



Brüssel, 31. mai 2024
(OR. en)

10275/24

Institutsioonidevaheline
dokument:
2023/0396(COD)

TRANS 248
CODEC 1343
IA 123

ARUANNE

Saatja:	Nõukogu peasekretariaat
Saaja:	Alaliste esindajate komitee / nõukogu
Eelmise dok nr:	6370/7/24 REV 7
Komisjoni dok nr:	15200/23 + ADD 1
Teema:	Nõukogu 18. juuni 2024. aasta istungi (<u>transport</u> , telekommunikatsioon ja energeetika) ettevalmistamine Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv, millega muudetakse nõukogu direktiivi 92/106/EMÜ seoses kaupade ühendvedu toetava raamistikuga ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EL) 2020/1056 seoses väliskulude kokkuhoiu arvutamise ja koondandmete koostamisega – Eduaruanne

I. SISSEJUHATUS

- Komisjon esitas 7. novembril 2023 Euroopa Parlamendile ja nõukogule eespool nimetatud ettepaneku (edaspidi „kombineeritud vedu käsitlev direktiiv“).
- Ettepanekuga täiendatakse 2023. aasta juulis aruka ja säästva liikuvuse strateegia raames vastu võetud kaubaveo keskkonnahoidlikumaks muutmise paketti, et parandada kaubaveo tulemuslikkust ja aidata kaasa kliimaneutraalsuse eesmärgi saavutamisele aastaks 2050.
- Pakett sisaldab ka ettepanekut muuta teatavate maantesõidukite massi ja mõõtmete direktiivi, määruse ettepanekut transporditeenuste kasvuhoonegaaside heite arvestuse kohta („CountEmissions EU“) ja määruse ettepanekut raudteetaristu läbilaskevõime kasutamise kohta ühtses Euroopa raudteepiirkonnas.

4. Kombineeritud vedu käsitlevas direktiivis tehakse ettepanek muuta praegu kehtivat direktiivi,¹ et veelgi edendada kaubaveo üleminekut maanteedtranspordilt keskkonnasäästlikumatele transpordiliikidele, nagu raudtee, siseveeteed ja lähimerevedu, et vähendada liidu transpordisüsteemi väliskulusid.
5. Selle eesmärgi saavutamiseks kehtestatakse ettepanekuga täielikult või osaliselt liidu territooriumil toimuvate ühendvedude suuremat kasutuselevõttu toetav üldine raamistik. Kõige olulisem on, et sellega nähakse ette sihtotstarbelised stiimulid ühendvedude alarühmana määratletud kombineeritud veo konkurentsivõime suurendamiseks, mis säästab teataval määral väliskulusid.
6. Kombineeritud vedu käsitlevas direktiivis tehakse ka ettepanek muuta määrust (EL) 2020/1056 elektroonilise kaubaveoteabe (edaspidi „eFTI“) kohta,² et eFTI platvormid saaksid arvutada väliskulusid ja luua parema seire eesmärgil koondandmeid, asendades seeläbi paberdokumendid.
7. Ettepanek on kolmas katse muuta 1992. aasta direktiivi, mida peetakse aegunuks ja kohaldamisala osas piiratuks. Komisjoni poolt 1998. ja 2017. aastal esitatud ettepanekud õigusakti läbivaatamiseks võeti mõlemad tagasi.

II. TÖÖ TEISTES INSTITUTSIOONIDES

8. Euroopa Parlament määras vastutavaks komisjoniks transpordi- ja turismikomisjoni (TRAN). TRAN määras 5. detsembril 2023 raportööriks Massimiliano Salini (PPE, IT).
9. TRAN avaldas 1. märtsil 2024 töödokumendi³ raportööri soovitustega.

TRANi raporti projekt esitatakse parlamendi uuel ametiajal.

¹ Nõukogu 7. detsembri 1992. aasta direktiiv 92/106/EMÜ, millega kehtestatakse ühiseeskirjad kaupade teatavate kombineeritud vedude kohta liikmesriikide vahel (*EÜT L 368, 17.12.1992, lk 38–42*).

² Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. juuli 2020. aasta määrus (EL) nr 2020/2020 elektroonilise kaubaveoteabe kohta (*ELT L 249, 31.7.2020, lk 33–48*).

³ https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TRAN-DT-759727_ET.pdf.

10. Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee võttis oma arvamuse vastu täiskogu 585. istungil 14. veebruaril 2024. Regioonide Komitee võttis oma arvamuse vastu 31. jaanuari – 1. veebruari 2024. aasta 159. täiskogu istungil.

III. TÖÖ NÕUKOGUS

11. Komisjon esitas ettepaneku ja selle mõjuhinna transpordi töörühma – mitmeliigiline transport ja transpordivõrgustikud 19. novembri 2023. aasta koosolekul Hispaania eesistumise ajal.
12. Ettepaneku põhjalik läbivaatamine algas Belgia eesistumise ajal. Töörühm pidas 12. jaanuarist kuni 31. maini 2024 üksteist arutelu, mille tulemusel koostati seitse kompromissteksti. Arutelude alguses selgitas komisjon pärast mitme liikmesriigi tõstatatud küsimusi ettepaneku ja teatavate sõidukite massi ja mõõtmeid käsitleva direktiivi kavandatud läbivaatamise vastastikust täiendavust.

Kombineeritud veo mõiste (artikkel 1c)

– *Väliskulude kokkuhoid 40 %*

Enamik küsimusi ja kommentaare puudutas hiljuti esitatud kombineeritud veo määratlust, mis kaldub selgelt kõrvale kehtivatest eeskirjadest. Kombineeritud veona (seega sihtotstarbeliste toetusmeetmete raames rahastamiskõlblikuna) kvalifitseerumiseks, peab ühendvedu tekitama vähemalt 40 % vähem väliskulusid (kasvuhoonegaaside heide, õhusaaste, vigastused ja surmajuhtumid, müra ja ummikud) kui ainult maanteedel toimuv alternatiivne vedu. Väliskulude arvutamise metoodika on kavas kehtestada rakendusaktiga, kasutades transpordi väliskulude käsiraamatu⁴ tulevases ajakohastatud väljaandes esitatud ühikuväärtusi.

⁴ Euroopa Komisjon, liikuvuse ja transpordi peadirektoraat, Essen, H., Fiorello, D., El Beyrouthy, K. jt, *Handbook on the external costs of transport – Version 2019–1.1*, Euroopa Liidu Väljaannete Talitus, 2020, <https://data.europa.eu/doi/10.2832/51388>.

Mõned delegatsioonid toetasid uut lähenemisviisi, kuid teised seadsid kahtluse alla 40 % põhimõtte, väliskulude väärtuste diferentseerimise puudumise vastavalt riigi geograafiale ja rakendusakti kasutamise. Paljud delegatsioonid leidsid, et määratlus on liiga keeruline ja läbipaistmatu. Mitu liikmesriiki soovitasid ühiselt pöörduda lähtepunktina tagasi nõukogu 2018. aasta üldisest lähenemisviisist⁵ tuleneva vahemaapõhise määratluse juurde.

- *Uus lihtsustatud metoodika*

Vastuseks selguse ja läbipaistvuse nõudmisele töötas eesistujariik ühe delegatsiooni ettepanekul välja uue lihtsustatud arvutusmeetodi ja tegi ettepaneku lisada see põhiõigusakti lisana. Valem põhines ühendveo eri etappide pikkusel ning maanteetranspordi väliskulude ja iga maanteevälise transpordi väliskulude (raudtee, siseveeteed ja lähimerevedu) kaht liiki hõlmaval suhtel. Ettepanekus säilitati väliskulude kokkuhoiu künnis 40 %.

Kuigi paljud delegatsioonid hindasid jõupingutusi lihtsustatud ja selge arvutuse leidmiseks, ei kogunud eesistujariigi ettepanek piisavat toetust, eriti nendelt delegatsioonidelt, kes olid soovitanud pöörduda tagasi nõukogu 2018. aasta üldises lähenemisviisis esitatud määratluse juurde.

- *Maanteeväliste ja maanteeveoetappide suhe*

Töörühmas esitatud märkuste põhjal keskendus eesistujariik järgmiseks uuele täielikult vahemaapõhisele lahendusele, mida väljendatakse maanteeväliste ja maanteeveoetappide pikkuse suhtena, arvutamata väliskulusid, kuid säästes neid kaudselt tänu maanteeväliste etappide kasutamisele. Muudatusettepanekus märgitakse, et kombineeritud veo puhul peab vähemalt 50 % vahemaast olema kaetud maanteeväliste transpordiliikidega.

Kuigi mõned delegatsioonid leidsid, et uus määratlus on samm õiges suunas, väljendasid teised muret, et see võib viia väga pikkade maanteeveoetappideni.

⁵ Dok ST 15147/18.

- *Saared ja saareriikidest liikmesriigid*

Kuna tehti ettepanek muuta kombineeritud vedude määratlemine väliskulude kokkuhoiu künnise alusel tingimuseks, et kombineeritud vedude puhul kasutatakse vähemalt 50 % ulatuses maanteeväliseid veoetappe, lisati kompromissteksti artikli 1c lõike 2 punkti b ja artikli 1b lõikesse 8 uus säte saarte ja saartel asuvate liikmesriikide kohta, et lisada direktiivi kohaldamisalasse saarte ja saartel asuvate liikmesriikide ning mandri vahelised kaubaveoühendused. Eesistujariik lisas selle sätte asjaomaste liikmesriikide taotlusel.

Töörühm uuris erinevaid võimalusi kombineeritud veo ühtseks ja tõhusaks määratlemiseks ning delegatsioonidelt piisava toetuse saamiseks on vaja teha täiendavat tööd.

eFTI platvormid (muudetud artikkel 3)

Komisjoni ettepanekus nähakse ette, et kombineeritud veo korraldajad salvestavad andmed enne tegevuse alustamist eFTI platvormidele. Selle sisendi põhjal teevad eFTI platvormid nõuetele vastavuse tõendamiseks vajalikud arvutused, määrates seeläbi kindlaks, kas ühendveo puhul saab kohaldada kombineeritud veo meetmeid.

eFTI määruses on sätestatud liikmesriikide pädevate asutuste kohustus aktsepteerida õigusnormidega ette nähtud teavet, mille ettevõtjad on elektrooniliselt kättesaadavaks teinud (artikkel 5). Ettevõtjate kohustus teha õigusnormidega ette nähtud teave pädevatele asutustele elektrooniliselt kättesaadavaks on kavandatud võimaliku algatusena pärast eFTI määruse läbivaatamist hiljemalt 21. veebruariks 2029 (määruse artikkel 16).

Töörühmas toimunud arutelude käigus toetasid mõned delegatsioonid eFTI platvormide kasutamist kooskõlas liidu kaubaveo digitaliseerimise eesmärkidega.

Enamik väljendas siiski muret selle pärast, et platvormid veel ei toimi, ning oli vastu sättele, mis muudaks nende kasutamise tegelikult kombineeritud veo ettevõtjatele kohustuslikuks.

Vastuseks liikmesriikide muredele pakkus eesistujariik välja läbivaatamisklausli ja kõnealuse sätte kohaldamise edasilükkamise.

eFTI keskkondade kasutamise kindlaks määramiseks on vaja teha täiendavat tööd, eelkõige seoses vastavusega direktiivi ülevõtmise ning eFTI keskkondade rakendamise ja kasutuselevõtmise vahel.

Riiklikud poliitikaraamistikud (artikkel 3a)

Artikliga 3a kehtestatakse liikmesriikidele kohustus võtta vastu ja avaldada riiklikud poliitikaraamistikud ühendvedude, eelkõige kombineeritud vedude toetamiseks, ning neid rakendada ja hinnata, Samuti seatakse eesmärgiks vähendada nende territooriumil toimuvate kombineeritud vedude kogumaksumust vähemalt 10 %. Lisas on esitatud toetusmeetmete mittetäielik soovituslik loetelu.

Paljud delegatsioonid olid vastu riiklike poliitikaraamistike kohustuslikule laadile ja pidasid küsitavaks sellega seotud eesmärki vähendada kombineeritud vedude kogukulu 10 %.

Eesistujariigi kompromisstekstis kohandati riiklike poliitikaraamistike nõudeid, lükates riiklike poliitikaraamistike vastuvõtmise tähtaja 24 kuult 36 kuule pärast direktiivi jõustumist. 10 % eesmärgi saavutamise tähtaega pikendati seitsmelt aastalt ja kuult kuult kaheksale aastale pärast direktiivi jõustumist.

Veel lisati lõige 5a, mille kohaselt võivad liikmesriigid otsustada mitte kohaldada toetusmeetmeid maanteeveoetapi suhtes, mis läbib nende territooriumi ilma kauba peale- või mahalaadimiseta.

Erand nädalavahetuste, öiste ja pühade sõidukeeldudest (artikkel 9a)

Ettepanekuga kehtestatakse uus kogu ELi hõlmav regulatiivne erand riiklikest sõidukeeldudest kombineeritud vedude maanteeveoetappe teostavatele sõidukitele. Töörühmas toimunud arutelud näitasid, et delegatsioonid on selles küsimuses väga erineval arvamusel ja tuleb teha täiendavat tööd.

Muud soovitatud muudatused

Seitsmes kompromisstekstis tegi eesistujariik vastuseks delegatsioonide märkustele komisjoni ettepanekusse mitmeid muid muudatusi. Need muudatused hõlmavad muu hulgas järgmist:

- *Direktiivi pealkirja muudeti täpsustamaks, et ühendvedude toetusraamistik hõlmab „kaupade kombineeritud veo erimeetmeid“.*

- Artikli 1b lõikesse 14 lisati transpordikorraldaja määratlus.
- Maanteeõiduki või raudteel, siseveeteedel või meritsi veetava maanteeõiduki või mittetõstetava üksuse puhul lisati erand ühendveo-laadimisüksuste ISO standardi kohase tunnistuse nõudest.
- Säilitati 1992. aasta direktiivi artikli 2 algne sõnastus, kuna selle ümbersõnastamine komisjoni ettepanekus tekitas liiga palju tõlgendamisküsimusi.
- Muudetud artikli 3 lõikesse 4 lisati selgitus nõuetele vastavuse tõendamise kohta.
- Lisati eFTI määruse muudetud muudatusettepanekud, et võtta arvesse maanteeväliste etappide minimaalselt 50 %-lise osakaalu arvutamist.
- Mitme liikmesriigi taotlusel ajakohastati artikli 6 lõikes 3 esitatud maksude loetelu.
- Artiklis 9 esitatud viiteid ajakohastati, kuid algne sõnastus jäeti alles, kuna kavandatud ümbersõnastamine tekitas liiga palju tõlgendamisküsimusi.
- Väiksemaid täiendusi tehti II lisas esitatud toetusmeetmete mittetäielikku soovituslikku loetelusse.
- III lisana lisati terminalide läbipaistvusnõuete üksikasjalik loetelu, millega tühistati komisjonile selles küsimuses delegeeritud rakendusvolitused.
- Põhjendusse 6 lisati ümberlaadimispunktid.

IV. **KOKKUVÕTE**

13. COREPER palub oma 5. juuni 2024. aasta koosoleku järel nõukogul käesolev aruanne teadmiseks võtta, et luua eeldused edasiminekukuks kombineeritud vedu käsitleva direktiiviga.