



Bryssel, 22. marraskuuta 2024
(OR. en)

15143/24

LIMITE

TRANS 466
CODEC 2047

Toimielinten välinen asia:
2023/0396(COD)

ILMOITUS

Lähettäjä:	Neuvoston pääsihteeristö
Vastaanottaja:	Pysyvien edustajien komitea / Neuvosto
Ed. asiak. nro:	12831/24
Kom:n asiak. nro:	15200/23 + ADD1
Asia:	Neuvoston 5. joulukuuta 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

1. Komissio toimitti 7. marraskuuta 2023 edellä mainitun ehdotuksen, jäljempänä ’yhdistettyjä kuljetuksia koskeva direktiivi’, Euroopan parlamentille ja neuvostolle. Ehdotus oli viimeinen osa tavaraliikenteen viherryttämistä¹ koskevaa lainsäädäntöpakettia, joka esiteltiin heinäkuussa 2023 älykkään ja kestävän liikkuvuuden strategian yhteydessä.²

¹ ST 11856/23.

² [Kestävän ja älykkään liikkuvuuden strategia – Euroopan liikenne tulevaisuuden raiteelle](#)

2. Paketin kolme muuta ehdotusta ovat tiettyjen tieliikenteen ajoneuvojen mitoista ja painoista annetun direktiivin tarkistus, ehdotus asetukseksi kuljetuspalvelujen kasvihuonekaasupäästöjen laskennasta ("CountEmissions EU") ja ehdotus asetukseksi rautateiden ratakapasiteetin käytöstä yhtenäisellä eurooppalaisella rautatiealueella.
3. Yhdistettyjä kuljetuksia koskevassa direktiivissä ehdotetaan tällä hetkellä voimassa olevan vuoden 1992 direktiivin³ muuttamista kannustamalla maanteiden tavaraliikenteen suurempaan siirtymiseen intermodaaliliikenteeseen, jossa rautatie-, sisävesi- ja lähimerenkulun parempi ympäristönsuojelun taso ja energiatehokkuus yhdistyvät maantieliikenteen esteettömyyteen ja joustavuuteen. Tavoitteena on tehdä intermodaaliliikenteestä houkuttelevampi talouden toimijoille ja vähentää samalla negatiivisia ulkoisia kustannuksia, kuten kasvihuonekaasupäästöjä, ilmansaasteita, ruuhkia ja tieliikenneonnettomuuksia.
4. Keskeinen tekijä tämän tavoitteen saavuttamiseksi on ehdotettu uusi määritelmä 'yhdistetylle kuljetukselle', jolla tarkoitetaan 'intermodaalikuljetusta', joka täyttää tietyt edellytykset ja joka toteutetaan unionin alueella. Näiden ehdotuksessa esitettyjen ehtojen täyttäminen mahdollistaisi sen, että kuljetuksen osalta voitaisiin toteuttaa erilaisia EU:n laajuisia kannustimia ja kansallisia tukitoimenpiteitä.
5. Digitalisaation osalta yhdistettyjä kuljetuksia koskevassa direktiivissä ehdotetaan sähköisistä kuljetustiedoista (jäljempänä 'eFTI') annetun asetuksen (EU) 2020/1056⁴ muuttamista siten, että eFTI-alustoja voidaan käyttää tukikelpoisuuden laskemiseen ja koottujen tietojen keräämiseen alan taloudellisesta kehityksestä. Lisäksi ehdotuksessa vahvistetaan uudelleenlastaustermiinaaleja koskevia avoimuusvaatimuksia koskevat säännöt intermodaalikuljetusten helpottamiseksi entisestään.
6. Yhdistettyjä kuljetuksia koskeva direktiivi on kolmas yritys muuttaa vuoden 1992 direktiiviä, jota pidetään vanhentuneena ja soveltamisalaltaan rajallisena. Komission vuosina 1998 ja 2017 esittämät ehdotukset säädöksen tarkistamiseksi peruttiin myöhemmin.

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).

⁴ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2020/1056, annettu 15 päivänä heinäkuuta 2020, sähköisistä kuljetustiedoista (EUVL L 249, 31.7.2020, s. 33).

II KÄSITTELY MUISSA TOIMIELIMISSÄ

7. Euroopan parlamentti nimesi liikenne- ja matkailuvaliokunnan (TRAN) asiasta vastaavaksi valiokunnaksi. TRAN-valiokunta nimesi 13. syyskuuta 2024 esittelijäksi Flavio TOSIn (EPP, IT). Hän korvasi edellisen esittelijän Massimiliano SALINIn (EPP, IT), joka oli julkaissut suosituksia sisältävän työasiakirjan⁵ 1. maaliskuuta 2024.
8. Euroopan talous- ja sosiaalikomitea antoi lausuntonsa⁶ 585. täysistunnossaan 14. helmikuuta 2024. Alueiden komitea antoi lausuntonsa⁷ 159. täysistunnossaan 31. tammikuuta – 1. helmikuuta 2024.

III KÄSITTELY NEUVOSTOSSA

9. Komissio esitteli ehdotuksen ja sen vaikutustenarvioinnin yhdistettyjen kuljetusten ja verkkojen työryhmälle 17. marraskuuta 2023 Espanjan puheenjohtajakaudella.
10. Puheenjohtajavaltio Belgia tarkasteli ehdotusta perusteellisesti 11:ssä työryhmän kokouksessa seitsemän kompromissitekstin avulla ja esitti tilanneselvityksen neuvostolle 18. kesäkuuta 2024⁸.
11. Puheenjohtajavaltio Unkari jatkoi asian käsittelyä työryhmässä 10. syyskuuta ja 1. lokakuuta 2024. Puheenjohtajavaltio kävi keskustelun pysyvien edustajien komiteassa lisäohjeista 16. lokakuuta 2024.

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

⁶ ST 10705/24.

⁷ ST 6311/24.

⁸ ST 10275/24.

IV KOMPROMISSIN LAADINTATYÖ

12. Puheenjohtajavaltio Unkari aloitti asian käsittelyn tarkastelemalla joustavampaa lähestymistapaa ottaen huomioon jäsenvaltioiden erilaiset näkemykset. Oli selvää, että komission ehdotuksessa oleva yhdistettyjen kuljetusten uusi määritelmä, joka perustuu vähintään 40 prosentin säästöihin ulkoisissa kustannuksissa, ei saisi riittävästi tukea. Eräät valtuuskunnat suhtautuivat myönteisesti Belgian puheenjohtajakaudella saavutettuun viimeiseen kompromissiin, jossa asetettiin vaatimus, jonka mukaan muun kuin maantieliikenteen osuuden on oltava vähintään 50 prosenttia, mutta se ei saanut riittävää kannatusta. Samaan aikaan jotkin valtuuskunnat pyysivät kiinteää pituusrajoitusta maantieosuudelle, ja eräät valtuuskunnat ehdottivat palaamista neuvoston vuoden 2018 yleisnäkemyksessä esitettyyn määritelmään, jossa rajaksi asetettiin 150 kilometriä.⁹
13. Puheenjohtajavaltio esitti ensimmäisenä toimen tausta-asiakirjan, joka sisälsi kaksi vaihtoehtoa sen vaatimuksen lisäksi, että muun kuin maantieliikenteen osuuden on oltava vähintään 50 prosenttia. Ensimmäisessä vaihtoehdossa otettiin käyttöön maantieosuuden 150 kilometrin yläraja, johon liittyy poikkeuksia lähimpään sopivaan uudelleenlastaustermiiniin pääsemiseksi. Toisessa vaihtoehdossa ehdotettiin 150 kilometrin rajan säilyttämistä maantieosuudella vain maantie-vesiyhteyksien osalta nykyisten sääntöjen mukaisesti. Maantie-rautatieyhteyksien osalta se ehdotti, että jäsenvaltioille annettaisiin joustovaraa asettaa maantieosuudelle useita pituuksia ja päättää vastaavasti, mitä kannustimia ne soveltavat. Tavoitteena oli löytää kompromissi, jossa otetaan huomioon jäsenvaltioiden erilaiset maantieteelliset olosuhteet ja logistiikkainfrastruktuuri. Monet valtuuskunnat katsoivat kuitenkin, että toinen vaihtoehto on liian monimutkainen toteuttaa ja että siihen liittyy mahdollinen riski sääntöjen hajanaisuudesta unionissa.
14. Tämän jälkeen puheenjohtajavaltio ehdotti kaikkia artikloja koskevaa kompromissitekstiä. Yhdistettyjen kuljetusten soveltamisalaa koskevan keskeisen kysymyksen osalta kompromissi perustui tausta-asiakirjan ensimmäiseen vaihtoehtoon eli siihen, että muun kuin maantieliikenteen osuuden on oltava vähintään 50 prosenttia ja maantieosuudella olisi oltava 150 kilometrin pituusrajoitus. Käyttöön otettiin tarkoin määritelty ehdot, joilla selvennetään, milloin maantieosuuden yläraja voi ylittyä.

⁹ ST 15147/18.

15. Lisäksi puheenjohtajavaltio tarkasteli tapoja ratkaista kysymys digitaalisista alustoista, joilla voidaan todentaa tukikelpoisuus yhdistettyä kuljetusta suunniteltaessa ja osoittaa vaatimustenmukaisuus tienvarsitarkastusten yhteydessä. Monet valtuuskunnat pitivät monimutkaisena ja tarpeettomana alkuperäistä ehdotusta komission kehittämästä väliaikaisesta digitaalisesta geokoodausalustasta. Näin ollen puheenjohtajavaltio sisällytti kompromissiinsa suojalausekkeen, jolla varmistettiin, että yhdistettyjen kuljetusten järjestäjien ei tarvitse käyttää eFTI-alustoja ennen kuin riittävä määrä eFTI-alustapalvelujen tarjoajia on sertifioitu vaadittuja uusia toimintoja varten.
16. Lisäksi puheenjohtajavaltio muutti yhdistettyjen kuljetusten käyttöönoton helpottamista koskevia kansallisia toimintakehyksiä koskevia säännöksiä ja selvensi muun muassa yhdistettyjen kuljetusten kokonaiskustannusten vähentämistä koskevan tavoitteen vapaaehtoista ja ei-sitovaa luonnetta.
17. Puheenjohtajavaltio pyrki myös löytämään sopivan ratkaisun säännökseen, jolla yhdistettyjen kuljetusten maantieosuuksia suorittavat ajoneuvot vapautetaan ajokielloista, ehdottamalla useita poikkeuksia.
18. Työryhmässä puheenjohtajavaltion kompromissi otettiin vastaan vaihtelevasti. Näin ollen puheenjohtajavaltio totesi, että jotta ehdotuksen käsittely etenisi, yhdistettyjen kuljetusten määritelmää on ensin selkeytettävä, koska siinä määritetään tukikelpoisuus kannustimiin ja tukitoimenpiteisiin.
19. Näin ollen puheenjohtajavaltio päätti pyytää pysyvien edustajien komitealta ohjeita ja esittää sille kaksi kysymystä: ensimmäinen koski sitä, voiko muun kuin maantieliikenteen 50 prosentin vähimmäisosuuden ja maantieosuuden esimerkiksi 150 kilometrin pituusrajoituksen yhdistelmä muodostaa perustan määritelmälle; toinen koski sitä, tarvitaanko poikkeuksia erityistilanteiden sääntelemiseksi. Pysyvien edustajien komitean keskustelujen tulokset osoittivat, että jäsenvaltioiden näkemykset yhdistettyjen kuljetusten soveltamisalasta ovat edelleen erilaisia. Jotkut kannattivat voimakkaasti kiinteää maantieosuuden rajaa, toiset kannattivat prosenttiosuuteen perustuvaa lähestymistapaa ja kolmas ryhmä oli valmis osoittamaan joustavuutta. Lisäksi useat jäsenvaltiot pitivät eFTI-alustojen käyttöä yhdistettyjen kuljetusten järjestäjien kannalta ennenaikaisena.

20. Jäljellä olevia kysymyksiä koskevan kompromissin löytäminen edellyttää lisätoimia. Joissakin jäsenvaltioissa rautateiden tavaraliikenneyhteyksiä edistävät kannustimet ovat olennaisen tärkeitä. Tältä osin voitaisiin tarkastella erillisiä säännöksiä, jotka koskevat toimia, joihin liittyy uudelleenlastaus kuorma-autosta junaan, ja toimia, joihin liittyy uudelleenlastaus kuorma-autosta laivaan edellyttäen, että tällaisella lähestymistavalla voidaan taata oikeusvarmuus eikä se johda hajanaisuuteen. Samaan aikaan saarijäsenvaltiot korostavat, että on tärkeää säilyttää ehdotetut säännökset, jotka koskevat saarten ja saarijäsenvaltioiden sekä mantereen välistä kestävästä intermodaaliliikennettä.

V PÄÄTELMÄT

21. Pysyvien edustajien komitea pyytää 27. marraskuuta 2024 pidetyn kokouksensa jälkeen neuvostoa panemaan merkille tilanneselvityksen, joka koskee työtä yhdistettyjä kuljetuksia koskevan direktiivin tarkistamiseksi.
-