



Brüssel, 22. november 2024
(OR. en)

15143/24

LIMITE

TRANS 466
CODEC 2047

Institutsioonidevaheline
dokument:
2023/0396(COD)

MÄRKUS

Saatja:	Nõukogu peasekretariaat
Saaja:	Alaliste esindajate komitee / nõukogu
Eelmise dok nr:	12831/24
Komisjoni dok nr:	15200/23 + ADD1
Teema:	Nõukogu 5. detsembri 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

1. Komisjon esitas 7. novembril 2023 Euroopa Parlamendile ja nõukogule eespool nimetatud ettepaneku (edaspidi „kombineeritud vedu käsitlev direktiiv“). Ettepanek oli viimane osa kaubaveo keskkonnahoidlikumaks muutmise¹ õigusaktide paketist, mis esitati 2023. aasta juulis aruka ja säästva liikuvuse strateegia² raames.

¹ Dok ST 11856/23.

² [Säästva ja aruka liikuvuse strateegia – Euroopa transpordivaldkonna edasise arengu suunad.](#)

2. Paketi kolm ülejäänud ettepanekut on teatavate maanteeõidukite massi ja mõõtmete direktiivi muutmine, määruse eelnõu transporditeenuste kasvuhoonegaaside heite arvestuse kohta („CountEmissions EU“) ja määruse eelnõu raudteetaristu läbilaskevõime kasutamise kohta ühtses Euroopa raudteepiirkonnas.
3. Kombineeritud vedude direktiivis tehakse ettepanek muuta praegu kehtivat 1992. aasta direktiivi³, stimuleerides maanteekaubaveo suuremat üleminekut ühendvedudele, ühendades raudtee-, siseveeteede ja lähimerevedude parema keskkonnatoime ja energiatõhususe ning maanteetranspordi juurdepääsetavuse ja paindlikkuse. Eesmärk on muuta ühendvedu ettevõtjate jaoks atraktiivsemaks, vähendades samal ajal negatiivseid väliskulusid, nagu kasvuhoonegaaside heide, õhusaaste, ummikud ja liiklusõnnetused.
4. Selle eesmärgi saavutamise põhielement on kavandatav uus „kombineeritud veo“ määratlus, mida käsitatakse „ühendveona“, mis vastab teatavatele tingimustele ja mida teostatakse liidu territooriumil. Ettepanekus sätestatud tingimuste täitmine muudaks tegevuse rahastamiskõlblikuks mitmesuguste kogu ELi hõlmavate stiimulite ja riiklike toetusmeetmete jaoks.
5. Seoses digitaliseerimisega tehakse kombineeritud vedu käsitlevas direktiivis ettepanek muuta määrust (EL) 2020/1056 elektroonilise kaubaveoteabe (edaspidi „eFTI“) kohta,⁴ et eFTI platvorme saaks kasutada rahastamiskõlblikkuse arvutamiseks ja koondandmete kogumiseks sektori majandusliku arengu kohta. Lisaks sätestatakse ettepanekus eeskirjad ümberlaadimisterminalide läbipaistvusnõuete kohta, et ühendvedusid veelgi hõlbustada.
6. Kombineeritud vedu käsitlev direktiiv 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.

³ 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*.

⁴ 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*.

II. TÖÖ TEISTES INSTITUTSIOONIDES

7. Euroopa Parlament määras vastutavaks komisjoniks transpordi- ja turismikomisjoni (TRAN). TRAN määras 13. septembril 2024 raportööriks Flavio TOSI (EPP, IT). Flavio TOSI asendas eelmise raportööri Massimiliano SALINI (PPE, IT), kes avaldas 1. märtsil 2024 soovitusetega töödokumendi⁵.
8. Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee võttis oma arvamuse⁶ vastu täiskogu 585. istungil 14. veebruaril 2024. Regioonide Komitee võttis oma arvamuse⁷ vastu 31. jaanuari – 1. veebruari 2024. aasta 159. täiskogu istungil.

III. TÖÖ NÕUKOGUS

9. Komisjon esitas ettepaneku ja selle mõjuhindangu transpordi töörühma – mitmeliigiline transport ja transpordivõrgustikud 17. novembri 2023. aasta koosolekul Hispaania eesistumise ajal.
10. Eesistujariik Belgia vaatas ettepaneku põhjalikult läbi 11 töörühma koosolekul ja koostas seitse kompromissteksti, ning esitas 18. juunil 2024 nõukogule eduaruande⁸.
11. Eesistujariik Ungari jätkas ettepaneku läbivaatamist töörühmas 10. septembril ja 1. oktoobril 2024. Eesistujariik pidas 16. oktoobril 2024 COREPERis arutelu täiendavate suuniste saamiseks.

⁵ https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TRAN-DT-759727_ET.pdf

⁶ Dok ST 10705/24.

⁷ Dok ST 06311/24.

⁸ Dok ST 10275/24.

IV. KOMPROMISSI SAAVUTAMISEKS TEHTUD TÖÖ

12. Eesistujariik Ungari alustas ettepanekuga tööd, uurides liikmesriikide erinevaid seisukohti arvesse võttes paindlikumat lähenemisviisi. Oli selge, et kombineeritud vedude uus määratlus komisjoni ettepanekus, mille aluseks on väliskulude vähemalt 40% kokkuhoiu künnis, ei saaks piisavalt toetust. Mõned delegatsioonid hindasid Belgia eesistumise ajal saavutatud viimast kompromissi, milles sätestati maanteevälise veo nõudeks vähemalt 50%, kuid seegi ei leidnud piisavat toetust. Samal ajal taotlesid mõned delegatsioonid maanteeveoetapi kindlaksmääratud vahemaapiirangut, kusjuures mõned delegatsioonid soovitasid pöörduda tagasi nõukogu 2018. aasta üldises lähenemisviisis esitatud määratluse juurde, kus see piir oli 150 km⁹.
13. Esimese sammuna esitas eesistujariik aruteludokumendi, mis sisaldas lisaks vähemalt 50% maanteevälise veo nõudele veel kahte varianti. Esimese variandiga kehtestati maanteeveoetapi ülempiiriks 150 km, eranditega lähimasse sobivasse ümberlaadimisterminali jõudmiseks. Teise variandi puhul tehti ettepanek säilitada maanteeveoetapil 150 km piirang ainult maantee-veetranspordiühenduste puhul, sarnaselt kehtivate normidega. Maantee- ja raudteeühenduste osas tegi komisjon ettepaneku anda liikmesriikidele paindlikkus kehtestada maanteeveoetapile mitu kaugusvahemikku ja vastavalt otsustada, milliseid stiimuleid kohaldada. Eesmärk oli leida kompromiss, mis kajastaks liikmesriikide erinevaid geograafilisi olusid ja logistikataristut. Paljud delegatsioonid leidsid siiski, et teist varianti on liiga keeruline rakendada, kuna see võib kaasa tuua normide killustumise ohu kogu liidus.
14. Seejärel esitas eesistujariik kõigi artiklite kohta kompromissteksti. Kombineeritud veo ulatust käsitleva põhiküsimuse osas tugineti kompromisstekstis aruteludokumendi esimesele variandile, st maanteevälise veo osakaal vähemalt 50% ja maanteeveoetapi pikkuse piirang 150 km. Kehtestati täpselt määratletud tingimused, milles selgitatakse, millal võib maanteeveoetapi ülempiiri ületada.

⁹ Dok ST 15147/18.

15. Lisaks uuris eesistujariik viise, kuidas lahendada digiplatvormide küsimus, et kontrollida kombineeritud veo kavandamisel rahastamiskõlblikkust ja tõendada nõuetele vastavust teeäärsete kontrollide käigus. Esialgset ettepanekut komisjoni poolt väljatöötatava ajutise digitaalse geokodeerimisplatvormi kohta pidasid paljud delegatsioonid keeruliseks ja tarbetuks. Sellest tulenevalt lisas eesistujariik oma kompromissteksti kaitseklausli, millega tagati, et kombineeritud vedude korraldajad ei pea kasutama eFTI platvorme enne, kui nõutavate uute funktsioonide jaoks on sertifitseeritud piisav arv eFTI platvormi teenuseosutajaid.
16. Lisaks muutis eesistujariik liikmesriikide poliitikaraamistikke käsitlevaid sätteid, et hõlbustada kombineeritud vedude kasutuselevõttu, selgitades muu hulgas, et kombineeritud vedude kogukulu vähendamise eesmärk on vabatahtlik ja püüdlusi väljendav.
17. Eesistujariik püüdis leida sobiva lahenduse seoses sättega, millega vabastatakse kombineeritud vedude maanteeveoetappe teostavad sõidukid sõidukeeldudest, tehes ettepaneku mitme erandi kohta.
18. Töörühmas tekitas eesistujariigi kompromisstekst vastakaid reaktsioone. Sellest tulenevalt jõudis eesistujariik järeldusele, et ettepaneku osas edusammude tegemiseks tuleb kõigepealt selgitada kombineeritud veo määratlust, kuna sellega määratakse kindlaks rahastamiskõlblikkus stiimulite ja toetusmeetmete suhtes.
19. Seetõttu otsustas eesistujariik paluda COREPERilt suuniseid seoses kahe küsimusega: esiteks, kas määratluse aluseks võib olla vähemalt 50% maanteevälise veo ja maanteeveoetapi vahemaapiirangu (näiteks 150 km) kombinatsioon; teiseks, kas konkreetsete olukordade puhuks on vaja erandeid. COREPERis toimunud arutelu tulemused näitasid, et liikmesriikide seisukohad kombineeritud vedude ulatuse kohta on endiselt erinevad, kusjuures mõned pooldavad kindlalt maanteeveoetapi fikseeritud piiri, teised eelistavad protsendimääral põhinevat lähenemisviisi ja kolmas rühm on valmis ilmutama paindlikkust. Lisaks leidis mitu liikmesriiki, et eFTI platvormide kasutamine kombineeritud vedude korraldajate jaoks on ennatlik.

20. Lahendamata küsimustes kompromissi leidmiseks on vaja teha rohkem tööd. Mõne liikmesriigi jaoks on väga olulised raudtee-kaubaveoühendusi soodustavad stiimulid. Sellega seoses võiks uurida eraldi sätteid maantee-raudtee vahelise ümberlaadimise ning maantee-veetranspordi vahelise ümberlaadimise kohta, tingimusel et selline lähenemisviis tagab õiguskindluse ega põhjusta killustumist. Samal ajal rõhutavad saareliikmesriigid, kui oluline on säilitada kavandatud sätted saarte ja saareliikmesriikide ning mandri vahelise kestliku ühendveo kohta.

V. KOKKUVÕTE

21. COREPER palub oma 27. novembri 2024. aasta koosoleku järel nõukogul eduaruanne kombineeritud vedu käsitleva direktiivi muutmisel tehtud töö kohta teadmiseks võtta.