



Euroopa Liidu
Nõukogu

Brüssel, 8. november 2023
(OR. en)

15200/23

Institutsioonidevaheline
dokument:
2023/0396 (COD)

TRANS 488
CODEC 2083
IA 294

ETTEPANEK

Saatja:	Euroopa Komisjoni peasekretär, allkirjastanud Martine DEPREZ, direktor
Kättesaamise kuupäev:	7. november 2023
Saaja:	Thérèse BLANCHET, Euroopa Liidu Nõukogu peasekretär
Komisjoni dok nr:	COM(2023) 702 final
Teema:	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

Käesolevaga edastatakse delegatsioonidele dokument COM(2023) 702 final.

Lisatud: COM(2023) 702 final



EUROOPA
KOMISJON

Brüssel, 7.11.2023
COM(2023) 702 final

2023/0396 (COD)

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

(EMPs kohaldatav tekst)

{SEC(2023) 373 final} - {SWD(2023) 351 final} - {SWD(2023) 352 final}

SELETUSKIRI

1. ETTEPANEKU TAUST

• Ettepaneku põhjused ja eesmärgid

Euroopa kliimamääruses on sätestatud, et Euroopa Liit peab kogu majanduses vähendama 2030. aastaks kasvuhoonegaaside heidet vähemalt 55 % võrreldes 1990. aasta tasemega ja saavutama 2050. aastaks kliimaneutraalsuse¹. Euroopa rohelise kokkuleppe teatises² juhiti tähelepanu sellele, et kliimaneutraalsuse saavutamiseks tuleb transpordisektori kasvuhoonegaaside heidet vähendada 2050. aastaks 90 %. Nullsaaste tegevuskavaga³ edendatakse üleminekut puhtamale transpordile, et vähendada õhu- ja mürasaastet. Selleks et vähendada sõltuvust fossiilkütustest, peab EL parandama ka oma energiatõhusust, nagu on rõhutatud paketis „REPowerEU“⁴, milles on sellega seotud olulise vahendina nimetatud kombineeritud vedu käsitleva direktiivi⁵ (edaspidi ka „direktiiv“) läbivaatamist⁶.

Üleminek vähese heitega ja vähese energiatarbimisega kaubavedudele nõuab terviklikku lähenemisviisi. Komisjoni teatises säästva ja aruka liikuvuse strateegia kohta⁷ rõhutatakse, et ära tuleb kasutada kõik poliitilised hoovad, et muuta kõik transpordiliigid säästvamaks, teha säästvad alternatiivlahendused mitmeliigilise transpordi süsteemis laialdaselt kättesaadavaks ning võtta ülemineku edendamiseks kasutusele õiged stiimulid. Teatises kutsutakse üles säästvate transpordiliikide kasutuselevõtmiseks otsustavalt tegutsema, eelkõige suunates märgatava osa kaubavedudest raudteele, siseveeteedele ja lähimerevedudele. Säästva ja aruka liikuvuse strateegia vahe-eesmärkide kohaselt peaks 2050. aastaks raudteekaubavedude maht kahekordistuma ning sisevee- ja lähimerevedude maht suurenema 50 %. Samuti esitati ka Euroopa rohelises kokkuleppes üleskutse viia oluline osa (75 %) praegu maanteel toimuvatest sisemaavedudest üle raudteele ja siseveeteedele.

Ühendkaubavedu, sealhulgas kombineeritud vedu⁸ (edaspidi koos „ühendvedu“), on oluline selleks, et võimaldada kaupade raudtee- ja veetranspordi suuremat kasutuselevõttu, kuna need eraldi pakuvad uksest ukseni veolahendusi üksnes väga harva. Samal ajal on raudtee- ja siseveevedude keskmine väliskulu tonnkilomeetri kohta peaaegu kolm korda väiksem: vastavalt 0,013 eurot tonnkilomeetri kohta ja 0,019 eurot tonnkilomeetri kohta võrreldes raskeveokite keskmise väliskuluga, mis on 0,042 eurot tonnkilomeetri kohta. Veotoimingu alguses ja/või lõpus autoveoetappi hõlmava ühendveo puhul on maanteeväliste transpordiliikide parem keskkonnatoime ja energiatõhusus ühendatud autovedude kättesaadavuse ja paindlikkusega. Ühendvedu võimaldab transpordiliike tõhusalt kombineerida ja edendada eeskätt suhteliselt väiksema keskkonnajalajäljega transpordiliike, optimeerides sellega olemasoleva transpordivõrgu ja ressursside kasutamist ning vähendades heitkoguseid ja energiatarbimist.

¹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 30. juuni 2021. aasta määrus (EL) 2021/1119, millega kehtestatakse kliimaneutraalsuse saavutamise raamistik ning muudetakse määruseid (EÜ) nr 401/2009 ja (EL) 2018/1999 (Euroopa kliimamäärus) (ELT L 243, 9.7.2021, lk 1–17).

² COM(2019) 640 final.

³ COM(2021) 400 final.

⁴ REPowerEU: https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/european-green-deal/repowereu-affordable-secure-and-sustainable-energy-europe_et.

⁵ Nõukogu 7. detsembri 1992. aasta direktiiv 92/106/EMÜ, millega kehtestatakse ühiseeskirjad kaupade teatavate kombineeritud vedude kohta liikmesriikide vahel.

⁶ ELi energiasäästukava (COM(2022) 240 final).

⁷ COM(2020) 789 final.

⁸ Kombineeritud vedu on ühendveo osa, mis vastab kombineeritud vedu käsitleva direktiivi määratlusele.

Seetõttu on ühendveol oluline roll nii säästva ja aruka liikuvuse strateegia kui ka Euroopa rohelise kokkuleppe eesmärkide saavutamisel. Sellest tulenevalt teatati säästva ja aruka liikuvuse strateegias, et selleks, et muuta kaubavedu Euroopas keskkonnahoidlikumaks, tuleb ühendvedude kohta praegu kehtiv raamistik märkimisväärselt ümber kujundada ja tõhusaks vahendiks muuta.

Kuigi ühendvedude maht on viimase 30 aasta jooksul oluliselt suurenenud, domineerib liidus endiselt autokaubavedu, sest ühendvedu ei ole sageli mitmesuguste tegurite tõttu autoveoga võrreldes konkurentsivõimeline. Esiteks sõltub ühendveo edukus ahela iga osa, st raudtee- ja veetranspordi, ümberlaadimisterminalide ning nn viimase kilomeetri autoveoteenuste toimimisest (kättesaadavus, usaldusväärsus, täpsus, kiirus) ja sellega seotud kuludest. Kõigi nende elementide puhul esineb puudusi, mis tuleb asjakohaste valdkondlike õigusaktidega ja tööstusharu jõupingutustega kõrvaldada. Teiseks, seni kuni väliskulude arvessevõtmise tase on transpordiliikide puhul erinev, ei ole maanteevälised transpordiliigid ja ühendveod keskmise pikkusega vahemaadel hinna poolest autoveoga konkurentsivõimelised. Säästva ja aruka liikuvuse strateegias märgiti, et õiglase ja tõhusa hinnakujunduse tagamiseks kõigi transpordiliikide puhul on vaja terviklikku meetmekogumit. Alles siis võtaksid saastajad ja kasutajad oma kulude eest täieliku vastutuse, mis võimaldab kasutajatel teha valikuid, mis on ühiskonna jaoks parimad. Samuti eeldatakse säästva ja aruka liikuvuse strateegias, et väliskulude täielik arvessevõtmine viiakse ELis lõpule 2050. aastaks ning seetõttu on hädavajalik võtta täiendavaid meetmeid, et saavutada eespool kirjeldatud keskkonnanäesmärgid 2050. aastaks.

Alates 1975. aastast on ELil olnud vahend⁹ toetuskõlblike ühendvedude (st kombineeritud veo) toetamiseks, et suurendada kombineeritud vedude konkurentsivõimet võrreldes kaupade autoveoga ja saavutada sellega kombineeritud vedude suurem kasutuselevõtt.

1992. aastal asendati see nõukogu direktiiviga 92/106/EMÜ, millega kehtestatakse ühiseeskirjad kaupade teatavate kombineeritud vedude kohta liikmesriikide vahel. Kombineeritud vedu käsitleva direktiivi eesmärk on täiendada muid transpordiliike reguleerivaid poliitikavahendeid, et suurendada raudtee-, sisevee- ja lähimerevedu ning piiratud autoveoetappe hõlmava ühendveo konkurentsivõimet. Kombineeritud vedu käsitlev direktiiv on ainus ELi õigusakt, millega otseselt toetatakse ühendvedusid ja soodustatakse seega üleminekut kaupade autoveolt väiksema heitega transpordiliikidele.

Komisjon tegi kombineeritud vedu käsitleva direktiivi tulemuslikkuse parandamiseks 1998. aastal ettepaneku seda muuta, kuid võttis oma ettepaneku läbirääkimiste nurjumise tõttu 2001. aastal tagasi.

2016. aastal viis komisjon läbi õigusloome kvaliteedi ja tulemuslikkuse programmi (REFIT) kohase hindamise¹⁰. Komisjon jõudis järeldusele, et kombineeritud vedu käsitlev direktiiv on jätkuvalt asjakohane vahend kombineeritud vedude toetamiseks, kuid kuna mõned direktiivi sätted on aegunud või ebaselged, oleks selle tulemuslikkust võimalik märkimisväärselt parandada. Puudused hõlmavad piiratud toetuskõlblikkust, ebapiisavat majanduslikku toetust ja paberdokumentide kasutamist. Seejärel esitas komisjon 2017. aastal uue ettepaneku. See ettepanek võeti 2020. aastal tagasi, sest kaasseadusandjate vahelistel läbirääkimistel saavutati tulemus, mis oleks vähendanud kombineeritud vedu käsitleva direktiivi eesmärgi ajal, mil Euroopa rohelise kokkuleppe teatises¹¹ kajastatud poliitikaeesmärgid eeldasid vastupidist.

⁹ Nõukogu 17. veebruari 1975. aasta direktiiv 75/130/EMÜ, millega kehtestatakse ühiseeskirjad kaupade teatavate kombineeritud maantee- ja raudteevedude kohta liikmesriikide vahel (EÜT L 48, 22.2.1975).

¹⁰ SWD(2016) 140 final.

¹¹ COM(2019) 640 final.

Nende ootuste täitmiseks on komisjon koostanud kombineeritud vedu käsitleva direktiivi muutmise kohta uue ettepaneku. Algatuse eesmärk on muuta kõnealuse direktiiviga loodud toetusraamistiku rõhuasetust ja suurendada sellega ühendvedude konkurentsivõimet võrreldes pikamaa-autoveoga, et soodustada üleminekut kaupade autoveolt teistele transpordiliikidele ning vähendada sellega väliskulusid.

Muudetud direktiivi kohaldatakse kõigi ühendvedude suhtes seoses riiklike poliitikaraamistike, aruandluse ja terminalide läbipaistvusega ning sellega luuakse ühendvedude alarühma jaoks spetsiaalne toetusraamistik, millega hoitakse väliskulusid teataval määral kokku. Seda ühendvedude alarühma nimetatakse ka edaspidi kombineeritud veoks.

Käesoleva ettepaneku koostamisel võeti arvesse 1998. ja 2017. aasta ettepanekutest saadud kogemusi ja läbirääkimiste tulemusi. Täpsemalt võeti arvesse järgmist:

- vajadus rakendada põhimõtteliselt erinevat lähenemisviisi tingimustele, mille alusel saab toetusi anda. Praeguse kombineeritud vedu käsitleva direktiivi tingimused on määratletud erinevate autoveoetappide ja maanteeväliste etappide pikkuse ning sobivate terminalide kauguse alusel, mis ei kajasta alati tegelikke geograafilisi tingimusi ja põhjustab direktiivi rakendamisel raskusi. Veelgi olulisem on see, et need kriteeriumid ei kajasta tegelike vedude keskkonnatoimet ning seetõttu ei keskenduta toetuse andmisel vedudele, mis tagavad väliskulude kokkuhoiu;
- kuigi sätted, mis käsitlevad investeeringuid piisava terminalide läbilaskevõime saavutamiseks, on vajalikud, ei sobi need hästi direktiivi kohaldamisalasse ja paljud liikmesriigid olid nende vastu. Seepärast on neid nüüd käsitletud komisjoni ettepanekus TEN-T määruse läbivaatamise kohta¹²;
- digilahenduste kasutamine vastavuskontrolliks ja täitmise tagamiseks, mis võib samuti hõlbustada juurdepääsu turu toimimist ja majanduslike toetusmeetmete tulemuslikkuse suurendamist käsitlevatele andmetele;
- liikmesriikide erinev olukord, mille tõttu on vaja erinevaid lähenemisviise toetusmeetmetele.

Algatuse eesmärkide saavutamiseks keskendutakse selles järgmisele neljale valdkonnale.

- Toetuse andmise tingimused ja vastavustõend
Ühtlustatakse tingimusi, mille täitmisel saab ühendvedudele käesoleva direktiivi alusel toetust anda, et kaasata suurem osa ühendvedudest, kõrvaldada ebaselgus ning väärtõlgendamise ja ebavõrdse kohtlemise võimalus ning luua selge alus vastavusotsuste tegemiseks. See hõlmab geograafilist ulatust, laadimisüksusi ja nende identifitseerimise korda käsitlevaid tingimusi, tühjade konteinerite käitlemist, minimaalset väliskulude kokkuhoidu, mis tuleb saavutada, vajadust kehtestada väliskulude kokkuhoiu arvutamise eeskirjad ning vastavustõendi sisu ja eeskirju.
- Toetusraamistik
Direktiivi kui terviku eesmärk on luua ühendvedude toetusraamistik, mis sisaldab asjakohaseid reguleerivaid ja/või majanduslikke meetmeid. REFITi hinnangu kohaselt ei ole direktiiviga kehtestatud toetusraamistikul, mille eesmärk oli suurendada kombineeritud vedude suhtelist konkurentsivõimet, siiski piisavalt mõju olnud. Avalikule konsultatsioonile antud 100 vastusest 70s kinnitati, et see on

¹² COM(2021) 812 final.

probleem¹³. Ka hiljutises Euroopa Kontrollikoja eriaruandes ühendvedude kohta leiti, et toetus ühendvedudele ei ole piisavalt tõhus, sest ELis puuduvad endiselt võrdsed tingimused ühendkaubaveoks¹⁴. Uute eeskirjadega kehtestatakse lisaks olemasolevale toetusele järgmine:

1. uus kogu ELi hõlmav regulatiivne erand riiklikest sõidukeeldudest;
2. liikmesriikide kohustus analüüsida oma olemasolevaid meetmeid ja laiendada neid või kehtestada uued riiklikud poliitikaraamistikud, mis sisaldavad asjakohaseid reguleerivaid ja/või majanduslikke meetmeid, et toetada ühendvedude kasutuselevõttu;
3. eesmärk vähendada igas liikmesriigis kombineeritud veo kulusid kokku 10 % võrra, soodustada ühendvedudega seotud tehnoloogilisi uuendusi ning luua uusi ühendusi varem ühendamata terminalide vahel.

– Turu toimimise läbipaistvus

Nagu REFITi hinnangus leiti, puudub praeguse riikliku poliitika ja turuolukorraga seoses läbipaistvus, mis võimaldaks hinnata, kas toetust on kohandatud tegelikule olukorrale. 49st vastanust 18¹⁵ olid nõus või täiesti nõus sellega, et toetuse piisava taseme kindlaksmääramiseks puudub empiiriline alus. Komisjoni aruandlus jääb samaks, kuid andmeid ja aruandeperioode ajakohastatakse ning lisaks kehtestatakse liikmesriikidele kohustus tagada läbipaistvus seoses ühendvedu käsitlevate riiklike poliitikaraamistikega, mida nad kombineeritud vedude toetamiseks rakendavad. Lingid kõigile riiklikele poliitikaraamistikele ja riiklikele meetmetele avaldatakse komisjoni hallatavas keskses portaalis. Lisatud on ka läbivaatamisklausel ELi toetusraamistiku ümberhindamiseks.

– Terminalide läbipaistvusnõuded

Ettepanekuga kehtestatakse terminalidele ühised läbipaistvusnõuded, millega tagatakse, et kõik terminalid teevad andmed terminali vahendite ja teenuste kohta avalikult kättesaadavaks. Lisaks nähakse ettepanekuga ette võimalus kehtestada olemasolevate teenuste ja vahendite puhul teenustasemetel põhinev terminalikategooriate raamistik. Need meetmed täiendavad TEN-T määruse kavandatud läbivaatamist, mille raames käsitletakse terminalide läbilaskevõimet ja TEN-T võrgu kvaliteeti.

• **Kooskõla poliitikavaldkonnas praegu kehtivate õigusnormidega**

Algatust tuleb vaadelda Euroopa kliimamääruse¹⁶ ja Euroopa rohelise kokkuleppe teatise¹⁷ kontekstis, kuna neis mõlemas on sätestatud kasvuhoonegaaside heitkoguste vähendamise

¹³ See hõlmas 11 avaliku sektori asutust (Tšehhist üks, Belgiast kaks, Austriast üks, Prantsusmaalt kolm ja Norrast, Itaaliast, Saksamaalt ning Rootsist üks avaliku sektori asutus), 49 tööstusharu sidusrühma, nelja kodanikku ja kuut vastust kategoorias „muud“.

¹⁴ Euroopa Kontrollikoda (2023), *op. cit.*

¹⁵ 31st tööstusharu vastajast 14 ja kaheksast ametiasutusest neli.

¹⁶ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 30. juuni 2021. aasta määrus (EL) 2021/1119, millega kehtestatakse kliimanetraalsuse saavutamise raamistik ning muudetakse määruseid (EÜ) nr 401/2009 ja (EL) 2018/1999 (Euroopa kliimamäärus) (ELT L 243, 9.7.2021, lk 1–17).

¹⁷ COM(2019) 640 final.

eesmärgid. Lisaks tuleb arvesse võtta paketti „REPowerEU“,¹⁸ mille eesmärk on parandada ELi energiatõhusust ja milles nimetatakse kombineeritud vedu käsitleva direktiivi läbivaatamist selles valdkonnas oluliseks vahendiks,¹⁹ ning nullsaaste tegevuskava,²⁰ millega edendatakse üleminekut puhtamale transpordile, et vähendada õhu- ja mürasaastet. Samuti kutsutakse säästva ja aruka liikuvuse strateegias üles võtma otsustavaid meetmeid, et viia kaubavedu üle säästvamatele transpordiliikidele.

Tuleb märkida, et kombineeritud vedudega seotud konkreetsed poliitilised kaalutlused olid juba varem olemas. 1992. aastal avaldas komisjon transpordipoliitika valge raamatu ja sellega kaasneva õigusaktide paketi, mille tulemusena võeti vastu praegune kombineeritud vedu käsitlev direktiiv, millega liberaliseeriti täielikult kombineeritud vedude turg ELis ja loodi praegune toetusraamistik. Komisjon avaldas 1997. aastal eristrateegia Euroopa ühendvedude kohta²¹. 2011. aasta transpordipoliitika valges raamatus²² seati konkreetne eesmärk asendada 2030. aastaks 30 % ning 2050. aastaks üle 50 % pikamaa-autovedudest (üle 300 km) raudtee- ja veetranspordiga.

- **Kooskõla muude liidu tegevuspõhimõtetega**

Ettepanekuga täiendatakse muid transpordipoliitika meetmeid, mis a) on suunatud eri transpordiliikide keskkonnatoimele, b) võtavad arvesse väliskulusid, kohaldades põhimõtteid „saastaja maksab“ ja „kasutaja maksab“, ning c) tagavad sektoris või selle osades kättesaadavate teenuste ja kohaldatavate eeskirjade läbipaistvuse.

Eri transpordiliikide säästvamaks muutmist energiatõhususe ja kestlike kütuste kasutamisega ning seeläbi transpordi väliskulude vähendamist on käsitletud mitmesuguste poliitikavahendite abil, nagu raskeveokite CO₂ heite normid,²³ läbivaadatud taastuvenergia direktiiv²⁴ ja alternatiivkütuste taristu määrus.

Samuti on mitu meetet juba suunatud väliskulude arvessevõtmisele, et ühiskonnal oleks võimalik teha õigeid valikuid. Need meetmed hõlmavad süsinikdioksiidi hinnakujundust, taristumakse ning energia- ja sõidukimakse, mida kohandatakse ja rakendatakse järk-järgult. Lõpuks peavad need koonduma, moodustades omavahel kokkusobiva, üksteist täiendava ja sidusa poliitikasuundumuse, kuid säästva ja aruka liikuvuse strateegia kohaselt võib see kuni 2050. aastani aega võtta²⁵.

Kuigi konkreetseid transpordiliike käsitlevates õigusaktides on sätestatud mitmesugused läbipaistvus- ja aruandekohustused, on kõiki transpordiliike hõlmav aruandlus ja teabevahetus (mis on oluline ühendvedude puhul) suurel määral katmata. Lisaks sõltub ühendvedude lisaväärtus ja atraktiivsus eri transpordiliikide tulemuslikkusest ja olemasoleva taristu läbilaskevõimest. Seepärast töötatakse käesolev algatus välja tihedas koostöös muude transpordialaste õigusaktide ja seadusandlike ettepanekutega, sealhulgas nendega, mis kuuluvad sarnaselt käesoleva algatusega keskkonnahoidliku transpordi paketti.

¹⁸ Kava „REPowerEU“: https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/european-green-deal/repowereu-affordable-secure-and-sustainable-energy-europe_et.

¹⁹ ELi energiasäästukava (COM(2022) 240 final).

²⁰ COM(2021) 400 final.

²¹ KOM(97) 243 (lõplik).

²² KOM(2011) 144 (lõplik).

²³ Määrus (EL) 2019/1242.

²⁴ COM(2021) 557 final.

²⁵ Säästva ja aruka liikuvuse strateegias on sätestatud vahe-eesmärk, mille kohaselt peavad transpordi kasutajad katma hiljemalt 2050. aastaks kõik transpordiga seotud väliskulud ELis.

Käesolev algatus on tihedalt seotud ka kõnealuse paketi teiste osadega, eelkõige algatusega suurendada raudtee osakaalu rahvusvahelistes vedudes²⁶ ning maanteeõidukite massi ja mõõtmeid käsitleva direktiivi²⁷ läbivaatamisega, mis mõlemad on olulised transpordiliikidele iseloomulike tõkete kõrvaldamiseks ühendvedude puhul.

Lisaks aitavad ELi uus transpordi ja logistika kasvuhoonegaaside heite arvestuse ühine raamistik (edaspidi „kasvuhoonegaaside heite arvestuse raamistik“) ning elektroonilise kaubaveoteabe (edaspidi „eFTI“) määruse²⁸ rakendamine edendada läbivaadatud kombineeritud vedu käsitleva direktiivi rakendamise tehnilist raamistikku.

Läbivaatamine on kooskõlas ka hiljuti vastu võetud NAIADESi teatisega,²⁹ milles kutsutakse üles integreerima siseveeteid nüüdisaegsesse üleeuroopalisse ühendvedude süsteemi.

Lisaks on ühendvedude ja mitmeliigilise transpordi kasutamise eeltingimuseks asjakohase ja piisava läbilaskevõimega taristu olemasolu. Hiljutine ümberlaadimistehnoloogiat käsitlev uuring³⁰ näitas, et TEN-T ühendvedude võrgus esineb puudusi ning et olemasolev ümberlaadimisvõimsus ei ole raudtee- ja siseveetranspordi jaoks piisav. Terminalide läbilaskevõime küsimust käsitleti komisjoni ettepanekus TEN-T määruse läbivaatamise kohta,³¹ mis sisaldab esimest korda liikmesriikide kohustust tagada spetsiaalsel analüüsil ja tegevuskaval põhinev piisav mitmeliigilise kaubaveo terminalide läbilaskevõime. Need meetmed peaksid järgmise kümne aasta jooksul suurendama ühendvedude taristu läbilaskevõimet.

Käesolevas direktiivis sätestatud kohustused ei piira asjakohaste riigiabieeskirjade kohaldamist. Käesoleva direktiiviga määratakse kindlaks kriteeriumid nende vedude kategooria jaoks, millel on suurim potentsiaal vähendada transpordi väliskulusid, ning kehtestatakse poliitikaeesmärgid kõnealuse vedude alarühma edendamiseks. Liikmesriigid võivad kaaluda muu hulgas riigiabimeetmete kehtestamist kombineeritud vedu käsitleva muudetud direktiivi poliitikaeesmärkide saavutamiseks. Üksnes meetmete lisamine käesoleva direktiivi alusel kehtestatud riiklikesse poliitikaraamistikesse ei vabasta liikmesriike kokkusobivuse hindamisest, mis kuulub komisjoni ainupädevusse.

Käesolev ettepanek on kooskõlas ka Euroopa tuleviku konverentsi lõplike ettepanekutega, eelkõige 3. ettepanekuga kliimamuutuste, energeetika ja transpordi kohta, milles nõutakse kliimamuutuste vastu võitlemist ja üleilmsete kliimaeesmärkide järgimist.

Lõpuks tuleb märkida, et mõned sidusrühmad on tõstatanud küsimuse kombineeritud vedu käsitleva direktiivi ja maanteekabotaaži vahelise seose kohta. Jätkuvalt on asjakohane ja oluline kohelda rahvusvahelist kombineeritud vedu ja rahvusvahelist autovedu võrdselt seoses mitteresidendist vedajate kasutamisega, nagu on sätestatud kombineeritud vedu käsitleva

²⁶ https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13134-International-freight-and-passenger-transport-increasing-the-share-of-rail-traffic_et.

²⁷ Nõukogu 25. juuli 1996. aasta direktiiv 96/53/EÜ, millega kehtestatakse teatavatele ühenduses liikuvatele maanteeõidukitele siseriiklikus ja rahvusvahelises liikluses lubatud maksimaalmõõtmed ning rahvusvahelises liikluses lubatud täismass (EÜT L 235, 17.9.1996, lk 59–75). See võimaldab kasutada ühendvedude puhul, sealhulgas kombineeritud veo autoveoetappides, raskemaid ja pikemaid maanteeõidukeid.

²⁸ Määrus (EL) 2020/1056.

²⁹ COM(2021) 324 final.

³⁰ „Comparative analysis of transshipment technologies for intermodal transport and their costs“, PWC, KombiConsult, 2022, https://transport.ec.europa.eu/news/study-analyses-transshipment-options-more-competitive-intermodal-transport-and-terminal-capacity-ten-2022-05-05_et.

³¹ COM(2021) 812 final.

direktiivi artiklis 4. Määruse (EL) nr 1072/2009 läbivaatamise käigus 2020. aastal³² nägid kaasseadusandjad ette erandi kombineeritud vedu käsitleva direktiivi artiklist 4 (kuid ainult selle väärkasutamise korral), kinnitades samal ajal, et artikkel 4 on olnud kasulik ja jääb jõusse³³.

2. ÕIGUSLIK ALUS, SUBSIDIAARSUS JA PROPORTSIONAALSUS

• Õiguslik alus

Euroopa Liidu toimimise lepingu VI jaotises (artiklid 90–100) on sätestatud ELi eesõigus võtta vastu ühist transpordipoliitikat käsitlevaid sätteid. Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 91 lõike 1 punktis c on sätestatud, et transpordi valdkonnas on ELil pädevus kehtestada meetmeid transpordi ohutuse tõhustamiseks, samas kui artikli 91 lõike 1 punktis d on sätestatud sama pädevus kõigi muude asjakohaste sätete puhul.

• Subsidiaarsus (ainupädevusse mittekuuluva valdkonna puhul)

Probleemi ELi mõõde

Subsidiaarsuse põhimõtte kohaselt võib EL valdkondades, mis ei kuulu liidu ainupädevusse, võtta meetmeid ainult siis, kui liikmesriigid ei suuda kavandatava meetme eesmärke piisaval määral saavutada. Transpordi väliskulud, eelkõige kliimamuutustega seotud kulud, on piiriülene probleem, mida ei saa lahendada üksnes riiklike või kohalike meetmetega. Pakiline vajadus vähendada kaubaveost tulenevat kasvuhoonegaaside heidet kehtib võrdselt nii piiriüleste kui ka riigisiseste vedude puhul. Kuna kindlakstehtud probleemil on piiriülene mõõde, tuleb see lahendada ELi tasandil.

Lisaväärtusega meetmed ELi tasandil

Algatuse eesmärk on edendada ühistel toetuskõlblikkuse tingimustel põhinevate toetusmeetmete kaudu kogu ELis ühendvedude kasutuselevõttu, millest 81 % toimub liikmesriikide vahel. Poliitika ja siseturu seisukohast on oluline tagada, et ettenähtud hüvesid kohaldatakse võrreldaval viisil kogu ELis. Võttes arvesse praeguse kombineeritud vedu käsitleva direktiivi piiratud olemust, töötasid mõned liikmesriigid ühendvedude jaoks välja diferentseeritud toetuse nii ühtlustamata regulatiivse toetuse näol kui ka riigiabi-eeskirjade alusel. Teatavatel juhtudel ei pruugi teave nende toetusmeetmete kättesaadavuse kohta olla kõigile ettevõtjatele võrdselt kättesaadav, eriti piiriüleste vedude korral. Mõned ettevõtjad võivad olla saanud konkurentsieelise, millel on mõju väljaspool nende riigi piire. ELi meetmete eesmärk on aidata tagada kogu ELis ettevõtjate võrdne kohtlemine, lihtsustada haldusmenetlusi tööstusharu, liikmesriikide ja komisjoni jaoks ning parandada siseturu toimimist. Seda ei ole võimalik saavutada üksnes liikmesriigi tasandil õigusaktide vastuvõtmisega.

• Proportsionaalsus

Käesoleva algatuse ülesehituse aluseks olevate asjakohaste poliitikameetmete ja poliitikavariandi valimisel võeti nõuetekohaselt arvesse proportsionaalsuse põhimõtet, nii et tulemuseks oli kõige tasakaalustatum võimalik lähenemisviis. Kuigi ettepanekuga pannakse liikmesriikidele kohustus toetada teatavat liiki ühendvedusid, näitas mõjuhinnaang, et

³² Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. juuli 2020. aasta määrus (EL) nr 1055/2020, millega muudetakse määrusi (EÜ) nr 1071/2009, (EÜ) nr 1072/2009 ja (EL) nr 1024/2012 eesmärgiga kohandada neid autoveosektoris toimunud arenguga (*ELTL* 249, 31.7.2020, lk 17–32).

³³ Mõned liikmesriigid on esitanud Euroopa Kohtule selle sätte tühistamiseks hagid (C-542/20, Leedu vs. parlament ja nõukogu; C-545/20, Bulgaaria vs. parlament ja nõukogu; C-547/20, Rumeenia vs. parlament ja nõukogu; C-554/20, Poola vs. parlament ja nõukogu).

poliitikavariant, mis näeb ette üksnes liikmesriikide vabatahtliku toetuse, ei ole eesmärgi saavutamiseks piisav. Valitud poliitikavariant tagab piisava ülemineku teistele transpordiliikidele mõistlike kuludega.

- **Vahendi valik**

Õigusakti valik, st kehtiva direktiivi muutmine, võimaldab ühendvedude konkurentsivõime parandamise eesmärgi rahuldavalt saavutada ja tagab ühtlasi subsidiaarsuse põhimõtte järgimise. Toetuse tagamiseks on liikmesriikidel vabadus kehtestada oma poliitikaraamistikud, mis sisaldavad kõige asjakohasemaid toetusmeetmeid.

3. JÄRELHINDAMISE, SIDUSRÜHMADEGA KONSULTEERIMISE JA MÕJU HINDAMISE TULEMUSED

- **Praegu kehtivate õigusaktide järelhindamine või toimivuse kontroll**

Kombineeritud vedu käsitlevat direktiivi hindamine³⁴ viidi läbi aastatel 2014–2016 ja jõuti järeldusele, et direktiiv on jätkuvalt asjakohane vahend, et toetada kaubavedusid, mille puhul on kombineeritud eri transpordiliigid. Hinnangute kohaselt hoiti autovedudel ühendvedudele üleminekuga 2011. aastal kokku kuni 2,1 miljardi eurot väliskulusid aastas. Kuigi kogu kokkuhoidu ei saa omistada kombineeritud vedu käsitlevale direktiivile, tehti kindlaks, et ilma ELi meetmeteta oleksid piiriülesed kombineeritud veeteenused tõenäoliselt seisnud eri õigussüsteemide tõttu silmitsi takistustega, mis muudavad kombineeritud veeteenused vähem atraktiivseks ja võimalik, et ka teostamatuks.

Paljud kombineeritud vedu käsitleva direktiivi sätted, näiteks paberdokumentide kasutamise nõue, on aga aegunud, kuna need kajastavad turuolukorda 1992. aastal. Direktiivi muud sätted on liikmesriikide tasandil erinevalt üle võetud ja rakendatud, mis põhjustab tööstusharule igapäevaseid praktilisi probleeme, ja seetõttu ei ole need sätted täielikult tõhusad. Lisaks on majanduslikud toetusmeetmed väga piiratud ega mõjuta seega märkimisväärselt ühendvedude konkurentsivõimet. Avaliku konsultatsiooni käigus märkisid nii tööstusharu esindajad kui ka haldusasutused, et poliitikameetmed on poliitikaeesmärkide saavutamiseks proportsionaalsed.

- **Konsulteerimine sidusrühmadega**

Komisjon suhtles aktiivselt sidusrühmadega ja konsulteeris nendega põhjalikult mõju hindamise käigus.

Konsultatsioonid toimusid 2021. ja 2022. aastal, alates esialgse mõjuhindangu avaldamisest 2021. aasta augustis kuni 2022. aasta augustis lõppenud sihipärase konsultatsioonini.

Konsultatsioonide eesmärgid olid järgmised:

- koguda sidusrühmadelt teavet ja arvamusi peamiste probleemide ja nendega seotud tegurite kohta, määrata kindlaks nende probleemidega seotud asjakohased poliitikaeesmärgid ning teha kindlaks, sõnastada ja hinnata mõjuhindangusse arvesse võetavaid poliitikameetmeid;
- koguda teavet ja arvamusi poliitikameetmete ja -variantide tõenäolise mõju kohta.

Esialgse tagasisidemehhanismi osana oli huvitatud isikutel võimalus anda ajavahemikus 19. augustist kuni 16. septembrini 2021 esialgse mõjuhindangu kohta tagasisidet. Kokku saadi 62 üksikvastust.

³⁴ SWD(2016) 140 final.

Seejärel oli veebisaidil „Avaldage arvamust“ ajavahemikus 7. märtsist kuni 30. maini 2022 kättesaadav avalik konsultatsioon. Kokku saadi eri sidusrühmadelt 101 vastust. Mõned sidusrühmad esitasid koos konsultatsioonile antud vastustega ka seisukohavõtted.

Läbi viidi järgmised sihtkonsultatsioonid:

- veebipõhine sihtuuring, mille eesmärk oli kinnitada probleemi määratlus ja poliitikavariantide eesmärgid, saada teavet poliitikameetmete/-variantide üksikasjalikumaks sõnastamiseks ning koguda andmeid, mis on vajalikud meetmete mõju ja eeldatavate kulude hindamiseks. Uuring toimus ajavahemikus 16. maist kuni 24. juunini 2022 ja sellele saadi 59 vastust;
- ajavahemikus 2022. aasta maist kuni augustini korraldati 29 sidusrühmaga sihipärased intervjuud (sh kolm ettevalmistavat intervjuud 2022. aasta veebruaris);
- 25. oktoobril 2022 toimus üks sidusrühmade ekspertide kohtumine tööstusharu esindajatega. Sellest võttis osa 60 eksperti, kes esindasid 55 organisatsiooni.

Sidusrühmadega konsulteerimise käigus ilmnas, et sidusrühmade seas on suur üksmeel selles, et algatuse probleemid ja eesmärgid on ühendvedude arengu seisukohast olulised.

Esiolguet mõjuhinnaugut käsitlev konsultatsioon ja avalik konsultatsioon keskendusid probleemile kõrgemal tasandil; uuringu ja intervjuude läbiviimisel kasutati probleemi ning sellega seotud eesmärgi – kombineeritud vedu käsitleva direktiivi läbivaatamine – täpsustamiseks üksikasjalikumalt ja süstemaatilistemat lähenemisviisi. Esiolguet mõjuhinnaugu kohta antud tagasisides oli ühiseks teemaks selguse puudumine seoses praeguses kombineeritud vedu käsitlevas direktiivis sätestatud probleemi määratlusega, samas kui teised leidsid, et lisaks auto- ja raudteeveole tuleks kombineeritud vedu käsitlevas direktiivis keskenduda rohkem sisevee- ja lähimereveole.

Probleemi määratluse kohta näitas konsultatsioon, et kõigi sidusrühmade seas valitseb üsna laialdane üksmeel selles, et kui toetust ei pakuta, suudab ühendvedu vaid mõnel juhul konkureerida ELis autoveoga (63 vastajat 95st; 66 %). Terminalide käitajad olid veelgi pessimistlikumad: kolm viiest leidsid, et ühendvedu ei suuda või peaaegu kunagi ei suuda konkureerida autoveoga, kui toetust ei pakuta. Valdav enamik tööstusharu sidusrühmi nõustus, et hindade konkurentsivõime puudumine takistab ühendvedude arengut, kuid kaubaveokorraldajad (nt logistikaettevõtjad, peamiselt autovedude valdkonnas tegutsevad ekspediitorid) olid selles suhtes üldiselt skeptilisemad.

Vastajad leidsid, et ühendveo konkurentsivõimet võrreldes autoveoga mõjutab kuus tegurit: neist kõige sagedamini nimetati ümberlaadimiskulusid (87 vastajat 94st; 93 %) ja sobivate terminalide puudumist läheduses (85 vastajat 95st; 89 %). Mõlema teguri puhul nõustus vähemalt 75 % vastajatest igast sidusrühma liigist ja tööstusharu alamkategorias, et need on asjakohased tegurid. 80 % vastajatest pidas asjakohaseks veel järgmist nelja tegurit: uksest ukseni vedude puhul on autovedu ühendveost odavam (78 vastajat 94st; 83 %); harjumus kasutada autovedu (78 vastajat 94st; 83 %); läheduses asuvates terminalides ei pakuta sobivat teenust (76 vastajat 95st; 80 %) ning hiline mine / pikem transiidiaeg võrreldes autoveoga (73 vastajat 92st; 79 %). Iga nimetatud teguri puhul pidasid vähemalt pooled vastajad igast sidusrühma liigist ja tööstusharu alamkategorias neid tegureid oluliseks, samas kui transpordikorraldajate puhul pidas vaid kolm vastajat seitsmest oluliseks teguriks asjaolu, et uksest ukseni vedude puhul on autovedu odavam kui ühendvedu / mitmeliigiline transport.

100st vastajast 80 (80%) väitsid, et ühendvedude konkurentsivõime on liikmesriigiti erinev, kusjuures sagedaste põhjustena nimetati olemasoleva taristu ja olemasolevate teenuste erinevusi, aga ka pakutava toetuse erinevusi.

Sidusrühmade uuringus osalenud 49 vastajast 26 olid nõus või täiesti nõus sellega, et praegused toetuskõlblikkuse kriteeriumid on liiga kitsad, kuna need hõlmavad ainult liikmesriikide vahelisi vedusid, veoüksused peavad olema minimaalse suurusega, et olla toetuskõlblikud, ja eri transpordiliikide kombinatsioonide suhtes kehtivad erinevad toetuskõlblikkuse tingimused. Lisaks leidsid 49st uuringule vastanust 24, et ühendvedude kasutuselevõtu edendamiseks ja välismõju vähendamiseks ei ole praegused toetuskõlblikkuse kriteeriumid täiel määral sobivad. 49st uuringule vastanust 25 ja 29st küsitletust 15 leidsid, et praegune toetuskõlblikkuse määratlus võimaldab erinevaid tõlgendusi.

49st uuringule vastanust 18 olid nõus või täiesti nõus sellega, et piisava toetusetaseme kindlaksmääramiseks puudub empiiriline alus, kuna REFITi hindamisel jõuti juba järeldusele, et kombineeritud vedu käsitleva direktiivi puhul puudub tõhus turuülevaate raamistik, mis võimaldaks kohandada toetusmeetmeid tegelikule olukorrale kas ELi või liikmesriigi tasandil. 49st uuringule vastanust 20 toetasid eesmärki parandada ühendvedude olukorda käsitlevaid andmeid, analüüsi ja aruandlust.

REFITi hinnangu kohaselt on kombineeritud vedu käsitleva direktiiviga kehtestatud toetusmeetmed kombineeritud vedude suhtelise konkurentsivõime suurendamiseks väga piiratud. Avalikule konsultatsioonile saadud 100 vastusest 70s nõustutakse, et see on probleem, ning 49st sidusrühmade uuringule vastanust 19 olid nõus või täiesti nõus sellega, et probleemiks on madalad, väheste mõjuga ja ebatõhusad toetused.

Säästva ja aruka liikuvuse strateegias on kindlaks määratud vajadus parandada andmevahetust mitmeliigilise transpordi kohta ja arukat liikluskorraldust, et lihtsustada keerukat regulatiivset, haldus- ja ärikorraldust. Ettevõtjad kasutavad erinevaid süsteeme, millel on väga erinevad liidesed, andmestiku nõuded ja semantika. Sidusrühmade uuringus osalenud 49 vastajast 13 nõustusid, et koostalitlusvõime puudub ning et erinevate andmeajamissüsteemide killustatus on oluline piirav probleem. Mis puudutab terminalide ebatõhusat tegevust, siis 100st avalikus konsultatsioonis osalejast 37 leidsid, et terminalides osutatavate teenuste halb kvaliteet on tegur, mis kahjustab ühendvedude konkurentsivõimet.

- **Eksperdiarvamuste kogumine ja kasutamine**

Ettepaneku aluseks oleva mõjuhinnangu toetuseks viis välistöövõtja läbi uuringu (2021. aasta detsember – 2023. aasta juuni). See andis väärtuslikku teavet eelkõige selleks, et töötada välja poliitikavariandid, hinnata eeldatavat mõju ning koguda kokku otseselt mõjutatud sidusrühmade seisukohad.

- **Mõju hindamine**

Käesoleva ettepaneku poliitikameetmed põhinevad mõju hindamise tulemustel. Mõjuhinnang (SWD(2023) 351) sai komisjoni õiguskontrollikomiteelt esialgu negatiivse hinnangu (SEC(2023) 373). Seejärel esitati see õiguskontrollikomiteele uuesti ja saadi reservatsioonidega positiivne hinnang. Õiguskontrollikomiteelt saadud soovitusi on arvesse võetud ja mõjuhinnangu aruande 1. lisas on kokkuvõtlikult kirjeldatud, kuidas seda tehti.

Mõjuhinnangus kaaluti kindlaksmääratud eesmärkide saavutamiseks viit poliitikavarianti. Kõik viis varianti käsitlevad järgmisi küsimusi:

- suurema hulga vedude toetamine tõhusatel vastavustingimustel;
- konkurentsivõime suurendamine toetusraamistiku abil;
- läbipaistvus, koostöö ja lihtsustamine seoses turule sisenemisega;
- turu toimimist käsitleva aruandluse ja teabe parandamine.

Kõige leebem ELi tasandi sekkumine on poliitikavariant A. Seda kohaldatakse kogu ELi-sisese ühendveo suhtes. Toetuskõlblikkus põhineks välismõju laiemal kogumil, mis nõuab väliskulude kokkuvõtte vähemalt 40 % ulatuses, kusjuures metoodika kehtestatakse transpordi väliskulude käsiraamatus³⁵ nimetatud ühikuväärtuste alusel. Arvutamise juhised kehtestatakse rakendusaktiga³⁶. Toetuskõlblikkuse tõendamiseks esitatavad andmed vaadatakse läbi ja seotakse eFTI platvormidega³⁷. Komisjoni praegune kohustus esitada kaks korda aastas aruanne asendatakse liikmesriikidele esitatud üleskutsega viia läbi korrapäraseid analüüse ja koostada strateegilisi kavasid säästvate transpordiliikide kohta, et valida asjakohane toetus. Kuigi poliitikavariant A ei kohusta liikmesriike toetust andma, pakub see vahendite kogumit koos eelnevalt kindlaks määratud toetavate meetmetega, mille hulgas on võimalik valida. Terminalide läbipaistvuse ja koostöö tagamiseks kehtestatakse rakendusaktiga terminalidele ühised läbipaistvuseeskirjad.

Poliitikavariandis B on ELi tasandi kohustused on ühendatud paindlikkusega, et võtta arvesse liikmesriikide konkreetset olukorda. See kohustab liikmesriike ühendvedusid toetama, kuid annab neile vabaduse valida vahendite kogumis loetletud erinevate toetusmeetmete vahel, et lahendada riiklike transpordisüsteemide probleeme. See poliitikavariant on jagatud kolmeks allvariandiks, millel on erinevad kohaldamisalad ja toetuskõlblikkuse tingimused. Poliitikavariante B1 ja B2a kohaldatakse kõigi ELi-siseste ühendvedude suhtes, samas kui varianti B2b kohaldatakse ainult ELi-siseste piiriüleste vedude suhtes. Poliitikavariandi B1 puhul põhineb toetuskõlblikkus kasvuhoonegaaside heitkoguste vähenemisel ja sellega kehtestatakse 25 % künnis, mis arvutatakse transpordist ja logistikast tuleneva kasvuhoonegaaside heite arvestuse ühises raamistikus (ettepanek „CountEmissions EU“) ettenähtud metoodika alusel. Poliitikavariantide B2a ja B2b puhul põhineb toetuskõlblikkus välismõju laiemal kogumil, mille puhul on nõutav heitkoguste vähendamise künnis 40 % nagu ka variandi A puhul. Kõigi poliitikavariandi B allvariantide puhul vaadatakse toetuskõlblikkuse tõendamiseks esitatud andmed läbi ja need seotakse eFTI platvormidega. Turuanalüüsi ja -aruandluse puhul tugineksid kõik poliitikavariandi B allvariandid komisjoni praegusele kohustusele koostada iga viie aasta järel aruanne, kasutades selleks liikmesriikide abi ja sihtotstarbelisi turuanalüüsi uuringuid. Kõigi poliitikavariandi B allvariantide puhul nõutakse liikmesriikidelt üldkulude vähendamist ja tehnoloogiliste uuenduste edendamist, kusjuures neil lubatakse vahendite kogumist valida vahend, et kohandada oma toetust siseriiklike oludega ettenähtud piirides. Peale selle kutsutakse liikmesriike üles toetama uute ühendveomarsruutide käivitamist. Kõik poliitikavariandi B allvariandid hõlmaksid regulatiivset eelist, mis seisneb selles, et toetuskõlblike vedude autoveoetapid vabastatakse riiklikest sõidukeeldudest. Terminalide läbipaistvuse ja koostöö puhul on meetmed samad, mis poliitikavariandi A puhul.

Kõige jõulisem ELi tasandi sekkumine kehtestatakse poliitikavariandiga C. Seda kohaldatakse kõigi ELi-siseste vedude suhtes. Toetuskõlblikkus on sama, mis poliitikavariantide A ja B2 puhul, tuginedes välismõju laiemale kogumile, kusjuures künnis on 40 %. Nagu ka muude variantide puhul, vaadatakse toetuskõlblikkuse tõendamiseks esitatavad andmed läbi ja seotakse eFTI platvormidega. Komisjoni kohustus esitada kaks korda aastas aruanne asendatakse liikmesriikide kohustusega teha korrapäraseid analüüse ja koostada strateegilisi kavasid, mis hõlmaks kogu transpordisüsteemi ja eri transpordiliike käsitlevat analüüsi.

³⁵ CE Delft (2019).

³⁶ Vedude piisavalt täpse võrdluse tagamiseks oleks vaja jätkata käsiraamatu korrapäraselt ajakohastamist, võttes arvesse uusimaid teaduslikke tõendeid. Lisaks tuleb tagada kooskõla ja vastastikune täiendavus tulevase kasvuhoonegaaside heite arvestuse raamistikuga.

³⁷ Määruse (EL) 2020/1056 kohaselt loodud ettevõtjate ja ametiasutuste vahelise (B2A) elektroonilise andmevahetuse platvormid.

Seoses toetusvahenditega kohustab see liikmesriike andma ühtlustatud toetust, et vähendada nende territooriumil toimuvate toetuskõbllike vedude (osa) kulud tasemele, mis soodustab ühendvedude kasutuselevõttu. Kõnealune toetuse tase on kaubasaatja puhul hinnanguliselt 10 % uksest ukseni veo kogumaksumusest. See poliitikavariant hõlmaks ka ühtlustatud regulatiivset eelist, mis seisneb selles, et toetuskõbllike vedude autoveoetapid vabastatakse riiklikest sõidukeeldudest. Poliitikavariant C nõuaks lisaks kindlaksmääratud andmekogumi loomist ning kohustaks kasutama ühiseid andmekogumeid ja andmevahetusprotokolle. Terminalide läbipaistvuse meetmed on samad, mis poliitikavariantide A ja B puhul.

Hinnangu põhjal on eelistatud poliitikavariant B2a. Sellega saavutatakse eesmärk, tagades võimalikult ulatusliku ülemineku teistele transpordiliikidele ja väliskulude kokkuhoiu koos soodsa kulude ja tulude suhtega ning samuti sidususe, järgides proportsionaalsuse ja subsidiaarsuse põhimõtteid.

Eelistatud poliitikavariant peaks andma ühendvedude sektoris tegutsevatele ettevõtjatele märkimisväärse korduvate halduskulude kokkuhoiu. Elektrooniliste andmete ja eFTI platvormide kasutamisest tulenevalt hoiaksid ühendvedudega tegelevad ettevõtjad aastas kokku hinnanguliselt 430 miljonit eurot korduvkulusid. Samal ajal kannaksid terminalid halduskulusid seoses nende veebisaidil avaldatava teabe ajakohastamisega. Kõigi terminalide keskmine aastane korduvkulu aastatel 2025–2035 on hinnanguliselt 6 100 eurot. Halduskulude kokkuhoid kaalub need väikesed kulud suures osas üles ning ettevõtjate halduskulude netokokkukuid oleks hinnanguliselt 430 miljonit eurot aastas.

Selleks et tagada subsidiaarsuse põhimõtte parem järgimine, on lisaks mõju hindamise tulemustele jäetud liikmesriikidele täielik paindlikkus valida, millist liiki meetmeid nad rakendaksid, kuid samal ajal peavad nad siiski saavutama eesmärgi vähendada kulusid 10 % võrra. Teadlike otsuste tegemise ja eesmärkide saavutamise tagamiseks hõlmab eelistatud variant iga liikmesriigi kohustust hinnata oma olemasolevaid ja võimalikke meetmeid ning koondada kõik meetmed ühte riiklikku poliitikaraamistikku. See on sarnane kohustusega analüüsida kõiki transpordiliike hõlmavaid strateegiaid poliitikavariandi C raames, kuid vähem nõudlik. Hinnangu kohaselt on sellel väike mõju kuludele (ühekordne lisakulu kuni 1,1 miljonit eurot, millele lisanduvad korduvkulud 1,6 miljoni eurot iga viie aasta järel). Need muudatused ei muuda oluliselt variantide järjestust ega mõjuta eelistatud poliitikavariandi valikut.

- **Põhiõigused**

Ettepanek vastab Euroopa Liidu põhiõiguste hartale.

4. MÕJU EELARVELE

Ettepanekuga suurendatakse ajavahemikul 2025–2050 liidu eelarve netokulusid kahe miljoni euro võrra. Ettepaneku mõju eelarvele kirjeldatakse üksikasjalikumalt käesolevale ettepanekule lisatud finantsselgituses.

Mõju eelarvele pärast kehtiva mitmeaastase finantsraamistiku lõppu kirjeldatakse soovitusliku ülevaatenäitega, ilma et see piiraks tulevast mitmeaastast finantsraamistikku käsitleva kokkuleppe kohaldamist.

5. MUU TEAVE

- **Rakenduskavad ning järelevalve, hindamise ja aruandluse kord**

Liikmesriigid peavad hiljemalt kaks aastat pärast käesoleva muudatuse jõustumist võtma vastu ja avaldama oma riiklikud poliitikaraamistikud, milles on esitatud ühendvedusid

mõjutavad olemasolevad ja uued meetmed, ning hindama seejärel iga viie aasta järel oma riiklike poliitikaraamistike mõju. Nad peavad teavitama komisjoni oma riiklikest poliitikaraamistikest ja hindamise tulemustest.

Komisjon jälgib käesoleva ettepaneku rakendamist, tulemusi ja mõju käesoleva ettepanekuga kehtestatud aruandekohustuste kaudu. Üks aasta enne direktiivi kohaldamist määrab komisjon kindlaks turu lähteolukorra ja koostab viis aastat pärast direktiivi kohaldamist ning seejärel iga viie aasta tagant aruande ühendvedude majandusliku arengu kohta ELis. Komisjonile on vajaliku teabe kogumisel abiks liikmesriigid ja eFTI platvormide koondandmed. Aruannetes käsitletakse eelkõige ühendvedude mahtu ELis, peamisi ühendvedude koridore, peamisi takistusi ühendvedude kasutuselevõtu suurendamisel, ühendveo konkurentsivõimet võrreldes autoveoga (sh liikmesriikide poolt nende riiklikes poliitikaraamistike kohaselt antud toetuse analüüs) ja terminalide läbilaskevõime arengut.

Hiljemalt kümne aasta pärast hindab komisjon, kas käesoleva direktiivi kohase toetuskava rakendamist on asjakohane jätkata.

- **Ettepaneku sätete üksikasjalik selgitus**

Direktiivi pealkirja kohandatakse, et kajastada laiendatud kohaldamisala, jättes välja sõnad „liikmesriikide vahel“ ja asendades mõiste „kombineeritud vedu“ mõistega „ühendvedu“.

Muutmisdirektiivi artiklis 1 sätestatakse järgmised direktiivi 92/106/EMÜ muudatused:

- *kehtiva direktiivi artiklis 1 on sätestatud kombineeritud vedu käsitleva direktiivi kohaldamisala, nähes ette tingimused, mis peavad olema kombineeritud veo toetusraamistiku kohase toetuse saamiseks täidetud. Läbivaadatud direktiivi lisatakse selguse tagamiseks kaks artiklit, milles kirjeldatakse kohaldamisala (artikkel 1a) ja sätestatakse mõisted (artikkel 1b) ning millele järgneb uus artikkel 1c, milles sätestatakse uued tingimused vedude liigitamiseks „kombineeritud veoks“;*
- *artikkel 2 asendatakse ajakohastatud sõnastusega, et jätta välja üleliigne tähtaeg 1993. aastal;*
- *artikkel 3 asendatakse vastavuse tõendamise ajakohastatud tingimustega;*
- *lisatakse artikkel 3a, millega kehtestatakse liikmesriikidele kohustus võtta vastu ja avaldada riiklikud poliitikaraamistikud ühendvedude toetamiseks ning neid rakendada ja hinnata;*
- *artikkel 5 asendatakse komisjoni aruandlust käsitleva ajakohastatud sõnastusega;*
- *artikli 6 lõige 1 asendatakse ajakohastatud sõnastusega, et tagada vastavus riigiabieeskirjadele;*
- *artikkel 7 jäetakse välja;*
- *artikkel 9 asendatakse uue sõnastusega, et ajakohastada aegunud viiteid ja lihtsustada sõnastust;*
- *lisatakse artikkel 9a, millega kehtestatakse kohustus vabastada kombineeritud vedude autoveoetapid nädalavahetustel ja pühadel kehtivatest riiklikest sõidukeeldudest;*
- *lisatakse artikkel 9b, et kehtestada ühendvedude kaubaterminalidele läbipaistvusnõuded;*

- lisatakse artikkel 9c, et kehtestada tingimused, millega antakse komisjonile käesoleva direktiivi alusel delegeeritud volitused;
- lisatakse artikkel 9d, et kehtestada komiteemenetlus, mille alusel komisjon saab kasutada õigust võtta vastu rakendusakte;
- artikkel 10 jäetakse välja;
- lisatakse lisa, milles esitatakse artiklis 3a osutatud toetusmeetmete soovituslik loetelu.

Muutmisdirektiivi artikliga 2 muudetakse määrust (EL) 2020/1056, et kehtestada eFTI platvormidele kohustus pakkuda funktsiooni väliskulude kokkuhoiu arvutamiseks ja koondandmete loomiseks kombineeritud veo aastamahtude kohta.

Muutmisdirektiivi artiklis 3 sätestatakse ülevõtmise kohustus ja rakendamise edasilükkamine.

Muutmisdirektiivi artiklis 4 sätestatakse käesoleva direktiivi jõustumise ja kohaldamise kuupäev.

Muutmisdirektiivi artiklis 5 sätestatakse adressaadid.

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

(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 riikide parlamentidele,

võttes arvesse Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamust¹,

võttes arvesse Regioonide Komitee arvamust²,

toimides seadusandliku tavamenetluse kohaselt

ning arvestades järgmist:

- (1) Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2021/1119³ eesmärk on vähendada liidu majanduses 2030. aastaks kasvuhoonegaaside heidet vähemalt 55 % võrreldes 1990. aasta tasemega ja saavutada 2050. aastaks kliimanetraalsus. Transpordisektoris tähendab see eesmärk kasvuhoonegaaside heitkoguste vähendamist 2050. aastaks 90 % võrra. Lisaks peab liit fossiilkütustest sõltuvuse vähendamiseks parandama oma energiatõhusust, nagu on rõhutatud paketis „REPowerEU“⁴ ning minema üle puhtamale transpordile, et vähendada õhu- ja mürasaastet, nagu on ette nähtud nullsaaste tegevuskavas⁵.
- (2) Ühendveo puhul on raudtee- ja veetranspordi parem keskkonnatoime ja energiatõhusus ühendatud autovedude kättesaadavuse ja paindlikkusega ning ühendvedu on seega raudtee- ja veetranspordi suurema kasutuselevõtu võimaldamiseks äärmiselt oluline. Samuti võimaldab see mahtude tõhusamat jaotamist transpordiliikide vahel ja aitab tulemuslikult vähendada neid autovedude väliskulusid (eeskätt ummikud ja õnnetused), mida on raske täielikult arvesse võtta.

¹ ELT C , , lk .

² ELT C , , lk .

³ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 30. juuni 2021. aasta määrus (EL) 2021/1119, millega kehtestatakse kliimanetraalsuse saavutamise raamistik ning muudetakse määruseid (EÜ) nr 401/2009 ja (EL) 2018/1999 (Euroopa kliimamäärus) (ELT L 243, 9.7.2021, lk 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj>).

⁴ Komisjoni teatis Euroopa Parlamendile, Euroopa Ülemkogule, nõukogule, Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele ning Regioonide Komiteele „Kava „REPowerEU““ (COM(2022) 230 final).

⁵ Komisjoni teatis Euroopa Parlamendile, nõukogule, Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele ning Regioonide Komiteele „Heas seisundis planeet kõigi jaoks. ELi tegevuskava „Õhu, vee ja pinnase nullsaaste suunas“ (COM(2021) 400 final).

Praegused transpordihinnad ei kajasta siiski veel täielikult eri transpordiliikide negatiivset mõju ja see takistab välismõju tulemuslikku vähendamist säästvamate kaubaveovõimaluste kasutuselevõtu kaudu.

- (3) Nõukogu direktiiviga 92/106/EMÜ⁶ kehtestati ühendvedude, eelkõige kombineeritud vedude arengut soodustav raamistik. Sellega toetatakse ühendvedusid, mis konkureerivad üheliigilise autoveoga, ning see on liidu peamine õigusakt, millega soodustatakse üleminekut autokaubaveolt vähem heidet tekitavatele transpordiliikidele, nagu siseveeteed, lähimerevedu ja raudteetransport. Kuigi direktiiv 92/106/EMÜ aitas kaasa teistele transpordiliikidele üleminekut käsitleva liidu poliitika väljatöötamisele, vähendasid direktiivi tulemuslikkust selle piiratud kohaldamisala, ebapiisavad toetusmeetmed ja rakendamise puudused. Seepärast on vaja tagada, et kaubasaatjate jaoks muutuksid atraktiivseks liidusisesed ühendveod, mis vähendavad väliskulusid, kuna need on keskkonnasõbralikumad, ohutumad, energiatõhusamad ja põhjustavad vähem ummikuid kui autovedu.
- (4) Väliskulude kokkuhoid saavutatakse ainult selliste ühendvedude puhul, millel on majanduslikult elujõuline üheliigilise autoveo alternatiiv. Saari ja mandrit ühendavatel ühendvedudel ei ole autoveo alternatiivi, kuid väliskulusid on võimalik kokku hoida erinevate marsruutide abil, kasutades pikemaid või erinevaid lähimereveo etappe, mis võimaldavad kombineerida vedu raudtee- ja siseveetranspordiga.
- (5) Umbes viiendik ühendvedudest toimub ainult ühes liikmesriigis. Siiski ulatub riigisisese autoveo negatiivne mõju, eelkõige kasvuhoonegaaside heide ja ummikud, väljapoole liikmesriikide piire. Selleks et tagada kõigi väliskulusid vähendada aitavate vedude ühesugune kohtlemine, on vaja liidu tasandil soodustada nii rahvusvahelisi kui ka riigisiseseid ühendvedusid, sealhulgas eri transpordiliikide kombinatsioone.
- (6) Ühendvedude arendamiseks on oluline ümberlaadimisterminalide kättesaadavus. Käesolev direktiiv ei peaks siiski hõlmama terminalide läbilaskevõime suurendamise toetusmeetmeid, kuna need sisalduvad [*lisada viide läbivaadatud TEN-T määrusele, mille üle kaasseadusandjad praegu läbirääkimisi peavad*].
- (7) Direktiivi 92/106/EMÜ kohaste toetuste saamise õigus põhineb veo eri osade vahemaa pikkuse piirangutel. Selline mõiste „kombineeritud vedod“ määratlus ei toeta piisavalt väliskulude vähendamise eesmärki, kuna see ei ole piisavalt sihipärane. Lisaks ei kajasta see objektiivselt eri piirkondade tingimusi ja olusid ning selles ei võeta arvesse tegeliku veo keskkonnatoimet, sealhulgas näiteks kasutatud sõiduki tüüpi ega kütust. Seepärast tuleks ettenähtud toetust kohaldada üksnes nende ühendvedude suhtes, mis tagavad piisava väliskulude kokkuhoiu ja võimaldavad transpordivõrgu kasutamist optimeerida. Selliste vedude hõlmamiseks tuleks kehtestada ühendvedude väliskulude, sealhulgas kasvuhoonegaaside heitest, õhusaastest, vigastustest ja surmajuhtumitest, mürast ja ummikutest tulenevate kulude kokkuhoiu künnis võrreldes majanduslikult tasuva alternatiivse üheliigilise autoveoga. Künnis peaks võimaldama kasu saada kõigist transpordiliikide kombinatsioonidest, tagades samal ajal, et raudtee-, sisevee- ja lähimereveo etapid moodustavad ühendvedude olulise osa. Samuti tuleb väliskulude kokkuhoiu

⁶ 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1992/106/oj>).

arvutamisel arvesse võtta ühendveo kõigi lahutamatu osade väliskulusid, et võimaldada õiglast võrdlust teiste transpordivõimalustega.

- (8) Selliste vedude puhul, mis algavad või lõpevad või nii algavad kui ka lõpevad väljaspool liitu või algavad ja lõpevad liidus, kuid läbivad kolmandat riiki, peaks liidus toimuv ühendveo osa kuuluma käesoleva direktiivi kohaldamisalasse, kui see veoosa vastab käesolevas direktiivis sätestatud tingimustele, võttes arvesse, et see toob liidus kaasa ülemineku teistele transpordiliikidele.
- (9) Ühendveod võivad transpordiliikide kombinatsioonide ja veo eri osade, sealhulgas veoetappide arvu poolest üksteisest oluliselt erineda. Käesoleva direktiivi alusel toetatavad kombineeritud veod võivad hõlmata kas ühte või kahte autoveoetappi ja ühte või mitut maanteevälist etappi. Võttes arvesse, et kombineeritud veo ükski veoetapp ei toimuks ilma teiste etappideta, ja kooskõlas Euroopa Kohtu praktikaga on vedu kaubasaatjast lõpliku kaubasaajani üksainus lahutamatu veotoiming⁷. Seetõttu kahjustaksid ühendveo mis tahes osa takistavad tegurid kogu ühendveo elujõulisust ja nende tulemusel kasutatakse rohkem üheliigilist autovedu.
- (10) Selleks et ühendveo-laadimisüksusi oleks võimalik kogu ühendveoahelas jälgida, et luua ühendveod, mis võivad käesoleva direktiivi kohasest toetusraamistikust kasu saada, on oluline, et kõigi nende vedude puhul kasutatavad ühendveo-laadimisüksused kasutaksid olemasolevaid ja laialdaselt kasutatavaid identifitseerimis- ja märgistamisvahendeid. Standarditud identifitseerimine peaks kiirendama ka ühendveo-laadimisüksuste käitlemist terminalides ja hõlbustama ühendvedude voogu.
- (11) Konteinervedude puhul võib tekkida vajadus tühja konteineri pealevõtmiseks või tagasitoomiseks konteineridepoosse enne või pärast selle kasutamist ühendveoks. Kui sellised depookülastused tehakse spetsiaalsete tühjade konteineritega ja need on hõlmatud ühendveo veolepinguga või selle osaga, tuleks neid samuti käsitada ühendveo lahutamatu osana.
- (12) Tagamaks, et käesoleva direktiiviga kehtestatud toetusraamistikust saavad kasu ainult toetuskõlblikud ühendveod, on oluline, et oleks võimalik kontrollida mis tahes veo vastavust toetusraamistikus sätestatud tingimustele. Nüüdisaegsed digivahendid võimaldavad väliskulude kokkuhoidu arvutada ja aitavad kontrollida vastavust. Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) nr 1056/2020⁸ kohaselt loodud digitaalsete transpordiandmete platvormid (edaspidi „eFTI platvormid“) on sobiv vahend, sest need on loodud õigusnormidega ettenähtud vajaliku teabe, sealhulgas väliskulude kokkuhoiu arvutamise lisamiseks. Seepärast peaks eFTI platvormi kasutamine olema kohustuslik kõigi vedude puhul, mis soovivad toetusraamistikust kasu saada.
- (13) Tuleb kehtestada ühine ühtlustatud arvutusmetoodika, mis sisaldab väliskulude kontrollväärtusi või nende kontrollväärtuste allikaid, ning seda tuleb areneva teadmus- ja tõendibaasiga sammu pidades korrapäraselt ajakohastada. Seepärast tuleks täpne metoodika kehtestada rakendusaktiga ning arvutused peaksid põhinema

⁷ 7. mai 1991. aasta kohtuotsus kohtuasjas C-45/89: komisjon vs. Itaalia, ECLI:EU:C:1991:185, lk I-2053.

⁸ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. juuli 2020. aasta määrus (EL) nr 1056/2020 elektroonilise kaubaveoteabe kohta (ELT L 249, 31.7.2020, lk 33, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2020/1056/oj>).

transpordi väliskulude käsiraamatu⁹ ajakohastatud versioonis märgitud ühikuväärtustel.

- (14) Nõutav veoteave tuleks registreerida eFTI platvormidel enne veo algust ning see peaks rangelt piirduma vastavuse tõendamiseks vajalike andmete ja arvutustega. Halduskoormuse vältimiseks ei tohiks riiklikud pädevad asutused nõuda vastavuskontrollideks lisateavet.
- (15) Selleks et komisjon saaks täita käesolevas direktiivis sätestatud aruandekohustusi, tuleks teatavad andmed kombineeritud vedude kohta, mis on eFTI platvormidel registreeritud, teha komisjonile igal aastal koondandmetena kättesaadavaks.
- (16) Ühendvedude kasutamine võib pikemate vahemaade puhul olla kulude poolest üheliigilise autoveoga konkurentsivõimeline, sest maanteeväliste transpordiliikide veokulud on tavaliselt ühiku kohta madalamad. Samas valivad kaubasaatjad ja transpordikorraldajad keskmise ja lühema vahemaa puhul üheliigilise autoveo sageli konkurentsisure tõttu, sest selliste lühemate vahemaade korral ei ole väiksemad veokulud ühiku kohta piisavad, et kompenseerida täiendavaid korraldus- ja ümberlaadimiskulusid, mis tulenevad asjaolust, et ühendvedod hõlmavad mitut transpordiliiki. Keskmise vahemaa puhul on kulude konkurentsivõime erinevus keskmiselt 10 %. Selleks et soodustada ühendvedude kiiret kasutuselevõttu keskmise pikkusega vahemaal, peaksid liikmesriigid seega riiklikku poliitikat kohandama ning võtma vajalikke reguleerivaid ja mittereguleerivaid meetmeid, mis parandavad ühendvedude konkurentsivõimet.
- (17) Mõnes liikmesriigis on olemas riiklikud poliitikameetmed ühendvedude, sisevee- või lähimerevedude edendamiseks, mille eesmärk on autoveo ja alternatiivsete transpordivõimaluste kulude erinevust vähendada. Need transpordiliike käsitlevad poliitikameetmed ei ole aga alati eri transpordiliikide ega ka naabruses asuvate liikmesriikide vahel ühtlustatud. Pealegi ei ole mõnes liikmesriigis toetusmeetmeid kehtestatud. Kooskõlastamata lähenemisviisist tulenev killustatus vähendab olemasoleva toetuse tulemuslikkust ning toob eri transpordiliikide ja liikmesriikide puhul kaasa ebavõrdsed tingimused. Seepärast peaksid kõik liikmesriigid kehtestama ja rakendama riiklikud poliitikaraamistikud ühendvedude kasutuselevõtu toetamiseks, võttes igakülgset arvesse iga transpordiliikide kombinatsiooni potentsiaali ja kõigi transpordiliikide vastastikust mõju; liikmesriigid peaksid riiklike meetmete tulemuslikkust ja asjakohasust korrapäraselt hindama.
- (18) Riiklikud poliitikaraamistikud peaksid sisaldama nii olemasolevaid kui ka kavandatavaid riiklikke reguleerivaid ja mittereguleerivaid meetmeid, mis mõjutavad liikmesriigis kasutatavate ühendvedude konkurentsivõimet, näiteks regulatiivseid erandeid või sooduskohtlemist, tasusid, makse ja lõive, sealhulgas üheliigilise autokaubaveo suhtes kohaldatavaid taristu-, väliskulu- ja ummikumakse, ning kaubaveo toetuskavasid, mida kohaldatakse eri transpordiliikide või ühendvedude suhtes, sealhulgas üheliigilise autokaubaveo või selle konkreetsete osade suhtes. Toetusmeetmeid tuleks rakendada võrdselt kõigi vedude suhtes, mis vastavad kombineeritud veona käsitamise tingimustele. Vajaduse korral peaksid liikmesriigid tegema konsultatsioonide või ühiste poliitikaraamistike kaudu koostööd teiste naabruses asuvate liikmesriikidega. Komisjoni turuanalüüs ja aruandlus peaksid

⁹ Transpordi väliskulude käsiraamat, Euroopa Komisjon, versioon 2019 – 1.1., Euroopa Liidu Väljaannete Talitus, ISBN 978–92–76–18184–2.

toetama kõnealuste riiklike poliitikaraamistike kooskõlastamist ja nende sidusust liidu tasandil.

- (19) Selleks et keskmise pikkusega ühendveod muutuksid üheliigiliste autovedudega kulude poolest konkurentsivõimeliseks ja motiveeriks kaubasaatjaid minema oma tegevuses üle ühendvedudele, peaksid riiklikud poliitikaraamistikud aitama keskpikas perspektiivis vähendada uksest ukse ühendvedude kulusid üldiselt kumulatiivselt vähemalt 10 %. Meetmed sellise vähendamise saavutamiseks võivad hõlmata õiguslikke, majanduslikke, maksu- või halduskohandusi ja -kokkuleppeid. Liikmesriigid võivad kasutada käesoleva direktiiviga hõlmatud ühendvedude toetamiseks Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 1999/62/EÜ¹⁰ kohaselt saadud tulu. Kui eriprogrammide suhtes kohaldatavatest eeskirjadest ei tulene teisiti, võib toetust rahastada ka olemasolevatest liidu rahastamisvahenditest.
- (20) Lisaks on ühendvedude kasutamise võimaldamiseks oluline anda sihtotstarbelist toetust investeeringutele, mis võimaldavad ühendvedude tehnoloogiat vajalikul määral ajakohastada. Sellise toetuse abil saab rahuldada terminalide või ühendvedudega seotud mis tahes transpordiliikide tehnoloogilisi vajadusi.
- (21) Kui teatavate terminalide vahel või läheduses ei ole muid ühendusi peale maantee, võib uute ühendveoühenduste avamiseks olla vajalik starditoetus, sest käivitamisetapis ei pruugi nõudlus teenuste järele olla selliste teenuste kasumlikkuse tagamiseks piisav.
- (22) Liikmesriigid võivad võtta Euroopa rohelise kokkuleppe ja kliimamääruse eesmärkide saavutamiseks riigiabimeetmeid, tingimusel et need meetmed on siseturuga kokkusobivad.
- (23) Riiklikes poliitikaraamistikes kehtestatud toetusmeetmed võivad kujutada endast riigiabi. Oma riiklikus poliitikaraamistikus meetmeid kehtestades peaks liikmesriik hindama, kas mõni neist meetmetest kujutab endast riigiabi, ilma et see piiraks ELi toimimise lepingu artiklite 107 ja 108 kohaldamist. Kui meede kujutab endast riigiabi, kohaldatakse menetluslikke ja sisulisi riigiabieeskirju. On kokku lepitud, et riigiabimeetmete kokkusobivuse hindamine kuulub ELi toimimise lepingu artikli 108 kohaselt komisjoni ainupädevusse.
- (24) Tagamaks, et praktiline teave liikmesriikide rakendatud toetusmeetmete kohta on kõigile liidu ettevõtjatele hõlpsasti, avalikult ja tasuta kättesaadav, tuleks see teha kättesaadavaks spetsiaalsel veebisaidil keskses asukohas, mis võimaldab rahvusvahelisi vedusid korraldavatel ettevõtjatel seda lihtsalt leida.
- (25) Oluline on saada ülevaade turu arengust ja toetusmeetmete mõjust ühendvedude kasutuselevõtule. Selline turuülevaade peaks tagama võrreldavuse kogu liidus. Seepärast peaks komisjon jätkama liikmesriikide abiga turu arengust aruandmist. Sellises aruandes tuleks kõigepealt kindlaks määrata ühendvedude kulude konkurentsivõime lähtetase võrreldes autoveoga ja järgmised aruanded tuleks koostada iga viie aasta tagant, et anda toetusmeetmetele piisavalt aega mõju avaldamiseks.
- (26) Ühendvedude kasutuselevõttu ja tõhusust võivad toetada liidu tasandi spetsiaalsed õigusnormid, milles käsitletakse ühendvedude eriolukordi. Terminalide ja

¹⁰ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 17. juuni 1999. aasta direktiiv 1999/62/EÜ sõidukite maksustamise kohta maanteetaristute kasutamise eest (EÜT L 187, 20.7.1999, lk 42, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1999/62/oj>).

maanteevälise läbilaskevõime tõhusa kasutamise tagamiseks on oluline, et autoveoetappide ajalised sõidupiiirangud ei takistaks terminalide ega maanteevälise transpordi kasutamist.

- (27) Selleks et teave ühendvedude ümberlaadimisterminalides pakutavate teenuste ja vahendite kohta oleks kõigile liidu ettevõtjatele ja transpordikorraldajatele hõlpsasti kättesaadav, peaksid terminalide käitajad selle teabe tasuta avaldama oma veebilehel. Selleks et luua raamistik liidus asuvate ühendvedude ümberlaadimisterminalide teenustaseme kindlaksmääramiseks, tuleks rakendusaktiga kehtestada sellise teabe üksikasjalik loetelu.
- (28) Liidu eri terminalide teenustasemete võrreldavus tuleks tagada ühendvedude ümberlaadimisterminalide liigituse kehtestamisega. Sellisel liigitamisel tuleks vältida liigset keerukust ja koormust ning seetõttu peaks see põhinema juba avaldatud teabel.
- (29) Sihtotstarbeline toetus ühendvedudele on vajalik ainult seni, kuni erinevate transporditoimingute kogumaksumus ühiskonnale kajastub piisaval määral turuhinnas. Seetõttu tuleks direktiiv kümne aasta pärast läbi vaadata, et hinnata, kas selline toetus on endiselt asjakohane, ja kui see on nii, siis kuidas seda võib olla vaja kohandada.
- (30) Selleks et käesolevat direktiivi oleks võimalik rakendada, peaksid eFTI platvormid pakkuma väliskulude kokkuhoiu arvutamise ja koondandmete loomise funktsioone.
- (31) Selleks et võtta arvesse teatavate nõuete tehnilist laadi, peaks komisjonil olema õigus võtta kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu artikliga 290 vastu delegeeritud õigusakte, et täiendada käesolevat direktiivi selliste täiendavate andmete loeteluga, mida on vaja ühendvedude väliskulude kokkuhoiu arvutamiseks, et tõendada vastavust käesolevale direktiivile, ning eeskirjadega, millega tehakse kombineeritud vedusid käsitlevad iga-aastased koondandmed turuanalüüsi jaoks kättesaadavaks. On eriti oluline, et komisjon viiks oma ettevalmistava töö käigus läbi asjakohaseid konsultatsioone, sealhulgas ekspertide tasandil, ja et kõnealused konsultatsioonid viidaks läbi kooskõlas 13. aprilli 2016. aasta institutsioonidevahelises parema õigusloome kokkuleppes¹¹ sätestatud põhimõtetega. Eelkõige selleks, et tagada delegeeritud õigusaktide ettevalmistamises võrdne osalemine, saavad Euroopa Parlament ja nõukogu kõik dokumendid liikmesriikide ekspertidega samal ajal ning nende ekspertidel on pidev juurdepääs komisjoni eksperdirühmade koosolekutele, millel arutatakse delegeeritud õigusaktide ettevalmistamist.
- (32) Selleks et tagada ühetaolised tingimused käesoleva direktiivi rakendamiseks ja eelkõige väliskulude arvutamise üksikasjalikud eeskirjad, eelnevalt kindlaks määratud alternatiivsete ühendveomarsruutide loetelu saarte ja mandri vaheliste ühenduste jaoks ning terminalides pakutavate teenuste ja terminalide liigitamise kohta esitatav teave, tuleks komisjonile anda rakendamisvolitused. Neid volitusi tuleks *kasutada* kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) nr 182/2011¹².
- (33) Käesoleva direktiivi eesmärk on veelgi edendada kaubaveo üleminekut autoveolt keskkonnasõbralikumatele transpordiliikidele, et vähendada liidu transpordisüsteemi

¹¹ ELT L 123, 12.5.2016, lk 1.

¹² Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. veebruari 2011. aasta määrus (EL) nr 182/2011, millega kehtestatakse eeskirjad ja üldpõhimõtted, mis käsitlevad liikmesriikide läbiviidava kontrolli mehhanisme, mida kohaldatakse komisjoni rakendamisvolituste teostamise suhtes (ELT L 55, 28.2.2011, lk 1313, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).

väliskulusid. Kuna ühendvedu on olemuselt peamiselt rahvusvaheline ja taristu on omavahel seotud, ei suuda liikmesriigid seda eesmärki piisavalt saavutada, vaid seda saab paremini saavutada liidu tasandil. Seega võib liit võtta meetmeid kooskõlas Euroopa Liidu lepingu artiklis 5 sätestatud subsidiaarsuse põhimõttega. Kõnealuses artiklis sätestatud proportsionaalsuse põhimõtte kohaselt ei lähe käesolev direktiiv nimetatud eesmärkide saavutamiseks vajalikust kaugemale.

- (34) Selleks et võimaldada sujuvate piiriüleste vedude jätkumist liidus, tuleks käesoleva direktiivi ülevõtmiseks vajalike siseriiklike õigus- ja haldusnormide kohaldamine kuni eFTI platvormide valmimiseni edasi lükata. Selline edasilükatud kohaldamine ei tohiks piirata liikmesriikide kohustusi, mis on seotud siseriiklikku õigusesse ülevõtmise tähtpäevaga.
- (35) Kooskõlas liikmesriikide ja komisjoni 28. septembri 2011. aasta ühise poliitilise deklaratsiooniga selgitavate dokumentide kohta¹³ kohustuvad liikmesriigid põhjendatud juhtudel lisama ülevõtmismetmeid käsitlevale teatele ühe või mitu dokumenti, milles selgitatakse seost direktiivi osade ja ülevõtvate siseriiklike õigusaktide vastavate osade vahel. Käesoleva direktiivi puhul leiab seadusandja, et kõnealuste dokumentide esitamine on põhjendatud.
- (36) Seetõttu tuleks direktiivi 92/106/EÜ ja määrust (EL) nr 2020/1056 vastavalt muuta,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA DIREKTIIVI:

Artikkel 1

Direktiivi 92/106/EMÜ muutmine

Direktiivi 92/106/EMÜ muudetakse järgmiselt.

- (1) Pealkiri asendatakse järgmisega:
„Nõukogu 7. detsembri 1992. aasta direktiiv 92/106/EMÜ kaupade ühendvedu toetava raamistiku kehtestamise kohta“.
- (2) Artikkel 1 jäetakse välja.
- (3) Lisatakse artiklid 1a, 1b ja 1c:

„Artikkel 1a

Käesoleva direktiiviga kehtestatakse täielikult või osaliselt liidu territooriumil toimuvaid ühendvedusid toetav raamistik. Samuti sätestatakse selles ühendvedude ümberlaadimisterminalide suhtes kohaldatavaid läbipaistvusnõudeid käsitlevad õigusnormid.

Artikkel 1b

Käesolevas direktiivis kasutatakse järgmisi mõisteid:

- (1) „mitmeliigiline vedu“ – ühe ühendveo-laadimisüksuse vedu peale- ja mahalaadimiskoha vahel kahe või enama veoetapiga, kusjuures vähemalt üks etapp toimub raudtee-, sisevee- või lähimereveona ja alg- või lõppetapp või mõlemad toimuvad autoveona, ilma et kaupa eri veoetappide vahel

¹³ ELT C 369, 17.12.2011, lk 14.

ümberlaadimise ajal käideldaks, olenemata sellest, kas see on hõlmatud ühe mitmeliigilise veolepinguga või järjestikuste transpordiliikidega seotud konkreetsete veolepingutega;

- (2) „kombineeritud vedu“ – liidu territooriumil toimuv ühendvedu, mis vastab artikli 1c lõikes 2 sätestatud tingimustele;
- (3) „ühendveo-laadimisüksus“ – ühendvedudel kasutatav konteiner, vahetusveovahend või poolhaagis või maantee sõiduk või autorong;
- (4) „pealelaadimiskoht“ – koht, kus kaup laaditakse ühendveo-laadimisüksusesse;
- (5) „mahalaadimiskoht“ – koht, kus kaup laaditakse ühendveo-laadimisüksusest maha;
- (6) „väliskulud“ – kulud, mida tekitavad transpordikasutajad, kuid mida ei kannaks mitte nemad ise, vaid kogu ühiskond, eelkõige kasvuhoonegaaside heitkoguste, õhusaaste, vigastuste ja surmajuhtumite, müra ja ummikutega seotud kulud;
- (7) „alternatiivne üheliigiline autovedu“ – ühendveo-laadimisüksuse praktiliselt kavandatud majanduslikult tasuv üheliigiline vedu, mille puhul kogu vedu toimub maanteel tegeliku kombineeritud veo algus- ja lõpp-punkti vahel;
- (8) „alternatiivne merel toimuv ühendvedu“ – praktiliselt kavandatud majanduslikult tasuv ühendvedu, mille puhul kasutatakse artikli 1c lõike 7 kohaselt koostatud loetelus esitatud mereveoetappidest ühte, et vedada ühendveo-laadimisüksust asjaomase kombineeritud veo algus- ja lõpp-punkti vahel;
- (9) „ühendvedude ümberlaadimisterminal“ – ühendveo kaubaterminal, mis on ette nähtud ühendveo-laadimisüksuste ümberlaadimiseks vähemalt kahe transpordiliigi vahel või kahe eri sõiduki või laeva vahel, näiteks sisevee- või meresadamates, siseveeteedel ja lennujaamades asuvad terminalid ning raudtee-/maantee terminalid;
- (10) „veoetapi alguspunkt“ – koht, kus ühendveo-laadimisüksus alustab kombineeritud vedu konkreetsel transpordiliigil;
- (11) „veoetapi lõpp-punkt“ – koht, kus ühendveo-laadimisüksus lõpetab kombineeritud veo konkreetsel transpordiliigil;
- (12) „kombineeritud veo alguspunkt“ – koht, kus ühendveo-laadimisüksus laaditakse liidus kombineeritud veo esimest veoetappi teostavale sõidukile või laevale, ja kui ühendvedu algab väljaspool liidu territooriumi, siis ühendveo-laadimisüksuse liidu territooriumile sisenemise punkt;
- (13) „kombineeritud veo lõpp-punkt“ – koht, kus ühendveo-laadimisüksus laaditakse liidus kombineeritud veo viimast veoetappi teostavalt sõidukilt või laevalt maha, ja kui ühendvedu lõpeb väljaspool liidu territooriumi, siis ühendveo-laadimisüksuse liidu territooriumilt väljumise punkt;
- (14) „toetusmeetmed“ – majanduslikud, reguleerivad, haldus- või muud laadi meetmed ja toimingud, mille eesmärk on edendada ühendvedude kasutuselevõttu.

Artikkel 1c

1. Kõigi kombineeritud vedude suhtes kohaldatakse vajaduse korral artiklites 2, 3a, 4, 6, 8, 9 ja 9a osutatud toetusmeetmeid.
2. Kombineeritud vedu peab vastama järgmistele tingimustele:

- (a) väliskulud on vähemalt 40 % väiksemad kui alternatiivse üheliigilise autoveo kulud, välja arvatud punktis b osutatud vedude puhul;
 - (b) selliste saarte ja mandri vaheliste ühenduste puhul, millel puudub autoveo alternatiiv, on veo väliskulud vähemalt 40 % väiksemad kui alternatiivse merel toimuva ühendveo väliskulud;
 - (c) saatjata veo puhul on ühendveo-laadimisüksusel kordumatu viide kooskõlas identifitseerimis- ja märgistamiskorraga, mis on kehtestatud vastavalt rahvusvaheliste standardite ISO6346 või EN13044 ajakohastatud versioonidele.
3. Konkreetseks veoks kasutatava tühja konteineri autovedu konteineridepoosse enne või pärast peale- või mahalaadimiskohta loetakse kombineeritud veo lahutamatuks osaks, kui sellise veo aluseks on sama veoleping. Maantesõidukite mis tahes muud liikumist enne või pärast peale- või mahalaadimiskohta ei loeta kombineeritud veo osaks.
 4. Lõikes 2 osutatud väliskulude arvutamisel võetakse arvesse kõiki liidus toimuvaid veo osi, sealhulgas terminalitoiminguid ning lõikes 3 osutatud tühja konteineri vedu.
 5. Artiklites 2, 3a, 4, 6, 8, 9 ja 9a osutatud toetusmeetmeid kohaldatakse mittediskrimineerival viisil kõigi kombineeritud vedude suhtes, mis toimuvad täielikult või osaliselt liidu territooriumil, olenemata vedu korraldava või täielikult või osaliselt läbiviiva ettevõtja päritolust.
 6. Komisjon võtab vastu rakendusaktid, millega kehtestatakse käesoleva artikli lõikes 2 osutatud väliskulude arvutamise üksikasjalikud eeskirjad. Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 9d lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega.
 7. Komisjon võtab vastu rakendusaktid, millega kehtestatakse käesoleva artikli lõike 2 punktis b osutatud alternatiivsete merel toimuvate ühendvedude eelnevalt kindlaksmääratud mereveoetappide loetelu. Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 9d lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega.“
 - (4) Artiklid 2 ja 3 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 2

Ühendvedude suhtes ei kohaldata kvoodisüsteeme ega lubade andmise süsteeme.

Artikkel 3

1. Selleks et käesoleva direktiiviga kehtestatud toetusraamistikust kasu saada, registreerib kombineeritud vedu korraldav ettevõtja veoteabe ja teeb selle kättesaadavaks kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) 2020/1056* elektroonilise kaubaveoteabe platvormi (eFTI platvorm) kohta.
2. Lõikes 1 osutatud veoteave registreeritakse enne asjaomase kombineeritud veo algust ja see hõlmab kõiki sellise veo osi. Veoteave hõlmab järgmist teavet:
 - (a) kombineeritud vedu korraldava ettevõtja nimi, aadress ja kontaktandmed;
 - (b) kombineeritud veo lõpp-punktis ühendveo-laadimisüksust vastu võtva ettevõtja nimi, aadress ja kontaktandmed;
 - (c) ühendvedude ümberlaadimisterminali või kõnealuse kombineeritud veo terminalide nimi, aadress ja kontaktandmed;

- (d) transporditava ühendveo-laadimisüksuse liik ja selle viitenumber kooskõlas artikli 1c lõike 2 punktiga c;
 - (e) tühja konteineri pealevõtmise või kohaletoimetamise koht, nagu on näidatud artikli 1c lõikes 3 osutatud veolepingus, kui see on asjakohane;
 - (f) kombineeritud veo iga veoetapi algus- ja lõpp-punktide asukohad liidus, vastav eeldatav algus- ja lõppkuupäev ning iga etapi jaoks kasutatav transpordiliik;
 - (g) artikli 1c lõikes 6 osutatud rakendusaktis nimetatud täiendav veoteave kombineeritud veo väliskulude arvutamiseks.
3. Lõike 2 kohaselt registreeritud veoteavet kasutatakse eFTI platvormide erifunktsioonide kaudu selleks, et
- (a) arvutada artikli 1c lõike 2 punktis a osutatud väliskulude kokkuvõtteid;
 - (b) koguda kombineeritud vedude kohta iga-aastaseid koondandmeid, millele on osutatud artikli 5 lõike 4 punktides a, b ja c.
- Käesoleva lõike esimese lõigu punktis a osutatud arvutus tehakse kooskõlas eeskirjadega, mis on kehtestatud artikli 1c lõikes 6 osutatud rakendusaktiga.
- Käesoleva lõike esimese lõigu punktis b osutatud koondamine toimub kooskõlas eeskirjadega, mis on kehtestatud lõikes 7 osutatud delegeeritud õigusaktiga.
4. Vastavustõend artikli 1c lõikes 2 sätestatud tingimuste täitmise kohta koosneb käesoleva artikli lõikes 1 osutatud veoteabest ja väliskulude kokkuvõtte arvutamise tulemustest. Selline vastavustõend peab olema nii pädevatele asutustele kui ka kombineeritud veoga seotud isikutele kättesaadav samal eFTI platvormil, kus veoteave ja arvutustulemused registreeriti. Käesoleva direktiivi nõuetele vastavuse kontrollimiseks ei nõuta lisateavet.
5. Iga aasta 28. veebruariks teevad eFTI teenuseosutajad või ettevõtjad, kes omavad või haldavad eFTI platvormi oma tegevuse jaoks, komisjonile kättesaadavaks käesoleva artikli lõike 3 esimese lõigu punktis b osutatud koondandmed, et komisjon saaks täita oma aruandekohustust vastavalt artikli 5 lõike 4 punktidele a, b ja c.
6. Kooskõlas artikliga 9c on komisjonil õigus võtta käesoleva direktiivi täiendamiseks vastu delegeeritud õigusakte, millega kehtestatakse käesoleva artikli lõike 2 punktides a–f osutatud veoteabe täiendavad üksikasjad ja käesoleva artikli lõike 2 punktis g osutatud täiendava veoteabe loetelu.
7. Kooskõlas artikliga 9c on komisjonil õigus võtta käesoleva direktiivi täiendamiseks vastu delegeeritud õigusakte, millega kehtestatakse käesoleva artikli lõike 3 esimese lõigu punktis b osutatud iga-aastaste koondandmete loetelu, nende koondandmete koostamise üksikasjalikud eeskirjad ja nende andmete komisjonile kättesaadavaks tegemise tingimused.
8. Maanteekontrolli puhul on lubatud lahknevus kombineeritud veo ja esitatud teabe vahel, eelkõige lõike 2 punktides c ja f osutatud teabe puhul, kui see on nõuetekohaselt põhjendatud ning tingitud erandlikest ja ettenägematutest asjaoludest, mida vedaja ei kontrolli. Nõutava tõendi esitamiseks on sõiduki juhil lubatud võtta ühendust peakontori, veokorraldaja, kaubasaatja või muu kombineeritud vedu

korraldava ettevõtjaga või mis tahes muu isiku või üksusega, kes suudab esitada selle lahknevuse kohta täiendavaid põhjendusi.

* Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. juuli 2020. aasta määrus (EL) nr 1056/2020 elektroonilise kaubaveoteabe kohta (ELT L 249, 31.7.2020, lk 33, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2020/1056/oj>).“

(5) Lisatakse artikkel 3a:

„Artikkel 3a

1. Hiljemalt *[väljaannete talitus, palun lisada kuupäev: 24 kuud pärast käesoleva direktiivi jõustumist]* võtab iga liikmesriik ühendvedude ja eelkõige kombineeritud vedude kasutuselevõtu hõlbustamiseks vastu riikliku poliitikaraamistiku. Selline raamistik sisaldab vähemalt järgmisi elemente:
 - (a) ülevaade olemasolevatest asjakohastest reguleerivatest ja mittereguleerivatest meetmetest, mis mõjutavad erinevate transpordiliikidega toimuvate vedude, sealhulgas artiklite 4, 6 ja 9a kohaldamisalasse kuuluvate vedude konkurentsivõimet, ning hinnang nende mõju kohta ühendvedudele;
 - (b) punktis a osutatud ülevaate ja hinnangu põhjal koostatud loetelu meetmetest, mis on vajalikud, et vähendada ühendvedude konkurentsivõime erinevust võrreldes üheliigiliste autovedudega; sobivate meetmete soovituslik loetelu on esitatud lisas.
2. Käesoleva artikli lõikes 1 osutatud meetmete eesmärk on saavutada artikli 5 lõikes 1 osutatud aruandes esitatud lähteolukorra hinnanguga võrreldes järgmised eesmärgid:
 - (a) vähendada kombineeritud vedusid korraldavate ettevõtjate kogukulusid, mida nad oma territooriumil toimuvate kombineeritud vedudega seoses kannavad, kokku vähemalt 10 % võrra hiljemalt *[väljaannete talitus, palun lisada kuupäev: 90 kuud, st 7 aastat ja 6 kuud pärast käesoleva direktiivi jõustumist]*;
 - (b) edendada ühendvedude tõhusust parandava tehnoloogia ajakohastamist või kasutuselevõttu ning
 - (c) luua vajaduse korral varem ühendamata ühendvedude ümberlaadimisterminalide vahel uusi raudtee-, sisevee- või lähimerevedude ühendusi.
3. Käesoleva artikli lõikes 1 osutatud meetmete lisamine riiklikku poliitikaraamistikku ei näita nende kokkusobivust liidu õigusega ega vastupidi. Kui käesoleva artikli lõikes 1 osutatud meetmed kujutavad endast riigiabi, peavad need vastama kohaldatavatele menetluslikele ja sisulistele riigiabieeskirjadele, sealhulgas neile, mis käsitlevad teavitamist, teabe avaldamist ja teabe edastamist komisjonile.
4. Liikmesriigid avaldavad oma riiklikud poliitikaraamistikud internetis ja teatavad neist viivitamata ning hiljemalt üks kuu pärast nende vastuvõtmist komisjonile, lisades lingi avaldatud poliitikaraamistikule ning kõik selle aluseks olevad hinnangud või uuringud, mis käsitlevad muu hulgas meetmete panust käesoleva artikli lõikes 2 sätestatud eesmärkide saavutamisse. Seoses

meetmetega, mis kujutavad endast riigiabi ja mis ei ole hõlmatud grupierandi määrusega, lisandub riiklike poliitikaraamistike puhul ette nähtud avaldamis- ja teatamiskohustus riigiabieeskirjade kohasele eelneva teavitamise kohustusele ja rakendamiskeelule, mis on sätestatud ELi toimimise lepingu artikli 108 lõikes 3.

5. Liikmesriigid rakendavad lõikes 1 osutatud meetmeid. Nad avaldavad internetis hõlpsasti kättesaadaval viisil ja tasuta praktilise teabe, näiteks tingimused, taotlemiskorra ja mis tahes muu teabe, mis on võimalike kõnealustest meetmetest kasusaajate jaoks oluline, pärast selliste meetmete vastuvõtmist, kuid enne nende rakendamist. Samal ajal esitavad nad komisjonile lingi kõnealusele teabele.
6. Vajaduse korral teevad liikmesriigid koostööd, et saavutada lõikes 1 osutatud meetmete maksimaalne mõju piiriülestele ühendvedudele.
7. Liikmesriigid hindavad vähemalt iga viie aasta tagant lõikes 1 osutatud riiklikes poliitikaraamistikes sätestatud meetmete rakendamist ja mõju, sealhulgas nende tulemuslikkust ja asjakohasust väliskulude vähendamise ja lõikes 2 sätestatud eesmärkide saavutamise seisukohast. Selle hinnangu alusel kohandavad nad oma riiklikke poliitikaraamistikke, kui see on kõnealuste eesmärkide saavutamiseks vajalik. Liikmesriigid edastavad oma hindamiste tulemused ja ajakohastatud poliitikaraamistikud viivitamata komisjonile, et aidata komisjonil koostada artikli 5 lõikes 2 osutatud aruandeid, ning avaldavad need ajakohastatud riiklikud poliitikaraamistikud internetis.
8. Komisjon avaldab lingid liikmesriikide esitatud riiklikule teabele, millele on lõigetes 4, 5 ja 7 osutatud, viivitamata oma käesoleva direktiivi kohaseid toetusmeetmeid käsitleval veebilehel.

(6) Artikkel 5 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 5

1. Hiljemalt *[väljaannete talitus, palun lisada kuupäev: 18 kuud pärast käesoleva direktiivi jõustumist]* koostab komisjon Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande, milles hinnatakse ühendvedude konkurentsivõimet võrreldes üheliigiliste autovedudega liikmesriikides, analüüsides muu hulgas ühendvedude peamiste kategooriate, sealhulgas kombineeritud vedude uksest ukseni teenuse kogukulusid.
2. Komisjon koostab hiljemalt *[väljaannete talitus, palun lisada kuupäev: 90 kuud, st 7 aastat ja 6 kuud pärast käesoleva direktiivi vastuvõtmist]* ja seejärel iga viie aasta tagant Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande ühendvedude, sealhulgas kombineeritud vedude majandusliku arengu kohta liidus.
3. Lõigetes 1 ja 2 osutatud aruannete koostamisel abistavad liikmesriigid komisjoni selleks vajaliku teabe kogumisel.
4. Lõigetes 1 ja 2 osutatud aruannetes esitatakse teave ühendvedude, sealhulgas kombineeritud vedudega seotud muudatuste kohta ja analüüsitakse neid muudatusi. Eelkõige hõlmavad need aruanded järgmist:
 - (a) ühendvedude maht liidus iga transpordiliikide kombinatsiooni, turusegmendi, ümberlaadimistehnoloogia, kasutatud ühendveo-

laadimisüksuste liigi ja geograafilise katvuse (riigisisene ja liidusisene) kohta;

- (b) peamised transpordikoridorid, kus kasutatakse ühendvedusid, ja peamised liidu piirkonnad, kus neid ei kasutata, ning mõlema põhjused;
- (c) kombineeritud veo teenuseid osutavate ümberlaadimisterminalide arv, asukohtade tihedus ja liik;
- (d) kasutajate kindlaks tehtud peamised takistused, mis pärsivad ühendvedude suuremat kasutuselevõttu;
- (e) ühendvedude ümberlaadimisterminalide olemasoleva läbilaskevõime areng ja täiendavat arendamist vajavad valdkonnad;
- (f) ühendvedude ümberlaadimisternale käsitleva teabe kättesaadavus, kättesaadavuse lihtsus ja täielikkus;
- (g) analüüs liikmesriikide poolt nende riiklike poliitikaraamistike raames antava toetuse tulemuslikkuse ja tõhususe kohta, nagu on sätestatud artikli 3a lõigetes 1 ja 2;
- (h) ühendveo konkurentsivõime võrreldes üheliigilise autoveoga;
- (i) ühendvedude keskkonnakasu, pidades eeskätt silmas eri transpordiliikide keskkonnatoime, energiatõhususe ja kasvuhoonegaaside heite näitajate muutumist.

5. Lõigetes 1 ja 2 osutatud aruannetes pakutakse vajaduse korral välja lahendused teabe kättesaadavuse edendamiseks ja meetmed ühendvedude sektori olukorra parandamiseks.

6. Lõigetes 1 ja 2 osutatud aruannete põhjal hindab komisjon vähemalt iga kümne aasta järel käesoleva direktiivi sätete tulemuslikkust ja asjakohasust kombineeritud vedude hõlbustamisel.“

(7) Artikli 6 lõiked 1 ja 2 asendatakse järgmisega:

„1. Liikmesriigid võivad kooskõlas liidu õigusega võtta vajalikke meetmeid tagamaks, et lõikes 3 loetletud makse, mida kohaldatakse kombineeritud vedudel kasutatavate maantesõidukite (veoautod, vedukid, haagised või poolhaagised) suhtes, vähendatakse või need tagastatakse kas standardsumma ulatuses või proportsionaalselt selliste sõidukite vedamisega raudteel asjaomases liikmesriigis. Maksude selliseid vähendamisi või tagasimakseid teeb liikmesriik, kus sõidukid on registreeritud. Kui sellised meetmed kujutavad endast riigiabi, peavad need olema kooskõlas asjakohaste menetluslike ja sisuliste riigiabieeskirjadega.

2. Sõidukid, mida kasutatakse üksnes kombineeritud veo alguses või lõpus toimivas autoveoetapis või mõlemas, võib kooskõlas liidu õigusega vabastada lõikes 3 loetletud maksudest, kui neid maksustatakse eraldi. Kui sellised meetmed kujutavad endast riigiabi, peavad need eelkõige olema kooskõlas asjakohaste menetluslike ja sisuliste riigiabieeskirjadega.“

(8) Artikkel 7 jäetakse välja.

(9) Artikkel 9 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 9

Kui kombineeritud veo teostamisel kasutatav poolhaagis või haagis kuulub lähetavale või vastuvõtvale ettevõtjale ja seda veetakse autoveoetapis vedukiga, mis kuulub teisele asjaomasele ettevõtjale või mille teine asjaomane ettevõtja on järelmaksuga ostnud või rentinud vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivile 2006/1/EÜ,* loetakse kõnealune autoveoetapp vastavaks Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) nr 1072/2009** artikli 1 lõike 5 punktis d sätestatud tingimustele.

* Euroopa Parlamendi ja nõukogu 18. jaanuari 2006. aasta direktiiv 2006/1/EÜ ilma juhita renditud sõidukite kasutamise kohta kaupade autoveol (ELT L 33, 4.2.2006, lk 82, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2006/1/oj>).

**Euroopa Parlamendi ja nõukogu 21. oktoobri 2009. aasta määrus (EÜ) nr 1072/2009 rahvusvahelisele autoveoturule juurdepääsu käsitlevate ühiseeskirjade kohta (ELT L 300, 14.11.2009, lk 72, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2009/1072/oj>).“

- (10) Lisatakse artiklid 9a, 9b, 9c ja 9d:

„Artikkel 9a

Kombineeritud vedude autoveoetappe teostavate sõidukite suhtes ei kohaldata nädalavahetustel, öötundidel ja pühadel kehtivaid sõidukeelde, mida kohaldatakse üksnes raskete kaubaveokite suhtes. Seda erandit ei kohaldata üldiste sõidukeeldude korral, mis kehtivad kõigi isiklikuks tarbeks kasutatavate sõidukite suhtes.

Artikkel 9b

1. Kõik ühendvedude ümberlaadimisterminalide käitajad teevad oma veebilehel avalikult ja tasuta kättesaadavaks teabe terminalis pakutavate teenuste ja vahendite kohta.
2. Komisjon kehtestab rakendusaktidega lõikes 1 osutatud teabe üksikasjaliku loetelu. Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 9d lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega.
3. Selleks et luua raamistik liidus asuvate ühendvedude ümberlaadimisterminalide teenustaseme kindlaksmääramiseks, võib komisjon võtta vastu rakendusakte, millega kehtestatakse ühendvedude ümberlaadimisterminalide kategooriate kriteeriumid. Selliste kriteeriumide kehtestamiseks määratakse kindlaks käesoleva artikli lõike 1 kohaselt koostatud loetelus sisalduvate olemasolevate teenuste ja vahendite teenustasemed. Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 9d lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega.
4. Kui liidus asuvate ühendvedude ümberlaadimisterminalide teenustaseme raamistik on kehtestatud, avaldavad ühendvedude ümberlaadimisterminalide käitajad kohaldatavad teenustasemed vastavalt lõikele 1.

Artikkel 9c

1. Komisjonile antakse õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte käesolevas artiklis sätestatud tingimustel.

2. Artikli 3 lõigetes 6 ja 7 osutatud õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte antakse komisjonile määramata ajaks alates [*väljaannete talitus: palun sisestada käesoleva direktiivi jõustumise kuupäev*].
3. Euroopa Parlament ja nõukogu võivad artikli 3 lõigetes 6 ja 7 osutatud volituste delegeerimise igal ajal tagasi võtta. Tagasivõtmise otsusega lõpetatakse otsuses nimetatud volituste delegeerimine. Otsus jõustub järgmisel päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas* või otsuses nimetatud hilisemal kuupäeval. See ei mõjuta juba jõustunud delegeeritud õigusaktide kehtivust.
4. Enne delegeeritud õigusakti vastuvõtmist konsulteerib komisjon kooskõlas 13. aprilli 2016. aasta institutsioonidevahelises parema õigusloome kokkuleppes sätestatud põhimõtetega iga liikmesriigi määratud ekspertidega.
5. Niipea kui komisjon on delegeeritud õigusakti vastu võtnud, teeb ta selle samal ajal teatavaks Euroopa Parlamendile ja nõukogule.
6. Artikli 3 lõigete 6 ja 7 alusel vastu võetud delegeeritud õigusaktid jõustuvad üksnes juhul, kui Euroopa Parlament ega nõukogu ei ole kahe kuu jooksul pärast õigusakti teatavakstegemist Euroopa Parlamendile ja nõukogule esitanud selle suhtes vastuväidet või kui Euroopa Parlament ja nõukogu on enne selle tähtaja möödumist komisjonile teatanud, et nad ei esita vastuväidet. Euroopa Parlamendi või nõukogu algatusel pikendatakse seda tähtaega kahe kuu võrra.

Artikkel 9d

4. Komisjoni abistab komitee. Nimetatud komitee on komitee määruse (EL) nr 182/2011* tähenduses.
5. Käesolevale lõikele viitamisel kohaldatakse määruse (EL) nr 182/2011 artiklit 5.

* Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. veebruari 2011. aasta määrus (EL) nr 182/2011, millega kehtestatakse eeskirjad ja üldpõhimõtted, mis käsitlevad liikmesriikide läbiviidava kontrolli mehhanisme, mida kohaldatakse komisjoni rakendamisevolituste teostamise suhtes (ELT L 55, 28.2.2011, lk 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).“

- (11) Käesoleva direktiivi lisas esitatud tekst lisatakse lisana.

Artikkel 2

Määruse (EL) 2020/1056 muutmine

Määrust (EL) 2020/1056 muudetakse järgmiselt.

Artikli 9 lõikesse 1 lisatakse punkt 1:

„1) direktiivi 92/106/EMÜ artikli 3 lõike 3 esimese lõigu punktis a osutatud väliskulude kokkuhoiu arvutamine toimub vastavalt kõnealuse direktiivi artikli 1c lõikes 6 osutatud rakendusaktiga kehtestatud metoodikale;

m) direktiivi 92/106/EMÜ artikli 3 lõike 3 esimese lõigu punktis b osutatud koondandmed koostatakse vastavalt kõnealuse direktiivi artikli 3 lõikes 7 osutatud delegeeritud õigusaktiga kehtestatud eeskirjadele.“

Artikkel 3

Ülevõtmine

1. Liikmesriigid võtavad vastu ja avaldavad käesoleva direktiivi järgimiseks vajalikud õigus- ja haldusnormid hiljemalt [*väljaannete talitus, palun lisada kuupäev: 24 kuud pärast käesoleva direktiivi jõustumist*]. Nad edastavad kõnealuste normide tekstid viivitamata komisjonile.

Liikmesriigid kohaldavad neid norme alates [*väljaannete talitus, palun lisada kuupäev: 30 kuud pärast käesoleva direktiivi jõustumist*].

Kui liikmesriigid need normid vastu võtavad, lisavad nad nendesse või nende ametliku avaldamise korral nende juurde viite käesolevale direktiivile. Sellise viitamise viisi näevad ette liikmesriigid.

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

Artikkel 4

Jõustumine

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

Artikkel 5

Adressaadid

Käesolev direktiiv on adresseeritud liikmesriikidele.

Brüssel,

Euroopa Parlamendi nimel
president

Nõukogu nimel
eesistuja

FINANTSSELGITUS

Sisukord

1.	ETTEPANEKU/ALGATUSE RAAMISTIK	3
1.1.	Ettepaneku/algatuse nimetus	3
1.2.	Asjaomased poliitikavaldkonnad	3
1.3.	Ettepanek/algatus käsitleb	3
1.4.	Eesmärgid	3
1.4.1.	Üldeesmärgid	3
1.4.2.	Erieesmärgid	3
1.4.3.	Oodatavad tulemused ja mõju	3
1.4.4.	Tulemusnäitajad	3
1.5.	Ettepaneku/algatuse põhjendused	4
1.5.1.	Lühi- või pikaajalises perspektiivis täidetavad vajadused, sealhulgas algatuse rakendamise üksikasjalik ajakava	4
1.5.2.	ELi meetme lisaväärtus (see võib tuleneda eri teguritest, nagu kooskõlastamisest saadav kasu, õiguskindlus, suurem tõhusus või vastastikune täiendavus). Käesoleva punkti kohaldamisel tähendab „ELi meetme lisaväärtus“ väärtust, mis tuleneb liidu sekkumisest ja lisandub väärtusele, mille liikmesriigid oleksid muidu üksi loonud. ...	5
1.5.3.	Samalaadsetest kogemustest saadud õppetunnid	5
1.5.4.	Kooskõla mitmeaastase finantsraamistikuga ja võimalik koostoime muude asjakohaste vahenditega	6
1.5.5.	Erinevate kasutada olevate rahastamisvõimaluste, sealhulgas vahendite ümberpaigutamise võimaluste hinnang	6
1.6.	Ettepaneku/algatuse kestus ja finantsmõju	7
1.7.	Ettenähtud eelarve täitmise viisid	7
2.	HALDUSMEETMED	8
2.1.	Järelevalve ja aruandluse reeglid	8
2.2.	Haldus- ja kontrollisüsteem(id)	8
2.2.1.	Eelarve täitmise viisi(de), rahastuse rakendamise mehhanismi(de), maksete tegemise korra ja kavandatava kontrollistrateegia selgitus	8
2.2.2.	Teave kindlakstehtud riskide ja nende vähendamiseks kasutusele võetud sisekontrollisüsteemi(de) kohta	8
2.2.3.	Kontrollimeetmete hinnanguline kulutõhusus (kontrollikulude suhe hallatavate vahendite väärtusse), selle põhjendus ja oodatav veariski tase (maksete tegemise ja sulgemise ajal).	8
2.3.	Pettuste ja õigusnormide rikkumise ärahoidmise meetmed	9

3.	ETTEPANEKU/ALGATUSE HINNANGULINE FINANTSMÕJU	10
3.1.	Mitmeaastase finantsraamistiku rubriigid ja kulude eelarveread, millele mõju avaldub	10
3.2.	Ettepaneku hinnanguline finantsmõju assigneeringutele	11
3.2.1.	<i>Hinnanguline mõju tegevusassigneeringutele – ülevaade</i>	<i>11</i>
3.2.2.	<i>Hinnanguline tegevusassigneeringutest rahastatav väljund.....</i>	<i>14</i>
3.2.3.	<i>Hinnanguline mõju haldusassigneeringutele – ülevaade</i>	<i>15</i>
3.2.4.	<i>Kooskõla kehtiva mitmeaastase finantsraamistikuga</i>	<i>17</i>
3.2.5.	<i>Kolmandate isikute rahaline osalus</i>	<i>17</i>
3.3.	Hinnanguline mõju tuludele.....	18

1. ETTEPANEKU/ALGATUSE RAAMISTIK

1.1. Ettepaneku/algatuse nimetus

Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv, millega muudetakse 7. detsembri 1992. aasta direktiivi 92/106/EMÜ, millega kehtestatakse ühiseeskirjad kaupade teatavate kombineeritud vedude kohta liikmesriikide vahel

1.2. Asjaomased poliitikavaldkonnad

Liikuvus ja transport

1.3. Ettepanek/algatus käsitleb

☒ uut meetet

☐ uut meetet, mis tuleneb katseprojektist / ettevalmistavast meetmest⁵¹

☐ olemasoleva meetme pikendamist

☐ ühe või mitme meetme ümbersuunamist teise või uude meetmesse või ühendamist teise või uue meetmega

1.4. Eesmärgid

1.4.1. Üldeesmärgid

Direktiivi üldeesmärk on hõlbustada ühendvedude suuremat kasutamist kogu ELi-siseses kaubaveos, et vähendada kaubaveo väliskulusid ja energiatarbimist. Direktiiv aitab saavutada kestliku arengu eesmärki nr 13 (tegutseda kiirelt ja otsustavalt kliimamuutuste ja nende mõjuga võitlemiseks), eesmärki nr 9 (ehitada säilenõutav taristu ning toetada kaasavat ja kestlikku industrialiseerimist ja edendada innovatsiooni) ja eesmärki nr 11 (muuta linnad ja asulad kaasavaks, turvaliseks, säilenõutavaks ja kestlikuks).

1.4.2. Erieesmärgid

Direktiivi erieesmärgid on järgmised:

- toetada suuremat hulka ühendvedusid tõhusatel vastavustingimustel;
- tagada parem toetus, parandades ühendvedude alast aruandlust;
- suurendada ühendvedude konkurentsivõimet, et vähendada väliskulusid;
- suurendada läbipaistvust ja lihtsustada turule sisenemist.

1.4.3. Oodatavad tulemused ja mõju

Märkige, milline peaks olema ettepaneku/algatuse oodatav mõju toetusesaajatele/sihtrühmale.

Ettepanekuga loodetakse suurendada ühendvedude konkurentsivõimet võrreldes üheliigilise autoveoga ja edendada sellega ühendvedude kasutamist, mille tulemuseks on väliskulude vähenemine.

1.4.4. Tulemusnäitajad

Kavandatava direktiivi tulemuslikkus seoses erieesmärgiga nr 1 määratakse kindlaks järgmiste näitajate põhjal:

⁵¹ Vastavalt finantsmääruse artikli 58 lõike 2 punktile a või b.

- ühendvedude maht ELis iga transpordiliikide kombinatsiooni, turusegmendi, ümberlaadimistehnoloogia ja laadimisüksuste liigi kohta;
- peamised koridorid, kus kasutatakse ühendvedusid, ja need, kus ühendvedusid ei kasutata, ning selle põhjused.

Kavandatava direktiivi tulemuslikkus seoses erieesmärgiga nr 2 määratakse kindlaks järgmise näitaja põhjal:

- direktiivis sätestatud ajavahemike järel aruande esitamine ühendvedude majandusliku arengu kohta liidus.

Kavandatava direktiivi tulemuslikkus seoses erieesmärgiga nr 3 määratakse kindlaks järgmiste näitajate põhjal:

- ühendvedude konkurentsivõime võrreldes üheliigilise autoveoga ja liikmesriikide antava toetuse muutumine;
- *transpordiliikide jaotuse ja ühendvedude osakaalu muutmine.*

Kavandatava direktiivi tulemuslikkus seoses erieesmärgiga nr 4 määratakse kindlaks järgmiste näitajate põhjal:

- ümberlaadimisterminalide läbilaskevõime areng;
- ühendvedude terminale käsitleva teabe kättesaadavus, kättesaadavuse lihtsus ja täielikkus.

1.5. Ettepaneku/algatuse põhjendused

1.5.1. Lühivi või pikaajalises perspektiivis täidetavad vajadused, sealhulgas algatuse rakendamise üksikasjalik ajakava

Ettepanekuga luuakse toetusraamistik, et suurendada ühendveo konkurentsivõimet võrreldes üheliigilise autoveoga, soodustada selle kasutuselevõttu ja seeläbi vähendada kaubaveo väliskulusid. Kõnealune toetusraamistik hõlmab järgmist:

- ühised ja tõhusad nõuete täitmise tingimused ning vastavuse tõendamise eeskirjad;
- majanduslikud ja reguleerivad meetmed, mis aitavad suurendada ühendvedude konkurentsivõimet;
- nõuded terminalide läbipaistvuse tagamiseks seoses vahendite ja teenustega;
- turuaruannete eeskirjad ja sisu ning läbivaatamisklausel toetusraamistiku kasulikkuse ümberhindamiseks teatava aja möödudes.

Kõik need sätted peaksid olema täielikult kohaldatavad 30 kuu möödudes käesoleva direktiivi jõustumisest.

Käesolev finantsselgitus on konkreetselt seotud uuringuga, mille eesmärk on hinnata, kas on vaja välja töötada terminalide liigitamise/märgistamise raamistik, võttes arvesse sellise raamistiku väljatöötamise vajadust käsitleva uuringu tulemusi, ning turu-uuringutega, mis annavad teavet aruannete koostamiseks.

- 1.5.2. *ELi meetme lisaväärtus (see võib tuleneda eri teguritest, nagu kooskõlastamisest saadav kasu, õiguskindlus, suurem tõhusus või vastastikune täiendavus). Käesoleva punkti kohaldamisel tähendab „ELi meetme lisaväärtus“ väärtust, mis tuleneb liidu sekkumisest ja lisandub väärtusele, mille liikmesriigid oleksid muidu üksi loonud.*

ELi tasandi meetme põhjused (*ex ante*)

Ühtlustatud eeskirjade kehtestamine a) tõhusate vastavustingimuste ja nende tõendamise ning b) toetuse liikide kohta aitab tagada ettevõtjate võrdse kohtlemise kogu ELis, lihtsustada haldusmenetlusi tööstusharu, liikmesriikide ja komisjoni jaoks ning parandada siseturu toimimist. Praegu ei ole kombineeritud vedu käsitleva direktiivi puuduste tõttu sellist ühtlustamise taset võimalik saavutada.

Oodatav tekkiv liidu lisaväärtus (*ex post*)

ELi transpordisektoril on tugev piiriülene mõõde ning see on tähtis inimeste ja kaupade vabaks liikumiseks ELi siseturul. Tõhusad transporditeenused on tarneahelate toimimiseks ja ELi majanduse kasvuks hädavajalikud. Ent transport, mille maht eeldatavasti veelgi suureneb, on endiselt üks suurimaid kasvuhoonegaaside heite tekitajaid ning see tekitab märkimisväärses ulatuses muid väliskulusid, mis on seotud ummikute, õnnetusjuhtumite ja müraga.

Käesolev direktiiv on selgelt kavandatud vahendina, mille abil vähendada transpordi väliskulusid, suurendades ühendveo konkurentsivõimet võrreldes üheliigilise autoveoga ja edendades seega ühendveo kasutuselevõttu.

- 1.5.3. *Samalaadsetest kogemustest saadud õppetunnid*

EL on pikka aega toetanud üleminekut keskkonnahoidlikumatele transpordiliikidele ja eelistatavalt eri transpordiliikide kasutamist nende parimas võimalikus kombinatsioonis, et transpordisüsteemi ja -võrku optimeerida ning väliskulusid vähendada.

Alates 1975. aastast on ELil olemas õigusakt, millega toetada toetuskõlblikke kombineeritud vedusid kui ühendvedude allvormi. 1992. aastal asendati see õigusakt kehtiva kombineeritud vedu käsitleva direktiiviga.

Kombineeritud vedu käsitleva direktiivi tulemuslikkuse suurendamiseks tegi komisjon 1998. aastal ettepaneku direktiivi muuta ning laiendada toetuskõlblikkust riigisisestele autovedudele, kehtestada autoveoetapi piirang, mis põhineb 20 %-l kogu veost, jätta välja saaretransport ja kehtestada kombineeritud veole erand nädalavahetustel kehtivatest sõidukeeldudest. Kuna institutsioonidevaheliste läbirääkimiste käigus kokkuleppele ei jõutud, võttis komisjon ettepaneku 2001. aastal tagasi.

2016. aastal viis komisjon läbi REFITi hindamise, milles jõuti järeldusele, et kombineeritud vedu käsitlev direktiiv on kombineeritud vedude toetamiseks jätkuvalt asjakohane vahend, kuid kõnealuse direktiivi tulemuslikkust oleks võimalik veelgi parandada, kuna mõned direktiivi sätted on aegunud või ebaselged, mis jätab märkimisväärselt ruumi direktiivi mitmetähenduslikuks tõlgendamiseks ja seega ühtlustamata rakendamiseks.

Seejärel esitas komisjon 2017. aastal uue ettepaneku kombineeritud vedu käsitlevat direktiivi muuta, keskendudes määratluse täpsustamisele, võttes arvesse olemasolevat kohtupraktikat ja esitatud kaebusi, seejuures muutmata lähenemisviisi, mis põhineb veo eri osade vahemaa pikkuse piirangutel. Komisjon tegi ka ettepaneku

edendada investeeringuid terminalitaristusse ning tõhustada märkimisväärselt maksualaseid ja majanduslikke toetusvahendeid.

Kuigi kõik liikmesriigid tundsid muudatuste üle heameelt ja toetasid eesmärki suurendada kombineeritud vedude konkurentsivõimet, oldi pigem vastu mis tahes ettepanekule laiendada toetuskõlblikkust ja eelkõige laiendada kohaldamisala liikmesriikides toimuvatele vedudele. Samuti olid paljud liikmesriigid vastu kohustusele hõlbustada terminalide läbilaskevõime suurendamist, kuigi võisid samal ajal nõustuda kohustusega suurendada terminalidesse tehtavaid investeeringuid. Kombineeritud vedude suurema toetamise küsimuses olid liikmesriikidel erinevad seisukohad, mis tähendab, et liikmesriigid ei toetanud ühtlustatud kohustuslikku toetust, vaid kohustust pakkuda toetust, kui toetusvahendi valik jäeti liikmesriikide otsustada. Käesoleva ettepaneku koostamisel on arvestatud liikmesriikide seisukohta asjaomases küsimuses.

Euroopa Parlament toetas üldiselt ettepanekut ja soovitas seada majandusliku toetuse puhul kõrgemad eesmärgid, kuid nõudis ka mõningaid erandeid. Mitme kaasseadusandjate tehtud muudatusega muudeti ettepanekut viisil, mis vastuvõtmise korral oleks oluliselt vähendanud komisjoni ettepaneku kõrgeid eesmärke ja tulemuslikkust. Seetõttu võttis komisjon oma ettepaneku tagasi.

1.5.4. Kooskõla mitmeaastase finantsraamistikuga ja võimalik koostoime muude asjakohaste vahenditega

Kavandatav direktiiv on säästvat ja arukat liikuvuse strateegiat käsitleva komisjoni teatise üks peamisi tulemusi; kõnealuses teatises on esitatud ELi visioon tuleviku transpordisüsteemi kohta. Strateegias teatati, et komisjon kavatseb läbi vaadata ühendvedusid reguleeriva raamistiku, sealhulgas kombineeritud vedu käsitleva direktiivi (4. juhtalgatus „Keskkonnahoidlikumad kaubaveod“).

Direktiiviga luuakse koostoime muu transpordipoliitikaga ja ELi õigusraamistiku muude osadega, mis on suunatud kas eri transpordiliikide ja transpordisüsteemi keskkonnatoimele või väliskulude arvessevõtmisele. Mis puudutab keskkonnatoimet, siis on need ELi õigusraamistiku muud osad eelkõige määrus (EL) 2019/1242 ning ettepanekud COM(2021) 557 ja COM(2021) 559. Väliskulude arvessevõtmisele suunatud meetmed hõlmavad CO₂ hinnastamist, taristumakse ning energia- ja sõidukimakse.

Ettepanek on kooskõlas mitmeaastase finantsraamistikuga. Algatusega seoses on vaja rahastada vähemalt kolme turu-uuringut, mis on vajalikud direktiivis sätestatud aruandekohustuste täitmiseks, ning üht uuringut, mille abil hinnatakse, kas on vaja välja töötada terminalide liigitamise/märgistamise raamistik, nagu direktiivis on sätestatud.

1.5.5. Erinevate kasutada olevate rahastamisvõimaluste, sealhulgas vahendite ümberpaigutamise võimaluste hinnang

Käesoleva ettepaneku mõju eelarvele käsitletakse käesolevas finantsselgituses. Kulude osas piirdub käesoleva algatuse konkreetne mõju eelarvele punktis 1.5.4 nimetatud uuringuteks ettenähtud assigneeringutega. Nende toimingute elluviimine ei nõua Euroopa Komisjoni inimressursside suurendamist. Kehtiva mitmeaastase finantsraamistiku raames saab vajadusi katta, paigutades 0,4 miljonit eurot ümber transpordi valdkonna eelarvereval. Kehtivas mitmeaastases finantsraamistikus ei ole lisakulusid ette nähtud. 2027. aasta järgses mitmeaastases finantsraamistikus tehakse ettepanek rahastada uuringute kulusid järgmisest mitmeaastasest finantsraamistikust,

ilma et see piiraks mitmeaastast finantsraamistikku ja programme käsitleva kokkuleppe kohaldamist.

1.6. Ettepaneku/algatuse kestus ja finantsmõju

☐ **Piiratud kestusega**

☐ hõlmab ajavahemikku [PP/KK]AAAA–[PP/KK]AAAA

☐ finantsmõju kulukohustuste assigneeringutele avaldub ajavahemikul AAAA–AAAA ja maksete assigneeringutele ajavahemikul AAAA–AAAA.

☒ **Piiramatu kestusega**

Rakendamise käivitumisperiood hõlmab ajavahemikku 2027–2037, millele järgneb täieulatuslik rakendamine.

1.7. Ettenähtud eelarve täitmise viisid

☒ **Otsene eelarve täitmine** komisjoni poolt

☒ tema talituste kaudu, sealhulgas kasutades liidu delegatsioonides töötavat komisjoni personali;

☐ rakendusametite kaudu

☐ **Jagatud eelarve täitmine** koostöös liikmesriikidega

☐ **Kaudne eelarve täitmine**, mille puhul eelarve täitmise ülesanded on delegeeritud:

☐ kolmandatele riikidele või nende määratud asutustele;

☐ rahvusvahelistele organisatsioonidele ja nende allasutustele (nimetage);

☐ Euroopa Investeeringuspangale ja Euroopa Investeeringufondile;

☐ finantsmääruse artiklites 70 ja 71 osutatud asutustele;

☐ avalik-õiguslikele asutustele;

☐ avalikke teenuseid osutavatele eraõiguslikele asutustele, sel määral, mil neile antakse piisavad finantstagatised;

☐ liikmesriigi eraõigusega reguleeritud asutustele, kellele on delegeeritud avaliku ja erasektori partnerluse rakendamine ja kellele antakse piisavad finantstagatised;

☐ asutustele või isikutele, kellele on delegeeritud Euroopa Liidu lepingu V jaotise kohaste ühise välis- ja julgeolekupoliitika erimeetmete rakendamine ja kes on kindlaks määratud asjaomases alusaktis.

Kui märgitud on mitu eelarve täitmise viisi, esitage üksikasjad rubriigis „Märkused“.

Märkused

Ei kohaldata.

2. HALDUSMEETMED

2.1. Järelevalve ja aruandluse reeglid

Märkige sagedus ja tingimused.

Komisjon vastutab üldiselt kavandatava direktiivi rakendamise eest ning annab Euroopa Parlamendile ja nõukogule aru a) ühendveo konkurentsivõime kohta võrreldes üheliigilise autoveoga enne direktiivi kohaldamist ja pärast seda ning b) iga viie aasta tagant ühendvedude majandusliku arengu kohta liidus. Komisjon hindab kümne aasta pärast, kas toetuskava on endiselt vajalik.

Liikuvuse ja transpordi peadirektoraadi poolt otse täidetavate ülesannete puhul järgitakse komisjonis ja rakendusametites rakendatavat iga-aastast kavandamise ja järelevalve tsüklit, sealhulgas esitatakse tulemused liikuvuse ja transpordi peadirektoraadi iga-aastases tegevusaruandes.

2.2. Haldus- ja kontrollisüsteem(id)

2.2.1. *Eelarve täitmise viisi(de), rahastuse rakendamise mehhanismi(de), maksete tegemise korra ja kavandatava kontrollistrateegia selgitus*

Kavandatava direktiivi rakendamist haldab komisjon, täpsemalt liikuvuse ja transpordi peadirektoraat. Rahastamine toimub hankelepingute kaudu. Kulutusi tehakse otsese eelarve täitmise raames hallatavate hangete kaudu, kohaldades täielikult finantsmääruse sätteid. Liikuvuse ja transpordi peadirektoraadi hangete ja toetuste kontrollistrateegia hõlmab menetluste konkreetseid eelnevaid õiguslikke, tegevus- ja finantskontrolle ning kõnealuseid kontrole lepingute ja kokkulepete allkirjastamise ajal. Lisaks kohaldatakse kaupade ja teenuste hankimiseks tehtud kulutuste suhtes eelkontrolli ning vajaduse korral finantsalast järelkontrolli.

2.2.2. *Teave kindlakstehtud riskide ja nende vähendamiseks kasutusele võetud sisekontrollisüsteemi(de) kohta*

Oodatav veariski tase maksete tegemise ja sulgemise ajal on alla 2 %.

Sellise väärtusega teenuste hankimisega seotud võimalikke riske peetakse väikeseks.

Need riskid on seotud hankemenetluste kasutamisega: viivitused, andmete kättesaadavus, turu õigeaegne teavitamine jne. Need riskid kaetakse finantsmääruse olemasolevate mehhanismidega ning neid maandatakse liikuvuse ja transpordi peadirektoraadi sisekontrollimehhanismidega (enne konkursikutsete avaldamist ja enne lepingu sõlmimist süstemaatiline õigus- ja finantskontroll, tulemuste järelevalve ja hindamine, kulude järelauditid, nagu on kindlaks määratud iga-aastastes auditi töökavades).

2.2.3. *Kontrollimeetmete hinnanguline kulutõhusus (kontrollikulude suhe hallatavate vahendite väärtusse), selle põhjendus ja oodatav veariski tase (maksete tegemise ja sulgemise ajal).*

Võttes arvesse ELi poolt eraldatavate rahaliste vahendite piiratud ulatust ja summat ning kuna ELi vahenditest toetuse saajate puhul peetakse riski väikeseks, ei too kavandatavast direktiivist tulenevad ülesanded eeldatavasti kaasa täiendavaid kontrollikuluseid lisaks liikuvuse ja transpordi peadirektoraadi praegustele kontrollikuludele.

2.3. Pettuste ja õigusnormide rikkumise ärahoidmise meetmed

Nimetage rakendatavad või kavandatud ennetus- ja kaitsemeetmed, nt pettustevastase võitluse strateegias esitatud meetmed.

Kohaldatakse komisjoni tavapäraseid ennetus- ja kaitsemeetmeid, eelkõige järgmiselt:

- komisjoni personal kontrollib enne makse tegemist kõiki teenuste eest maksmisele kuuluvaid summasid, võttes arvesse kõiki lepingulisi kohustusi, majanduslikke põhimõtteid ning head finants- ja juhtimistava. Pettusevastased sätted (järelvalve, aruandlusnõuded jms) lisatakse kõikidesse komisjoni ja maksesaajate vahelistesse lepingutesse;

- pettuste, korruptsiooni ja muu ebaseadusliku tegevuse tõkestamiseks kohaldatakse ilma piiranguteta määruse (EL, Euratom) nr 883/2013 (mis käsitleb Euroopa Pettustevastase Ameti (OLAF) juurdlusi) sätteid ning nõukogu määrusega (EL) 2017/1939 loodud Euroopa Prokuratuuri käsitlevaid sätteid.

Komisjon säilitab samuti kindlat pettustevastast strateegiat (komisjoni pettustevastase võitluse strateegia), mida praegu muudetakse.

Lisaks võttis liikuvuse ja transpordi peadirektoraat 2020. aastal vastu läbivaadatud pettustevastase strateegia. Liikuvuse ja transpordi peadirektoraadi pettusevastane strateegia põhineb komisjoni pettustevastase võitluse strateegial ja selles nähakse ette konkreetne asutusesisene riskihindamine, et välja selgitada pettuse suhtes kõige haavatavamad valdkonnad, juba kehtestatud kontrollid ning meetmed, mis on vajalikud, et parandada liikuvuse ja transpordi peadirektoraadi suutlikkust pettusi ennetada, avastada ja kõrvaldada.

Riigihangete suhtes kohaldatavad lepingusätted tagavad, et auditeid ja kohapealseid kontrolle saavad teha komisjoni talitused, sealhulgas OLAF, kasutades OLAFi soovitatud standardsätteid.

3. ETTEPANEKU/ALGATUSE HINNANGULINE FINANTSMÕJU

3.1. Mitmeaastase finantsraamistiku rubriigid ja kulude eelarveread, millele mõju avaldub

Olemasolevad eelarveread

Järjestage mitmeaastase finantsraamistiku rubriigiti ja iga rubriigi sees eelarveridade kaupa

Mitmeaastase finantsraamistiku rubriik	Eelarverida	Kulu liik	Rahaline osalus			
	Nr	Liigendatud/liigendamata ⁵²	EFTA riigid ⁵³	kandidaatriigid ja potentsiaalsed kandidaadid ⁵⁴	muud kolmandad riigid	muu sihtotstarbeline tulu
1	02.20.04.01	Liigendatud	EI	EI	EI	EI

⁵² Liigendatud = Liigendatud assigneeringud / liigendamata = liigendamata assigneeringud.

⁵³ EFTA: Euroopa Vabakaubanduse Assotsiatsioon.

⁵⁴ Kandidaatriigid ja vajaduse korral Lääne-Balkani potentsiaalsed kandidaadid.

3.2. Ettepaneku hinnanguline finantsmõju assigneeringutele

3.2.1. Hinnanguline mõju tegevusassigneeringutele – ülevaade

- ☐ Ettepanek/algatus ei nõua tegevusassigneeringute kasutamist
- ☒ Ettepanek/algatus nõuab tegevusassigneeringute kasutamist, mis toimub järgmiselt:

miljonites eurodes (kolm kohta pärast koma)

Mitmeaastase finantsraamistiku rubriik	1	Ühtne turg, innovatsioon ja digitaalvaldkond
---	---	--

DG: MOVE			Aasta 2027	KOKKU⁵⁵
○ Tegevusassigneeringud				
Eelarverida 02.20.04.01	Kulukohustused	(1a)	0,4	0,4
	Maksed	(2a)	0,4	0,4
Liikuvuse ja transpordi peadirektoraadi assigneeringud KOKKU	Kulukohustused		0,4	0,4
	Maksed		0,4	0,4

○ Tegevusassigneeringud KOKKU	Kulukohustused	(4)	0,4	0,4
	Maksed	(5)	0,4	0,4
Mitmeaastase finantsraamistiku RUBRIIGI 1 assigneeringud KOKKU	Kulukohustused		0,4	0,4
	Maksed		0,4	0,4

⁵⁵ Pärast 2027. aastat on ettepaneku maksumus hinnanguliselt 0,6 miljonit eurot 2032. aastal, 0,7 miljonit eurot 2037. aastal ja hiljem veel viimane täiendav 0,3 miljonit eurot, mille tulemusel on ELi eelarve kogukulud 2 miljonit eurot, mida kavatakse rahastada järgmise mitmeaastase finantsraamistiku kaudu, ilma et see piiraks mitmeaastast finantsraamistikku ja programme käsitleva kokkuleppe kohaldamist.

○ Tegevusassigneeringud KOKKU (kõik rubriigid)	Kulukohustused	(4)	0,4	0,4
	Maksed	(5)	0,4	0,4
Eriprogrammide vahenditest rahastatavad haldusassigneeringud KOKKU (kõik rubriigid)		(6)		
Mitmeaastase finantsraamistiku RUBRIIKIDE 1–6 assigneeringud KOKKU (vajalikud vahendid)	Kulukohustused	= 4 + 6	0,4	0,4
	Maksed	= 5 + 6	0,4	0,4

Mitmeaastase finantsraamistiku rubriik	7	„Halduskulud“
---	----------	---------------

Selle punkti täitmisel tuleks kasutada haldusalaste eelarveandmete tabelit, mis on esitatud [õigusaktile lisatava finantssegituse lisas](#) (Euroopa Liidu üldeelarve komisjoni jao täitmise sise-eeskirju käsitleva komisjoni otsuse 5. lisa), ja laadida see üles DECIDE'i talitustevaheliseks konsulteerimiseks.

miljonites eurodes (kolm kohta pärast koma)

		Aasta N	Aasta N + 1	Aasta N + 2	Aasta N + 3	Lisage vajalik arv aastaid, et näidata finantsmõju kestust (vt punkt 1.6)	KOKKU
DG: <.....>							
☐ Personalikulud							
☐ Muud halduskulud							
DG <.....> KOKKU	Assigneeringud						

Mitmeaastase finantsraamistiku RUBRIIGI 7 assigneeringud KOKKU	(Kulukohustuste kogusumma = maksete kogusumma)								
--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

miljonites eurodes (kolm kohta pärast koma)

		Aasta 2027	Aasta 2032	Aasta 2037	Aasta kinnita misel	KOKKU
Mitmeaastase finantsraamistiku RUBRIIKIDE 1–7 assigneeringud KOKKU	Kulukohustused	0,4	0,6	0,7	0,3	2,0
	Maksed	0,4	0,6	0,7	0,3	2,0

3.2.2. Hinnanguline tegevusassigneeringutest rahastatav väljund

kulukohustuste assigneeringud miljonites eurodes (kolm kohta pärast koma)

Märkige eesmärgid ja väljundid ↓			Aasta N		Aasta N + 1		Aasta N + 2		Aasta N + 3		Lisage vajalik arv aastaid, et näidata finantsmõju kestust (vt punkt 1.6)						KOKKU	
	VÄLJUNDID																	
	Väljundi liik ⁵⁶	Keskmine kulu	Arv	Kulu	Arv	Kulu	Arv	Kulu	Arv	Kulu	Arv	Kulu	Arv	Kulu	Arv	Kulu	Väljundite arv kokku	Kulud kokku
ERIEESMÄRK nr 1 ⁵⁷ ...																		
- Väljund																		
- Väljund																		
- Väljund																		
Erieesmärk nr 1 kokku																		
ERIEESMÄRK nr 2 ...																		
- Väljund																		
Erieesmärk nr 2 kokku																		
KOKKU																		

⁵⁶ Väljunditena käsitatakse tarnitavaid tooteid ja osutatavaid teenuseid (nt rahastatud üliõpilasvahetuste arv, ehitatud teede pikkus kilomeetrites jms).

⁵⁷ Vastavalt punktile 1.4.2 „Erieesmärgid“.

3.2.3. Hinnanguline mõju haldusassigneeringutele – ülevaade

☒ Ettepanek/algatus ei nõua haldusassigneeringute kasutamist

☐ Ettepanek/algatus nõuab haldusassigneeringute kasutamist, mis toimub järgmiselt:

miljonites eurodes (kolm kohta pärast koma)

	Aasta N ⁵⁸	Aasta N + 1	Aasta N + 2	Aasta N + 3	Lisage vajalik arv aastaid, et näidata finantsmõju kestust (vt punkt 1.6)	KOKKU
--	--------------------------	----------------	----------------	----------------	--	-------

Mitmeaastase finantsraamistiku RUBRIIK 7								
Personalikulud								
Muud halduskulud								
Mitmeaastase finantsraamistiku RUBRIIGI 7 kulud kokku								

Mitmeaastase finantsraamistiku RUBRIIGIST 7⁵⁹ välja jäävad kulud								
Personalikulud								
Muud halduskulud								
Mitmeaastase finantsraamistiku RUBRIIGIST 7 välja jäävad kulud kokku								

KOKKU								
--------------	--	--	--	--	--	--	--	--

Personali ja muude halduskuludega seotud assigneeringute vajadused kaetakse assigneeringutest, mille asjaomane peadirektoraat on kõnealuse meetme haldamiseks juba andnud, ja/või peadirektoraadi sees ümberpaigutatud assigneeringutest, mida vajaduse korral võidakse täiendada nendest lisaassigneeringutest, mis haldavale peadirektoraadile eraldatakse iga-aastase vahendite eraldamise menetluse käigus, arvestades eelarvepiirangutega.

⁵⁸ N on aasta, mil alustatakse ettepaneku/algatuse rakendamist. „N“ asemel tuleb märkida esimene eeldatav rakendamise aasta (näiteks 2021). Sama tuleb teha ka järgnevate aastate puhul.

⁵⁹ Tehniline ja/või haldusabi ning ELi programmide ja/või meetmete rakendamist toetavad kulud (endised BA read), kaudne teadustegevus, otsene teadustegevus.

3.2.3.1. Hinnanguline personalivajadus

☒ Ettepanek/algatus ei nõua personali kasutamist

☐ Ettepanek/algatus nõuab personali kasutamist, mis toimub järgmiselt:

Hinnanguline väärtus täistööaja ekvivalendina

	Aasta 2025	Aasta 2026	Aasta 2027	Aasta N + 3	Lisage vajalik arv aastaid, et näidata finantsmõju kestust (vt punkt 1.6)		
O Ametikohtade loeteluga ette nähtud ametikohad (ametnikud ja ajutised töötajad)							
20 01 02 01 (komisjoni peakorteris ja esindustes)							
20 01 02 03 (delegatsioonides)							
01 01 01 01 (kaudne teadustegevus)							
01 01 01 11 (otsene teadustegevus)							
Muud eelarveread (märkige)							
O Koosseisuväline personal (täistööajale taandatud töötajad) ⁶⁰							
20 02 01 (üldvahenditest rahastatavad lepingulised töötajad, riikide lähetatud eksperdid ja renditööjõud)	0	0	0	0			
20 02 03 (lepingulised töötajad, kohalikud töötajad, riikide lähetatud eksperdid, renditööjõud ja noored eksperdid delegatsioonides)							
XX 01 xx yy zz ⁶¹	- peakorteris						
	- delegatsioonides						
01 01 01 02 (lepingulised töötajad, riikide lähetatud eksperdid ja renditööjõud kaudse teadustegevuse valdkonnas)							
01 01 01 12 (lepingulised töötajad, riikide lähetatud eksperdid ja renditööjõud otsese teadustegevuse valdkonnas)							
Muud eelarveread (märkige)							
KOKKU	0						

XX tähistab asjaomast poliitikavaldkonda või eelarvejaotist.

Personalivajadused kaetakse peadirektoraadi töötajatega, kes on juba määratud meedet haldama, ja/või paigutades töötajaid ümber peadirektoraadi sees. Vajaduse korral võidakse personali täiendada iga-aastase vahendite eraldamise menetluse käigus, arvestades olemasolevate eelarvepiirangutega.

Ülesannete kirjeldus:

Ametnikud ja ajutised töötajad	
Kosseisuvälised töötajad	

⁶⁰ Lepingulised töötajad, kohalikud töötajad, riikide lähetatud eksperdid, renditööjõud, noored spetsialistid delegatsioonides.

⁶¹ Tegevusassigneeringutest rahastatavate koosseisuväliste töötajate ülempiir (endised BA read).

3.2.4. Kooskõla kehtiva mitmeaastase finantsraamistikuga

Ettepanek/algatus:

- ☒ on täielikult rahastatav mitmeaastase finantsraamistiku asjaomase rubriigi sisese vahendite ümberpaigutamise kaudu.

Algatus rahastatakse transpordipoliitika toetuse eelarverealt (02.20.04.01), ümberplaneerimine ei ole vajalik.

- ☐ tingib mitmeaastase finantsraamistiku asjaomase rubriigi mittesihtotstarbelise varu ja/või mitmeaastase finantsraamistiku määruises sätestatud erivahendite kasutuselevõtu.

Selgitage, mis on vajalik, märkides asjaomased rubriigid, eelarvread ja summad ning nimetades kasutatavad rahastamisvahendid.

- ☐ nõuab mitmeaastase finantsraamistiku muutmist.

Selgitage, mis on vajalik, märkides asjaomased rubriigid, eelarvread ja summad.

3.2.5. Kolmandate isikute rahaline osalus

Ettepanek/algatus:

- ☒ ei näe ette kolmandate isikute poolset kaasrahastamist
- ☐ näeb ette kolmandate isikute poolse kaasrahastuse, mille hinnanguline summa on järgmine:

assigneeringud miljonites eurodes (kolm kohta pärast koma)

	Aasta N ⁶²	Aasta N + 1	Aasta N + 2	Aasta N + 3	Lisage vajalik arv aastaid, et näidata finantsmõju kestust (vt punkt 1.6)			Kokku
Nimetage kaasrahastav asutus								
Kaasrahastatavad assigneeringud KOKKU								

⁶² N on aasta, mil alustatakse ettepaneku/algatuse rakendamist. „N“ asemel tuleb märkida esimene eeldatav rakendamise aasta (näiteks 2021). Sama tuleb teha ka järgnevate aastate puhul.

3.3. Hinnanguline mõju tuludele

☒ Ettepanekul/algatusel puudub finantsmõju tuludele

☐ Ettepanekul/algatusel on järgmine finantsmõju:

☐ omavahenditele

☐ muudele tuludele

palun märkige, kas see on kulude eelarveridasid mõjutav sihtotstarbeline tulu

☐

miljonites eurodes (kolm kohta pärast koma)

Tulude eelarverida	Jooksva eelarveaastal kättesaadavad assigneeringud	Ettepaneku/algatuse mõju ⁶³						
		Aasta N	Aasta N + 1	Aasta N + 2	Aasta N + 3	Lisage vajalik arv aastaid, et näidata finantsmõju kestust (vt punkt 1.6)		
Artikkel								

Sihtotstarbeliste tulude puhul märkige, milliseid kulude eelarveridasid ettepanek mõjutab.

--

Muud märkused (nt tuludele avaldatava mõju arvutamise meetod/valem või muu teave).

⁶³ Traditsiooniliste omavahendite (tollimaksud ja suhkrumaksud) korral tuleb märkida netosummad, st brutosumma pärast 20 % sissenõudmiskulude mahaarvamist.