



Euroopan unionin
neuvosto

Bryssel, 4. joulukuuta 2018
(OR. en)

15147/18

Toimielinten välinen asia:
2017/0290(COD)

TRANS 614
CODEC 2208

YHTEENVETO ASIAN KÄSITTELYSTÄ

Lähtettäjä: Neuvoston pääsihteeristö

Vastaanottaja: Valtuuskunnat

Ed. asiak. nro: ST 13871/2/18 REV 2

Kom:n asiak. nro: ST 14213/1/17 REV 1

Asia: Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi tietyntlaisia jäsenvaltioiden välisiä tavaroiden yhdistettyjä kuljetuksia koskevista yhteisistä säännöistä annetun direktiivin 92/106/ETY muuttamisesta (ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

Neuvosto (liikenne, televiestintä ja energia) muodosti 3. joulukuuta 2018 pidetyssä istunnossaan yleisnäkemyksen edellä mainitusta ehdotuksesta sellaisena kuin se on tämän asiakirjan liitteessä.

Ehdotus:

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVI
tietyntylaisia jäsenvaltioiden välisiä tavaroiden yhdistettyjä kuljetuksia koskevista yhteisistä
säännöistä annetun direktiivin 92/106/ETY muuttamisesta

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, jotka

ottavat huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 91 artiklan 1 kohdan,

ottavat huomioon Euroopan komission ehdotuksen,

sen jälkeen kun esitys lainsäätämisljärjestyksessä hyväksyttäväksi säädökseksi on toimitettu kansallisille parlamenteille,

ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon¹,

ottavat huomioon alueiden komitean lausunnon²,

noudattavat tavallista lainsäätämisljärjestystä,

sekä katsovat seuraavaa:

- (1) Liikenteen kielteinen vaikutus ilman pilaantumiseen, kasvihuonekaasupäästöihin, onnettomuuksiin, meluun ja ruuhkiin aiheuttaa edelleen ongelmia taloudelle ja Euroopan kansalaisten terveydelle ja hyvinvoinnille. Voimakkaimmin näihin kielteisiin vaikutuksiin vaikuttaa maantieliikenne, mutta tästä huolimatta maanteiden tavaraliikenteen odotetaan kasvavan 60 prosenttia vuoteen 2050 mennessä.

¹ EUVL C , , s. .

² EUVL C , , s. .

- (2) Liikenteen kielteisten vaikutusten poistaminen on yksi unionin liikennepolitiikan päätavoitteista. Neuvoston direktiivi 92/106/ETY³, jossa vahvistetaan toimenpiteet yhdistettyjen kuljetusten edistämiseksi, on ainoa unionin oikeudellinen väline, jolla kannustetaan suoraan siirtymistä maanteiden tavaraliikenteestä vähäpäästöisempiin liikennemuotoihin kuten sisävesi-, meri- ja rautatieliikenteeseen.
- (3) Tavoitteeksi on asetettu siirtää yli 300 kilometrin pituisista maanteiden tavarankuljetuksista muihin liikennemuotoihin 30 prosenttia vuoteen 2030 mennessä ja yli 50 prosenttia vuoteen 2050 mennessä multimodaalisten logistiikkaketjujen suorituskyvyn optimoimiseksi muun muassa hyödyntämällä entistä laajemmin energiatehokkaampia liikennemuotoja. Tämän tavoitteen saavuttaminen on kuitenkin ollut odotettua hitaampaa, ja nykyisten ennusteiden mukaan se jää saavuttamatta.
- (4) Direktiivi 92/106/ETY on edistänyt yhdistettyjä kuljetuksia koskevan unionin politiikan kehittämistä ja auttanut siirtämään merkittävän määrän tavarankuljetuksia pois maanteiltä. Direktiivin täytäntöönpanoon liittyvät puutteet, etenkin monitulkintaiset sanamuodot ja vanhentuneet säännökset, ja direktiivissä säädettyjen tukitoimenpiteiden rajallinen soveltamisala ovat merkittävästi heikentäneet sen vaikutusta.
- (5) Direktiiviä 92/106/ETY olisi yksinkertaistettava ja sen täytäntöönpanoa olisi parannettava tarkastelemalla uudelleen yhdistettyjen kuljetusten taloudellisia kannustimia, jotta voidaan edistää tavarankuljetusten siirtymistä maantieliikenteestä liikennemuotoihin, jotka ovat vähemmän ympäristöä kuormittavia, turvallisempia ja energiatehokkaampia ja aiheuttavat vähemmän ruuhkia.
- (6) [...]

³ Neuvoston direktiivi 92/106/ETY, annettu 7 päivänä joulukuuta 1992, tietynlaisia jäsenvaltioiden välisiä tavaroiden yhdistettyjä kuljetuksia koskevista yhteisistä säännöistä (EYVL L 368, 17.12.1992, s. 38).

- (6 a) Direktiivin 92/106 EY 2 artiklassa kielletään yhdistettyjä kuljetuksia koskevat kansalliset kiintiöt ja luvat. Tämä direktiivi ei vaikuta jäsenvaltioiden kolmansien maiden kanssa tekemiin kahdenvälisiin sopimuksiin yhdistetyistä kuljetuksista.
- (7) Siitä huolimatta, että direktiivin 92/106/EY 4 artiklan sisältämä lisävapauttaminen on ollut asetuksen (EU) N:o 1072/2009 kabotaasia koskeviin säännöksiin verrattuna hyödyllinen yhdistettyjen kuljetusten edistämisen kannalta, ja se olisi periaatteessa säilytettävä, on tarpeen varmistaa, että sitä ei käytetä väärin. Kokemus on osoittanut, että tätä säännöstä on tietyissä unionin osissa järjestelmällisesti käytetty kabotaasin väliaikaisen luonteen kiertämiseksi perusteena ajoneuvojen jatkuvalle käytölle muussa jäsenvaltiossa kuin sijoittautumisjäsenvaltiossa. Tällaiset hyvän kauppataivan vastaiset käytännöt saattavat johtaa sosiaaliseen polkumyyntiin ja vaarantaa kabotaasia koskevan oikeudellisen kehyksen noudattamisen. Direktiivin 92/106/EY 4 artiklaa olisi sen vuoksi muutettava antamalla jäsenvaltioille mahdollisuus puuttua tällaisiin ongelmiin ottamalla käyttöön oikeasuhteinen rajoitus, joka koskee ajoneuvojen jatkuvaa käyttöä niiden alueella.
- (7 a) Yhdistetyssä kuljetuksessa maantiekuljetuksen osuuteen sovelletaan maanteiden tavarakuljetuksia koskevia unionin sääntöjä. Tarkemmin sanoen yhdistetyssä kuljetuksessa maantiekuljetuksen osuudet, jotka ovat kansallisia maantiekuljetuksia, eivät kuulu maantieliikenteen alan työntekijöiden lähettämistä koskevan erityissäännöksen sisältämien, direktiiviä 96/71/EY koskevien vapautusten piiriin, ja siten työntekijöiden lähettämistä koskevia yleisiä säännöksiä sovelletaan täysimääräisesti vastaanottavassa jäsenvaltiossa tällaisesta ensimmäisestä kuljetuksesta alkaen. Lisäksi unionin sääntöjä, jotka koskevat pääsyä maantieliikenteen harjoittajan ammatin harjoittamiseen, ajo- ja lepoaikoja ja ajopiirtureita, sovelletaan kaikilta osin yhdistetyn kuljetuksen maantieosuuksiin. Tähän sisältyy erityisesti uusi vaatimus kuljettajien työn järjestämisestä siten, että kuljettaja voi säännöllisesti palata työnantajansa sijoittautumisjäsenvaltioon tai kuljettajan asuinpaikkaan.

- (8) Direktiivissä 92/106/ETY olevaan yhdistetyn kuljetuksen määritelmään sisältyy erilaisia yhdistetyn kuljetuksen maantieosuuksia koskevia pituusrajoja, jotka riippuvat muulla kuin maantieosuudella käytetystä liikennemuodosta. Rautatieliikenteelle ei ole asetettu kiinteää pituusrajaa, vaan sen sijaan käytetään määrittelemätöntä "lähimmän sopivan terminaalin" käsitettä, joka tarjoaa jonkin verran joustavuutta erityistilanteiden huomioon ottamiseksi. Tämän rajoituksen soveltaminen on osoittautunut vaikeaksi, mikä johtuu erilaisista tulkinnosta ja täytäntöönpanoehtojen määrittelemiseen liittyvistä erityisistä vaikeuksista. Nämä epäselvyydet olisi syytä poistaa varmistamalla kuitenkin samalla, että jonkinasteinen joustavuus säilyy. Yhdistettyjen kuljetusten suunnittelua voitaisiin yksinkertaistaa erityisesti sallimalla yhtäläinen vaikutusalue kaikille liikennemuotoyhdistelmille ja helpottamalla täytäntöönpanon valvontaa siten, että maantieosuuden pituus mitataan linnuntietä maantieosuuden alku- ja päätepisteen osoitteiden tai GNSS-koordinaattien perusteella (käyttämällä esimerkiksi olemassa olevia välineitä).
- (8 a) Tämän direktiivin tavoitteet, eli maantieliikenteestä vähemmän ympäristöä kuormittaviin liikennemuotoihin siirtymisen edistäminen ja sen myötä unionin liikennejärjestelmän kielteisten vaikutusten vähentäminen, tulisi saavuttaa koko Euroopan unionin alueella. Vaikka 150 kilometrin pituusraja linnuntietä mitattuna mahdollistaa periaatteessa yhtäläisen vaikutusalueen kaikille liikennemuodoille kaikissa jäsenvaltioissa, maantieteellisistä ja taloudellisista kriteereistä johtuvat alueelliset erot ja väestötiheys on otettava huomioon. Tietty jousto tämän maantieosuuden pituusrajan ylittämiseksi voisi olla tarpeen, jos uudelleenlastauslaitteiden ja/tai terminaalikapasiteetin kannalta sopivaa maantie- / rautatieterminaalia ei löydy tältä etäisyydeltä. Yhtäläillä tarvitaan joustavuutta tämän maantieosuuden pituusrajan vähentämiseksi tietyissä tarkoin määritellyissä tapauksissa, jotta voidaan varmistaa, että kaikissa jäsenvaltioissa siirrytään maantieliikenteestä ympäristöä säästäviin liikennemuotoihin, ja välttää se, että jotkin alueet hyötyvät liikennemuotosiirtymästä samalla kun toisilla alueilla sitä vastoin maantiekuljetukset lisääntyvät entisestään. Tilanteessa, jossa maantieosuus kulkee jäsenvaltion alueen kautta ilman, että rahtia lastataan tai puretaan siellä, kyseinen jäsenvaltio voi päättää olla soveltamatta tässä direktiivissä säädettyjä tukitoimenpiteitä.

- (9) Direktiivissä 92/106/ETY olevassa yhdistetyn kuljetuksen määritelmässä asetetulla 100 kilometrin vähimmäispituudella yhdistetyn kuljetuksen muulle kuin maantiesuudelle varmistetaan, että useimmat yhdistetyt kuljetukset kuuluvat määritelmän soveltamisalaan. Rautatie- ja lähimerenkulkuosuudet kattavat yleensä pitkiä matkoja, jotta ne olisivat kilpailukykyisiä yksinomaan maanteitse tapahtuvien kuljetusten kanssa. Vähimmäispituudella varmistetaan myös, että soveltamisalan ulkopuolelle jäävät erityiskuljetukset, kuten lyhyet lauttamatkat, jotka toteutettaisiin joka tapauksessa. Tällaisen vähimmäispituuden rajoituksen vuoksi monet satamien ympäristössä ja taajamissa ja niiden ympäristössä tapahtuvat sisävesikuljetukset, jotka vähentävät huomattavasti sekä maantieverkkojen ruuhkia merisatamissa ja niiden välittömässä läheisyydessä että taajamien ympäristökuormitusta, eivät kuulu nykyisen yhdistettyjä kuljetuksia koskevan direktiivin soveltamisalaan. Tästä syystä olisi hyödyllistä poistaa tämä vähimmäispituuden rajoitus, mutta jättää edelleen soveltamisalan ulkopuolelle sellaiset muut kuin maantiesuudet, joiden ainoana tarkoituksena on ylittää luonnollinen este ja jotka eivät edistä liikennemuotosiirtymää EU:ssa. Tällaisia soveltamisalan ulkopuolelle jätettyjä muita kuin maantiesuuksia ovat muun muassa suorat saarten väliset lauttamatkat (kuten Cork–Roscoff tai Puttgarden–Rødby) tai kuljetukset tunnelin kautta (kuten Eurotunnelin kautta), kun muulle kuin maantiesuudelle ei ole olemassa maantievaihtoehtoa, ja tapaukset, jossa muulle kuin maantiesuudelle on olemassa teoreettinen maantievaihtoehto, mutta tämä maantiesuus ei ole kaupallisesti elinkelpoinen, koska se on huomattavasti pidempi ja aiheuttaa kilpailukyvyttömiä viivästyksiä ja hintoja, kuten lauttamatka Tallinnasta Tukholmaan tai lauttamatka Barista Dubrovnikiin. Toisaalta jos raide- tai sisävesiliikennettä käytetään ennen tai jälkeen lauttamatkaa ja maantiekuljetuksen alku- ja loppuosuuksien edellytykset täyttyvät, kuljetusketju laivaajalta vastaanottajalle olisi myös katsottava yhdistetyksi kuljetukseksi. Lisäksi saariyhteyksiä sisältäviä muita kuin maantiesuuksia, joissa liikenteenharjoittaja päättää mennä lautalla kaukaisempaan satamaan lähimmän sataman sijaan ja välttää siten huomattavan matkan maantieliikenteessä, kuten Cork-Santanderin valinta Roscoffista Espanjaan ajamisen sijaan, ei tulisi jättää soveltamisalan ulkopuolelle ja niiden olisi voitava saada tukea, koska ne edistävät liikennemuotosiirtymää.

- (9 a) Lisäksi vaikka yhdistetyn kuljetuksen nykyinen määritelmä kattaa ainoastaan jäsenvaltioiden väliset kuljetukset, olisi osa jäsenvaltioiden ja kolmannen maan välisestä intermodaalikuljetuksesta tulkittava direktiivin soveltamisalaan kuuluvaksi, jos unionissa tapahtuva osa kuljetuksesta täyttää yhdistetyn kuljetuksen määritelmässä asetetut edellytykset, sillä se edistää liikennemuotosiirtymää unionissa. Tällöin Euroopan unionin rajan ylittävästä muusta kuin maantieosuudesta on kuitenkin vähintään 100 kilometriä sijaittava EU:n alueella. Epäselvyyksien välttämiseksi tätä seikkaa on selvennettävä.
- (9 b) Vaikka se osa kolmansissa maissa alkavista tai päättyvistä intermodaalikuljetuksista, joka tapahtuu unionissa kuuluu tämän direktiivin soveltamisalaan tietyin edellytyksin, kolmansiin maihin sijoittautuneiden liikenteenharjoittajien markkinoille pääsyä ja ammatin harjoittamista koskeviin edellytyksiin sovelletaan edelleen unionin tai jäsenvaltioiden kolmansien maiden kanssa tekemiä sopimuksia, joihin sisältyy maantiekuljetuksia koskevia säännöksiä.
- (10) Yhdistetyn kuljetuksen määritelmässä nykyisin asetettu intermodaalisten kuormausyksiköiden vähimmäiskoko voi vaarantaa kaupunkiliikenteen innovatiivisten intermodaaliratkaisujen kehittämisen tulevaisuudessa, ja sen vuoksi kaikki kontin kokoa tai muotoa koskevat rajoitukset olisi poistettava. Toisaalta se, että intermodaaliset kuormausyksiköt voidaan tunnistaa nykyisin ja laajalti käytetyin tunnistuskeinoin, voisi nopeuttaa intermodaalisten kuormausyksikköjen käsittelyä terminaleissa ja helpottaa yhdistettyjen kuljetusten virtaa. Intermodaalisten kuormausyksikköjen alku- ja loppumaantieosuuksilla sallittuihin enimmäismittoihin sovelletaan direktiivin 96/53/EY säännöksiä.

- (11) Vanhanaikainen leimojen käyttö sen osoittamiseen, että yhdistetty kuljetus on tapahtunut, estää sen tehokkaan valvonnan tai varmentamisen, että kuljetus on oikeutettu direktiivissä 92/106/ETY säädettyihin toimenpiteisiin. Yhdistetyn kuljetuksen osoittamiseksi tarvittavat todisteet olisi selvennettävä, samoin kuin tapa, jolla nämä todisteet voidaan esittää. Erityisesti on tärkeää toistaa, että tällaiset todisteet voidaan toimittaa osittain tai kokonaan olemassa olevien kuljetusasiakirjojen, kuten useissa kansainvälisissä yleissopimuksissa määrättyjen rahtikirjojen, avulla. Olisi kannustettava kuljetustietojen käyttöä ja esittämistä sähköisin keinoin, kuten sähköisten rahtikirjojen (eCMR)⁴ avulla, koska sillä tavalla yksinkertaistetaan asiaa koskevien todisteiden esittämistä. Tässä yhteydessä on tärkeää varmistaa, että asianomaiset viranomaiset hyväksyvät sähköiset tiedot. Paperimuodossa tai sähköisessä muodossa toimitettujen todisteiden olisi oltava luotettavia ja oikeaksi todistettuja joko kirjallisella allekirjoituksella, leimalla tai sähköisellä todentamismenetelmällä niiden toimitusmuodosta riippuen. Sääntelykehyksessä ja hallinnollisten menettelyjen yksinkertaistamista koskevissa aloitteissa sekä liikennenäkökohtien digitalisoinnissa olisi otettava huomioon unionin tason kehitys.
- (12) Direktiivissä 92/106/ETY määriteltyjen nykyisten taloudellisten tukitoimenpiteiden soveltamisala on hyvin rajallinen, ja ne koostuvat verotoimenpiteistä (eli veronpalautuksista tai -alennuksista), jotka koskevat ainoastaan tiettytyyppisiä yhdistettyjä rautatie- ja maantiekuljetuksia. Olisi myös edistettävä muita kaikkiin liikennemuotoyhdistelmiin soveltuvia asiaankuuluvia toimenpiteitä, jotta voidaan vähentää maanteiden tavaraliikenteen osuutta ja edistää muiden liikennemuotojen kuten rautatie-, sisävesi- ja meriliikenteen käyttöä ilman pilaantumisen, kasvihuonekaasupäästöjen, tieliikenneonnettomuuksien, melun ja ruuhkien vähentämiseksi.

⁴ Määrätään yleissopimukseen tavarankansainvälisessä tiekuljetuksessa käytettävästä rahtisopimuksesta tehdyssä sähköisestä rahtikirjasta koskevassa lisäpöytäkirjassa.

- (13) Merkittävin infrastruktuurin pullonkaula, joka haittaa maanteiden tavarankuljetusten siirtämistä muihin liikennemuotoihin, liittyy uudelleenlastaustermiinaaleihin.

Uudelleenlastaustermiinaalien jakautuminen ja kattavuus unionissa on nykyisin riittämätön myös nykyisessä Euroopan laajuisen liikenneverkon (TEN-T) ydinverkossa ja kattavassa verkossa, ja samaan aikaan nykyisten uudelleenlastaustermiinaalien kapasiteetti on loppumassa ja vaatii kehittämistä, jotta se pystyisi vastaamaan tavarankuljetusten yleiseen kasvuun. Uudelleenlastauskapasiteettiin tehtävät investoinnit voivat vähentää uudelleenlastauksen kokonaiskustannuksia ja siten synnyttää haettua liikennemuotosiirtymää, kuten joidenkin jäsenvaltioiden esimerkki osoittaa. Jäsenvaltiot voivat toteuttaa toimenpiteitä tukeakseen investointeja, joilla varmistetaan, että liikenteenharjoittajilla on käytettävissään sellaisten tehokkaiden yhdistettyjen kuljetusten uudelleenlastaustermiinaalien verkko, jossa on riittävästi uudelleenlastauskapasiteettia, jotta pystytään vastaamaan kuljetusinfrastruktuurin nykyiseen ja tulevaan kysyntään. Tällaisia toimenpiteitä voisivat olla kansallisen liikennepolitiikan suunnittelu, erityinen maankäytön suunnittelu, julkisen ja yksityisen sektorin kumppanuudet, kansallisen tai kunnallisen maaomaisuuden vuokraaminen erityistä tarkoitusta varten tai erilaiset valtiontukitoimenpiteet. Tämä parantaisi yhdistettyjen kuljetusten kilpailukykyä yksinomaan maanteitse tapahtuvaan kuljetukseen verrattuna ja siten kannustaisi käyttämään vaihtoehtoisia tavarankuljetusmuotoja ja lisäisi liikennemuotosiirtymää.

- (13 a) Uudelleenlastaustermiinaalien kattavuutta, tehokkuutta ja kapasiteettia olisi lisättävä ainakin nykyisissä Euroopan laajuisen liikenneverkon ydinverkossa ja kattavassa verkossa. Jotta kuljetukset voisivat hyötyä tästä direktiivistä ja kun otetaan asianmukaisesti huomioon väestötiheys, maantieteelliset ja luonnolliset rajoitteet, markkinaolosuhteet sekä kauppa- ja tavaravirrat, pitkän aikavälin tavoitteena olisi oltava, että enintään 150 kilometrin päässä jokaisesta unionissa sijaitsevasta lastauspaikasta pitäisi olla keskimäärin vähintään yksi yhdistettyihin kuljetuksiin sopiva uudelleenlastaustermiinaali. Koordinointi jäsenvaltioiden kesken ja tarvittaessa komission kanssa helpottaisi tämän tavoitteen saavuttamista.

- (13 b) Erityisesti silloin, kun terminaalialue tuetaan julkisin varoin, vaikuttaa tärkeältä, että ainakin tietyn ajan kaikille yhdistettyjen kuljetusten käyttäjille taataan avoin pääsy ilman syrjintää. Viiden vuoden vähimmäismääräaika vaikuttaa asianmukaiselta, sillä esimerkiksi Euroopan rakenne- ja investointirahastojen (ERI-rahastot) mukaiset terminaalien yhteisrahoitus sopimukset sisältävät tällaisen määräyksen.⁵ Pidempiä määräaikoja voidaan kuitenkin vahvistaa muissa sopimuksissa, ohjelmissa ja/tai jäsenvaltioiden välisesti. Toimenpiteet mainitunlaisen avoimen ja syrjimättömän pääsyn dokumentoimiseksi (esimerkiksi tietojen julkaiseminen terminaalipalveluista perittävistä maksuista) voisivat edelleen edistää yhdistettyjä kuljetuksia ja siten synnyttää haettua liikennemuotosiirtymää.
- (14) Jäsenvaltiot voivat toteuttaa olemassa olevien toimenpiteiden lisäksi yhdistettyjen kuljetusten eri osuuksiin ja osatekijöihin kohdennettuja taloudellisia tukitoimenpiteitä. Tällaisiin toimenpiteisiin voi, sanotun kuitenkin rajoittamatta direktiivin 2012/34/EU 29–37 artiklan soveltamista, kuulua esimerkiksi tiettyjen verojen, infrastruktuurin käyttömaksujen, ulkoisiin kustannuksiin perustuvien maksujen, ruuhkamaksujen tai muiden kuljetusmaksujen alentaminen sekä yhdistetyissä kuljetuksissa kuljetetuille intermodaalisille kuormausyksiköille myönnettävät suorat avustukset, uudelleenlastauskustannusten osittainen korvaaminen, vapautus liikennöintikielloista ja yhdistettyjä kuljetuksia varten kehitettäviin digitaalisiin ratkaisuihin kohdistettavat investointituet.
- (15) Yhdistettyjä kuljetuksia koskevat tukitoimenpiteet on toteutettava Euroopan unionin toiminnasta tehtyyn sopimukseen sisältyvien valtioneuvoston päätösten mukaisesti. Kun lisäksi otetaan huomioon tällaisen tuen merkitys yhdistettyjen kuljetusten kehittämiselle, komission olisi arvioitava mahdollisuutta laatia saatujen kokemusten perusteella kriteerit, joiden perusteella tietyn tyyppisten yhdistettyihin kuljetuksiin kohdistettavien tukien voidaan katsoa soveltuvan sisämarkkinoille.
- (16) [...] *(siirretty johdanto-osan 13 a kappaleeseen)*
- (17) Jäsenvaltioiden olisi myös tarkasteltava tukitoimenpiteitä säännöllisesti uudelleen niiden vaikuttavuuden ja tehokkuuden varmistamiseksi.

⁵ Asetuksen (EU) N:o 1303/2013 ja erityisesti sen 71 artiklan mukaisesti.

- (18) Tätä direktiiviä sovellettaessa ei ole syytä erottaa toisistaan toisen lukuun suoritettavia yhdistettyjä kuljetuksia ja omaan lukuun suoritettavia yhdistettyjä kuljetuksia.
- (19) Jotta unionin liikenteen ja erityisesti yhdistettyjen kuljetusten markkinoiden kasvusta voidaan pysyä ajan tasalla ja mahdollistaa sen arviointi, asiaa koskevia vertailukelpoisia ja luotettavia tietoja olisi kerättävä unionin tasolla, myös jäsenvaltioiden toimesta, ja niistä olisi raportoitava komissiolle säännöllisesti. Komission olisi esitettävä joka viides vuosi Euroopan parlamentille ja neuvostolle kertomus tämän direktiivin soveltamisesta. Mahdollisuuksien mukaan ja päällekkäisen työn sekä hallinnollisen taakan välttämiseksi tähän tarkoitukseen olisi käytettävä uudelleen olemassa olevista lähteistä, kuten Eurostatista tai kansallisista tilastotietokannoista peräisin olevia yhdistettyjä kuljetuksia koskevia merkityksellisiä tietoja.
- (19 a) Jotta jäsenvaltioilta vaadittavan raportoinnin helpottamiselle voidaan varmistaa yhdenmukaiset edellytykset, komission olisi annettava jäsenvaltioille suuntaviivat, joissa kuvataan 5 artiklan 1 kohdassa tarkoitettuja yhdistettyjä kuljetuksia koskevien tietojen kokoamis- ja esittämismenetelmät.
- (20) Läpinäkyvyys on tärkeää kaikille yhdistettyihin kuljetuksiin osallistuville sidosryhmille. Läpinäkyvyyden edistämiseksi on tärkeää varmistaa, että kaikki asiaankuuluvat säännöt, toimenpiteet ja yhteystiedot julkaistaan helposti saatavalla tavalla.
- (21) [...]
- (22) Jäsenvaltiot eivät voi riittävällä tavalla saavuttaa tämän direktiivin tavoitteita eli edistää siirtymistä maantieliikenteestä vähemmän ympäristöä kuormittaviin liikennemuotoihin ja siten pienentää unionin liikennejärjestelmän negatiivisia ulkoisvaikutuksia, vaan ne voidaan saavuttaa paremmin unionin tasolla, koska yhdistetyt tavarakuljetukset ja toisiinsa liittyvät infrastruktuurit ja ne ongelmat, joihin tällä direktiivillä on tarkoitus puuttua, ovat pääasiallisesti luonteeltaan rajatylittäviä. Sen vuoksi unioni voi toteuttaa toimenpiteitä Euroopan unionista tehdyn sopimuksen 5 artiklassa vahvistetun toissijaisuusperiaatteen mukaisesti. Mainitussa artiklassa vahvistetun suhteellisuusperiaatteen mukaisesti tässä direktiivissä ei ylitetä sitä, mikä on tarpeen näiden tavoitteiden saavuttamiseksi.
- (23) Sen vuoksi direktiiviä 92/106/ETY olisi muutettava,

OVAT HYVÄKSYNEET TÄMÄN DIREKTIIVIN:

1 artikla

Muutetaan direktiivi 92/106/ETY seuraavasti:

1) Korvataan otsikko seuraavasti:

"Neuvoston direktiivi 92/106/ETY, annettu 7 päivänä joulukuuta 1992, tietyntyylisiä tavaroiden kansainvälisiä yhdistettyjä kuljetuksia koskevista yhteisistä säännöistä";

uusi 1 a artikla:

Tämän direktiivin tarkoituksena on osaltaan vähentää ilman pilaantumista, kasvihuonekaasupäästöjä, tieliikenneonnettomuuksia, melua ja ruuhkia edistämällä yhdistettyjen kuljetusten kehittämistä ja kannustaa tavaraliikenteen liikennemuotosiirtymään maanteiltä muihin liikennemuotoihin, kuten rautatie-, sisävesi- ja meriliikenteeseen, lisäämällä yhdistettyjen kuljetusten kilpailukykyä verrattuna maanteiden tavaraliikenteeseen.

2) Korvataan 1 artikla seuraavasti:

"1 artikla

1. Tätä direktiiviä sovelletaan kansainvälisiin yhdistettyihin kuljetuksiin.
2. Tässä direktiivissä 'kansainvälisellä yhdistetyllä kuljetuksella' tarkoitetaan jäsenvaltioiden välillä tai jäsenvaltioiden ja kolmannen maan välillä kuljetettavaa intermodaalisten kuormausyksikköjen kuljetusta (kuormattuna tai tyhjänä), joka käsittää matkan ensimmäisen tai viimeisen maantieosuuden tai molemmat, sekä yhden tai useamman muun kuin maantieosuuden, jossa käytetään rautatie-, sisävesi- tai merikuljetusta:

Intermodaalisten kuormausyksiköiden katsotaan tarkoittavan:

- a) vetoautotonta perä- tai puoliperävaunua, vaihtokoria tai konttia, joka yksilöidään kansainvälisissä standardeissa ISO6346 ja EN13044 määritellyn tunnistejärjestelmän mukaisesti, kun saattamaton intermodaalinen kuormausyksikkö uudelleenlastataan eri liikennemuodosta toiseen; tai
- b) maantieajoneuvoa (kuorma-auto perävaunulla tai ilman perävaunua tai vetoautollinen puoliperävaunu) tai puoliperävaunu, jota ei voi nostaa nostolaitteella, jota kuljetetaan rautatie-, sisävesi- tai merikuljetuksena matkan muulla kuin maantiesuudella.

- 2 a. Tätä direktiiviä sovelletaan ainoastaan niihin yhdistettyihin kuljetuksiin, joissa ainakin yhdellä matkan muulla kuin maantiesuudella on vastaava toteutuskelpoinen maantiekuljetusvaihtoehto, ja siten kuljetus kokonaisuudessaan sisältää liikennemuotosiirtymän unionissa.

3. Kukin 2 kohdassa tarkoitetuista maantiesuuksista saa olla pituudeltaan enintään 150 kilometriä linnuntietä;

Tätä maantiesuuden pituusrajaa sovelletaan kunkin maantiesuuden kokonaispituuteen kaikista matkan varrella sen alkuosuudella tapahtuvista noudoista ja sen loppuosuudella tapahtuvista toimituksista riippumatta. Tyhjien kuormausyksiköiden kuljetusta ennen maantiekuljetuksen alkuosuutta tai sen loppuosuuden jälkeen (kuten kulku varikolta tai varikolle) ei katsota osaksi yhdistettyä kuljetusta.

- 3 a. Jos uudelleenlastauslaitteiden ja/tai terminaalikapasiteetin kannalta sopivaa maantie-/rautatie terminaalia ei löydy 150 kilometrin etäisyydellä linnuntietä, kyseisen maantiesuuden pituusraja voidaan ylittää yhdistetyissä kuljetuksissa sellaiseen maantieteellisesti lähimpään soveltuvaan kuljetusterminaliin pääsemiseksi, jossa on tarvittavat operatiiviset uudelleenlastausvalmiudet jäsenvaltioiden määrittelemien sääntöjen mukaisesti. Tätä varten jäsenvaltioiden on yksilöitävä tilanteet, joissa tarvittavia operatiivisia uudelleenlastausvalmiuksia ei ole käytettävissä, ja määritettävä soveltuvat vaihtoehdot. Jäsenvaltioiden on julkaistava nämä säännöt.
- 3 b. Jäsenvaltio voi päättää olla soveltamatta tämän direktiivin 6 artiklassa säädetyjä tukitoimenpiteitä maantiesuuteen, joka kulkee sen alueen kautta ilman, että tavaroita lastataan tai puretaan.

4. Jos yhdistetty kuljetus alkaa unionin ulkopuolella ja/tai päättyy unionin ulkopuolelle, tätä direktiiviä sovelletaan unionissa tapahtuvaan kuljetukseen osaan, jos:
- a) kuljetuksen unionissa tapahtuva osa täyttää 2, 2 a, 3, 3 a ja 3 b kohdassa vahvistetut vaatimukset, ja
 - b) Euroopan unionin rajan ylittävä muu kuin maantieosuus on vähintään 100 kilometrin pituinen unionin alueella."
- 3) Korvataan 3 artikla seuraavasti:

"3 artikla

1. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että maantiekuljetuksen katsotaan olevan osa tämän direktiivin soveltamisalaan kuuluvaa yhdistettyä kuljetusta ainoastaan, jos kyseisestä maantiekuljetuksesta vastaava kuljetusyrittäjä voi esittää selvät todisteet siitä, että kyseinen maantiekuljetus muodostaa yhdistetyn kuljetuksen maantieosuuden.
2. Edellä 1 kohdassa tarkoitetuissa todisteissa on oltava seuraavat tiedot:
 - a) rahdinantajan tai liikenteenharjoittajan, joka järjestää yhdistetyn kuljetuksen rahdinantajan puolesta, nimi, osoite ja yhteystiedot;
 - b) kuljetetun intermodaalisen kuormausyksikön tunniste tai jos maantieajoneuvoa kuljetetaan muulla kuin maantieosuudella, kyseisen maantieajoneuvon tunniste;
 - (b a) vastaanottajan nimi, osoite ja yhteystiedot;
 - c) yhdistetyn kuljetuksen reitti:
 - paikat, joissa kukin eri yhdistetyn kuljetuksen maantieosuus alkaa ja päättyy unionissa, ja vastaavat päivämäärät;
 - seuraavat etäisyydet:
 - i) kunkin unionissa sijaitsevan maantieosuuden pituus linnuntietä;
 - ii) [...];

iii) niiden yhdistettyjen kuljetusten osalta, joihin sovelletaan 1 artiklan 4 kohdan b alakohtaa, unionissa sijaitsevan muun kuin maantieosuuden pituus;

- Maantieosuus voi olla yli 150 kilometriä ainoastaan 1 artiklan 3 a kohdassa tarkoitettujen jäsenvaltioiden antamien sääntöjen nojalla ja niiden mukaisesti;
- Jos kyseessä on maantiekuljetuksen alkuosuus, ensimmäisestä/seuraavasta uudelleenlastausterminalista saatu vahvistus todisteena siitä, että tunnistettu intermodaalinen kuormausyksikkö lastataan uudelleen liikennemuotojen välillä, mukaan lukien paikka ja päiväys, tai kultakin asianomaiselta muulla kuin maantieosuudella tapahtuvaa kuljetusta hoitavalta liikenteenharjoittajalta saatu vahvistus siitä, että tunnistettu intermodaalinen kuormausyksikkö tai maantieajoneuvo kuljetetaan tämän toimesta osana kyseistä yhdistettyä kuljetusta, mukaan lukien noutopaikka ja -päivämäärä;
- jos kyseessä on maantiekuljetuksen loppuosuus, viimeisestä uudelleenlastausterminalista saatu vahvistus todisteena siitä, että tunnistettu intermodaalinen kuormausyksikkö on lastattu uudelleen liikennemuotojen välillä, mukaan lukien paikka ja päiväys, tai kultakin asianomaiselta muulla kuin maantieosuudella tapahtuvaa kuljetusta hoitavalta liikenteenharjoittajalta saatu vahvistus siitä, että tunnistettu intermodaalinen kuormausyksikkö tai maantieajoneuvo on kuljetettu tämän toimesta osana kyseistä yhdistettyä kuljetusta, mukaan lukien toimituspaikka ja -päivämäärä.

2 a. Kaikkien edellä 1 kohdassa tarkoitettujen todisteiden on oltava asianmukaisesti oikeaksi todistettuja.

3. Olemassa olevia todisteita tai asiakirjoja voidaan käyttää, jos ne sisältävät kaikki 3 artiklan 2 kohdan mukaisesti vaaditut tiedot. Tällöin muita todisteita tai asiakirjoja ei saa vaatia sen osoittamiseksi, että liikenteenharjoittaja suorittaa yhdistettyä kuljetusta.

4. Edellä 1 kohdassa tarkoitetut todisteet on pyynnöstä toimitettava sen jäsenvaltion toimivaltaiselle tarkastusviranomaiselle, jossa tarkastus suoritetaan. Todisteiden on oltava asianomaisen jäsenvaltion virallisella kielellä tai englanniksi.

- 4 a. Tienvarsitarkastuksissa kuljettaja saa ottaa yhteyttä pääkonttoriin, liikenteestä vastaavaan henkilöön, rahdinantajaan tai yhdistetyn kuljetuksen rahdinantajan puolesta järjestävään liikenteenharjoittajaan tai muuhun tahoon, joka voi auttaa häntä 2 kohdassa tarkoitettujen todisteiden esittämisessä. Nämä tiedot on esitettävä tienvarsitarkastuksen aikana⁶.
5. Todisteet voidaan esittää sähköisesti käyttäen muunneltavaa strukturoitua muotoa, joka soveltuu suoraan tietokoneella tallennettavaksi ja käsiteltäväksi
6. Tienvarsitarkastuksissa sallitaan kuljetuksen poikkeaminen esitetyistä todisteista, erityisesti 2 kohdan c alakohdassa tarkoitetuista reititystiedosta, jos se on asianmukaisesti perusteltua, poikkeuksellisissa ja odottamattomissa olosuhteissa, joihin liikenteenharjoittaja ei voi vaikuttaa ja jotka aiheuttavat muutoksia yhdistettyyn kuljetukseen. Tarvittavien todisteiden esittämistä varten kuljettajalla saa ottaa yhteyttä pääkonttoriin, liikenteestä vastaavaan henkilöön, rahdinantajaan tai yhdistetyn kuljetuksen rahdinantajan puolesta järjestävään liikenteenharjoittajaan tai muuhun tahoon, joka voi esittää lisäperusteluja tälle toimitetun näytön ja tosiasiallisen kuljetuksen väliselle erolle";
- 4) Korvataan 4 artikla seuraavasti:

"4 artikla

1. Kaikilla jäsenvaltioon sijoittautuneilla liikenteenharjoittajilla, jotka täyttävät ammattiin pääsyn ja tavarankuljetusmarkkinoille pääsyn edellytykset, on oikeus suorittaa maantiekuljetuksen alku- ja/tai loppuosuus kansainvälisen yhdistetyn kuljetuksen yhteydessä.

⁶ Asetuksen (EY) N:o 1072/2009 8 artiklan 4 a kohdan mukaisesti.

2. Poiketen siitä, mitä ensimmäisessä kohdassa säädetään, jäsenvaltiot voivat säätää, kun se on tarpeen sellaisen väärinkäytön välttämiseksi, jossa vastaanottavassa jäsenvaltiossa maantiekuljetuksen alku- tai loppuosuudella suoritetaan rajoittamattomasti ja jatkuvasti palveluja, että tällaisella maantieosuudella viimeinen lastin purkaminen on suoritettava määrätyn ajan kuluessa siitä, kun ajoneuvo on saapunut kyseiseen vastaanottavaan jäsenvaltioon. Tämän määräajan on oltava vähintään viisi päivää. Jäsenvaltion, joka on käyttänyt tätä mahdollisuutta hyväkseen, on myös vahvistettava ajanjakso, joka seuraa liikenteenharjoittajan sellaisiin maantieosuuksiin liittyvien kuljetusten päättymistä, jonka aikana samaa ajoneuvoa tai, kun kyseessä on ajoneuvoyhdistelmä, ajoneuvoyhdistelmän vetoajoneuvoa, ei saa käyttää kyseisessä vastaanottavassa jäsenvaltiossa tällaisilla maantiekuljetusten alku- ja/tai loppuosuuksilla tai asetuksessa (EY) N:o 1072/2009 määritellyssä kabotaasiliikenteessä. Tämä ajanjakso ei saa olla pidempi kuin viisi päivää.
3. Jäsenvaltioiden, jotka soveltavat 2 kohdan mukaista poikkeusta, on sen lisäksi, mitä 3 artiklassa säädetään, varmistettava, että maantiekuljetuksen katsotaan olevan osa tämän direktiivin soveltamisalaan kuuluvaa yhdistettyä kuljetusta ainoastaan, jos kyseistä maantiekuljetusta hoitava kuljetusyrittäjä voi esittää selvät todisteet asianomaisista edeltävistä kuljetuksista sekä siitä, milloin ajoneuvo on saapunut vastaanottavaan jäsenvaltioon.
4. Jäsenvaltioiden, jotka soveltavat 2 kohdan mukaista poikkeusta, on ilmoitettava siitä komissiolle ennen kuin ne alkavat soveltaa asiaa koskevia kansallisia toimenpiteitä. Niiden on tarkistettava nämä säännöt vähintään viiden vuoden välein ja ilmoitettava tarkistuksesta komissiolle. Niiden on asetettava säännöt, mukaan lukien asianomaisten ajanjaksojen pituus, yleisön saataville läpinäkyvällä tavalla."

5) Korvataan 5 artikla seuraavasti:

"5 artikla

1. Jäsenvaltioiden on toimitettava komissiolle ensimmäisen kerran viimeistään [xx päivänä ...kuuta/xxxx – 18 kuukauden kuluttua direktiivin saattamisesta osaksi kansallista lainsäädäntöä] ja sen jälkeen [viiden] vuoden välein kertomus, jossa annetaan tiedot niiden alueella suoritetuista tämän direktiivin soveltamisalaan kuuluvista yhdistetyistä kuljetuksista. Kertomuksessa on oltava tietoja ja tilastoja, jos niitä on saatavilla, jotka liittyvät erityisesti tärkeimpiin yhdistetyissä kuljetuksissa käytettyihin kansallisiin ja rajat ylittäviin liikenneverkkokäytäviin, ajoneuvojen lukumäärään (perävaunuyhdistelmä lasketaan yhdeksi ajoneuvoksi), kuljetettuihin vaihtokoreihin ja kontteihin sekä kuljetettuihin tonnimääriin, luettelo yhdistettyihin kuljetuksiin tarkoitetuista palvelevista uudelleenlastaustermiinaaleista sekä yhteenveto kaikista sovelletuista ja suunnitelluista kansallisista tukitoimenpiteistä.
 - a) [...];
 - b) [...];
 - c) [...];;
 - d) [...].
2. Komissio antaa jäsenvaltioille suuntaviivat, joissa kuvataan 1 kohdassa tarkoitettujen yhdistettyjä kuljetuksia koskevien tietojen kokoamisessa ja esittämisessä käytettävät menetelmät.
3. Kansallisten raporttien ja unionin tasolla saatavilla olevien tietojen analyysin pohjalta komissio laatii ja toimittaa Euroopan parlamentille ja neuvostolle ensimmäisen kerran viimeistään [xx päivänä ...kuuta/xxxx – 9 kuukauden kuluttua jäsenvaltioiden raporttien määrääjän jälkeen] ja sen jälkeen aina [viiden] vuoden välein kertomuksen, jossa käsitellään seuraavia kysymyksiä:
 - a) yhdistettyjen kuljetusten taloudellinen kehitys,
 - b) [...],

- c) [...],
- d) mahdolliset lisätoimenpiteet, mukaan lukien 1 artiklassa annetun yhdistetyn kuljetuksen määritelmän tarkistaminen ja 6 artiklassa säädettyjen toimenpiteiden luettelon mukauttaminen."

[6 artikla]

- 6) Lisätään 6 artiklaan 4, 5, 6, 7 ja 8 kohta seuraavasti:
- 4. "Jäsenvaltiot voivat toteuttaa toimenpiteitä tukeakseen tämän direktiivin tavoitetta tukea uudelleenlastaustermiinaaleihin tehtäviä investointeja, jotta voidaan:
 - a) rakentaa ja tarvittaessa laajentaa tällaisia yhdistetyissä kuljetuksissa käytettäviä uudelleenlastaustermiinaaleja;
 - b) tehostaa olemassa olevien termiinaalien toimintaa.
 - 4 a. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että kaikkien julkisesti tuettujen uudelleenlastauslaitosten osalta kaikille toimijoille myönnetään avoin ja syrjimätön pääsy vähintään viiden vuoden ajan tai pidempään, jos se on tarpeen ja/tai jäsenvaltion niin päättäessä ja unionin oikeuden mukaisesti. Jäsenvaltiot voivat asettaa tukikelpoisuutta koskevia lisäehtoja.
 - 5. Jäsenvaltiot voivat toteuttaa lisätoimenpiteitä yhdistettyjen kuljetusten kilpailukyvyyn parantamiseksi suhteessa vastaaviin maantiekuljetuksiin.
- Tällaiset toimenpiteet voidaan, sanotun kuitenkaan rajoittamatta direktiivin 2012/34/EU 29–37 artiklan soveltamista, kohdistaa mihin tahansa yhdistettyyn kuljetukseen tai sen osaan, kuten maantieosuuteen tai muuhun kuin maantieosuuteen, kuljetuksessa käytettyyn ajoneuvoon, alukseen tai intermodaaliseen kuormausyksikköön tai uudelleenlastaukseen.
- 6. Jäsenvaltioiden on toimitettava viipymättä tämän artiklan mukaisesti toteutettujen toimenpiteiden teksti komissiolle.

7. Jäsenvaltioiden on säännöllisesti arvioitava uudelleen yhdistettyjen kuljetusten markkinoiden tarpeita ja tarvittaessa mukautettava toimenpiteitä, joilla tuetaan yhdistettyjä kuljetuksia.
8. [...]
- 8 a. Komission on arvioitava mahdollisuutta laatia saatujen kokemusten perusteella toiminnalliset kriteerit, joiden perusteella tietyn tyyppisten yhdistettyihin kuljetuksiin kohdistettavien tukien voidaan katsoa soveltuvan sisämarkkinoille.";
- 7) Kumotaan 7 ja 9 artikla.
- 8) Lisätään artikla seuraavasti:

"9 a artikla

1. [...]
2. [...]
3. Jäsenvaltioiden on julkaistava helposti saatavissa olevalla tavalla ja maksutta tämän direktiivin soveltamisen kannalta merkitykselliset tiedot, myös talouden toimijoiden saatavilla olevasta tuesta ja asianomaisten kansallisten viranomaisten yhteyspisteistä. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava komissiolle paikka, jossa kyseiset tiedot julkaistaan, sekä asianomaisten kansallisten viranomaisten yhteystiedot ja erilaiset tehtävät.
4. Euroopan komissio julkaisee verkkosivustollaan ja pitää ajan tasalla luetteloa asianomaisten kansallisten viranomaisten yhteyspisteistä ja sille tiedoksi annetuista jäsenvaltioiden täytäntöönpanotoimenpiteistä, mukaan lukien ne, jotka on mainittu 1 artiklan 3 a ja 3 b alakohdassa";

9) Lisätään artikla seuraavasti:

2 artikla

1. Jäsenvaltioiden on saatettava tämän direktiivin noudattamisen edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset voimaan viimeistään XX.XX.XXXX [kaksi vuotta tämän direktiivin voimaantulosta]. Niiden on ilmoitettava tästä viipymättä komissiolle. Näissä jäsenvaltioiden antamissa säädöksissä on viitattava tähän direktiiviin tai niihin on liitettävä tällainen viittaus, kun ne virallisesti julkaistaan. Niissä on myös mainittava, että voimassa oleviin lakeihin, asetuksiin ja hallinnollisiin määräyksiin sisältyviä viittauksia tällä direktiivillä kumottuun direktiiviin pidetään viittauksina tähän direktiiviin. Jäsenvaltioiden on säädettävä siitä, miten viittaukset tehdään ja miten maininnat muotoillaan.
2. Jäsenvaltioiden on toimitettava tässä direktiivissä tarkoitetuista kysymyksistä antamansa keskeiset kansalliset säännökset kirjallisina komissiolle.

3 artikla

Tämä direktiivi tulee voimaan kahdentenakymmenentenä päivänä sen jälkeen, kun se on julkaistu *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

4 artikla

Tämä direktiivi on osoitettu kaikille jäsenvaltioille.

Tehty Brysselissä

Euroopan parlamentin puolesta

Puhemies

Neuvoston puolesta

Puheenjohtaja
