



Euroopan unionin
neuvosto

Bryssel, 8. marraskuuta 2023
(OR. en)

15200/23

Toimielinten välinen asia:
2023/0396 (COD)

TRANS 488
CODEC 2083
IA 294

EHDOTUS

Lähettäjä:	Euroopan komission pääsihteeri, allekirjoittajana johtaja Martine DEPREZ
Saapunut:	7. marraskuuta 2023
Vastaanottaja:	Thérèse BLANCHET, Euroopan unionin neuvoston pääsihteeri
Kom:n asiak. nro:	COM(2023) 702 final
Asia:	Ehdotus – EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVI neuvoston direktiivin 92/106/ETY muuttamisesta tavaroiden intermodaalikuljetuksia koskevan tukikehyksen osalta sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2020/1056 muuttamisesta ulkoisten kustannusten säästöjen laskemisen ja koottujen tietojen tuottamisen osalta

Valtuuskunnille toimitetaan oheisena asiakirja COM(2023) 702 final.

Liite: COM(2023) 702 final



EUROOPAN
KOMISSIO

Bryssel 7.11.2023
COM(2023) 702 final

2023/0396 (COD)

Ehdotus

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVI

neuvoston direktiivin 92/106/ETY muuttamisesta tavaroiden intermodaalikuljetuksia koskevan tukikehyksen osalta sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2020/1056 muuttamisesta ulkoisten kustannusten säästöjen laskemisen ja koottujen tietojen tuottamisen osalta

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

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

PERUSTELUT

1. EHDOTUKSEN TAUSTA

• Ehdotuksen perustelut ja tavoitteet

Eurooppalaisessa ilmastolaissa säädetään, että Euroopan unionin on vähennettävä koko talouden kasvihuonekaasupäästöjä vähintään 55 prosentilla vuoteen 2030 mennessä vuoden 1990 tasoihin verrattuna ja saavutettava ilmastoneutraalius vuoteen 2050 mennessä.¹ Euroopan vihreän kehityksen ohjelmaa koskevassa tiedonannossa² osoitettiin tarve vähentää kuljetusten kasvihuonekaasupäästöjä 90 prosentilla vuoteen 2050 mennessä ilmastoneutraaliuden saavuttamiseksi. Saasteettomuustoimintasuunnitelmalla³ edistetään siirtymistä puhtaampaan liikenteeseen ilman pilaantumisen ja melusaasteen vähentämiseksi. Lisäksi EU:n on parannettava energiatehokkuuttaan vähentääkseen riippuvuuttaan fossiilisista polttoaineista, kuten korostetaan REPowerEU-paketissa⁴, jossa yhdistettyjä kuljetuksia koskevan direktiivin⁵, jäljempänä myös pelkästään 'direktiivi', tarkistusta pidettiin tärkeänä välineenä tässä yhteydessä.⁶

Vähäpäästöiseen ja vähän energiaa kuluttavaan tavarankuljetukseen siirtyminen edellyttää kattavaa lähestymistapaa. Komission tiedonannossa kestävä ja älykkään liikkuvuuden strategiasta⁷ korostetaan, että on käytettävä kaikkia poliittisia välineitä, jotta kaikista liikennemuodoista tehdään kestävämpiä, jotta kestäviä vaihtoehtoja asetetaan yleisesti saataville multimodaalisessa liikennejärjestelmässä ja jotta otetaan käyttöön oikeat kannustimet siirtymän ohjaamiseksi. Siinä vaaditaan määrätietoisia toimia, joilla siirrytään käyttämään kestäviä liikennemuotoja, erityisesti siirtämällä merkittävä osa rahdista rautateille, sisävesikuljetuksiin ja lyhyen matkan meriliikenteeseen. Kestävä ja älykkään liikkuvuuden strategian välitavoitteiden mukaan rautateiden tavaraliikenteen olisi kaksinkertaistuttava ja sisävesikuljetusten ja lyhyen matkan meriliikenteen lisäänyttävä 50 prosenttia vuoteen 2050 mennessä. Myös Euroopan vihreän kehityksen ohjelmassa kehoitetaan siirtämään merkittävä osa sisäisestä rahdista, josta 75 prosenttia kuljetetaan maanteitse, kuljetettavaksi rautateilla ja vesiteitse.

Intermodaalinen tavaraliikenne, joka sisältää yhdistetyt kuljetukset⁸, jäljempänä yhteisesti 'intermodaaliliikenne', on keskeinen tekijä, jolla voidaan ottaa käyttöön lisää rautateilla ja vesiteitse toteutettavia tavarakuljetuksia, jotka yksinään tarjoavat vain erittäin harvoin ratkaisuja ovelta ovelle -kuljetuksiin. Samanaikaisesti rautateiden ja vesiliikenteen kuljetusten keskimääräiset ulkoiset kustannukset tonnikipometriä kohden ovat lähes kolme kertaa pienemmät (rautateilla 0,013 euroa tonnikipometriä kohden ja vesiliikenteessä 0,019 euroa tonnikipometriä kohden) kuin raskaiden tavaraliikenteen ajoneuvojen keskimääräiset ulkoiset

¹ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2021/1119, annettu 30 päivänä kesäkuuta 2021, puitteiden vahvistamisesta ilmastoneutraaliuden saavuttamiseksi sekä asetusten (EY) N:o 401/2009 ja (EU) 2018/1999 muuttamisesta (eurooppalainen ilmastolaki) (EUVL L 243, 9.7.2021, s. 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/repower-eu-affordable-secure-and-sustainable-energy-europe_fi

⁵ Neuvoston direktiivi 92/106/ETY, annettu 7 päivänä joulukuuta 1992, tietynlaisia jäsenvaltioiden välisiä tavaroiden yhdistettyjä kuljetuksia koskevista yhteisistä säännöistä.

⁶ Energiansäästö, COM(2022) 240 final.

⁷ COM(2020) 789 final.

⁸ Yhdistetyt kuljetukset ovat yhdistettyjä kuljetuksia koskevassa direktiivissä olevan määritelmän mukainen intermodaaliliikenteen alaryhmä.

kustannukset (0,042 euroa tonnikilometriä kohden). Intermodaaliliikenne, joka käsittää syöttöliikenteen maantieosuudet kuljetuksen alussa ja/tai lopussa, yhdistää muiden liikennemuotojen kuin maantieliikenteen paremman ympäristö- ja energiatehokkuuden maantiekuljetusten saatavuuteen ja joustavuuteen. Intermodaaliliikenne mahdollistaa liikennemuotojen käytön tehokkaina yhdistelminä ja edistää varsinkin niiden liikennemuotojen käyttöä, joiden ympäristöjalanjälki on suhteellisesti vähäisempi. Näin optimoidaan olemassa olevan liikenneverkon ja resurssien käyttö ja vähennetään päästöjä ja energiankulutusta.

Intermodaaliliikenne onkin ratkaisevan tärkeässä asemassa pyrittäessä saavuttamaan sekä kestävän ja älykkään liikkuvuuden strategian että Euroopan vihreän kehityksen ohjelman tavoitteet. Kestävän ja älykkään liikkuvuuden strategiassa todettiin, että nykyistä intermodaaliliikenteen kehystä on muokattava perusteellisesti rahtitoiminnan viherryttämisen tukemiseksi Euroopassa ja siitä on tehtävä tehokas väline.

Vaikka intermodaaliliikenteen tehokkuus määrällisesti on kasvanut merkittävästi viimeisten 30 vuoden aikana, maantiekuljetukset ovat edelleen hallitsevassa asemassa EU:n tavaraliikenteessä, koska useista syistä johtuen intermodaaliliikenne ei ole useinkaan kilpailukykyistä kokonaan maanteitse tapahtuvien kuljetusten kanssa. Ensinnäkin intermodaaliliikenteen menestyminen riippuu ketjun kunkin osan suorituskyvystä (saatavuus, luotettavuus, täsmällisyys, nopeus) ja kustannuksista; näitä osia ovat rautatie- ja vesiliikenteellä tarjotut palvelut, uudelleenlastausterminalit sekä viimeiseen osuuteen käytettävät maantiekuljetukset. Kaikkien näiden osien suorituskyykyyn liittyy puutteita, joihin on puututtava alakohtaisella lainsäädännöllä ja alan toimilla. Toiseksi niin kauan kuin ulkoiset kustannukset sisällytetään eri liikennemuodoissa hintoihin eri tavoin, muu kuin maantieliikenne ja intermodaaliliikenne eivät ole kustannuksiltaan kilpailukykyisiä kokonaan maanteitse tapahtuvien kuljetusten kanssa keskipitkillä matkoilla. Kestävän ja älykkään liikkuvuuden strategiassa todetaan, että tarvitaan kattavia toimenpiteitä oikeudenmukaisen ja tehokkaan hinnoittelun toteuttamiseksi kaikissa liikennemuodoissa. Vain tällöin saastuttajat ja käyttäjät ottaisivat täyden vastuun aiheuttamistaan kustannuksista, ja käyttäjät voisivat tehdä yhteiskunnan kannalta hyödyllisiä valintoja. Kestävän ja älykkään liikkuvuuden strategian mukaan on odotettavissa, että ulkoiset kustannukset saadaan sisällytettyä täysin hintoihin EU:ssa vuoteen 2050 mennessä, joten on välttämätöntä toteuttaa lisätoimenpiteitä ennen kyseistä ajankohtaa edellä kuvattujen ympäristötavoitteiden saavuttamiseksi vuoteen 2050 mennessä.

EU:lla on ollut vuodesta 1975 lähtien väline⁹, jolla tuetaan tukikelpoisia intermodaalikuljetuksia (eli yhdistettyjä kuljetuksia) ja jonka tavoitteena on parantaa yhdistettyjen kuljetusten kilpailukykyä suhteessa kokonaan maanteitse tapahtuviin kuljetuksiin ja lisätä siten yhdistettyjen kuljetusten käyttöä.

Tämä väline korvattiin vuonna 1992 tietynlaisia jäsenvaltioiden välisiä tavaroiden yhdistettyjä kuljetuksia koskevista yhteisistä säännöistä annetulla neuvoston direktiivillä 92/106/ETY, jäljempänä 'yhdistettyjä kuljetuksia koskeva direktiivi'. Yhdistettyjä kuljetuksia koskevan direktiivin tarkoituksena on täydentää erilaisia liikennemuotoja koskevia politiikkoja niin, että rautatie-, sisävesi- ja lyhyen matkan meriliikenteen käsittävistä ja rajallisia maantieosuuksia sisältävästä intermodaaliliikenteestä tulisi kilpailukykyisempää. Yhdistettyjä kuljetuksia koskeva direktiivi on EU:n ainoa oikeudellinen väline, jolla tuetaan suoraan

⁹ Neuvoston direktiivi 75/130/ETY, annettu 17 päivänä helmikuuta 1975, tietynlaisia jäsenvaltioiden välisiä tavaroiden yhdistettyjä maantie-rautatiekuljetuksia koskevista yhteisistä säännöistä (EYVL L 48, 22.2.1975).

intermodaaliliikennettä ja kannustetaan näin siirtymään maanteiden tavaraliikenteestä vähäpäästöisempiin liikennemuotoihin.

Komissio antoi yhdistettyjä kuljetuksia koskevan direktiivin tehokkuuden lisäämiseksi vuonna 1998 ehdotuksen direktiivin muuttamisesta, mutta se peruutti ehdotuksen vuonna 2001 neuvottelujen tuloksettomuuden takia.

Vuonna 2016 komissio teki REFIT-arvioinnin¹⁰. Siinä todettiin, että yhdistettyjä kuljetuksia koskeva direktiivi oli edelleen merkityksellinen väline yhdistettyjen kuljetusten tukemiseksi mutta että direktiivin tehokkuudessa oli merkittävästi parantamisen varaa, sillä jotkin sen säännöksistä olivat vanhentuneita tai epäselviä. Puutteita olivat suppea tukikelpoisuus, riittämätön taloudellinen tuki ja paperisten asiakirjojen käyttö. Komissio antoi tämän jälkeen uuden ehdotuksen vuonna 2017. Tämä ehdotus peruttiin vuonna 2020, sillä lainsäädäntövallan käyttäjien välisissä neuvotteluissa oltiin ajauduttu lopputulokseen, joka olisi heikentänyt yhdistettyjä kuljetuksia koskevan direktiivin tavoitetta, kun samanaikaisesti poliittiset tavoitteet edellyttivät päinvastaista, kuten Euroopan vihreän kehityksen ohjelmaa koskevassa tiedonannossa¹¹ esitetään.

Komissio on laatinut näihin odotuksiin vastaamiseksi uuden ehdotuksen yhdistettyjä kuljetuksia koskevan direktiivin muuttamiseksi. Aloitteen tavoitteena on kohdentaa uudelleen direktiivillä perustettua tukikehystä ja parantaa näin intermodaaliliikenteen kilpailukykyä verrattuna pitkän matkan maantiekuljetuksiin, jotta voidaan edistää siirtymistä maanteiden tavarakuljetuksista muihin liikennemuotoihin ja vähentää näin ulkoisia kustannuksia.

Muutettua direktiiviä sovelletaan kaikkeen intermodaaliliikenteeseen kansallisten poliittisten kehysten, raportoinnin ja terminaalieihin liittyvän avoimuuden osalta, ja sillä perustetaan erityinen tukikehys sille osalle intermodaaliliikennettä, jolla saadaan aikaan tietynsuuruisia ulkoisten kustannusten säästöjä. Jälkimmäisenä mainittua intermodaaliliikenteen osaa kutsutaan jatkossakin yhdistetyiksi kuljetuksiksi.

Ehdotuksen laatimisessa otettiin huomioon vuosien 1998 ja 2017 ehdotuksista saadut kokemukset ja neuvottelujen tulokset. Näitä ovat erityisesti seuraavat:

- Tarvitaan täysin erilainen lähestymistapa tuen myöntämisedellytyksiä varten. Nykyisessä yhdistettyjä kuljetuksia koskevassa direktiivissä edellytykset määritetään eri maantiesuuksien ja muiden kuin maantiesuuksien pituuden sekä soveltuvien terminaalien etäisyyksien mukaan, mikä ei aina vastaa todellisia maantieteellisiä olosuhteita ja aiheuttaa täytäntöönpanovaikeuksia. Tätäkin merkittävämpää on, että näissä perusteissa ei oteta huomioon varsinaisen kuljetuksen ympäristötehokkuutta, jolloin tukea ei kohdisteta kuljetuksiin, joilla saataisiin ulkoisten kustannusten säästöjä.
- Riittävän terminaalikapasiteetin saavuttamiseksi tehtyjä investointeja koskevat säännökset ovat tarpeellisia, mutta ne eivät sovi direktiivin soveltamisalaan, ja monet jäsenvaltiot vastustivat niitä. Siksi niitä käsitelläänkin nyt TEN-T-asetuksen tarkistamista koskevassa komission ehdotuksessa¹².
- Käytetään digitaalisia ratkaisuja vaatimusten noudattamisen tarkastamiseen ja täytäntöönpanoon, ja niillä voidaan myös helpottaa pääsyä tietoihin markkinoiden toiminnasta ja taloudellisten tukitoimien tehokkuuden parantamisesta.

¹⁰ SWD(2016) 140 final.

¹¹ COM(2019) 640 final.

¹² COM(2021) 812 final

- Sovelletaan eriytettyjä tilanteita jäsenvaltioissa, jotka vaativat erilaisia lähestymistapoja tukitoimenpiteisiin.

Aloitteen tavoitteiden saavuttamiseksi aloitteen rakenne perustuu neljään osaan:

- Edellytykset tuelle ja vaatimustenmukaisuuden todistaminen

Edellytyksiä, joiden nojalla intermodaalikuljetukset kuuluvat tässä direktiivissä säädetyn tuen soveltamisalaan, yksinkertaistetaan, jotta ne kattavat suuremman osuuden intermodaaliliikenteestä, jotta epäselvyydet sekä mahdollisuudet väärintulkinnalle ja eriarvoiselle kohtelulle poistetaan ja jotta vaatimustenmukaisuutta koskeville päätöksille on olemassa selvä perusta. Tämä käsittää edellytykset, jotka koskevat maantieteellistä soveltamisalaa, lastausyksiköjä ja niiden tunnistamisjärjestelmää, tyhjen konttien käsittelyä, saavutettavia ulkoisten kustannusten vähimmäissästöjä, ulkoisten kustannusten säästöjen laskemista koskevien sääntöjen tarvetta ja vaatimustenmukaisuuden todistamisen sisältöä ja sääntöjä.

- Tukikehykset

Koko direktiivin taustalla oleva ajatus on se, että intermodaaliliikenteelle on säädettävä tukikehys, joka kattaa myös asianmukaiset sääntelylliset ja/tai taloudelliset toimenpiteet. REFIT-arvioinnin mukaan direktiivillä perustetulla tukikehyksellä ei ole ollut riittäviä vaikutuksia yhdistettyjen kuljetusten kilpailukyvyyn parantamiseen. Tätä pidettiin ongelmana 70:ssä avoimeen julkiseen kuulemiseen saaduista sadasta vastauksesta.¹³ Myös äskettäin annetussa intermodaaliliikennettä koskevassa Euroopan tilintarkastustuomioistuimen erityiskertomuksessa todettiin, että intermodaaliliikenteelle myönnetty tuki ei ollut riittävän vaikuttavaa, sillä intermodaalille tavaraliikenteelle ei edelleenkään ollut EU:ssa tasapuolisia toimintaedellytyksiä.¹⁴ Uusissa säännöissä otetaan käyttöön jo olemassa olevan tuen lisäksi seuraavat:

1. uusi EU:n laajuinen kansallisia ajokieltoja koskeva sääntelypoikkeus;
2. jäsenvaltioiden velvollisuus analysoida olemassa olevia toimenpiteitään ja laajentaa tai perustaa uusia kansallisia poliittisia kehyksiä, mukaan lukien soveltuvia sääntelyllisiä ja/tai taloudellisia toimenpiteitä, intermodaaliliikenteen käyttöönoton tukemiseksi;
3. tavoite vähentää kustannuksia kaiken kaikkiaan 10 prosenttia yhdistettyjen kuljetusten osalta kussakin jäsenvaltiossa, edistää intermodaaliliikenteeseen liittyviä teknisiä päivityksiä ja luoda uusia yhteyksiä sellaisten terminaalien välille, jotka eivät ole aiemmin olleet yhteydessä toisiinsa.

- Markkinoiden toiminnan avoimuus

REFIT-arvioinnin päätelmissä todetaan, että nykyinen kansallinen toimintapoliittinen ja markkinatilanne ei ole täysin avoin, minkä takia ei voida arvioida, soveltuuko tuki todelliseen tilanteeseen. Kyselyssä 18 vastaajaa 49:stä¹⁵ oli samaa mieltä tai täysin samaa mieltä siitä, että tuen asianmukaisen tason määrittämiseksi ei ole olemassa empiirisiä perusteita. Komissio antaa kertomuksia jatkossakin, mutta kertomuksiin

¹³ Vastauksia saatiin 11 viranomaiselta (Tšekki, kaksi viranomaista Belgiasta, Itävalta, kolme viranomaista Ranskasta, Norja, Italia, Saksa, Ruotsi), 49:ltä alan sidosryhmältä, neljältä kansalaiselta ja kuudelta ”muut”-luokkaan kuuluvalla taholla.

¹⁴ Euroopan tilintarkastustuomioistuin (2023), mainittu teos.

¹⁵ 14 vastaajaa 31:stä alaa edustavasta vastaajasta ja neljä vastaajaa kahdeksasta viranomaisesta.

sisällytettäviä tietoja ja kertomusten tarkastelujaksoja päivitetään. Komission raportointia täydennetään jäsenvaltioille asetettavalla velvoitteella varmistaa sellaisten kansallisten intermodaaliliikennettä koskevien toimintakehystensä avoimuus, joilla ne tukevat yhdistettyjä kuljetuksia. Linkit kaikkiin kansallisiin toimintakehyksiin ja kansallisiin toimenpiteisiin julkaistaan komission hallinnoimassa yhdyskeskuksessa. Lisäksi mukaan sisällytetään uudelleentarkastelulauseke tämän EU:n tukikehyksen uudelleenarvioimista varten.

- Terminaaleihin liittyvää avoimuutta koskevat vaatimukset

Ehdotuksessa otetaan käyttöön yhteiset avoimuutta koskevat vaatimukset terminaaleille sen varmistamiseksi, että kaikki terminaalit antavat julkisesti saataville tietoja terminaalien toiminnoista ja palveluista. Lisäksi ehdotuksessa säädetään mahdollisuudesta määrittää kehys palvelutasoihin perustuvilla terminaaliluokille saatavilla olevien palvelujen ja toimintojen osalta. Näillä toimenpiteillä täydennetään TEN-T-asetuksen ehdotettua tarkistusta, jossa käsitellään terminaalikapasiteettia ja laatua TEN-T-verkossa.

- **Yhdenmukaisuus muiden alaa koskevien politiikkojen säännösten kanssa**

Aloitetta on tarkasteltava yhdessä eurooppalaisen ilmastolain¹⁶ ja Euroopan vihreän kehityksen ohjelmaa koskevan tiedonannon¹⁷ kanssa, joissa molemmissa asetetaan kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistavoitteita. Lisäksi on otettava huomioon REPowerEU-paketti¹⁸, jolla pyritään parantamaan EU:n energiatehokkuutta ja jossa yhdistettyjä kuljetuksia koskevan direktiivin tarkistaminen määritetään tältä osin tärkeäksi välineeksi¹⁹, ja saasteettomuustoimintasuunnitelma²⁰, jolla edistetään siirtymistä puhtaampaan liikenteeseen ilman pilaantumisen ja melusaasteen vähentämiseksi. Myös kestävän ja älykkään liikkuvuuden strategiassa kehoitetaan ryhtymään määrätietoisiin toimiin, joilla tavaraliikennettä siirretään kestävämpiin liikennemuotoihin.

On syytä huomata, että nimenomaisesti yhdistettyihin kuljetuksiin liittyviä poliittisia näkökohtia on esitetty jo aiemmin. Komissio julkaisi vuonna 1992 liikennepolitiikan valkoisen kirjan ja siihen liittyvän lainsäädäntöpakettin, mihin nykyinen yhdistettyjä kuljetuksia koskeva direktiivi perustuu. Näissä vapautettiin yhdistettyjen kuljetusten markkinat EU:ssa kokonaan ja säädettiin nykyisestä tukikehyksestä. Vuonna 1997 komissio julkaisi intermodaaliliikennettä Euroopassa koskevan strategian²¹. Liikennettä koskevassa vuoden 2011 valkoisessa kirjassa²² asetettiin nimenomainen tavoite siirtää yli 300 kilometrin pituisista maanteiden tavarankuljetuksista rautatie- tai vesiliikenteeseen 30 prosenttia vuoteen 2030 mennessä ja yli 50 prosenttia vuoteen 2050 mennessä.

¹⁶ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2021/1119, annettu 30 päivänä kesäkuuta 2021, puitteiden vahvistamisesta ilmastoneutraaliuden saavuttamiseksi sekä asetusten (EY) N:o 401/2009 ja (EU) 2018/1999 muuttamisesta (eurooppalainen ilmastolaki) (EUVL L 243, 9.7.2021, s. 1–17).

¹⁷ COM(2019)640 final.

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

¹⁹ Energiansäästö, COM(2022) 240 final.

²⁰ COM(2021) 400 final.

²¹ COM(97) 243 final.

²² COM(2011) 144 final.

- **Yhdenmukaisuus unionin muiden politiikkojen kanssa**

Ehdotuksella täydennetään muuta liikennepolitiikkaa, jossa a) kohteena on yksittäisten liikennemuotojen ympäristötehokkuus, b) ulkoiset kustannukset sisällytetään hintoihin soveltamalla saastuttaja maksaa- ja käyttäjä maksaa -periaatteita ja c) säädetään saatavilla olevia palveluja koskevasta avoimuudesta ja alaan tai sen osiin sovellettavista säännöistä.

Useissa poliittisissa välineissä käsitellään yksittäisten liikennemuotojen muuttamista kestävämmiksi energiatehokkuuden ja kestävien polttoaineiden käytön osalta kuljetusten ulkoisten kustannusten vähentämiseksi. Tällaisia välineitä ovat muun muassa hiilidioksidipäästönormit raskaille hyötyajoneuvoille²³, tarkistettu uusiutuvan energian direktiivi (RED II)²⁴ ja vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuuria koskeva asetus.

Vastaavasti on olemassa jo useita toimenpiteitä, joiden päämääränä on ulkoisten kustannusten sisällyttäminen hintoihin, millä pyritään antamaan yhteiskunnalle mahdollisuus oikeiden valintojen tekemiseen. Tällaisia toimenpiteitä ovat hiilidioksidin hinnoittelu, infrastruktuurimaksut ja energia- ja ajoneuvoverot, joita mukautetaan ja otetaan käyttöön vähitellen. Ne on yhdistettävä myöhemmin keskenään yhteensopivaksi, toisiaan täydentäväksi ja johdonmukaiseksi politiikaksi, joskin kestävä ja älykkään liikkuvuuden strategian mukaan tähän päästään mahdollisesti vasta vuonna 2050²⁵.

Liikennemuotokohtaisessa lainsäädännössä on erilaisia avoimuuteen ja raportointiin liittyviä velvollisuuksia, mutta (intermodaaliliikenteen kannalta merkityksellistä) useita liikennemuotoja kattavaa raportointia tai tiedonvaihtoa ei juurikaan käsitellä. Lisäksi intermodaaliliikenteen lisäarvo ja houkuttelevuus riippuvat yksittäisten liikennemuotojen tehokkuudesta ja saatavilla olevasta infrastruktuurikapasiteetista. Tämän takia aloite onkin laadittu koordinoitusti muun liikennelainsäädännön ja säädösehdotusten kanssa, joita ovat muun muassa liikenteen viherryttämistä koskevan paketin ehdotukset, joihin tämäkin aloite kuuluu.

Tällä aloitteella on vahva yhteys paketin muihin osiin, erityisesti rautateiden osuuden kasvattamista kansainvälisessä liikenteessä koskevaan aloitteeseen²⁶ sekä maantieliikenteen painoja ja mittoja koskevan direktiivin²⁷ tarkistukseen, joista molemmat ovat tärkeitä intermodaaliliikenteen liikennemuotokohtaisten esteiden poistamiseksi.

Lisäksi uudella EU:n yhteisellä kehyksellä liikenteen ja logistiikan kasvihuonekaasupäästöjen laskemista varten (CEEU) ja sähköisiä kuljetustietoja (eFTI) koskevan asetuksen²⁸ täytäntöönpanolla edistetään tarkistetun yhdistettyjä kuljetuksia koskevan direktiivin täytäntöönpanon teknisiä puitteita.

²³ Asetus (EU) 2019/1242

²⁴ COM(2021) 557 final

²⁵ Kestävän ja älykkään liikkuvuuden strategiassa asetetaan välitavoitteeksi se, että liikennepalvelujen käyttäjät vastaavat kaikista liikenteen ulkoisista kustannuksista EU:ssa viimeistään vuoteen 2050 mennessä.

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_en

²⁷ Neuvoston direktiivi 96/53/EY, annettu 25 päivänä heinäkuuta 1996, tiettyjen yhteisössä liikkuvien tieliikenteen ajoneuvojen suurimmista kansallisessa ja kansainvälisessä liikenteessä sallituista mitoista ja suurimmista kansainvälisessä liikenteessä sallituista painoista (EYVL L 235, 17.9.1996, s. 59–75). Siinä sallitaan painavampien ja pidempien maantieajoneuvojen käyttö intermodaaliliikenteessä, myös yhdistettyjen kuljetusten maantieosuuksilla.

²⁸ Asetus (EU) 2020/1056

Tarkistus on yhdenmukainen myös äskettäin hyväksytyn Naiades-tiedonannon²⁹ kanssa. Tiedonannossa vaaditaan sisävesiväylien parempaa yhdistämistä uudenaikaiseksi Euroopan laajuiseksi intermodaaliseksi liikennejärjestelmäksi.

Intermodaalisen ja multimodaalisen liikenteen käyttö edellyttää myös, että asianmukaista infrastruktuuria on riittävästi saatavilla. Uudelleenlastaustekniikoista äskettäin julkaistussa tutkimuksessa³⁰ osoitettiin, että TEN-T-verkossa on intermodaaliliikenteeseen liittyviä puutteita ja että olemassa oleva uudelleenlastauskapasiteetti ei riitä raide- ja sisävesiliikenteelle. Terminaalikapasiteetin puutetta paikattiin TEN-T-asetuksen tarkistamista koskevalla komission ehdotuksella³¹, jossa jäsenvaltioille asetetaan ensimmäistä kertaa velvoite varmistaa asiaa koskevan analyysin ja toimintasuunnitelman perusteella multimodaalisten tavaraliikenneterminaalien riittävä kapasiteetti. Näiden toimenpiteiden ansiosta on odotettavissa, että intermodaaliliikenteen infrastruktuurikapasiteetti paranee tulevan vuosikymmenen aikana.

Tässä direktiivissä säädetyt velvollisuudet eivät rajoita asiaan kuuluvien valtioneuvostojen soveltamista. Tässä direktiivissä määritetään perusteet toiminnan luokalle, jolla on suurimmat mahdollisuudet vähentää kuljetuksiin liittyviä ulkoisia kustannuksia, ja vahvistetaan poliittiset tavoitteet tällaisten toimintojen tukemiseksi. Jäsenvaltiot voivat päättää, ottavatko ne käyttöön esimerkiksi valtioneuvostotoimenpiteitä saavuttaakseen muutetun yhdistettyjä kuljetuksia koskevan direktiivin poliittiset tavoitteet. Jäsenvaltioita ei vapauteta komission yksinomaisen toimivallan alaan kuuluvasta yhteensopivuuden arvioinnista pelkästään siksi, että ne ovat sisällyttäneet toimenpiteitä tämän direktiivin perusteella säädettyihin kansallisiin toimintakehyksiin.

Tämä ehdotus on myös Euroopan tulevaisuuskonferenssin lopullisten ehdotusten mukainen, erityisesti ilmastonmuutosta, energiaa ja liikennettä koskevan ehdotuksen 3 mukainen, jossa kehoitetaan torjumaan ilmastonmuutosta ja noudattamaan kansainvälisiä ilmastotavoitteita.

Lisäksi on pantava merkille, että jotkut sidosryhmät nostivat esille yhteisistä kuljetuksista annetun direktiivin ja maantieliikenteen kabotaasin välisen yhteyden. Kansainvälisiä yhdistettyjä kuljetuksia ja kansainvälisiä maantiekuljetuksia on tärkeää ja merkityksellistä kohdella yhdenvertaisesti jatkossakin yhdistettyjä kuljetuksia koskevan direktiivin 4 artiklassa säädetyin muiden kuin jäsenvaltiosta olevien liikenteenharjoittajien käytön osalta. Asetuksen (EU) 1072/2009 tarkistuksessa vuonna 2020³² lainsäätäjät säätivät poikkeuksesta yhdistettyjä kuljetuksia koskevan direktiivin 4 artiklaan (mutta vain, jos sitä käytetään väärin) ja vahvistivat jälleen, että 4 artikla on hyödyllinen ja pysyy voimassa³³.

²⁹ COM(2021) 324 final.

³⁰ Vertaileva analyysi intermodaaliliikenteen uudelleenlastaustekniikoista ja niiden kustannuksista, PWC, KombiConsult 2022, https://transport.ec.europa.eu/news/study-analyses-transshipment-options-more-competitive-intermodal-transport-and-terminal-capacity-ten-2022-05-05_fi

³¹ COM(2021) 812 final.

³² Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (EU) 1055/2020, annettu 15 päivänä heinäkuuta 2020, asetusten (EY) N:o 1071/2009, (EY) N:o 1072/2009 ja (EU) N:o 1024/2012 muuttamisesta niiden mukauttamiseksi maantieliikenteen alan kehitykseen (EUVL L 249, 31.7.2020, s. 17–32).

³³ Jotkin jäsenvaltiot ovat nostaneet kanteita tämän säännöksen kumoamiseksi Euroopan unionin tuomioistuimessa (C-542/20, Liettua v. parlamentti ja neuvosto, C-545/20, Bulgaria v. parlamentti ja neuvosto, C-547/20, Romania v. parlamentti ja neuvosto sekä C-554/20, Puola v. parlamentti ja neuvosto).

- **Oikeusperusta**

EU:n toiminnasta tehdyn sopimuksen (SEUT) VI osastossa (90–100 artikla) vahvistetaan EU:n oikeus antaa säännöksiä yhteisestä liikennepolitiikasta. SEUT:n 91 artiklan 1 kohdan c alakohdassa säädetään, että EU:lla on toimivalta säätää liikenteen alalla toimenpiteitä liikenneturvallisuuden parantamiseksi, ja SEUT:n 91 artiklan 1 kohdan d alakohdassa säädetään samasta toimivallasta muiden aiheellisten säännösten osalta.

- **Toissijaisuusperiaate (jaetun toimivallan osalta)**

Ongelman EU:n laajuinen ulottuvuus

Toissijaisuusperiaatteen mukaan EU voi toimia niillä aloilla, jotka eivät kuulu sen yksinomaiseen toimivaltaan, ainoastaan jos ja siltä osin kuin jäsenvaltiot eivät voi riittävällä tavalla saavuttaa suunnitellun toiminnan tavoitteita. Liikenteen ulkoiset kustannukset ja varsinkin ilmastonmuutokseen liittyvät ulkoiset kustannukset ovat rajat ylittäviä ongelmia, joita ei voida ratkaista pelkästään kansallisilla tai paikallisilla toimilla. Tavaraliikenteestä aiheutuvien kasvihuonekaasupäästöjen kiireellinen vähentämistarve koskee yhtäläisesti niin rajat ylittäviä kuin maan sisäisiä kuljetuksia. Näin ollen tunnistettua ongelmaa on käsiteltävä EU:n tasolla, koska sillä on rajat ylittävä ulottuvuus.

Lisäarvoa tuottavat toimet EU:n tasolla

Aloitteen tavoitteena on edistää intermodaaliliikenteen käyttöönottoa kaikkialla EU:ssa yhteisiin tukikelpoisuusedellytyksiin perustuvilla tukitoimenpiteillä. Tällaisesta liikenteestä 81 prosenttia tapahtuu jäsenvaltioiden välillä. Poliittisesta ja sisämarkkinoiden näkökulmasta tarkasteltuna on tärkeää varmistaa, että säädettyjä etuja sovelletaan yhdenvertaisesti kaikkialla EU:ssa. Nykyisen yhdistettyjä kuljetuksia koskevan direktiivin rajallisen luonteen takia jotkin jäsenvaltiot suunnittelivat eriytettyä tukea intermodaaliliikenteelle sekä yhdenmukaistamattomana sääntelytukea että valtiontukisääntöjen nojalla. Joissakin tapauksissa tiedot tällaisten tukitoimenpiteiden saatavuudesta eivät ole olleet kaikkien toimijoiden saatavilla tasapuolisesti, erityisesti kun kyseessä ovat olleet rajat ylittävät kuljetukset. Jotkin toimijat voivat saada kilpailuetua, jolla on rajat ylittäviä vaikutuksia. EU:n toimella pyritään edistämään toimijoiden yhdenvertaista kohtelua kaikkialla EU:ssa yksinkertaistamalla hallinnollisia menettelyjä alan, jäsenvaltioiden ja komission kannalta ja parantamalla sisämarkkinoiden toimintaa. Tätä ei voida saavuttaa pelkästään jäsenvaltioiden tasolla toteutettavalla lainsäädännöllä.

- **Suhteellisuusperiaate**

Tämän aloitteen rakenteen muodostavia toimintapoliittisia toimia ja toimintavaihtoehtoja koskevissa valinnoissa otettiin asianmukaisesti huomioon suhteellisuusperiaate, mikä johti mahdollisimman tasapainoiseen lähestymistapaan. Ehdotuksessa asetetaan jäsenvaltioille velvoite tukea tietyn tyyppistä intermodaaliliikennettä, mutta vaikutustenarvioinnissa kävi ilmi, että tavoitteen saavuttamiseen ei riitä toimintavaihtoehto, johon sisältyy pelkästään jäsenvaltioiden vapaaehtoisesti myöntämä tuki. Valitulla toimintavaihtoehdolla varmistetaan riittävä liikennemuutosiirtymä kohtuullisin kustannuksin.

- **Toimintatavan valinta**

Valitun toimintatavan eli olemassa olevan direktiivin muuttamisen avulla voidaan päästää tyydyttävästi tavoitteeseen, joka on intermodaaliliikenteen kilpailukyvyn parantaminen, varmistaen samalla toissijaisuusperiaatteen noudattaminen. Tuen varmistamiseksi jäsenvaltiot voivat vapaasti määrittää omat toimintakehyksensä ja oleellimmat tukitoimenpiteet.

3. JÄLKIARVIOINTIEN, SIDOSRYHMIEN KUULEMISTEN JA VAIKUTUSTENARVIOINTIEN TULOKSET

• Jälkiarvioinnit/toimivuustarkastukset

Yhdistettyjä kuljetuksia koskevan direktiivin arviointi³⁴ tehtiin vuosina 2014–2016, ja siinä todettiin, että direktiivi on edelleen merkityksellinen väline eri liikennemuotoja yhdistelevän tavarankuljetuksen tukemiseksi. Siinä arvioitiin, että siirtymä kokonaan maanteitse tapahtuvista kuljetuksista intermodaaliliikenteeseen sai aikaan jopa 2,1 miljardin euron vuotuisen ulkoisten kustannusten säästön vuonna 2011. Kaikki nämä säästöt eivät johdu yhdistettyjä kuljetuksia koskevasta direktiivistä, mutta oli osoitettavissa, että ilman EU:n toimia rajat ylittävälle yhdistetyille kuljetuspalveluille olisi todennäköisesti aiheutunut esteitä erilaisten oikeusjärjestelmien takia, mikä olisi tehnyt yhdistetyistä kuljetuspalveluista vähemmän kiinnostavia ja mahdollisesti toteutuskelvottomia.

Kuitenkin useat yhdistettyjä kuljetuksia koskevan direktiivin säännökset, esimerkiksi paperisten asiakirjojen käyttöä koskeva vaatimus, ovat vanhentuneet, sillä ne kuvastavat markkinoiden tilannetta vuonna 1992. Joitakin muita direktiivin säännöksiä on saatettu osaksi kansallista lainsäädäntöä ja pantu täytäntöön jäsenvaltioissa vaihtelevasti, mistä aiheutuu alalle käytännön ongelmia päivittäin. Kyseiset säännökset eivät näin ollen ole täysin tehokkaita. Lisäksi taloudellisen tuen toimenpiteet ovat erittäin rajallisia, eikä niillä ole näin ollen merkittävää vaikutusta intermodaalikuljetusten kilpailukykyyn. Sekä alan edustajat että viranomaiset ilmaisivat julkisessa kuulemisessa, että toimintapoliittiset toimet ovat oikeasuhteisia poliittisten tavoitteiden saavuttamiseen nähden.

• Sidosryhmien kuuleminen

Komissio on ollut aktiivisesti yhteydessä sidosryhmiin ja toteuttanut kattavia kuulemisia koko vaikutustenarviointiprosessin ajan.

Kuulemisia järjestettiin vuosina 2021 ja 2022 alustavan vaikutustenarvioinnin julkaisemisesta elokuussa 2021 kohdennettuun kuulemiseen, joka päättyi elokuussa 2022.

Kuulemistoimien tavoitteet olivat seuraavat:

- tietojen ja sidosryhmien näkemysten kerääminen keskeisistä ongelmista ja niihin liittyvistä tekijöistä, kyseisiin ongelmiin liittyvien olennaisten poliittisten tavoitteiden määrittäminen ja vaikutustenarvioinnissa huomioon otettavien toimintapoliittisten toimien tunnistaminen, määrittäminen ja valitseminen;
- tietojen ja näkemysten kerääminen toimintapoliittisten toimien ja vaihtoehtojen todennäköisistä vaikutuksista.

Asianomaisilla osapuolilla oli mahdollisuus antaa palautetta alustavasta vaikutustenarvioinnista alustavan palautemekanismin osana 19. elokuuta ja 16. syyskuuta 2021 välisenä aikana. Yksittäisiä vastauksia saatiin yhteensä 62.

Sen jälkeen ”Kerro mielipiteesi” -sivustolla järjestettiin avoin julkinen kuuleminen 7. maaliskuuta ja 30. toukokuuta 2022 välisenä aikana. Siihen saatiin kaikkiaan 101 vastausta eri sidosryhmiltä. Jotkin sidosryhmät toimittivat myös kannanottoja kuulemiseen antamiensa vastausten ohessa.

Tämän jälkeen toteutettiin seuraavat kohdennetut kuulemistoimet:

- Kohdennettu verkkokysely, jolla pyrittiin vahvistamaan ongelman määrittely ja toimintavaihtoehtojen tavoitteet, saamaan palautetta toimintapoliittisten toimien /

³⁴ SWD(2016) 140 final.

toimintavaihtoehtojen tarkempaa määrittelyä varten ja saamaan tarvittavia tietoja toimenpiteiden vaikutusten ja odotettavissa olevien kustannusten arvioinnin tueksi. Kysely järjestettiin 16. toukokuuta ja 24. kesäkuuta 2022 välisenä aikana, ja siihen saatiin 59 vastausta.

- Kohdennettuja sidosryhmien haastatteluja tehtiin 29 sidosryhmälle touko-elokuussa 2022 (mukaan lukien helmikuussa 2022 tehdyt kolme kartoittavaa haastattelua).
- Yritysten kanssa järjestettiin yksi sidosryhmien asiantuntijoiden tapaaminen 25. lokakuuta 2022. Tapaamisessa oli 60 osallistujaa, jotka edustivat 55:tä organisaatiota.

Sidosryhmien kuulemistoimista kävi ilmi laaja sidosryhmien välinen yhteisymmärrys siitä, että aloitteen ongelmat ja tavoitteet ovat merkityksellisiä intermodaaliliikenteen kehityksen kannalta.

Alustavaa vaikutustenarviointia koskevassa kuulemisessa ja avoimessa julkisessa kuulemisessa keskityttiin ongelmaan ylätasolla, minkä jälkeen kyselyssä ja haastatteluissa käytettiin yksityiskohtaisempaa ja järjestelmällisempää lähestymistapaa ongelman ja siihen liittyvän tavoitteen määrittämiseksi yhdistettyjä kuljetuksia koskevan direktiivin tarkistamista varten. Alustavasta vaikutustenarvioinnista saadussa palautteessa mainittiin yleisesti, että nykyisen yhdistettyjä kuljetuksia koskevan direktiivin määritelmään liittyi epäselvyyksiä, ja joissakin palautteissa ehdotettiin, että yhdistettyjä kuljetuksia koskevassa direktiivissä olisi keskityttävä enemmän sisävesireitteihin ja lyhyen matkan meriliikenteeseen maantie- ja rautatieliikenteen lisäksi.

Ongelman määrittämisen osalta kuulemisesta kävi ilmi, että kaikki sidosryhmät ovat jokseenkin yksimielisiä siitä, että jos tukea ei tarjota, intermodaaliliikenne on kilpailukykyistä kokonaan maanteitse tapahtuviin kuljetuksiin verrattuna EU:ssa vain joissakin tilanteissa (63 tilanteesta 95:stä, 66 prosenttia). Terminaalinpitäjät olivat tätäkin pessimistisempiä, sillä niistä kolme viidestä katsoi, että ilman tukea intermodaaliliikenne ei ole koskaan tai ei lähes koskaan kilpailukykyistä kokonaan maanteitse tapahtuviin kuljetuksiin verrattuna. Suurin osa alan sidosryhmistä oli yhtä mieltä siitä, että hintoihin perustuvan kilpailukykyyn puuttuminen oli este intermodaaliliikenteen kehitykselle, lukuun ottamatta rahdin järjestäjiä (esimerkiksi logistiikkapalvelujen tarjoajat, huolitsijat, joiden toiminta keskittyy maantiekuljetuksiin), jotka suhtautuivat tähän yleisesti ottaen epäileväisesti.

Vastaajat määrittivät kuusi tekijää, jotka vaikuttavat intermodaaliliikenteen kilpailukykyyn kokonaan maanteitse tapahtuviin kuljetuksiin verrattuna: merkittävimpiä tekijöitä olivat uudelleenlastauskustannukset (87 vastausta 94:stä; 93 prosenttia) ja soveltuvien lähialueen terminaalien puuttuminen (85 vastausta 95:stä; 89 prosenttia). Näitä tekijöitä piti merkittävänä vähintään 75 prosenttia vastaajista kustakin sidosryhmätyypistä ja alan alaryhmästä. Lisäksi 80 prosenttia vastaajista piti merkittävänä seuraavia neljää muuta tekijää: maantiekuljetusten edullisuus intermodaaliliikenteeseen verrattuna ovelta ovelle -kuljetuksissa (78 vastausta 94:stä; 83 prosenttia), tottumus käyttää kokonaan maanteitse tapahtuvia kuljetuksia (78 vastausta 94:stä, 83 prosenttia), soveltuvan palvelutarjonnan puute lähialueen terminaaleissa (76 vastausta 95:stä, 80 prosenttia) ja viivästykset / pidempi kuljetusaika verrattuna kokonaan maanteitse tapahtuviin kuljetuksiin (73 vastausta 92:sta, 79 prosenttia). Vähintään puolet vastaajista kustakin sidosryhmätyypistä ja alan alaryhmästä pitivät näitä tekijöitä merkityksellisinä, mutta kuljetusten järjestäjistä vain kolme seitsemästä piti maantieliikenteen edullisuutta merkityksellisenä tekijänä intermodaaliin/multimodaaliin kuljetuksiin verrattuna ovelta ovelle -kuljetuksissa.

Kuulemisessa 80 vastaajaa sadasta (80 prosenttia) oli sitä mieltä, että intermodaaliliikenteen kilpailukyvyssä oli eroja eri jäsenvaltioissa, minkä todettiin yleisesti johtuvan saatavilla olevan infrastruktuurin ja palveluiden eroista sekä tarjotun tuen eroista.

Sidosryhmille osoitetussa kyselyssä 26 vastaajaa 49:stä oli ongelmakohtien osalta samaa mieltä tai täysin samaa mieltä siitä, että nykyiset tukikelpoisuusedellytykset ovat liian suppeat, sillä ne kattavat vain jäsenvaltioiden väliset kuljetukset, niiden mukaan lastausyksikköjen pitää olla vähimmäiskoon mukaisia ollakseen tukikelpoisia ja erilaisia tukikelpoisuusehtoja sovelletaan eri liikennemuotoyhdistelmiin. Lisäksi kyselyssä 24 vastaajaa 49:stä katsoi, että nykyiset tukikelpoisuusperusteet eivät ole täysin asianmukaisia, kun halutaan edistää intermodaaliliikenteen käyttöönottoa ja vähentää ulkoisvaikutuksia. Kyselyssä 25 vastaajaa 49:stä ja 15 haastateltua 29:stä katsoi, että nykyinen tukikelpoisuuden määritelmä jättää tilaa erilaisille tulkinnoille.

Kyselyssä 18 vastaajaa 49:stä oli samaa mieltä tai täysin samaa mieltä siitä, että asianmukaisen tukitason määrittämiselle ei ole olemassa empiiristä perustaa, sillä REFIT-arvioinnissa oli jo todettu, että yhdistettyjä kuljetuksia koskevasta direktiivistä puuttuu tehokas markkinoiden yleiskatsausta koskeva kehys, jonka avulla tukitoimenpiteitä voitaisiin mukauttaa todelliseen tilanteeseen EU:n tai jäsenvaltioiden tasolla. Kyselyssä 20 vastaajaa 49:stä tuki tavoitetta, jonka mukaan tietoja, analyysiä ja raportointia intermodaaliliikenteen tilasta on parannettava.

REFIT-arvioinnin mukaan yhdistettyjä kuljetuksia koskevalla direktiivillä perustetut tukitoimenpiteet, jotka tähtäävät yhdistettyjen kuljetusten kilpailukyvyn parantamiseen, ovat kuitenkin hyvin rajallisia. Avoimessa julkisessa kuulemisessa 70 vastaajaa sadasta piti tätä ongelmana, ja sidosryhmille osoitetussa kyselyssä 19 vastaajaa 49:stä oli samaa mieltä tai täysin samaa mieltä siitä, että vähäiset, tehottomat ja tuloksettomat tukitoimet ovat ongelma.

Kestävän ja älykkään liikkuvuuden strategiassa todetaan, että multimodaalisten tietojen vaihtoa ja älykästä liikenteenhallintaa on parannettava, jotta voidaan yksinkertaistaa monimutkaisia sääntely-, hallinto- ja liiketoimintajärjestelyjä. Toimijat käyttävät eri järjestelmiä, joissa on useita erilaisia käyttöliittymiä, tietoaineistovaatimuksia ja semantiikkoja. Sidosryhmille osoitetussa kyselyssä 13 vastaajaa 49:stä oli yhtä mieltä siitä, että yhteentoimivuus on puutteellista ja että erilaisten tiedonjakojärjestelmien pirstaleisuus on merkittävä rajoittava tekijä. Terminaalien toiminnallisen tehottomuuden osalta avoimessa julkisessa kuulemisessa 37 vastaajaa sadasta katsoi, että terminaalien palvelujen heikko laatu on intermodaaliliikenteen kilpailukykyä heikentävä tekijä.

- **Asiantuntijatiedon keruu ja käyttö**

Ulkopuolinen toimeksisaaja teki selvityksen ehdotuksen perustana olevan vaikutustenarvioinnin tueksi (joulukuu 2021 – kesäkuu 2023). Komissio sai siitä arvokasta tietoa erityisesti toimintavaihtoehtojen suunnitteluun, odotettujen vaikutusten arviointiin ja näkemysten kokoamiseen sidosryhmiltä, joihin vaikutukset kohdistuvat suoraan.

- **Vaikutustenarviointi**

Tähän ehdotukseen sisältyvät toimintapoliittiset toimenpiteet perustuvat vaikutustenarvioinnin tuloksiin. Vaikutustenarviointiraportti (SWD(2023) 351) sai aluksi kielteisen lausunnon sääntelyntarkastelulautakunnalta (SEC(2023) 373). Se toimitettiin myöhemmin uudestaan lautakunnalle, jolloin siitä annettiin myönteinen lausunto tietyin varauksin. Lautakunnalta saatuja suosituksia on käsitelty, ja käsittelyn toteuttamistavasta esitetään yhteenveto vaikutustenarviointiraportin liitteessä 1.

Vaikutustenarvioinnissa tarkasteltiin viittä toimintavaihtoehtoa yksilöityjen tavoitteiden saavuttamiseksi. Kaikissa viidessä vaihtoehdossa käsiteltiin seuraavia näkökohtia:

- entistä useampien toimintojen kattaminen tehokkaiden vaatimustenmukaisuusedellytysten nojalla
- kilpailukyvyn parantaminen tukikehityksen avulla
- markkinoille pääsyä koskeva avoimuus, yhteistyö ja yksinkertaistaminen
- markkinoiden toimintaa koskevan raportoinnin ja tietojen parantaminen.

Toimintavaihtoehdossa A esitetään vähiten sitovia toimia EU:n tasolla. Sitä sovelletaan kaikkeen EU:n sisäiseen intermodaaliliikenteeseen. Tukikelpoisuus perustuisi aiempaa laajempaan joukkoon ulkoisvaikutuksia, ja siinä vaadittaisiin vähintään 40 prosentin ulkoisten kustannusten säästöjä käyttäen menetelmää, joka perustuu Handbook on the external costs of transport -oppaasta³⁵ peräisin oleviin yksikköarvoihin. Laskemista koskevat ohjeet vahvistettaisiin täytäntöönpanosäädöksessä.³⁶ Tukikelpoisuuden todistamiseksi toimitettavat tiedot arvioitaisiin ja liitettäisiin eFTI-alustoihin³⁷. Komission tämänhetkinen velvoite antaa kertomus kahden vuoden välein korvattaisiin kehottamalla jäsenvaltioita tekemään säännöllisesti kestäviä liikennemuotoja koskevia analyyskejä ja harjoittamaan strategista suunnittelua asianmukaisen tuen valitsemiseksi. Toimintavaihtoehto A ei velvoita jäsenvaltioita antamaan mitään tukea, mutta siinä tarjotaan saataville välineistö, jonka ennalta määritetyistä tukivälineistä voidaan valita soveltuvat. Terminaaleja koskevan avoimuuden ja yhteistyön osalta terminaaleja koskevat yhteiset avoimuussäännöt otettaisiin käyttöön täytäntöönpanosäädöksessä.

Toimintavaihtoehdossa B asetetaan EU:n tason velvoitteita siten, että nimenomaiset kansalliset tilanteet voidaan ottaa joustavasti huomioon. Siinä asetetaan jäsenvaltioille velvoite tukea intermodaaliliikennettä, mutta annetaan niiden valita vapaasti välineistössä luetelluista eri tukivälineistä ne, joilla voidaan vastata kansallisten liikennejärjestelmien haasteisiin. Tämä toimintavaihtoehto on jaettu kolmeen alavaihtoehtoon, jotka eroavat toisistaan soveltamisalan ja tukikelpoisuusehtojen osalta. Toimintavaihtoehtoa B1 ja toimintavaihtoehtoa B2a sovelletaan kaikkeen EU:n sisäiseen intermodaaliliikenteeseen, ja toimintavaihtoehtoa B2b sovelletaan vain rajatylittäviin EU:n sisäisiin kuljetuksiin. Toimintavaihtoehdossa B1 tukikelpoisuus perustuu kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseen, missä raja-arvona on 25 prosenttia laskettuna menetelmällä, joka esitetään EU:n yhteisessä kehyksessä liikenteen ja logistiikan kasvihuonekaasupäästöjen laskemista varten (CountEmissions EU -ehdotus). Toimintavaihtoehdoissa B2a ja B2b tukikelpoisuus perustuu laajempiin ulkoisvaikutuksiin, ja vähentämisen vaadittu raja-arvo on 40 prosenttia vaihtoehdon A tavoin. Kaikissa toimintavaihtoehdon B alavaihtoehdoissa tukikelpoisuuden todistamiseksi toimitettavat tiedot arvioitaisiin ja liitettäisiin eFTI-alustoihin. Markkina-analyysin ja raportoinnin osalta kaikissa toimintavaihtoehdon B alavaihtoehdoissa tukeuduttaisiin tämänhetkiseen velvoitteeseen, jonka mukaan komission on laadittava kertomuksia viiden vuoden välein jäsenvaltioiden tuella ja käyttämällä asiaa koskevia markkina-analyysitutkimuksia. Kaikissa toimintavaihtoehdon B alavaihtoehdoissa vaadittaisiin, että jäsenvaltiot vähentäisivät kokonaiskustannuksia ja lisääisivät teknisiä päivityksiä. Samalla ne voisivat valita välineistöstä sopivat välineet mukauttaakseen tukensa kansallisiin olosuhteisiin määritettyjä rajoja noudattaen. Lisäksi jäsenvaltioita kehoitettaisiin helpottamaan uusien intermodaalisten reittien perustamista. Kaikkiin toimintavaihtoehdon B

³⁵ CE Delft (2019).

³⁶ Riittävän täsmällisen toimintojen vertailun varmistamiseksi opasta olisi tarpeen päivittää säännöllisesti ottaen huomioon uusin tieteellinen näyttö. Lisäksi on varmistettava yhdenmukaisuus ja täydentävyys tulevan liikenteen päästöjen laskemista EU:ssa koskevan kehyksen (CEEU) kanssa.

³⁷ Asetuksen (EU) 2020/1056 mukaisesti perustetut alustat yritysten ja viranomaisen välistä sähköistä tietojenvaihtoa varten.

alavaihtoehtoihin sisältyy sääntelyllinen etu, jonka mukaan tukikelpoisten toimijoiden maantiesuudet voidaan vapauttaa kansallisista ajokielloista. Terminaaleja koskevan avoimuuden ja yhteistyön osalta toimenpiteet ovat samat kuin toimintavaihtoehdossa A.

Toimintavaihtoehdossa C vahvistetaan voimakkaimmat EU:n tason toimet. Toimia sovelletaan kaikkiin EU:n sisäisiin kuljetuksiin. Tukikelpoisuus on sama kuin toimintavaihtoehdossa A ja toimintavaihtoehdon B2 alavaihtoehdossa, ja se perustuu laajempiin ulkoisvaikutuksiin 40 prosentin raja-arvolla. Muiden vaihtoehtojen tavoin tukikelpoisuuden todistamiseksi toimitettavat tiedot arvioitaisiin ja liitettäisiin eFTI-alustoihin. Komission velvoite antaa kertomus kahden vuoden välein korvattaisiin jäsenvaltiolle asetettavalla velvoitteella, jonka mukaan niiden olisi tehtävä säännöllisesti koko liikennejärjestelmän kattavia analyyskejä ja strategista suunnittelua, mukaan lukien eri liikennemuodot käsittävä analyysi. Tukivälineiden osalta vaihtoehdossa jäsenvaltiot velvoitetaan tarjoamaan yhdenmukaistettua tukea omalla alueellaan tapahtuvien tukikelpoisten kuljetusten (tai niiden osien) kustannusten vähentämiseksi tasolle, jolla saadaan aikaan intermodaaliliikenteen käyttöönottoa. Tämän tukitason arvioidaan olevan 10 prosenttia lähettäjälle aiheutuvista ovelta ovelle -kuljetuksen kokonaiskustannuksista. Tähän toimintavaihtoehtoon sisältyisi myös yhdenmukaistettu sääntelyllinen etu, jonka mukaan tukikelpoisten toimijoiden maantiesuudet voidaan vapauttaa kansallisista ajokielloista. Toimintavaihtoehdossa C edellytettäisiin lisäksi määritetyn tietoaineiston vahvistamista ja velvoitettaisiin käyttämään yhteisiä tietoaineistoja ja tiedonsiirtoprotokollia. Terminaaleja koskevaan avoimuuteen liittyvät toimenpiteet ovat samat kuin toimintavaihtoehdossa A ja B.

Arvioinnin perusteella toimintavaihtoehto B2a katsotaan parhaaksi vaihtoehdoksi. Sillä saavutetaan tavoite varmistamalla suurin mahdollinen liikennemuotosiirtymä ja ulkoisten kustannusten säästöt hyvällä kustannus-hyötysuhteella, ja samalla sillä varmistetaan suhteellisuus- ja toissijaisuusperiaatteiden noudattaminen ja yhdenmukaisuus niiden kanssa.

Parhaaksi arvioidulla vaihtoehdolla odotetaan saavutettavan merkittäviä toistuvia hallinnollisten kustannusten säästöjä intermodaaliliikenteen alalla toimiville yrityksille. Toistuvien kustannussäästöjen arvioidaan olevan intermodaaliliikenteeseen osallistuvilla toimijoilla 430 miljoonaa euroa vuodessa sähköisten tietojen ja eFTI-alustojen käytön myötä. Samalla terminaaleille aiheutuisi hallinnollisia kustannuksia niiden verkkosivustoilla julkaistaviksi vaadittujen tietojen päivittämisestä. Kaikille terminaaleille aiheutuvien toistuvien vuotuisten kustannusten arvioidaan olevan vuosina 2025–2035 keskimäärin noin 6 100 euroa. Hallinnollisten kustannusten säästöt ovat merkittävästi suuremmat kuin vähäiset kustannukset, ja yritysten saamien hallinnollisten kustannusten nettosäästöjen arvioidaan olevan vuosittain 430 miljoonaa euroa.

Jotta toissijaisuusperiaatetta voidaan noudattaa paremmin, vaikutustenarvioinnin tulosten lisäksi, jäsenvaltiot voivat valita täysin vapaasti, minkälaisia toimenpiteitä ne toteuttavat, kunhan ne saavuttavat 10 prosentin kustannusvähennystavoitteen. Tietoon perustuvien päätösten tekemiseksi ja tavoitteiden saavuttamiseksi parhaaksi arvioidussa vaihtoehdossa asetetaan kullekin jäsenvaltiolle velvoite arvioida olemassa olevat ja mahdolliset toimenpiteensä ja koota kaikki toimenpiteet yksittäiseksi kansalliseksi toimintakehykseksi. Tämä on samantapainen mutta vähemmän vaativa velvoite kuin toimintavaihtoehdossa C asetettu eri liikennemuotojen strategioiden analyysiä koskeva velvoite. Sillä arvioidaan olevan pieni vaikutus kustannuksiin (enintään 1,1 miljoonan euron kertaluonteiset lisäkustannukset sekä viiden vuoden välein toistuvat 1,6 miljoonan euron kustannukset). Nämä muutokset eivät muuta merkittävästi vaihtoehtojen paremmuusjärjestystä eivätkä vaikuta parhaaksi arvioidun toimintavaihtoehdon valintaan.

- **Perusoikeudet**

Ehdotus on Euroopan unionin perusoikeuskirjan mukainen.

4. TALOUSARVIOVAIKUTUKSET

Ehdotuksessa unionin talousarvion nettokustannukset kasvavat kahdella miljoonalla eurolla vuosina 2025–2050. Ehdotuksen talousarviovaikutuksia kuvataan tarkemmin tämän ehdotuksen liitteenä olevassa rahoitus selvityksessä.

Nykyisen monivuotisen rahoituskehiksen ylittävät talousarviovaikutukset kuvataan viitteellisenä yleiskatsauksena, sanotun vaikuttamatta tulevaan monivuotista rahoituskehystä koskevaan sopimukseen.

5. LISÄTIEDOT

- **Toteuttamissuunnitelmat, seuranta, arviointi ja raportointijärjestelyt**

Jäsenvaltioiden on hyväksyttävä ja julkaistava kansalliset toimintakehyksensä, joissa kootaan yhteen intermodaaliliikenteeseen vaikuttavat olemassa olevat ja uudet toimenpiteet, viimeistään kahden vuoden kuluttua tämän muutoksen voimaantulosta ja arvioitava kansallisten toimintakehystensä vaikutukset tämän jälkeen aina viiden vuoden välein. Niiden on ilmoitettava kansalliset toimintakehyksensä sekä arviointiensa tulokset komissiolle.

Komissio seuraa tämän ehdotuksen käyttöönottoa, tuloksia ja vaikutuksia ehdotuksen nojalla perustettujen raportointivelvoitteiden avulla. Se määrittää markkinoiden lähtötilanteen vuotta ennen direktiivin soveltamista. Sen jälkeen komissio laatii kertomuksen intermodaaliliikenteen taloudellisesta kehityksestä EU:ssa viiden vuoden päästä direktiivin soveltamisen aloittamisesta ja sitten aina viiden vuoden välein. Tarvittavien tietojen keräämisessä sitä avustavat jäsenvaltiot ja eFTI-alustoilta saatavat kootut tiedot. Kertomuksissa käsitellään erityisesti intermodaaliliikenteen määrää EU:ssa, tärkeimpiä intermodaaliliikenteen käytäviä, intermodaaliliikenteen käyttöönoton merkittävimpiä esteitä, intermodaaliliikenteen kilpailukykyä kokonaan maanteitse tapahtuviin kuljetuksiin verrattuna (mukaan lukien analyysi jäsenvaltioiden kansallisissa toimintakehyksissään tarjoamasta tuesta) sekä terminaalikapasiteetin kehitystä.

Komissio arvioi viimeistään 10 vuoden kuluttua, onko tämän direktiivin mukaista tukijärjestelmää asianmukaista jatkaa.

- **Ehdotukseen sisältyvien säännösten yksityiskohtaiset selitykset**

Direktiivin nimi mukautetaan niin, että se kuvastaa laajennettua soveltamisalaa, poistamalla ilmaisu ”jäsenvaltioiden välisiä” ja korvaamalla ilmaisu ”yhdistettyjä kuljetuksia” ilmaisulla ”intermodaalikuljetuksia”.

Muutosdirektiivin 1 artiklassa säädetään seuraavista direktiivin 92/106/ETY muutoksista:

- *Nykyisen yhdistettyjä kuljetuksia koskevan direktiivin 1 artiklassa säädetään direktiivin soveltamisalasta asettamalla edellytykset, jotka on täytettävä, jotta on oikeutettu yhdistetyille kuljetuksille tarkoitetun tukikehyksen tukeen. Muutettuun direktiiviin lisätään selvyyden vuoksi kaksi artiklaa, joissa kuvataan soveltamisala (1 a artikla) ja annetaan määritelmät (1 b artikla), ja joiden jälkeen lisätään uusi 1 c artikla, jossa säädetään uusista edellytyksistä sen määrittämiselle, millainen toiminta voidaan katsoa yhdistetyksi kuljetukseksi.*

- 2 artikla korvataan päivitetyllä tekstillä, jotta voidaan poistaa vanhentunut, vuodelle 1993 asetettu tavoitepäivämäärä.
- 3 artikla korvataan päivitettyillä edellytyksillä, jotka koskevat vaatimustenmukaisuuden todistamista.
- Uusi 3 a artikla lisätään, ja siinä säädetään jäsenvaltioiden velvollisuudesta hyväksyä, julkaista, toteuttaa ja arvioida kansalliset toimintakehykset intermodaaliliikenteen tukemiseksi.
- 5 artikla korvataan päivitetyllä tekstillä, joka koskee komission antamia kertomuksia.
- 6 artiklan 1 kohta korvataan päivitetyllä tekstillä valtioneuvostojen noudattamisen varmistamiseksi.
- 7 artikla kumotaan.
- 9 artikla korvataan uudella tekstillä, jolla päivitetään vanhentuneet viittaukset ja yksinkertaistetaan ilmaisuja.
- Uusi 9 a artikla lisätään, ja siinä säädetään velvollisuudesta vapauttaa yhdistettyjen kuljetusten maantieosuudet kansallisista viikonloppuja ja loma-aikoja koskevista ajokielloista.
- Uusi 9 b artikla lisätään, ja siinä säädetään intermodaalisia rahtiterminaaleja koskevista avoimuusvaatimuksista.
- Uusi 9 c artikla lisätään, ja siinä säädetään ehdoista, jotka koskevat direktiivin nojalla tapahtuvaa säädösvallan siirtämistä komissiolle.
- Uusi 9 d artikla lisätään, ja siinä vahvistetaan komiteamenettely, jonka mukaisesti komissio käyttää valtuuksiaan antaa täytäntöönpanosäädöksiä.
- 10 artikla kumotaan.
- Lisätään liite, jossa annetaan ohjeellinen luettelo 3 a artiklassa tarkoitetuista tukitoimenpiteistä.

Muutosdirektiivin 2 artiklalla muutetaan asetusta (EU) 2020/1056 ottamalla käyttöön eFTI-alustoja koskeva velvoite, jonka mukaan niillä on tarjottava toiminto ulkoisten kustannusten säästöjen laskemista varten ja yhdistettyjen kuljetusten vuotuisia määriä koskevien koottujen tietojen tuottamista varten.

Muutosdirektiivin 3 artiklassa vahvistetaan velvollisuus saattaa säännökset osaksi kansallista lainsäädäntöä ja lykätä täytäntöönpanoa.

Muutosdirektiivin 4 artiklassa säädetään voimaantulopäivästä ja direktiivin soveltamisesta.

Muutosdirektiivin 5 artiklassa vahvistetaan tahot, joille direktiivi on osoitettu.

Ehdotus

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVI**neuvoston direktiivin 92/106/ETY muuttamisesta tavaroiden intermodaalikuljetuksia koskevan tukikehyksen osalta sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2020/1056 muuttamisesta ulkoisten kustannusten säästöjen laskemisen ja koottujen tietojen tuottamisen osalta**

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, jotka

ottavat huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 91 artiklan 1 kohdan,

ottavat huomioon Euroopan komission ehdotuksen,

sen jälkeen kun ehdotus lainsäätämisyksessä hyväksyttäväksi säädökseksi on toimitettu kansallisille parlamenteille,

ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon¹,ottavat huomioon alueiden komitean lausunnon²,

noudattavat tavallista lainsäätämisyksitystä,

sekä katsovat seuraavaa:

- (1) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2021/1119³ tavoitteena on vähentää kasvihuonekaasupäästöjä unionin koko talouden laajuisesti vähintään 55 prosentilla vuoden 1990 tasosta vuoteen 2030 mennessä ja saavuttaa ilmastoneutraalius vuoteen 2050 mennessä. Liikenteen osalta tämä tavoite merkitsee kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistä 90 prosentilla vuoteen 2050 mennessä. Lisäksi unionin on parannettava energiatehokkuuttaan vähentääkseen riippuvuuttaan fossiilisista polttoaineista, mitä korostetaan REPowerEU-paketissa⁴, ja siirryttävä puhtaampaan liikenteeseen ilman pilaantumisen ja melusaasteen vähentämiseksi saasteettomuustoimintasuunnitelman⁵ mukaisesti.
- (2) Intermodaaliliikenteessä yhdistyvät raide- ja vesiliikenteen parempi ympäristö- ja energiatehokkuus sekä maantiekuljetusten saatavuus ja joustavuus, ja se on näin

¹ EUVL C , , s. .² EUVL C , , s. .³ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2021/1119, annettu 30 päivänä kesäkuuta 2021, puitteiden vahvistamisesta ilmastoneutraaliuden saavuttamiseksi sekä asetusten (EY) N:o 401/2009 ja (EU) 2018/1999 muuttamisesta (eurooppalainen ilmastolaki) (EUVL L 243, 9.7.2021, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj>).⁴ Komission tiedonanto Euroopan parlamentille, Eurooppa-neuvostolle, neuvostolle, Euroopan talous- ja sosiaalikomitealle ja alueiden komitealle – REPowerEU-suunnitelma (COM(2022) 230 final).⁵ Komission tiedonanto Euroopan parlamentille, neuvostolle, Euroopan talous- ja sosiaalikomitealle ja alueiden komitealle: Terve maapallo kaikille – EU:n toimintasuunnitelma: ”Kohti ilman, veden ja maaperän saasteettomuutta”, COM(2021) 400 final.

ollen keskeisessä asemassa, jotta raide- ja vesiliikenteen tavarankuljetuksia voidaan ottaa enemmän käyttöön. Sen ansiosta kuljetusmääriä voidaan jakaa tehokkaammin eri kuljetusmuotojen välillä, ja sillä vähennetään tehokkaasti maantiekuljetusten ulkoisia kustannuksia, erityisesti ruuhkiin ja onnettomuuksiin liittyviä kustannuksia, joita on hankalaa sisällyttää täysin hintoihin. Kuljetusten hinnat eivät kuitenkaan vielä nykyään täysin kuvasta eri liikennemuodoista aiheutuvia kielteisiä vaikutuksia, ja tämän takia ulkoisvaikutuksia on vaikea vähentää tehokkaasti kestävämpien tavarankuljetusvaihtoehtojen käyttöönnotolla.

- (3) Neuvoston direktiivissä 92/106/ETY⁶ vahvistettiin kehys intermodaaliliikenteen kehityksen ja erityisesti yhdistettyjen kuljetusten edistämiseksi. Sillä tuetaan intermodaalikuljetuksia, jotka kilpailevat yhden liikennemuodon maantiekuljetusten kanssa, ja se on keskeisin unionin säädös, jolla kannustetaan siirtymään maantiekuljetuksista päästöiltään vähäisempiin liikennemuotoihin, joita ovat esimerkiksi sisävesiliikenne, lyhyen matkan meriliikenne ja raideliikenne. Direktiivillä 92/106/ETY edistettiin liikennemuotosiirtymää koskevan unionin politiikan kehittämistä, mutta direktiivin rajattu soveltamisala, riittämätön tuki ja täytäntöönpanon puutteet vähensivät sen tehokkuutta. Tämän takia on tarpeen varmistaa, että unionissa toteutetuista intermodaalikuljetuksista tulisi lähettäjiille houkuttelevia, sillä ne vähentävät ulkoisia kustannuksia, koska ne ovat maantiekuljetuksia ympäristöystävällisempiä, turvallisempia ja energiatehokkaampia ja aiheuttavat maantiekuljetuksia vähemmän ruuhkia.
- (4) Ulkoisten kustannusten säästöjä tulee ainoastaan intermodaalikuljetuksista, joille on olemassa vaihtoehtoinen kaupallisesti kannattava yhden liikennemuodon maantiekuljetus. Saarten ja mantereen välisille intermodaalikuljetuksille ei ole olemassa vaihtoehtoista maantiekuljetusta, mutta ulkoisten kustannusten säästöjä voidaan saada aikaan erilaisilla reitityksillä käyttäen pidempiä lyhyen matkan meriliikenneosuuksia tai erilaisia lyhyen matkan meriliikenneosuuksia, joiden ansiosta osuudet voidaan yhdistää rautatie- ja sisävesiliikenteeseen.
- (5) Noin viidennes intermodaalikuljetuksista tapahtuu kokonaan yksittäisen jäsenvaltion sisällä. Maan sisäisten maantiekuljetusten kielteiset vaikutukset, etenkin kasvihuonekaasupäästöt ja ruuhkat, ulottuvat kuitenkin yli jäsenvaltioiden kansallisten rajojen. Jotta voidaan varmistaa, että kaikkia ulkoisia kustannuksia vähentäviä kuljetuksia kohdellaan samalla tavalla, on tarpeen tarjota kannustimia unionin tasolla sekä kansainvälisille että kansallisille intermodaalikuljetuksille, mukaan lukien erilaiset liikennemuotoyhdistelmät.
- (6) Intermodaaliliikenteen kehittämiseksi on olennaista, että uudelleenlastaustermiinaaleja on saatavilla. Termiinaalikapasiteetin lisäämistä koskevia tukitoimenpiteitä ei kuitenkaan käsitellä tässä direktiivissä, koska ne sisältyvät *[lisätään viittaus tarkistettuun TEN-T-asetukseen, josta lainsäätäjät neuvottelevat parhaillaan]*.
- (7) Direktiivissä 92/106/ETY säädettyjen etujen myöntämisen edellytykset perustuvat kuljetuksen eri osien pituusrajoihin. ”Yhdistettyjen kuljetusten” määrittely tällä tavoin ei tue riittävästi ulkoisten kustannusten vähentämistavoitetta, sillä se ei ole riittävän kohdennettu. Siinä ei myöskään oteta objektiivisesti huomioon eri alueiden edellytyksiä ja olosuhteita eikä varsinaisen kuljetuksen ympäristötehokkuuteen

⁶ Neuvoston direktiivi 92/106/ETY, annettu 7 päivänä joulukuuta 1992, tietyntulaisista jäsenvaltioiden välisiä tavaroiden yhdistettyjä kuljetuksia koskevista yhteisistä säännöistä (EYVL L 368, 17.12.1992, s. 38, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1992/106/oj>).

liittyviä ominaisuuksia, esimerkiksi ajoneuvon tyyppiä ja käytettyä polttoainetta. Tukea olisi sovellettava vain intermodaalikuljetuksiin, joilla taataan riittävät ulkoisten kustannusten säästöt ja mahdollistetaan liikenneverkon optimoitu käyttö. Tällaisten kuljetusten yksilöimiseksi olisi määritettävä raja-arvo sille, miten suuret ulkoisten kustannusten säästöt, mukaan lukien kasvihuonekaasupäästöjen, ilman saastumisen, loukkaantumisten ja kuolemantapausten sekä melun ja ruuhkien ulkoisten kustannusten säästöt, intermodaalikuljetus saa aikaan vaihtoehtoiseen kaupallisesti toteutettavissa olevaan yhden liikennemuodon maantiekuljetukseen verrattuna. Raja-arvon pitäisi olla kaikkien liikennemuotoyhdistelmien hyödynnettävissä, mutta samalla olisi varmistettava, että raide- ja sisävesiliikenteen sekä lyhyen matkan meriliikenteen osuudet muodostavat suurimman osan intermodaalikuljetuksesta. Lisäksi ulkoisten kustannusten säästöjä laskettaessa on otettava huomioon intermodaalikuljetuksen kaikkien kiinteiden osien ulkoiset kustannukset, jotta vertailu muihin kuljetusvaihtoehtoihin on tasapuolinen.

- (8) Jos kuljetusten lähtö- ja/tai päättymispaikka on unionin ulkopuolella tai jos lähtö- ja päättymispaikka ovat unionissa mutta reitti kulkee kolmannen maan kautta, intermodaalikuljetuksen unionissa tapahtuva osuus kuuluu tämän direktiivin soveltamisalaan, jos kyseinen kuljetusosuus täyttää tässä direktiivissä säädetyt edellytykset, koska sillä edistetään liikennemuotosiirtymää unionissa.
- (9) Intermodaalikuljetukset voivat olla keskenään hyvin erilaisia liikennemuotoyhdistelmistä ja erilaisten kuljetusosien määrästä, myös kuljetusosuuksien erilaisista määristä, riippuen. Tällä direktiivillä tuettuihin yhdistettyihin kuljetuksiin voi sisältyä yksi tai kaksi maantieosuutta ja yksi tai useampi muu kuin maantieosuus. Ottaen huomioon, että yhdistetyn kuljetuksen eri kuljetusosuudet eivät olisi toteutettavissa ilman muita osuuksia, ja Euroopan unionin tuomioistuimen oikeuskäytännön mukaisesti kuljetus lähettäjältä lopulliselle vastaanottajalle muodostaa yhden yksittäisen erottamattoman kuljetuksen.⁷ Sen takia mihin tahansa intermodaalikuljetuksen osaan kohdistuvat esteet heikentäisivät intermodaalikuljetuksen toteutettavuutta kokonaisuudessaan, minkä seurauksena yhden liikennemuodon maantiekuljetuksia käytettäisiin enemmän.
- (10) Jotta intermodaalisia lastausyksiköitä voidaan seurata läpi koko intermodaalisen ketjun, minkä perusteella voidaan määrittää intermodaalikuljetukset, jotka voivat hyötyä tämän direktiivin mukaisesta tukikehyksestä, on erittäin tärkeää, että kaikissa kyseisissä kuljetuksissa käytetyissä intermodaalisissa lastausyksiköissä käytetään olemassa olevia ja laajalti käytettyjä tunniste- ja merkintäkeinoja. Vakimuotoisella tunnistusmenettelyllä voidaan myös nopeuttaa intermodaalisten lastausyksiköiden käsittelyä terminaaleissa ja sujuvoittaa intermodaalikuljetuksia.
- (11) Konttikuljetuksissa on mahdollisesti haettava tyhjä kontti konttivarastosta ennen intermodaalikuljetusta tai palautettava tyhjä kontti varastolle intermodaalikuljetuksen jälkeen. Jos tällaiset varastoajot tehdään erityisesti tarkoitukseen varatuilla tyhjillä konteilla ja jos ne kuuluvat intermodaalikuljetusta tai sen osaa koskevaan kuljetussopimukseen, myös ne on katsottava kiinteäksi osaksi intermodaalikuljetusta.
- (12) Jotta voidaan varmistaa, että vain tukikelpoiset intermodaalikuljetukset hyötyvät tällä direktiivillä perustetusta tukikehyksestä, on tärkeää voida tarkistaa, että kuljetukset ovat tukikehyksessä vahvistettujen edellytysten mukaisia. Ulkoisten kustannusten säästöt voidaan laskea ja vaatimustenmukaisuus tarkastaa nykyaikaisilla digitaalisilla

⁷ Tuomio 7.5.1991, komissio v. Italia (C-45/89, Kok. 1991, s. I-2053) ECLI:EU:C:1991:185.

välineillä. Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 1056/2020⁸ mukaisesti perustetut sähköisten kuljetustietojen alustat, jäljempänä 'eFTI-alustat', ovat tähän sopiva väline, koska ne on suunniteltu niin, että ne sisältävät tarvittavat lakisääteiset tiedot ja myös ulkoisten kustannusten säästöjen laskemisen. Tämän takia eFTI-alustan käytön pitäisi olla pakollista kaikissa kuljetuksissa, joissa halutaan hyödyntää tukikehystä.

- (13) Yhteinen yhdenmukaistettu laskentamenetelmä ja ulkoisten kustannusten viitearvot tai tällaisten viitearvojen lähteet on määritettävä ja päivitettävä säännöllisesti tietämyksen ja tietopohjan kehittymisen tahdissa. Täsmällinen menettely olisi vahvistettava täytäntöönpanosäädöksellä, ja laskemisessa olisi käytettävä Handbook on the external costs of transport -oppaan⁹ viimeisimmässä versiossa määritettyjä yksikköarvoja.
- (14) Vaaditut kuljetustiedot olisi tallennettava eFTI-alustoille ennen kuljetuksen aloittamista, ja ne olisi rajattava ainoastaan vaatimustenmukaisuuden todistamiseksi tarvittaviin tietoihin ja laskelmiin. Hallinnollisen taakan välttämiseksi kansallisten toimivaltaisten viranomaisten ei pitäisi pyytää lisätietoja vaatimustenmukaisuustarkastuksia varten.
- (15) Jotta komissio voi noudattaa sille tässä direktiivissä säädettyjä raportointivelvollisuuksia, tietyt eFTI-alustoille tallennetut yhdistettyjä kuljetuksia koskevat tiedot olisi annettava komission saataville vuosittain kootussa muodossa.
- (16) Intermodaaliliikenteen käyttö voi olla kustannuksiltaan kilpailukykyistä yhden liikennemuodon maantiekuljetuksiin verrattuna pidemmällä matkoilla, koska muiden kuin maanteitse tapahtuvien kuljetusten yksikkökohtaiset kustannukset ovat yleensä pienempiä. Lähettäjät ja kuljetusten järjestäjät valitsevat kuitenkin usein yhden liikennemuodon maantiekuljetukset keskipitkillä ja lyhyillä matkoilla kilpailupaineen takia, koska tällaisilla lyhyemmällä matkoilla pienemmät yksikkökohtaiset kuljetuskustannukset eivät riitä kompensoimaan ylimäärisiä järjestely- ja uudelleenlastauskustannuksia, joita aiheutuu siitä, että intermodaalikuljetuksiin osallistuu useita liikennemuotoja. Ero kustannusten kilpailukyvyssä keskipitkillä matkoilla on keskimäärin 10 prosenttia. Jotta intermodaaliliikenteen käyttöönottoa voitaisiin lisätä nopeasti keskipitkillä matkoilla, jäsenvaltioiden olisi mukautettava kansallisia toimiaan ja toteutettava tarvittavia sääntelyllisiä ja muita toimenpiteitä, joilla parannetaan intermodaaliliikenteen kilpailukykyä.
- (17) Joidenkin jäsenvaltioiden kansallisilla toimilla edistetään intermodaalista rautatie-, sisävesi- tai lyhyen matkan meriliikennettä, millä pyritään vähentämään maantiekuljetusten ja vaihtoehtoisten kuljetusmuotojen kustannuseroja. Tällaiset eri liikennemuotoja koskevat toimet eivät ole kuitenkaan aina yhdenmukaisia eri liikennemuotojen tai naapurijäsenvaltioiden välillä. Lisäksi joillakin jäsenvaltioilla ei ole käytössään lainkaan tukitoimenpiteitä. Koordinoimattomista toimista johtuva pirstaloituminen vähentää olemassa olevan tuen tehokkuutta ja johtaa epätasapuolisiin toimintaedellytyksiin eri liikennemuotojen ja jäsenvaltioiden välillä. Tästä syystä kaikkien jäsenvaltioiden olisi laadittava ja toteutettava kansalliset

⁸ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 1056/2020, annettu 15 päivänä heinäkuuta 2020, sähköisistä kuljetustiedoista (EUVL L 249, 31.7.2020, s. 33, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2020/1056/oj>).

⁹ Handbook on the external costs of transport. Euroopan komissio. Versio 2019 – 1.1, Euroopan unionin julkaisutoimisto, ISBN 978-92-76-18184-2.

toimintakehykset, joilla tuetaan intermodaaliliikenteen käyttöönottoa, ottaen kattavasti huomioon kunkin liikennemuotoyhdistelmän mahdollisuudet sekä kaikkien liikennemuotojen vuorovaikutukset. Jäsenvaltioiden olisi arvioitava säännöllisesti uudelleen kansallisten toimenpiteiden tehokkuutta ja merkityksellisyyttä.

- (18) Kansallisiin toimintakehyksiin olisi sisällyttävä sekä olemassa olevat että suunnitellut jäsenvaltioiden käyttämät kansalliset sääntelylliset ja muut toimenpiteet, jotka vaikuttavat intermodaaliliikenteen kilpailukykyyn, esimerkiksi sääntelypoikkeukset tai etuuskohtelut; maksut ja verot, mukaan lukien infrastruktuurimaksut, ulkoisiin kustannuksiin perustuvat maksut ja ruuhkamaksut sekä yhden liikennemuodon maantiekuljetuksiin sovellettavat maksut; ja tavaraliikenteen tukijärjestelmät, joita sovelletaan yksittäisiin liikennemuotoihin tai intermodaaliliikenteeseen, myös maanteitse tapahtuviin yhden liikennemuodon tavarankuljetuksiin tai niiden tiettyihin osiin sovellettavat järjestelmät. Tukitoimenpiteitä olisi sovellettava yhtäläisesti kaikkiin kuljetuksiin, jotka täyttävät edellytykset, joiden perusteella niitä pidetään yhdistettyinä kuljetuksina. Jäsenvaltioiden olisi tarvittaessa tehtävä yhteistyötä naapurijäsenvaltioiden kanssa neuvottelujen tai yhteisten toimintakehysten muodossa. Tällaisten kansallisten toimintakehysten koordinointia ja niiden yhdenmukaisuutta unionin tasolla olisi tuettava markkina-analyysillä ja komission antamilla kertomuksilla.
- (19) Jotta intermodaalikuljetuksista tulisi kustannuksiltaan kilpailukykyisiä yhden liikennemuodon maantiekuljetusten kanssa keskipitkillä matkoilla ja jotta lähettäjiä olisi perusteita siirtää kuljetuksensa intermodaaliliikenteeseen, kansallisilla toimintakehyksillä olisi voitava vähentää intermodaalikuljetusten ovelta ovelle -kokonaiskustannuksia kumulatiivisesti vähintään 10 prosenttia keskipitkillä aikavälillä. Tällaisen vähennyksen aikaansaamiseksi voidaan käyttää oikeudellisia, taloudellisia, verotuksellisia tai hallinnollisia mukautuksia ja järjestelyjä. Jäsenvaltiot voivat käyttää Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 1999/62/EY¹⁰ mukaisesti saatuja tuloja tämän direktiivin kattamien intermodaalikuljetusten eduksi. Tuki voidaan rahoittaa myös olemassa olevista unionin rahoitusvälineistä kuhunkin ohjelmaan sovellettavien sääntöjen mukaisesti.
- (20) Lisäksi intermodaaliliikenteen käytön mahdollistamiseksi on tärkeää, että tarjolla on kohdennettua tukea intermodaaliteknikan tarvittaviin päivityksiin liittyviä investointeja varten. Tällaisella tuella voidaan vastata terminaalien tai intermodaaliliikenteen eri liikennemuotojen teknisiin tarpeisiin.
- (21) Jos ainoa yhteys tiettyjen terminaalien välillä tai niiden läheisyydessä on maantie, saatetaan tarvita käynnistystukea uusien intermodaalisten yhteyksien avaamiseksi, sillä palvelujen kysyntä ei käynnistysvaiheessa ehkä riitä varmistamaan tällaisten palvelujen kannattavuutta.
- (22) Jäsenvaltiot voivat ottaa käyttöön valtiontukitoimenpiteitä saavuttaakseen Euroopan vihreän kehityksen ohjelman ja eurooppalaisen ilmastolain tavoitteet, jos tällaiset toimenpiteet soveltuvat sisämarkkinoille.
- (23) Kansallisissa toimintakehyksissä käyttöön otetut tukitoimenpiteet voivat olla valtiontukea. Kun jäsenvaltio laatii toimenpiteitä kansallisessa toimintakehyksessään, sen olisi arvioitava, ovatko jotkin kyseisistä toimenpiteistä valtiontukea, sanotun

¹⁰ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 1999/62/EY, annettu 17 päivänä kesäkuuta 1999, verojen ja maksujen kantamisesta ajoneuvoilta tieinfrastruktuurin käytöstä (EYVL L 187, 20.7.1999, s. 42, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1999/62/oj>).

kuitenkaan rajoittamatta SEUT:n 107 ja 108 artiklan soveltamista. Jos toimenpide on valtiontukea, sovelletaan valtiontukea koskevia menettelysääntöjä ja aineellisia sääntöjä. Valtiontukitoimenpiteiden yhteensopivuuden arviointi kuuluu komission yksinomaiseen toimivaltaan SEUT:n 108 artiklan nojalla.

- (24) Jotta voidaan varmistaa, että jäsenvaltioiden toteuttamia tukitoimenpiteitä koskevat käytännön tiedot ovat kaikkien unionissa olevien toimijoiden saatavilla helposti, julkisesti ja maksutta, tiedot olisi asetettava saataville asiaa koskevalle verkkosivustolle keskeiseen paikkaan, jotta kansainvälisiä kuljetuksia järjestävät yritykset löytävät ne helposti.
- (25) On tärkeää saada yleiskatsaus markkinoiden kehityksestä ja tukitoimenpiteiden vaikutuksista intermodaaliliikenteen käyttöönottoon. Markkinoiden yleiskatsauksella olisi mahdollistettava tietojen vertailukelpoisuus kaikkialla unionissa. Sen vuoksi komission olisi annettava jäsenvaltioiden avustuksella jatkossakin kertomuksia markkinoiden kehityksestä. Tällaisissa kertomuksissa olisi ensin määritettävä intermodaaliliikenteen kustannusten kilpailukyvyn lähtötilanne maantiekuljetuksiin verrattuna, ja sen jälkeen kertomuksia olisi annettava viiden vuoden välein, jotta tukitoimenpiteillä on riittävästi aikaa tuottaa vaikutuksia.
- (26) Intermodaaliliikenteen käyttöönottoa ja tehokkuutta voidaan tukea kohdennetuilla unionin tason säännöksillä, joilla puututaan nimenomaan intermodaaliliikenteen tilanteisiin. Terminaalien ja muun kuin maanteiden kapasiteetin tehokkaan käytön varmistamiseksi on tärkeää, että terminaalien ja muun kuin maantieliikenteen toimintaa ei haitata maantieosuuksien tilapäisillä ajorajoituksilla.
- (27) Jotta kaikki toimijat ja kuljetusten järjestäjät unionissa saavat helposti tietoa intermodaalisten uudelleenlastaustermiinalien palveluista ja toiminnoista, terminaalinpitäjien olisi julkaistava tällaiset tiedot maksutta verkkosivustoillaan. Yksityiskohtainen luettelo tiedoista olisi vahvistettava täytäntöönpanosäädöksessä kehyksen luomiseksi unionissa sijaitsevien intermodaalisten uudelleenlastaustermiinalien palvelutason määrittämistä varten.
- (28) Unionissa sijaitsevien terminaalien palvelutasoja olisi voitava vertailla intermodaalisille uudelleenlastaustermiinaaleille laaditun luokittelun avulla. Tällainen luokittelu ei saisi olla liian monimutkainen eikä aiheuttaa taakkaa, ja sen olisi perustuttava jo julkaistuihin tietoihin.
- (29) Intermodaaliliikenteelle kohdennettua tukea tarvitaan vain siihen asti, että markkinahinta vastaa asianmukaisesti eri kuljetusten kokonaiskustannuksia yhteiskunnalle. Siksi tuen merkityksellisyyttä olisi arvioitava uudelleen 10 vuoden kuluttua, ja jos tuki todetaan edelleen merkitykselliseksi, on määritettävä, miten tukea on mahdollisesti mukautettava.
- (30) Tämän direktiivin täytäntöönpanon mahdollistamiseksi eFTI-alustoilla olisi tarjottava toimintoja, joilla voidaan laskea ulkoisten kustannusten säästöjä ja tuottaa koottuja tietoja.
- (31) Tiettyjen vaatimusten teknisen luonteen huomioon ottamiseksi komissiolle olisi siirrettävä valta hyväksyä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan mukaisesti säädösvallan siirron nojalla annettavia delegoituja säädöksiä tämän direktiivin täydentämiseksi luettelolla lisätiedoista, joita tarvitaan intermodaalikuljetuksen ulkoisten kustannusten säästöjen laskemiseksi, mikä on tarpeen tämän direktiivin noudattamisen osoittamiseksi, sekä säännöillä yhdistettyjä kuljetuksia koskevien vuotuisten koottujen tietojen asettamisesta saataville

markkina-analyysiä varten. On erityisen tärkeää, että komissio asiaa valmistellessaan toteuttaa asianmukaiset kuulemiset, myös asiantuntijatasolla, ja että ne toteutetaan paremmasta lainsäädännöstä 13 päivänä huhtikuuta 2016 tehdyssä toimielinten välisessä sopimuksessa¹¹ vahvistettujen periaatteiden mukaisesti. Jotta voitaisiin erityisesti varmistaa tasavertainen osallistuminen delegoitujen säädösten valmisteluun, Euroopan parlamentille ja neuvostolle toimitetaan kaikki asiakirjat samaan aikaan kuin jäsenvaltioiden asiantuntijoille, ja Euroopan parlamentin ja neuvoston asiantuntijoilla on järjestelmällisesti oikeus osallistua komission asiantuntijaryhmien kokouksiin, joissa valmistellaan delegoituja säädöksiä.

- (32) Jotta varmistetaan yhtenäiset ehdot tämän direktiivin täytäntöönpanolle ja erityisesti ulkoisten kustannusten laskemista, saarten ja mantereiden välisen yhteyksien ennalta määritettyjen vaihtoehtoisten intermodaalikuljetusreittien luetteloa sekä terminaalien palveluista annettavia tietoja ja terminaalien luokittelutietoja koskevat yksityiskohtaiset säännöt, komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovaltaa. Tätä valtaa olisi *käytettävä* Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 182/2011¹² mukaisesti.
- (33) Tämän direktiivin tavoitteena on edistää edelleen tavaraliikenteen siirtämistä maantieliikenteestä ympäristöystävällisempiin liikennemuotoihin, jotta unionin kuljetusjärjestelmän ulkoisia kustannuksia voidaan vähentää. Koska intermodaaliliikenne on luonteeltaan ensisijassa kansainvälistä ja infrastruktuuri yhteenliitettyä, jäsenvaltiot eivät pysty saavuttamaan tavoitetta riittävällä tavalla vaan se on saavutettavissa paremmin unionin tasolla. Sen vuoksi unioni voi toteuttaa toimenpiteitä Euroopan unionista tehdyn sopimuksen 5 artiklassa vahvistetun toissijaisuusperiaatteen mukaisesti. Mainitussa artiklassa vahvistetun suhteellisuusperiaatteen mukaisesti tässä direktiivissä ei ylitetä sitä, mikä on tarpeen kyseisten tavoitteiden saavuttamiseksi.
- (34) Jotta rajat ylittävät kuljetukset unionissa voivat jatkua saumattomasti, tämän direktiivin osaksi kansallista lainsäädäntöä saattamista varten tarvittavien kansallisten lakien, määräysten ja hallinnollisten säännösten soveltamista olisi lykättävä siihen saakka, että eFTI-alustat ovat käytettävissä. Tällä soveltamisen lykkäämisellä ei ole vaikutusta jäsenvaltioiden velvollisuuteen noudattaa määräaika, jonka kuluessa niiden on saatettava säännökset osaksi kansallista lainsäädäntöä.
- (35) Jäsenvaltiot ovat selittävistä asiakirjoista 28 päivänä syyskuuta 2011 annetun jäsenvaltioiden ja komission yhteisen poliittisen lausuman¹³ mukaisesti sitoutuneet perustelluissa tapauksissa liittämään ilmoitukseen toimenpiteistä, jotka koskevat direktiivin saattamista osaksi kansallista lainsäädäntöä, yhden tai useamman asiakirjan, josta käy ilmi direktiivin osien ja kansallisen lainsäädännön osaksi saattamiseen tarkoitettujen välineiden vastaavien osien suhde. Tämän direktiivin osalta lainsäätäjää pitää tällaisten asiakirjojen toimittamista perusteltuna.
- (36) Direktiiviä 92/106/EY ja asetusta (EU) 2020/1056 olisi sen vuoksi muutettava,

¹¹ EUVL L 123, 12.5.2016, s. 1.

¹² Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EU) N:o 182/2011, annettu 16 päivänä helmikuuta 2011, yleisistä säännöistä ja periaatteista, joiden mukaisesti jäsenvaltiot valvovat komission täytäntöönpanovallan käyttöä (EUVL L 55, 28.2.2011, s. 1313, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).

¹³ EUVL C 369, 17.12.2011, s. 14.

OVAT HYVÄKSYNEET TÄMÄN DIREKTIIVIN:

1 artikla

Direktiivin 92/106/ETY muuttaminen

Muutetaan direktiivi 92/106/ETY seuraavasti:

- 1) Korvataan nimi seuraavasti:

”Neuvoston direktiivi 92/106/ETY, annettu 7 päivänä joulukuuta 1992, tavaroiden intermodaalikuljetuksia koskevasta tukikehyksestä”.

- 2) Kumotaan 1 artikla.

- 3) Lisätään 1 a, 1 b ja 1 c artikla seuraavasti:

”1 a artikla

Tällä direktiivillä perustetaan tukikehys intermodaalikuljetuksille, jotka tapahtuvat kokonaan tai osittain unionin alueella. Siinä myös vahvistetaan säännöt intermodaalisia uudelleenlastaustermiinaaleja koskevista avoimuusvaatimuksista.

1 b artikla

Tässä direktiivissä tarkoitetaan

- 1) ’intermodaalikuljetuksella’ yksittäisen intermodaalisen lastausyksikön kuljettamista sen lastauspisteen ja purkamispisteen välillä kahdella tai useammalla kuljetusosuudella, joista vähintään yksi osuus tapahtuu rautatie-, sisävesi- tai lyhyen matkan merikuljetuksena ja jossa matkan alku- tai loppuosuus tai molemmat tapahtuvat maantiekuljetuksena, ilman, että tavaroita käsitellään uudelleenlastauksen aikana eri kuljetusosuuksien välillä, riippumatta siitä, onko kuljetuksesta tehty yksittäinen monen liikennemuodon kuljetussopimus tai peräkkäisiä liikennemuotoikohtaisia kuljetussopimuksia;
- 2) ’yhdistetyllä kuljetuksella’ intermodaalikuljetusta, joka täyttää 1 c artiklan 2 kohdassa säädetyt edellytykset unionin alueella;
- 3) ’intermodaalisella lastausyksiköllä’ konttia, vaihtokoria, puoliperävaunua, maantieajoneuvoa tai ajoneuvoyhdistelmää, jota käytetään intermodaaliliikenteessä;
- 4) ’lastauspisteellä’ paikkaa, jossa tavarat lastataan intermodaaliseen lastausyksikköön;
- 5) ’purkamispisteellä’ paikkaa, jossa tavarat puretaan intermodaalisesta lastausyksiköstä;
- 6) ’ulkoisilla kustannuksilla’ kustannuksia, jotka kuljetusten käyttäjät aiheuttavat ja joista ne eivät vastaa vaan joista yhteiskunta kokonaisuudessaan vastaa ja jotka liittyvät erityisesti kasvihuonekaasupäästöihin, ilman pilaantumiseen, loukkaantumisiin ja kuolemantapauksiin, meluun ja ruuhkiin;
- 7) ’vaihtoehtoisella yhden liikennemuodon maantiekuljetuksella’ hypoteettista suunniteltua kaupallisesti toteutettavissa olevaa intermodaalisen lastausyksikön yhden liikennemuodon kuljetusta, jossa koko kuljetus tapahtuu maanteitse

saman lähtöpisteen ja päätepisteen välillä kuin varsinaisessa yhdistetyssä kuljetuksessa;

- 8) 'vaihtoehtoisella intermodaalisella merikuljetuksella' hypoteettista suunniteltua kaupallisesti toteutettavissa olevaa intermodaalikuljetusta, jossa käytetään jotakin 1 c artiklan 7 kohdan mukaisesti vahvistetussa luettelossa tarkoitettua meriliikenneosuutta intermodaalisen lastausyksikön kuljettamiseksi saman lähtöpisteen ja päätepisteen välillä kuin tarkasteltavana olevassa yhdistetyssä kuljetuksessa;
- 9) 'intermodaalisella uudelleenlastausterminalilla' intermodaalista tavaraliikenneterminalia, jossa olevan rakenteen avulla intermodaalisia lastausyksiköjä lastataan uudelleen vähintään kahden liikennemuodon välillä tai kahden eri ajoneuvon tai aluksen välillä; esimerkiksi terminaalit sisävesi- tai merisatamissa, sisävesireittien varrella ja lentoasemilla sekä rautatieterminaalit;
- 10) 'kuljetusosuuden lähtöpisteellä' paikkaa, jossa intermodaalisen lastausyksikön yhdistetty kuljetus tietyssä liikennemuodossa alkaa;
- 11) 'kuljetusosuuden päätepisteellä' paikkaa, jossa intermodaalisen lastausyksikön yhdistetty kuljetus tietyssä liikennemuodossa päättyy;
- 12) 'yhdistetyn kuljetuksen lähtöpisteellä' paikkaa, jossa intermodaalinen lastausyksikkö lastataan ajoneuvoon tai alukseen, joka suorittaa yhdistetyn kuljetuksen ensimmäisen kuljetusosuuden unionissa, ja, jos intermodaalikuljetus aloitetaan unionin alueen ulkopuolella, intermodaalisen lastausyksikön saapumispaikkaa unionin alueelle;
- 13) 'yhdistetyn kuljetuksen päätepisteellä' paikkaa, jossa intermodaalinen lastausyksikkö puretaan ajoneuvosta tai aluksesta, joka suorittaa yhdistetyn kuljetuksen viimeisen kuljetusosuuden unionissa, ja, jos intermodaalikuljetus päättyy unionin alueen ulkopuolelle, intermodaalisen lastausyksikön poistumispaikkaa unionin alueelta;
- 14) 'tukitoimenpiteillä' taloudellisia, sääntelyllisiä, hallinnollisia tai muunlaisia toimenpiteitä ja toimia, joilla pyritään edistämään intermodaaliliikenteen käyttöönottoa.

1 c artikla

1. Kaikkien yhdistettyjen kuljetusten on hyödyttävä 2, 3 a, 4, 6, 8, 9 ja 9 a artiklassa tarkoitetuista tukitoimenpiteistä soveltuvien osin.
2. Yhdistetyn kuljetuksen on täytettävä seuraavat edellytykset:
 - a) lukuun ottamatta b alakohdassa tarkoitettuja kuljetuksia kuljetuksesta aiheutuu vähintään 40 prosenttia vähemmän ulkoisia kustannuksia kuin vaihtoehtoisesta yhden liikennemuodon maantiekuljetuksesta;
 - b) jos kyseessä on saaren ja mantereen väliset yhteydet, joille ei ole olemassa vaihtoehtoisia maantieyhteyttä, kuljetuksesta aiheutuu vähintään 40 prosenttia vähemmän ulkoisia kustannuksia kuin vaihtoehtoisesta intermodaalisesta merikuljetuksesta;
 - c) miehittämättömässä kuljetuksessa olevassa intermodaalisessa lastausyksikössä on kansainvälisen standardin ISO 6346 tai EN 13044 ajantasaisen version mukaisesti määritetyn tunnistamis- ja merkitsemisjärjestelmän mukainen yksilöllinen tunnistus.

3. Kuljetukseen käytetyn tyhjän kontin maantiekuljetus konttivarastosta tai konttivarastoon ennen lastaus- tai purkamispistettä tai sen jälkeen, kun tällaiseen kuljetukseen sovelletaan samaa kuljetussopimusta, katsotaan yhdistetyn kuljetuksen kiinteäksi osaksi. Mitään muita maantieajoneuvojen liikkeitä ennen lastaus- tai purkamispistettä tai sen jälkeen ei katsota yhdistetyn kuljetuksen osaksi.
4. Edellä 2 kohdassa tarkoitettujen ulkoisten kustannusten laskemisessa otetaan huomioon kuljetuksen kaikki unionissa tapahtuvat osat, myös terminaalitoiminnot, mukaan luettuna 3 kohdassa tarkoitettu tyhjän kontin kuljetus.
5. Jäljempänä 2, 3 a, 4, 6, 8, 9 ja 9 a artiklassa tarkoitettuja tukitoimenpiteitä sovelletaan syrjimättömästi kaikkiin yhdistettyihin kuljetuksiin, jotka suoritetaan kokonaan tai osittain unionin alueella, riippumatta kuljetuksen järjestävän tai kuljetuksen kokonaan tai osittain suorittavan yrityksen alkuperästä.
6. Komissio hyväksyy täytäntöönpanosäädöksiä, joissa vahvistetaan tämän artiklan 2 kohdassa tarkoitettujen ulkoisten kustannusten laskemista koskevat yksityiskohtaiset säännöt. Täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 9 d artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.
7. Komissio hyväksyy täytäntöönpanosäädöksiä, joissa vahvistetaan tämän artiklan 2 kohdan b alakohdassa tarkoitettujen vaihtoehtoisten intermodaalisten merikuljetusten ennalta määritettyjen meriliikenneosuuksien luettelo. Täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 9 d artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.”
- 4) Korvataan 2 ja 3 artikla seuraavasti:

”2 artikla

Intermodaalisiin kuljetuksiin ei sovelleta kiintiö- eikä lupajärjestelmiä.

3 artikla

1. Tässä direktiivissä vahvistetun tukikehyksen hyödyntämiseksi yhdistetyn kuljetuksen järjestävän yrityksen on tallennettava ja asetettava saataville kuljetustiedot Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2020/1056* mukaisesti sähköisten kuljetustietojen alustalle, jäljempänä ’eFTI-alusta’.
2. Edellä 1 kohdassa tarkoitettut kuljetustiedot on tallennettava ennen kyseessä olevan yhdistetyn kuljetuksen aloittamista, ja niiden on katettava kaikki kyseisen kuljetuksen osat. Kuljetustietojen on sisällettävä seuraavat:
 - a) yhdistetyn kuljetuksen järjestävän yrityksen nimi, osoite ja yhteystiedot;
 - b) yhdistetyn kuljetuksen päätepisteessä intermodaalisen lastausyksikön vastaanottavan yrityksen nimi, osoite ja yhteystiedot;
 - c) yhdistetyn kuljetuksen intermodaalisen uudelleenlastaustermiinalin tai intermodaalisten uudelleenlastaustermiinalien nimi, osoite ja yhteystiedot;
 - d) kuljetetun intermodaalisen lastausyksikön tyyppi ja sen viite 1 c artiklan 2 kohdan c alakohdan mukaisesti;
 - e) tarvittaessa tyhjän kontin haku- tai toimituspaikka 1 c artiklan 3 kohdassa tarkoitettun kuljetussopimuksen mukaisesti;

- f) kunkin kuljetusosuuden osalta yhdistetyn kuljetuksen kunkin kuljetusosuuden lähtö- ja päätepisteiden sijainnit unionissa ja vastaavat odotettavissa olevat lähtö- ja päättymispäivät sekä kullakin osuudella käytetty liikennemuoto;
 - g) muut kuljetustiedot, joita tarvitaan yhdistetyn kuljetuksen ulkoisten kustannusten laskemiseen 1 c artiklan 6 kohdassa tarkoitetun täytäntöönpanosäädöksen mukaisesti.
3. Edellä olevan 2 kohdan mukaisesti tallennettuja kuljetustietoja käytetään eFTI-alustojen kohdennettujen toimintojen avulla
- a) 1 c artiklan 2 kohdan a alakohdassa tarkoitettujen ulkoisten kustannusten säästöjen laskemiseen;
 - b) 5 artiklan 4 kohdan a, b ja c alakohdassa tarkoitettujen yhdistetyistä kuljetuksista vuosittain koottujen tietojen tuottamiseen.
- Tämän kohdan ensimmäisen alakohdan a alakohdassa tarkoitettu laskeminen toteutetaan 1 c artiklan 6 kohdassa tarkoitetussa täytäntöönpanosäädöksessä vahvistettujen sääntöjen mukaisesti.
- Tämän kohdan ensimmäisen alakohdan b alakohdassa tarkoitettu kokoaminen toteutetaan 7 kohdassa tarkoitetussa delegoidussa säädöksessä vahvistettujen sääntöjen mukaisesti.
4. Edellä 1 c artiklan 2 kohdassa säädettyjen edellytysten noudattaminen todistetaan tämän artiklan 1 kohdassa tarkoitetuilla kuljetustiedoilla ja ulkoisten kustannusten säästöjen laskennan tuloksilla. Tällainen todistus vaatimusten noudattamisesta on asetettava toimivaltaisten viranomaisen sekä kyseiseen yhdistettyyn kuljetukseen osallistuneiden osapuolten saataville sillä eFTI-alustalla, johon kuljetustiedot ja laskennan tulokset on tallennettu. Tämän direktiivin noudattamista koskevia tarkastuksia varten ei pyydetä lisätietoja.
5. Kunkin vuoden helmikuun 28 päivään mennessä eFTI-palveluntarjoajien tai yritysten, jotka omistavat tai hallinnoivat eFTI-alustoja omaa toimintaansa varten, on asetettava komission saataville tämän artiklan 3 kohdan ensimmäisen alakohdan b alakohdassa tarkoitetut kootut tiedot 5 artiklan 4 kohdan a, b ja c alakohdan mukaisten komission raportointivelvollisuuksien täyttämistä varten.
6. Siirretään komissiolle valta antaa degoituja säädöksiä 9 c artiklan mukaisesti tämän direktiivin täydentämiseksi vahvistamalla lisää yksityiskohtia tämän artiklan 2 kohdan a–f alakohdassa tarkoitetuista kuljetustiedoista ja tämän artiklan 2 kohdan g alakohdassa tarkoitettusta lisäksi vaadittujen kuljetustietojen luettelosta.
7. Siirretään komissiolle valta antaa degoituja säädöksiä 9 c artiklan mukaisesti tämän direktiivin täydentämiseksi vahvistamalla luettelo tämän artiklan 3 kohdan ensimmäisen alakohdan b alakohdassa tarkoitetuista vuosittain kootuista tiedoista, kyseisten koottujen tietojen tuottamista koskevat yksityiskohtaiset säännöt sekä kyseisten tietojen komission saataville asettamista koskevat edellytykset.
8. Tienvarsitarkastuksissa sallitaan eroavuus yhdistetyn kuljetuksen ja annettujen tietojen välillä erityisesti 2 kohdan c ja f alakohdassa tarkoitettujen tietojen osalta, jos eroavuus perustellaan asianmukaisesti ja jos se johtuu poikkeuksellisista ja ennalta arvaamattomista olosuhteista, joihin liikenteenharjoittaja ei voi vaikuttaa. Vaadittujen todisteiden antamiseksi kuljettajalla on oikeus olla yhteydessä pääkonttoriin, kuljetuksen järjestäjään, lähettäjään tai muuhun yritykseen, joka

järjestää kyseessä olevan yhdistetyn kuljetuksen, tai muuhun henkilöön tai tahoon, joka voi antaa lisätietoja kyseessä olevan eroavuuden perustelemiseksi.

* Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 1056/2020, annettu 15 päivänä heinäkuuta 2020, sähköisistä kuljetustiedoista (EUVL L 249, 31.7.2020, s. 33, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2020/1056/oj>).”

5) Lisätään 3a artikla seuraavasti:

”3 a artikla

1. Jokaisen jäsenvaltion on *[julkaisutoimisto lisää päivämäärän, joka on 24 kuukautta tämän direktiivin voimaantulosta]* mennessä hyväksyttävä kansallinen toimintakehys, jolla edistetään intermodaaliliikenteen käyttöönottoa ja erityisesti yhdistettyjä kuljetuksia. Kehyksen on sisällettävä vähintään seuraavat seikat:
 - a) yleiskatsaus olemassa olevista keskeisistä sääntely- ja muista toimenpiteistä, jotka vaikuttavat eri liikennemuodoilla suoritettavien kuljetusten kilpailukykyyn, mukaan luettuina 4, 6 ja 9 a artiklan soveltamisalaan kuuluvat toimenpiteet, sekä arvio niiden vaikutuksista intermodaalikuljetuksiin;
 - b) luettelo tarvittavista toimenpiteistä intermodaalikuljetusten ja yhden liikennemuodon maantiekuljetusten välisen kilpailukykyeron kaventamiseksi; luettelo laaditaan a alakohdassa tarkoitettujen yleiskatsauksen ja arvion perusteella; ohjeellinen luettelo soveltuvista toimenpiteistä esitetään liitteessä.
2. Tämän artiklan 1 kohdassa tarkoitetuilla toimenpiteillä on pyrittävä saavuttamaan seuraavat tavoitteet verrattuna 5 artiklan 1 kohdassa tarkoitetussa kertomuksessa esitettyyn lähtötilanteen arviointiin:
 - a) yhdistettyjä kuljetuksia järjestävien yritysten vastuulla olevien omalla alueella tapahtuvien yhdistettyjen kuljetusten kokonaiskustannusten vähentäminen kaikkiaan vähintään 10 prosentilla *[julkaisutoimisto lisää päivämäärän, joka on 90 kuukautta eli 7 vuotta ja 6 kuukautta tämän direktiivin voimaantulosta]* mennessä;
 - b) intermodaalikuljetusten tehokkuutta parantavien tekniikoiden päivittämisen tai käyttöönoton lisääminen; sekä
 - c) tarvittaessa uusien rautatie-, sisävesi- tai lyhyen matkan meriliikenneyhteyksien luominen sellaisten intermodaalisten uudelleenlastausterminalien välille, joiden välillä ei aiemmin ole ollut yhteyttä.
3. Tämän artiklan 1 kohdassa tarkoitettujen toimenpiteiden käyttöönotto kansallisessa toimintakehyksessä ei merkitse niiden yhdenmukaisuutta unionin oikeuden kanssa tai muuten. Jos tämän artiklan 1 kohdassa tarkoitetut toimenpiteet ovat valtiontukea, niiden on oltava sovellettavien valtiontukea koskevien menettelysääntöjen ja aineellisten sääntöjen, myös tietojen ilmoittamista, julkaisemista ja toimittamista komissiolle koskevien sääntöjen, mukaisia.

4. Jäsenvaltioiden on julkaistava kansalliset toimintakehyksensä internetissä ja ilmoitettava niistä ja linkistä kyseiseen julkaisuun komissiolle viipymättä ja viimeistään yhden kuukauden kuluttua niiden hyväksymisestä ja ilmoitettava samalla niihin liittyvistä arvioinneista tai toteutetuista tutkimuksista, mukaan lukien niistä, jotka liittyvät tämän artiklan 2 kohdassa säädettyjen tavoitteiden saavuttamiseksi toteutettujen toimenpiteiden vaikutuksiin. Ryhmäpoikkeusasetuksen soveltamisalaan kuulumattomien ja valtiontueksi katsottavien toimenpiteiden osalta kansallisia toimintakehyksiä koskevalla julkaisu- ja ilmoitusvelvollisuudella täydennetään valtiontukisääntöjen mukaista ennakoilmoitusvelvollisuutta ja täytäntöönpanokieltoa, joista säädetään SEUT:n 108 artiklan 3 kohdassa.
5. Jäsenvaltioiden on toteutettava 1 kohdassa tarkoitettut toimenpiteet. Niiden on julkaistava helposti saatavilla olevalla tavalla ja maksutta internetissä käytännön tiedot, kuten edellytykset, hakumenettely ja muut tiedot, jotka ovat merkityksellisiä kyseisten toimenpiteiden mahdollisille edunsaajille, kyseisten toimenpiteiden hyväksymisen jälkeen mutta ennen niiden soveltamista. Jäsenvaltioiden on toimitettava samalla komissiolle linkki kyseisiin tietoihin.
6. Jäsenvaltioiden on tehtävä tarvittaessa yhteistyötä hyödyntääkseen mahdollisimman hyvin 1 kohdassa tarkoitettujen toimenpiteiden vaikutusta rajat ylittävissä intermodaalikuljetuksissa.
7. Jäsenvaltioiden on arvioitava vähintään viiden vuoden välein toimenpiteiden käyttöönottoa ja vaikutusta 1 kohdassa tarkoitetuissa kansallisissa toimintakehyksissään, mukaan lukien toimenpiteiden tehokkuutta ja merkityksellisyyttä ulkoisten kustannusten vähentämisessä ja 2 kohdassa säädettyjen tavoitteiden saavuttamisessa. Niiden on mukautettava tarvittaessa kansallisia toimintakehyksiään kyseisen arvioinnin perusteella tavoitteiden saavuttamiseksi. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava arviointiensä tuloksista ja päivitetystä toimintakehyksistä komissiolle viipymättä avustaakseen sitä 5 artiklan 2 kohdassa tarkoitettujen kertomusten laatimisessa ja julkaistava kyseiset päivitettyt kansalliset toimintakehykset internetissä.
8. Komission julkaisee viipymättä linkit 4, 5 ja 7 kohdassa tarkoitettuihin jäsenvaltioiden antamiin kansallisiin tietoihin tämän direktiivin mukaisille tukitoimenpiteille tarkoitettulla verkkosivustollaan.”

6) Korvataan 5 artikla seuraavasti:

”5 artikla

1. Komissio laatii *[julkaisutoimisto lisää päivämäärän, joka on 18 kuukautta tämän direktiivin voimaantulosta]* mennessä Euroopan parlamentille ja neuvostolle kertomuksen, jossa arvioidaan intermodaaliliikenteen kilpailukykyä verrattuna yhden liikennemuodon maantiekuljetuksiin jäsenvaltioissa ja johon sisältyy analyysi intermodaalikuljetusten, yhdistetyt kuljetukset mukaan lukien, tärkeimpien luokkien ovelta ovelle -kokonaiskustannuksista.
2. Komissio laatii *[julkaisutoimisto lisää päivämäärän, joka on 90 kuukautta eli 7 vuotta ja 6 kuukautta tämän direktiivin hyväksymisestä]* mennessä ja sen jälkeen aina viiden vuoden välein Euroopan parlamentille ja neuvostolle kertomuksen intermodaaliliikenteen, yhdistetyt kuljetukset mukaan lukien, taloudellisesta kehityksestä unionissa.

3. Jäsenvaltiot avustavat komissiota edellä 1 ja 2 kohdassa tarkoitettujen kertomusten laatimiseen tarvittavien tietojen kokoamisessa.
4. Edellä 1 ja 2 kohdassa tarkoitetuissa kertomuksissa on esiteltävä ja analysoitava intermodaalikuljetuksiin, yhdistetyt kuljetukset mukaan lukien, liittyvää kehitystä. Erityisesti niihin on sisällyttävä tiedot seuraavista:
 - a) intermodaalikuljetusten määrä unionissa kutakin liikennemuotoyhdistelmää, markkinasegmenttiä, uudelleenlastaustekniikkaa, käytettyjen intermodaalisten lastausyksikköjen tyyppiä sekä maantieteellistä kattavuutta (kansallinen ja unionin sisäinen) kohden;
 - b) tärkeimmät liikennekäytävät, joissa intermodaaliliikennettä käytetään, ja keskeisimmät unionin alueet, joissa intermodaaliliikennettä ei käytetä, sekä syyt näihin;
 - c) yhdistetyille kuljetuksille palveluita tarjoavien uudelleenlastaustermiinaalien määrä, sijaintitiheys ja tyyppi;
 - d) käyttäjien havaitsemat tärkeimmät esteet intermodaalikuljetusten käyttöönoton lisäämiselle;
 - e) intermodaalisten uudelleenlastaustermiinaalien saatavilla olevan kapasiteetin kehitys ja alueet, joilla lisäkehitys on tarpeen;
 - f) intermodaalisia uudelleenlastaustermiinaaleja koskevien tietojen saatavuus, helppokäyttöisyys ja täydellisyys;
 - g) analyysi jäsenvaltioiden tarjoaman tuen tuloksellisuudesta ja tehokkuudesta 3 a artiklan 1 ja 2 kohdassa säädettyjen kansallisten toimintakehysten puitteissa;
 - h) intermodaaliliikenteen kilpailukyky verrattuna yhden liikennemuodon maantiekuljetuksiin;
 - i) intermodaaliliikenteen ympäristöedut, erityisesti eri liikennemuotojen ympäristö- ja energiatehokkuuden sekä kasvihuonekaasupäästöihin liittyvän suorituskyvyn kannalta.
5. Edellä 1 ja 2 kohdassa tarkoitetuissa kertomuksissa on tarvittaessa ehdotettava ratkaisuja tietojen saatavuuden parantamiseksi jatkossa sekä toimenpiteitä intermodaaliliikenteen tilanteen parantamiseksi.
6. Komissio arvioi 1 ja 2 kohdassa tarkoitettujen kertomusten perusteella vähintään 10 vuoden välein tämän direktiivin säännösten tuloksellisuutta ja merkityksellisyyttä yhdistettyjen kuljetusten edistämisen kannalta.”
- 7) Korvataan 6 artiklan 1 ja 2 kohta seuraavasti:

”1. Jäsenvaltiot voivat toteuttaa tarvittavia toimenpiteitä unionin oikeuden mukaisesti 3 kohdassa tarkoitettujen yhdistettyihin kuljetuksiin käytettäviin maantieajoneuvoihin (kuorma-autot, vetoautot, perävaunut tai puoliperävaunut) sovellettavien verojen alentamiseksi tai palauttamiseksi joko kiinteämääräisesti tai suhteessa matkaan, jona tällaista ajoneuvoa kuljetetaan rautateitse kyseessä olevassa jäsenvaltiossa. Tällaiset alennukset tai palautukset myöntää se jäsenvaltio, jossa ajoneuvot on rekisteröity. Jos tällaiset toimenpiteet ovat valtiontukea, niiden on

oltava asiaan kuuluvien valtiontukeen sovellettavien menettelysääntöjen ja aineellisten sääntöjen mukaisia.

2. Ajoneuvot, joita käytetään yhdistetyissä kuljetuksissa ainoastaan maantiekuljetuksen alku- tai loppuosuuksilla tai molemmilla voidaan vapauttaa 3 kohdassa luetelluista veroista unionin oikeuden mukaisesti, jos niitä verotetaan erikseen. Erityisesti jos tällaiset toimenpiteet ovat valtiontukea, niiden on oltava asiaan kuuluvien valtiontukeen sovellettavien menettelysääntöjen ja aineellisten sääntöjen mukaisia.”

8) Kumotaan 7 artikla.

9) Korvataan 9 artikla seuraavasti:

”9 artikla

Jos yhdistetyssä kuljetuksessa käytettävä puoliperävaunu tai perävaunu on lähettävän tai vastaanottavan yrityksen omistama ja jos se kuljetetaan maantiesuudella käyttäen vetoautoa, joka kuuluu toiselle kyseessä olevalle yritykselle tai on sen osamaksulla ostama tai vuokraama Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2006/1/EY* mukaisesti, kyseisen maantiesuuden katsotaan täyttävän Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 1072/2009** 1 artiklan 5 kohdan d alakohdan edellytykset.

* Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2006/1/EY, annettu 18 päivänä tammikuuta 2006, ilman kuljettajaa vuokrattujen ajoneuvojen käyttämisestä maanteiden tavaraliikenteessä (EUVL L 33, 4.2.2006, s. 82, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2006/1/oj>).

**Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 1072/2009, annettu 21 päivänä lokakuuta 2009, maanteiden kansainvälisen tavaraliikenteen markkinoille pääsyä koskevista yhteisistä säännöistä (EYVL L 300, 14.11.2009, s. 72, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2009/1072/oj>).”

10) Lisätään 9 a, 9 b, 9 c ja 9 d artikla seuraavasti:

”9 a artikla

Yhdistettyjen kuljetusten maantiesuuksia suorittavat ajoneuvot on vapautettava viikonloppuja, öitä ja loma-aikoja koskevista ajokielloista, joita sovelletaan pelkästään raskaisiin tavaraliikenteen ajoneuvoihin. Kyseistä vapautusta ei sovelleta, jos kyse on yleisistä ajokielloista, joita sovelletaan kaikkiin yksityistarkoituksiin käytettyihin ajoneuvoihin.

9 b artikla

1. Intermodaalisten uudelleenlastausterminalien kaikkien pitäjien on asetettava saataville verkkosivustollaan julkisesti ja maksutta tiedot terminalissa saatavilla olevista palveluista ja toiminnoista.
2. Komissio vahvistaa täytäntöönpanosäädöksillä yksityiskohtaisen luettelon 1 kohdassa tarkoitetuista tiedoista. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 9 d artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.
3. Unionissa olevien intermodaalisten uudelleenlastausterminalien palvelutason määrittämistä koskevan kehysten antamiseksi komissio voi hyväksyä täytäntöönpanosäädöksiä, joissa säädetään intermodaalisten

uudelleenlastaustermiinaalien luokkien perusteista. Tällaiset perusteet on vahvistettava määrittämällä palvelutasot tämän artiklan 1 kohdan mukaisesti laaditussa luettelossa esitetyille saatavilla oleville palveluille ja toiminnoille. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 9 d artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

4. Kun unionissa olevien intermodaalisten uudelleenlastaustermiinaalien palvelutasoa koskeva kehys on vahvistettu, intermodaalisten uudelleenlastaustermiinaalien pitäjät julkaisevat sovellettavat palvelutasot 1 kohdan mukaisesti.

9 c artikla

1. Komissiolle siirrettyä valtaa antaa delegoituja säädöksiä koskevat tässä artikkelissa säädetyt edellytykset.
2. Komissiolle siirretään *[julkaisutoimisto lisää tämän direktiivin voimaantulopäivän]* alkaen määräämättömäksi ajaksi 3 artiklan 6 ja 7 kohdassa tarkoitettu valta antaa delegoituja säädöksiä.
3. Euroopan parlamentti tai neuvosto voi milloin tahansa peruuttaa 3 artiklan 6 ja 7 kohdassa tarkoitetun säädösvallan siirron. Peruuttamispäätöksellä lopetetaan kyseisessä päätöksessä mainittu säädösvallan siirto. Peruuttaminen tulee voimaan sitä päivää seuraavana päivänä, jona sitä koskeva päätös julkaistaan *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*, tai jonakin myöhempanä, kyseisessä päätöksessä mainittuna päivänä. Peruuttamispäätös ei vaikuta jo voimassa olevien delegoitujen säädösten pätevyYTEEN.
4. Ennen kuin komissio hyväksyy delegoidun säädöksen, se kuulee kunkin jäsenvaltion nimeämiä asiantuntijoita paremmasta lainsäädännöstä 13 päivänä huhtikuuta 2016 tehdyssä toimielinten välisessä sopimuksessa vahvistettujen periaatteiden mukaisesti.
5. Heti kun komissio on antanut delegoidun säädöksen, komissio antaa sen tiedoksi yhtäaikaaisesti Euroopan parlamentille ja neuvostolle.
6. Edellä olevan 3 artiklan 6 ja 7 kohdan nojalla annetut delegoidut säädökset tulevat voimaan ainoastaan, jos Euroopan parlamentti tai neuvosto ei ole kahden kuukauden kuluessa siitä, kun asianomainen säädös on annettu tiedoksi Euroopan parlamentille ja neuvostolle, ilmaissut vastustavansa sitä tai jos sekä Euroopan parlamentti että neuvosto ovat ennen mainitun määräajan päättymistä ilmoittaneet komissiolle, että ne eivät vastusta säädöstä. Euroopan parlamentin tai neuvoston aloitteesta tätä määräaikaä jatketaan kahdella kuukaudella.

9 d artikla

4. Komissiota avustaa komitea. Tämä komitea on asetuksessa (EU) N:o 182/2011* tarkoitettu komitea.
5. Kun viitataan tähän kohtaan, sovelletaan asetuksen (EU) N:o 182/2011 5 artiklaa.

* Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 182/2011, annettu 16 päivänä helmikuuta 2011, yleisistä säännöistä ja periaatteista, joiden mukaisesti jäsenvaltiot valvovat komission täytäntöönpanovallan käyttöä (EUVL L 55, 28.2.2011, s. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).”

- 11) Lisätään tämän direktiivin liitteenä oleva teksti liitteeksi.

2 artikla

Asetuksen (EU) 2020/1056 muuttaminen

Muutetaan asetus (EU) 2020/1056 seuraavasti:

Lisätään 9 artiklan 1 kohtaan l alakohta seuraavasti:

”l) direktiivin 92/106/ETY 3 artiklan 3 kohdan ensimmäisen alakohdan a alakohdassa tarkoitettu ulkoisten kustannusten laskeminen toteutetaan kyseisen direktiivin 1 c artiklan 6 kohdassa tarkoitettussa täytäntöönpanosäädöksessä vahvistetun menetelmän mukaisesti;

m) direktiivin 92/106/ETY 3 artiklan 3 kohdan ensimmäisen alakohdan b alakohdassa tarkoitettu koottujen tietojen tuottaminen toteutetaan kyseisen direktiivin 3 artiklan 7 kohdassa tarkoitettussa delegoidussa säädöksessä vahvistettujen sääntöjen mukaisesti.”

3 artikla

Saattaminen osaksi kansallista lainsäädäntöä

1. Jäsenvaltioiden on annettava ja julkaistava tämän direktiivin noudattamisen edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset viimeistään *[julkaisutoimisto lisää päivämäärän, joka on 24 kuukautta tämän direktiivin voimaantulosta]*. Niiden on viipymättä toimitettava nämä säännökset kirjallisina komissiolle.

Jäsenvaltioiden on sovellettava näitä säännöksiä *[julkaisutoimisto lisää päivämäärän, joka on 30 kuukautta tämän direktiivin voimaantulosta]* lähtien.

Näissä jäsenvaltioiden antamissa säädöksissä on viitattava tähän direktiiviin tai niihin on liitettävä tällainen viittaus, kun ne julkaistaan virallisesti. Jäsenvaltioiden on säädettävä siitä, miten viittaukset tehdään.

2. Jäsenvaltioiden on toimitettava tässä direktiivissä säännellyistä kysymyksistä antamansa keskeiset kansalliset säännökset kirjallisina komissiolle.

4 artikla

Voimaantulo

Tämä direktiivi tulee voimaan kahdentenakymmenentenä päivänä sen jälkeen, kun se on julkaistu *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

5 artikla

Osoitus

Tämä direktiivi on osoitettu kaikille jäsenvaltioille.

Tehty Brysselissä

Euroopan parlamentin puolesta
Puhemies

Neuvoston puolesta
Puheenjohtaja

SÄÄDÖSEHDOTUKSEEN LIITTYVÄ RAHOITUSSELVITYS

1.	<u>PERUSTIEDOT EHDOTUKSESTA/ALOITTEESTA</u>	3
1.1.	<u>Ehdotuksen/aloitteen nimi</u>	3
1.2.	<u>Toimintalohko(t)</u>	3
1.3.	<u>Ehdotus/aloite liittyy</u>	3
1.4.	<u>Tavoite (Tavoitteet)</u>	3
1.4.1.	<u>Yleistavoite (Yleistavoitteet)</u>	3
1.4.2.	<u>Erityistavoite (Erityistavoitteet)</u>	3
1.4.3.	<u>Odotettavissa olevat tulokset ja vaikutukset</u>	3
1.4.4.	<u>Tulosindikaattorit</u>	4
1.5.	<u>Ehdotuksen/aloitteen perustelut</u>	4
1.5.1.	<u>Tarpeet, joihin ehdotuksella/aloitteella vastataan lyhyellä tai pitkällä aikavälillä sekä aloitteen yksityiskohtainen toteutusaikataulu</u>	4
1.5.2.	<u>EU:n osallistumisesta saatava lisäarvo (joka voi olla seurausta eri tekijöistä, kuten koordinoinnin paranemisesta, oikeusvarmuudesta tai toiminnan vaikuttavuuden tai täydentävyyden paranemisesta). EU:n osallistumisesta saatavalla lisäarvolla tarkoitetaan tässä kohdassa arvoa, jonka EU:n osallistuminen tuottaa sen arvon lisäksi, joka olisi saatu aikaan pelkillä jäsenvaltioiden toimilla.</u>	5
1.5.3.	<u>Vastaavista toimista saadut kokemukset</u>	5
1.5.4.	<u>Yhteensopivuus monivuotisen rahoituskehyn kanssa ja mahdolliset synergiaedut suhteessa muihin kyseeseen tuleviin välineisiin</u>	6
1.5.5.	<u>Arvio käytettävissä olevista rahoitusvaihtoehdoista, mukaan lukien mahdollisuudet määrärahojen uudelleenkohdentamiseen</u>	7
1.6.	<u>Ehdotetun toimen/aloitteen kesto ja rahoitusvaikutukset</u>	7
1.7.	<u>Suunniteltu talousarvion toteuttamistapa / Suunnitellut talousarvion toteuttamistavat</u>	7
2.	<u>HALLINNOINTI</u>	9
2.1.	<u>Seuranta- ja raportointisäännöt</u>	9
2.2.	<u>Hallinnointi- ja valvontajärjestelmä(t)</u>	9
2.2.1.	<u>Perustelut ehdotetu(i)lle hallinnointitavalle(/-tavoille), rahoituksen toteutusmekanismille(/-mekanismeille), maksujärjestelyille sekä valvontastrategialle</u>	9
2.2.2.	<u>Tiedot todetuista riskeistä ja niiden vähentämiseksi käyttöön otetuista sisäisistä valvontajärjestelmistä</u>	9
2.2.3.	<u>Valvonnan kustannustehokkuutta (valvontakustannusten suhde hallinnoitujen varojen arvoon) koskevat arviot ja perustelut sekä arviot maksujen suoritusajankohdan ja toimen päättämisaikajankohdan odotetuista virheriskitasoista</u>	9
2.3.	<u>Toimenpiteet petosten ja sääntöjenvastaisuuksien ehkäisemiseksi</u>	10

<u>3.</u>	<u>EHDOTUKSEN/ALOITTEEN ARVIOIDUT RAHOITUSVAIKUTUKSET</u>	11
<u>3.1.</u>	<u>Kyseeseen tulevat monivuotisen rahoituskehynen otsakkeet ja menopuolen budjettikohdat</u>	11
<u>3.2.</u>	<u>Arvioidut vaikutukset määrärahoihin</u>	12
<u>3.2.1.</u>	<u>Yhteenveto arvioituista vaikutuksista toimintamäärärahoihin</u>	12
<u>3.2.2.</u>	<u>Arvioidut toimintamäärärahoista rahoitetut tuotokset</u>	15
<u>3.2.3.</u>	<u>Yhteenveto arvioituista vaikutuksista hallintomäärärahoihin</u>	16
<u>3.2.4.</u>	<u>Yhteensopivuus nykyisen monivuotisen rahoituskehynen kanssa</u>	18
<u>3.2.5.</u>	<u>Ulkopuolisten tahojen rahoitusosuudet</u>	18
<u>3.3.</u>	<u>Arvioidut vaikutukset tuloihin</u>	19

1. PERUSTIEDOT EHDOTUKSESTA/ALOITTEESTA

1.1. Ehdotuksen/aloitteen nimi

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi tietynlaisia jäsenvaltioiden välisiä tavaroiden yhdistettyjä kuljetuksia koskevista yhteisistä säännöistä 7 päivänä joulukuuta 1992 annetun direktiivin 92/106/ETY muuttamisesta.

1.2. Toimintalohko(t)

Liikenne ja liikkuminen

1.3. Ehdotus/aloite liittyy

☒ uuteen toimeen

☐ uuteen toimeen, joka perustuu pilottihankkeeseen tai valmistelutoimeen⁵¹

☐ käynnissä olevan toimen jatkamiseen

☐ yhden tai useamman toimen sulauttamiseen tai uudelleen suuntaamiseen johonkin toiseen/uuteen toimeen

1.4. Tavoite (Tavoitteet)

1.4.1. Yleistavoite (Yleistavoitteet)

Direktiivin yleisenä tavoitteena on edistää intermodaaliliikenteen käyttöä EU:n sisäisissä tavarankuljetuksissa sekä vähentää tavaraliikenteen ulkoisia kustannuksia ja energian kulutusta. Direktiivillä tuetaan kestävän kehityksen tavoitetta 13 (toimiminen kiireellisesti ilmastonmuutosta ja sen vaikutuksia vastaan), tavoitetta 9 (kestävän infrastruktuurin rakentaminen sekä kestävän teollisuuden ja innovaatioiden edistäminen) ja tavoitetta 11 (turvallisten ja kestävien kaupunkien sekä asuinyhdyskuntien takaaminen).

1.4.2. Erityistavoite (Erityistavoitteet)

Direktiivin erityistavoitteet ovat:

- tarjota tukea laajalle joukolle intermodaalikuljetuksia tehokkaiden vaatimustenmukaisuusedellytysten mukaisesti
- parantaa tukea kehittämällä intermodaalikuljetuksia koskevaa raportointia
- lisätä intermodaalikuljetusten kilpailukykyä vähentämällä ulkoisia kustannuksia
- lisätä läpinäkyvyyttä ja yksinkertaistaa markkinoille pääsyä

1.4.3. Odotettavissa olevat tulokset ja vaikutukset

Selvitys siitä, miten ehdotuksella/aloitteella on tarkoitus vaikuttaa edunsaajien/kohderyhmän tilanteeseen

Ehdotuksen odotetaan lisäävän intermodaaliliikenteen kilpailukykyä yhden liikennemuodon maantiekuljetuksiin verrattuna ja siten edistävän intermodaaliliikenteen käyttöä, mikä vähentäisi ulkoisia kustannuksia.

⁵¹ Sellaisina kuin nämä on määritelty varainhoitoasetuksen 58 artiklan 2 kohdan a ja b alakohdassa.

1.4.4. Tulosindikaattorit

Ehdotetun direktiivin tuloksellisuus erityistavoitteen 1 osalta määräytyy seuraavien indikaattorien perusteella:

- intermodaalikuljetusten määrä EU:ssa kutakin liikenneyhdistelmää, markkinasegmenttiä, uudelleenlastaustekniikkaa ja käytettyjen intermodaalisten lastausyksikköjen tyyppiä kohden;
- tärkeimmät liikennekäytävät, joilla intermodaaliliikennettä käytetään ja joilla sitä ei käytetä, sekä syyt tähän.

Ehdotetun direktiivin tuloksellisuus erityistavoitteen 2 osalta määräytyy seuraavien indikaattorien perusteella:

- kertomuksen antaminen unionissa tapahtuvan intermodaaliliikenteen taloudellisesta kehityksestä direktiivissä säädettyä raportointiväliä noudattaen.

Ehdotetun direktiivin tuloksellisuus erityistavoitteen 3 osalta määräytyy seuraavien indikaattorien perusteella:

- intermodaaliliikenteen kilpailukyky yhden liikennemuodon maantiekuljetuksiin nähden sekä jäsenvaltioiden tarjoaman tuen kehitys;
- *muutokset liikennemuotoyhdistelmiin ja intermodaaliliikenteen osuus.*

Ehdotetun direktiivin tuloksellisuus erityistavoitteen 4 osalta määräytyy seuraavien indikaattorien perusteella:

- uudelleenlastaustermiinaalien kapasiteetin kehitys;
- intermodaalisia uudelleenlastaustermiinaaleja koskevien tietojen saatavuus, helppokäyttöisyys ja täydellisyys.

1.5. Ehdotuksen/aloitteen perustelut

1.5.1. Tarpeet, joihin ehdotuksella/aloitteella vastataan lyhyellä tai pitkällä aikavälillä sekä aloitteen yksityiskohtainen toteutusaikataulu

Ehdotuksella laaditaan tukikehys intermodaaliliikenteen kilpailukykyyn parantamiseksi suhteessa yhden liikennemuodon maantiekuljetuksiin, jotta voidaan lisätä intermodaaliliikenteen käyttöönottoa ja siten vähentää tavaraliikenteen ulkoisia kustannuksia. Siihen sisältyvät seuraavat tekijät:

- yhteiset ja tehokkaat vaatimustenmukaisuusedellytykset ja säännöt vaatimustenmukaisuuden todistamiseksi;
- taloudellisia ja sääntelytoimenpiteitä, joilla autetaan parantamaan intermodaaliliikenteen kilpailukykyä;
- vaatimukset termiinaalien ja niiden palvelujen läpinäkyvyyden varmistamiseksi;
- markkinaraportteja koskevat säännöt ja raporttien sisältö sekä uudelleentarkastelulauseke tukikehysten hyödyllisyyden arvioimiseksi tietyn ajan kuluttua.

Kaikkia näitä säännöksiä tulisi soveltaa kaikilta osin 30 kuukauden kuluttua tämän direktiivin voimaantulosta.

Tämä rahoitus selvitys liittyy erityisesti tutkimukseen, joka on määrä toteuttaa sen arvioimiseksi, onko tarpeen kehittää terminaalien luokittelu/merkitsemiskehys ja on riippuvainen tällaisesta tutkimuksesta, sekä markkinatutkimuksiin, joita käytetään syöttötietoina laadittaville kertomuksille.

- 1.5.2. *EU:n osallistumisesta saatava lisäarvo (joka voi olla seurausta eri tekijöistä, kuten koordinoinnin paranemisesta, oikeusvarmuudesta tai toiminnan vaikuttavuuden tai täydentävyyden paranemisesta). EU:n osallistumisesta saatavalla lisäarvolla tarkoitetaan tässä kohdassa arvoa, jonka EU:n osallistuminen tuottaa sen arvon lisäksi, joka olisi saatu aikaan pelkillä jäsenvaltioiden toimilla.*

Syyt siihen, miksi toimi toteutetaan EU:n tasolla (ennen toteutusta):

Laaditaan yhdenmukaiset säännöt a) tehokkaille vaatimustenmukaisuusedellytyksille ja niiden täyttymisen todistamiselle sekä b) niille tukityypeille, joiden avulla luodaan toimijoiden vertailukelpoinen kohtelu EU:ssa, yksinkertaistetaan kuljetusalan, jäsenvaltioiden ja komission hallinnollisia menettelyjä ja parannetaan sisämarkkinoiden toimintaa. Yhdistettyjä kuljetuksia koskevan direktiivin puutteiden vuoksi harmonisointi tällä tasolla ei ole tällä hetkellä mahdollista.

Odotettavissa oleva EU:n tason lisäarvo (toteutuksen jälkeen):

EU:n kuljetus alalla on vahva rajatylittävä ulottuvuus ja merkittävä rooli ihmisten ja tavaroiden vapaassa liikkuvuudessa EU:n sisämarkkinoilla. Tehokkaat kuljetuspalvelut ovat elintärkeitä toimitusketjuille ja talouden kasvulle EU:ssa. Liikenne on kuitenkin yhä myös yksi suurimmista kasvihuonekaasupäästöjen lähteistä ja siitä aiheutuu muita merkittäviä ruuhkiin, onnettomuuksiin ja meluun liittyviä ulkoisia kustannuksia. Liikennemäärien odotetaan myös lisääntyvän.

Tämä direktiivi on tarkoitettu selkeästi välineeksi, jolla voidaan vähentää kuljetusliikenteen ulkoisia kustannuksia parantamalla intermodaaliliikenteen kilpailukykyä suhteessa yhden liikennemuodon maantiekuljetuksiin, mikä edistäisi sen käyttöönottoa.

- 1.5.3. *Vastaavista toimista saadut kokemukset*

EU:lla on pitkä historia liikennemuotosiirtymän tukemisessa kohti ympäristöystävällisempiä liikennemuotoja ja järjestelmää, jossa eri liikennemuotoja hyödynnetään niiden mahdollisimman tehokkaissa yhdistelmissä niin, että optimoidaan liikennejärjestelmän ja -verkon käyttö ja vähennetään ulkoisia kustannuksia.

EU:lla on ollut vuodesta 1975 lähtien väline, jolla tuetaan tukikelpoisia yhdistettyjä kuljetuksia, jotka ovat intermodaalikuljetusten alaryhmä. Tämä väline korvattiin vuonna 1992 nykyisellä yhdistettyjä kuljetuksia koskevalla direktiivillä.

Komissio teki vuonna 1998 ehdotuksen yhdistettyjä kuljetuksia koskevan direktiivin muuttamiseksi lisätäkseen sen tehokkuutta. Komissio ehdotti tukikelpoisuuden laajentamista koskemaan myös kotimaisia liikenteenharjoittajia, maantieosuuksien rajoittamista 20 prosenttiin kuljetuksen kokonaismatkasta, saarten sisäisen liikenteen jättämistä soveltamisalan ulkopuolelle ja yhdistettyjen kuljetusten vapauttamista viikonloppuja koskevista ajorajoituksista. Komissio veti ehdotuksen takaisin vuonna 2001 sen vuoksi, että toimielinten välisissä neuvotteluissa ei ollut saavutettu yksimielisyyttä.

Komissio teki vuonna 2016 REFIT-arvioinnin. Siinä todettiin, että yhdistettyjä kuljetuksia koskeva direktiivi oli edelleen merkityksellinen väline yhdistettyjen kuljetusten tukemiseksi mutta että direktiivin tehokkuudessa oli merkittävästi parantamisen varaa, sillä jotkin sen säännöksistä olivat vanhentuneita, mistä aiheutui merkittävää direktiivin monitulkintaisuutta ja epäyhdenmukaista täytäntöönpanoa.

Komissio antoi tämän jälkeen uuden ehdotuksen vuonna 2017 yhdistettyjä kuljetuksia koskevan direktiivin muuttamiseksi niin, että selvennetään määritelmiä olemassa olevan oikeuskäytännön ja saatujen kantelujen perusteella, mutta ei muuteta kuljetuksen eri osuuksien kiinteisiin etäisyyksiin perustuvaa lähestymistapaa. Komissio ehdotti myös, että edistetään investointeja terminaalinfrastruktuuriin ja parannetaan merkittävästi finanssipoliittisia ja rahoituksellisia tukivälineitä.

Kaikki jäsenvaltiot suhtautuivat myönteisesti muutoksiin ja tukivat tavoitetta parantaa yhdistettyjen kuljetusten kilpailukykyä. Sen sijaan ehdotukset tukikelpoisuuden laajentamisesta ja erityisesti soveltamisalan laajentamisesta jäsenvaltioiden kuljetuksiin aiheuttivat vastustusta. Useat jäsenvaltiot vastustivat myös velvoitetta edistää terminaalikapasiteetin kasvattamista, mutta löysivät yhteisymmärryksen velvoitteesta edistää terminaaleihin tehtäviä investointeja. Jäsenvaltioiden näkemykset yhdistettyjen kuljetusten tuen lisäämisestä vaihtelivat. Jäsenvaltiot eivät kannattaneet pakollista yhdenmukaista tukea, sen sijaan ne pitivät parempana vaihtoehtona tukivelvoitetta, jossa päätös käytettävästä tukivälineestä jätettiin jäsenvaltioiden itsensä tehtäväksi. Tämä ehdotus on laadittu ottaen huomioon kyseiset jäsenvaltioiden näkemykset.

Euroopan parlamentti kannatti yleisesti ehdotusta. Se esitti taloudellisen tuen tavoitetason nostamista ja ehdotti joitakin poikkeuksia. Useat lainsäätäjien tekemät muutokset muuttivat ehdotusta niin, että hyväksyttyinä ne olisivat merkittävästi heikentäneet komission ehdotuksen tavoitteita ja tehokkuutta. Sen vuoksi komissio perui ehdotuksensa.

1.5.4. Yhteensopivuus monivuotisen rahoituskehityksen kanssa ja mahdolliset synergiaedut suhteessa muihin kyseeseen tuleviin välineisiin

Ehdotettu direktiivi on yksi kestävä ja älykkään liikkuvuuden strategiaa koskevan komission tiedonannon keskeisistä tuotoksista. Strategiassa esitetään EU:n visio tulevaisuuden liikennejärjestelmästä. Strategiassa ilmoitettiin, että komissio aikoo tarkistaa intermodaaliliikenteen sääntelykehystä, mukaan lukien yhdistettyjä kuljetuksia koskevan direktiivin (lippulaivahankkeessa 4: Tavaraliikenteen viherryttäminen).

Direktiivillä luodaan synergioita muun liikennepolitiikan ja muiden sellaisten liikennettä käsittelevien EU:n sääntelykehysten kanssa, joiden kohteena on yksittäisten liikennemuotojen ympäristötehokkuus tai ulkoisten kustannukset sisällytetään hintoihin. Ympäristötehokkuuden osalta tällaisia säädöksiä ovat erityisesti asetus (EU) 2019/1242 sekä ehdotukset COM(2021) 557 ja COM(2021) 559. Toimenpiteitä ulkoisten kustannusten sisällyttämiseksi hintoihin ovat muun muassa hiilen hinnoittelu, infrastruktuurimaksut sekä energia- ja ajoneuvoverot.

Ehdotus on monivuotisen rahoituskehityksen mukainen. Aloitteessa edellytetään rahoitusta ainakin kolmen markkinatutkimuksen tekemiseksi. Tutkimukset ovat tarpeellisia, jotta voidaan täyttää direktiivissä asetetut raportointivaatimukset. Lisäksi

rahoitusta tarvitaan tutkimukseen siitä, onko tarpeellista luoda terminaalien luokittelu/merkintäkehys, kuten direktiivissä säädetään.

1.5.5. *Arvio käytettävissä olevista rahoitusvaihtoehtoista, mukaan lukien mahdollisuudet määrärahojen uudelleenkohdentamiseen*

Ehdotuksen talousarviovaikutuksia kuvataan tässä rahoitus selvityksessä. Menojen osalta tämän aloitteen talousarviovaikutukset rajoittuvat 1.5.4 kohdassa mainittujen tutkimusten rahoittamiseen. Tutkimusten suorittaminen ei edellytä Euroopan komission henkilöstöresurssien lisäämistä. Rahoitustarpeet voidaan täyttää nykyisen monivuotisen rahoituskehysten puitteissa kohdentamalla uudelleen 0,4 miljoonan euron määrä liikennettä koskevassa komission institutionaalisiin oikeuksiin perustuvassa budjettikohdassa. Nykyiseen monivuotiseen rahoituskehykseen ei arvioida syntyvän lisäkustannuksia. Vuoden 2027 jälkeisessä monivuotisessa rahoituskehyksessä ehdotetaan, että tutkimuksista aiheutuvat kustannukset rahoitetaan seuraavasta monivuotisesta rahoituskehyksestä, sanotun kuitenkin rajoittamatta monivuotisesta rahoituskehyksestä ja ohjelmista tehtävää sopimusta.

1.6. **Ehdotetun toimen/aloitteen kesto ja rahoitusvaikutukset**

☐ **kesto on rajattu**

☐ toiminta alkaa [PP/KK]VVVV ja päättyy [PP/KK]VVVV.

☐ maksusitoumusmäärärahoihin kohdistuvat rahoitusvaikutukset koskevat vuosia VVVV–VVVV ja maksumäärärahoihin kohdistuvat rahoitusvaikutukset vuosia VVVV–VVVV.

☒ **kesto ei ole rajattu**

Käynnistysvaihe alkaa vuonna 2027 ja päättyy vuonna 2037,

minkä jälkeen toteutus täydessä laajuudessa.

1.7. **Suunniteltu talousarvion toteuttamistapa / Suunnitellut talousarvion toteuttamistavat**

☒ **Suora hallinnointi**, jonka komissio toteuttaa käyttämällä

☒ yksiköitään, myös unionin edustustoissa olevaa henkilöstöään

☐ toimeenpanovirastoja

☐ **Hallinnointi yhteistyössä** jäsenvaltioiden kanssa

☐ **Välillinen hallinnointi**, jossa täytäntöönpanotehtäviä on siirretty

☐ kolmansille maille tai niiden nimeämille elimille

☐ kansainvälisille järjestöille ja niiden erityisjärjestöille (tarkennettava)

☐ Euroopan investointipankille tai Euroopan investointirahastolle

☐ varainhoitoasetuksen 70 ja 71 artiklassa tarkoitetuille elimille

☐ julkisoikeudellisille yhteisöille

☐ sellaisille julkisen palvelun tehtäviä hoitaville yksityisoikeudellisille elimille, joille annetaan riittävät rahoitustakuut;

☐ sellaisille jäsenvaltion yksityisoikeuden mukaisille elimille, joille on annettu tehtäväksi julkisen ja yksityisen sektorin kumppanuuden täytäntöönpano ja joille annetaan riittävät rahoitustakuut;

- ☐ sellaisille elimille tai henkilöille, joille on annettu tehtäväksi toteuttaa SEU-sopimuksen V osaston mukaisia yhteisen ulko- ja turvallisuuspolitiikan erityistoimia ja jotka nimetään asiaa koskevassa perussäädöksessä.

Jos käytetään useampaa kuin yhtä hallinnointitapaa, olisi annettava lisätietoja kohdassa "Huomautukset".

Huomautukset:

Ei sovelleta

2. HALLINNOINTI

2.1. Seuranta- ja raportointisäännöt

Ilmoitetaan sovellettavat aikavälit ja edellytykset.

Komissio vastaa ehdotetun direktiivin täytäntöönpanosta yleisesti sekä raportoi Euroopan parlamentille ja neuvostolle a) intermodaaliliikenteen kilpailukyvyystä suhteessa yhden liikennemuodon maantiekuljetuksiin ennen direktiivin soveltamista ja sen jälkeen, ja b) viiden vuoden välein intermodaaliliikenteen taloudellisesta kehityksestä unionissa. Komissio arvioi kymmenen vuoden kuluttua sitä, onko tukijärjestelmä edelleen tarpeellinen.

Liikenteen ja liikkumisen pääosaston suoraan toteuttamat tehtävät seuraavat vuotuista suunnittelu- ja seurantajaksoa, jota komissio ja toimeenpanovirastot toteuttavat, mukaan lukien raportointi liikenteen ja liikkumisen pääosaston vuotuisessa toimintakertomuksessa.

2.2. Hallinnointi- ja valvontajärjestelmä(t)

2.2.1. *Perustelut ehdotetu(i)lle hallinnointitavalle(/-tavoille), rahoituksen toteutumekanismille(/-mekanismeille), maksujärjestelyille sekä valvontastrategialle*

Komissio ja tarkemmin liikenteen ja liikkumisen pääosasto hallinnoi ehdotetun direktiivin täytäntöönpanoa. Rahoitus toteutetaan hankintasopimuksilla. Menot toteutetaan suoraan hallinnoitavilla hankinnoilla varainhoitoasetuksen säännöksiä täysin noudattaen. Hankintojen ja avustusten valvontastrategia liikenteen ja liikkumisen pääosastossa sisältää etukäteen tehtäviä menettelyjen sekä sopimusten allekirjoittamisten oikeudellisia, toiminnallisia ja rahoitukseen liittyviä valvontatoimia. Lisäksi tavaroiden ja palveluiden hankinnasta aiheutuviin menoihin sovelletaan varainhoidon etukäteis- ja tarvittaessa jälkitarkastuksia.

2.2.2. *Tiedot todetuista riskeistä ja niiden vähentämiseksi käyttöön otetuista sisäisistä valvontajärjestelmistä*

Maksujen suoritusajankohdan ja toimen päättämisaikajankohdan odotettu virheriskitaso on alle 2 prosenttia.

Tämän arvoisten palvelujen hankintaan liittyvien mahdollisten riskien katsotaan olevan vähäisiä.

Riskit liittyvät hankintamenettelyjen käyttöön: viivästykset, tietojen saatavuus, oikea-aikainen tiedotus markkinoille jne. Varainhoitoasetuksen nykyisillä mekanismeilla katetaan tällaiset riskit ja niitä lievennettäisiin liikenteen ja liikkumisen pääosaston käyttöön ottamalla sisäisillä tarkastuksilla (järjestelmällisesti toteutettavat oikeudelliset ja taloudelliset etukäteistarkastukset ennen ehdotuspyyntöjen julkaisua ja sopimusten tekemistä, tuotosten seuranta ja arviointi, menojen jälkitarkastukset sisäistä tarkastusta koskevien vuotuisten työsuunnitelmien mukaisesti).

2.2.3. *Valvonnan kustannustehokkuutta (valvontakustannusten suhde hallinnoitujen varojen arvoon) koskevat arviot ja perustelut sekä arviot maksujen suoritusajankohdan ja toimen päättämisaikajankohdan odotetuista virheriskitasoista*

Ottaen huomioon myönnettävän EU-rahoituksen rajallisen laajuuden ja määrän sekä sen, että EU-rahoituksen saajia pidetään matalariskisinä, ehdotetusta direktiivistä

johtuvien tehtävien ei odoteta aiheuttavan liikenteen ja liikkumisen pääosastolle nykyisten valvontakustannusten lisäksi muita valvontakustannuksia.

2.3. Toimenpiteet petosten ja sääntöjenvastaisuuksien ehkäisemiseksi

Ilmoitetaan käytössä olevat ja suunnitellut ehkäisy- ja suojatoimenpiteet, esimerkiksi petostentorjuntastrategian pohjalta

Erityisesti seuraavia komission tavanomaisia ehkäisy- ja suojatoimenpiteitä sovelletaan:

- Komission henkilöstö tarkastaa kaikki palveluja vastaan suoritettavat maksut ennen niiden maksatusta ottaen huomioon mahdolliset sopimusvelvoitteet, taloudelliset periaatteet ja hyvän taloudenhoidon ja hallinnon periaatteet. Petostentorjuntaa koskevat määräykset (valvonta, raportointivaatimukset jne.) sisällytetään kaikkiin komission ja maksunsaajien välisiin sopimuksiin.

- Petosten, korruption ja muun lainvastaisen toiminnan ehkäisemiseksi sovelletaan rajoituksitta Euroopan petostentorjuntaviraston (OLAF) tutkimuksista annetun asetuksen (EU, Euratom) N:o 883/2013 säännöksiä ja neuvoston asetuksella (EU) 2017/1939 perustetun Euroopan syyttäjänviraston (EPPO) määräyksiä.

Komissiolla on lisäksi vahva petostentorjuntastrategia, jonka tarkistus on parhaillaan käynnissä.

Myös liikenteen ja liikkumisen pääosasto on hyväksynyt tarkistetun petostentorjuntastrategian vuonna 2020. Liikenteen ja liikkumisen pääosaston petostentorjuntastrategia perustuu komission petostentorjuntastrategiaan. Siihen sisältyy erityinen sisäisesti toteutettava riskinarviointi, jolla pyritään tunnistamaan käyttöön otettujen valvontatoimien osa-alueet, jotka ovat erityisen haavoittuvia petoksille, sekä tarvittavat toimet, joilla voidaan lisätä petosten ehkäisy-, havaitsemis- ja korjaamisvalmiuksia liikenteen ja liikkumisen pääosastossa.

Julkisiin hankintoihin sovellettavilla sopimusmääräyksillä varmistetaan, että komission yksiköt, mukaan lukien OLAF, voivat suorittaa tarkastuksia ja paikalla tehtäviä tarkastuksia OLAFin suosittelemien vakiosäännösten mukaisesti.

3. EHDOTUKSEN/ALOITTEEN ARVIOIDUT RAHOITUSVAIKUTUKSET

3.1. Kyseeseen tulevat monivuotisen rahoituskehyn otsakkeet ja menopuolen budjettikohdat

Talousarviossa jo olevat budjettikohdat

Monivuotisen rahoituskehyn otsakkeiden ja budjettikohtien mukaisessa järjestyksessä.

Monivuotisen rahoituskehyn otsake	Budjettikohta	Menolaji	Rahoitusosuudet			
	Numero	JM/EI-JM ⁵²	EFTA-mailta ⁵³	ehdokasmailta ja mahdollisilta ehdokasmailta ⁵⁴	muilta kolmansilta mailta	muut käyttötarkoitukseensa sidotut tulot
1	02.20.04.01	JM	EI	EI	EI	EI

⁵² JM = jaksotetut määrärahat; EI-JM = jaksottamattomat määrärahat.

⁵³ EFTA: Euroopan vapaakauppaliitto.

⁵⁴ Ehdokasmaat ja soveltuvin osin Länsi-Balkanin mahdolliset ehdokasmaat.

3.2. Arvioidut vaikutukset määrärahoihin

3.2.1. Yhteenveto arvioituista vaikutuksista toimintamäärärahoihin

- ☐ Ehdotus/aloite ei edellytä toimintamäärärahoja.
- ☒ Ehdotus/aloite edellyttää toimintamäärärahoja seuraavasti:

milj. euroa (kolmen desimaalin tarkkuudella)

Monivuotisen rahoituskehityksen otsake	1	Sisämarkkinat, innovointi ja digitaalitalous
---	---	--

Pääosasto: MOVE			Vuosi 2027	YHTEENSÄ ⁵⁵
○ Toimintamäärärahat				
Budjettikohta 02.20.04.01	Sitoumukset	(1a)	0,4	0,4
	Maksut	(2a)	0,4	0,4
Pääosaston MOVE määrärahat YHTEENSÄ	Sitoumukset		0,4	0,4
	Maksut		0,4	0,4

○ Toimintamäärärahat YHTEENSÄ	Sitoumukset	(4)	0,4	0,4
	Maksut	(5)	0,4	0,4
Monivuotisen rahoituskehityksen OTSAKKEESEEN 1 kuuluvat määrärahat YHTEENSÄ	Sitoumukset		0,4	0,4
	Maksut		0,4	0,4

⁵⁵ Vuodesta 2027 alkaen ehdotuksen kustannusten arvioidaan olevan 0,6 miljoonaa euroa vuonna 2032 ja 0,7 miljoonaa euroa vuonna 2037. Näiden lisäksi aiheutuu myöhemmin viimeinen 0,3 miljoonan euron lisäkustannus. Kokonaiskustannukset EU:n talousarviosta ovat näin ollen 2 miljoonaa euroa. Se ehdotetaan rahoitettavan seuraavista monivuotisista rahoituskehityksistä, sanotun kuitenkaan rajoittamatta monivuotisesta rahoituskehityksestä ja ohjelmista tehtävää sopimusta.

○ Toimintamäärärahat (kaikki otsakkeet) YHTEENSÄ	Sitoumukset	(4)	0,4	0,4
	Maksut	(5)	0,4	0,4
Tiettyjen ohjelmien määrärahoista katettavat hallintomäärärahat (kaikki otsakkeet) YHTEENSÄ		(6)		
Monivuotisen rahoituskehysten OTSAKKEISIIN 1–6 kuuluvat määrärahat YHTEENSÄ (Viitemäärä)	Sitoumukset	=4+ 6	0,4	0,4
	Maksut	=5+ 6	0,4	0,4

Monivuotisen rahoituskehysten otsake	7	”Hallintomenot”
---	----------	-----------------

Tämän osan täyttämiseksi on käytettävä [rahoituspalveluksen liitteessä](#) (Euroopan unionin yleisen talousarvion toteuttamista koskevista sisäisistä säännöistä (Euroopan komissiota koskeva pääluokka) annetun komission päätöksen liite 5) olevaa hallintomäärärahoja koskevaa selvitystä, joka on laadittava ennen rahoituspalveluksen laatimista. Liite ladataan DECIDE-tietokantaan komission sisäistä lausuntokierrosta varten.

milj. euroa (kolmen desimaalin tarkkuudella)

		Vuosi N	Vuosi N+1	Vuosi N+2	Vuosi N+3	ja näitä seuraavat vuodet (ilmoitetaan kaikki vuodet, joille ehdotuksen/aloitteen vaikutukset ulottuvat, ks. kohta 1.6)		YHTEENSÄ
Pääosasto: <.....>								
☐ Henkilöresurssit								
☐ Muut hallintomenot								
Pääosasto <.....> YHTEENSÄ	Määrärahat							

Monivuotisen rahoituskehysten OTSAKKEESEEN 7 kuuluvat määrärahat YHTEENSÄ	(Sitoumukset yhteensä = maksut yhteensä)								
--	---	--	--	--	--	--	--	--	--

milj. euroa (kolmen desimaalin tarkkuudella)

		Vuosi 2027	Vuosi 2032	Vuosi 2037	Vuosi vahvistetaan myöhemmin	YHTEENSÄ
Monivuotisen rahoituskehysten OTSAKKEISIIN 1–7 kuuluvat määrärahat YHTEENSÄ	Sitoumukset	0,4	0,6	0,7	0,3	2,0
	Maksut	0,4	0,6	0,7	0,3	2,0

3.2.2. Arvioidut toimintamäärärahoista rahoitetut tuotokset

maksusitoumusmäärärahat, milj. euroa (kolmen desimaalin tarkkuudella)

Tavoitteet ja tuotokset [↓]			Vuosi N		Vuosi N+1		Vuosi N+2		Vuosi N+3		ja näitä seuraavat vuodet (ilmoitetaan kaikki vuodet, joille ehdotuksen/aloitteen vaikutukset ulottuvat, ks. kohta 1.6)						YHTEENSÄ	
	TUOTOKSET																	
	Tyyppi ⁵⁶ i	Keski määr. kustan nukset	Lkm	Kusta nnus	Lkm	Kusta nnus	Lkm	Kusta nnus	Lkm	Kusta nnus	Lkm	Kusta nnus	Lkm	Kusta nnus	Lkm	Kusta nnus	Luku määrä yhteen sä	Kustann ukset yhteensä
ERITYISTAVOITE 1... ⁵⁷																		
– Tuotos																		
– Tuotos																		
– Tuotos																		
Välisumma, erityistavoite 1																		
ERITYISTAVOITE 2																		
– Tuotos																		
Välisumma, erityistavoite 2																		
KAIKKI YHTEENSÄ																		

⁵⁶ Tuotokset ovat tuloksena olevia tuotteita ja palveluita (esim. rahoitettujen opiskelijavaihtojen määrä tai rakennetut tiekilometrit).

⁵⁷ Kuten kuvattu kohdassa 1.4.2 ”Erityistavoitteet”.

3.2.3. Yhteenveto arvioiduista vaikutuksista hallintomäärärahoihin

☒ Ehdotus/aloite ei edellytä hallintomäärärahoja.

☐ Ehdotus/aloite edellyttää hallintomäärärahoja seuraavasti:

milj. euroa (kolmen desimaalin tarkkuudella)

	Vuosi N ⁵⁸	Vuosi N+1	Vuosi N+2	Vuosi N+3	ja näitä seuraavat vuodet (ilmoitetaan kaikki vuodet, joille ehdotuksen/aloitteen vaikutukset ulottuvat, ks. kohta 1.6)	YHTEENSÄ
--	-----------------------	-----------	-----------	-----------	---	----------

Monivuotisen rahoituskehityksen OTSAKE 7								
Henkilöresurssit								
Muut hallintomenot								
Monivuotisen rahoituskehityksen OTSAKE 7, välisumma								

Monivuotisen rahoituskehityksen OTSAKKEESEEN 7⁵⁹ sisällymättömät								
Henkilöresurssit								
Muut hallintomenot								
Monivuotisen rahoituskehityksen OTSAKKEESEEN 7 sisällymättömät, välisumma								

YHTEENSÄ								
-----------------	--	--	--	--	--	--	--	--

Henkilöresursseja ja muita hallintomenoja koskeva määrärahatarve katetaan toimen hallinnointiin jo osoitetuilla pääosaston määrärahoilla ja/tai pääosastossa toteutettujen uudelleenjärjestelyjen tuloksena saaduilla määrärahoilla sekä tarvittaessa sellaisilla lisäresursseilla, jotka toimeen hallinnoiva pääosasto voi saada käyttöönsä vuotuisessa määrärahojen jakomenettelyssä talousarvion puitteissa.

⁵⁸ Vuosi N on ehdotuksen/aloitteen toteutuksen aloitusvuosi. ”N” korvataan oletetulla ensimmäisellä toteutusvuodella (esimerkiksi: 2021). Seuraavat vuodet täydennetään vastaavasti.

⁵⁹ Tekninen ja/tai hallinnollinen apu sekä EU:n ohjelmien ja/tai toimien toteuttamiseen liittyvät tukimenot (entiset BA-budjettikohdat), epäsuora ja suora tutkimustoiminta.

3.2.3.1. Henkilöresurssien arvioitu tarve

☒ Ehdotus/aloite ei edellytä henkilöresursseja.

☐ Ehdotus/aloite edellyttää henkilöresursseja seuraavasti:

Arvio kokoaikaiseksi henkilöstöksi muutettuna

	Vuosi 2025	Vuosi 2026	Vuosi 2027	Vuosi N+3	ja näitä seuraavat vuodet (ilmoitetaan kaikki vuodet, joille ehdotuksen/aloitteen vaikutukset ulottuvat, ks. kohta 1.6)		
O Henkilöstötaulukkoon sisältyvät virat/toimet (virkamiehet ja väliaikaiset toimihenkilöt)							
20 01 02 01 (päätoimipaikka ja komission edustustot EU:ssa)							
20 01 02 03 (EU:n ulkopuoliset edustustot)							
01 01 01 01 (epäsuora tutkimustoiminta)							
01 01 01 11 (suora tutkimustoiminta)							
Muu budjettikohta (mikä?)							
O Ulkopuolinen henkilöstö (kokoaikaiseksi muutettuna) ⁶⁰							
20 02 01 (kokonaismäärärahoista katettavat sopimussuhteiset toimihenkilöt, kansalliset asiantuntijat ja vuokrahenkilöstö)	0	0	0	0			
20 02 03 (sopimussuhteiset ja paikalliset toimihenkilöt, kansalliset asiantuntijat, vuokrahenkilöstö ja nuoremmat asiantuntijat EU:n ulkopuolisissa edustustoissa)							
XX 01 xx yy zz ⁶¹	– päätoimipaikassa						
	– EU:n ulkopuolisissa edustustoissa						
01 01 01 02 (sopimussuhteiset toimihenkilöt, kansalliset asiantuntijat ja vuokrahenkilöstö - epäsuora tutkimustoiminta)							
01 01 01 12 (sopimussuhteiset toimihenkilöt, kansalliset asiantuntijat ja vuokrahenkilöstö - suora tutkimustoiminta)							
Muu budjettikohta (mikä?)							
YHTEENSÄ	0						

XX viittaa kyseessä olevaan toimintalohkoon eli talousarvion osastoon.

Henkilöresurssien tarve katetaan toimen hallinnointiin jo osoitetulla pääosaston henkilöstöllä ja/tai pääosastossa toteutettujen henkilöstön uudelleenjärjestelyjen tuloksena saadulla henkilöstöllä sekä tarvittaessa sellaisilla lisäresursseilla, jotka toimea hallinnoiva pääosasto voi saada käyttöönsä vuotuisessa määrärahojen jakomenettelyssä talousarvion puitteissa.

Kuvaus henkilöstön tehtävistä:

Virkamiehet ja väliaikaiset toimihenkilöt	
Ulkopuolinen henkilöstö	

⁶⁰ Sopimussuhteiset toimihenkilöt, paikalliset toimihenkilöt, kansalliset asiantuntijat, vuokrahenkilöstö ja nuoremmat asiantuntijat EU:n ulkopuolisissa edustustoissa.

⁶¹ Toimintamäärärahoista katettavan ulkopuolisen henkilöstön enimmäismäärä (entiset BA-budjettikohdat).

3.2.4. Yhteensopivuus nykyisen monivuotisen rahoituskehysten kanssa

Ehdotus/aloite

- ☒ voidaan rahoittaa kokonaan kohdentamalla menoja uudelleen monivuotisen rahoituskehysten kyseisen otsakkeen sisällä.

Aloite rahoitetaan liikennepoliittikan tukemista koskevasta budjettikohdasta (02.20.04.01) eikä rahoitussuunnitelmaan tarvita muutoksia.

- ☐ edellyttää monivuotisen rahoituskehysten kyseiseen otsakkeeseen sisältyvän kohdentamattoman liikkumavaran ja/tai monivuotista rahoituskehystä koskevassa asetuksessa määriteltyjen erityisvälineiden käyttöä.

Selvitys tarvittavista toimenpiteistä, mainittava myös kyseeseen tulevat rahoituskehysten otsakkeet, budjettikohdat ja määrät sekä ehdotetut välineet.

- ☐ edellyttää monivuotisen rahoituskehysten tarkistamista.

Selvitys tarvittavista toimenpiteistä, mainittava myös kyseeseen tulevat rahoituskehysten otsakkeet, budjettikohdat ja määrät

3.2.5. Ulkopuolisten tahojen rahoitusosuudet

Ehdotus/aloite

- ☒ rahoittamiseen ei osallistu ulkopuolisia tahoja
- ☐ rahoittamiseen osallistuu ulkopuolisia tahoja seuraavasti (arvio):

Määrärahat, milj. euroa (kolmen desimaalin tarkkuudella)

	Vuosi N ⁶²	Vuosi N+1	Vuosi N+2	Vuosi N+3	ja näitä seuraavat vuodet (ilmoitetaan kaikki vuodet, joille ehdotuksen/aloitteen vaikutukset ulottuvat, ks. kohta 1.6)			Yhteensä
Rahoitukseen osallistuva taho								
Yhteisrahoituksella katettavat määrärahat YHTEENSÄ								

⁶²

Vuosi N on ehdotuksen/aloitteen toteutuksen aloitusvuosi. ”N” korvataan oletetulla ensimmäisellä toteutusvuodella (esimerkiksi: 2021). Seuraavat vuodet täydennetään vastaavasti.

3.3. Arvioidut vaikutukset tuloihin

☒ Ehdotuksella/aloitteella ei ole vaikutuksia tuloihin.

☐ Ehdotuksella/aloitteella on vaikutuksia tuloihin seuraavasti:

☐ vaikutukset omiin varoihin

☐ vaikutukset muihin tuloihin

tulot on kohdennettu menopuolen budjettikohtiin ☐

milj. euroa (kolmen desimaalin tarkkuudella)

Tulopuolen budjettikohta:	Käytettävissä olevat määrärahat kuluvana varainhoitovu onna	Ehdotuksen/aloitteen vaikutus ⁶³						
		Vuosi N	Vuosi N+1	Vuosi N+2	Vuosi N+3	ja näitä seuraavat vuodet (ilmoitetaan kaikki vuodet, joille ehdotuksen/aloitteen vaikutukset ulottuvat, ks. kohta 1.6)		
Momentti								

Vastaava(t) menopuolen budjettikohta (budjettikohdat) käyttötarkoitukseensa sidottujen tulojen tapauksessa:

--

Muita huomautuksia (esim. tuloihin kohdistuvan vaikutuksen laskentamenetelmä/-kaava tai muita lisätietoja).

⁶³

Perinteiset omat varat (tulli- ja sokerimaksut) on ilmoitettava nettomääräisinä eli bruttomäärästä on vähennettävä kantokuluja vastaava 20 prosentin osuus.