



Bryssel 8.11.2017
COM(2017) 648 final

2017/0290 (COD)

Ehdotus

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVI

tietynlaisia jäsenvaltioiden välisiä tavaroiden yhdistettyjä kuljetuksia koskevista yhteisistä säännöistä annetun direktiivin 92/106/ETY muuttamisesta

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

{SWD(2017) 362 final} - {SWD(2017) 363 final}

PERUSTELUT

1. EHDOTUKSEN TAUSTA

• Ehdotuksen perustelut ja tavoitteet

Vuoden 2017 unionin tilaa koskevassa puheessa annetaan selvä viesti: EU:n olisi otettava maailmanlaajuinen johtoasema hiilestä irtautumisessa ja muutettava aloitteet työpaikoiksi, kasvuksi ja innovaatioiksi¹. Pariisin ilmastopimuksen tultua voimaan siirtymistä nykyaikaiseen vähähiiliseen talouteen on nopeutettava. Kesäkuussa 2017 kokoontunut Eurooppa-neuvosto² vahvisti EU:n ja sen jäsenvaltioiden sitoumuksen panna Pariisin ilmastopimus täytäntöön nopeasti ja täysimääräisesti ja johtaa edelleen ilmastomuutoksen torjuntaa. Eurooppa-neuvosto totesi myös, että Pariisin sopimus on ”Euroopan teollisuuden ja talouden nykyaikaistamisen kannalta keskeinen tekijä”.

Koska liikenteellä on suuri vaikutus kasvihuonekaasupäästöihin ja ilman pilaantumiseen, liikenteen kestävyuden parantaminen on olennainen osa EU:n liikennepolitiikkaa. Siirtymisen energiatehokkaaseen ja vähähiiliseen liikenteeseen todettiin olevan ratkaisevan tärkeää helmikuussa 2015 julkaistussa energiaunionistrategiassa³. Tätä siirtymää tuetaan konkreettisilla toimilla, jotka esiteltiin kesäkuussa 2016 hyväksytyssä vähäpäästöistä liikkuvuutta koskevassa strategiassa⁴. Näiden toimien tavoitteena on i) optimoida liikennejärjestelmän tehokkuus digitalisoinnin ja multimodaalisuuden edistämisen avulla ja ii) lisätä vähäpäästöisen vaihtoehtoisen energian käyttöä liikenteessä ottamalla käyttöön asianmukainen vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuuri, jotta voidaan siirtyä kohti päästöttömiä ajoneuvoja. Näitä toimenpiteitä pannaan parhaillaan täytäntöön. Toukokuussa 2017 julkaistussa ”Eurooppa liikkeellä” -tiedonannossa⁵ esitettiin suunnitelma sosiaalisesti oikeudenmukaisesta siirtymisestä puhtaaseen, kilpailukykyiseen ja verkotettuun liikkuvuuteen. Tiedonannon yhteydessä esitettiin ensimmäinen ehdotuspaketti. Nyt ehdotetaan lisätoimenpiteitä toisessa ”Eurooppa liikkeellä” -paketissa. Niihin sisältyvät puhtaita moottoriajoneuvoja koskevan direktiivin tarkistus ja yhdistettyjä kuljetuksia koskevan direktiivin muuttaminen.

Direktiivi 92/106/ETY⁶ (yhdistettyjä kuljetuksia koskeva direktiivi) on ainoa unionin tason oikeudellinen väline, jolla kannustetaan suoraan siirtymistä maanteiden tavaraliikenteestä vähäpäästöisempiin liikennemuotoihin kuten sisävesi-, meri- ja rautatieliikenteeseen. Sen avulla pyritään parantamaan rajatylittävän intermodaaliliikenteen (ja tarkemmin sanottuna ’yhdistettyjen kuljetusten’) kilpailukykyä pelkästään maanteitse tapahtuvaan tavaraliikenteeseen verrattuna.

Sääntelytoimilla i) turvataan vapaus tarjota rajatylittävää palvelua, eli yhdistetyt kuljetukset suojataan kansallisilta rajoituksilta (lupajärjestelmät, säännellyt tariffit ja kiintiöt); ii) selvennetään, että maanteiden kabotaasiliikennettä koskevia rajoituksia (asetus (EY) 1072/2009) ei sovelleta kansainvälisten yhdistettyjen kuljetusten maantiesuuksiin; sekä iii) sallitaan raskaammat kuormat intermodaaliliikenteen maantiesuuksilla käytetyille

¹ https://ec.europa.eu/commission/news/president-juncker-delivers-state-union-address-2017-2017-sep-13_en

² http://www.consilium.europa.eu/press-releases-pdf/2017/6/47244661588_en.pdf

³ COM(2015) 80.

⁴ COM(2016) 501.

⁵ COM(2017) 283.

⁶ Tietynlaisia jäsenvaltioiden välisiä tavaroiden yhdistettyjä kuljetuksia koskevista yhteisistä säännöistä annettu direktiivi 92/106/ETY (EYVL L 368, 17.12.1992, s. 38).

ajoneuvoille kuormausyksikön tyhjäpainon kompensoimiseksi ja 45 jalan konttien käyttö lisäämällä viittaus painoja ja mittoja koskevaan direktiiviin (direktiivi 53/96/EY).

Taloudellisiin tukitoimenpiteisiin sisältyvät tiettyjen verokannustimien myöntäminen eräiden yhdistettyihin kuljetuksiin käytettäviin maantieajoneuvoihin sovellettavien verojen osalta sekä omaan lukuun tapahtuvan kuljetuksen määritelmän laajentaminen. Näillä toimenpiteillä oli pääasiassa tarkoitus osittain korjata yhdistettyjen kuljetusten ja pelkästään maanteitse tapahtuvien kuljetusten välinen epätasapaino, joka johtuu sellaisista negatiivisista ulkoisvaikutuksista, joita ei oteta täydessä mitassa huomioon maanteiden tavarakuljetusten hinnoissa.

Olosuhteet ovat kuitenkin muuttuneet huomattavasti sen jälkeen kun direktiivi hyväksyttiin vuonna 1992. Tämä koskee muun muassa paperisten kuljetusasiakirjojen ja leimojen käyttöä osoituksena kelpoisuudesta yhdistettyihin kuljetuksiin sekä koko tavaraliikennemarkkinoiden toimintaympäristöä. Vaikka direktiivillä on edelleen merkitystä negatiivisten ulkoisvaikutusten vähentämiseen tähtäävän EU:n liikennepolitiikan tavoitteen saavuttamisen kannalta, sen vaikuttavuutta ja tehokkuutta voitaisiin vielä parantaa, jos sitä tarkastellaan asianmukaisesti uudelleen.

Tämän aloitteen tavoitteena on parantaa edelleen yhdistettyjen kuljetusten kilpailukykyä maanteiden pitkän matkan tavaraliikenteeseen verrattuna ja siten lisätä siirtymää maanteiden tavaraliikenteestä muihin liikennemuotoihin. Tarkoituksena on näin vähentää maanteiden tavaraliikenteestä aiheutuvien negatiivisten ulkoisvaikutusten osuutta. Tämä tehdään

- selventämällä ja laajentamalla yhdistetyn kuljetuksen määritelmää;
- parantamalla kelpoisuutta ja valvontaa koskevien ehtojen seurantaa;
- parantamalla kannustimien vaikuttavuutta; ja
- parantamalla direktiivin raportointi- ja seurantasäännöksiä.

Aloite edistää sääntelyn toimivuutta ja tuloksellisuutta koskevaa REFIT-ohjelmaa, sillä sen tarkoituksena on päivittää ja yksinkertaistaa direktiiviä.

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

Tällä aloitteella pyritään tukemaan multimodaalisuutta ja kasvattamaan siirtymää maanteiden tavaraliikenteestä korjaamalla voimassa olevan lainsäädännön (direktiivi 92/106/ETY) puutteita ja erityisesti laajentamalla sen soveltamisalaa käyttämällä laajempaa valikoimaa mahdollisia tukitoimenpiteitä. Tähän sisältyy uudelleenlastausinfrastruktuurille annettava investointituki, joka tarjoaisi lisäkannustimia ja pienentäisi intermodaalikuljetusten ja pelkästään maanteitse tapahtuvien tavarakuljetusten välistä kilpailukykyeroa.

Aloite täydentää muita toimenpiteitä, joilla pyritään luomaan yhtenäinen eurooppalainen liikennealue ja joilla edistetään myös osaltaan siirtymistä kestävämpiin liikennemuotoihin. Näihin lukeutuvat asetus (EU) N:o 913/2010, jolla perustetaan kansainväliset rautateiden tavaraliikennekäytävät, yhtenäisestä eurooppalaisesta rautatiealueesta annettu direktiivi 2012/34/EU, yhdenmukaistetuista jokitiedotuspalveluista (RIS) annettu direktiivi 2005/44/EY sekä asetus (EU) N:o 1315/2013 (TEN-T), jossa vahvistetaan unionin suuntaviivat Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi.

- **Yhdenmukaisuus unionin muiden politiikkojen kanssa**

Aloite liittyy komission pyrkimykseen luoda joustava energiaunioni⁷ ja tulevaisuuteen suuntautuva ilmastonmuutospolitiikka, ja se on osa vähäpäästöiseen liikkuvuuteen liittyviä ehdotuksia. ”Eurooppa liikkeellä” -tiedonannossa⁸ esitettiin suunnitelma sosiaalisesti oikeudenmukaisesta siirtymisestä puhtaaseen, kilpailukykyiseen ja verkotettuun liikkuvuuteen. Siihen liittyi joukko ehdotuksia, joista mainittakoon eurovinjettidirektiivin (direktiivi 1999/62/EY) tarkistaminen, sähköisten tiemaksujärjestelmien yhteentoimivuudesta annetun direktiivin 2004/52/EY uudelleenlaadinta, maanteiden tavaraliikenteen alan markkinoille pääsyä ja työoloja ja -ehtoja koskevien asetusten tarkistaminen sekä lisätoimet perustan luomiseksi vuorovaikutteiselle, verkotetulle ja automatisoidulle liikkuvuudelle.

Jotta siirtymisessä vähähiiliseen liikkuvuuteen voitaisiin edetä pidemmälle, näitä toimenpiteitä täydennetään nyt uusilla ehdotuksilla, joita ovat puhtaita ajoneuvoja koskevan direktiivin (direktiivi 2009/33/EY) tarkistaminen, kansainvälisen linja-autoliikenteen markkinoille pääsystä annetun asetuksen (EY) N:o 1073/2009 muuttaminen, ehdotus henkilö- ja pakettiautojen uusista hiilidioksidipäästövaatimuksista vuoden 2020 jälkeen, aloite vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönoton edistämiseksi sekä nyt käsillä oleva ehdotus yhdistettyjä kuljetuksia koskevan direktiivin muuttamisesta.

Sen lisäksi, että ehdotus auttaa optimoimaan kuljetusten tehokkuuden tukemalla suoraan multimodaalisuutta, se edistää myös nykyaikaisen ja tehokkaan infrastruktuurin käyttöönottoa, johon tarvitaan lisäinvestointeja, kuten Euroopan investointiohjelmassa korostetaan⁹. Ehdotetuilla laajennetuilla tukitoimenpiteillä, etenkin uudelleenlastaustermiinalien infrastruktuuri-investoinneille annettavalla tuella, aloite tukee investointeja Euroopan laajuisessa liikenneverkossa tarvittaviin uudelleenlastausvalmiuksiin.

Ehdotettu muutos on linjassa kabotaasiliikenteen ehtoja ja maantieliikenteen työntekijöiden lähettämistä koskevien voimassa olevien ja ehdotettujen sääntöjen kanssa. Nykyisen yhdistettyjä kuljetuksia koskevan direktiivin 4 artiklassa säädetään niin sanotusta ’kabotaasivapautuksesta’, jonka mukaan kaikilla unioniin sijoittautuneilla kuljetusyrittäjillä, jotka täyttävät jäsenvaltioiden välisille tavarankuljetusmarkkinoille pääsyn edellytykset, on oikeus suorittaa yhdistetyn kuljetuksen maantiesuus, johon saattaa sisältyä rajan ylittäminen.

Nykyisen määritelmän mukaan yhdistettyjä kuljetuksia on pidettävä yksinomaan kansainvälisinä kuljetuksina. Tämä on vahvistettu useissa unionin tuomioistuimen tuomioissa¹⁰, ja sitä korostetaan asetuksen (EY) N:o 1072/2009 johdanto-osan 16 kappaleessa¹¹. Tällaisten kuljetusten kannustamiseksi kansainvälisiä yhdistettyjä

⁷ COM(2015) 80 final.

⁸ COM(2017) 283 final.

⁹ https://ec.europa.eu/commission/priorities/jobs-growth-and-investment/investment-plan_fi

¹⁰ Esimerkiksi asiassa C-2/84 komissio v. Italia tuomioistuim vahvisti, että yhdistetyn kuljetuksen maantiesuus on erottamaton osa yhtä kansainvälistä yhdistettyä kuljetusta lähtöpaikasta määräpaikkaan, eikä sitä siksi pidä katsoa kansalliseksi kuljetukseksi. ”[...] yhdistetty kuljetus olisi katsottava yhdeksi kuljetukseksi lähtöpaikasta määräpaikkaan. Pelkästään se, että määränpäänä olevassa jäsenvaltiossa tavaroita kuljetetaan ainoastaan maanteitse, ei voi poistaa yhdistetyn maantie- ja rautatiekuljetuksen etuja.”

¹¹ ”Tämä asetus ei rajoita tietynlaisia jäsenvaltioiden välisiä tavaroiden yhdistettyjä kuljetuksia koskevista yhteisistä säännöistä 7 päivänä joulukuuta 1992 annetun neuvoston direktiivin 92/106/ETY niiden säännösten soveltamista, jotka koskevat saapuvaa tai lähtevää maanteiden tavaraliikennettä yhdistettyjen kuljetusten yhteydessä. Kabotaasiliikenteen määritelmä kattaa vastaanottavan jäsenvaltion

kuljetuksia olisi verrattava pelkästään maanteitse tapahtuviin kansainvälisiin kuljetuksiin ja niillä olisi oltava samat säännöt. Useimmat sidosryhmät ja liikenteenharjoittajat ovat yhtä mieltä siitä, että tämä on perusedellytys sille, että kansainväliset intermodaalikuljetukset voivat kilpailla tasapuolisesti pelkästään maanteitse tapahtuvien kansainvälisten kuljetusten kanssa, ja että tämä määritelmä olisi säilytettävä.

Eräät sidosryhmät katsovat kuitenkin, että yhdistettyjä kuljetuksia koskeva direktiivi avaa mahdollisuuden kabotaasisääntöjen kiertämiseen, koska on vaikea todistaa, että kuljetus on luonteeltaan 'kansainvälinen yhdistetty kuljetus'. Tähän ongelmaan puuttumiseksi uusissa toimenpiteissä, joita esitetään yhdistettyjä kuljetuksia koskevan direktiivin ehdotetussa muutoksessa, kabotaasisääntöjä koskevan asetuksen (EY) 1072/2009 ehdotetussa muutoksessa sekä maantieliikenteen alan työntekijöiden lähettämistä koskevan direktiivin ja direktiivin 2014/67/EU tietyt näkökohtia koskevissa ehdotetuissa erityissäännöissä, otetaan käyttöön yksinkertaisemmat määritelmät ja käytetään täysimääräisesti hyödyksi 'liikkuvuuden digitaalisen vallankumouksen' tarjoama mahdollisuus parantaa kuljetusten tehokkuutta hyödyntämällä paremmin digitalisaatiota. Kun liikenteenharjoittajat voivat toimittaa tarvittavat todistetiedot viranomaisille sähköisesti, hallinnollinen taakka kevenee ja valvontamenettelyjen kustannukset alenevat. Sähköisten tietojen avulla kansalliset viranomaiset voisivat myös helpommin erottaa kansainvälisten yhdistettyjen kuljetusten maantieosuudet kabotaasiliikenteestä ja ehkäistä mahdolliset väärinkäytökset.

Ehdotettu yhdistettyjen kuljetusten soveltamisalan laajentaminen kansallisiin kuljetuksiin tukee yhdistettyjen kuljetusten kehittämistä EU:ssa. Laajennus ei vaikuta kabotaasiliikenteen määrään, sillä 'kabotaasivapautusta' ei sovelleta tällaisiin kansallisiin yhdistettyihin kuljetuksiin. Tällaisessa tapauksessa yhdistetyn kuljetuksen maantieosuuteen sovellettaisiin asetuksen (EY) 1072/2009, sellaisena kuin se on muutettuna, kabotaasisääntöjä sekä työntekijöiden lähettämistä koskevia ehdotettuja uusia sääntöjä. Tällä on tarkoitus varmistaa, ettei kansallisissa yhdistetyissä kuljetuksissa mahdollisesti harjoitettava kabotaasi johda epäreiluun kilpailuun EU:n markkinoilla.

2. OIKEUSPERUSTA, TOISSIJAISUUSPERIAATE JA SUHTEELLISUUSPERIAATE

• Oikeusperusta

Direktiivin 92/106/ETY oikeusperustana ovat EY:n perustamissopimuksen 75 artiklan ja 84 artiklan 2 kohta.

Ehdotetun muutoksen oikeusperustana on Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen (SEUT-sopimuksen) 91 artiklan 1 kohta (aiempi EY-sopimuksen 71 artikla). Mainittu artikla antaa oikeusperustan EU:n lainsäädännölle, jossa vahvistetaan erityisesti a) yhteiset säännöt, joita sovelletaan kansainväliseen liikenteeseen jäsenvaltion alueelle tai sen alueelta taikka yhden tai useamman jäsenvaltion alueen kautta; b) edellytykset, joilla muut kuin jäsenvaltiossa asuvat liikenteenharjoittajat saavat harjoittaa liikennettä siellä; [...] d) muut aiheelliset säännökset.

sisäiset maantieliikenteen matkat, jotka eivät ole osa direktiivissä 92/106/ETY tarkoitettua yhdistettyä kuljetusta, ja niihin olisi sen vuoksi sovellettava tämän asetuksen vaatimuksia.”

- **Toissijaisuusperiaate (jaetun toimivallan osalta)**

Yhdistettyjä kuljetuksia koskevan direktiivin muuttamisen tavoitteena on edistää siirtymistä maanteiden tavaraliikenteestä vähemmän ympäristöä kuormittaviin liikennemuotoihin ja vähentää siten edelleen EU:n liikennejärjestelmän negatiivisia ulkoisvaikutuksia. Tähän tavoitteeseen liittyy yhdistettyjä kuljetuksia tukevien toimenpiteiden laajentaminen ja direktiivin yksinkertaistaminen ja selkeyttäminen. Tavoitetta ei voida riittäväällä tavalla saavuttaa jäsenvaltioiden tasolla, koska suurin osa yhdistetyistä tavarakuljetuksista on rajat ylittäviä ja ne perustuvat jäsenvaltioiden intermodaaliseen infrastruktuuriin. Intermodaaliseen uudelleenlastausinfrastruktuuriin tehtäviin investointeihin tarvitaan koordinoitua lähestymistapaa.

Koska lähes 20 prosenttia Euroopan intermodaaliliikenteestä on kansallista (yhdessä jäsenvaltiossa tapahtuvaa) eikä kuulu nykyisin direktiivin soveltamisalaan, soveltamisalan laajentaminen kansallisiin yhdistettyihin kuljetuksiin laajentaisi liikennemuotosiirtymän edistämiseksi tarvittavien tukitoimenpiteiden soveltamisalaa. Tämä pienentäisi samalla kokonaisulkoisvaikutuksia, erityisesti kasvihuonekaasupäästöjä ja ruuhkia, joiden vaikutukset ulottuvat yli kansallisten rajojen. Alueellisen tai kansallisen tason ruuhkat vaikuttavat suoraan kaikkiin tienkäyttäjiin. Myös kasvihuonekaasupäästöillä ja ilman pilaantumisella on eurooppalainen ulottuvuus.

Jäsenvaltioiden tukitoimenpiteille asetettavat yhteiset tavoitteet estävät myös sen, että yhdistettyjen kuljetusten tueksi kansallisella tasolla toteutetuilla erityisillä toimenpiteillä olisi päällekkäisiä tai toisistaan poikkeavia vaikutuksia. Erityisesti terminaalien investointitukea koskevien toimenpiteiden osalta tarvitaan terminaalien kattavuutta koskeva yhteinen tavoite ylikapasiteetin välttämiseksi.

- **Suhteellisuusperiaate**

Ehdotetut toimenpiteet auttavat saavuttamaan alkuperäisessä direktiivissä asetetut tavoitteet.

Soveltamisalan laajentaminen kansallisiin kuljetuksiin on tarpeellista direktiivin vaikutuksen vahvistamiseksi. Yhdistetyn kuljetuksen määritelmää ja kelpoisuusehtoja on selvennettävä sen varmistamiseksi, että direktiiviä sovelletaan tehokkaammin etenkin suhteessa sääntelyllisten ja taloudellisten tukitoimenpiteiden tarjoamiin hyötyihin.

Tukitoimenpiteissä ei määritellä pakollisia tasoja taloudelliselle tuelle, vaan tällaisen tuen laajuus ja tarjoamistapa jätetään kansalliseen toimivaltaan. Jäsenvaltioille, yrityksille ja yksityishenkilöille aiheutuvat kustannukset ovat vähäisiä mahdollisiin hyötyihin verrattuina. Etenkin terminaalien investointituen odotetaan tuottavan hyötyjä myös tarkasteltavan ajanjakson jälkeen.

- **Sääntelytavan valinta**

Koska muutettava säädös on direktiivi, muutossäädöksen olisi oltava samanmuotoinen.

3. JÄLKIARVIOINTIEN, SIDOSRYHMIEN KUULEMISTEN JA VAIKUTUSTEN ARVIOINTIEN TULOKSET

- **Jälkiarvioinnit/toimivuustarkastukset**

Komissio julkaisi direktiiviä 92/106/ETY koskevan arviointinsa vuonna 2016¹². Tammikuussa 2015 julkaistiin myös ulkopuolinen selvitys otsikolla ”Analysis of the EU Combined Transport”¹³.

Arvioinnissa todettiin, että direktiivi on edelleen merkityksellinen väline yhdistettyjen kuljetusten tukemiseksi. Arvioinnin mukaan ilman EU:n toimia rajatylittävälle yhdistetyille kuljetuspalveluille aiheutuisi esteitä, jotka johtuvat erilaisista oikeusjärjestelmistä, mikä tekisi näistä palveluista vähemmän houkuttelevia ja mahdollisesti toteuttamiskelvottomia. Arvioinnissa korostettiin, että yhdistetyt kuljetukset auttavat vähentämään negatiivisia ulkoisvaikutuksia liikennemuotosiirtymän avulla. Arvioinnissa kävi kuitenkin ilmi, että direktiivin vaikuttavuutta voitaisiin vielä huomattavasti parantaa, koska osa sen säännöksistä on vanhentunut, sen sanamuodot ovat paikoittain epäselviä ja sen soveltamisala on rajallinen. Puutteet liittyvät erityisesti yhdistetyn kuljetuksen määritelmään, verokannustimien rajallisuuteen ja vanhentuneisiin kuljetusasiakirjoja koskeviin säännöksiin.

- **Sidosryhmien kuuleminen**

Sidosryhmien kuulemiset toteutettiin 11. joulukuuta 2002 julkaistussa komission tiedonannossa (COM(2002) 704 final) esitettyjen konsultointiprosessiin sovellettavien vähimmäisvaatimusten mukaisesti.

Järjestetyissä kuulemisissa kerättiin näkemyksiä ehdotetuista toimenpiteistä ja niiden todennäköisistä vaikutuksista. Sidosryhmiä kuultiin kysymyksistä, joita ei käsitelty aiemmissa julkisissa kuulemisissa (REFIT). Kuulemiset antoivat yleiskuvan siitä, mitä mieltä eri sidosryhmät ovat ehdotetuista toimenpiteistä ja vaihtoehdoista, kuinka ne odottavat niiden vaikuttavan itseensä ja mikä on sidosryhmien parhaana pitämä vaihtoehto.

Kuulemiseen sisältyivät seuraavat toimet:

- (1) Julkinen kuuleminen toteutettiin avoimena internetkuulemisena, joka kesti 12 viikkoa. Kuuleminen järjestettiin 23. tammikuuta – 23. huhtikuuta 2017, ja siinä käytettiin EUSurvey-välinettä ja PO MOVEn kuulemissivua. Komissio vastaanotti 79 täydellistä kyselylomaketta ja kuusi kannanottoa 17 jäsenvaltiosta ja Sveitsistä, pääasiassa kuljetus- ja logistiikka-alalta: 43 prosenttia liike-elämän järjestöiltä (joiden joukossa 13 eurooppalaista tai kansainvälistä organisaatiota), 36 prosenttia yksityisiltä yrityksiltä, 11 prosenttia viranomaisilta, 8 prosenttia kansalaisjärjestöiltä ja 2 prosenttia tiedeyhteisöltä.
- (2) Ulkopuolisen konsultin avulla järjestettiin kohdennettu sidosryhmien internetkuuleminen 10.–31. maaliskuuta 2017. Siinä keskityttiin pääasiassa määritelmään ja taloudellisiin kannustimiin ja se oli räätälöity eri sidosryhmille (toimiala, jäsenvaltiot, työmarkkinaosapuolet ja muut intressitahot). Komissio

¹² REFIT ex-post evaluation of Combined Transport Directive 92/106/EEC Final Report, SWD(2016) 140 final.

¹³ <http://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/strategies/studies/doc/2015-01-freight-logistics-lot2-combined-transport.pdf>.

vastaanotti 122 täydellistä kyselylomaketta 12 jäsenvaltiosta ja Sveitsistä: 44 prosenttia liikenteenharjoittajilta tai niiden järjestöiltä, 17 prosenttia kuljetuspalvelujen käyttäjiltä tai niiden toimialajärjestöiltä, 25 prosenttia kansallisilta viranomaisilta ja 14 prosenttia muilta liikennealan järjestöiltä.

- (3) Kohdennetuille kuulemiseen osallistuneille sidosryhmille annettiin mahdollisuus näkemystenvaihtoon 30. maaliskuuta 2017 järjestetyssä sidosryhmätapaamisessa. Siihen osallistuneet 35 sidosryhmää edustivat kaikkia liikennemuotoja sekä sisävesi- ja merisatamia, terminaaleja, vaunujen omistajia ja yhdistettyjen kuljetusten toimialaa.
- (4) Jäsenvaltioiden ylimääräinen kokous, johon osallistui 14 jäsenvaltiota, järjestettiin 10. huhtikuuta 2017.

Tiivistelmä saaduista vastauksista ja tulosten käytöstä

Sekä kuljetus- ja logistiikka-ala (jota edustivat kuljetusten käyttäjät, liikenteenharjoittajat ja niitä edustavat järjestöt) että viranomaiset ovat todenneet, että yhdistettyjä kuljetuksia koskevaa direktiiviä on tarpeen muuttaa pikaisesti. Voimassa olevaa lainsäädäntöä pidetään vanhentuneena, yhdistetyille kuljetuksille annettavaa sääntelyllistä ja taloudellista tukea pidetään riittämättömänä ja kelpoisten kuljetusten ehtojen ei katsota soveltuvan nykyaikaisiin toimitusketjuratkaisuihin ja yhdistettyjen kuljetuspalvelujen kilpailutilanteeseen.

Yhdistetyn kuljetuksen määritelmän osalta suurin osa sidosryhmistä kannatti direktiivin soveltamisalan laajentamista kansalliseen liikenteeseen ja EU:n ulkopuolisiin maihin suuntautuviin kuljetuksiin, millä odotetaan olevan huomattava myönteinen vaikutus yhdistettyjen kuljetusten määriin ja ympäristöön. Eniten kommentteja herätti yhdistettyjen kuljetusten maantiesuuden pituusrajan mahdollinen muuttaminen. Näkökannat olivat usein vastakkaisia: monet sidosryhmät ja kansalliset viranomaiset haluavat säilyttää nykyiset rajat, mahdollisesti tietyn joustavuuden kanssa, kun taas yksityinen sektori kannattaa maantiesuuden pituutta koskevien rajoitusten poistamista.

Vaikka näkökannat poikkesivat toisistaan, esitetystä mahdollisesta kompromississa voitaisiin säilyttää nykyinen määritelmä ja 150 kilometrin pituus, mutta luotaisiin enemmän joustavuutta säilyttämällä lähimmän sopivan terminaalin käsite ja määrittelemällä se paremmin. Muun kuin maantiesuuden osalta sidosryhmät eivät ilmaisseet vahvoja kantoja nykyisen 100 kilometrin vähimmäispituuden muuttamisesta; tätä kynnyspituutta pidettiin merkityksettömänä rautatie- ja maantiekuljetuksissa, mutta epätarkoituksenmukaisena sisävesiliikenteen yhdistetyissä kuljetuksissa.

Sidosryhmien mukaan nykyisen direktiivin puitteissa tarjottava tuki on yleisesti ottaen riittämätöntä yhdistettyjen kuljetusten edistämiseksi unionissa. Kahta sääntelyllistä tukitoimenpidettä pidettiin kuitenkin erityisen tehokkaina:

- vapautus 'kabotaasirajoituksista' maantiesuuksilla; ja
- painoja ja mittoja koskevan direktiivin mukainen 44 tonnin poikkeus yhdistettyjen kuljetusten 40 tonnin rajasta.

Taloudellisten tukitoimien osalta tuettiin yleisesti taloudellisen tuen laajentamista kaikkiin yhdistettyihin kuljetuksiin kussakin liikennemuotoyhdistelmässä. Seuraavien toimenpiteiden katsottiin tuottavan suurimman myönteisen vaikutuksen yhdistettyjen kuljetusten määrään: i) tuki yhdistettyjen kuljetusten terminaaleihin tehtäville suorille investoinneille, mahdollisesti täydennettynä uudelleenlastattua kuormausyksikköä kohden annettavilla avustuksilla;

ii) kannustimet yhdistettyihin kuljetuksiin liittyville tietotekniikkainvestoinneille tai innovatiivisten ratkaisujen, kuten vähäpäästöisempien rekkojen, käytölle; ja iii) rautateitä käyttävien yhdistettyjen kuljetusten käyttömaksujen alentaminen. Jäsenvaltiot suhtautuivat epäilevästi pakollisiin tukitoimenpiteisiin.

Useimmat sidosryhmät halusivat selventää yhdistettyjen kuljetusten kelpoisuuden osoittamiseen liittyviä ehtoja. Ne tukivat myös sähköisiin asiakirjoihin perustuvan järjestelmän käyttöönottoa, millä voitaisiin korvata vanhentunut paperisten asiakirjojen ja leimojen järjestelmä. Myös jäsenvaltiot tukivat tätä.

Sidosryhmät olivat yleisesti ottaen vahvasti kiinnostuneita saamaan säännöllisesti tietoa yhdistettyjen kuljetusten tilasta. Ne peräänkuuluttivat yhdistettyihin kuljetuksiin liittyvien tietojen säännöllistä keräämistä ja julkaisemista. Ne tukivat myös yksityiskohtaisempien raporttien laatimista ja julkaisemista. Lisäksi ne ehdottivat, että muutettua direktiiviä tarkasteltaisiin uudelleen tietyn ajan kuluttua, esimerkiksi viiden vuoden välein, sen pitämiseksi ajan tasalla.

• **Tiedonkeruu ja asiantuntijatiedon käyttö**

Ongelmanmäärittely perustui pääasiassa REFIT-arviointiin¹⁴ ja ulkopuoliseen selvitykseen¹⁵.

Ulkopuolisia toimeksisaajia käytettiin perustan luomiseen vaikutustenarvioinnille seuraavasti:

- selvitys kustannuksiin liittyvien tietojen keräämisestä¹⁶, valmistui maaliskuussa 2017;
- selvitys yhdistettyjen kuljetusten markkinakatsauksen päivittämisestä¹⁷, valmistui maaliskuussa 2017; ja
- selvitys, jossa esitetään tiivistelmä vaikutustenarvioinnin tueksi järjestetyistä kuulemisista¹⁸, valmistui heinäkuussa 2017.

• **Vaikutustenarviointi**

Aloitteesta on tehty vaikutustenarviointi, joka on saanut **sääntelyntarkastelulautakunnalta** myönteisen lausunnon tietyin varauksin. Lautakunta antoi suosituksia, joissa esitettiin seuraavia muutoksia ja selvennyksiä:

- kuvaus asiayhteydestä ja siitä, kuinka aloite sopii yhteen EU:n muun lainsäädännön ja muiden liikennemuotosiirtymää koskevien täydentävien toimien kanssa;
- infrastruktuurin pullonkaulojen (erityisesti uudelleenlastaustermiinaalien) määrittely ja kvalifiointi yhdistettyjen kuljetusten kehittämistä varten;
- toissijaisuusperiaatteen näkökulmasta annetut perustelut sille, että kansalliset yhdistetyt kuljetukset sisällytetään direktiivin soveltamisalaan; ja

¹⁴ SWD(2016) 140 final.

¹⁵ CT Study - Analysis of the EU Combined Transport, 2014, <http://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/strategies/studies/doc/2015-01-freight-logistics-lot2-combined-transport.pdf>.

¹⁶ TRL (2017) – Gathering additional data on EU combined transport.

¹⁷ ISL+KombiConsult (2017), Updating EU combined transport data – Final Report.

¹⁸ KombiConsult-Intermodality (2017), Consultations and related analysis in the framework of impact assessment for the amendment of Combined Transport Directive (92/106/EEC).

- odotettu vaikutus, etenkin taustaoletukset.

Kommentit on otettu huomioon tarkistetussa vaikutustenarvioinnissa vaikutustenarviointiraportin liitteessä I kuvatulla tavalla. Edellä mainittujen huomautusten johdosta tehtiin seuraavat muutokset:

- Lähinnä asiayhteyttä koskevaan osaan on lisätty selityksiä siitä, kuinka yhdistettyjä kuljetuksia koskevan direktiivin tarkistus täydentää muita olemassa olevia aloitteita (joilla pyritään edistämään multimodaalisuutta ja tukemaan liikennemuotosiirtymää).
- Arviointiin on lisätty selityksiä infrastruktuurin pullonkauloista ja siitä, kuinka ne vaikuttavat niihin yleisiin ongelmiin, joihin tällä aloitteella pyritään puuttumaan. Arviointiin on lisätty nimenomaisia viittauksia erityisesti rautatieinfrastruktuurin terminaaleihin liittyviin olemassa oleviin rajoituksiin ja tarpeisiin, jotta tällaisia pullonkauloja ja odotettuja investointitarpeita olisi helpompi kvantifioida.
- Arviointiin on lisätty toissijaisuusperiaatteeseen liittyviä selityksiä, jotka koskevat erityisesti kansallisten yhdistettyjen kuljetusten sisällyttämistä määritelmään, mutta myös infrastruktuuri-investointeihin liittyvien toimenpiteiden hyväksymistä.
- Asiaa koskeviin osioihin, etenkin analyttisiä malleja koskevaan liitteeseen, on lisätty yksityiskohtaisempi kuvaus vaikutukseen liittyvistä taustaolettamuksista ja tämän vaikutuksen johtamisessa käytetystä sisäisestä mallista.

Arvioidut **toimintavaihtoehdot** koostuvat toimenpidekokonaisuuksista, joilla pyritään saavuttamaan erityiset tavoitteet ja puuttumaan tärkeimpiin ongelmatekijöihin, jotka ovat:

- ’yhdistetyn kuljetuksen’ määritelmä, eli maantieteellinen kattavuus, maantieosuus, muu osuus, kuormausyksikkö;
- kelpoisuuden valvonta, eli vaaditut tiedot (valvontaa varten), tietojen esittäminen, valvontapaikka;
- taloudelliset tukitoimenpiteet, eli investointituki ja operatiivinen tuki (esim. ajoneuvoverohuojennukset); ja
- hallinnolliset toimenpiteet, eli tukitoimenpiteiden uudelleentarkastelu, tietojen kerääminen, jäsenvaltioiden yhteistyö, läpinäkyvyys.

Eri toimintavaihtoehdot poikkeavat toisistaan sen suhteen, kuinka pitkälle säännösten selventämisessä mennään, mikä on tavoitetaso ja mitkä ovat odotetut kokonaisvaikutukset.

Toimintavaihtoehdossa 1 direktiiviin tehdään vähäisiä muutoksia, joissa keskitytään lähinnä yksinkertaistamiseen: yhdistetyn kuljetuksen määritelmää yksinkertaistetaan ottamalla käyttöön yksi maantieosuuden pituus kaikissa liikennemuodoissa. Yksinkertaiset sähköiset asiakirjat (esim. PDF-tiedostot) hyväksytään osoituksena kelpoisuudesta, ja yhdistetyn kuljetuksen maantieosuuden suorittavien kuljetusyriyten verokannustin laajennetaan kaikkiin yhdistettyjen kuljetusten muotoihin (eikä pelkästään rautatie-/maantiekuljetuksiin).

Toimintavaihtoehdossa 2 keskitytään kelpoisuusriteereiden yksinkertaistamiseen (määritelmä), valvontaa koskevien ehtojen parempaan määrittelyyn ja taloudellisten tukitoimenpiteiden laajentamiseen. Vaihtoehto on jaettu kahteen alavaihtoehtoon tavoitetason mukaan:

- Alavaihtoehdossa 2A soveltamisala laajennetaan kansallisiin (kotimaisiin) yhdistettyihin kuljetuksiin. Maantieosuudelle annetaan yhteinen määritelmä muiden

osuuksien liikennemuodosta riippumatta (150 kilometriä tai 20 prosenttia kokonaispituudesta riippuen siitä, kumpi on suurempi). Ainoastaan ISO/ILU-tunnisteella varustetut intermodaaliset kuormaussyksiköt hyväksytään. Kelpoisuusehtojen täyttämisen osoittamiselle määritellään uudet tietovaatimukset, ja sähköiset tiedot hyväksytään muunneltavassa tietomuodossa. Lisäksi tarjotaan erilaisia taloudellisia tukivaihtoehtoja.

- Alavaihtoehtoon 2B sisältyy alavaihtoehdossa 2A kuvailtujen toimenpiteiden lisäksi yhdistetyn kuljetuksen määritelmä, joka sisältää jonkin verran joustavuutta maantiesuuden osalta, kun jäsenvaltiot voivat käyttää rajana 'lähintä sopivaa terminaalia'. Kaikenkokoiset kuormaussyksiköt hyväksytään. Terminaalien investointituesta tehdään pakollinen taloudellinen tukitoimenpide.

Toimintavaihtoehdossa 3 direktiivissä säädetyt toimenpiteet laajennetaan kaikkiin intermodaalikuljetuksiin pituusrajoista ja kuormaussyksiköiden tyypeistä riippumatta. Tähän vaihtoehtoon ei sisälly mitään kelpoisuuden osoittamiseen liittyviä tietovaatimuksia. Tässä vaihtoehdossa myös kaikki mahdolliset tukitoimenpiteet olisivat pakollisia.

Vaikutustenarvioinnissa parhaaksi katsottiin toimintavaihtoehto 2B.

Vaihtoehto 3 tuottaisi suurimmat absoluuttiset taloudelliset hyödyt, mutta sen kustannukset jäsenvaltioille ja sitä kautta investoinneista saatava kokonaistuotto tekevät siitä vähemmän houkuttelevan kuin muut vaihtoehdot, joissa investointien tuottoaste on korkeampi. Vaihtoehto 3 on myös ympäristön kannalta vähemmän tehokas kuin vaihtoehdot 2A ja 2B. Vaihtoehdoilla 1 ja 2A ei saavuteta vuoden 2011 valkoisessa kirjassa vuodelle 2030 asetettua liikennemuotosiirtymätavoitetta. Vaihtoehdolla 2B varmistetaan vuodelle 2030 asetetun liikennemuotosiirtymätavoitteen saavuttaminen ja se tuottaa suuremman tuoton investoinneille ja suuremmat ympäristöhyödyt kuin vaihtoehto 3, joten parhaana pidetty vaihtoehto on toimintavaihtoehto 2B.

Pk-yritykset – erityisesti ne, jotka suorittavat yhdistettyjen kuljetusten maantiesuuden, ja pienet sisävesiliikenteen harjoittajat – hyötyvät yhdistettyjä kuljetuksia koskevan direktiivin tuesta, sillä se auttaa niitä kilpailemaan halvempien pitkän matkan maantiekuljetusten kanssa, ja ne hyötyvät vaihtoehdosta 2B, koska yhdistettyjen kuljetusten määrät kasvavat. On kuitenkin syytä huomata, että sähköisten strukturoitujen tietojen käyttöönotto valvontaa varten voi aluksi aiheuttaa joitain investointikustannuksia, joskin tämän korvaisivat säästöt, jotka saavutetaan sähköisten tietojen käytöllä koko toimitusketjussa.

• **Sääntelyn toimivuus ja yksinkertaistaminen**

Tämä ehdotus parantaa sääntelyn toimivuutta ja tuloksellisuutta, kun yhdistetyn kuljetuksen määritelmää yksinkertaistetaan ja se saatetaan ajan tasalle ja valvontaan liittyviä ehtoja ja välineitä selvennetään (osoitus kuljetuksen kelpoisuudesta yhdistetyksi kuljetukseksi).

Yhdistetyn kuljetuksen määritelmään sisältyy

- maantiesuuden määritelmän selventäminen ja yksinkertaistaminen siten, että käytetään tarkkaa määritelmää (150 kilometriä tai 20 prosenttia kokonaispituudesta), jota sovelletaan yhdistettynä kaikkiin liikennemuotoihin;
- muuta kuin maantiesuutta koskevien rajoitusten poistaminen;

- tarkennus, että ainoastaan standardoituja kuormausyksiköitä voidaan käyttää. Tämä helpottaa kuormausyksiköiden seurantaa ja laskentaa, kun lasketaan sellaisten yhdistettyjen kuljetusten määriä, joille on pyydetty tukitoimenpiteitä.

Kelpoisuuden osoittamiseksi tarvittavat todisteet määritellään tarkasti ja niiden osalta sallitaan sähköisten asiakirjojen käyttö. Näin sekä tienvarsitarkastuksia tekevien viranomaisten että tukitoimenpiteistä vastaavien viranomaisten on helpompi varmentaa, että kuljetus on osa yhdistettyä kuljetusta.

Yksinkertaistaminen koskee myös joitain vanhentuneita viittauksia, kuten 'omaan lukuun suoritettavia kuljetuksia' koskevaa vapaampaa järjestelyä. Kuten REFIT-raportissa selitetään, tämä järjestely ei ole enää merkityksellinen tai toimiva, koska omaan lukuun suoritettavat kuljetukset ovat yleisesti vähentyneet maanteiden tavaraliikenteessä.

- **Perusoikeudet**

Ehdotuksessa kunnioitetaan perusoikeuksia ja otetaan huomioon erityisesti Euroopan unionin perusoikeuskirjassa tunnustetut periaatteet.

4. TALOUSARVIOVAIKUTUKSET

Ehdotuksella ei ole vaikutuksia unionin talousarvioon.

5. LISÄTIEDOT

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

Vaikutustenarviointiraportissa luetellaan kahdeksan indikaattoria, joita olisi käytettävä keskeisten poliittisten tavoitteiden saavuttamiseksi toteutettujen toimenpiteiden vaikuttavuuden ja tehokkuuden seurannassa:

- intermodaalikuljetusten ja yhdistettyjen kuljetusten osuus;
- liikennemuotosiirtymä maantieliikenteestä;
- saavutetut ulkoisten kustannusten säästöt;
- intermodaalikuljetusten määrän kasvu tukena annettua euroa kohti;
- intermodaalisten kuormausyksiköiden lastauskapasiteetin kasvu;
- intermodaaliterminaalien välisen keskimääräisen etäisyyden pieneneminen (liikennemuodoittain);
- intermodaaliliikenteelle annetun taloudellisen tuen tuotto sijoitetulle pääomalle; ja
- pelkästään maanteitse tapahtuvan kuljetuksen ja samanpituisen intermodaalikuljetuksen kustannusten vertailu ja kehitys.

Lainsäädännön vaikutuksen arvioimiseksi olisi tehtävä perinpohjainen arviointi sen jälkeen kun kaikki muutokset on pantu täytäntöön. Komissio suorittaisi ensimmäisen arvioinnin 27 kuukauden kuluttua ajankohdasta, johon mennessä direktiivi on määrä saattaa osaksi kansallista lainsäädäntöä, ja arviointi toistettaisiin kahden vuoden välein. Ehdotukseen sisältyy jäsenvaltioille erityisiä raportointivaatimuksia, jotka liittyvät yhdistettyjen kuljetusten yleistymiseen sekä infrastruktuurin kehitykseen ja toteutettuihin tukitoimenpiteisiin.

- **Selittävät asiakirjat (direktiivien osalta)**

Kun otetaan huomioon ehdotuksen soveltamisala ja se, että sillä ainoastaan muutetaan direktiiviä 92/106/EY, jonka jäsenvaltiot ovat siirtäneet kokonaisuudessaan kansalliseen lainsäädäntöön, ei vaikuta olevan perusteltua tai oikeasuhteista vaatia selittäviä asiakirjoja.

- **Ehdotukseen sisältyvien säännösten yksityiskohtaiset selitykset**

Direktiivin nimen mukaan se koskee ”jäsenvaltioiden välisiä tavaroiden yhdistettyjä kuljetuksia”. Nimeä mukautetaan nyt direktiivin laajennetun soveltamisalan mukaisesti poistamalla siitä sanat ”jäsenvaltioiden välisiä”. Näin otetaan huomioon ’yhdistetyn kuljetuksen’ määritelmän laajentaminen kansallisiin (jäsenvaltion sisäisiin) kuljetuksiin, mistä säädetään muutetussa 1 artiklassa.

1 artikla

Direktiivin 1 artiklassa säädetään direktiivin soveltamisalasta ja annetaan ’yhdistetyn kuljetuksen’ määritelmä. Määritelmän moniselitteisyyden ja epäselvyyden ja sen rajallisen soveltamisalan vuoksi artikla korvataan antamalla direktiivissä mukautettu ja selkeämpi ’yhdistetyn kuljetuksen’ määritelmä. Uudessa 1 artiklassa esitetty määritelmä on seuraava:

- Artiklan 4 kohdassa ’yhdistetyn kuljetuksen’ soveltamisala laajennetaan kaikkiin unionissa tapahtuviin kuljetuksiin, myös kansallisiin yhdistettyihin kuljetuksiin.
- Artiklan 3 kohdassa selvennetään ja tarkennetaan, että maantieosuuden enimmäispituus on 150 kilometriä tai 20 prosenttia kokonaispituudesta riippumatta muun kuin maantieosuuden tyypistä (rautatie-, sisävesi- tai merikuljetus), ja samalla varmistetaan, että joustavuus sallitaan jäsenvaltioiden erityisten maantieteellisten tai operatiivisten rajoitusten vuoksi.
- Artiklan 2 kohdassa poistetaan muuta kuin maantieosuutta koskeva rajoitus, jotta direktiivin soveltamisalan piiriin saadaan sisävesiliikennettä käyttävät merkittävät yhdistetyt kuljetukset.
- Lisäksi 2 kohdassa tarkennetaan myös yhdistetyissä kuljetuksissa sallittujen kuormausyksiköiden tyypit (eli ISO/CEN-standardien mukaiset yksiköt).

3 artikla

Nykyisessä 3 artiklassa viitataan kuljetusasiakirjoihin, joita voidaan käyttää kelpoisuuden osoittamiseen (viittaus 27 päivänä kesäkuuta 1960 annetun neuvoston asetuksen N:o 116 artiklaan), ja siinä säädetään annettavia tietoja koskevista lisävaatimuksista, erityisesti leimojen käytöstä kuljetusten osien vahvistamiseksi tai varmentamiseksi. Koska näitä ehtoja pidettiin epäselvinä eikä leimoja enää juurikaan käytetä, artikla korvataan määrittelemällä tarkemmin ehdot, joiden mukaisesti kuljetusta voidaan pitää yhdistettynä kuljetuksena, ja todistetyypit, joita voidaan käyttää osoituksena yhdistetyn kuljetuksen kelpoisuudesta siinä jäsenvaltiossa suoritettavissa tienvarsitarkastuksissa, jonka kautta kuljetuksen maantieosuus kulkee:

- Artiklan 1 kohdassa määritellään ehdot, joiden mukaisesti maantiekuljetus voidaan katsoa yhdistetyn kuljetuksen osaksi.
- Artiklan 2 kohdassa luetellaan ja määritellään tarkemmin todisteena annettavat tiedot.

- Artiklan 3 kohdassa todetaan, ettei osoituksena yhdistetystä kuljetuksesta saa vaatia mitään muita asiakirjoja.
- Artiklan 4 kohdassa vahvistetaan todisteiden esittämistä koskevat ehdot, myös tienvarsitarkastuksia varten.
- Artiklan 5 kohdassa kuvaillaan annettavien todistetietojen hyväksyttävä muoto, erityisesti mahdollisuus käyttää olemassa olevia kuljetusasiakirjoja, mutta myös mahdollisuus esittää tiedot sähköisesti muunneltavassa strukturoidussa muodossa.
- Artiklan 6 kohdassa säädetään liikenteenharjoittajien suojasta, jos tosiasiallinen kuljetus poikkeaa todisteena annetuista tiedosta poikkeuksellisista olosuhteista johtuvista syistä.

5 artikla

Direktiivin nykyiseen 5 artiklaan sisältyy komission raportointivelvollisuuksia (jäsenvaltioiden avustuksella), mutta siinä ei aseteta järjestelmällistä velvollisuutta kerätä asiaan liittyviä tietoja tällaisen raportoinnin tueksi. Raportointia koskevia ehtoja ja velvollisuuksia ehdotetaan nyt muutettavan direktiivin asianmukaisen soveltamisen varmistamiseksi:

- Artiklan 1 kohtaan sisältyy jäsenvaltioiden velvollisuus toimittaa komissiolle 18 kuukautta direktiivin kansallisen lainsäädännön osaksi saattamisen määräajan jälkeen tiedot yhdistettyjen kuljetusten markkinoiden olosuhteista alueellaan, mukaan lukien asiaan liittyvä infrastruktuuri ja hyväksytyt kansalliset tukitoimenpiteet. Siinä annetaan myös komissiolle mahdollisuus hyväksyä delegoitujen säädösten muodossa toimenpiteitä, joilla autetaan jäsenvaltioita tämän velvollisuuden täyttämiseksi määrittelemällä tarkemmin toimitettavien tietojen sisältö.
- Artiklan 2 kohdan mukaan komissio arvioi näiden kansallisten raporttien pohjalta direktiivin täytäntöönpanoa, mukaan lukien sen vaikuttavuus ja tehokkuus, ja se voi myös harkita lisätoimenpiteitä.
- Artiklan 3 kohdan mukaan jäsenvaltioiden on annettava tietoja ja raportoitava säännöllisesti kahden vuoden välein.

6 artikla

Direktiivin nykyiseen 6 artiklaan sisältyvät yhdistettyihin kuljetuksiin sovellettavat taloudellisen tuen ehdot. Artiklaan lisätään viisi uutta kohtaa näiden tukitoimenpiteiden soveltamisalan laajentamiseksi:

- Artiklan 4 kohdassa otetaan käyttöön pakolliset tukitoimenpiteet, joilla edistetään jäsenvaltioiden uusia investointeja yhdistetyissä kuljetuksissa käytettyihin infrastruktuureihin ja laitoksiin. Siinä keskitytään olennaisiin taustatekijöihin, erityisesti uudelleenlastaustermiinaalien tiheyteen. Siihen sisältyvät myös ehdot, jotka koskevat jäsenvaltioiden ja komission välistä koordinoitua sellaisten uudelleenlastausinfrastruktuuriin liittyvien mahdollisten päällekkäisten investointien estämiseksi, jotka voisivat johtaa termiinaalien ylikapasiteettiin, etenkin Euroopan laajuiseen liikenneverkkoon sisältyvillä käytävillä.
- Artiklan 5 kohdassa määritellään täydentävät tukitoimenpiteet, joita jäsenvaltiot voivat hyväksyä olemassa olevien toimenpiteiden lisäksi yhdistettyjen kuljetusten kustannusten pienentämiseksi ja näiden kuljetusten kilpailukykyyn parantamiseksi

suhteessa vastaaviin pelkästään maanteitse tapahtuviin kuljetuksiin. Tällaiset vaihtoehdot toimenpiteet voivat liittyä mihin tahansa yhdistettyjen kuljetusten osaan (mikä tahansa osuus, kullakin osuudella käytetty ajoneuvo, kuormausyksikkö tai uudelleenlastaus).

- Artiklan 6 kohdassa jäsenvaltioita pyydetään raportoimaan komissiolle hyväksytyistä tukitoimenpiteistä.
- Artiklan 7 kohdassa säädetään hyväksytyjen tukitoimenpiteiden säännöllisestä uudelleentarkastelusta niiden vaikuttavuuden varmistamiseksi.
- Artiklan 8 kohdassa asetetaan yleinen tavoite, johon tukitoimenpiteillä olisi pyrittävä.

7 ja 9 artikla

Direktiivin nykyiseen 7 ja 9 artiklaan sisältyy omaan lukuun suoritettavia kuljetuksia koskevia erityissäännöksiä, joilla pyritään helpottamaan tällaisia kuljetuksia. Direktiivin 7 ja 9 artikla kumotaan. REFIT-arvioinnin mukaan omaan lukuun suoritettavien kuljetusten osuus maantieliikenteessä on vähentynyt huomattavasti vuoden 1986 30 prosentista 15 prosenttiin vuonna 2012, ja omaan lukuun suoritettavia kuljetuksia koskevien erityisten artiklojen todettu hyöty sidosryhmille on ollut rajallinen.

Kun otetaan huomioon yhdistetyn kuljetuksen määritelmän ehdotettu yksinkertaistaminen ja yhdistetyistä kuljetuksista annettavien todisteiden selkeyttäminen, direktiivin puitteissa ei ole enää tarkoituksenmukaista erottaa toisistaan toisen lukuun suoritettavia yhdistettyjä kuljetuksia ja omaan lukuun suoritettavia yhdistettyjä kuljetuksia. Jollei toisin säädetä, direktiivin oikeudet ja velvollisuudet ovat samat molemmissa kuljetustyypeissä.

9 a artikla

Tämä artikla lisätään direktiiviin sen varmistamiseksi, että kaikille yhdistettyihin kuljetuksiin osallistuville sidosryhmille taataan läpinäkyvyys tämän direktiivin täytäntöönpanon suhteen ja erityisesti saatavilla olevien tukitoimenpiteiden ja niiden soveltamisehtojen suhteen.

Tätä varten perustetaan toimivaltaisten viranomaisten verkosto, jonka tarkoituksena on edistää jäsenvaltioiden välistä yhteistyötä vaihtamalla asiaan liittyviä tietoja ja parhaita käytäntöjä, etenkin tukitoimenpiteistä, ja luomalla keskeisten yhteyspisteiden luettelo sidosryhmiä varten. Lisäksi 4 kohdassa säädetään, että komissio asettaa saataville luettelon toimivaltaisista viranomaisista ja jäsenvaltioiden hyväksymistä asiaa koskevista toimenpiteistä.

10 a artikla

Tällä artiklalla direktiiviin lisätään menettely komissiolle siirretyn toimivallan käyttämistä varten.

Ehdotus

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVI

tietynlaisia jäsenvaltioiden välisiä tavaroiden yhdistettyjä kuljetuksia koskevista yhteisistä säännöistä annetun direktiivin 92/106/ETY muuttamisesta

(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 esitys lainsäätämisyksityksessä hyväksyttäväksi säädökseksi on toimitettu kansallisille parlamenteille,

ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon¹⁹,

ottavat huomioon alueiden komitean lausunnon²⁰,

noudattavat tavallista lainsäätämisyksitystä,

sekä katsovat seuraavaa:

- (1) Liikenteen kielteinen vaikutus ilman pilaantumiseen, kasvihuonekaasupäästöihin, onnettomuuksiin, meluun ja ruuhkiin aiheuttaa edelleen ongelmia taloudelle ja Euroopan kansalaisten terveydelle ja hyvinvoinnille. Voimakkaimmin näihin kielteisiin vaikutuksiin vaikuttaa maantieliikenne, mutta tästä huolimatta maanteiden tavaraliikenteen unionissa odotetaan kasvavan 60 prosenttia vuoteen 2050 mennessä.
- (2) Liikenteen kielteisten vaikutusten poistaminen on yksi unionin liikennepolitiikan päätavoitteista. Neuvoston direktiivi 92/106/ETY²¹, jossa vahvistetaan toimenpiteet yhdistettyjen kuljetusten edistämiseksi, on ainoa unionin oikeudellinen väline, jolla kannustetaan suoraan siirtymistä maanteiden tavaraliikenteestä vähäpäästöisempiin liikennemuotoihin kuten sisävesi-, meri- ja rautatieliikenteeseen.
- (3) Tavoitteeksi on asetettu siirtää yli 300 kilometrin pituisista maanteiden tavarankuljetuksista muihin liikennemuotoihin 30 prosenttia vuoteen 2030 mennessä ja yli 50 prosenttia vuoteen 2050 mennessä multimodaalisten logistiikkaketjujen suorituskyvyn optimoimiseksi muun muassa hyödyntämällä entistä laajemmin

¹⁹ EUVL C , , s. .

²⁰ EUVL C , , s. .

²¹ Neuvoston direktiivi 92/106/ETY, annettu 7 päivänä joulukuuta 1992, tietynlaisia jäsenvaltioiden välisiä tavaroiden yhdistettyjä kuljetuksia koskevista yhteisistä säännöistä (EYVL L 368, 17.12.1992, s. 38).

energiatohokkaampia liikennemuotoja. Tämän tavoitteen saavuttaminen on kuitenkin ollut odotettua hitaampaa, ja nykyisten ennusteiden mukaan se jää saavuttamatta.

- (4) Direktiivi 92/106/ETY on edistänyt yhdistettyjä kuljetuksia koskevan unionin politiikan kehittämistä ja auttanut siirtämään merkittävän määrän tavarakuljetuksia pois maanteiltä. Direktiivin täytäntöönpanoon liittyvät puutteet, etenkin monitulkintaiset sanamuodot ja vanhentuneet säännökset, ja direktiivissä säädettyjen tukitoimenpiteiden rajallinen soveltamisala ovat merkittävästi heikentäneet sen vaikutusta.
- (5) Direktiiviä 92/106/ETY olisi yksinkertaistettava ja sen täytäntöönpanoa olisi parannettava tarkastelemalla uudelleen yhdistettyjen kuljetusten taloudellisia kannustimia, jotta voidaan edistää tavarakuljetusten siirtymistä maantieliikenteestä liikennemuotoihin, jotka ovat vähemmän ympäristöä kuormittavia, turvallisempia ja energiatohokkaampia ja aiheuttavat vähemmän ruuhkia.
- (6) Kansallisten intermodaalikuljetusten osuus intermodaaliliikenteen kokonaismäärästä unionissa on 19,3 prosenttia. Tällaiset kuljetukset eivät yhdistetyn kuljetuksen määritelmän soveltamisalan rajallisuuden vuoksi voi nykyisin hyötyä direktiivissä 92/106/ETY säädettyistä tukitoimenpiteistä. Kansallisten maantiekuljetusten kielteiset vaikutukset, etenkin kasvuhuonekaasupäästöt ja ruuhkat, ulottuvat kuitenkin yli kansallisten rajojen. Siksi on tarpeellista laajentaa direktiivin 92/106/ETY soveltamisala kansallisiin (jäsenvaltion sisäisiin) yhdistettyihin kuljetuksiin, jotta voidaan tukea yhdistettyjen kuljetusten jatkuvaa kehittämistä unionissa ja siten kasvattaa liikennemuotosiirtymää maanteiltä rautateille, sisävesille ja lähimerenkulkuun.
- (7) Yhdistetty kuljetus olisi nähtävä lähtöpaikasta määräpaikkaan ulottuvana yhtenä yhtenäisenä kuljetuksena, joka kilpailee suoraan yhden liikennemuodon kuljetusten kanssa. Sääntelyolosuhteilla olisi taattava tasapuolinen kohtelu kansainvälisille ja kansallisille yhdistetyille kuljetuksille sekä kansainvälisille ja kansallisille yhden liikennemuodon kuljetuksille.
- (8) Yhdistetyn kuljetuksen nykyiseen määritelmään sisältyy erilaisia yhdistetyn kuljetuksen maantiesuusia koskevia pituusrajoja, jotka riippuvat muulla kuin maantiesuudella käytetystä liikennemuodosta. Rautatieliikenteelle ei aseteta kiinteää pituusrajaa, vaan sen sijaan käytetään ”lähimmän sopivan terminaalin” käsitettä, jotta erityistilanteet voitaisiin ottaa joustavasti huomioon. Tämän määritelmän soveltaminen on osoittautunut vaikeaksi, mikä johtuu erilaisista tulkinnoista ja täytäntöönpanoehtojen määrittelemiseen liittyvistä erityisistä vaikeuksista. Tämä monitulkintaisuus olisi hyödyllistä poistaa varmistaen kuitenkin samalla, että jonkinasteinen joustavuus säilyy.
- (9) Yhdistetyn kuljetuksen nykyisessä määritelmässä asetetaan 100 kilometrin vähimmäispituus yhdistetyn kuljetuksen muulle kuin maantiesuudelle, mikä varmistaa, että useimmat yhdistetyt kuljetukset kuuluvat määritelmän soveltamisalaan. Rautatie- ja lähimerenkulkuosuudet kattavat pitkiä matkoja, jotta ne olisivat kilpailukykyisiä pelkästään maanteitse tapahtuvien kuljetusten kanssa. Vähimmäispituus varmistaa myös, että soveltamisalan ulkopuolelle jäävät erityiskuljetukset, kuten lyhyet lauttamatkat tai avomerikuljetukset, jotka toteutettaisiin joka tapauksessa. Tällaisten rajoitusten vuoksi yhdistetyissä kuljetuksissa ei kuitenkaan oteta huomioon monia satamien ympäristössä ja taajamissa ja niiden ympäristössä tapahtuvia sisävesikuljetuksia, jotka vähentävät huomattavasti maantieverkkojen ruuhkia merisatamissa ja niiden välittömässä läheisyydessä ja

taajamien ympäristökuormitusta. Siksi olisi hyödyllistä poistaa tämä vähimmäispituus, mutta jättää edelleen soveltamisalan ulkopuolelle tietyt kuljetukset, kuten sellaiset, joihin sisältyy avomerikuljetuksia tai lyhyitä lauttamatkoja.

- (10) Yhdistetyn kuljetuksen määritelmässä nykyisin asetettu kuormausyksiköiden vähimmäiskoko voi vaarantaa kaupunkiliikenteen innovatiivisten intermodaaliratkaisujen kehittämisen tulevaisuudessa. Jos kuormausyksiköt voitaisiin sitä vastoin yksilöidä voimassa olevien standardien perusteella, niiden käsittelyä terminaaleissa voitaisiin nopeuttaa ja yhdistettyjen kuljetusten virtaa voitaisiin helpottaa varmistamalla määriteltyjen kuormausyksiköiden helpompi käsittely terminaaleissa sekä se, että ne vastaavat tulevaa kehitystä.
- (11) Vanhanaikainen leimojen käyttö sen osoittamiseen, että yhdistetty kuljetus on tapahtunut, estää sen tehokkaan valvonnan tai varmentamisen, että kuljetus on oikeutettu direktiivissä 92/106/ETY säädettyihin toimenpiteisiin. Yhdistetyn kuljetuksen osoittamiseksi tarvittavat todisteet olisi selvennettävä, samoin kuin tapa, jolla nämä todisteet voidaan esittää. Olisi edistettävä sähköisten kuljetustietojen käyttöä ja toimittamista, mikä yksinkertaistaa asiaankuuluvien todisteiden esittämistä ja niiden viranomaiskäsittelyä. Käytetyn muodon olisi oltava luotettava ja varmennettu. Hallinnollisten menettelyjen yksinkertaistamista ja liikennenäkökohtien digitalisointia koskevassa sääntelykehyksessä ja aloitteissa olisi otettava huomioon unionin tason kehitys.
- (12) Direktiivissä 92/106/ETY määriteltyjen nykyisten taloudellisten tukitoimenpiteiden soveltamisala on hyvin rajallinen, ja ne koostuvat verotoimenpiteistä (eli veronpalautuksista tai -alennuksista), jotka koskevat ainoastaan yhdistettyjä rautatie- ja maantiekuljetuksia. Tällaiset toimenpiteet olisi laajennettava yhdistettyihin kuljetuksiin, jotka kattavat sisävesi- ja merikuljetukset. Samoin olisi tuettava myös muita merkityksellisiä toimenpidetyyppejä, kuten infrastruktuuri-investointien tukitoimenpiteitä tai erilaisia taloudellisia tukitoimenpiteitä.
- (13) Merkittävin infrastruktuurin pullonkaula, joka haittaa maanteiden tavarakuljetusten siirtämistä muihin liikennemuotoihin, liittyy uudelleenlastaustermiinaaleihin. Uudelleenlastaustermiinaalien jakautuminen ja kattavuus unionissa on nykyisin riittämätön ainakin nykyisessä Euroopan laajuisen liikenneverkon ydinverkossa ja kattavassa verkossa, ja samaan aikaan nykyisten uudelleenlastaustermiinaalien kapasiteetti on loppumassa ja vaatii kehittämistä, jotta se pystyisi vastaamaan tavarankuljetusten yleiseen kasvuun. Uudelleenlastauskapasiteettiin tehtävät investoinnit voivat vähentää uudelleenlastauksen kokonaiskustannuksia ja siten synnyttää haettua liikennemuotosiirtymää, kuten joidenkin jäsenvaltioiden esimerkki osoittaa. Jäsenvaltioiden olisi siksi varmistettava yhteistoiminnassa naapurijäsenvaltioiden ja komission kanssa, että yhdistettyjen kuljetusten uudelleenlastaustermiinaaleja ja uudelleenlastauskapasiteettia rakennetaan enemmän tai niitä asetetaan enemmän liikenteenharjoittajien saataville. Tämä kannustaisi käyttämään vaihtoehtoisia tavarankuljetusmuotoja ja lisäisi liikennemuotosiirtymää, mikä parantaisi yhdistettyjen kuljetusten kilpailukykyä pelkkiin maantiekuljetuksiin verrattuna. Uudelleenlastaustermiinaalien kattavuutta ja kapasiteettia olisi lisättävä ainakin nykyisen Euroopan laajuisen liikenneverkon ydinverkossa ja kattavassa verkossa. Enintään 150 kilometrin päässä jokaisesta unionissa sijaitsevasta lastauspaikasta pitäisi olla keskimäärin vähintään yksi yhdistettyihin kuljetuksiin sopiva uudelleenlastaustermiinaali.

- (14) Jäsenvaltioiden olisi toteutettava olemassa olevien toimenpiteiden lisäksi yhdistettyjen kuljetusten eri osuuksiin kohdennettuja täydentäviä taloudellisia tukitoimenpiteitä maanteiden tavarankuljetusten vähentämiseksi ja muiden liikennemuotojen kuten rautatie-, sisävesi- ja meriliikenteen käytön edistämiseksi ja siten ilman pilaantumisen, kasvihuonekaasupäästöjen, tieliikenneonnettomuuksien, melun ja ruuhkien vähentämiseksi. Tällaisiin toimenpiteisiin voi sisältyä tiettyjen verojen tai kuljetusmaksujen alentaminen, yhdistetyissä kuljetuksissa tosiasiallisesti kuljetetuille intermodaalisille kuorma-ajoneuvoille annettavat avustukset tai uudelleenlastauskustannusten osittainen korvaaminen.
- (15) Yhdistettyjä kuljetuksia koskevat tukitoimenpiteet olisi toteutettava Euroopan unionin toiminnasta tehtyyn sopimukseen sisältyvien valtiontukisääntöjen mukaisesti.
- (16) Tukitoimenpiteitä olisi tarpeen mukaan koordinoitava jäsenvaltioiden ja komission kesken.
- (17) Jäsenvaltioiden olisi myös tarkasteltava tukitoimenpiteitä säännöllisesti uudelleen niiden vaikuttavuuden ja tehokkuuden varmistamiseksi.
- (18) Tätä direktiiviä sovellettaessa ei ole syytä erottaa toisistaan toisen lukuun suoritettavia yhdistettyjä kuljetuksia ja omaan lukuun suoritettavia yhdistettyjä kuljetuksia.
- (19) Jotta voidaan pysyä ajan tasalla unionin liikenteen ja erityisesti yhdistettyjen kuljetusten markkinoiden kasvusta, jäsenvaltioiden olisi kerättävä asiaa koskevia tietoja ja raportoitava säännöllisesti komissiolle, ja komission olisi annettava Euroopan parlamentille ja neuvostolle kertomus direktiivin soveltamisesta neljän vuoden välein.
- (20) Läpinäkyvyys on tärkeää kaikille yhdistettyihin kuljetuksiin osallistuville sidosryhmille, varsinkin niille, joihin tämä direktiivi vaikuttaa. Läpinäkyvyyden ja yhteistyön edistämiseksi kunkin jäsenvaltion olisi nimettävä toimivaltainen viranomais.
- (21) Jotta markkinoiden kehitys ja tekninen edistys voidaan ottaa huomioon, komissiolle olisi siirrettävä valta hyväksyä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan mukaisesti annettavia säädöksiä, joilla täydennetään tätä direktiiviä määrittelemällä yksityiskohtaisemmin yhdistettyjä kuljetuksia koskevat tiedot, jotka jäsenvaltioiden on toimitettava. On erityisen tärkeää, että komissio asiaa valmistellessaan toteuttaa asianmukaiset kuulemiset, myös asiantuntijatasolla, ja että nämä kuulemiset toteutetaan paremmasta lainsäädännöstä 13 päivänä huhtikuuta 2016 tehdyssä toimielinten välisessä sopimuksessa²² vahvistettujen periaatteiden mukaisesti. Jotta voitaisiin erityisesti varmistaa tasavertainen osallistuminen delegeoitujen säädösten valmisteluun, Euroopan parlamentille ja neuvostolle olisi toimitettava kaikki asiakirjat samaan aikaan kuin jäsenvaltioiden asiantuntijoille, ja Euroopan parlamentin ja neuvoston asiantuntijoilla olisi oltava järjestelmällisesti oikeus osallistua komission asiantuntijaryhmien kokouksiin, joissa valmistellaan delegeoituja säädöksiä.
- (22) Jäsenvaltiot eivät voi riittävällä tavalla saavuttaa tämän direktiivin tavoitteita eli edistää siirtymistä maantieliikenteestä vähemmän ympäristöä kuormittaviin liikennemuotoihin ja siten pienentää unionin liikennejärjestelmän negatiivisia ulkoisvaikutuksia, vaan ne voidaan saavuttaa paremmin unionin tasolla, koska yhdistetyt tavarankuljetukset ja toisiinsa liittyvät infrastruktuurit ja ne ongelmat, joihin tällä direktiivillä on tarkoitus puuttua, ovat pääasiallisesti luonteeltaan rajatylittäviä.

²² EUVL L 123, 12.5.2016, s. 1.

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 näiden tavoitteiden saavuttamiseksi.

(23) Sen vuoksi direktiiviä 92/106/ETY olisi muutettava,

OVAT HYVÄKSYNEET TÄMÄN DIREKTIIVIN:

1 artikla

Muutetaan direktiivi 92/106/ETY seuraavasti:

(1) Korvataan nimi seuraavasti:

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

(2) Korvataan 1 artikla seuraavasti:

”1 artikla

1. Tätä direktiiviä sovelletaan yhdistettyihin kuljetuksiin.
2. Tässä direktiivissä ’yhdistetyllä kuljetuksella’ tarkoitetaan tavarakuljetusta, joka koostuu maantiesuudesta matkan alussa tai lopussa tai molemmissa sekä muusta kuin maantiesuudesta, jossa käytetään rautatie-, sisävesi- tai merikuljetusta, ja joka tapahtuu
 - a) vetoautollisessa tai vetoautottomassa perä- tai puoliperävaunussa, vaihtokorissa tai kontissa, jotka yksilöidään kansainvälisissä standardeissa ISO6346 ja EN13044 määritellyn tunnistejärjestelmän mukaisesti, kun kuormausyksikkö uudelleenlastataan eri liikennemuodosta toiseen; tai
 - b) maantieajoneuvolla, jota kuljetetaan rautatie-, sisävesi- tai merikuljetuksena matkan muulla kuin maantiesuudella.Matkan muita kuin maantiesuuksia, joissa käytetään sisävesi- tai merikuljetusta ja joille ei ole olemassa vastaavaa maantiekuljetusvaihtoehtoa tai joita ei voida välttää kaupallisesti kannattavassa kuljetuksessa, ei oteta huomioon yhdistetyissä kuljetuksissa.
3. Kumpikaan 2 kohdassa tarkoitetuista maantiesuuksista ei saa ylittää pidempää seuraavista matkoista unionin alueella:
 - a) 150 kilometriä linnuntietä;
 - b) 20 prosenttia alkuosuuden kuormauspaikan ja loppuosuuden purkauspaikan välisestä matkasta linnuntietä, kun se on suurempi kuin a alakohdassa tarkoitettu matka.

Tätä maantiesuuden pituusrajaa sovelletaan kunkin maantiesuuden kokonaispituuteen, mukaan lukien kaikki matkan varrella tapahtuvat noudot ja toimitukset. Sitä ei sovelleta tyhjän kuormausyksikön kuljetukseen tavaroiden noutopaikkaan tai tavaroiden noutopaikasta.

Maantieosuuden pituusraja voidaan ylittää yhdistetyissä maantie-/rautatiekuljetuksissa, kun yksi tai useampi jäsenvaltio, jonka alueella maantieosuus tapahtuu, antaa siihen luvan, jotta voidaan saavuttaa maantieteellisesti lähin kuljetustermiinali, jossa on kuormausta tai purkamista varten tarvittavat operatiiviset uudelleenlastausvalmiudet uudelleenlastauslaitteiden, terminaalikapasiteetin ja asianmukaisten rautateiden tavaraliikennepalvelujen osalta.

4. Yhdistetyn kuljetuksen on katsottava tapahtuvan unionissa, kun kuljetus tai sen unionissa tapahtuva osa täyttää 2 ja 3 kohdassa vahvistetut vaatimukset.”

- (3) Korvataan 3 artikla seuraavasti:

”3 artikla

1. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että maantiekuljetuksen katsotaan olevan osa tämän direktiivin soveltamisalaan kuuluvaa yhdistettyä kuljetusta ainoastaan, jos liikenteenharjoittaja voi esittää selvät todisteet siitä, että kyseinen maantiekuljetus muodostaa yhdistetyn kuljetuksen maantieosuuden, mukaan lukien tyhjien kuormausyksiköiden kuljetus ennen tavaroiden kuljetusta ja sen jälkeen.
2. Edellä 1 kohdassa tarkoitetuissa todisteissa on oltava kunkin yhdistetyn kuljetuksen osalta seuraavat tiedot:
 - a) rahdinantajan nimi, osoite, yhteystiedot ja allekirjoitus;
 - b) paikka, jossa yhdistetty kuljetus alkaa unionissa, ja yhdistetyn kuljetuksen alkamispäivä;
 - c) vastaanottajan nimi, osoite ja yhteystiedot;
 - d) paikka, jossa yhdistetty kuljetus päättyy unionissa;
 - e) etäisyys linnuntietä niiden paikkojen välillä, joissa yhdistetty kuljetus alkaa ja päättyy unionissa;
 - f) rahdinantajan allekirjoittama kuvaus yhdistetyn kuljetuksen reitistä, joka sisältää kustakin kuljetuksen unionissa tapahtuvasta osuudesta vähintään seuraavat tiedot, myös kustakin liikennemuodosta, joka muodostaa kuljetuksen muun kuin maantieosuuden:
 - i) osuuden järjestys kuljetuksessa (eli ensimmäinen osuus, muu kuin maantieosuus tai viimeinen osuus);
 - ii) liikenteenharjoittajan nimi, osoite ja yhteystiedot;
 - iii) liikennemuoto ja sen järjestys kuljetuksessa;
 - g) kuljetetun intermodaalisen kuormausyksikön tunniste;
 - h) ensimmäisestä maantieosuudesta:
 - i) uudelleenlastauspaikka muulle kuin maantieosuudelle;
 - ii) ensimmäisen maantieosuuden pituus linnuntietä lähetyspaikasta ensimmäiseen uudelleenlastaustermiinaliin;
 - iii) jos ensimmäinen maantieosuus on suoritettu loppuun, liikenteenharjoittajan allekirjoitus, joka vahvistaa, että maantieosuuden kuljetus on suoritettu;

- i) viimeisestä maantiesuudesta:
 - i) paikka, jossa tavarat otetaan vastaan muulta kuin maantiesuudelta (rautatie-, sisävesi- tai merikuljetus);
 - ii) viimeisen maantiesuuden pituus linnuntietä uudelleenlastauspaikasta paikkaan, jossa yhdistetty kuljetus päättyy unionissa;
 - j) muusta kuin maantiesuudesta:
 - i) jos muu kuin maantiesuus on suoritettu loppuun, liikenteenharjoittajan (tai liikenteenharjoittajien, jos muuhun kuin maantiesuuteen sisältyy kaksi tai useampi muuta kuin maantiekuljetusta) allekirjoitus, joka vahvistaa, että kuljetus muulla kuin maantiesuudella on suoritettu;
 - ii) muun kuin maantiekuljetuksen reitillä sijaitsevien terminaalien (rautatieasema tai satama) asianomaisten rautatie- tai satamaviranomaisten allekirjoitus tai leima, jos saatavilla, joka vahvistaa, että muun kuin maantiesuuden kyseinen osa on suoritettu.
3. Mitään muita asiakirjoja ei saa vaatia sen osoittamiseksi, että liikenteenharjoittaja suorittaa yhdistettyä kuljetusta.
4. Edellä 1 kohdassa tarkoitetut todisteet on pyynnöstä esitettävä tai toimitettava sen jäsenvaltion toimivaltaiselle tarkastusviranomaiselle, jossa tarkastus suoritetaan. Tienvarsitarkastuksissa ne on esitettävä tarkastuksen aikana. Todisteiden on oltava asianomaisen jäsenvaltion virallisella kielellä tai englanniksi. Kuljettaja saa tienvarsitarkastuksen aikana ottaa yhteyttä pääkonttoriin, liikenteestä vastaavaan henkilöön tai muuhun tahoon, joka voi auttaa häntä 2 kohdassa tarkoitettujen todisteiden esittämisessä.
5. Todisteet voidaan esittää kuljetusasiakirjalla, joka täyttää neuvoston asetuksen N:o 11* 6 artiklassa vahvistetut vaatimukset, tai muulla olemassa olevalla kuljetusasiakirjalla, kuten kansainvälisessä tiekuljetuksessa käytettävästä rahtisopimuksesta tehdyn yleissopimuksen (CMR) mukaisella kuljetusasiakirjalla tai tavarankansainvälisestä rautatiekuljetuksesta tehtyä sopimusta koskevien yhtenäisten määräysten (CIM) mukaisella kuljetusasiakirjalla.
- Todisteet voidaan esittää tai toimittaa sähköisesti käyttäen muunneltavaa strukturoitua muotoa, joka soveltuu suoraan tietokoneella tallennettavaksi ja käsiteltäväksi, kuten täydentämällä kansainvälisessä tiekuljetuksessa käytettävästä rahtisopimuksesta tehdyn yleissopimuksen mukaista sähköistä rahtikirjaa (eCMR) maantiesuuden osalta.
6. Tienvarsitarkastuksissa sallitaan kuljetuksen poikkeaminen esitetyistä todisteista, erityisesti 2 kohdan g alakohdassa tarkoitetuista reititystiedosta, jos se on asianmukaisesti perusteltua, poikkeuksellisissa olosuhteissa, joihin liikenteenharjoittaja ei voi vaikuttaa ja jotka aiheuttavat muutoksia yhdistettyyn kuljetukseen. Tätä varten kuljettaja saa tienvarsitarkastuksen aikana ottaa yhteyttä pääkonttoriin, liikenteestä vastaavaan henkilöön tai muuhun tahoon, joka voi antaa lisäperusteluja sille, että tosiasiallinen kuljetus poikkeaa esitetyistä todisteista.

* Asetus N:o 11 Euroopan talousyhteisön perustamissopimuksen 79 artiklan 3 kohdan täytäntöönpanosta syrjinnän poistamiseksi kuljetusmaksuista ja -ehdoista (EYVL 52, 16.8.1960, s. 1121).”

(4) Korvataan 5 artikla seuraavasti:

”5 artikla

1. Jäsenvaltioiden on toimitettava komissiolle ensimmäisen kerran viimeistään [18 kuukauden kuluttua direktiivin saattamisesta osaksi kansallista lainsäädäntöä] ja sen jälkeen kahden vuoden välein kertomus, jossa annetaan seuraavat tiedot niiden alueella suoritetuista tämän direktiivin soveltamisalaan kuuluvista yhdistetyistä kuljetuksista:

a) yhdistetyissä kuljetuksissa käytetyt kansalliset ja rajatylittävät liikenneverkkoysteet;

b) yhdistettyjen kuljetusten määrä TEU:ina (Twenty-foot Equivalent Unit) ja tonnikipometreinä kuljetustyypeittäin (rautatie, maantie-/sisävesikuljetus jne.) ja maantieteellisin alueittain (kansallinen ja unionin sisäinen);

c) yhdistettyjä kuljetuksia palvelevien terminaalien lukumäärä ja maantieteellinen kattavuus ja näissä terminaaleissa tehtävien uudelleenlastausten vuotuinen lukumäärä;

d) yleiskatsaus kaikista käytetyistä ja suunnitelluista kansallisista tukitoimenpiteistä, mukaan lukien niiden yleisyys ja arvioitu vaikutus.

2. Komissiolle siirretään valta hyväksyä 10 a artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä, joilla täydennetään tätä direktiiviä kuvaamalla 1 kohdassa tarkoitettujen yhdistettyjä kuljetuksia koskevien tietojen yksityiskohtainen sisältö.

3. Kansallisten raporttien analyysin pohjalta komissio laatii ja toimittaa Euroopan parlamentille ja neuvostolle ensimmäisen kerran viimeistään [9 kuukauden kuluttua jäsenvaltioiden raporttien määräajan jälkeen] ja sen jälkeen kahden vuoden välein kertomuksen, jossa käsitellään seuraavia kysymyksiä:

a) yhdistettyjen kuljetusten taloudellinen kehitys, erityisesti eri liikennemuotojen ympäristötehokkuuden kehityksen valossa;

b) direktiivin ja siihen liittyvien tämän alan unionin säädösten täytäntöönpanon vaikutukset;

c) 6 artiklassa säädettyjen tukitoimenpiteiden vaikuttavuus ja tehokkuus;

d) mahdolliset lisätoimenpiteet, mukaan lukien 1 artiklassa annetun yhdistetyn kuljetuksen määritelmän tarkistaminen ja 6 artiklassa säädettyjen toimenpiteiden luettelon mukauttaminen.”

(5) Lisätään 6 artiklaan 4, 5, 6, 7 ja 8 kohta seuraavasti:

”4. Kun se on välttämätöntä 9 kohdassa tarkoitetun tavoitteen saavuttamiseksi, jäsenvaltioiden on toteutettava tarvittavat toimenpiteet uudelleenlastaustermiinaaleihin tehtävien investointien tukemiseksi, jotta voidaan

a) rakentaa ja tarvittaessa laajentaa tällaisia yhdistetyissä kuljetuksissa käytettäviä uudelleenlastaustermiinaaleja;

b) tehostaa olemassa olevien terminaalien toimintaa.

Jäsenvaltioiden on koordinoitava toimiaan naapurijäsenvaltioiden ja komission kanssa ja varmistettava, että tällaisia toimenpiteitä toteutettaessa etusijalle asetetaan sopivien laitosten tasapainoinen ja riittävä maantieteellinen jakautuminen unionissa ja erityisesti Euroopan laajuisen liikenneverkon ydinverkossa ja kattavassa verkossa siten, ettei mikään paikka unionissa sijaitse yli 150 kilometrin päässä tällaisesta terminaalista.

Jäsenvaltioiden on varmistettava, että tukea saaneet uudelleenlastauslaitokset ovat syrjimättömästi kaikkien liikenteenharjoittajien käytettävissä.

Jäsenvaltiot voivat asettaa tukikelpoisuutta koskevia lisäehtoja.

5. Jäsenvaltiot voivat toteuttaa lisätoimenpiteitä yhdistettyjen kuljetusten kilpailukyvyn parantamiseksi suhteessa vastaaviin vaihtoehtoihin maantiekuljetuksiin.

Tällaiset toimenpiteet voivat liittyä mihin tahansa yhdistetyn kuljetuksen osaan, kuten kuljetuksen maantieosuuteen tai muuhun kuin maantieosuuteen, myös tällaisella osuudella käytettyyn ajoneuvoon, tai kuormausyksikköön tai uudelleenlastaukseen.

6. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava komissiolle tämän artiklan mukaisesti toteutetuista toimenpiteistä ja niissä käytetyistä spesifikaatioista.
7. Jäsenvaltioiden on arvioitava tällaisten tukitoimenpiteiden vaikutusta ja tarkasteltava uudelleen niiden tarpeellisuutta vähintään neljän vuoden välein ja tarvittaessa mukautettava toimenpiteitä.
8. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että yhdistettyjen kuljetusten tukitoimenpiteillä pyritään vähentämään maanteiden tavarankuljetuksia ja edistämään muiden liikennemuotojen kuten rautatie-, sisävesi- ja meriliikenteen käyttöä ja siten vähentämään ilman pilaantumista, kasvihuonekaasupäästöjä, tieliikenneonnettomuuksia, melua ja ruuhkia.”

- (6) Kumotaan 7 ja 9 artikla.

- (7) Lisätään artikla seuraavasti:

”9 a artikla

1. Jäsenvaltioiden on tämän direktiivin täytäntöönpanon varmistamiseksi nimettävä yksi tai useampi toimivaltainen viranomainen, joka toimii keskeisenä yhteyspisteenä direktiivin täytäntöönpanoa varten.

Jäsenvaltioiden on ilmoitettava edellisessä alakohdassa tarkoitetut toimivaltaiset viranomaiset muille jäsenvaltioille ja komissiolle.

2. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että kansalliset toimivaltaiset viranomaiset toimivat yhteistyössä muiden jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten kanssa. Tätä varten jäsenvaltioiden on varmistettava, että toimivaltaiset viranomaiset antavat toisilleen tämän direktiivin soveltamiseksi tarvittavat tiedot. Vaihdeettävien tietojen osalta vastaanottavaa viranomaista sitoo sama luottamuksellisuus kuin tiedot lähettänyttä viranomaista.
3. Jäsenvaltioiden on julkaistava helposti saatavissa olevalla tavalla ja maksutta asiaankuuluvat tiedot 6 artiklan nojalla hyväksytyistä toimenpiteistä sekä muut tämän direktiivin soveltamisen kannalta merkitykselliset tiedot.

4. Komissio julkaisee luettelot 1 kohdassa tarkoitetuista toimivaltaisista viranomaisista ja 6 artiklassa tarkoitetuista toimenpiteistä ja saattaa ne tarvittaessa ajan tasalle.”

(8) Lisätään artikla seuraavasti:

”10 a artikla

1. Komissiolle siirrettyä valtaa antaa delegoituja säädöksiä koskevat tässä artiklassa säädetty edellytykset.
2. Siirretään komissiolle [tämän muutosdirektiivin voimaantulopäivästä] määräämättömäksi ajaksi 5 artiklan 2 kohdassa tarkoitettu valta antaa delegoituja säädöksiä.
3. Euroopan parlamentti tai neuvosto voi milloin tahansa peruuttaa 5 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua säädösvallan siirtoa. Peruuttamispäätöksellä lopetetaan tuossa 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 pätevyyyteen.
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 5 artiklan 2 kohdan nojalla annettu delegoitu säädös tulee 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 määräaika jatketaan kahdella kuukaudella.

* EUVL L 123, 12.5.2016, s. 1.”

2 artikla

1. Jäsenvaltioiden on saatettava tämän direktiivin noudattamisen edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset voimaan viimeistään XX päivänä XX kuuta XXXX [yhden vuoden kuluttua tämän direktiivin voimaantulosta]. Niiden on viipymättä toimitettava nämä säännökset kirjallisina komissiolle.

Näissä jäsenvaltioiden antamissa säädöksissä on viitattava tähän direktiiviin tai niihin on liitettävä tällainen viittaus, kun ne virallisesti julkaistaan. Niissä on myös mainittava, että voimassa oleviin lakeihin, asetuksiin ja hallinnollisiin määräyksiin sisältyviä viittauksia tällä direktiivillä kumottuun direktiiviin pidetään viittauksina tähän direktiiviin. Jäsenvaltioiden on säädettävä siitä, miten viittaukset ja maininnat tehdään.

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

3 artikla

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

4 artikla

Tämä direktiivi on osoitettu kaikille jäsenvaltioille.

Tehty Brysselissä

Euroopan parlamentin puolesta
Puhemies

Neuvoston puolesta
Puheenjohtaja