



Βρυξέλλες, 18 Μαΐου 2018  
(OR. en)

7864/18

**Διοργανικός φάκελος:  
2017/0290 (COD)**

**TRANS 147  
CODEC 518**

## ΕΚΘΕΣΗ

Αποστολέας: Γενική Γραμματεία του Συμβουλίου

Αποδέκτης: Επιτροπή των Μονίμων Αντιπροσώπων/Συμβούλιο

αριθ. προηγ. εγγρ.: 6398/2/18 REV 2 TRANS 79 CODEC 218

Αριθ. εγγρ. Επιτρ.: 14213/1/17 REV 1 TRANS 464 CODEC 1785 IA 176

Θέμα: 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 (Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)  
– Έκθεση προόδου

## I. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1. Στις 10 Νοεμβρίου 2017, η Επιτροπή ενέκρινε την προαναφερθείσα πρόταση, που συνιστά μέρος της δέσμης μέτρων για την κινητικότητα «Η Ευρώπη σε εξέλιξη», ως μια από τις πρωτοβουλίες της Επιτροπής που σχετίζεται με την κινητικότητα χαμηλών εκπομπών. Η παρούσα πρόταση συνιστά αναθεώρηση της οδηγίας 92/106/ΕΟΚ<sup>1</sup> (οδηγία σχετικά με τις συνδυασμένες μεταφορές), της μοναδικής νομικής πράξης σε ενωσιακό επίπεδο που παρέχει άμεσα κίνητρα για τη στροφή από τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές σε τρόπους μεταφοράς χαμηλότερων εκπομπών, όπως οι εσωτερικές πλωτές, οι θαλάσσιες και οι σιδηροδρομικές μεταφορές.

<sup>1</sup> Οδηγία 92/106/ΕΟΚ σχετικά με τη θέσπιση κοινών κανόνων για ορισμένες συνδυασμένες εμπορευματικές μεταφορές μεταξύ των κρατών μελών, ΕΕ L 368 της 17.12.1992, σ. 38 - 42.

## **II. ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ**

2. Βασικός στόχος της πρότασης είναι να βελτιωθεί περαιτέρω η ανταγωνιστικότητα των συνδυασμένων μεταφορών σε σχέση με τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές μεγάλων αποστάσεων και, συνεπώς, να ενισχυθεί η στροφή από τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές σε άλλους τρόπους μεταφοράς.
3. Η πρόταση σκοπεύει να επιτύχει τον στόχο αυτόν με:
  - τη διεύρυνση του πεδίου εφαρμογής της ισχύουσας οδηγίας 92/106/ΕΟΚ ώστε να περιλάβει τις εθνικές διατροφικές μεταφορές·
  - την απλοποίηση του ορισμού της συνδυασμένης μεταφοράς και την ενίσχυση της ευελιξίας κατά μήκος του οδικού σκέλους·
  - τον προσδιορισμό των απαιτήσεων όσον αφορά τα αποδεικτικά στοιχεία που απαιτούνται στις συνδυασμένες μεταφορές·
  - την επέκταση των μέτρων οικονομικής στήριξης, κυρίως των επενδύσεων σε τερματικούς σταθμούς μεταφόρτωσης, ιδιαίτερα κατά μήκος των υπαρχόντων κεντρικών και εκτεταμένων δικτύων ΔΕΔ-Μ. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να εφαρμόσουν πρόσθετα μέτρα οικονομικής στήριξης (όπως φορολογικές απαλλαγές) και να τα συντονίσουν τόσο μεταξύ τους όσο και με την Επιτροπή.
4. Η πρωτοβουλία συμβάλλει στο πρόγραμμα βελτίωσης της καταλληλότητας του κανονιστικού πλαισίου (REFIT), καθώς αποσκοπεί στην επικαιροποίηση και την απλούστευση της ισχύουσας οδηγίας.

## **III. ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΣΤΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ**

5. Το 2017 το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ζήτησε από την Επιτροπή σαφείς, σύγχρονους και κατανοητούς συνδυασμένους κανόνες για τις μεταφορές οι οποίοι να μπορούν να εφαρμοστούν από τις αρχές. Το Κοινοβούλιο ζήτησε συγκεκριμένα από την Επιτροπή να αναθεωρήσει την οδηγία σχετικά με τις συνδυασμένες μεταφορές ώστε να αυξηθούν οι πολυτροπικές μεταφορές, να εξαλειφθούν οι αθέμιτες πρακτικές και να διασφαλισθεί η συμμόρφωση προς την κοινωνική νομοθεσία στον τομέα των συνδυασμένων μεταφορών.

6. Η νομοθετική πρόταση ανατέθηκε στην Επιτροπή Μεταφορών και Τουρισμού (TRAN) του Κοινοβουλίου η οποία όρισε εισηγήτρια την κα Daniela Aiuto (EFDD, Ιταλία). Στις 25 Απριλίου 2018 η εισηγήτρια παρουσίασε στην επιτροπή το σχέδιο έκθεσής της. Η έκθεση προτείνει τροποποιήσεις που υποστηρίζουν σε μεγάλο βαθμό την πρόταση της Επιτροπής και αναγνωρίζουν τα πορίσματα της αξιολόγησης REFIT που προηγήθηκε, προτείνοντας μάλιστα ενίσχυση της πρότασης της Επιτροπής σε ορισμένα σημεία (όπως είναι οι υποχρεώσεις υποβολής εκθέσεων των κρατών μελών, τα φορολογικά κίνητρα που προσφέρουν τα κράτη μέλη για συνδυασμένες μεταφορές ή οι επενδύσεις που στηρίζουν την ανάπτυξη τερματικών σταθμών μεταφόρτωσης ή την επέκταση των υφιστάμενων). Η ψηφοφορία στην επιτροπή προβλέπεται για τις 10 Ιουλίου 2018.

#### **IV. ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΣΤΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΩΝ ΟΡΓΑΝΩΝ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ**

7. Η Επιτροπή παρουσίασε την πρόταση στις 27 Νοεμβρίου 2017 στην ομάδα «Διατροπικές μεταφορές» (εφεξής «ομάδα»). Ακολούθησε μια πρώτη ανταλλαγή απόψεων.
8. Η εκτίμηση επιπτώσεων (ΕΕ) της πρότασης συζητήθηκε λεπτομερώς στις 12 και 25 Ιανουαρίου 2018. Σε γενικές γραμμές, οι αντιπροσωπίες εξέφρασαν ικανοποίηση για τη σχεδιαζόμενη αναθεώρηση της οδηγίας που είχε χάσει τη σημασία της με το πέρασμα του χρόνου. Συμφώνησαν ότι πρέπει να επιταχυνθεί η στροφή των μεταφορών προς άλλους τρόπους μεταφοράς πλην των οδικών, ώστε να μειωθούν η κυκλοφοριακή συμφόρηση και οι εκπομπές.
9. Όσον αφορά τις επιλογές πολιτικής, πολλές αντιπροσωπίες εξέφρασαν αμφιβολίες για την προφανή εστίαση της πρότασης στο σκέλος των οδικών μεταφορών. Στο πλαίσιο αυτό, ορισμένες αντιπροσωπίες σημείωσαν ότι, σε εθνικό επίπεδο, μια πιθανή απρόβλεπτη συνέπεια θα μπορούσε να είναι να καταλήξουν να έχουν μόνο οδικές μεταφορές στην επικράτειά τους, ενώ οι άλλοι τρόποι μεταφοράς να χρησιμοποιούνται στην επικράτεια άλλων κρατών μελών.

10. Όσον αφορά τα υποστηρικτικά μέτρα εν γένει, πολλές αντιπροσωπείες θα ανέμεναν πιο σαφή συνδρομή από την εκτίμηση επιπτώσεων όσον αφορά τους τρόπους με τους οποίους τα προαναφερθέντα υποστηρικτικά μέτρα θα μπορούσαν να αναπτυχθούν περαιτέρω. Όσον αφορά τη στήριξη για τις επενδύσεις, πολλές αντιπροσωπείες αμφισβήτησαν τον προτεινόμενο στόχο της γεωγραφικής κατανομής των τερματικών σταθμών μεταφόρτωσης, με το επιχείρημα ότι η χωροθέτηση τερματικών σταθμών και η επένδυση σε αυτούς θα πρέπει να αποφασίζεται βάσει των αναγκών της αγοράς. Επιπλέον, θα ήταν θετικές και σε περισσότερες λεπτομέρειες αναφορικά με τα σχεδιαζόμενα υποστηρικτικά μέτρα και με τον αντίκτυπό τους στους εθνικούς προϋπολογισμούς.
11. Τέλος, πολλές αντιπροσωπείες θεωρούν ότι ο αμοιβαίος αντίκτυπος της παρούσας πρότασης και ορισμένων από τις προτάσεις της πρώτης δέσμης μέτρων για την κινητικότητα θα χρειάζονταν περαιτέρω μελέτη· στο πλαίσιο αυτό, επισήμαναν την πιθανή αύξηση των ενδομεταφορών ως αποτέλεσμα του γεγονότος ότι οι περιορισμοί στις ενδομεταφορές που επέβαλε ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1072/2009 - ο αποκαλούμενος κανονισμός «για την πρόσβαση στην αγορά» - δεν ίσχυαν για το οδικό σκέλος των συνδυασμένων μεταφορών. Τόνισαν επίσης ότι θα απαιτείτο περαιτέρω αξιολόγηση του συνδέσμου ανάμεσα στην πρόταση για τις συνδυασμένες μεταφορές και στους συγκεκριμένους κανόνες για την *απόσπαση οδηγών* που ορίζονται στις οδηγίες 96/71/ΕΚ και 2014/67/ΕΕ.
12. Ο φάκελος αυτός συζητήθηκε στην ομάδα στις 12 και στις 25 Ιανουαρίου, στις 28 Φεβρουαρίου, στις 9 και τις 28 Μαρτίου, στις 20 Απριλίου, στις 4 και τις 15 Μαΐου. Οι αντιπροσωπείες εξέφρασαν ικανοποίηση για την αναθεώρηση της οδηγίας και του στόχου της να προωθηθούν και να υποστηριχθούν περαιτέρω η στροφή των μεταφορών και η χρήση των συνδυασμένων μεταφορών, ώστε να αποσυμφορηθούν τα οδικά δίκτυα της Ένωσης και να μειωθούν οι εκπομπές των μεταφορών όσο το δυνατόν περισσότερο. Παράλληλα, οι περισσότερες αντιπροσωπείες σημείωσαν τον σύνδεσμο με άλλους φακέλους της δέσμης κινητικότητας, συγκεκριμένα τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1072/2009 για τους κοινούς κανόνες πρόσβασης στην αγορά διεθνών οδικών εμπορευματικών μεταφορών όσον αφορά τους κανόνες για τις ενδομεταφορές και την οδηγία για την τροποποίηση της οδηγίας 96/71/ΕΚ και της οδηγίας 2014/67/ΕΚ σχετικά με την απόσπαση οδηγών στον τομέα των οδικών μεταφορών<sup>2</sup> - καλούμενη και «*lex specialis*». Σε αυτό το πλαίσιο, επέμειναν ότι πρέπει να υπάρχει συνέπεια μεταξύ των αντίστοιχων διατάξεων των εν λόγω φακέλων και ότι, προκειμένου να διασφαλισθεί κάτι τέτοιο, οι εργασίες επί των φακέλων αυτών θα πρέπει να εξελίσσονται εκ παραλλήλου.

---

<sup>2</sup> Πρόταση της Επιτροπής: COM(2017) 278 final – 2017/0121 (COD)

13. Βάσει των παρατηρήσεων και των προτάσεων που υπέβαλαν οι αντιπροσωπίες, το συμβιβαστικό κείμενο της βουλγαρικής Προεδρίας προτείνει λύσεις και διευκρινίσεις για σειρά ζητημάτων όπως:

- επέκταση των συνδυασμένων μεταφορών, ώστε να καταστεί δυνατό να υπάρχουν μη οδικές διαδρομές κάτω του κριτηρίου για ελάχιστη απόσταση 100 χιλιομέτρων για τις εσωτερικές πλωτές μεταφορές πέριξ των λιμένων ή για θαλάσσιες διελεύσεις που αποφεύγουν εμπορικώς βιώσιμες εναλλακτικές οδικές διαδρομές. Ωστόσο, ορισμένες αντιπροσωπίες προτείνουν την επιστροφή στα 100 χιλιόμετρα που προβλέπει η ισχύουσα οδηγία, διότι περιλαμβάνουν σύντομες θαλάσσιες διελεύσεις χωρίς βιώσιμες εναλλακτικές οδικές διαδρομές που θα αποκλείονταν από το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας.
- μεταβατική περίοδος 4 ετών για τα μη γερανοφόρα ημιρυμουλκούμενα χωρίς οδηγό, κατά τη διάρκεια των οποίων δεν θα συνιστά υποχρέωση η αναγνώριση σύμφωνα με τα διεθνή πρότυπα ISO6346 και EN13044. Κάθε άλλη μονάδα φόρτωσης ή οδικό όχημα με οδηγό θα πρέπει να αναγνωρίζεται σύμφωνα με τα προαναφερθέντα διεθνή πρότυπα προκειμένου να χρησιμοποιηθεί για συνδυασμένες μεταφορές. Στόχος του εν λόγω συμβιβασμού είναι η διευκόλυνση των συνδυασμένων μεταφορών - ειδικότερα όσον αφορά τη μεταφόρτωση σε τερματικούς σταθμούς και την εφαρμογή - με παράλληλη δυνατότητα των μικρότερων μεταφορέων που δεν εκτελούν τακτικά συνδυασμένες μεταφορές να επωφεληθούν από τα πλεονεκτήματα της οδηγίας συνδυασμένων μεταφορών χωρίς την υποχρέωση αναγνώρισης σύμφωνα με τα προαναφερθέντα διεθνή πρότυπα. Ωστόσο, μετά την τετραετή μεταβατική περίοδο, η αναγνώριση αυτή θα είναι υποχρεωτική για όλες τις συνδυασμένες μεταφορές·
- εναρμόνιση με τον κανονισμό 1072/2009 όσον αφορά την χρονική περίοδο κατά τη διάρκεια της οποίας, σε περίπτωση οδικού ελέγχου, ο οδηγός δύναται να επικοινωνήσει με τον φορέα εκμετάλλευσης ή τον διαχειριστή μεταφορών προκειμένου να τον βοηθήσουν να προσκομίσει τα αποδεικτικά στοιχεία που αποδεικνύουν τη συνδυασμένη μεταφορά. Ωστόσο, θα πρέπει να γίνει κατανοητό ότι κάτι τέτοιο συνιστά εξαίρεση από τον επιθυμητό γενικό κανόνα, που ορίζει ότι όλα τα αναγκαία αποδεικτικά στοιχεία θα πρέπει να βρίσκονται πάντοτε επί του οχήματος και να είναι αμέσως διαθέσιμα για έλεγχο·
- έκθεση που θα υποβάλλεται από τα κράτη μέλη προς την Επιτροπή κάθε 5 έτη, με πληροφορίες και στατιστικά στοιχεία σχετικά με την εφαρμογή της οδηγίας για τις συνδυασμένες μεταφορές στην επικράτειά τους. Προκειμένου να αποφευχθούν επικάλυψη εργασιών και διοικητικός φόρτος, τα κράτη μέλη δύνανται να χρησιμοποιούν υπάρχουσες βάσεις στατιστικών δεδομένων, εθνικές ή της EUROSTAT.

## **V. ΚΥΡΙΟΤΕΡΑ ΕΚΚΡΕΜΗ ΖΗΤΗΜΑΤΑ**

### **α) Πεδίο εφαρμογής της οδηγίας, κανόνες για τις ενδομεταφορές και απόσπαση οδηγών**

14. Η πρόταση της Επιτροπής επεκτείνει το πεδίο εφαρμογής της ισχύουσας οδηγίας στις εθνικές δραστηριότητες συνδυασμένων μεταφορών, προκειμένου να δοθούν κίνητρα για συνδυασμένες μεταφορές, αλλά διατηρεί αμετάβλητο το άρθρο 2 της οδηγίας όσον αφορά τις εθνικές ποσοστώσεις και την απαγόρευση των εθνικών αδειών για τις συνδυασμένες μεταφορές. Η πρόταση της Επιτροπής διατηρεί επίσης αμετάβλητο το άρθρο 4, δηλαδή το αρχικό/τελικό σκέλος της οδικής διαδρομής εξακολουθεί να αποτελεί υποχρεωτικά τμήμα συνδυασμένης μεταφοράς μεταξύ κρατών μελών. Κατόπιν της αποφάσεως του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου στην υπόθεση C-2/84, η πρόταση θεωρεί τις συνδυασμένες μεταφορές ως μία ενιαία δραστηριότητα από την αναχώρηση έως την άφιξη - ανεξάρτητα από το γεγονός ότι το οδικό σκέλος μπορεί να πραγματοποιηθεί εξ ολοκλήρου στην επικράτεια κράτους μέλους - και, ως εκ τούτου, εξετάζει τα πλεονεκτήματα των συνδυασμένων μεταφορών σε ενωσιακό επίπεδο.

15. Κάποια κράτη μέλη έχουν εκφράσει ανησυχίες σχετικά με το γεγονός ότι η οδηγία θα έχει πλέον εφαρμογή σε όλες τις συνδυασμένες μεταφορές, ακόμη και στο εσωτερικό των κρατών μελών. Ορισμένες αντιπροσωπίες προτείνουν την επιστροφή στο πεδίο εφαρμογής της ισχύουσας οδηγίας (λ.χ. διεθνείς συνδυασμένες μεταφορές), διότι, κατά την άποψή τους, αυτό θα ισοδυναμούσε με την ελευθέρωση των εθνικών ενδομεταφορών. Άλλες αντιπροσωπίες προτείνουν να διευκρινισθεί η εφαρμογή των άρθρων 2 και 4 στο πλαίσιο του διευρυμένου πεδίου εφαρμογής. Επισημαίνουν το ενδεχόμενο αύξησης των προβλημάτων των παράνομων ενδομεταφορών ή του αθέμιτου ανταγωνισμού, λόγω του γεγονότος ότι ορισμένοι μεταφορείς από άλλα κράτη μέλη θα είναι σε θέση να προσφέρουν φθηνότερες υπηρεσίες από ένα μέρος των εγχώριων μεταφορέων. Οι αντιπροσωπίες αυτές υποστηρίζουν ότι η προσφορά της ελευθέρωσης των ενδομεταφορών ως κινήτρου για να αντισταθμισθεί το εγγενές υψηλότερο κόστος των συνδυασμένων μεταφορών μπορεί να μην είναι η βέλτιστη επιλογή πολιτικής για την ενθάρρυνση της μείωσης των οδικών μεταφορών και ότι θα πρέπει να υπάρχει συνοχή μεταξύ των διεθνών μεταφορών εμπορευμάτων στην Ένωση και την επιθυμητή αλλαγή του τρόπου εκτέλεσης των μεταφορών. Κατά συνέπεια, ορισμένες από αυτές τις αντιπροσωπίες προτείνουν την πλήρη διαγραφή του άρθρου 4. Από την άλλη πλευρά, άλλες αντιπροσωπίες επισημαίνουν ότι δεν υπάρχει εκτίμηση επιπτώσεων για τη διαγραφή του άρθρου 4 και, συνεπώς, θα ήταν δύσκολο να εκτιμηθούν οι συνέπειες μιας τόσο ουσιαστικής μεταβολής. Επίσης τονίζουν ότι κατά τις διαβουλεύσεις με τα ενδιαφερόμενα μέρη δεν ζητήθηκε η διαγραφή του άρθρου 4. Εκφράζουν σοβαρές αμφιβολίες για το σημείο αυτό και υπενθυμίζουν ότι οι κανόνες για τις ενδομεταφορές που περιέχονται στην παρούσα οδηγία πρέπει να νοούνται όπως ορίζονται στον κανονισμό για την «πρόσβαση στην αγορά». Οι αντιπροσωπίες επισήμαναν επίσης ότι το θέμα των ενδομεταφορών συνδέεται στενά με τους κανόνες για την απόσπαση οδηγών που προβλέπονται στο άρθρο 2 παράγραφος 2 της *lex specialis* και ιδίως με το χρονικό όριο για την εφαρμογή των ορίων μισθού και της ετήσιας άδειας μετ' αποδοχών του κράτους μέλους υποδοχής.

16. Στο πλαίσιο αυτό, η ερμηνεία της πρότασης της Επιτροπής είναι ότι οι κανόνες που εφαρμόζονται στις διεθνείς οδικές μεταφορές θα ισχύουν και για τις διεθνείς συνδυασμένες μεταφορές, ενώ οι κανόνες που εφαρμόζονται στις εθνικές οδικές μεταφορές θα ισχύουν και για τις εθνικές συνδυασμένες μεταφορές. Βάσει των ανωτέρω, οι διατάξεις της *lex specialis* θα εφαρμόζονται στις συνδυασμένες μεταφορές, ενώ οι περισσότερες αντιπροσωπίες έχουν επισημάνει επανειλημμένα ότι οι σχετικοί κανόνες πρέπει να σταθμίζονται προσεκτικά προκειμένου να αποφεύγεται το κοινωνικό ντάμπινγκ για λόγους παροχής κινήτρων για συνδυασμένες μεταφορές. Για τον λόγο αυτό, η βουλγαρική Προεδρία αποφάσισε να θέσει την αιτιολογική σκέψη 7, που αναφέρεται στην εφαρμογή των προαναφερόμενων νομοθετικών πράξεων στις συνδυασμένες μεταφορές, εντός αγκυλών (θα πρέπει, δηλαδή, να καθορισθεί σε μεταγενέστερο στάδιο), ώστε να καταστεί δυνατή η ολοκλήρωση των διαπραγματεύσεων και η επίτευξη συμφωνίας όσον αφορά τον κανονισμό για την πρόσβαση στην αγορά και την οδηγία που αποτελεί τη *lex specialis* εν προκειμένω.
17. Ένα άλλο θέμα που σχετίζεται με τη διεύρυνση του πεδίου εφαρμογής της οδηγίας είναι η εφαρμογή του άρθρου 6 παράγραφος 1, όπου γίνεται αναφορά στους φόρους του οποίους πρέπει να μειώσουν τα κράτη μέλη για τις συνδυασμένες μεταφορές. Μια αντιπροσωπία υπενθυμίζει ότι τα φορολογικά θέματα θα πρέπει να αποφασίζονται με ομοφωνία και προτείνει να διατηρηθεί η εφαρμογή του άρθρου 6 παράγραφος 1 στις διεθνείς συνδυασμένες μεταφορές (μεταξύ κρατών μελών), όπως προβλέπεται από την ισχύουσα οδηγία.

**β) Επιλεξιμότητα των συνδυασμένων μεταφορών**

18. Για τους σκοπούς μιας δραστηριότητας συνδυασμένων μεταφορών, η πρόταση της Επιτροπής ορίζει ότι κάθε οδικό σκέλος της δραστηριότητας θα πρέπει να μην υπερβαίνει το όριο των 150 χιλιομέτρων ή το 20 % κατ' ανώτατο όριο της συνολικής απόστασης στο εσωτερικό της Ένωσης σε ευθεία γραμμή. Η πρόταση καταργεί επίσης τον περιορισμό των μη οδικών σκελών, προκειμένου να περιλάβει σημαντικότερες συνδυασμένες μεταφορές στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας. Προτείνει εξάλλου την αναγνώριση των διατροφικών μονάδων φορτίου, ώστε να διευκολυνθούν η μεταφορά και η ιχνηλασιμότητά τους κατά τις συνδυασμένες μεταφορές.



19. Πολλές αντιπροσωπίες δεν συμφωνούν με την εφαρμογή του κριτηρίου του 20 %, διότι μπορεί να επιτρέψει πολύ μεγάλα οδικά σκέλη, τα οποία, για ορισμένα κράτη μέλη, ενδέχεται να καλύπτουν ολόκληρη τη χώρα. Προτείνουν να διατηρηθεί μόνο το ανώτατο όριο των 150 χιλιομέτρων - ήδη ανώτερο από τα 100 χιλιόμετρα της ισχύουσας οδηγίας - το οποίο υποστηρίζουν ότι θα μπορούσε ακόμη και να ερμηνευθεί ως ευνοϊκή μεταχείριση των μεγαλύτερων οδικών σκελών και, ως εκ τούτου, να θεωρηθεί ότι αντιφάσκει με τον κύριο στόχο της πρότασης, δηλαδή την προώθηση της αλλαγής του τρόπου εκτέλεσης των μεταφορών. Από την άλλη πλευρά, ορισμένες αντιπροσωπίες προτιμούν την επιστροφή στο ισχύον κριτήριο επιλογής των 100 χιλιομέτρων.
20. Επιπλέον, ορισμένα κράτη μέλη θα επιθυμούσαν να αποφευχθεί το ενδεχόμενο της πλήρους διέλευσης μιας συνδυασμένης μεταφοράς από την επικράτειά τους μέσω του οδικού σκέλους και της ταυτόχρονης υποχρέωσης παροχής κινήτρων για την ίδια δραστηριότητα, όταν η αλλαγή του τρόπου εκτέλεσης των μεταφορών δεν πραγματοποιείται καν στην επικράτειά τους. Μολονότι κατανοούν την άποψη της πρότασης της Επιτροπής - ότι, δηλαδή, η αλλαγή του τρόπου εκτέλεσης των μεταφορών θα πρέπει να επιδιώκεται σε επίπεδο Ένωσης -, οι εν λόγω αντιπροσωπίες θεωρούν δύσκολη τη μείωση της φορολογίας ή των οδικών τελών από κράτη μέλη για συνδυασμένες μεταφορές όταν τα οδικά σκέλη εξακολουθούν να πραγματοποιούνται στην επικράτειά τους και η χώρα τους δεν επωφελείται από μείωση της κυκλοφορίας των οχημάτων. Για τον λόγο αυτό, το συμβιβαστικό κείμενο της βουλγαρικής Προεδρίας προτείνει να καταστούν τα μέτρα στήριξης της οδηγίας προαιρετικά, ώστε το κράτος μέλος να έχει τη δυνατότητα να εκτιμά και να αποφασίζει σε ποια περίπτωση τα μέτρα στήριξης που προβλέπει η οδηγία είναι κατάλληλα ώστε να προσφερθούν στους μεταφορείς που εκτελούν συνδυασμένες μεταφορές.
21. Άλλα κράτη μέλη χαιρετίζουν την επέκταση του ανώτατου ορίου του οδικού σκέλους στα 150 χιλιόμετρα ή το 20 % της συνολικής απόστασης στο εσωτερικό της Ένωσης, δεδομένου ότι συμφωνούν με το συμπέρασμα της Επιτροπής ότι η ρήτρα αυτή θα είχε ως αποτέλεσμα θετική αύξηση του όγκου των συνδυασμένων μεταφορών.

22. Κατά συνέπεια, το συμβιβαστικό κείμενο της βουλγαρικής Προεδρίας προτείνει να διαγραφεί το κριτήριο του 20 % σε συνδυασμό με τη δυνατότητα για τους φορείς εκμετάλλευσης να επεκτείνουν το ανώτατο όριο των 150 χιλιομέτρων, εφόσον αυτό είναι απαραίτητο για την άφιξη στον γεωγραφικώς πλησιέστερο κατάλληλο τερματικό σταθμό μεταφόρτωσης και να διατηρηθεί κατά τον τρόπο αυτό κάποια ευελιξία. Το συμβιβαστικό κείμενο της βουλγαρικής Προεδρίας είχε επίσης προτείνει να προσδιορισθούν σε εκτελεστική πράξη οι αναγκαίες απαιτήσεις για τους τερματικούς σταθμούς όσον αφορά την ικανότητα μεταφόρτωσης, ώστε να είναι δυνατή κατά τον τρόπο αυτό η άμεση συμμετοχή των κρατών μελών στην επιλογή των τερματικών σταθμών που χρησιμοποιούνται για τις συνδυασμένες μεταφορές. Επιπλέον, πέραν των αποδεικτικών στοιχείων για τις συνδυασμένες μεταφορές σύμφωνα με το άρθρο 3, οι οδηγοί θα πρέπει επίσης να παρέχουν αιτιολόγηση για την ανάγκη υπέρβασης του οδικού ορίου των 150 χιλιομέτρων. Ωστόσο, κατά τη συνεδρίαση της Ομάδας στις 15 Μαΐου, πολλές αντιπροσωπίες απέρριψαν την εκτελεστική πράξη ως συμβιβαστική λύση για την επέκταση του οδικού σκέλους έως τον πλησιέστερο κατάλληλο τερματικό σταθμό. Εξήγησαν ότι χρειάζονται περαιτέρω εργασίες ώστε να αναζητηθούν οι αναγκαίες εγγυήσεις οι οποίες θα διασφαλίζουν ότι δεν θα είναι δυνατή η κατάχρηση από τους φορείς εκμετάλλευσης κατά την επιλογή πλέον απομακρυσμένων τερματικών σταθμών μεταφόρτωσης πέραν του οδικού ορίου των 150 χιλιομέτρων.

**γ) Γεωγραφική κατανομή των τερματικών σταθμών και μέτρα οικονομικής στήριξης**

23. Δεδομένου ότι από τις διαβουλεύσεις με τα ενδιαφερόμενα μέρη προέκυψε ότι τα μέτρα που εκτιμάται ότι θα είχαν τον ισχυρότερο θετικό αντίκτυπο στον όγκο των συνδυασμένων μεταφορών θα ήταν η στήριξη των άμεσων επενδύσεων σε τερματικούς σταθμούς συνδυασμένων μεταφορών, η στήριξη των επενδύσεων ΤΠ και η μείωση των τελών πρόσβασης ειδικά για τις συνδυασμένες μεταφορές που χρησιμοποιούν τους σιδηροδρόμους, η Επιτροπή προτείνει υποχρεωτικά μέτρα στήριξης για την προώθηση των επενδύσεων των κρατών μελών στις υποδομές και εγκαταστάσεις συνδυασμένων μεταφορών, ιδίως όσον αφορά τη γεωγραφική πυκνότητα των τερματικών σταθμών μεταφόρτωσης. Για τον λόγο αυτό, η Επιτροπή προτείνει να μην απέχουν μεταξύ τους - κατά μέσον όρο - άνω των 150 χιλιομέτρων τα σημεία φόρτωσης και οι τερματικοί σταθμοί. Η πρόταση προβλέπει επίσης προαιρετικά πρόσθετα μέτρα που μπορούν να χρησιμοποιήσουν τα κράτη μέλη για τη μείωση του κόστους των συνδυασμένων μεταφορών και την αύξηση της ανταγωνιστικότητάς τους σε σχέση με τις αμιγώς οδικές δραστηριότητες.

24. Τα κράτη μέλη τάσσονται υπέρ της ανάπτυξης των συνδυασμένων μεταφορών, που θα αποτελέσει σημαντικό βήμα προς τη μείωση των οδικών εμπορευματικών μεταφορών και των εκπομπών. Ωστόσο πολλές αντιπροσωπίες δεν συμφωνούν με την κατανομή των τερματικών σταθμών μεταφόρτωσης βάσει γεωγραφικών κριτηρίων και τονίζουν ότι ο αριθμός και η τοποθεσία τους θα πρέπει να αποφασίζονται από τις ανάγκες της αγοράς. Επιπλέον, οι αντιπροσωπίες αυτές υποστηρίζουν ότι, για λόγους επικουρικότητας, οι επενδύσεις βάσει των εθνικών προϋπολογισμών δεν θα πρέπει να αποτελούν υποχρέωση, αλλά να υπόκεινται στη διακριτική ευχέρεια των κρατών μελών. Τα κράτη μέλη έχουν επίσης επισημάνει ότι θα ήταν χρήσιμοι εν προκειμένω πλέον ευέλικτοι κανόνες περί κρατικών ενισχύσεων και ο συντονισμός με τις πρωτοβουλίες CEF και ΔΕΔ-Μ.
25. Προκειμένου να αντιμετωπισθούν οι ανωτέρω ανησυχίες, το συμβιβαστικό κείμενο της Προεδρίας προτείνει να μετατραπεί η υποχρεωτική επενδυτική στήριξη σε προαιρετική. Ωστόσο, μερικές αντιπροσωπίες τάσσονται υπέρ του κειμένου της Επιτροπής και ισχυρίζονται ότι, εάν καταστούν προαιρετικές οι επενδύσεις, η διάταξη καθίσταται άνευ περιεχομένου και δεν είναι πλέον απαραίτητη, διότι τα κράτη μέλη δεν χρειάζονται οδηγία ώστε να μπορούν να λαμβάνουν μέτρα σε εθνικό επίπεδο.

## **VI. ΆΛΛΑ ΕΚΚΡΕΜΗ ΖΗΤΗΜΑΤΑ**

- Τυποποιημένο έντυπο της Ένωσης για τα αποδεικτικά στοιχεία όσον αφορά τις συνδυασμένες μεταφορές

26. Ορισμένες αντιπροσωπίες προτείνουν τη δημιουργία ενός τυποποιημένου εντύπου της Ένωσης για τα αποδεικτικά στοιχεία που απαιτούνται όσον αφορά τις συνδυασμένες μεταφορές. Η πρόθεση της πρότασης της Επιτροπής είναι να αποτελεί κάτι ανάλογο με το έντυπο αυτό ο ίδιος ο κατάλογος που προβλέπεται στο άρθρο 3 παράγραφος 2, ώστε ο φορέας εκμετάλλευσης να έχει τη δυνατότητα να υποβάλει τα αποδεικτικά στοιχεία είτε σε έντυπη είτε σε ηλεκτρονική μορφή, χωρίς την επιπρόσθετη επιβάρυνση ενός νέου εντύπου. Οι προαναφερόμενες αντιπροσωπίες τονίζουν πάντως ότι το εν λόγω έντυπο θα αντικαθιστούσε τα αποδεικτικά στοιχεία του άρθρου 3 παράγραφος 2, θα επέλυε επιπλέον τα προβλήματα μετάφρασης και, ως εκ τούτου, θα απλούστευε την υποβολή των αποδεικτικών στοιχείων και θα διευκόλυνε την επιβολή της οδηγίας.

- Χωρίς διακρίσεις πρόσβαση σε τερματικούς σταθμούς μεταφόρτωσης με κρατική στήριξη

27. Το άρθρο 6 παράγραφος 4 της πρότασης επιβάλλει στα κράτη μέλη την υποχρέωση να διασφαλίζουν χωρίς διακρίσεις πρόσβαση στους τερματικούς σταθμούς μεταφόρτωσης. Ωστόσο, ορισμένες αντιπροσωπίες επισημαίνουν ότι η εν λόγω διάταξη δεν θα μπορούσε να εφαρμόζεται επ' αόριστον σε ιδιωτικούς τερματικούς σταθμούς, ακόμη και αν αυτοί έχουν λάβει κρατική στήριξη, διότι θα πρέπει να έχουν την ελευθερία να ασκούν τις επιχειρηματικές τους δραστηριότητες κατά το δοκούν. Για τον λόγο αυτό, οι συγκεκριμένες αντιπροσωπίες προτείνουν να εισαχθεί προθεσμία πέραν της οποίας οι τερματικοί σταθμοί δεν θα πρέπει να έχουν πλέον την υποχρέωση αυτή.
28. Όλες οι αντιπροσωπίες, καθώς και η Επιτροπή, εξέφρασαν γενική επιφύλαξη εξέτασης για την πλέον πρόσφατη μορφή του κειμένου (στο παράρτημα της παρούσας έκθεσης). Οι αλλαγές σε σχέση με την προηγούμενη μορφή του κειμένου επισημαίνονται με **έντονα στοιχεία** και [...].
29. Η Επιτροπή επιφυλάσσεται πλήρως να λάβει θέση σχετικά με το σύνολο της συμβιβαστικής πρότασης, όσο εκκρεμούν οι διαπραγματεύσεις με το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο.
30. Οι ΔΑ, ΜΛ και ΗΒ διατύπωσαν επιφύλαξη κοινοβουλευτικής εξέτασης για την εν λόγω πρόταση.

## **VII. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ**

31. Η ΕΜΑ και το Συμβούλιο καλούνται να σημειώσουν την ουσιαστική πρόοδο που έχει επιτευχθεί υπό τη βουλγαρική Προεδρία και το γεγονός ότι υφίσταται μια σειρά θεμάτων που χρειάζονται περαιτέρω διευκρίνιση. Για τον λόγο αυτό, τα αρμόδια προπαρασκευαστικά όργανα του Συμβουλίου θα πρέπει να κληθούν να συνεχίσουν την εξέταση της πρότασης, ώστε να επιτευχθεί σχετική συμφωνία στο επόμενο Συμβούλιο «Μεταφορές, Τηλεπικοινωνίες και Ενέργεια».

Proposal for a

**DIRECTIVE OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL  
amending Directive 92/106/EEC on the establishment of common rules for certain types of  
combined transport of goods between Member States**

(Text with EEA relevance)

THE EUROPEAN PARLIAMENT AND THE COUNCIL OF THE EUROPEAN UNION,

Having regard to the Treaty on the Functioning of the European Union, and in particular  
Article 91(1) thereof,

Having regard to the proposal from the European Commission,

After transmission of the draft legislative act to the national parliaments,

Having regard to the opinion of the European Economic and Social Committee<sup>3</sup>,

Having regard to the opinion of the Committee of the Regions<sup>4</sup>,

Acting in accordance with the ordinary legislative procedure,

Whereas:

- (1) The negative impact of transport on air pollution, greenhouse gas emissions, accidents, noise and congestion continue to pose problems to the economy, health and well-being of European citizens. Despite the fact that road transport is the main contributor of those negative effects, road freight transport is estimated to grow by 60 per cent by 2050.

---

<sup>3</sup> OJ C , , p. .

<sup>4</sup> OJ C , , p. .

- (2) Reducing the negative impact of transport activities remains one of the main goals of the Union's transport policy. Council Directive 92/106/EEC<sup>5</sup> which establishes measures to encourage the development of combined transport, is the only legislative act of the Union to directly incentivise the shift from road freight to lower emission transport modes such as inland waterways, maritime and rail.
- (3) The goal of reaching 30% of road freight over 300 km shifted to other modes of transport such as rail or waterborne transport by 2030, and more than 50% by 2050, in order to optimise the performance of multimodal logistic chains, including by making greater use of more energy-efficient modes, has been slower than expected and according to the current projections, will not be reached.
- (4) Directive 92/106/EEC has contributed to the development of the Union's policy on combined transport and has helped shift a considerable amount of freight away from road. Shortcomings in the implementation of that Directive, notably ambiguous language and outdated provisions, and the limited scope of its support measures, have significantly reduced its impact.
- (5) Directive 92/106/EEC should be simplified and its implementation improved by reviewing the economic incentives to combined transport, with the aim of encouraging the shift of goods from road transport to modes which are more environmentally friendly, safer, more energy efficient and cause less congestion.

---

<sup>5</sup> Council Directive 92/106/EEC of 7 December 1992 on the establishment of common rules for certain types of combined transport of goods between Member States (OJ L 368, 17.12.1992, p.38).

- (6) The volume of national intermodal operations constitutes 19,3% of the total intermodal transport in the Union. Such operations currently do not benefit from the support measures provided by Directive 92/106/EEC because of the limited scope of the definition of combined transport. However, the negative effect of national road transport operations, and notably greenhouse gas emissions and congestion, have an impact beyond the national borders. Therefore it is necessary to broaden the scope of Directive 92/106/EEC to national (intra-Member State) combined transport operations in order to support the further development of combined transport in the Union, hence an increase in the modal shift from road to rail, inland waterways and short sea shipping.
- (6a) Article 2 of Directive 92/106 EEC prohibits national quotas and authorisations for combined transport operations. The extension of the scope of this Directive to national combined transport operations should continue to prohibit such national restrictions when they are not based on EU law. Furthermore, Article 4 of this Directive continues to apply only to combined transport operations between the Member States.

- (7) [A combined transport operation is to be seen as one single transport operation that directly competes with a unimodal transport operation from the point of departure to the final destination. Regulatory conditions should ensure equivalence between international combined transport and international unimodal transport, and national combined transport and national unimodal transport respectively. In this regard it is important to point out that the relevant rules relating to posting of workers, including those set out in the *lex specialis* Directive and other social rules of transport continue to apply to combined transport operations. The application of these rules should take into account the character of the total transport operation. In particular, the rules on international road transport operations should apply to the road legs which are part of an international combined transport operation and the rules on transport by non-resident hauliers should apply to the road legs which are part of a national combined transport operation.]<sup>6</sup>
- (8) The current definition of combined transport includes different distance limits for the road legs of a combined transport operation, according to the mode of the non-road leg. For rail, there is no fixed distance limit but instead the undefined notion of “nearest suitable terminal” providing some flexibility to take account of specific situations. That limitation has raised many difficulties in its implementation due to various interpretations and specific difficulties to establish the conditions for implementation. It would be useful to lift those ambiguities while also ensuring that some measure of flexibility is retained. In particular, allowing an equal catchment area for all modal combinations and facilitating enforcement thanks to the simplicity of measuring the road leg distance in direct line based on addresses or GNSS coordinates of the beginning and end point of a road leg would simplify the planning of combined transport operations<sup>7</sup>.

---

<sup>6</sup> Wording clarifying the application of the different provisions of the *lex specialis* to be decided on at a later stage, depending on agreement reached in the discussions on the *lex specialis*

<sup>7</sup> DK is proposing to clarify under which conditions the transport of empty loading units is to be considered part of CT operations.



- (9) In the current definition of combined transport, the minimum distance of 100 km for the non-road leg of a combined transport operation ensures that most combined transport operations are covered. Rail and short sea shipping legs typically run over larger distances to be competitive with unimodal road transport. That minimum distance also ensures exclusion from the scope of specific operations such as short ferry crossings which would occur anyway. However, with such a minimum distance limitation, a number of inland waterways operations around ports and in and around agglomerations, which contribute greatly to decongesting the road networks in sea ports and in the immediate hinterland and to reducing environmental burdens in agglomerations, do not fall under the scope of the current Combined Transport Directive. It would therefore be useful to remove that minimum distance limitation, while maintaining the exclusion of non-road legs the sole purpose of which is to overcome a natural obstacle and that do not bring along modal shift in the EU. Such excluded non-road legs include direct island crossings by ferry such as Cork-Roscoff or through a tunnel such as Eurotunnel where there is no road alternative to the non-road leg, and cases where there is a theoretical road alternative for the non-road leg of the operation, but this road leg is not commercially viable as it is considerably longer and causing uncompetitive delays and prices, such as the ferry crossing from Tallinn to Stockholm, or the ferry crossing from Bari to Dubrovnik. On the other hand, non-road legs consisting of island connections where the operator chooses to go by ferry to a more distant port instead of the closest one, and thus avoiding a considerable distance of road transport, such as choosing Cork-Santander instead of driving from Roscoff to Spain, should not be excluded and should be able to benefit from support, as they bring along modal shift.

- (9a) Furthermore, while the current definition of combined transport only covers operations between Member States, a part of an intermodal transport operation between Member States and a third country should be interpreted to be covered by the Directive if the Union part of the operation fulfils the conditions set out in the definition of combined transport, as it brings modal shift in the Union. In that case, however, the non-road leg that crosses a European Union border has to be at least 100 km on EU territory. To avoid any doubt, a clarification to this effect is necessary.
- (9b) While the part of **intermodal** transport operations starting or ending in third countries that takes place within the Union is covered by this Directive under certain conditions, the conditions for access to the market and access to occupation applicable to hauliers from third countries continue to [...] **be subject to Union or Member States agreements with third countries containing provisions on road transport.**
- (10) The minimum size limit of intermodal loading units currently specified in the definition of combined transport could hamper the future development of innovative intermodal solutions for urban transport and any limit to container size or format should therefore be removed. On the other hand, being able to identify intermodal loading units through existing and widely used means of identification could speed up the handling of intermodal loading units in terminals and facilitate the flow of the combined transport operations.

- (11) The outdated usage of stamps in proving that a combined transport operation has occurred prevent the effective enforcement or the verification of eligibility for the measures provided for in Directive 92/106/EEC. The evidence necessary to prove that a combined transport operation is taking place should be clarified as well as the means by which such evidence is provided. In particular it is important to reiterate that such evidence may be provided, partly or fully, through existing transport documents such as consignment notes provided for under various international conventions. The use and transmission of transport information through electronic means such as in eCMR electronic consignment notes<sup>8</sup> should be encouraged as it simplifies the provision of relevant evidence. In this regard, it is important to ensure the acceptance of electronic information by the relevant authorities. The provided evidence, whether on paper or in electronic format, should be reliable and authenticated, depending on the format by a written signature, a stamp or an electronic authentication method. The regulatory framework and initiatives simplifying administrative procedures and the digitalisation of transport aspects, should take into consideration developments at Union level.
- (12) The scope of the current economic support measures defined in Directive 92/106/EEC is very limited, consisting of fiscal measures (namely the reimbursement or reduction of taxes) which concern only certain types of combined rail/road transport operations. Other relevant measures for all modal combinations, should also be encouraged in order to reduce the share of road freight and to encourage the use of other modes of transport such as rail, inland waterways and maritime transport to reduce air pollution, greenhouse gas emissions, road traffic accidents, noise and congestion.

---

<sup>8</sup> Provided for in the Additional Protocol to the Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR) concerning the Electronic Consignment Note.

- (13) The main infrastructure bottleneck hampering the shift from road freight to other modes of transport is at the transshipment terminal level. The current distribution and coverage of transshipment terminals in the Union, including along the existing TEN-T Core and Comprehensive network, is insufficient, while the capacity of existing transshipment terminals is reaching its limit and will need to develop in order to cope with overall freight traffic growth. Investing in transshipment terminal capacity may reduce overall transshipment costs, and hence produce a derived modal shift, as demonstrated in some Member States. Member States may take measures to support investment that would ensure that a network of efficient combined transport transshipment terminals with sufficient transshipment capacity to meet existing and future demand for transport infrastructure will be available to transport operators. Such measures could take the form of national transport policy planning, dedicated land planning, public private partnerships, lease of national or municipal land for dedicated purpose or different state aid measures. This would make combined transport operations more competitive compared to unimodal road transport and thus incentivise the use of freight transport alternatives and increase modal shift.
- (13a) The increased coverage, efficiency and capacity of transshipment terminals should, at the very minimum, be established along the existing TEN-T Core and Comprehensive networks. In order for operations to be able to benefit from this Directive, and giving due consideration to population density, geographical or natural constraints, market conditions and trade and freight flows, a long-term aim should be to have on average at least one suitable transshipment terminal for combined transport located no further than 150 km from any shipment location in the Union. Coordination between Member States and, where appropriate, with the Commission would facilitate achieving this target.

- (14) Member States may implement economic support measures in addition to the existing ones, targeting the various legs and elements of a combined transport operation. Such measures may, without prejudice to Articles 29 to 37 of Directive 2012/34/EU, include for example the reduction of certain taxes, infrastructure access charges, external cost charges, congestion charges or other transport fees, direct grants for transporting intermodal loading units in combined transport operations, partial reimbursement of transshipments cost, exemption from traffic bans, support for investments into digital solutions for combined transport.
- (15) Support measures for combined transport operations must be implemented in compliance with the State aid rules contained in the Treaty on the Functioning of the European Union (TFEU). Furthermore, taking into account the importance of such support for development of combined transport, the Commission should assess which types of support measures could be considered to be compatible with internal market in application of Articles 107 and 108 of the Treaty.
- (16) [...] (*moved to recital 13a*)
- (17) Support measures should also be reviewed on a regular basis by the Members States to ensure their effectiveness and efficiency.
- (18) For the purposes of this Directive, there should not be a distinction between combined transport for hire or reward and own-account combined transport.
- (19) To cope with and allow an evaluation of the evolution of Union transport, and in particular of the combined transport market, relevant, comparable and reliable data and information should be gathered by the Member States and reported to the Commission on a regular basis and the Commission should submit a report to the European Parliament and the Council on the application of this Directive every five years. Where available, and to avoid duplication of work and administrative burden, relevant combined transport related data and information from existing sources, such as EUROSTAT or national statistical databases, can be re-used for that purpose.

- (19a) In order to ensure uniform conditions to facilitate the required reporting by the Member States, implementing powers should be conferred on the Commission [...] lay down the **detailed** content [...] of information on combined transport operations. Those powers should be *exercised* in accordance with Regulation (EU) No 182/2011 of the European Parliament and of the Council<sup>9</sup>.
- (20) Transparency is important for all stakeholders involved in combined transport operations. To support such transparency, it is important to ensure publication of all relevant rules, measures and contact details in an easily accessible way.
- (21) [...]
- (21a) [...]. (*moved to recital 19a*)
- (22) Since the objectives of this Directive to further promote the shift from road transport to more environmentally friendly modes of transport, and hence reduce the negative externalities of the Union transport system, cannot be sufficiently achieved by the Member States but can rather, by reason of the primarily cross-border nature of freight combined transport and interlinked infrastructure, and of the problems this Directive is intended to address, be better achieved at Union level, the Union may adopt measures, in accordance with the principle of subsidiarity as set out in Article 5 of the Treaty on European Union. In accordance with the principle of proportionality as set out in that Article, this Directive does not go beyond what is necessary in order to achieve those objectives.
- (23) Directive 92/106/EC should therefore be amended accordingly,

HAVE ADOPTED THIS DIRECTIVE:

---

<sup>9</sup> Regulation (EU) No 182/2011 of the European Parliament and of the Council of 16 February 2011 laying down the rules and general principles concerning mechanisms for control by the Member States of the Commission's exercise of implementing powers (OJ L 55, 28.2.2011, p. 13).

### *Article 1*

Directive 92/106/EEC is amended as follows:

(1) the title is replaced by the following:

“Council Directive 92/106/EEC of 7 December 1992 on the establishment of common rules for certain types of combined transport of goods<sup>10</sup>”;

#### *new Article 1a:*

The purpose of this Directive is to contribute to the reduction of air pollution, greenhouse gas emissions, road traffic accidents, noise and congestion by promoting the development of combined transport operations and to encourage the modal shift of freight transport from road to other modes of transport such as rail, inland waterways and maritime transport by increasing the competitiveness of combined transport operations compared to road freight.

(2) Article 1 is replaced by the following:

#### “Article 1

1. This Directive applies to combined transport operations.
2. For the purposes of this Directive, ‘combined transport’ means carriage of goods by a transport operation, consisting of an initial or final road leg of the journey, or both, as well as [...] one or more non-road legs of the journey using rail, inland waterway or maritime transport:

---

<sup>10</sup> BE, DE, DK, EL, SE are against the extension of the scope of the Directive to include national combined transport.

- (a) in a trailer or semi-trailer, with or without a tractor unit, swap body or container, identified, in accordance with the identification regime established pursuant to international standards ISO6346 and EN13044,<sup>11</sup> where the unaccompanied intermodal loading unit is transhipped between the different modes of transport; or
- (b) by a road vehicle accompanied by its driver and carried by rail, inland waterways or maritime transport for the non-road leg of the journey (accompanied transport operation).

By way of derogation, point (a) of this paragraph shall until [*OJ please insert date 4 years after [...] the transposition referred to in Article 2 of [...] this Directive*] also cover non-cranable semi-trailers in unaccompanied combined transport that are not identified in accordance with the identification regime established pursuant to international standards ISO6346 and EN13044<sup>12</sup>.

- 2a. This Directive shall not apply to those combined transport operations which do not bring along modal shift in the Union, when none of the non-road legs [...] has an equivalent viable road transport alternative<sup>13</sup>.
- 3. Each road leg referred to in paragraph 2 shall not exceed:  
  
[...]150<sup>14</sup> km in distance as the crow flies;

---

<sup>11</sup> RO proposes to add: "... with a total maximum length of 45 feet,..."

<sup>12</sup> AT, supported by DE, is against the obligation to identify non-cranable semi-trailers on the basis of these standards.

<sup>13</sup> FI proposes 50 km for the non-road leg, or to revert to the minimum 100 km of the current Directive. DK and HU propose at least 50 km for the non-road leg.

<sup>14</sup> AT, supported by BE, DK, SI proposes a shorter distance, or exemptions for certain countries because of their specific situations. DK proposes 120 km, as a compromise. HR would support 100 km, but could also accept 120 km as a compromise. CZ and SK do not support further reduction of the 150 km limit. EE and PL support the COM proposal. LT would prefer to keep the 20% in point b)



- (b) 20% of the distance as the crow flies of the total combined transport operation in the Union.

That road leg distance limit shall apply to the total length of each road leg, regardless of any intermediary pick-ups on the initial leg and deliveries on the final leg of the journey.

The road leg distance limit may be exceeded for combined transport operations in order to reach the geographically nearest transport terminal which has the necessary operational transshipment capability for loading or unloading in terms of transshipment equipment, terminal capacity, terminal opening times and appropriate freight services.

<sup>15</sup>[...]

Member States shall, [...] publish and update the list of terminals fulfilling the necessary transshipment capability.

4. Where a combined transport operation starts and/or ends outside of the Union, this Directive shall apply to the part of the operation in the Union if:
- (a) the part of operation taking place in the Union fulfils the requirements laid down in paragraphs 2 and 3, and
- (b) the non-road leg that crosses a Union border is at least 100 km long in the Union<sup>16</sup>."

---

<sup>15</sup> AT, CZ, DE, DK, EL, ES, HU, NL, PL, RO, SE are against this implementing act. IT and LU support the paragraph as it is. COM has a reservation on the deletion of the IA, whose purpose is to define harmonised criteria for the necessary operational transshipment capability of those terminals. HU proposes to define these criteria in the Directive.

<sup>16</sup> LT and RO propose to add: '*or the nearest suitable terminal*' - for flexibility, to adapt to the existing infrastructure

4a. A Member State may decide not to apply the support measures provided by this Directive<sup>17</sup> to combined transport operations with regard to a road leg that is [...] transiting its territory without loading or unloading freight<sup>18</sup>.

(3) Article 3 is replaced by the following:

“Article 3

1. Member States shall ensure that road transport is considered forming part of a combined transport operation covered by this Directive only if the haulier carrying out the given road transport operation can produce clear evidence that such road transport constitutes a road leg of a combined transport operation.
2. The evidence referred to in paragraph 1 shall comprise the following information<sup>19</sup>:
  - (a) the name and address of the shipper or the operator who organises the combined transport operation on behalf of the shipper.
  - (b) identification of the intermodal loading unit transported, or in case an road vehicle is carried in a non-road leg, identification of this road vehicle;

---

<sup>17</sup> AT, supported by DK, HR, NL, SE and SI, propose to add the following: "...including the weight advantages foreseen in Directive 96/53/EEC, ..."

<sup>18</sup> COM has a strong reservation on this new paragraph. CZ, ES, HU, IT, PL are against this paragraph.

<sup>19</sup> CZ, EL, HR, HU, IE, PL and RO propose the creation of a standardised EU form for combined transport evidence, to make it easier for operators to present the evidence, and to facilitate enforcement. SI would support this idea if this form replaced the evidence foreseen in Article 1. COM explains that the list of evidence in Article 3(2) constitutes such a form and is already provided in the transport documents of the driver.

- (c) the combined transport operation routing:
- the places where each of the different legs of combined transport start and end in the Union and respective dates;
  - the following distances:
    - (i) distances as the crow flies for each road leg in the Union;
    - (ii) [...];<sup>20</sup>
    - (iii) combined transport operations subject to Article 1.4 (b), the distance of the non-road leg in the Union
  - if the road leg exceeds 150 km, the justification for exceeding the distance according to the conditions set out in Article 1(3) ;
  - in case of the final road leg, confirmation from the last transshipment terminal that the identified intermodal loading unit has been transhipped between modes of transport, including the place and date, or in case this is not available, confirmation from the respective non-road leg operators that the identified intermodal loading unit or road vehicle has been carried by them as part of this combined transport operation, including the place and date of delivery.
- 2a. Any evidence referred to in paragraph 1 shall be duly authenticated.
3. No additional evidence or document shall be required in order to prove that the haulier is carrying out a combined transport operation.

---

<sup>20</sup> In line with footnote 10, COM has a strong reservation on this deletion.

4. The evidence referred to in paragraph 1 shall be presented upon the request of the authorised inspecting officer of the Member State where the check is carried out. It shall be in an official language of that Member State or in English.
- 4a. In the case of roadside checks, the driver shall be allowed to contact the head office, the transport manager the shipper or the operator who organises the combined transport operation on behalf of the shipper or any other person or entity which may support him in providing the information referred to paragraph 2. This information shall be provided within [45 minutes]<sup>21</sup> from the start of the road-side check.
5. Such evidence may be presented electronically, using a revisable structured format which can be used directly for storage and processing by computers.
6. In the case of road side checks, a discrepancy of the transport operation with the provided evidence, notably as regards the routing information referred to in point (c) of paragraph 2 shall be permitted, if duly justified, in case of exceptional and unforeseen circumstances outside the control of the haulier(s) causing changes in the combined transport operation. To that end, the driver shall be allowed to contact the head office, the transport manager, the shipper or the operator who organises the combined transport operation on behalf of the shipper, or any other person or entity which may provide additional justification on this discrepancy between provided evidence and actual operation.";

22

---

<sup>21</sup> Time should be aligned with Article 8(4a) of Regulation (EC) No 1072/2009.

<sup>22</sup> DK, supported by BE, IT, LU and SE, proposes the deletion of Article 4 of Directive 92/106/EEC.

- (4) Article 5 is replaced by the following:

“Article 5

3. Member States shall submit to the Commission in the first instance by [xx/xx/xxxx - 18 months after transposition of the Directive] and every [five] years thereafter a report providing information related to the combined transport operations covered by this Directive on their territory. The report shall contain information and statistics, where available, related in particular to main national and cross-border transport network corridors used in combined transport operations, the number of vehicles (a road train counting as a single vehicle), swap bodies and containers transported, transported tonnages, a list of transshipment terminals servicing combined transport operations and an overview of all national support measures applied and envisaged.
- (a) [...];
- (b) [...];
- (c) [...];;
- (d) [...].
4. The Commission shall adopt implementing acts<sup>23</sup> in accordance with Article 10b describing the **detailed** content [...] of the information on combined transport operations referred to in paragraph 1. Those implementing acts shall be adopted in accordance with the examination procedure referred to in Article 10b(2).

---

<sup>23</sup> DE, supported by At and SI, is against the delegation of power to COM for this issue, the content and details of CT information needs to be included in the basic act itself, not in the secondary legislation.

5. On the basis of an analysis of the national reports, in the first instance by [xx/xx/xxx - 9 months after the MS report submission deadline] and every [five] years thereafter the Commission shall draw up and submit a report to the European Parliament and to the Council on:
- (a) the economic development of combined transport;
  - (b) [...],
  - (c) [...],
  - (d) possible further measures, including a revision of the definition of combined transport as defined in Article 1 and an adaptation of the list of measures provided for in Article 6."

(5) In Article 6<sup>24</sup> the following paragraphs 4, 5, 6, 7 and 8 are added :<sup>25</sup>

26

4. "Member States may [...] <sup>27</sup> take measures for the achievement of the objective of this Directive to support investment in transshipment terminals as regards:

- (a) the construction and, where necessary, the expansion of such transshipment terminals for combined transport;
- (b) the increase of operational efficiency in existing terminals.

4a. [...] <sup>28</sup>

Member States shall ensure that publicly supported transshipment facilities are accessible to all operators without discrimination<sup>29</sup>.

Member States may establish additional conditions for the eligibility for the support.

---

<sup>24</sup> In connection with the extension of the scope of the Directive in Article 1, NL suggests to keep the application of Article 6(1) to combined transport operations *between Member States*.

<sup>25</sup> AT, BE, CZ, EL, HR, IT, PL and SI propose to simplify the state-aid procedures, for instance by adding combined transport support to the Block Exemptions Regulation. PCY draws attention to the new text in recital 15 and the new paragraph 8a on this issue.

<sup>26</sup> BE, supported by LU, propose to extend paragraph 1 of Article 6 to all modes of transport, not just road and rail as in the current Directive.

<sup>27</sup> CZ would like a clarification of the wording and about how it can be transposed in national law. BE points out that now the level of ambition of the article has been lowered to the point of being unnecessary. COM is opposed to changing 'shall' into 'may' and proposes the following wording: '*...Member States **shall** take the necessary measures to **encourage** investment in ....*'

<sup>28</sup> Deleted text of this paragraph is now reflected in recital 13a. COM is proposing to keep the text in a simplified form, as follows: '*Member States shall ensure that, when such measures are implemented, priority is given to ensuring a sufficient geographical distribution of suitable facilities in the Union, and in particular on the TEN-T Core and Comprehensive networks.*'

<sup>29</sup> DE and IT propose to add a deadline for non-discriminatory access. CZ and HU limit it to 5 years.

5<sup>30</sup>. Member States may take additional measures, to improve the competitiveness of combined transport operations as compared to equivalent road transport operations.

Such measures may, without prejudice to Articles 29-37 of Directive 2012/34/EU, address any or part of a combined transport operation, such as the operation of a road or non-road leg, the vehicle, vessel or intermodal loading unit used or the transshipment operations<sup>31</sup>

6. Member States shall communicate without delay the text of the support measures taken pursuant to this Article to the Commission.
  7. Member States shall re-evaluate their needs at least every [five] years and where necessary adapt the measures<sup>32</sup>;
  8. [...]
  - 8a. The Commission shall undertake an assessment, in light of Articles 107 and 108 of the Treaty, of which types of support measures could be considered to be compatible with the internal market.";
- (6) Articles 7 and 9 are deleted<sup>33</sup>.

---

<sup>30</sup> CZ, IT and PL propose to strengthen the language of this paragraph.

<sup>31</sup> RO proposes the addition of the following text: "..., *respecting, where applicable, the principle of reciprocity between Member States*".

<sup>32</sup> AT proposes to limit this obligation to financial support only and replace the 5 year frequency with "regularly".

<sup>33</sup> IT is against this deletion.



(7) The following article is inserted:

“Article 9a

6. [...]

7. [...]

8. Member States shall publish in an easily accessible manner and free of charge the information relevant for the purposes of the application of this Directive, including the support available for economic operators and contact points in the relevant national authorities. Member States shall notify to the Commission the place where that information is published as well as the contact details and the different tasks of relevant national authorities.

9. [...]”;

(8) The following article is inserted:

“Article 10a

[...]"

*"Article 10b<sup>34</sup>*

Committee procedure

1. The Commission shall be assisted by a committee. That committee shall be a committee within the meaning of Regulation (EU) No 182/2011.

Where reference is made to this paragraph, Article 5 of Regulation (EU) No 182/2011 shall apply."

#### *Article 2*

10. Member States shall bring into force the laws, regulations and administrative provisions necessary to comply with this Directive by XXXXXX [ two years after the entry into force of the Directive.] at the latest. They shall immediately inform the Commission thereof. When Member States adopt those provisions, they shall contain a reference to this Directive or be accompanied by such a reference on the occasion of their official publication. They shall also include a statement that references in existing laws, regulations and administrative provisions to the Directive repealed by this Directive shall be construed as references to this Directive. Member States shall determine how such reference is to be made and how that statement is to be formulated.
11. Member States shall communicate to the Commission the text of the main provisions of national law which they adopt in the field covered by this Directive.

---

<sup>34</sup> AT and DE propose the deletion of this article (no implementing act).

*Article 3*

This Directive shall enter into force on the twentieth day following that of its publication in the *Official Journal of the European Union*.

*Article 4*

This Directive is addressed to the Member States.

Done at Brussels,

*For the European Parliament*  
*The President*

*For the Council*  
*The President*