

Brüssel, 21. november 2018
(OR. en)

Institutsioonidevaheline
dokument:
2017/0290(COD)

13871/1/18
REV 1

TRANS 503
CODEC 1882

ARUANNE

Saatja:	Nõukogu peasekretariaat
Saaja:	Alaliste esindajate komitee / nõukogu
Komisjoni dok nr:	14213/1/17 REV 1 TRANS 464 CODEC 1785 IA 176
Teema:	Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv, millega muudetakse direktiivi 92/106/EMÜ (millega kehtestatakse ühiseeskirjad kaupade teatavate kombineeritud vedude kohta liikmesriikide vahel) (EMPs kohaldatav tekst) – Üldine lähenemisviis

I. SISSEJUHATUS

1. Komisjon võttis 10. novembril 2017 osana liikuvuse paketist „Liikuvus Euroopas“ vastu eespool nimetatud ettepaneku, mis on üks vähese heitega liikuvust käsitlevatest komisjoni algatustest. Kõnealuse ettepanekuga vaadatakse läbi direktiiv 92/106/EMÜ¹ (kombineeritud veo direktiiv), mis on ainus ELi tasandi õigusakt, millega luuakse otsesed stiimulid üleminekuks kaupade maanteeveolt sellistele väiksema heitega transpordiliikidele nagu sisevee-, mere- ja raudteetransport.

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

II. ETTEPANEKU SISU

2. Ettepaneku peamine eesmärk on suurendada kombineeritud veo konkurentsivõimet kaupade pikamaa-maanteeveoga võrreldes ja tugevdada seeläbi üleminekut kaupade maanteeveolt muudele transpordiliikidele.
3. Ettepaneku eesmärk on saavutada see eesmärk:
 - laiendades kehtiva direktiivi 92/106/EMÜ kohaldamisala, lisades riigisiseseid ühendveod;
 - lihtsustades kombineeritud veo määratlust ja suurendades maanteeveoetapi pikkuse paindlikkust;
 - määrares kindlaks tõendamisnõuded kombineeritud veo puhul;
 - laiendades majanduslikke toetusmeetmeid, peamiselt investeeringuid ümberlaadimisterminalidesse, eelkõige olemasoleva TEN-T põhivõrgu ja üldvõrgu ulatuses. Liikmesriigid peaksid rakendama täiendavaid majanduslikke toetusmeetmeid (näiteks maksuvabastusi) ning kooskõlastama neid omavahel ja komisjoniga.
4. Algatus aitab kaasa õigusloome kvaliteedi ja tulemuslikkuse programmi (REFIT) elluviimisele, sest selle eesmärk on kehtiva direktiivi ajakohastamine ja lihtsustamine.

III. TÖÖ EUROOPA PARLAMENDIS

5. 2017. aastal palus Euroopa Parlament komisjonilt selgeid, nüüdisaegseid ja arusaadavaid kombineeritud veo sätteid, mida ametiasutused saaksid rakendada. Konkreetselt palus parlament komisjonil muuta kombineeritud veo direktiivi, et laiendada ühendveo kasutamist, kaotada ebaõiglased tavad ning tagada kombineeritud vedudega seotud sotsiaalõigusnormide järgimine.

6. Seadusandlik ettepanek esitati arutamiseks Euroopa Parlamendi transpordi- ja turismikomisjonile (TRAN), kes nimetas raportööriks Daniela Aiuto (EFDD, Itaalia).
25. aprillil 2018 esitas raportöör parlamendikomisjonile raporti projekti. Raportis pakutakse välja muudatusettepanekud, mis suures osas toetavad komisjoni ettepanekut ja tunnistavad eelnenud REFITi hindamise tulemusi, ning selles tehakse isegi ettepanek tugevdada komisjoni ettepanekut mitmes valdkonnas (nt liikmesriikide aruandluskohustused, liikmesriikide pakutavad maksustiimulid kombineeritud vedudele või investeeringud, millega toetatakse ümberlaadimisterminalide arendamist või olemasolevate terminalide laiendamist). Ettepaneku üle hääletati komisjonis 10. juulil 2018.
7. Majandus- ja Sotsiaalkomitee võttis oma arvamuse ettepaneku kohta vastu 19. aprillil 2018.

IV. TÖÖ NÕUKOGU ORGANITES

8. Komisjon tutvustas ettepanekut 27. novembril 2017 mitmeliigilise transpordi töörühma (edaspidi „töörühm“) koosolekul, millele järgnes esimene arvamuste vahetus. Ettepanekule lisatud mõjuhindangut arutati üksikasjalikult 12. ja 25. jaanuaril 2018.
9. Toimikut arutati põhjalikult Bulgaaria eesistumise ajal. Üldiselt tervitasid delegatsioonid kavandatavat direktiivi muutmist, kuna see oli aastate jooksul kaotanud üha enam oma asjakohasusest. Nad nõustusid, et on vaja kiirendada üleminekut maanteedtranspordilt teistele transpordiliikidele, et vähendada liiklusummikuid ja heidet. Siiski väljendas mitu delegatsiooni kahtlusi seoses ettepaneku ilmse keskendumisega maanteeveoetapile. Toetusmeetmete puhul oleksid delegatsioonid üldiselt eeldanud, et mõjuhindang aitab sõnaselgemalt mõista, kuidas eespool nimetatud toetusmeetmeid edasi arendada. Investeeringute toetamise osas seadsid paljud delegatsioonid kahtluse alla ümberlaadimisterminalide geograafilise jaotuse kavandatud eesmärgi, väites et terminalide asukoht ja neisse investeerimine tuleks otsustada vastavalt turu vajadustele.

10. Peale selle osutas mitu delegatsiooni käesoleva ja mõne esimese liikuvuse paketi ettepaneku vahelisele seosele ning sellele, et sellele seosele tuleks rohkem tähelepanu pöörata. Seoses sellega rõhutasid nad kabotaažvedude mahu võimalikku suurenemist tulenevalt sellest, et kabotaažvedudega seotud piiranguid, mis on sätestatud nn turulepääsu määrusega (EÜ) nr 1072/2009, ei kohaldata kombineeritud veo maanteeveoetapi suhtes. Nad rõhutasid samuti, et kombineeritud veo ettepaneku ning direktiivides 96/71/EÜ ja 2014/67/EL sätestatud *sõidukijuhtide lähetamise* konkreetsete õigusnormide vahelist seost oleks tulnud paremini hinnata. Sellest tulenevalt rõhutasid nad, et nimetatud õigusaktide vastavate sätete vahel peaks valitsema sidusus ja et selle tagamiseks tuleks nendega töötada paralleelselt.
11. 7. juunil 2018 võttis transpordi, telekommunikatsiooni ja energeetika nõukogu vastu eduaruande kõnealuse toimiku kohta. Eesistujariik Austria jätkas Bulgaaria eesistumise ajal esitatud eduaruandest lähtudes tööühma 24. oktoobri ja 7. novembri 2018. aasta koosolekul toimikuga tööd, olles pidanud suure hulga kahepoolseid arutelusid, et teha selgeks delegatsioonide seiskohad toimiku peamistes küsimustes ja kujundada üldise lähenemisviisi saavutamiseks parim võimalik kompromiss.
12. Delegatsioonide tähelepanekute ja ettepanekute alusel pakutakse eesistujariik Austria kompromisstekstis lahendusi ja selgitusi mitmes küsimuses, millest peamised on järgmised:
- *direktiivi kohaldamisala* piiramine *rahvusvaheliste* kombineeritud vedudega, nimelt liikmesriikide vaheliste või liikmesriikide ja kolmanda riigi vaheliste vedudega. Sisuliselt on see sama, mis praegu kehtiva kombineeritud veo direktiivi kohaldamisala, kuid selles on selgemalt käsitletud tegevust kolmandates riikides, lähtudes Euroopa Kohtu otsusest kohtuasjas C-2/84 (tingimusel, et on täidetud kombineeritud veo kategooriasse kuulumise tingimused);

- *identifitseerimise* nõuded kombineeritud vedude puhul: ühendveo laadimisüksuse identifitseerimine vastavalt rahvusvahelistele standarditele ISO 6346 ja EN 130344 on nõutav ilma vedukita poolhaagise, vahetusveovahendi või konteineri puhul, kuid see ei ole kohustuslik haagise, vedukiga sõiduki või kraanaga mittetõstetava poolhaagise puhul;
- igal liikmesriigil on võimalik otsustada *pikendada iga maanteeveoetapi 150 km piirangut* vastavalt oma piirkondlikule eripärale. Kuna liikmesriikide geograafia ja ümberlaadimisterminalide asukoht on väga erinev, on igal liikmesriigil võimalik kindlaks määrata, milliste reeglite alusel võivad maanteeveoetapid olla 150 km piirangust pikemad, et jõuda nende territooriumil lähima sobiva terminalini. Kombineeritud veo ettevõtjate abitamiseks on liikmesriigid kohustatud nimetatud reeglid avaldama;
- *mittediskrimineeriv juurdepääs avaliku sektori vahenditega toetatud ümberlaadimisterminalidele* vähemalt 5 aastaks. See säte kajastab mõne liikmesriigi muret seoses asjaoluga, et nad saaksid tagada mittediskrimineeriva juurdepääsu avaliku sektori vahenditest rahastatud või kaasrahastatud terminalidele üksnes teatavaks ajaks, välja arvatud juhul, kui lepingus on konkreetselt teisiti sätestatud. Mõned liikmesriigid saavad siiski olla paindlikud ja võimaldada avatud juurdepääsu kauem kui 5 aastat;
- komisjoni kohustus hinnata võimalust *lihtsustada* kombineeritud veo suhtes kohaldatavaid *riigiabi eeskirju*.

V. PEAMINE LAHENDAMATA KÜSIMUS

Seos esimese liikuvuse paketiga seoses kabotaažieskirjade ja sõidukijuhtide lähetamisega

13. Komisjoni ettepanek jätab muutmata direktiivi artikli 2 selles osas, mis puudutab riiklike kvoote ja riiklike lubade keelamist kombineeritud vedude puhul. Samuti jätab komisjoni ettepanek muutmata artikli 4, millest tulenevalt on veoettevõtjatel (kes vastavad määrustes (EÜ) 1071/2009 ja 1072/2009 sätestatud tingimustele) õigus teha nii liikmesriikide vahel kui ka liikmesriigi piires kabotaažvedu kombineeritud veo osaks olevas maanteeveo alg-/lõppetapis.
14. Alates nõukogus selle ettepaneku üle arutelude pidamisest on mitu delegatsiooni teinud ettepaneku jääda praegu kehtiva direktiiv kohaldamisala juurde (st rahvusvaheline kombineeritud vedu), sest nende arvates oleks uus kohaldamisala samaväärne riigisisese kabotaaži liberaliseerimistega. Need delegatsioonid seavad kahtluse alla poliitilise valiku stimuleerida kombineeritud vedu nii, et potentsiaalselt suurendataks ebaseaduslikku kabotaaži või ebaausat konkurentsi, sest teatavad veoettevõtjad pakuvad odavamaid teenuseid. Seetõttu teevad nad ettepaneku jätta välja kehtiva kombineeritud veo direktiivi artikkel 4. Teised delegatsioonid on selle vastu.
15. Suurem osa delegatsioone nõustub, et mis puudutab kombineeritud veo maanteeveo etappe, siis on olemas tihe seos käesoleva direktiivi kabotaaži küsimuse ning määruse (EÜ) nr 1072/2009 (nn *turulepääsu* määrus) ning direktiivides 96/71/EÜ ja 2014/67/EL² (nn *erieeskirjad*) sätestatud *sõidukijuhtide lähetamise* konkreetsete normide vahel. Sellega seoses on nad pidevalt toonitanud, et nimetatud õigusaktide vastavate sätete vahel peaks valitsema sidusus ja et selle tagamiseks tuleks nendega töötada paralleelselt. Lähetamise eeskirjade kohaldamist kombineeritud veo maanteeveo alg- ja lõppetapis reguleeritakse nüüd ettepanekuga, millega muudetakse direktiivi 2006/22/EÜ seoses täitmise tagamise nõuetega ning millega kehtestatakse konkreetset õigusnormid seoses direktiividega 96/71/EÜ ja 2014/67/EL sõidukijuhtide lähetamiseks, nn *erieeskirju* (artikli 2 lõige 2b ja põhjendus 12e).

² Komisjoni ettepanek: COM(2017) 278 final - 2017/0121 (COD).

16. COREPERi 14. novembri 2018. aasta koosolekul rõhutasid kaks liikmesriiki, keda toetas mitu muud delegatsiooni, taas vajadust jätta välja praegu kehtiva direktiivi artikkel 4. Teine rühm liikmesriike väljendas uuesti oma vastuseisu artikli 4 väljajätmise suhtes. Sellest tulenevalt pakub eesistujariik välja kompromisslahenduse, mille kohaselt muudetakse artiklit 4, võimaldades liikmesriikidel piirata ajavahemikku, mille jooksul võib sõiduk vastuvõtvast liikmesriigis maanteeveo alg- ja lõppetapis teenuseid osutada.
17. Muud lahendamata küsimused on esitatud käesoleva aruande lisas toodud teksti joonealustes märkustes.
18. Kõik delegatsioonid ja komisjon on esitanud teksti viimase versiooni (käesoleva aruande lisas) suhtes üldise analüüsi reservatsiooni. Muudatused võrreldes teksti eelmise versiooniga (dokument 13871/18) on esitatud **paksus kirjas** ning nurksulgude ja kolme punktiga [...].
19. Komisjon jääb kogu kompromissettepaneku suhtes oma seisukoha juurde, kuni peetakse läbirääkimisi Euroopa Parlamendiga.
20. DK, MT ja UK on ettepaneku kohta esitanud parlamentaarse analüüsi reservatsiooni.

VI. JÄRELDUSED

21. Alaliste esindajate komiteel palutakse käesoleva aruande lisas esitatud tekst läbi vaadata ning võimaluse korral lahendada lahendamata küsimused, et nõukogul oleks oma 3. detsembri 2018. aasta istungil võimalik leppida selle ettepaneku suhtes kokku üldine lähenemisviis.

Ettepanek:

**EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU DIREKTIIV,
millega muudetakse direktiivi 92/106/EMÜ (millega kehtestatakse ühiseeskirjad kaupade
teatavate kombineeritud vedude kohta liikmesriikide vahel)**

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut, eriti selle artikli 91 lõiget 1,

võttes arvesse Euroopa Komisjoni ettepanekut,

olles edastanud seadusandliku akti eelnõu liikmesriikide parlamentidele,

võttes arvesse Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamust,³

võttes arvesse Regioonide Komitee arvamust,⁴

toimides seadusandliku tavamenetluse kohaselt

ning arvestades järgmist:

- (1) Transpordi negatiivne mõju õhusaastele, kasvuhoonegaaside heitele, liiklusõnnetustele, mürale ja ummikutele on majanduse ning Euroopa elanike tervise ja heaolu seisukohast jätkuvalt problemaatiline. Vaatamata sellele, et negatiivse mõju peamiseks põhjuseks on maanteevedu, kasvab kaupade maanteeveo maht 2050. aastaks prognooside kohaselt 60 %.

³ ELT C ..., ..., lk ...

⁴ ELT C ..., ..., lk ...

- (2) Veotoimingute negatiivse mõju vähendamine on üks liidu transpordipoliitika peamistest eesmärkidest. Nõukogu direktiiv 92/106/EMÜ,⁵ millega kehtestatakse kombineeritud veo arengut soodustavad meetmed, on ainus liidu õigusakt, millega luuakse otsesed stiimulid üleminekuks kaupade maanteeveolt sellistele väiksema heitega transpordiliikidele nagu siseveetransport, meretransport ja raudteevedu.
- (3) Kaupade maanteevedude puhul, mille pikkus on üle 300 km, on eesmärgiks seatud üleminek muudele transpordiliikidele 30 % ulatuses 2030. aastaks ja enam kui 50 % ulatuses 2050. aastaks, et optimeerida mitmeliigiliste logistikasüsteemide toimimist muu hulgas energiatõhusamate transpordiliikide kasutamise edendamise kaudu; selle eesmärgi poole pürgimine on kulgenud oodatust aeglasemalt ja praeguste prognooside kohaselt eesmärki ei saavutata.
- (4) Direktiiv 92/106/EMÜ on aidanud kaasa kombineeritud vedu käsitleva liidu poliitika arengule ning kaubaveo puhul minna märkimisväärsel määral üle maanteeveolt muudele transpordiliikidele. Kõnealuse direktiivi rakendamisega seotud puudused, eelkõige selle mitmetähenduslik sõnastus ja aegunud sätted, ning selle toetusmeetmete piiratud ulatus, on selle mõju oluliselt vähendanud.
- (5) Direktiivi 92/106/EMÜ tuleks lihtsustada ja selle rakendamist parandada, vaadates läbi kombineeritud veoga seotud majanduslikud stiimulid, et soodustada kaubaveo puhul üleminekut maanteeveolt sellistele transpordiliikidele, mis on keskkonnasõbralikumad, ohutumad, energiatõhusamad ja tekitavad vähem ummikuid.
- (6) [...]⁶

⁵ 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).

⁶ Komisjon on kooskõlas artikli 1 lõike 1 suhtes esitatud reservatsiooniga esitanud reservatsiooni kohaldamisala vähendamise suhtes.

- (6a) Direktiivi 92/106/EMÜ artikliga 2 keelatakse riiklikud kvoodid ja load kombineeritud vedude puhul. **Käesolev direktiiv ei mõjuta liikmesriikide poolt kolmandate riikidega kombineeritud vedude kohta sõlmitud kahepoolseid kokkuleppeid. [...].**
- (7) **Kuigi direktiivi 92/106/EMÜ artiklis 4 sisalduv edasine liberaliseerimine võrreldes kabotaažiga määruses (EL) nr 1072/2009 on olnud kasulik, et edendada kombineeritud transporti ja see tuleks põhimõtteliselt säilitada, on vaja tagada, et seda ei kuritarvitata. Kogemused näitavad, et seda sätet on liidu teatavates osades kasutatud süstemaatiliselt, et hoida kõrvale kabotaaži ajutisest olemusest ning alusena sõidukite pidevaks kohalolekuks muus liikmesriigis kui asukoha liikmesriik. Sellised ebaausad tavad võivad põhjustada sotsiaalset dumpingut ja ohustada kabotaaži puudutava õigusraamistiku austamist. Direktiivi 92/106/EMÜ artiklit 4 tuleks seetõttu muuta, andes liikmesriikidele võimaluse neid probleeme käsitleda, kehtestades sõidukite liikmesriigi territooriumil pideva kohalolu proportsionaalse piirangu.**
- (8) Direktiivis 92/106/EMÜ esitatud kombineeritud veo määratluses sätestatakse kombineeritud vedude maanteeveoetappide jaoks erinevad läbitava vahemaa pikkuse piirangud vastavalt maanteevälise etapi liigile. Raudteeveo puhul ei ole vahemaa ülempiiri kindlaks määratud, vaid kohaldatakse määratlemata „lähima sobiva terminali“ mõistet, et võimaldada teatavat paindlikkust eriolukordades. Selline piirang on tekitanud mitmeid rakendamisprobleeme, mis tulenevad eri tõlgendustest ja konkreetsetest raskustest rakendamistingimuste kindlaksmääramisel. Need ebaselgused tuleks kõrvaldada, samas säilitades teatava paindlikkuse. Kombineeritud vedude plaanimist lihtsustaks eriti võrdse teeninduspiirkonna võimaldamine kõigi transpordiliikide kombinatsioonide jaoks ja soodustades jõustamist tänu sellele, et maanteeveo alg- ja lõpppunkti aadresside või satelliitnavigatsioonisüsteemi koordinaatide põhjal on lihtne mõõta maanteeveoetapi pikkust sirgjoonel (näiteks kasutades olemasolevaid vahendeid).

(8a) Käesoleva direktiivi eesmärgid veelgi edendada üleminekut maanteevedudelt keskkonnahoidlikumatele transpordiliikidele ja seega vähendada liidu transpordisüsteemi negatiivset mõju tuleks saavutada kogu Euroopa Liidu territooriumil. Kuigi linnulennul 150 km pikkuse vahemaa piirang võimaldab kehtestada põhimõtteliselt võrdse teeninduspiirkonna kõikide transpordiliikide puhul kõigis liikmesriikides, tuleb arvesse võtta geograafilistest ja majanduslikest kriteeriumitest ning rahvastiku tihedusest tulenevaid piirkondlikke erinevusi. Kui ümberlaadimisvahendite ja/või terminali mahutavuse seisukohast sobivat maantee-/raudteeveo terminali ei ole võimalik sellise vahemaa ulatuses leida, võiks olla vajalik teatav paindlikkus selle maanteeveoetapi pikkuse piirangu pikendamiseks. Samamoodi on vaja paindlikkust, et vähendada kõnealust maanteeveoetapi pikkuse piirangut konkreetsetel, selgelt kindlaks määratud juhtudel, et tagada maanteeveolt keskkonnahoidlikumatele transpordiliikidele üleminek kõigis liikmesriikides ja vältida, et mõned piirkonnad saavad ühelt transpordiliigilt teisele üleminekust kasu, kuid teistes vastupidi maanteetransport suureneb veelgi: olukorras, kus maanteeveoetapp läbib liikmesriigi territooriumi ilma kauba peale- või mahalaadimiseta, võib vastav liikmesriik otsustada mitte käsitada seda vedu kombineeritud veona ja seega mitte kohaldada käesolevas direktiivis sätestatud toetusmeetmeid ja/või direktiivi 96/53/EMÜ seoses kaaluga seonduvate eranditega kombineeritud veo puhul.⁷

⁷ Komisjon on esitanud selle põhjenduse kohta reservatsiooni kooskõlas komisjoni reservatsioonidega artikli 1 lõigete 3a ja 3b kohta.

- (9) Direktiivis 92/106/EMÜ esitatud kombineeritud veo määratluses tagatakse enamiku kombineeritud vedude hõlmamine maanteevälise etapi suhtes kohaldatava nõudega, mille kohaselt peab selle pikkus kombineeritud veo puhul olema vähemalt 100 km. Raudtee- ja lähimereveoga kaetakse harilikult pikki vahemaid, et konkureerida üheliigilise maanteeveoga. Kõnealuse etapi miinimumpikkusega tagatakse samuti, et kohaldamisalast jäävad välja sellised eritoimingud nagu lühikesed parvlaevasõidud, mis toimuvad nagunii. Samas ei kuulu selle minimaalse vahemaa piirangu tulemusena praegu kehtiva kombineeritud vedu käsitleva direktiivi kohaldamisalasse mitmesuguseid siseveeteede veotoiminguid, mis toimuvad sadamate ümbruses ning linnastutes ja nende ümbruses ning aitavad märkimisväärselt kaasa meresadamates ja nende lähedal sisemaal asuva teedevõrgu liikluse ülekoormatuse ning linnastute keskkonnakoormuse vähendamisele. Seepärast oleks kasulik see minimaalse vahemaa piirang kaotada, säilitades samal ajal selliste maanteeväliste etappide väljajätmise, mille ainus eesmärk on saada üle looduslikust takistusest ja millega ei kaasne ELis ühelt transpordiliigilt teisele üleminekut. Sellisteks välja jäetud maanteevälisteks etappideks on muu hulgas otsesed parvlaevaühendused saartega (nagu Cork–Roscoff või Puttgarden–Rødby) või ühendus tunneli kaudu (näiteks Eurotunnel), kui maanteevälisele etapile puudub alternatiiv, ja olukorrad, kus maanteevälisele veole on olemas teoreetiline maanteeveo alternatiiv, kuid see maanteeveo etapp ei ole äärmiselt tasuv, sest see on palju pikem ja põhjustab konkurentsivõimet hävitavaid viivitusi ja hindu, nagu Tallinna ja Stockholmi või Bari ja Dubrovniku vaheline parvlaevaühendus. Teisest küljest, kui raudtee- või siseveetransporti kasutatakse enne või pärast ülesõitu parvlaevaga ning on täidetud maanteeveo alg- ja lõppetapi tingimused, peaks selline transpordiahel kaubasaatjalt kaubasaajani samuti kombineeritud veoks kvalifitseeruma. Peale selle ei tohiks välja jätta ja toetust peaksid saama sellised maanteevälised etapid, kus vedaja valib parvlaevaveo lähima sadama asemel kaugemasse sadamasse, vältides seega märkimisväärse pikkusega maanteevedu, näiteks valides Roscoffist Hispaaniasse maantee kaudu sõidu asemel Cork–Santander ühenduse, sest sellega kaasneb ümbersuunamine ühelt transpordiliigilt teisele.

- (9a) Lisaks, kui kombineeritud veo praegune määratlus hõlmab ainult liikmesriikide vahelist vedu, tuleks osa ühendveost liikmesriikide ja kolmanda riigi vahel käsitada käesoleva direktiiviga hõlmatud veona, kui veo liidus toimuv osa vastab kombineeritud veo määratluses esitatud tingimustele, sest sellega kaasneb liidus ümbersuunamine ühelt transpordiliigilt teisele. Ent sellisel juhul peab Euroopa Liidu piiri ületava maanteevälise etapi pikkus ELi territooriumil olema vähemalt 100 km. Ebamäärasuse vältimiseks on vaja esitada sellekohane selgitus.
- (9b) Kuigi kolmandates riikides algavate või lõppevate ühendvedude osa, mis toimub liidus, kuulub teatavatel tingimustel käesoleva direktiivi kohaldamisalasse, tulenevad kolmandate riikide veoettevõtjate suhtes kohaldatavad turule juurdepääsu ja tegevusalale juurdepääsu tingimused jätkuvalt liidu või liikmesriikide ja kolmandate riikide vahel sõlmitud lepingutest, mis sisaldavad maanteetransporti käsitlevaid sätteid.
- (10) Kombineeritud veo määratluses praegu sätestatud ühendveo laadimisüksuste suuruse alampiir võib tulevikus takistada uuenduslike linnatranspordi ühendveolahenduste arengut ning seetõttu tuleks kaotada kõik konteineri suuruse ja tüübi piirangud. Teisest küljest võiks võime identifitseerida ühendveo laadimisüksused olemasolevate ja laialdaselt kasutatavate identifitseerimisvahendite abil kiirendada ühendvedude laadimisüksuste käitlemist terminalides ja soodustada kombineeritud vedude sujuvust. Ühendvedude laadimisüksuste maksimaalseid lubatud mõõtmeid maanteeveo alg- ja lõppetapis reguleeritakse direktiiviga 96/53/EÜ.

- (11) Aegunud kord, mille alusel kasutatakse kombineeritud vedude toimumise tõendamiseks pitsereid, takistab direktiivi 92/106/EMÜ täitmise tulemuslikku tagamist ning selles sätestatud meetmete kohaldamiseks sobivuse kontrollimist. Tuleks täpsustada, milliseid tõendeid on vaja kombineeritud veo toimumise tõendamiseks ning millisel viisil selliseid tõendeid esitatakse. Eelkõige on oluline korrata, et sellised tõendid võib esitada, osaliselt või täielikult, olemasolevate veodokumentidena, näiteks erinevates rahvusvahelistes konventsioonides ette nähtud saatekirjana. Tuleks ergutada veoteabe kasutamist ja esitamist elektrooniliste vahendite nagu elektrooniliste saatekirjade (eCMR)⁸ kaudu, sest see lihtsustab asjakohaste tõendite esitamist. Sellega seoses on oluline tagada elektroonilise teabe aktsepteerimine asjaomaste asutuste poolt. Esitatud tõendid, kas paberil või elektroonilisel kujul, peaks olema usaldusväärsed ja kinnitatud, sõltuvalt vormingust allkirja, templi või elektroonilise autentimise meetodiga. Regulaatiivse raamistiku ja algatuste puhul, millega lihtsustatakse haldusmenetlusi ja veotoimingutega seonduvat digiteerimist, tuleks arvesse võtta liidu tasandi suundumusi.
- (12) Direktiivis 92/106/EMÜ kindlaks määratud kehtivate majanduslike toetusmeetmete ulatus on väga piiratud; need koosnevad maksumeetmetest (nimelt maksutagastustest või maksude vähendamisest), mida kohaldatakse ainult teatavat tüüpi kombineeritud raudtee- ja maanteevedude puhul. Samuti tuleks ergutada muude asjakohaste meetmete võtmist kõigi transpordiliikide kombinatsioonide puhul, et vähendada kaupade maanteeveo osakaalu ja soodustada muude transpordiliikide, näiteks raudtee-, sisevee- ja meretranspordi kasutamist, et kahandada õhusaastet, kasvuhoonegaaside heidet, liiklusõnnetuste arvu, müra ja liiklusummikuid.

⁸ Ette nähtud rahvusvahelise kaupade autoveolepingu konventsiooni (CMR) lisaprotokollis elektroonilise saatekirja kohta.

- (13) Peamine taristuga seotud kitsaskoht, mis takistab üleminekut kaupade maanteeveolt muudele transpordiliikidele, on seotud ümberlaadimisterminalidega. Ümberlaadimisterminalide praegune paiknemine ja katvus liidus, kaasa arvatud olemasoleva TEN-T põhivõrgu ja üldvõrgu ulatuses, on ebapiisav, kusjuures ollakse lähedal olemasolevate ümberlaadimisterminalide mahutavuse piirile ning mahutavust tuleb suurendada, et tulla toime kaubaveomahu üldise kasvuga. Ümberlaadimisterminalide mahutavusse investeerimine võib vähendada üldisi ümberlaadimiskulusid ja tuua kaasa ühelt transpordiliigilt teisele ülemineku, nagu on juhtunud teatavates liikmesriikides. Liikmesriigid võivad võtta meetmeid, et toetada investeeringuid, mis tagaksid, et veoettevõtjatele on kättesaadav kombineeritud transpordi tõhusate ümberlaadimisterminalide võrk, millel on piisav ümberlaadimisvõimsus, et rahuldada praegune ja tulevane nõudlus transporditaristu järele. Sellised meetmed võiksid näiteks olla riikide transpordipoliitika planeerimine, sihipärane maakasutuse planeerimine, avaliku ja erasektori partnerlused, riigi või kohaliku omavalitsuse maa sihtotstarbeline rentimine või mitmesugused riigiabimeetmeid. See muudaks kombineeritud veo üheliigilise maanteeveoga võrreldes konkurentsivõimelisemaks ning seega annaks stiimuli kasutada alternatiivseid kaubaveoviise ja soodustaks ühelt transpordiliigilt teisele üleminekut.
- (13a) Ümberlaadimisterminalide katvust, tõhusust ja mahutavust tuleks suurendada vähemalt olemasoleva TEN-T põhivõrgu ja üldvõrgu ulatuses. Et veoettevõtlus saaks käesolevast direktiivist kasu ja võttes nõuetekohaselt arvesse rahvastiku tihedust, geograafilisi või looduslikke piiranguid, turutingimusi ning kaubanduse ja kaubaveo voogusid, peaks pikaajaline eesmärk olema, et igast liidus asuvast laadimispaigast kõige enam 150 km kaugusel asub keskmiselt vähemalt üks kombineeritud veo jaoks sobiv ümberlaadimisterminal. Selle eesmärgi saavutamist soodustaks liikmesriikide vaheline koordineerimine ja vajaduse korral koordineerimine komisjoniga.

- (13b) Eelkõige juhul, kui terminali toetatakse avaliku sektori rahaga, tundub oluline, et kõigile kombineeritud transpordi kasutajatele võimaldatakse vähemalt teatavaks ajavahemikuks avatud ja mittediskrimineeriv juurdepääs. Kohane lühim ajavahemik tundub olevat 5 aastat, sest näiteks Euroopa struktuuri- ja investeerimisfondide programmi kohased terminalide kaasrahastamislepingud sisaldavad seda sätet.⁹ Muude lepingute ja programmidega võib ja/või liikmesriigid võivad siiski ette näha pikema ajavahemiku. Meetmed, milles käsitletakse sellist avatud mittediskrimineerivat juurdepääsu (näiteks terminali teenuste tasusid käsitleva teabe avaldamine), võivad mitmeliigilist transporti veelgi edendada ja seega tuua kaasa ühelt transpordiliigilt teisele ülemineku.
- (14) Liikmesriigid võivad lisaks olemasolevatele rakendada majanduslikke toetusmeetmeid, mis on suunatud kombineeritud veo eri etappidele ja elementidele. Sellised meetmed võivad direktiivi 2012/34/EL artiklite 29–37 kohaldamist piiramata hõlmata näiteks teatavate maksude, taristukasutustasude, väliskuludega seotud tasude, ummikumaksude või muude veoga seotud tasude vähendamist, otsetoetusi ühendvedude laadimisüksuste kombineeritud veole, ümberlaadimiskulude osalist hüvitamist, vabastust liikluskeelust ja toetust investeeringutele kombineeritud veoga seotud digilahendustesse.
- (15) Kombineeritud vedude toetusmeetmeid tuleb rakendada Euroopa Liidu toimimise lepingus (ELi toimimise leping) sätestatud riigiabi eeskirjade põhimõtete kohaselt. Lisaks sellele, võttes arvesse sellise toetuse olulisust kombineeritud veo arengusse, peaks komisjon¹⁰ [...] hindama võimalust töötada välja kriteeriumid kombineeritud veole antava teatavat liiki abi siseturuga kokkusobivuse saavutamiseks, arvestades saadud kogemusi.
- (16) [...] (*üle viidud põhjendusse 13a*)
- (17) Liikmesriigid peaksid toetusmeetmeid ka regulaarselt läbi vaatama, et tagada nende tulemuslikkus ja tõhusus.

⁹ Nagu on ette nähtud määruses (EL) 1303/2013, eriti selle artiklis 71.

¹⁰ Kooskõlas oma märkustega artikli 6 lõike 8a kohta on komisjon vastu sõna *võib* sõnaga *peaks* asendamisele.

- (18) Käesoleva direktiivi kohaldamisel ei tohiks eristada rendi või tasu eest osutatavat kombineeritud vedu ja omal kulul toimuvat kombineeritud vedu.
- (19) Et tulla toime liidus toimuva veo arenguga ja võimaldada seda hinnata, eriti kombineeritud veo turul, tuleks koguda asjakohaseid, võrreldavaid ja usaldusväärseid andmeid ning tuleks koguda teavet liidu tasandil¹¹ ja seda peaksid tegema ka liikmesriigid, ning see tuleks regulaarselt komisjonile edastada. Komisjon peaks iga viie aasta järel esitama Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande käesoleva direktiivi kohaldamise kohta. Sel puhul [...] tuleks töö dubleerimise ja halduskoormuse põhjustamise vältimiseks taaskasutada asjakohaseid kombineeritud vedu puudutavaid andmeid ja olemasolevatest allikatest nagu Eurostat ja riiklikud statistika andmebaasid pärit teavet, kui need on kättesaadavad.
- (19a) Et tagada ühtsed tingimused hõlbustamiseks liikmesriikide aruandluskohustuse täitmist, peaks komisjon võtma vastu suunised liikmesriikidele, milles kirjeldatakse meetodeid, mille kohaselt koostatakse ja esitatakse kombineeritud vedu käsitlev teave, millele on osutatud artikli 5 lõikes 1.
- (20) Kõigi kombineeritud veoga seotud sidusrühmade jaoks on oluline läbipaistvus. Sellise läbipaistvuse toetamiseks on oluline tagada kõigi asjakohaste reeglite, meetmete ja kontaktandmete avaldamine kergesti ligipääsetaval viisil.
- (21) [...]

¹¹ Komisjon on selle põhjenduse kohta esitanud reservatsiooni, sest artiklis 5 ei ole ette nähtud teabe ELi tasandil kogumist.

(22) Kuna käesoleva direktiivi eesmärgke, milleks on maanteeveolt keskkonnahoidlikumatele transpordiliikidele ülemineku edendamine ning seeläbi liidu transpordisüsteemi negatiivse välismõju vähendamine, ei suuda liikmesriigid piisavalt saavutada ning neid saab paremini saavutada liidu tasandil, võttes arvesse kombineeritud kaubaveo peamiselt piiriülest iseloomu ja taristute omavahelist seotust ning probleeme, mille lahendamiseks direktiiv on ette nähtud, võib liit võtta meetmeid kooskõlas ELi lepingu artiklis 5 sätestatud subsidiaarsuse põhimõttega. Kõnealuses artiklis sätestatud proportsionaalsuse põhimõtte kohaselt ei lähe käesolev direktiiv nimetatud eesmärkide saavutamiseks vajalikust kaugemale.

(23) Seepärast tuleks direktiivi 92/106/EMÜ vastavalt muuta,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA DIREKTIIVI:

Artikkel 1

Direktiivi 92/106/EMÜ muudetakse järgmiselt.

(1) Pealkiri asendatakse järgmisega:

„Nõukogu direktiiv 92/106/EMÜ, 7. detsember 1992, millega kehtestatakse ühiseeskirjad kaupade teatavate rahvusvaheliste kombineeritud vedude kohta“;

Uus artikkel 1a

Käesoleva direktiivi eesmärk on vähendada õhusaastet, kasvuhoonegaaside heidet, liiklusõnnetuste arvu, müra ja liiklusummikuid, edendades kombineeritud veo arengut ja ergutades kaubavedude ümbersuunamist maanteeveolt muudele transpordiliikidele nagu raudtee-, sisevee- ja meretransport, suurendades kombineeritud vedude konkurentsivõimet võrreldes maanteevedudega.

(2) Artikkel 1 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 1

1. Käesolevat direktiivi kohaldatakse rahvusvaheliste¹² kombineeritud vedude suhtes.
2. Käesoleva direktiivi kohaldamisel tähendab „rahvusvaheline kombineeritud vedu“ ühendvedude laadimisüksuste (laaditud ja tühjad) vedu liikmesriikide vahel või liikmesriikide ja kolmanda riigi vahel, mis koosneb teekonna alguse või lõpu maanteeveoetapist või mõlemast ning ühest või mitmest raudtee-, sisevee- või meretranspordivahendi abil toimuvast maanteevälisest veoetapist.

Ühendvedude laadimisüksus on:

- a) ilma vedukita haagis või poolhaagis, vahetusveovahend või konteiner, mis on identifitseeritud vastavalt rahvusvaheliste standardite ISO 6346 ja EN 13044 alusel kehtestatud identifitseerimiskorrale, kui sõidukijuhita ühendvedude laadimisüksust laaditakse ümber ühelt transpordiliigilt teisele, või
- b) maanteeõiduk (haagisega või haagiseta veoauto või vedukiga poolhaagis) või maanteevälisel etapil raudtee-, sisevee- või meretranspordivahendiga veetav kraanaga mittetõstetav poolhaagis¹³.

[...] ¹⁴

- 2a. Käesolevat direktiivi kohaldatakse ainult sellise kombineeritud veo suhtes, milles vähemalt ühel maanteevälisel etapil on võrdväärne realistlik maanteetranspordi alternatiiv ja seega kogu veoga toimub liidus ühelt transpordiliigilt teisele üleminek.

¹² Komisjon on esitanud kohaldamisala suhtes reservatsiooni. Komisjoni arvates vähendab see ettepaneku kohaldamisala 20%.

¹³ Komisjon esitas reservatsiooni kraanaga mittetõstetavate poolhaagiste identifitseerimise nõude alla mitte kuulumise kohta.

¹⁴ Komisjon, keda toetasid BE, LU ja PT, eelistaks säilitada kraanaga mittetõstetavate poolhaagiste identifitseerimise kohustuse pärast ülemineku perioodi.

3. Ükski lõikes 2 osutatud maanteeveo etapp ei ole pikem kui 150 km linnulennul;¹⁵

Seda maanteeveoetapi pikkuse piirangut kohaldatakse iga maanteeveoetapi kogupikkuse suhtes, olenemata algetapis toimuvast kauba pealevõtmisest ja kauba kättetoimetamisest lõppetapis. Tühjade laadimisüksuste vedu enne maanteeveo algetappi või pärast maanteeveo lõppetappi (nt vedu konteinerite laost või lattu) ei ole osa kombineeritud veost.

- 3a. Kui ümberlaadimisvahendite ja/või terminali mahutavuse seisukohast sobivat maantee-/raudteeveo¹⁶ terminali ei ole võimalik linnulennul mõõdetuna 150 km ulatuses leida, võib kombineeritud veo puhul kõnealust maanteeveoetapi pikkuse piirangut ületada, et jõuda geograafiliselt lähimasse sobivasse transporditerminali, kus on olemas vajalik ümberlaadimissuutlikkus, kooskõlas liikmesriikide sätestatud reeglitega. Sellega seoses teevad liikmesriigid kindlaks, kas vajalikku ümberlaadimissuutlikkust¹⁷ ei ole, ja teevad kindlaks sobivad alternatiivid.¹⁸ Liikmesriigid avaldavad need reeglid.

¹⁵ Komisjon on esitanud reservatsiooni 20% piirangu ja sellega seotud viite artiklist 3 välja jätmise kohta. PL toetab komisjoni ettepanekut selle küsimuse kohta.

¹⁶ MT, PL ja PT tegid ettepaneku lisada meresadamad.

¹⁷ Komisjon on esitanud tugeva reservatsiooni toetuse saamise tingimuste praegusest tasemest allapoole viimise kohta. Komisjon tegi ettepaneku asendada see lõige järgmisega: „*Kui ümberlaadimisvahendite, terminali mahutavuse, terminali lahtiolekuaegade ja/või asjakohaste raudtee-kaubaveoteenuste seisukohast sobivat maantee-/raudteeveo terminali ei ole võimalik linnulennul mõõdetuna 150 km ulatuses leida, võib kombineeritud veo puhul kõnealust maanteeveoetapi pikkuse piirangut ületada, et jõuda geograafiliselt lähimasse sobivasse transporditerminali, kus on olemas vajalik ümberlaadimissuutlikkus.*“

¹⁸ Komisjon, keda toetasid BE ja LU, eelistab teksti varasemat versiooni, mille kohaselt kehtiks ELi tasandil ühtsed reeglid.

- 3b. Liikmesriik võib otsustada mitte kohaldada käesoleva direktiivi artiklis 6 sätestatud toetusmeetmeid sellise maanteeveoetapi suhtes, mis läbib tema territooriumi ilma kauba peale- või mahalaadimiseta. Liikmesriik võib otsustada, et direktiivi 96/53/EÜ kohaldamisel ei käsitata sellist maanteeveoetappi kombineeritud veo osana. Liikmesriigid avaldavad need reeglid.^{19 20 21}
4. Kui kombineeritud vedu algab ja/või lõpeb väljaspool liitu, kohaldatakse käesolevat direktiivi veo liidus toimuva osa suhtes, kui:
- a) liidus toimuv veo osa vastab lõigetes 2, 2a, 3, 3a ja 3b kehtestatud nõuetele ning
 - b) liidu piiri ületava maanteevälise etapi pikkus on liidus vähemalt 100 km.²²
- (3) Artikkel 3 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 3

1. Liikmesriigid tagavad, et maanteevedu peetakse käesoleva direktiiviga hõlmatud kombineeritud veo osaks üksnes juhul, kui vastavat maanteevedu korraldava veoettevõtja saab esitada selge tõendi selle kohta, et see maanteevedu on kombineeritud veo maanteeveoetapp.
2. Lõikes 1 osutatud tõend sisaldab järgmist teavet:
- a) kaubasaatja või kaubasaatja nimel kombineeritud vedu korraldava veoettevõtja nimi, aadress ja kontaktandmed.

¹⁹ Komisjon esitas selle lõike suhtes tugeva reservatsiooni.

²⁰ IT, PL, SI ja FI on esitanud selle lõike suhtes reservatsiooni.

²¹ SI pakub selle lõike jaoks välja järgmise alternatiivi: „*Transiit läbi ELi liikmesriigi kombineeritud veo maanteeveo alg- või lõppetapis on lubatud/võimalik üksnes juhul, kui vastav liikmesriik ei paku sobivat kombineeritud veo terminali.*“

²² PLil on selle lõike suhtes muresid, sest sellega ei ole hõlmatud terminalid, mis on piiri lähedal.

- b) veetava ühendveo laadimisüksuse tunnus või juhul, kui maanteeõidukit veetakse maanteevälisel etapil, selle maanteeõiduki tunnus;
- ba) kaubasaaja nimi, aadress ja kontaktandmed;
- c) kombineeritud veo marsruut:
 - kohad, kus kombineeritud veo erinevad etapid liidus algavad ja lõpevad, ja vastavad kuupäevad;
 - järgmised vahemaad:
 - i) iga maanteeveoetapi linnulennul mõõdetud pikkus liidus;
 - ii) [...] ²³;
 - iii) maanteevälise etapi pikkus liidus kombineeritud veo puhul, mille suhtes on kohaldatav artikli 1 lõike 4 punkt b.
 - maanteeveoetapp võib olla pikem kui 150 km üksnes juhul, kui selle puhul on järgitud artikli 1 lõikes 3a osutatud liikmesriikide asjaomaseid reegleid; ²⁴
 - maanteeveo algetapi korral esimese/järgneva ümberlaadimisterminali kinnitus, mis tõendab, et identifitseeritud ühendvedude laadimisüksus laaditakse ümber ühelt transpordiliigilt teisele, sealhulgas koht ja kuupäev, või vastava maanteevälise etapi veoettevõtja(te) kinnitus, et ta veab / nemad veavad identifitseeritud ühendvedude laadimisüksust või maanteeõidukit selle ühendveo osana, sealhulgas pealevõtmise koht ja kuupäev;

²³ Komisjon on selle punkti väljajätmise kohta esitanud reservatsiooni seoses 20% piirangu väljajätmisega artikli 1 lõike 3 punktist b.

²⁴ Komisjon tegi ettepaneku jätta see alapunkt välja, et võtta arvesse artikli 1 lõikes 3a esinevas joonealuses märkuses 15 välja pakutud muudatust ja lisada taas BG eduaruandes sisalduv tekst: „- põhjendus vahemaa piirangu kooskõlas artikli 1 lõike 3a tingimustega ületamise kohta, kui maanteeveoetapp on pikem kui 150 km linnulennul“

- maanteeveo lõppetapi korral viimase ümberlaadimisterminali kinnitus, mis tõendab, et identifitseeritud ühendvedude laadimisüksus on ühelt transpordiliigilt teisele ümber laaditud, sealhulgas koht ja kuupäev, või vastava maanteevälise etapi veoettevõtja(te) kinnitus, et ta/nad on vedanud identifitseeritud ühendvedude laadimisüksust või maantesõidukit selle ühendveo osana, sealhulgas kohaletoimetamise koht ja kuupäev.

2a. Kõik lõikes 1 osutatud tõendid tuleb nõuetekohaselt kinnitada.

3. Kui esitatakse kogu artikli 3 lõike 2 kohaselt nõutav teave, võib kasutada olemasolevaid tõendeid ja dokumente. Sellisel juhul ei nõuta muude täiendavate tõendite või dokumentide esitamist tõendamaks, et vedaja teostab kombineeritud vedu.

4. Lõikes 1 osutatud tõendid esitatakse kontrolli toimumise liikmesriigi volitatud kontrollametniku nõudmisel. Tõendid on kõnealuse liikmesriigi ametlikus keeles või inglise keeles.

4a. Teel toimuva kontrolli puhul on juhil lubatud võtta ühendust peakontori, veokorraldaja, kaubasaatja või kaubasaatja nimel kombineeritud vedu korraldava veoettevõtjaga või muu isiku või üksusega, kes võib talle osutada abi lõikes 2 osutatud tõendite esitamisel. See teave tuleb esitada teel toimuva kontrolli jooksul.²⁵

5. Sellised tõendid võib esitada elektrooniliselt, kasutades muudetavat struktureeritud vormingut, mida saab arvutites kasutada andmete salvestamiseks ja töötlemiseks.

²⁵ Kooskõlas viimase kompromissiga määruse (EÜ) nr 1072/2009 artikli 8 lõike 4a suhtes.

6. Teel toimuvate kontrollide puhul lubatakse nõuetekohase põhjenduse esitamise korral lahknevusi veotoimingu ja esitatud tõendite vahel, eriti seoses lõike 2 punktis c osutatud marsruuditeabega, kui vedaja(te) kontrollile allumatute erandlike ja ettenägematute asjaolude tõttu on tulnud teha kombineeritud veoga seotud muudatusi. Nõutava tõendi esitamiseks on juhul lubatud võtta ühendust peakontori, veokorraldaja, kaubasaatja või kaubasaatja nimel kombineeritud vedu korraldava veoettevõtjaga või muu isiku või üksusega, kes võib esitada täiendavaid selgitusi esitatud tõendite ja tegeliku veotoimingu vahel esineva lahknevuse kohta.“,

- (4) Artikkel 4 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 4

- 1. Kõigil liikmesriigis registreeritud veoettevõtjatel, kes täidavad tegevusalale juurdepääsu ja kaubaveo turule juurdepääsu tingimusi, on õigus teostada rahvusvahelise kombineeritud veo kontekstis vedu maanteeveo alg-/ja lõppetapis.**
- 2. Erandina lõikest 1 võivad liikmesriigid sätestada, et sellise maanteeveoetapi viimane mahalaadimine toimub pärast sõiduki liikmesriiki sisenemist kindlaksmääratud ajavahemiku jooksul, kui see on vajalik, et vältida kuritarvitamist, mis toimub vastuvõtvas liikmesriigis piiramatult ja pidevalt teenuste osutamiseks maanteeveo alg- või lõppetapis. See ajavahemik ei tohi olla lühem kui 5 päeva. Seda võimalust kasutanud liikmesriigid kehtestavad ka ajavahemiku, mis järgneb sellise maanteeveoetapiga seotud veoettevõtja korraldatud veo lõppemisele, mille jooksul sama sõidukit või ühendatud autorongi puhul selle autorongi mootorsõidukit ei tohi selles vastuvõtvas liikmesriigis sellise maanteeveo alg- või lõppetapi või määruses (EÜ) nr 1072/2009 määratletud kabotaažveo jaoks kasutada. See ajavahemik ei tohi olla pikem kui 7 päeva.**

3. **Lõikes 2 ette nähtud erandit kasutavad liikmesriigid peavad lisaks artiklis 3 sätestatule tagama, et maanteevedu peetakse käesoleva direktiiviga hõlmatud kombineeritud veo osaks üksnes juhul, kui vastavat maanteevedu korraldab veoettevõtja saab esitada selge tõendi asjaomaste eelnevate vedude kohta ja selle kohta, millal sõiduk vastuvõtvasse liikmesriiki sisenes.**
4. **Lõikes 2 ette nähtud erandit kasutavad liikmesriigid teavitavad enne vastavate siseriiklike meetmete kohaldamist sellest komisjoni. Nad vaatavad need reeglit vähemalt iga 5 aasta järel läbi ja teavitavad komisjoni sellest läbivaatamisest. Nad teevad need reeglid, kaasa arvatud vastavate ajavahemike pikkuse, läbipaistval viisil üldsusele kättesaadavaks.**
- (5) Artikkel 5 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 5

1. Liikmesriigid esitavad komisjonile esmakordselt [xx/xx/xxxx - 18 kuud pärast direktiivi ülevõtmist] ja seejärel iga [viie] aasta tagant aruande, mis sisaldab tema territooriumil toimuvate käesoleva direktiiviga hõlmatud kombineeritud vedude kohta teavet. Aruanne sisaldab teavet ja statistikat, kui see on kättesaadav,²⁶ mis puudutab eelkõige kombineeritud veo puhul kasutatavaid peamisi riiklikke ja piiriüleseid transpordivõrgu koridore, veetud sõidukite (autorongi käsitatakse ühe sõidukina), vahetusveovahendite ja konteinerite arvu, veetud mahtusid ja kombineeritud vedusid teenindavate ümberlaadimisterminalide loetelu, ning kõigi kohaldatavate ja kavandatavate riiklike toetusmeetmete ülevaadet.
- a) [...];
- b) [...];

²⁶ Komisjon esitas reservatsiooni selle kohta, et aruande esitamisel tuleb esitada ainult kergesti kättesaadav teave, millega tehakse see kohustus praegu kehtivast kohustusest leebemaks.

- c) [...];;
 - d) [...].
2. Komisjon võtab vastu suunised liikmesriikidele, milles kirjeldatakse meetodeid, mille kohaselt koostatakse ja esitatakse kombineeritud vedu käsitlev teave, millele on osutatud lõikes 1.
3. Liikmesriikide aruannete ja liikmesriigi tasandil eksisteerivate andmete põhjal koostab ja esitab komisjon esmakordselt [xx/xx/xxx - 9 kuud pärast liikmesriikide aruannete esitamise tähtaega] ja seejärel iga [viie] aasta tagant Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande, milles käsitletakse järgmist:
- a) kombineeritud veo majanduslik areng;
 - b) [...],
 - c) [...],
 - d) võimalikud täiendavad meetmed, sealhulgas artiklis 1 määratletud kombineeritud veo määratluse läbivaatamine ning artikliga 6 ette nähtud meetmete loetelu kohandamine.“.

[Artikkel 6]

- (6) Artiklile 6 lisatakse lõiked 4, 5, 6, 7 ja 8:
4. „Liikmesriigid võivad²⁷ võtta meetmeid käesoleva direktiivi eesmärgi saavutamiseks, et toetada investeerimist ümberlaadimisterminalidesse seoses järgmisega:
- a) selliste kombineeritud vedudel kasutatavate ümberlaadimisterminalide ehitamine ja vajaduse korral nende laiendamine;

²⁷ Komisjon on vastu sõna „võivad“ lisamisele ja pakub välja järgmise teksti: „...*Liikmesriigid võtavad vajalikud meetmed, et ergutada investeerimist*“

b) olemasolevate terminalide toimimistõhususe suurendamine.

4a. [...] ²⁸

Liikmesriigid tagavad, et kooskõlas liidu õigusega võimaldatakse kõigile ettevõtjatele avatud ja mittediskrimineeriv juurdepääs kõigile avaliku sektori vahenditega toetatud ümberlaadimisrajatistele vähemalt 5 aasta jooksul või kauem, kui see on asjakohane ja/või kui liikmesriik nii ette näeb. Liikmesriigid võivad kehtestada täiendavaid toetuse saamise tingimusi.

5. Liikmesriigid võivad võtta täiendavaid meetmeid kombineeritud vedude konkurentsivõime suurendamiseks võrreldes nende alternatiiviks olevate maanteevedudega.

Sellised meetmed võivad direktiivi 2012/34/EL artiklite 29–37 kohaldamist piiramata olla seotud mis tahes kombineeritud veo või selle osaga, näiteks maanteeveoetapi, maanteevälise etapi, sõiduki, aluse, kasutatava ühendveo laadimisüksuse või ümberlaadimistoimingutega.

6. Liikmesriigid edastavad komisjonile viivitamata käesoleva artikli kohaselt võetud toetusmeetmete teksti.

7. Liikmesriigid hindavad kindlate ajavahemike järel kombineeritud veo turu vajadusi ja vajaduse korral kohandavad kombineeritud vedu toetavaid meetmeid.

8. [...]

8a. Komisjon hindab ²⁹ võimalust töötada omandatud kogemusi arvestades välja toimimiskriteeriumid, mis käsitlevad kombineeritud veo jaoks antavat teatavat tüüpi abi kokkusobivust siseturuga. ³⁰

²⁸ Komisjon tegi ettepaneku säilitada järgmine lihtsustatud kujul tekst: „*Liikmesriigid tagavad, et selliste meetmete rakendamisel peetakse prioriteetseks sobivate rajatiste piisava geograafilise jaotuse tagamist liidus, eriti olemasolevas TEN-T põhivõrgus ja üldvõrgus.*“

²⁹ Komisjon on kohustuse kehtestamise vastu ja leiab, et sellesse kohta peab jääma alles sõna „võib“.

³⁰ Riigiabiga seoses eelistab EL eelmist BG eesistujariigi eduaruandes (dok 7864/18) sisalduvat sõnastust.

(7) Artiklid 7 ja 9 jäetakse välja.

(8) Lisatakse järgmine artikkel:

„Artikkel 9 a

1. [...]

2. [...]

3. Liikmesriigid avaldavad kergesti kättesaadaval viisil ja tasuta käesoleva direktiivi kohaldamise seisukohast asjakohase teabe, muu hulgas ettevõtjatele kättesaadava toetuse ja asjaomastes riiklikes asutustes asuvate kontaktpunktide kohta. Liikmesriigid teatavad komisjonile koha, kus see teave avaldatakse, ning asjaomaste riiklike asutuste kontaktandmed ja erinevaid ülesandeid.

4. Euroopa Komisjon avaldab asjaomaste riiklike asutuste kontaktpunktide ja talle teatatud liikmesriikide rakendusmeetmete, sealhulgas artikli 1 lõigetes 3a ja 3b osutatud meetmete loetelu ja ajakohastab seda.“.

(9) Lisatakse järgmine artikkel:

Artikkel 2

1. Liikmesriigid jõustavad käesoleva direktiivi järgimiseks vajalikud õigus- ja haldusnormid hiljemalt XXXXXX [kaks aastat pärast käesoleva direktiivi jõustumist]. Liikmesriigid teatavad nendest viivitamata komisjonile. Kui liikmesriigid need meetmed vastu võtavad, lisavad nad nendesse meetmetesse või nende meetmete ametliku avaldamise korral nende juurde viite käesolevale direktiivile. Samuti lisavad liikmesriigid märkuse, et kehtivates õigus- ja haldusnormides esinevaid viiteid käesoleva direktiiviga kehtetuks tunnistatud direktiivile käsitatakse viidetena käesolevale direktiivile. Sellise viitamise viisi ja kõnealuse märkuse sõnastuse näevad ette liikmesriigid.

2. Liikmesriigid edastavad komisjonile käesoleva direktiiviga reguleeritavas valdkonnas nende poolt vastu võetud põhiliste siseriiklike õigusnormide teksti.

Artikkel 3

Käesolev direktiiv jõustub kahekümnendal päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*.

Artikkel 4

Käesolev direktiiv on adresseeritud liikmesriikidele.

Brüssel,

Euroopa Parlamendi nimel

president

Nõukogu nimel

eesistuja
