

Τετάρτη 27 Μαρτίου 2019

P8_TA(2019)0308

Κοινοί κανόνες για ορισμένες συνδυασμένες εμπορευματικές μεταφορές μεταξύ των κρατών μελών *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)

(2021/C 108/45)

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 2018 ⁽¹⁾,
 - έχοντας υπόψη τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών της 5ης Ιουλίου 2018 ⁽²⁾,
 - 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·
 3. αναθέτει στον Πρόεδρό του να διαβιβάσει τη θέση του Κοινοβουλίου στο Συμβούλιο, στην Επιτροπή και στα εθνικά κοινοβούλια.

⁽¹⁾ ΕΕ C 262 της 25.7.2018, σ. 52.

⁽²⁾ Δεν έχει δημοσιευθεί ακόμη στην Επίσημη Εφημερίδα.

Τετάρτη 27 Μαρτίου 2019

P8_TC1-COD(2017)0290

Θέση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου που καθορίστηκε σε πρώτη ανάγνωση στις 27 Μαρτίου 2019 εν όψει της έγκρισης οδηγίας (ΕΕ) .../... 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)

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και ιδίως το άρθρο 91 παράγραφος 1,

Έχοντας υπόψη την πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής,

Κατόπιν διαβίβασης του σχεδίου νομοθετικής πράξης στα εθνικά κοινοβούλια,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής ⁽¹⁾,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών ⁽²⁾,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία ⁽³⁾,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) ~~Οι αρνητικές επιπτώσεις~~ **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 εξακολουθούν να θέτουν προβλήματα στην οικονομία, την υγεία και την ευημερία των Ευρωπαίων 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]**
- (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 Συμβουλίου ⁽⁴⁾, 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. [Τροπολογία 2]**
- (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~~ **πρέπει να επιτευχθεί μέσω της ενίσχυσης της αποτελεσματικότητας και των βελτιώσεων των υποδομών στον τομέα των σιδηροδρομικών και πλωτών μεταφορών. [Τροπολογία 3]**

⁽¹⁾ ΕΕ C 262 της 25.7.2018, σ. 52.

⁽²⁾ Δεν έχει δημοσιευθεί ακόμη στην Επίσημη Εφημερίδα.

⁽³⁾ Θέση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 27ης Μαρτίου 2019.

⁽⁴⁾ 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).

Τετάρτη 27 Μαρτίου 2019

- (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 διφορούμενη διατύπωση και οι παρωχημένες διατάξεις, και το περιορισμένο πεδίο εφαρμογής των μέτρων στήριξης, **καθώς και τα γραφειοκρατικά και προστατευτικά εμπόδια στον σιδηροδρομικό τομέα**, περιόρισαν σημαντικά τις επιπτώσεις της. [Τροπολογία 4]
- (4a) **Η παρούσα οδηγία αναμένεται να ανοίξει τον δρόμο για αποτελεσματικές διατροφικές και πολυτροπικές εμπορευματικές υπηρεσίες, προσφέροντας ίσους όρους ανταγωνισμού για διαφορετικούς τρόπους μεταφοράς.** [Τροπολογία 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 από βελτιωθεί η ανταγωνιστικότητα των σιδηροδρομικών και πλωτών μεταφορών σε σύγκριση με τις οδικές μεταφορές σε τρόπους που είναι πιο φιλικό προς το περιβάλλον, ασφαλέστεροι, αποδοτικότεροι ενεργειακά και οι οποίοι προκαλούν λιγότερη κυκλοφοριακή συμφόρηση.~~ [Τροπολογία 6]
- (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 7]
- (7) Η συνδυασμένη μεταφορά θα πρέπει να νοείται ως ενιαία δραστηριότητα μεταφοράς, άμεσα ανταγωνιστική προς τη μονοτροπική μεταφορά, από το σημείο αναχώρησης έως το σημείο του τελικού προορισμού. Οι κανονιστικοί όροι θα πρέπει να διασφαλίζουν ισοδυναμία, αφενός, των διεθνών συνδυασμένων μεταφορών και των διεθνών μονοτροπικών μεταφορών και, αφετέρου, των εθνικών συνδυασμένων μεταφορών και των εθνικών μονοτροπικών μεταφορών αντίστοιχα.
- (7a) **Προκειμένου να εξασφαλιστεί η καλή λειτουργία της εσωτερικής αγοράς, οι οδικές διαδρομές συνδυασμένης μεταφοράς θα πρέπει να καλύπτονται από τους κανονισμούς (ΕΚ) αριθ. 1071/2009⁽⁵⁾ και (ΕΚ) αριθ. 1072/2009⁽⁶⁾ 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⁽⁷⁾ και σχετικά με την εφαρμογή των εν λόγω διατάξεων που προβλέπονται στην οδηγία 2014/67/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁽⁸⁾, 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 (ΕΚ) αριθ. 1072/2009 πρέπει να ισχύουν για τα οδικά τμήματα που αποτελούν μέρος εγχώριας συνδυασμένης μεταφοράς.** [Τροπολογία 8]

⁽⁵⁾ 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 L 300 της 14.11.2009, σ. 51).

⁽⁶⁾ 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).

⁽⁷⁾ Οδηγία 96/71/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Δεκεμβρίου 1996, σχετικά με την απόσπαση εργαζομένων στο πλαίσιο παροχής υπηρεσιών (ΕΕ L 18 της 21.1.1997, σ. 1).

⁽⁸⁾ 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 IMI») (ΕΕ L 159 της 28.5.2014, σ. 11).

Τετάρτη 27 Μαρτίου 2019

- (8) Ο ισχύων ορισμός των συνδυασμένων μεταφορών περιλαμβάνει διαφορετικά όρια απόστασης για τις οδικές διαδρομές συνδυασμένης μεταφοράς, ανάλογα με τον τρόπο μεταφοράς για τις μη οδικές διαδρομές και, όσον αφορά τον σιδηρόδρομο, δεν υπάρχει σταθερό όριο απόστασης και αντί αυτού λαμβάνεται υπόψη η έννοια του «πλησιέστερου κατάλληλου τερματικού σταθμού», για να παρασχεθεί κάποια ευελιξία και να ληφθούν υπόψη ειδικές περιστάσεις. Ο ορισμός αυτός προκάλεσε πολλές δυσκολίες στην εφαρμογή του λόγω των διαφορετικών ερμηνειών και συγκεκριμένων δυσκολιών στον καθορισμό των όρων εφαρμογής του. Θα ήταν σκόπιμη η άρση των εν λόγω αμφισημιών και η παράλληλη διατήρηση ορισμένων περιθωρίων ευελιξίας.
- (9) Στον ισχύοντα ορισμό για τις συνδυασμένες μεταφορές, η ελάχιστη απόσταση των 100 km για τις μη οδικές διαδρομές των συνδυασμένων μεταφορών διασφαλίζει την κάλυψη της πλειονότητας των συνδυασμένων μεταφορών. Οι σιδηροδρομικές και οι θαλάσσιες διαδρομές μικρών αποστάσεων καλύπτουν μεγάλες αποστάσεις προκειμένου να μπορούν να ανταγωνιστούν τις αποκλειστικά οδικές μεταφορές. Η ελάχιστη απόσταση διασφαλίζει επίσης ότι αποκλείονται από το πεδίο εφαρμογής συγκεκριμένες μεταφορές, όπως πορθμεία μεταφορών μικρών αποστάσεων ή μεταφορές ανοικτής θαλάσσης που θα πραγματοποιούνταν ούτως ή άλλως. Ωστόσο, με τους περιορισμούς αυτούς δεν λαμβάνονται υπόψη όσον αφορά τους σκοπούς των συνδυασμένων μεταφορών ορισμένες εσωτερικές πλωτές μεταφορές πέριξ των λιμένων και εντός και πέριξ οικισμών, οι οποίες συμβάλλουν σημαντικά στην αποσυμφόρηση των οδικών δικτύων στους θαλάσσιους λιμένες και στην άμεση ενδοχώρα και στη μείωση των περιβαλλοντικών επιβαρύνσεων στους οικισμούς. Συνεπώς, θα ήταν σκόπιμη η άρση της ελάχιστης απόστασης και η διατήρηση του αποκλεισμού ορισμένων δραστηριοτήτων, όπως αυτές που περιλαμβάνουν μεταφορές ανοικτής θαλάσσης ή πορθμεία μεταφορών μικρών αποστάσεων.
- (9a) **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 9]**
- (10) Το κατώτατο όριο για το μέγεθος των μονάδων φορτίου που προσδιορίζεται στον ορισμό των συνδυασμένων μεταφορών θα μπορούσε να παρεμποδίσει τη μελλοντική ανάπτυξη καινοτόμων διατροφικών λύσεων αστικών συγκοινωνιών. Αντιθέτως, η δυνατότητα να προσδιορίζονται οι μονάδες φορτίου με βάση υφιστάμενα πρότυπα θα μπορούσε να επιταχύνει τη διαχείρισή τους στους τερματικούς σταθμούς και να διευκολύνει τη ροή των συνδυασμένων μεταφορών, προκειμένου να διασφαλιστεί η ευκολότερη διαχείριση των καθορισμένων μονάδων φορτίου και να εξασφαλιστεί η ανθεκτικότητά τους στον χρόνο.
- (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 10]**
- (11a) **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 11]**
- (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 απούλοπιση 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 12]**

Τετάρτη 27 Μαρτίου 2019

- (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. 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 υπάρχοντων 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⁽⁹⁾. [Τροπολογία 13]**
- (13a) 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 διασυνοριακές συνδέσεις, να μειωθούν οι επιβλαβείς εκπομπές ατμοσφαιρικών ρύπων και να βελτιωθεί η πρόσβαση προς και από βιομηχανικές περιοχές που στερούνται τέτοιας υποδομής. [Τροπολογία 14]
- (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 μείωση ορισμένων φόρων ή τελών μεταφοράς, 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 προσπάθειών για ενεργειακή απόδοση και τη χρήση ανανεώσιμων πηγών ενέργειας καθ' όλο το μήκος της αλυσίδας των συνδυασμένων μεταφορών, και τη μείωση των διαφορών τύπων οχημάτων που σχετίζονται με τις μεταφορές, συμπεριλαμβανομένου του θορύβου. [Τροπολογία 15]**
- (14a) 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 16]
- (14b) 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 ευφυών συνδεδεμένων συστημάτων, θα διευκόλυνε την ανταλλαγή δεδομένων, θα συνέβαλλε στην αύξηση της αποτελεσματικότητας και στη μείωση του κόστους των δραστηριοτήτων μεταφόρτωσης και θα μειώνει τη διάρκειά τους. [Τροπολογία 17]

⁽⁹⁾ 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).

Τετάρτη 27 Μαρτίου 2019

- (14γ) Οι επενδύσεις στην κατάρτιση του εργατικού δυναμικού της υλικοτεχνικής υποστήριξης, ιδίως στους θερματικούς σταθμούς μεταφόρτωσης, θα ενίσχυαν επίσης την ανταγωνιστικότητα των συνδυασμένων μεταφορών. [Τροπολογία 18]
- (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) 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) 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 ΣΛΕΕ.** [Τροπολογία 19]
- (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 20]
- (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.** [Τροπολογία 21]
- (18) Για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας δεν θα υπάρχει διάκριση μεταξύ συνδυασμένης μεταφοράς για λογαριασμό τρίτου και συνδυασμένης μεταφοράς για ίδιο λογαριασμό.
- (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 22]
- (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 **και στις αρμόδιες αρχές των κρατών μελών** σχετικά με την εφαρμογή της οδηγίας ανά τέσσερα έτη. [Τροπολογία 23]
- (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 Ένωσης 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 24]
- (20) Η διαφάνεια είναι σημαντική για όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη που εμπλέκονται στις συνδυασμένες μεταφορές, ιδίως για όσους επηρεάζονται από την παρούσα οδηγία. Για τη στήριξη αυτής της διαφάνειας και την προώθηση περαιτέρω συνεργασίας θα πρέπει να οριστούν αρμόδιες αρχές σε κάθε κράτος μέλος.
- (21) Προκειμένου να λαμβάνονται υπόψη οι εξελίξεις στην αγορά και η τεχνική πρόοδος, θα πρέπει να εξουσιοδοτηθεί η Επιτροπή να εκδίδει πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 290 ΣΛΕΕ όσον αφορά τη συμπλήρωση της παρούσας οδηγίας με περαιτέρω λεπτομέρειες σχετικά με τα στοιχεία που θα πρέπει να διαβιβάζουν τα κράτη μέλη για τις συνδυασμένες μεταφορές. Είναι ιδιαίτερα σημαντικό η Επιτροπή να διεξάγει, κατά τις προπαρασκευαστικές της εργασίες, τις κατάλληλες διαβουλεύσεις, μεταξύ άλλων σε επίπεδο εμπειρογνομόνων, οι οποίες να πραγματοποιούνται σύμφωνα με τις αρχές που ορίζονται στη διοργανική συμφωνία της 13ης Απριλίου 2016 για τη βελτίωση του νομοθετικού έργου⁽¹⁰⁾. Πιο συγκεκριμένα, προκειμένου να εξασφαλιστεί η ισότιμη συμμετοχή στην προετοιμασία των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο θα πρέπει να λαμβάνουν όλα τα έγγραφα ταυτόχρονα με τους εμπειρογνώμονες των κρατών μελών, και οι εμπειρογνώμονές τους θα πρέπει να έχουν συστηματικά πρόσβαση στις συνεδριάσεις των ομάδων εμπειρογνομόνων της Επιτροπής που ασχολούνται με την προετοιμασία κατ' εξουσιοδότηση πράξεων.

⁽¹⁰⁾ EE L 123 της 12.5.2016, σ. 1.

Τετάρτη 27 Μαρτίου 2019

- (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 εξωτερικοτήτων στο σύστημα μεταφορών της Ένωσης, 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, 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 25]
- (23) Η οδηγία 92/106/ΕΚ θα πρέπει συνεπώς να τροποποιηθεί αναλόγως,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

Άρθρο 1

Η οδηγία 92/106/ΕΟΚ τροποποιείται ως εξής:

- 1) Ο τίτλος αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Οδηγία 92/106/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 7ης Δεκεμβρίου 1992, σχετικά με τον καθορισμό κοινών κανόνων για ορισμένες συνδυασμένες εμπορευματικές μεταφορές».

- 2) Το άρθρο 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 1

1. Η παρούσα οδηγία εφαρμόζεται στις δραστηριότητες συνδυασμένων μεταφορών.

2. Για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας, ως “συνδυασμένες μεταφορές” νοούνται οι εμπορευματικές μεταφορές μέσω δραστηριότητας μεταφοράς, η οποία αποτελείται από ένα αρχικό ή τελικό οδικό τμήμα της διαδρομής ή και από τα δύο, καθώς και από ένα μη οδικό τμήμα της διαδρομής με χρήση σιδηροδρομικών, εσωτερικών πλωτών ή θαλάσσιων μεταφορών:

α) με ρυμουλκούμενο ή ημιρυμουλκούμενο, με ή χωρίς ρυμουλκό, με κινητό αμάξιμο 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 26]

β) με οδικό όχημα που **συνδυεύεται από τον οδηγό του και** μεταφέρεται μέσω σιδηροδρομικής, εσωτερικής πλωτής ή θαλάσσιας μεταφοράς κατά το μη οδικό τμήμα της διαδρομής (**συνδυευόμενη μεταφορά**). [Τροπολογία 27]

Κατά παρέκκλιση, το στοιχείο α) της παρούσας παραγράφου καλύπτει μέχρι τις ... [πέντε 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 28]

Τα μη οδικά τμήματα με χρήση εσωτερικών πλωτών ή θαλάσσιων μεταφορών για τα οποία δεν υφίσταται αντίστοιχη **ή εμπορικά βιώσιμη** εναλλακτική οδική μεταφορά ~~ή είναι αναπόφευκτα στο πλαίσιο εμπορικά βιώσιμης δραστηριότητας μεταφοράς~~ δεν λαμβάνονται υπόψη για τους σκοπούς των συνδυασμένων μεταφορών. [Τροπολογία 29]

Τετάρτη 27 Μαρτίου 2019

3. Κάθε οδικό τμήμα κατά την παράγραφο 2 δεν υπερβαίνει ~~τη μεγαλύτερη από τις ακόλουθες αποστάσεις~~ **απόσταση 150 km** 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). [Τροπολογία 30]~~

Το όριο της απόστασης για το οδικό τμήμα εφαρμόζεται όσον αφορά το συνολικό μήκος κάθε οδικού τμήματος, συμπεριλαμβανομένων όλων των ενδιάμεσων παραλαβών και παραδόσεων. Δεν εφαρμόζεται σε μεταφορές κενών μονάδων φορτίου ή στα σημεία παραλαβής των εμπορευμάτων ή από τα σημεία παράδοσης των εμπορευμάτων.

~~Επιτρέπεται~~ **Η** υπέρβαση του ορίου απόστασης για το οδικό τμήμα ~~σε που προσδιορίζεται σε αυτή την παράγραφο για~~ **προσδιορίζεται σε αυτή την παράγραφο για** συνδυασμένες οδικές/σιδηροδρομικές μεταφορές, ~~κατόπιν εξουσιοδότησης επιτρέπεται~~ **επιτρέπεται** από το κράτος μέλος ή τα κράτη μέλη στο έδαφος των οποίων διανύεται η οδική διαδρομή, ~~εάν αυτό είναι αναγκαίο~~ **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 31]~~

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 32]

3) Το άρθρο 3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 3

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, ~~συμπεριλαμβανομένης της μεταφοράς κενών μονάδων φορτίου πριν και μετά την εμπορευματική μεταφορά και εάν οι πληροφορίες αυτές διαβιβάζονται δεόντως στον μεταφορέα που εκτελεί τη μεταφορά πριν από την έναρξη της μεταφοράς. [Τροπολογία 33]~~

2. ~~Θα~~ **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 34]

α) το ονοματεπώνυμο, τη διεύθυνση, τα στοιχεία επικοινωνίας και την υπογραφή του φορτωτή·[.]

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 35]

β) το σημείο και την ημερομηνία έναρξης της συνδυασμένης μεταφοράς εντός της Ένωσης·

γ) το όνομα, τη διεύθυνση και τα στοιχεία επικοινωνίας του παραλήπτη·

δ) το σημείο τερματισμού της συνδυασμένης μεταφοράς εντός της Ένωσης·

Τετάρτη 27 Μαρτίου 2019

- ε) την απόσταση σε ευθεία γραμμή μεταξύ του σημείου έναρξης της συνδυασμένης μεταφοράς και του σημείου τερματισμού της συνδυασμένης μεταφοράς εντός της Ένωσης·
- εα) **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 36]**
- στ) ~~υπογεγραμμένη από τον φορέα~~ 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 37]**
- i) σειρά των τμημάτων (δηλ. πρώτο τμήμα, μη οδικό τμήμα ή τελικό τμήμα)·
- ii) το ονοματεπώνυμο, τη διεύθυνση και τα στοιχεία επικοινωνίας του μεταφορέα **ή των μεταφορέων· [Τροπολογία 38]**
- iii) τον τρόπο μεταφοράς και τη σειρά του στη δραστηριότητα·
- ζ) αναγνώριση της διατροφικής μονάδας φορτίου που μεταφέρεται·
- η) όσον αφορά το αρχικό οδικό τμήμα της μεταφοράς:
- ι) ~~το σημείο μεταφόρτωσης για το μη οδικό τμήμα· [Τροπολογία 39]~~
- ii) την απόσταση του αρχικού οδικού τμήματος ~~σε ευθεία γραμμή~~ μεταξύ του σημείου αποστολής και του πρώτου τερματικού σταθμού **μεταφοράς ή τερματικού σημείου μεταφόρτωσης· [Τροπολογία 40]**
- iii) όταν ολοκληρώνεται το αρχικό οδικό τμήμα, υπογραφή του **οδικού** μεταφορέα που επιβεβαιώνει ότι εκτελέστηκε το οδικό τμήμα μεταφοράς· **[Τροπολογία 41]**
- θ) όσον αφορά το οδικό τμήμα της μεταφοράς:
- i) το σημείο παραλαβής των εμπορευμάτων από το μη οδικό τμήμα (σιδηροδρομική, εσωτερική πλωτή ή θαλάσσια μεταφορά)·
- 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 42]**
- ι) όσον αφορά το μη οδικό τμήμα:
- i) όταν ολοκληρώνεται το μη οδικό τμήμα, υπογραφή του μεταφορέα (ή των μεταφορέων σε περίπτωση δύο ή περισσότερων μη οδικών μεταφορών στο μη οδικό τμήμα) που επιβεβαιώνει ότι εκτελέστηκε το μη οδικό τμήμα μεταφοράς·
- ii) αν διατίθεται, υπογραφή ή σφραγίδα ~~των αρμόδιων σιδηροδρομικών ή λιμενικών αρχών~~ **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 43]**
- 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 44]**
3. Κανένα πρόσθετο έγγραφο δεν απαιτείται για να αποδεικνύεται ότι ο μεταφορέας εκτελεί συνδυασμένη μεταφορά.

Τετάρτη 27 Μαρτίου 2019

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 ~~αποδείξεων~~ **πληροφοριών** που αναφέρονται στην παράγραφο 2. [Τροπολογία 45]

5. 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 "ένιατοι νομικοί κανόνες σχετικά με το συμβόλαιο διεθνούς σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων (CIM)", 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 46]

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, καθώς και προς συμπλήρωση της ηλεκτρονικής φορτωτικής σύμφωνα με ~~τη σύμβαση περί του συμβολαίου για τη διεθνή οδική μεταφορά εμπορευμάτων (eCMR) για το οδικό τμήμα 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 47]

Τα κράτη μέλη προχωρούν σε προοδευτική αποϋλοποίηση της τεκμηρίωσης, προβλέποντας μεταβατική περίοδο μέχρι την πλήρη κατάργηση της χρήσης έντυπης μορφής. [Τροπολογία 48]

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) στοιχεία στ), η) και θ)~~, 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.». [Τροπολογία 49]

- 4) Το άρθρο 5 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 5

1. Τα κράτη μέλη υποβάλλουν στην Επιτροπή για πρώτη φορά πριν από τις ... ~~xx/xx/xxxx~~ **18 12** μήνες από τη μεταφορά της οδηγίας στο εθνικό δίκαιο] και εν συνεχεία κάθε δύο έτη έκδοση με τις ακόλουθες πληροφορίες σχετικά με τις συνδυασμένες μεταφορές στο έδαφός τους που καλύπτονται από την παρούσα οδηγία: [Τροπολογία 50]

α) ~~πε συνδέσεις~~ **τους διαδρόμους** του εθνικού και διασυνοριακού δικτύου που χρησιμοποιούνται στις συνδυασμένες μεταφορές: [Τροπολογία 51]

β) τον **συνολικό και τον ετήσιο** όγκο σε μονάδες ισοδύναμες των είκοσι ποδών (TEU) και σε τονοχιλιόμετρα των συνδυασμένων μεταφορών ανά τρόπο μεταφοράς (σιδηροδρομική, οδική/εσωτερική πλωτή κλπ. **οδικό/μη οδικό τμήμα, ιδίως σιδηροδρομικώς, εσωτερικές πλωτές και θαλάσσιες διαδρομές**) και ανά γεωγραφική κάλυψη (εγχώρια και εντός της Ένωσης): [Τροπολογία 52]

Τετάρτη 27 Μαρτίου 2019

- 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 ~~και τον ετήσιο αριθμό, 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 ~~εν λόγω~~ τερματικούς σταθμούς. [Τροπολογία 53]
- γα) την εξέλιξη του μεριδίου των συνδυασμένων μεταφορών και των διαφόρων τρόπων μεταφοράς στην περιοχή. [Τροπολογία 54]
- 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 συμμόρφωση, την ασφάλεια και την αποτελεσματικότητα.** [Τροπολογία 55]
- δα) τον αριθμό και τη γεωγραφική θέση των μεταφορών που υπερβαίνουν το όριο απόστασης οδικού τμήματος που αναφέρεται στο άρθρο 1 παράγραφος 3. [Τροπολογία 56]
- 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 (*). [Τροπολογία 57]
- 1α. Η Επιτροπή δημοσιεύει τα στοιχεία που διαβιβάστηκαν από τα κράτη μέλη κατά τρόπο ώστε να καθίσταται δυνατή η πραγματοποίηση συγκρίσεων μεταξύ κρατών μελών. [Τροπολογία 58]
2. Η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 10α για τη συμπλήρωση της παρούσας οδηγίας, στις οποίες περιγράφεται το περιεχόμενο και οι λεπτομέρειες των πληροφοριών σχετικά με τις συνδυασμένες μεταφορές που αναφέρονται στην παράγραφο 1.
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 εννέα 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 **και στις αρμόδιες αρχές των κρατών μελών** σχετικά με: [Τροπολογία 59]
- α) την οικονομική ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών, **στο επίπεδο των κρατών μελών και της Ένωσης,** ιδίως υπό το πρίσμα της εξέλιξης των περιβαλλοντικών επιδόσεων των διαφόρων τρόπων μεταφοράς, [Τροπολογία 60]
- β) τα αποτελέσματα από την εφαρμογή της οδηγίας και των σχετικών νομοθετικών πράξεων της Ένωσης στον εν λόγω τομέα,
- 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 61]
- 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 62]

Τετάρτη 27 Μαρτίου 2019

- 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 63]

(*) 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).».

4α) Το άρθρο 6 παράγραφος 1, το πρώτο εδάφιο 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, ή ημιρυμουλκούμενα, **εμπορευματοκιβώτια εσωτερικών πλωτών μεταφορών ή πολυτροπικές μονάδες φόρτωσης**) τα οποία εκτελούν συνδυασμένες μεταφορές, 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.». [Τροπολογία 64]

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.». [Τροπολογία 65]

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.». [Τροπολογία 66]

5) Στο άρθρο 6 προστίθενται οι ακόλουθες παράγραφοι 4, 5, 6, 7 και 8:

«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~~ **τερματικό σταθμό μεταφοράς και σε σημεία** μεταφόρτωσης όσον αφορά: [Τροπολογία 67]

- α) την κατασκευή, ~~και, όταν κρίνεται απαραίτητο, την επέκταση των εν λόγω τερματικών σταθμών μεταφόρτωσης 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 68]

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 69]

- β) την ενίσχυση της επιχειρησιακής αποτελεσματικότητας των υφιστάμενων τερματικών σταθμών, **μεταξύ άλλων μέσω της εξασφάλισης πρόσβασης σε αυτούς τους τερματικούς σταθμούς**. [Τροπολογία 70]

Τα μέτρα στήριξης για τις συνδυασμένες μεταφορές θεωρούνται συμβατά με την εσωτερική αγορά κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 3 ΣΛΕΕ και εξαιρούνται από την απαίτηση ενημέρωσης του άρθρου 108 παράγραφος 3 ΣΛΕΕ, υπό την προϋπόθεση ότι δεν θα αντιπροσωπεύουν ποσοστό μεγαλύτερο του 35 % επί του κόστους της συνολικής μεταφοράς. [Τροπολογία 71]

Τετάρτη 27 Μαρτίου 2019

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 ισορροπίας 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 ~~περί τα 150 km~~ **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 διασυνοριακών 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 72]**

Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι οι υποστηριζόμενες εγκαταστάσεις μεταφόρτωσης είναι προσβάσιμες από όλους τους φορείς εκμετάλλευσης, χωρίς διάκριση.

Τα κράτη μέλη μπορούν να καθορίσουν πρόσθετους όρους επιλεξιμότητας για στήριξη. **Γνωστοποιούν τους όρους αυτούς στα ενδιαφερόμενα μέρη. [Τροπολογία 73]**

5. **Έως τις 31 Δεκεμβρίου 2021, τα κράτη μέλη μπορούν να λάβουν πρόσθετα μέτρα 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 74]**

Τα μέτρα αυτά μπορεί να αφορούν όλα ή ένα μέρος της συνδυασμένης μεταφοράς, όπως το οδικό ή το μη οδικό τμήμα, καθώς και το όχημα που χρησιμοποιείται σε καθένα από αυτά τα τμήματα, ή όπως η μονάδα φορτίου ή οι δραστηριότητες μεταφόρτωσης.

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/EK, 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 (*).**
- 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. [Τροπολογία 75]**

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·**

Τετάρτη 27 Μαρτίου 2019

β) να βελτιώσουν τις επενδύσεις στις ψηφιακές τεχνολογίες εφοδιαστικής, πληροφορίας και επικοινωνίας και σε ευφυή συστήματα μεταφορών· και

γ) να θεοπίσουν τη σταδιακή κατάργηση έγχαρτων εγγράφων στο μέλλον. [Τροπολογία 76]

5α. 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. [Τροπολογία 77]

6. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή τα μέτρα που λαμβάνουν κατ' εφαρμογή του παρόντος άρθρου και τις προδιαγραφές τους.

7. Τα κράτη μέλη προβαίνουν σε εκτίμηση επιπτώσεων αυτών των μέτρων στήριξης και επαναξιολογούν τις ανάγκες τους τουλάχιστον κάθε τέσσερα έτη και, εφόσον κρίνεται απαραίτητο, αναπροσαρμόζουν τα μέτρα.

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, **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**, όπως οι σιδηροδρομικές, οι εσωτερικές πλωτές και οι θαλάσσιες μεταφορές, 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 78]

(*) Οδηγία 2014/94/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 22ας Οκτωβρίου 2014, για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων (ΕΕ L 307 της 28.10.2014, σ. 1).».

6) Τα άρθρα 7 και 9 απαλείφονται.

7) Προστίθεται το ακόλουθο άρθρο:

«Άρθρο 9α

1. Τα κράτη μέλη ορίζουν μία ή περισσότερες αρμόδιες αρχές που διασφαλίζουν την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας και δρουν ως κύριο σημείο επαφής για την εφαρμογή της.

Τα κράτη μέλη κοινοποιούν στα άλλα κράτη μέλη και στην Επιτροπή τις αρμόδιες αρχές που αναφέρονται στο πρώτο εδάφιο.

2. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι οι εθνικές αρμόδιες αρχές συνεργάζονται με τις αρμόδιες αρχές των άλλων κρατών μελών. Για τον σκοπό αυτόν, τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι οι αρμόδιες αρχές ανταλλάσσουν μεταξύ τους τις απαραίτητες πληροφορίες για την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας. Σε σχέση με τις ανταλλάσσόμενες πληροφορίες, η αποδέκτρια αρχή εξασφαλίζει το ίδιο επίπεδο εμπιστευτικότητας με τη διαβιβάζουσα αρχή.

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 79]

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 80]

8) Προστίθεται το ακόλουθο άρθρο:

«Άρθρο 10α

1. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις υπό τους όρους του παρόντος άρθρου.

Τετάρτη 27 Μαρτίου 2019

2. Η προβλεπόμενη στο άρθρο 5 παράγραφος 2 εξουσία έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων ανατίθεται στην Επιτροπή για ~~από το χρονικό~~ 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. [Τροπολογία 81]**

3. Η εξουσιοδότηση που αναφέρεται στο άρθρο 5 παράγραφος 2 μπορεί να ανακληθεί ανά πάσα στιγμή από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο. Η απόφαση ανάκλησης περατώνει την εξουσιοδότηση που προσδιορίζεται στην εν λόγω απόφαση. Αρχίζει να ισχύει την επομένη της δημοσίευσής της στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* ή σε μεταγενέστερη ημερομηνία που ορίζεται σε αυτήν. Δεν θίγει το κύρος των τυχόν κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που ισχύουν ήδη.

4. Πριν από την έκδοση κατ' εξουσιοδότηση πράξης, η Επιτροπή διεξάγει διαβουλεύσεις με εμπειρογνώμονες τους οποίους ορίζουν τα κράτη μέλη σύμφωνα με τις αρχές της διοργανικής συμφωνίας της 13ης Απριλίου 2016 για τη βελτίωση του νομοθετικού έργου (*).

5. Μόλις εκδώσει κατ' εξουσιοδότηση πράξη, η Επιτροπή την κοινοποιεί ταυτόχρονα στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο.

6. Η κατ' εξουσιοδότηση πράξη που εκδίδεται δυνάμει του άρθρου 5 παράγραφος 2 τίθεται σε ισχύ εφόσον το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο δεν εγείρει αντίρρηση εντός δύο μηνών από την ημέρα κοινοποίησης της πράξης στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ή αν, πριν λήξει αυτή η περίοδος, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ενημερώσουν αμφότερα την Επιτροπή ότι δεν θα εγείρουν αντιρρήσεις. Η προθεσμία αυτή παρατείνεται κατά δύο μήνες κατόπιν πρωτοβουλίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου ή του Συμβουλίου.

(*) EE L 123 της 12.5.2016, σ. 1.».

Άρθρο 2

1. Τα κράτη μέλη θέτουν σε ισχύ τις αναγκαίες νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις για να συμμορφωθούν προς την παρούσα οδηγία το αργότερο έως ... [ένα έτος από την έκδοση της οδηγίας]. Κοινοποιούν αμέσως στην Επιτροπή το κείμενο των εν λόγω διατάξεων.

Όταν τα κράτη μέλη θεσπίζουν τις εν λόγω διατάξεις, αυτές περιέχουν παραπομπή στην παρούσα οδηγία ή συνοδεύονται από την παραπομπή αυτή κατά την επίσημη δημοσίευσή τους. Οι εν λόγω διατάξεις περιλαμβάνουν επίσης δήλωση ότι οι παραπομπές που περιέχουν οι ισχύουσες νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις στην οδηγία που καταργείται από την παρούσα οδηγία θεωρούνται ότι γίνονται στην παρούσα οδηγία. Ο τρόπος της παραπομπής και η διατύπωσή της αποφασίζεται από τα κράτη μέλη.

2. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή το κείμενο των ουσιαστών διατάξεων εσωτερικού δικαίου τις οποίες θεσπίζουν στον τομέα που διέπεται από την παρούσα οδηγία.

Άρθρο 3

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

Άρθρο 4

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

....

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο
Ο Πρόεδρος

Για το Συμβούλιο
Ο Πρόεδρος