) και ανά γεωγραφική κάλυψη (εγχώρια και εντός της Ένωσης)

Τροπολογία

β) τον **συνολικό και τον ετήσιο** όγκο σε μονάδες ισοδύναμες των είκοσι ποδών (TEU) και σε τονοχιλιόμετρα των συνδυασμένων μεταφορών ανά τρόπο μεταφοράς (**οδικό/μη οδικό τμήμα, ιδίως σιδηροδρομικώς, εσωτερικές πλωτές και θαλάσσιες διαδρομές**) και ανά γεωγραφική κάλυψη (εγχώρια και εντός της Ένωσης)·

Τροπολογία 53

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 4

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

γ) τον αριθμό και τη γεωγραφική κάλυψη των τερματικών σταθμών που εξυπηρετούν συνδυασμένες μεταφορές και τον ετήσιο αριθμό μεταφορτώσεων στους εν λόγω σταθμούς

Τροπολογία

γ) τον αριθμό των μεταφορτώσεων που πραγματοποιήθηκαν μέσω τεχνολογιών μεταφοράς με δύο μέσα και τη γεωγραφική κάλυψη αυτών των σημείων μεταφόρτωσης, καθώς και τον αριθμό, τη θέση και τη γεωγραφική κάλυψη των τερματικών σταθμών που εξυπηρετούν συνδυασμένες μεταφορές, με κατανομή ανά τύπο μεταφορών ανά τερματικό σταθμό (οδικό τμήμα/μη οδικό τμήμα, ιδίως σιδηροδρομικές, εσωτερικές πλωτές μεταφορές, θαλάσσιες οδοί) και ο ετήσιος αριθμός μεταφορτώσεων και μια αξιολόγηση της χωρητικότητας που χρησιμοποιείται στους τερματικούς σταθμούς·

Τροπολογία 54

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 4

Οδηγία 92/106/ΕΟΚ

Άρθρο 5 – παράγραφος 1 – στοιχείο γ α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

γα) την εξέλιξη του μεριδίου των συνδυασμένων μεταφορών και των διαφόρων τρόπων μεταφοράς στην περιοχή,

Τροπολογία

Τροπολογία 55

Πρόταση οδηγίας
Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 4
Οδηγία 92/106/ΕΟΚ

Άρθρο 5 – παράγραφος 1 – στοιχείο δ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

δ) επισκόπηση όλων των εθνικών μέτρων στήριξης που εφαρμόζονται και προβλέπονται, συμπεριλαμβανομένης της αντίστοιχης χρήσης και των εκτιμώμενων επιπτώσεων.

Τροπολογία

δ) επισκόπηση όλων των εθνικών μέτρων στήριξης που εφαρμόζονται και προβλέπονται, συμπεριλαμβανομένης της αντίστοιχης χρήσης και των εκτιμώμενων επιπτώσεων *στη χρήση των συνδυασμένων μεταφορών, καθώς και των επιπτώσεών τους στην κοινωνική και περιβαλλοντική βιωσιμότητα, τα σημεία στένωσης, τη συμφόρηση, την ασφάλεια και την αποτελεσματικότητα.*

Τροπολογία 56

Πρόταση οδηγίας
Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 4
Οδηγία 92/106/ΕΟΚ

Άρθρο 5 – παράγραφος 1 – στοιχείο δ α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

δα) τον αριθμό και τη γεωγραφική θέση των μεταφορών που υπερβαίνουν το όριο απόστασης οδικού τμήματος που αναφέρεται στο άρθρο 1 παράγραφος 3.

Τροπολογία

Τροπολογία 57

Πρόταση οδηγίας
Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 4
Οδηγία 92/106/ΕΟΚ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

δβ) την προέλευση και τον προορισμό, σε επίπεδο NUTS 3, των ροών εμπορευμάτων στις οδούς του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών (ΔΕΔ-Μ) που ορίζεται στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1315/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου*

** Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1315/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Δεκεμβρίου 2013, περί των προσανατολισμών της Ένωσης για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών και για την κατάργηση της απόφασης αριθ. 661/2010/ΕΕ (ΕΕ L 348 της 20.12.2013, σ. 1).*

Αιτιολόγηση

Τα κράτη μέλη συγκεντρώνουν, απευθείας ή μέσω φορέων που διορίζουν, πληροφορίες σχετικά με τις ροές των οδικών εμπορευματικών μεταφορών σε σημαντικούς άξονες της ΕΕ. Διαφυλάσσοντας ταυτόχρονα την εμπιστευτικότητα των εμπορικών πληροφοριών των οδικών μεταφορέων, ένα τέτοιο μέτρο θα συνέβαλλε στον σχεδιασμό νέων υπηρεσιών συνδυασμένων μεταφορών και θα ενθάρρυνε τη στροφή σε άλλους τρόπους μεταφοράς.

Τροπολογία 58

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 4

Οδηγία 92/106/ΕΟΚ

Άρθρο 5 – παράγραφος 1 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

1α. Η Επιτροπή δημοσιεύει τα στοιχεία που διαβιβάστηκαν από τα κράτη μέλη κατά τρόπο ώστε να καθίσταται δυνατή η πραγματοποίηση συγκρίσεων μεταξύ

Τροπολογία 59

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 4

Οδηγία 92/106/ΕΟΚ

Άρθρο 5 – παράγραφος 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

3. Βάσει των αναλύσεων των εθνικών εκθέσεων, την πρώτη φορά πριν από τις [xx/xx/xxx – 9 μήνες από την προθεσμία υποβολής των εκθέσεων από τα κράτη μέλη] και εν συνεχεία κάθε δύο έτη η Επιτροπή συντάσσει και υποβάλλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο σχετικά με: Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο σχετικά με:

Τροπολογία

3. Βάσει των αναλύσεων των εθνικών εκθέσεων, **και στατιστικών στοιχείων που έχουν συνταχθεί με βάση οδηγίες και μεθοδολογίες κοινές σε ολόκληρη την Ένωση**, την πρώτη φορά πριν από τις [xx/xx/xxx — 9 μήνες από την προθεσμία υποβολής των εκθέσεων από τα κράτη μέλη] και εν συνεχεία κάθε δύο έτη η Επιτροπή συντάσσει και υποβάλλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, στο Συμβούλιο **και στις αρμόδιες αρχές των κρατών μελών** σχετικά με:

Τροπολογία 60

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 4

Οδηγία 92/106/ΕΟΚ

Άρθρο 5 – παράγραφος 3 – στοιχείο α

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

α) την οικονομική ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών, ιδίως υπό το πρίσμα της εξέλιξης των περιβαλλοντικών επιδόσεων των διαφόρων τρόπων

Τροπολογία

α) την οικονομική ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών, **στο επίπεδο των κρατών μελών και της Ένωσης**, ιδίως υπό το πρίσμα της εξέλιξης των

μεταφοράς,

περιβαλλοντικών επιδόσεων των διαφόρων
τρόπων μεταφοράς,

Τροπολογία 61

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 4

Οδηγία 92/106/ΕΟΚ

Άρθρο 5 – παράγραφος 3 – στοιχείο γ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

γ) την αποτελεσματικότητα και την αποδοτικότητα των μέτρων στήριξης που προβλέπονται στο άρθρο 6,

Τροπολογία

γ) την αποτελεσματικότητα και την αποδοτικότητα των μέτρων στήριξης που προβλέπονται στο άρθρο 6,
προσδιορίζοντας τα μέτρα που θεωρεί πλέον αποτελεσματικά για να επιδιωχθεί ο αρχικός σκοπός της παρούσας οδηγίας και τις βέλτιστες πρακτικές στα κράτη μέλη,

Τροπολογία 62

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 4

Οδηγία 92/106/ΕΟΚ

Άρθρο 5 – παράγραφος 3 – στοιχείο γ α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

γα) την εξέλιξη του μεριδίου των συνδυασμένων μεταφορών στο καθένα από τα κράτη μέλη και σε επίπεδο Ένωσης, στο πλαίσιο της υλοποίησης των μεταφορικών στόχων της Ένωσης με ορίζοντες το 2030 και το 2050.

Τροπολογία 63

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 4

Οδηγία 92/106/ΕΟΚ

Άρθρο 5 – παράγραφος 3 – στοιχείο δ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

δ) τα ενδεχόμενα περαιτέρω μέτρα, συμπεριλαμβανομένης της αναθεώρησης του ορισμού των συνδυασμένων μεταφορών, όπως ορίζονται στο άρθρο 1, και της προσαρμογής της σειράς μέτρων που προβλέπονται στο άρθρο 6.

Τροπολογία

δ) τα ενδεχόμενα περαιτέρω μέτρα, συμπεριλαμβανομένης της αναθεώρησης του ορισμού των συνδυασμένων μεταφορών, όπως ορίζονται στο άρθρο 1, **βελτιώσεων στη συγκέντρωση δεδομένων και τη δημοσίευση παρόμοιων δεδομένων σε ενωσιακό επίπεδο** και της προσαρμογής της σειράς μέτρων που προβλέπονται στο άρθρο 6, **συμπεριλαμβανομένων ενδεχόμενων τροποποιήσεων στις διατάξεις περί κρατικών ενισχύσεων**

Τροπολογία 64

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 4 α (νέο)

Οδηγία 92/106/ΕΟΚ

Άρθρο 6 – παράγραφος 1 – εδάφιο 1

Ισχύον κείμενο

1. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα 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

Τροπολογία

4α) Το άρθρο 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα ώστε τα τέλη που απαριθμούνται στην παράγραφο 3 και εφαρμόζονται στα οδικά οχήματα (φορτηγά, ρυμουλκά, ρυμουλκούμενα, ημιρυμουλκούμενα, **εμπορευματοκιβώτια εσωτερικών πλωτών μεταφορών ή πολυτροπικές μονάδες φόρτωσης**) τα οποία εκτελούν συνδυασμένες μεταφορές,

οχήματα αυτά διανύουν σιδηροδρομικώς, μέσα στα όρια και σύμφωνα με τους όρους και τις ειδικές ρυθμίσεις που καθορίζουν τα κράτη αυτά, αφού προηγουμένως ζητήσουν τη γνώμη της Επιτροπής.

να μειώνονται ή να επιστρέφονται, είτε κατ' αποκοπήν είτε κατ' αναλογίαν των διαδρομών που τα οχήματα αυτά διανύουν σιδηροδρομικώς **ή με χρήση εσωτερικών πλωτών μεταφορών**, μέσα στα όρια και σύμφωνα με τους όρους και τις ειδικές ρυθμίσεις που καθορίζουν τα κράτη αυτά, αφού προηγουμένως ζητήσουν τη γνώμη της Επιτροπής.»

(<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=CELEX:31992L0106>)

Τροπολογία 65

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 4 β (νέο)

Οδηγία 92/106/ΕΟΚ

Άρθρο 6 – παράγραφος 1 – εδάφιο 2

Ισχύον κείμενο

Τροπολογία

Οι μειώσεις ή οι επιστροφές που αναφέρονται στο πρώτο εδάφιο χορηγούνται από το κράτος στο οποίο έχει εκδοθεί η άδεια κυκλοφορίας των οχημάτων με βάση τη διαδρομή που έχει διανυθεί σιδηροδρομικώς στο εσωτερικό του κράτους αυτού.

4β) Στο άρθρο 6 παράγραφος 1, το δεύτερο εδάφιο αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Οι μειώσεις ή οι επιστροφές που αναφέρονται στο πρώτο εδάφιο χορηγούνται από το κράτος στο οποίο έχει εκδοθεί η άδεια κυκλοφορίας των οχημάτων με βάση τη διαδρομή που έχει διανυθεί σιδηροδρομικώς **ή μέσω εσωτερικών πλωτών οδών** στο εσωτερικό του κράτους αυτού.»

(<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=CELEX:31992L0106>)

Τροπολογία 66

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 4 γ (νέο)

Οδηγία 92/106/ΕΟΚ

Άρθρο 6 – παράγραφος 1 – εδάφιο 3

Πάντως, τα κράτη μέλη είναι δυνατό να χορηγήσουν τις μειώσεις ή τις επιστροφές αυτές λαμβάνοντας υπόψη τις διαδρομές που διανύουν σιδηροδρομικώς, εν μέρει ή εν όλω, εκτός του κράτους μέλους στο οποίο έχει εκδοθεί η άδεια κυκλοφορίας των οχημάτων.

4γ) Στο άρθρο 6 παράγραφος 1, το τρίτο εδάφιο αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Πάντως, τα κράτη μέλη είναι δυνατό να χορηγήσουν τις μειώσεις ή τις επιστροφές αυτές λαμβάνοντας υπόψη τις διαδρομές που διανύουν σιδηροδρομικώς **ή μέσω εσωτερικών πλωτών οδών**, εν μέρει ή εν όλω, εκτός του κράτους μέλους στο οποίο έχει εκδοθεί η άδεια κυκλοφορίας των οχημάτων.»

(<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=CELEX:31992L0106>)

Τροπολογία 67

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 5

Οδηγία 92/106/ΕΟΚ

Άρθρο 6 – παράγραφος 4 – εδάφιο 1 – εισαγωγικό μέρος

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

4. Εφόσον κρίνεται απαραίτητο για την επίτευξη του στόχου που αναφέρεται στην παράγραφο 8, τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα απαραίτητα μέτρα στήριξης των επενδύσεων σε **τερματικούς σταθμούς** μεταφόρτωσης όσον αφορά:

Τροπολογία

4. Εφόσον κρίνεται απαραίτητο για την επίτευξη του στόχου που αναφέρεται στην παράγραφο 8, τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα απαραίτητα μέτρα στήριξης των επενδύσεων σε **τερματικό σταθμό μεταφοράς και σε σημεία** μεταφόρτωσης όσον αφορά:

Τροπολογία 68

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 5

Οδηγία 92/106/ΕΟΚ

Άρθρο 6 – παράγραφος 4 – εδάφιο 1 – στοιχείο α

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

α) την κατασκευή και, όταν κρίνεται απαραίτητο, την επέκταση των εν λόγω τερματικών σταθμών μεταφόρτωσης για συνδυασμένες μεταφορές·

α) την κατασκευή, σε περιοχές όπου δεν είναι διαθέσιμες κατάλληλες εγκαταστάσεις εντός της απόστασης που αναφέρεται στο άρθρο 1 παράγραφος 3, τερματικών σταθμών μεταφοράς για συνδυασμένες μεταφορές, εκτός αν δεν υπάρχει ανάγκη για παρόμοιες εγκαταστάσεις λόγω της έλλειψης οικονομικής σημασίας ή για λόγους που συνδέονται με τα γεωγραφικά ή φυσικά χαρακτηριστικά μιας δεδομένης περιοχής·

Τροπολογία 69

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 5

Οδηγία 92/106/ΕΟΚ

Άρθρο 6 – παράγραφος 4 – εδάφιο 1 – στοιχείο α α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

αα) την επέκταση, σε περιοχές όπου υπάρχει ανάγκη για πρόσθετη χωρητικότητα τερματικών σταθμών, των υφιστάμενων τερματικών σταθμών, ή την εγκατάσταση πρόσθετων σημείων μεταφόρτωσης και, κατόπιν εκτίμησης των οικονομικών επιπτώσεων από την οποία προκύπτει ότι η αγορά δεν θα επηρεαστεί αρνητικά και ότι χρειάζονται νέοι τερματικοί σταθμοί, και υπό την προϋπόθεση ότι έχουν ληφθεί υπόψη οι περιβαλλοντικές ανησυχίες, την κατασκευή νέων τερματικών σταθμών για συνδυασμένες μεταφορές·

Τροπολογία 70

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 5

Οδηγία 92/106/ΕΟΚ

Άρθρο 6 – παράγραφος 4 – εδάφιο 1 – στοιχείο β

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

β) την ενίσχυση της επιχειρησιακής αποτελεσματικότητας των υφιστάμενων τερματικών σταθμών, **μεταξύ άλλων μέσω της εξασφάλισης πρόσβασης σε αυτούς τους τερματικούς σταθμούς.**

Τροπολογία 71

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 5

Οδηγία 92/106/ΕΟΚ

Άρθρο 6 – παράγραφος 4 – εδάφιο 1 α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Τα μέτρα στήριξης για τις συνδυασμένες μεταφορές θεωρούνται συμβατά με την εσωτερική αγορά κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 3 της ΣΛΕΕ και εξαιρούνται από την απαίτηση ενημέρωσης του άρθρου 108 παράγραφος 3 της ΣΛΕΕ, υπό την προϋπόθεση ότι δεν θα αντιπροσωπεύουν ποσοστό μεγαλύτερο του 35 % επί του κόστους της συνολικής μεταφοράς.

Τροπολογία 72

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 5

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τα κράτη μέλη συνεργάζονται με τα γειτονικά κράτη μέλη και την Επιτροπή ώστε να διασφαλίσουν ότι, κατά την εφαρμογή αυτών των μέτρων, δίνεται προτεραιότητα στη διασφάλιση ισόρροπης και επαρκούς γεωγραφικής κατανομής κατάλληλων εγκαταστάσεων στην Ένωση και ιδίως στο κεντρικό και το εκτεταμένο δίκτυο του ΔΕΔ-Μ, ώστε κάθε τοποθεσία στην Ένωση να βρίσκεται σε απόσταση που δεν υπερβαίνει **τα 150 km** από τερματικό σταθμό.

Τροπολογία

Τα κράτη μέλη συνεργάζονται με τα γειτονικά κράτη μέλη και την Επιτροπή ώστε να διασφαλίσουν ότι, κατά την εφαρμογή αυτών των μέτρων, δίνεται προτεραιότητα στη διασφάλιση ισόρροπης και επαρκούς γεωγραφικής κατανομής κατάλληλων εγκαταστάσεων στην Ένωση και ιδίως στο κεντρικό και το εκτεταμένο δίκτυο του ΔΕΔ-Μ, ώστε κάθε τοποθεσία στην Ένωση να βρίσκεται σε απόσταση που δεν υπερβαίνει **το όριο που αναφέρεται στο στοιχείο α) του άρθρου 1 παράγραφος 3** από τερματικό σταθμό. **Όταν λαμβάνουν τα μέτρα που αναφέρονται στην παρούσα παράγραφο, τα κράτη μέλη λαμβάνουν δεόντως υπόψη την ανάγκη:**

α) για μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης, ιδίως κοντά σε αστικές και ημιαστικές περιοχές ή σε περιοχές με φυσικούς περιορισμούς·

β) για βελτίωση των διασυννοριακών συνδέσεων·

γ) για άμβλυνση της απομόνωσης των περιοχών χωρίς υποδομές, λαμβάνοντας παράλληλα υπόψη τις ειδικές ανάγκες και τους περιορισμούς των περιφερειακών και των εξόχως απόκεντρων περιοχών·

δ) για βελτίωση της προσβασιμότητας και της συνδεσιμότητας, ιδίως όσον αφορά την υποδομή πρόσβασης σε τερματικούς σταθμούς μεταφόρτωσης· και

ε) την επιτάχυνση της μετάβασης στην ψηφιοποίηση· και

στ) τον περιορισμό των επιπτώσεων των εμπορευματικών μεταφορών στο περιβάλλον και στη δημόσια υγεία, προωθώντας, για παράδειγμα, την

απόδοση των οχημάτων, τη χρήση εναλλακτικών και λιγότερο ρυπογόνων καυσίμων, τη χρήση ανανεώσιμων πηγών ενέργειας, συμπεριλαμβανομένων των τερματικών σταθμών, ή την πιο αποδοτική χρήση των δικτύων μεταφορών μέσω της εφαρμογής τεχνολογιών της πληροφορίας και της επικοινωνίας.

Τροπολογία 73

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 5

Οδηγία 92/106/ΕΟΚ

Άρθρο 6 – παράγραφος 4 – εδάφιο 4

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τα κράτη μέλη μπορούν να καθορίσουν πρόσθετους όρους επιλεξιμότητας για στήριξη.

Τροπολογία

Τα κράτη μέλη μπορούν να καθορίσουν πρόσθετους όρους επιλεξιμότητας για στήριξη. ***Γνωστοποιούν τους όρους αυτούς στα ενδιαφερόμενα μέρη.***

Τροπολογία 74

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 5

Οδηγία 92/106/ΕΟΚ

Άρθρο 6 – παράγραφος 5 – εδάφιο 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τα κράτη μέλη ***μπορούν να λάβουν*** πρόσθετα μέτρα για την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας των συνδυασμένων μεταφορών ως προς ισοδύναμες εναλλακτικές οδικές μεταφορές.

Τροπολογία

Έως τις 31 Δεκεμβρίου 2021, τα κράτη μέλη λαμβάνουν τουλάχιστον ένα πρόσθετο μέτρο οικονομικής και νομοθετικής φύσης για την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας των συνδυασμένων μεταφορών ως προς ισοδύναμες

εναλλακτικές οδικές μεταφορές, *ιδίως με στόχο να μειωθεί ο χρόνος και το κόστος των δραστηριοτήτων μεταφόρτωσης.*

Τροπολογία 75

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 5

Οδηγία 92/106/ΕΟΚ

Άρθρο 6 – παράγραφος 5 – εδάφιο 2 α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Με στόχο τη μείωση του χρόνου και του κόστους των συνδυασμένων μεταφορών, τα μέτρα που αναφέρονται στο πρώτο εδάφιο περιλαμβάνουν ένα ή περισσότερα από τα ακόλουθα κίνητρα:

α) απαλλαγή των οδικών μεταφορέων από τα τέλη εξωτερικού κόστους ή/και τα τέλη κυκλοφοριακής συμφόρησης που αναφέρονται στο άρθρο 2 της οδηγίας 1999/62/ΕΚ, ιδίως προς όφελος οχημάτων που κινούνται με εναλλακτικά καύσιμα, όπως αναφέρεται στο άρθρο 2 της οδηγίας 2014/94/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου^{1α}.

β) επιστροφή, σε επιχειρήσεις που εκτελούν δραστηριότητες στο πλαίσιο συνδυασμένης μεταφοράς, των επιβαρύνσεων για τη χρήση ορισμένων υποδομών.

γ) απαλλαγή των οδικών μεταφορέων από τους περιορισμούς που επιβάλλονται βάσει εθνικών απαγορεύσεων της κυκλοφορίας.

^{1α} Οδηγία 2014/94/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 22ας Οκτωβρίου 2014, για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων (ΕΕ L

Τροπολογία 76

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 5

Οδηγία 92/106/ΕΟΚ

Άρθρο 6 – παράγραφος 5 – εδάφιο 2 β (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Κατά τη λήψη πρόσθετων μέτρων, τα κράτη μέλη πρέπει επίσης να λαμβάνουν δεόντως υπόψη την ανάγκη να επιταχυνθεί η μετάβαση προς την ψηφιοποίηση του τομέα των συνδυασμένων μεταφορών και ειδικότερα:

- α) να προωθούν την ολοκλήρωση των συνδεδεμένων συστημάτων και την αυτοματοποίηση των λειτουργιών·*
- β) να βελτιώσουν τις επενδύσεις στις ψηφιακές τεχνολογίες εφοδιαστικής, πληροφορίας και επικοινωνίας και σε ευφυή συστήματα μεταφορών· και*
- γ) να θεσπίσουν τη σταδιακή κατάργηση έγχαρτων εγγράφων στο μέλλον.*

Τροπολογία 77

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 5

Οδηγία 92/106/ΕΟΚ

Άρθρο 6 – παράγραφος 5 α (νέα)

5a. Τα εν λόγω πρόσθετα μέτρα περιέχουν κίνητρα για τη χρήση μη οδικών τμημάτων μεταφοράς. Τα κράτη μέλη περιλαμβάνουν μέτρα για την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας των πλωτών μεταφορών, όπως οικονομικά κίνητρα για τη χρήση θαλάσσιων διαδρομών μικρών αποστάσεων ή εσωτερικών πλωτών μεταφορών ή για τη δημιουργία νέων συνδέσεων μικρών αποστάσεων.

Αιτιολόγηση

Η θαλάσσια μεταφορά μικρών αποστάσεων και η μεταφορά μέσω εσωτερικών πλωτών οδών θα πρέπει να περιλαμβάνονται στους τρόπους μεταφοράς που είναι επιλέξιμοι για λήψη εθνικών κινήτρων χωρίς διακρίσεις.

Τροπολογία 78

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 5

Οδηγία 92/106/ΕΟΚ

Άρθρο 6 – παράγραφος 8

8. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι τα μέτρα στήριξης των συνδυασμένων μεταφορών αποσκοπούν στον περιορισμό των οδικών εμπορευματικών μεταφορών και στην ενθάρρυνση της χρήσης άλλων τρόπων μεταφοράς, όπως οι σιδηροδρομικές, οι εσωτερικές πλωτές και οι θαλάσσιες μεταφορές, ώστε, κατ' αυτόν τον τρόπο, να μειωθούν την ατμοσφαιρική ρύπανση, οι εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου, τα τροχαία ατυχήματα, ο θόρυβος και η κυκλοφοριακή συμφόρηση.

8. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι τα μέτρα στήριξης των συνδυασμένων μεταφορών αποσκοπούν στον περιορισμό των οδικών εμπορευματικών μεταφορών και στην ενθάρρυνση της χρήσης άλλων τρόπων μεταφοράς, όπως οι σιδηροδρομικές, οι εσωτερικές πλωτές και οι θαλάσσιες μεταφορές, **τα οχήματα χαμηλών εκπομπών ή η χρήση εναλλακτικών καυσίμων με χαμηλότερες εκπομπές, όπως είναι τα βιοκαύσιμα, η ηλεκτρική ενέργεια από ανανεώσιμες πηγές, το φυσικό αέριο ή οι κυψέλες καυσίμου υδρογόνου,** ώστε, κατ' αυτόν τον τρόπο, να μειωθούν η ατμοσφαιρική

ρύπανση, οι εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου, τα τροχαία ατυχήματα, ο θόρυβος και η κυκλοφοριακή συμφόρηση.

Τροπολογία 79

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 7

Οδηγία 92/106/ΕΟΚ

Άρθρο 9 α – παράγραφος 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

3. Τα κράτη μέλη δημοσιοποιούν σε μορφή εύκολα προσβάσιμη και δωρεάν τις σχετικές πληροφορίες που αφορούν τα μέτρα που λαμβάνουν κατ' εφαρμογή του άρθρου 6, καθώς και άλλες σχετικές πληροφορίες για τους σκοπούς της εφαρμογής της παρούσας οδηγίας.

Τροπολογία

3. Τα κράτη μέλη δημοσιοποιούν σε μορφή εύκολα προσβάσιμη **στο διαδίκτυο** και δωρεάν τις σχετικές πληροφορίες που αφορούν τα μέτρα που λαμβάνουν κατ' εφαρμογή του άρθρου 6, καθώς και άλλες σχετικές πληροφορίες για τους σκοπούς της εφαρμογής της παρούσας οδηγίας.

Τροπολογία 80

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 7

Οδηγία 92/106/ΕΟΚ

Άρθρο 9 α – παράγραφος 4

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

4. Η Επιτροπή δημοσιοποιεί και επικαιροποιεί, εφόσον κρίνεται απαραίτητο, τον κατάλογο των αρμόδιων αρχών που αναφέρονται στην παράγραφο 1, καθώς και τον κατάλογο των μέτρων που αναφέρονται στο άρθρο 6.

Τροπολογία

4. Η Επιτροπή δημοσιοποιεί **στο διαδίκτυο** και επικαιροποιεί, εφόσον κρίνεται απαραίτητο, τον κατάλογο των αρμόδιων αρχών που αναφέρονται στην παράγραφο 1, καθώς και τον κατάλογο των μέτρων που αναφέρονται στο άρθρο 6.

Τροπολογία 81

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 8

Οδηγία 92/106/ΕΟΚ

Άρθρο 10 α – παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

2. Η προβλεπόμενη στο άρθρο 5 παράγραφος 2 εξουσία έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων ανατίθεται στην Επιτροπή για **αόριστο χρονικό** διάστημα από την [ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας (τροποποιητικής) οδηγίας].

Τροπολογία

2. Η προβλεπόμενη στο άρθρο 5 παράγραφος 2 εξουσία έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων ανατίθεται στην Επιτροπή για διάστημα **πέντε ετών** από την [ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας (τροποποιητικής) οδηγίας]. ***Η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση σχετικά με τις εξουσίες που της έχουν ανατεθεί το αργότερο εννέα μήνες πριν από τη λήξη της πενταετούς περιόδου. Η εξουσιοδότηση ανανεώνεται σιωπηρά για περιόδους ίδιας διάρκειας, εκτός αν το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο προβάλουν αντιρρήσεις το αργότερο εντός τριών μηνών πριν από τη λήξη της κάθε περιόδου.***