



Bryssel, 31. toukokuuta 2024
(OR. en)

10275/24

Toimielinten välinen asia:
2023/0396(COD)

TRANS 248
CODEC 1343
IA 123

SELVITYS

Lähettäjä:	Neuvoston pääsihteeristö
Vastaanottaja:	Pysyvien edustajien komitea / neuvosto
Ed. asiak. nro:	6370/7/24 REV 7
Kom:n asiak. nro:	15200/23 + ADD 1
Asia:	Neuvoston 18. kesäkuuta 2024 pidettävän istunnon (<u>liikenne</u> , televiestintä ja energia) valmistelu Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi neuvoston direktiivin 92/106/ETY muuttamisesta tavaroiden intermodaalikuljetuksia koskevan tukikehyksen osalta sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2020/1056 muuttamisesta ulkoisten kustannusten säästöjen laskemisen ja koottujen tietojen tuottamisen osalta – Tilanneselvitys

I. JOHDANTO

- Komissio toimitti 7. marraskuuta 2023 edellä mainitun ehdotuksen, jäljempänä ’yhdistettyjä kuljetuksia koskeva direktiivi’, Euroopan parlamentille ja neuvostolle.
- Ehdotuksella täydennetään kestävän ja älykkään liikkuvuuden strategian yhteydessä heinäkuussa 2023 hyväksyttyä tavaraliikenteen viherryttämissopakettia, jolla on tarkoitus parantaa tavaraliikenteen suorituskykyä ja edistää ilmastoneutraaliutta koskevan tavoitteen saavuttamista vuoteen 2050 mennessä.
- Pakettiin sisältyy myös ehdotus tiettyjen tieliikenteen ajoneuvojen mitoista ja painoista annetun direktiivin muuttamisesta, ehdotus asetukseksi kuljetuspalvelujen kasvihuonekaasupäästöjen laskennasta (”CountEmissions EU”) ja ehdotus asetukseksi rautateiden ratakapasiteetin käytöstä yhtenäisellä eurooppalaisella rautatiealueella.

4. Yhdistettyjä kuljetuksia koskevassa direktiivissä ehdotetaan nykyisin voimassa olevan direktiivin¹ muuttamista pyrittäessä edistämään edelleen tavaraliikenteen siirtämistä maantieliikenteestä ympäristöystävällisempiin liikennemuotoihin, kuten raide- ja sisävesiliikenteeseen ja sekä lyhyen matkan meriliikenteeseen, jotta unionin kuljetusjärjestelmän ulkoisia kustannuksia voidaan vähentää.
5. Tämän tavoitteen saavuttamiseksi ehdotuksessa perustetaan yleinen tukikehys sellaisten intermodaalikuljetusten käyttöönotolle, jotka tapahtuvat kokonaan tai osittain unionin alueella. Mikä tärkeintä, siinä vahvistetaan erityisiä kannustimia yhdistettyjen kuljetusten kilpailukyvyyn parantamiseksi. Ne määritellään intermodaalikuljetusten osaksi, jolla saadaan aikaan tietynsuuruisia ulkoisten kustannusten säästöjä.
6. Yhdistettyjä kuljetuksia koskevassa direktiivissä ehdotetaan myös sähköisistä kuljetustiedoista (jäljempänä 'eFTI') annetun asetuksen (EU) 2020/1056² muuttamista siten, että eFTI-alustoilla voidaan laskea ulkoiset kustannukset ja tuottaa koottuja tietoja seurannan parantamiseksi, ja niillä voidaan siten korvata paperiset asiakirjat.
7. Ehdotus on kolmas yritys muuttaa vuoden 1992 direktiiviä, jota pidetään vanhentuneena ja soveltamisalaltaan rajallisena. Komission vuosina 1998 ja 2017 esittämät ehdotukset säädöksen tarkistamiseksi peruttiin myöhemmin.

II. KÄSITTELY MUISSA TOIMIELIMISSÄ

8. Euroopan parlamentti nimesi liikenne- ja matkailuvaliokunnan (TRAN) asiasta vastaavaksi valiokunnaksi. TRAN-valiokunta nimesi 5. joulukuuta 2023 esittelijäksi Massimiliano Salinin (EPP, IT).
9. TRAN-valiokunta julkaisi 1. maaliskuuta 2024 työasiakirjan³, joka sisälsi esittelijän suosituksia.

TRAN-valiokunta esittää mietintöluonnoksensa uudella vaalikaudella.

¹ Neuvoston direktiivi 92/106/ETY, annettu 7 päivänä joulukuuta 1992, tietyntyyppisten jäsenvaltioiden välisiä tavaroiden yhdistettyjä kuljetuksia koskevista yhteisistä säännöistä (EYVL L 368, 17.12.1992, s. 38).

² Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2020/1056, annettu 15 päivänä heinäkuuta 2020, sähköisistä kuljetustiedoista (EUVL L 249, 31.7.2020, s. 33).

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

10. Euroopan talous- ja sosiaalikomitea antoi lausuntonsa 585. täysistunnossaan 14. helmikuuta 2024. Alueiden komitea antoi lausuntonsa 159. täysistunnossaan 31. tammikuuta – 1. helmikuuta 2024.

III. KÄSITTELY NEUVOSTOSSA

11. Komissio esitteli ehdotuksen ja sen vaikutustenarvioinnin yhdistettyjen kuljetusten ja verkkojen työryhmässä 19. marraskuuta 2023 Espanjan puheenjohtajakaudella.
12. Ehdotuksen perusteellinen tarkastelu aloitettiin Belgian puheenjohtajakaudella. Työryhmä kävi 12. tammikuuta ja 31. toukokuuta 2024 välisenä aikana 11 keskustelua, joiden tuloksena laadittiin seitsemän kompromissitekstiä. Keskustelujen alussa komissio selvensi ehdotuksen ja tiettyjen ajoneuvojen painoja ja mittoja koskevan direktiivin ehdotetun tarkistuksen keskinäistä täydentävyyttä useiden jäsenvaltioiden esittämien kysymysten jälkeen.

Yhdistettyjen kuljetusten määritelmä (1 c artikla)

– *40 prosentin säästöt ulkoisissa kustannuksissa*

Useimmat kysymykset ja kommentit liittyivät äskettäin ehdotettuun yhdistettyjen kuljetusten määritelmään, joka poikkeaa merkittävästi nykyisistä säännöistä. Jotta intermodaalikuljetus voitaisiin katsoa yhdistetyksi kuljetukseksi (ja jotta siihen voitaisiin siten soveltaa erityisiä tukitoimenpiteitä), siitä on aiheuduttava vähintään 40 prosenttia vähemmän ulkoisia kustannuksia (kasvihuonekaasupäästöjä, ilmansaasteita, loukkaantumisia ja kuolemantapauksia, melua ja ruuhkia) kuin vaihtoehtoisesta kokonaan maanteitse tapahtuvasta kuljetuksesta. Ulkoisten kustannusten laskentamenetelmä on tarkoitus vahvistaa täytäntöönpanosäädöksellä käyttäen Handbook on the external costs of transport -oppaan⁴ viimeisimmässä versiossa määritettyjä yksikköarvoja.

⁴ Euroopan komissio, liikenteen ja liikkumisen pääosasto, Essen, H., Fiorello, D., El Beyrouthy, K. ym., *Handbook on the external costs of transport – Version 2019 – 1.1*, Julkaisutoimisto, 2020, <https://data.europa.eu/doi/10.2832/51388>

Jotkin valtuuskunnat kannattivat uutta lähestymistapaa, mutta toiset niistä kyseenalaistivat 40 prosentin säästöjen perustelut ja sen, ettei ulkoisten kustannusten arvoja ole eriytetty kansallisen maantieteen mukaan, sekä täytöntöönpanosäädöksen käytön. Monet valtuuskunnat pitivät määritelmää liian monimutkaisena ja läpinäkymättömänä. Useampi jäsenvaltio ehdotti yhdessä, että lähtökohdaksi otettaisiin neuvoston vuoden 2018 yleisnäkemyksessä⁵ esitetty pituusperusteinen määritelmä.

- *Uusi yksinkertaistettu menetelmä*

Vastauksena selkeyttä ja avoimuutta koskeviin pyyntöihin puheenjohtajavaltio laati yhden valtuuskunnan ehdotuksesta uuden yksinkertaistetun laskentamenetelmän ja ehdotti sen lisäämistä perussäädöksen liitteeksi. Kaava perustui intermodaalikuljetusten eri osuuksien pituuteen sekä maantiekuljetusten ulkoisten kustannusten ja kunkin muun liikennemuodon kuin maantiekuljetusten (raide- ja sisävesiliikenteen sekä lyhyen matkan meriliikenteen) ulkoisten kustannusten väliseen suhteeseen. Ulkoisten kustannusten säästöjä koskeva 40 prosentin kynnysarvo säilytettiin ehdotuksessa.

Vaikka monet valtuuskunnat olivat tyytyväisiä pyrkimykseen määritellä yksinkertaistettu ja selkeä laskentamenetelmä, puheenjohtajavaltion ehdotus ei saanut osakseen riittävää kannatusta etenkin niiltä valtuuskunnilta, jotka olivat ehdottaneet palaamista neuvoston vuoden 2018 yleisnäkemyksen määritelmään.

- *Muiden kuin maantieosuuksien suhde maantieosuuksiin*

Työryhmässä esitettyjen huomautusten perusteella puheenjohtajavaltio keskittyi seuraavaksi uuteen, täysin pituusperusteiseen ratkaisuun, joka ilmaistaan muiden kuin maantieosuuksien ja maantieosuuksien pituuden suhteena. Siinä ei lasketa ulkoisia kustannuksia, mutta niissä saadaan epäsuorasti säästöjä muiden kuin maantieosuuksien käytön ansiosta. Muutosehdotuksessa todetaan, että yhdistetyssä kuljetuksessa vähintään 50 prosenttia kuljetuksen kokonaispituudesta on katettava muilla kuin maanteitse tapahtuvilla kuljetuksilla.

Jotkin valtuuskunnat pitivät uutta määritelmää askeleena oikeaan suuntaan, kun taas toiset epäilivät, että se voisi johtaa erittäin pitkiin maantieosuuksiin.

⁵ ST 15147/18.

- *Saaret ja saarijäsenvaltiot*

Koska yhdistettyjä kuljetuksia määrittelevää edellytystä ehdotettiin muutettavaksi siten, että ulkoisten kustannusten säästöjä koskevan kynnyksarvon sijaan muihin kuin maantiesuuksiin sovelletaan vähintään 50 prosentin vaatimusta, kompromissitekstin 1 c artiklan 2 kohdan b alakohdassa ja 1 b artiklan 8 kohdassa otettiin käyttöön uusi saaria ja saarijäsenvaltioita koskeva säännös, jonka mukaan direktiivin soveltamisalaan sisällytetään rahtiyhteydet saarten ja saarijäsenvaltioiden sekä mantereen välillä. Puheenjohtajavaltio lisäsi tämän säännöksen asianomaisten jäsenvaltioiden pyynnöstä.

Työryhmä tarkasteli erilaisia vaihtoehtoja yhdistettyjen kuljetusten johdonmukaiseksi ja tehokkaaksi määrittelemiseksi, ja lisätyötä tarvitaan riittävän tuen saamiseksi valtuuskunnilta.

eFTI-alustat (muutettu 3 artikla)

Komission ehdotuksessa esitetään, että yhdistettyjen kuljetusten järjestäjien olisi tallennettava tiedot eFTI-alustoille ennen kuljetuksen aloittamista. Näiden tietojen perusteella eFTI-alustat tekevät tarvittavat laskelmat vaatimustenmukaisuuden todistamiseksi ja määrittävät siten, onko intermodaalikuljetus oikeutettu erityisiin yhdistettyjä kuljetuksia koskeviin toimenpiteisiin.

eFTI-asetuksessa säädetään jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten velvollisuudesta hyväksyä talouden toimijoiden sähköisesti saataville asettamat lakisääteiset tiedot (5 artikla). Talouden toimijoiden velvollisuutta asettaa lakisääteiset tiedot toimivaltaisten viranomaisten saataville sähköisessä muodossa harkitaan kuitenkin mahdollisena aloitteena sen jälkeen, kun eFTI-asetusta on tarkistettu viimeistään 21. helmikuuta 2029 (asetuksen 16 artikla).

Työryhmässä käytyjen keskustelujen aikana jotkin valtuuskunnat kannattivat eFTI-alustojen käyttöä tavaraliikenteen digitalisointia unionissa koskevien tavoitteiden mukaisesti.

Valtuuskuntien enemmistö oli kuitenkin huolissaan siitä, että alustat eivät ole vielä toiminnassa, ja vastusti säännöstä, jonka mukaan niiden käytöstä tulisi käytännössä pakollista yhdistettyjen kuljetusten harjoittajille.

Vastauksena jäsenvaltioiden huolenaiheisiin puheenjohtajavaltio ehdotti uudelleentarkastelulauseketta ja tämän säännöksen soveltamisen lykkäämistä.

Lisätoimia tarvitaan eFTI-alustojen käytön määrittelemiseksi, erityisesti siltä osin kuin on kyse direktiivin osaksi kansallista lainsäädäntöä saattamisen ja eFTI-alustojen täytäntöönpanon ja käytännön soveltamisen välisestä korrelaatiosta.

Kansalliset toimintakehykset (3 a artikla)

3 a artiklassa säädetään jäsenvaltioiden velvollisuudesta hyväksyä, julkaista, toteuttaa ja arvioida kansalliset toimintakehykset intermodaalikuljetuksen ja erityisesti yhdistettyjen kuljetusten tukemiseksi. Siinä asetetaan myös tavoitteeksi, että yhdistettyjen kuljetusten kustannuksia vähennetään niiden alueella kaikkiaan vähintään 10 prosentilla. Liitteeseen on lisätty ohjeellinen, ei-tyhjentävä luettelo tukitoimenpiteistä.

Monet valtuuskunnat vastustivat kansallisten toimintakehysten pakollisuutta ja kyseenalaistivat asiaan liittyvän tavoitteen vähentää yhdistettyjen kuljetusten kokonaiskustannuksia 10 prosentilla.

Puheenjohtajavaltion kompromissitekstissä mukautettiin kansallisia toimintakehyksiä koskevia vaatimuksia ja lykättiin kansallisten toimintakehysten hyväksymistä 24:stä 36 kuukauteen direktiivin voimaantulosta. Määräaikaa 10 prosentin tavoitteen saavuttamiseksi pidennettiin seitsemästä vuodesta ja kuudesta kuukaudesta kahdeksaan vuoteen direktiivin voimaantulosta.

Lisäksi artiklaan lisättiin 5 a kohta, jonka mukaan jäsenvaltiot voivat päättää olla soveltamatta tukitoimenpiteitä maantieosuuteen, joka kulkee niiden alueen kautta ilman, että tavaroita lastataan tai puretaan.

Vapautus viikonloppuja, öitä ja loma-aikoja koskevista ajokielloista (9 a artikla)

Ehdotuksella otetaan käyttöön uusi EU:n laajuinen kansallisia ajokieltoja koskeva sääntelypoikkeus, jota sovelletaan yhdistettyjen kuljetusten maantieosuuksia suorittaviin ajoneuvoihin. Työryhmässä käydyt keskustelut osoittivat, että valtuuskunnat ovat hyvin erimielisiä tässä asiassa ja että työtä on vielä jatkettava.

Muut ehdotetut muutokset

Puheenjohtajavaltio teki seitsemässä kompromissiehdotuksessa useita muita muutoksia komission ehdotukseen valtuuskuntien huomautusten perusteella. Näitä muutoksia ovat muun muassa seuraavat:

- *Direktiivin otsikkoa muutettiin täsmentämällä, että intermodaalikuljetuksia koskeva tukikehyks sisältää ”tavaroiden yhdistettyjä kuljetuksia koskevat erityiset toimenpiteet”.*

- *Kuljetuksen järjestäjän määritelmä lisättiin 1 b artiklan 14 kohtaan.*
- *Poikkeus intermodaalisten lastausyksiköiden ISO-standardin mukaista tunnistusta koskevasta vaatimuksesta lisättiin rautatie-, sisävesi- tai meriteitse kuljetettavalle maantieajoneuvolle tai yksikölle, jota ei ole varustettu nosturilla, matkan muun kuin maanteitse suoritettavan osuuden osalta.*
- *Vuoden 1992 direktiivin 2 artiklan alkuperäinen sanamuoto säilytettiin, koska sen uudelleenmuotoilu komission ehdotuksessa herätti liikaa tulkintakysymyksiä.*
- *Muutettuun 3 artiklan 4 kohtaan lisättiin vaatimustenmukaisuustodistusta koskeva selvennys.*
- *Tekstiin sisällytettiin eFTI-asetukseen ehdotetut muutetut muutokset, jotta voitaisiin ottaa huomioon muihin kuin maantieosuuksiin sovellettavan 50 prosentin vähimmäisosuuden laskeminen.*
- *6 artiklan 3 kohdassa oleva veroluettelo päivitettiin useamman jäsenvaltion pyynnöstä.*
- *9 artiklassa olevat viittaukset päivitettiin, mutta alkuperäinen sanamuoto säilytettiin, koska äskettäin ehdotettu uudelleenmuotoilu herätti liikaa tulkintakysymyksiä.*
- *Liitteessä II olevaan ei-tyhjentävään ohjeelliseen tukitoimenpiteiden luetteloon tehtiin pieniä lisäyksiä.*
- *Yksityiskohtainen luettelo terminaaleja koskevista avoimuusvaatimuksista lisättiin liitteeksi III, ja siten peruutettiin komissiolle tämän kohdan osalta siirretty täytäntöönpanovalta.*
- *Uudelleenlastauspaikat lisättiin johdanto-osan 6 kappaleeseen.*

IV. PÄÄTELMÄT

13. Pysyvien edustajien komitea pyytää 5. kesäkuuta 2024 pidetyn kokouksensa jälkeen neuvostoa panemaan merkille tämän tilanneselvityksen yhdistettyjä kuljetuksia koskevan direktiivin jatkokäsittelyn valmistelemiseksi.