



Bryssel, 30. marraskuuta 2018
(OR. en)

Toimielinten välinen asia:
2017/0290(COD)

13871/2/18
REV 2

TRANS 503
CODEC 1882

SELVITYS

Lähtettäjä: Neuvoston pääsihteeristö

Vastaanottaja: Neuvosto

Kom:n asiak. nro: 14213/1/17 REV 1 TRANS 464 CODEC 1785 IA 176

Asia: Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi tietyntlaisia jäsenvaltioiden välisiä tavaroiden yhdistettyjä kuljetuksia koskevista yhteisistä säännöistä annetun direktiivin 92/106/ETY muuttamisesta (ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

– Yleisnäkemys

I JOHDANTO

1. Komissio hyväksyi edellä mainitun ehdotuksen 10. marraskuuta 2017 osana "Eurooppa liikkeellä" -liikkuvuuspakettia. Ehdotus on yksi vähäpäästöiseen liikkuvuuteen liittyvistä komission aloitteista. Ehdotuksella tarkistetaan direktiiviä 92/106/ETY¹ (yhdistettyjä kuljetuksia koskeva direktiivi), joka on ainoa unionin tason oikeudellinen väline, jolla kannustetaan suoraan siirtymistä maanteiden tavaraliikenteestä vähäpäästöisempiin liikennemuotoihin kuten sisävesi-, meri- ja rautatieliikenteeseen.

¹ Tietyntlaisia jäsenvaltioiden välisiä tavaroiden yhdistettyjä kuljetuksia koskevista yhteisistä säännöistä annettu direktiivi 92/106/ETY (EYVL L 368, 17.12.1992, s. 38–42).

II EHDOTUKSEN SISÄLTÖ

2. Ehdotuksen päätavoitteena on parantaa edelleen yhdistettyjen kuljetusten kilpailukykyä maanteiden pitkän matkan tavaraliikenteeseen verrattuna ja siten lisätä siirtymää maanteiden tavaraliikenteestä muihin liikennemuotoihin.
3. Ehdotus pyrkii tähän tavoitteeseen:
 - laajentamalla voimassa olevan direktiivin 92/106/ETY soveltamisalaa sisällyttämällä siihen kansalliset intermodaalikuljetukset;
 - yksinkertaistamalla yhdistetyn kuljetuksen määritelmää ja tekemällä maantieosuuden pituudesta joustavamman;
 - täsmentämällä yhdistetyistä kuljetuksista esitettävälle todisteille asetettavia vaatimuksia;
 - laajentamalla taloudellisia tukitoimenpiteitä, lähinnä uudelleenlastaustermiinaaleihin tehtäviä investointeja, erityisesti nykyisissä Euroopan laajuisen liikenneverkon (TEN-T) ydinverkossa ja kattavassa verkossa. Jäsenvaltioiden olisi otettava käyttöön uusia taloudellisia tukitoimenpiteitä (kuten verovapautuksia) ja koordinoitava niitä keskenään ja komission kanssa.
4. Aloite edistää sääntelyn toimivuutta ja tuloksellisuutta koskevaa REFIT-ohjelmaa, sillä sen tarkoituksena on päivittää ja yksinkertaistaa voimassa olevaa direktiiviä.

III ASIAN KÄSITTELY EUROOPAN PARLAMENTISSA

5. Euroopan parlamentti pyysi vuonna 2017 komissiota esittämään yhdistetyille kuljetuksille selkeät, nykyaikaiset ja ymmärrettävät säännöt, jotka viranomaisten on mahdollista panna täytäntöön. Parlamentti pyysi komissiota erityisesti tarkistamaan yhdistettyjä kuljetuksia koskevaa direktiiviä multimodaalisten kuljetusten lisäämiseksi, epäoikeudenmukaisten käytäntöjen lopettamiseksi ja sen varmistamiseksi, että yhdistettyjä kuljetuksia koskevaa sosiaalilainsäädäntöä noudatetaan.

6. Lainsäädäntöehdotus on toimitettu parlamentin liikenne- ja matkailuvaliokunnalle (TRAN), joka nimitti esittelijäksi Daniela Aiuton (EFDD, Italia). Esittelijä esitti mietintöluonnoksensa valiokunnalle 25. huhtikuuta 2018. Mietinnössä esitetyt tarkistukset tukevat laajalti komission ehdotusta, ja niissä hyväksytään edellisen REFIT-arvioinnin tulokset. Mietinnössä jopa ehdotetaan komission ehdotuksen tiukentamista useilla osa-alueilla (jäsenvaltioiden raportointivelvoitteet, jäsenvaltioiden tarjoamat verokannustimet yhdistetyille kuljetuksille tai investoinnit, joilla tuetaan uusien uudelleenlastaustermiinalien perustamista tai jo olemassa olevien laajentamista). Valiokunta äänesti ehdotuksesta 10. heinäkuuta 2018.
7. Talous- ja sosiaalikomitea antoi lausuntonsa ehdotuksesta 19. huhtikuuta 2018.

IV ASIAN KÄSITTELY NEUVOSTON ELIMISSÄ

8. Komissio esitti ehdotuksen 27. marraskuuta 2017 yhdistettyjen kuljetusten työryhmässä (jäljempänä 'työryhmä'), jossa asiasta keskusteltiin alustavasti. Ehdotuksen vaikutustenarvioinnista käytiin yksityiskohtainen keskustelu 12. ja 25. tammikuuta 2018.
9. Asiasta keskusteltiin laajalti Bulgarian puheenjohtajakaudella. Yleisesti ottaen valtuuskunnat suhtautuivat myönteisesti direktiivin tarkistamiseen, koska vuosien myötä direktiivi on menettänyt merkitystään. Valtuuskunnat olivat yhtä mieltä siitä, että liikenneuhkien ja päästöjen vähentämiseksi olisi nopeutettava siirtymistä muihin kuljetusmuotoihin kuin maantiekuljetuksiin. Useat valtuuskunnat suhtautuivat kuitenkin epäillen siihen, että ehdotus näyttää painottuvan maantieosuuksiin. Valtuuskunnat olisivat tukitoimenpiteiden osalta yleensä odottaneet vaikutustenarvioinnilta selkeämmin apua siihen, miten edellä mainittuja tukitoimenpiteitä voitaisiin kehittää edelleen. Investointitukien osalta monet valtuuskunnat kiistivät ehdotetun tavoitteen uudelleenlastaustermiinalien maantieteellisestä jakautumisesta sillä perusteella, että termiinalien sijoittamista ja niihin tehtäviä investointeja koskevien päätösten olisi perustuttava markkinoiden tarpeisiin.

10. Lisäksi monet valtuuskunnat kiinnittivät huomiota tämän ehdotuksen ja ensimmäisen liikkuvuuspaketin ehdotusten väliseen yhteyteen ja katsoivat, että tähän yhteyteen olisi pitänyt kiinnittää enemmän huomiota. Ne toivat tässä yhteydessä esiin kabotaasikuljetusten mahdollisen kasvun sen seurauksena, että asetuksessa (EY) N:o 1072/2009 (nk. *markkinoillepääsyasetus*) säädettyjä kabotaasia koskevia rajoituksia ei sovellettaisi yhdistettyjen kuljetusten maantieosuuteen. Valtuuskunnat korostivat myös, että yhdistettyjä kuljetuksia koskevan ehdotuksen ja direktiiveissä 96/71/EY ja 2014/67/EU säädettyjen, kuljettajien lähettämistä koskevien erityisten sääntöjen välisiä yhteyksiä olisi vielä pitänyt arvioida. Ne pitivät tältä osin kiinni siitä, että edellä mainittujen tekstien toisiaan vastaavien säännösten olisi oltava keskenään yhtenäisiä ja että tämän varmistamiseksi niitä olisi käsiteltävä rinnakkain.
11. Liikenne-, televiestintä- ja energianeuvosto antoi 7. kesäkuuta 2018 asiaa koskevan tilannekatsauksen. Puheenjohtajavaltio Bulgarian edistymiskertomuksen pohjalta puheenjohtajavaltio Itävalta on jatkanut asian käsittelyä 24. lokakuuta ja 7. marraskuuta 2018 pidetyissä työryhmän kokouksissa ja käynyt lukuisia kahdenvälisiä keskusteluja, jotta voidaan selventää valtuuskuntien kantoja asian pääkohtiin ja määrittää parhaat mahdolliset kompromissit yleisnäkemyksen muodostamiseksi.
12. Puheenjohtajavaltio Itävallan kompromissitekstissä ehdotetaan valtuuskuntien huomautusten ja ehdotusten perusteella ratkaisuja ja selvennyksiä useisiin kysymyksiin, joista tärkeimmät ovat seuraavat:
- *direktiivin soveltamisalan* rajoittaminen *kansainvälisiin* yhdistettyihin kuljetuksiin jäsenvaltioiden välillä tai jäsenvaltioiden ja kolmannen maan välillä. Tällä tavoin käytännössä säilytetään voimassa olevan yhdistettyjä kuljetuksia koskevan direktiivin soveltamisala (jäsenvaltioiden välillä), mutta kompromissitekstissä selvennetään kolmansissa maissa toteutettavia kuljetuksia Euroopan unionin tuomioistuimen asiassa C-2/84 antaman tuomion pohjalta (edellyttäen, että yhdistettyjen kuljetusten kelpoisuusehdot täyttyvät);

- yhdistettyjen kuljetusten *tunnistamis*vaatimukset: intermodaalisten kuormaussyksikköjen tunnistamista kansainvälisten standardien ISO6346 ja EN130344 mukaisesti edellytetään vetoautottomien puoliperävaunujen, vaihtokorien tai konttien osalta, mutta velvoite ei koske perävaunuja eikä vetoyksiköllä varustettuja ajoneuvoja tai puoliperävaunuja, joita ei voi nostaa nostolaitteella;
- kukin jäsenvaltio voi päättää *kunkin maantieosuuden pidentämisestä yli 150 kilometrin rajan* alueellisten erityispiirteidensä mukaisesti. Koska jäsenvaltioiden uudelleenlastaustermiinaalien maantieteellinen sijainti ja sijaintipaikat ovat hyvin erilaisia, kullakin jäsenvaltiolla on mahdollisuus vahvistaa säännöt, joiden mukaisesti maantieosuudet voivat ylittää 150 kilometrin rajan lähimmän sopivan alueellaan sijaitsevan terminaalin saavuttamiseksi. Jäsenvaltiot veloitetaan julkistamaan edellä mainitut säännöt yhdistettyjen kuljetusten harjoittajia auttaakseen;
- *syrjimätön pääsy julkisesti tuettuihin uudelleenlastaustermiinaaleihin* vähintään 5 vuoden ajaksi. Tässä säännöksessä otetaan huomioon joidenkin jäsenvaltioiden huoli siitä, että ne voivat taata syrjimättömän pääsyn julkisin varoin rahoitettuihin tai yhteisrahoitettuihin termiinaaleihin vain tietyn ajanjakson ajan, ellei siitä ole sopimuksessa erikseen määrätty. Jäsenvaltioilla on kuitenkin joustonvaraa jatkaa vapaata pääsyä viiden vuoden jälkeen;
- komission velvoite arvioida mahdollisuutta *yksinkertaistaa valtioneukisääntöjä*, joita sovelletaan yhdistettyihin kuljetuksiin.

V TÄRKEIN AVOINNA OLEVA KYSYMYS

Yhteys ensimmäiseen liikennepakettiin kabotaasisääntöjen ja kuljettajien lähettämisen osalta

13. Komission ehdotuksessa direktiivin 2 artikla jätetään ennalleen kansallisten kiintiöiden ja yhdistettyjen kuljetusten kansallisia lupia koskevien kieltojen osalta. Komission ehdotuksessa myös 4 artikla pidetään muuttumattomana eli kuljetusyrittäjillä (jotka täyttävät asetuksissa (EY) N:o 1071/2009 ja (EY) N:o 1072/2009 vahvistetut edellytykset) on oikeus harjoittaa kabotaasiliikennettä maantiekuljetuksen alku- ja loppuosuuksissa, jotka ovat osa yhdistettyä kuljetusta jäsenvaltioiden välillä mutta myös jäsenvaltion rajojen sisäpuolella.
14. Ehdotuksesta neuvostossa käytyjen keskustelujen alusta alkaen useat valtuuskunnat ovat ehdottaneet palaamista voimassa olevan direktiivin soveltamisalaan (eli kansainvälisiin yhdistettyihin kuljetuksiin), koska niiden näkemyksen mukaan uusi soveltamisala vastaisi kotimaan kabotaasikuljetusten vapauttamista. Nämä valtuuskunnat kyseenalaistavat poliittisen valinnan yhdistettyjen kuljetusten kannustamisesta sillä kustannuksella, että tiettyjen liikenteenharjoittajien tarjoamista halvemmissa palveluista johtuva laitton kabotaasi tai epäreilu kilpailu mahdollisesti lisääntyvät. Tämän vuoksi ne ehdottavat nykyisen yhdistettyjä kuljetuksia koskevan direktiivin 4 artiklan poistamista. Muut valtuuskunnat vastustavat tätä näkemystä.
15. Useimmat valtuuskunnat ovat yhtä mieltä siitä, että yhdistettyjen kuljetusten maantieosuuksien osalta tässä direktiivissä käsitelty kysymys kabotaasikuljetuksista on läheisesti kytkeytynyt asetukseen (EY) N:o 1072/2009 (nk. *markkinoillepääsyasetus*) sekä direktiiveissä 96/71/EY ja 2014/67/EU² vahvistettuihin kuljettajien lähettämistä koskeviin erityisiin sääntöihin (nk. 'lex specialis'). Tältä osin ne ovat jatkuvasti korostaneet, että näiden asiakirjojen toisiaan vastaavien säännösten olisi oltava keskenään yhtenäisiä ja että tämän varmistamiseksi niitä olisi käsiteltävä rinnakkain. Lähetettyjä kuljettajia koskevien sääntöjen soveltamista yhdistetyn kuljetuksen alku- ja loppumaantieosuuksiin säännellään nyt ehdotuksessa, jolla muutetaan direktiiviä 2006/22/EY valvontavaatimusten osalta ja vahvistetaan direktiivejä 96/71/EY ja 2014/67/EU koskevat erityiset säännöt kuljettajien lähettämisestä työhön toiseen jäsenvaltioon (nk. 'lex specialis') (2 artiklan 2 b kohta ja johdanto-osan 12 e kappale).

² Komission ehdotus: COM(2017) 278 final – 2017/0121 (COD).

16. Pysyvien edustajien kokouksissa 14. ja 28. marraskuuta 2018, kaksi jäsenvaltiota, joita useat valtuuskunnat tukivat, korostivat jälleen tarvetta poistaa nykyisen direktiivin 4 artikla. Toinen jäsenvaltioiden ryhmä toisti vastustavansa 4 artiklan poistamista. Tämän vuoksi puheenjohtajavaltio ehdottaa kompromissiratkaisua, jolla muutetaan 4 artiklaa antamalla jäsenvaltioille mahdollisuus rajata ajanjakso, jonka aikana ajoneuvo voi tarjota palveluja vastaanottavassa jäsenvaltiossa alku- ja/tai loppumaantieosuuksien aikana.
17. Muut avoimna olevat kysymykset esitetään tämän selvityksen liitteessä olevan tekstin alaviitteissä.
18. Kaikki valtuuskunnat ja komissio ovat tehneet yleisen tarkasteluvarauman tekstin viimeisimpään versioon, joka on tämän selvityksen liitteenä.
19. Komissio pidättyy täysin esittämästä kantaansa koko kompromissiehdotukseen, kunnes siitä on neuvoteltu Euroopan parlamentin kanssa.
20. Tanskalla ja Maltalla on tähän ehdotukseen parlamentaarinen tarkasteluvarauma.

VI LOPUKSI

21. Pysyvien edustajien komiteaa pyydetään tarkastelemaan tämän selvityksen liitteessä olevaa tekstiä ja ratkaisemaan, mikäli mahdollista, avoimna olevat kysymykset, jotta neuvosto voisi muodostaa tätä ehdotusta koskevan yleisnäkemyksen istunnossaan 3. joulukuuta 2018.

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 lainsäätämisyhteistyössä hyväksyttäväksi säädökseksi on toimitettu kansallisille parlamenteille,

ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon³,

ottavat huomioon alueiden komitean lausunnon⁴,

noudattavat tavallista lainsäätämisyhteistyötä,

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 odotetaan kasvavan 60 prosenttia vuoteen 2050 mennessä.

³ EUVL C , , s. .

⁴ EUVL C , , s. .

- (2) Liikenteen kielteisten vaikutusten poistaminen on yksi unionin liikennepolitiikan päätavoitteista. Neuvoston direktiivi 92/106/ETY⁵, 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 energiatehokkaampia 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 tavarankuljetuksia 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 tavarankuljetusten siirtymistä maantieliikenteestä liikennemuotoihin, jotka ovat vähemmän ympäristöä kuormittavia, turvallisempia ja energiatehokkaampia ja aiheuttavat vähemmän ruuhkia.
- (6) [...]⁶

⁵ 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).

⁶ Komissiolla on soveltamisalan supistamista koskeva varauma, joka on sen 1 artiklan 1 kohdan osalta esittämän varauman mukainen.

- (6 a) Direktiivin 92/106 EY 2 artiklassa kielletään yhdistettyjä kuljetuksia koskevat kansalliset kiintiöt ja luvat. Tämä direktiivi ei vaikuta jäsenvaltioiden kolmansien maiden kanssa tekemiin kahdenvälisiin sopimuksiin yhdistetyistä kuljetuksista.
- (7) Siitä huolimatta, että direktiivin 92/106/EY 4 artiklan sisältämä lisävapauttaminen on ollut asetuksen (EU) N:o 1072/2009 kabotaasia koskeviin säännöksiin verrattuna hyödyllinen yhdistettyjen kuljetusten edistämisen kannalta, ja se olisi periaatteessa säilytettävä, on tarpeen varmistaa, että sitä ei käytetä väärin. Kokemus on osoittanut, että tätä säännöstä on tietyissä unionin osissa järjestelmällisesti käytetty kabotaasin väliaikaisen luonteen kiertämiseksi perusteena ajoneuvojen jatkuvalle käytölle muussa jäsenvaltiossa kuin sijoittautumisjäsenvaltiossa. Tällaiset hyvän kauppataivan vastaiset käytännöt saattavat johtaa sosiaaliseen polkumyyntiin ja vaarantaa kabotaasia koskevan oikeudellisen kehyksen noudattamisen. Direktiivin 92/106/EY 4 artiklaa olisi sen vuoksi muutettava antamalla jäsenvaltioille mahdollisuus puuttua tällaisiin ongelmiin ottamalla käyttöön oikeasuhteinen rajoitus, joka koskee ajoneuvojen jatkuvaa käyttöä niiden alueella.
- (8) Direktiivissä 92/106/EY olevaan yhdistetyn kuljetuksen määritelmään sisältyy erilaisia yhdistetyn kuljetuksen maantieosuuksia koskevia pituusrajoja, jotka riippuvat muulla kuin maantieosuudella käytetystä liikennemuodosta. Rautatieliikenteelle ei ole asetettu kiinteää pituusrajaa, vaan sen sijaan käytetään määrittelemätöntä "lähimmän sopivan terminaalin" käsitettä, joka tarjoaa jonkin verran joustavuutta erityistilanteiden huomioon ottamiseksi. Tämän rajoituksen soveltaminen on osoittautunut vaikeaksi, mikä johtuu erilaisista tulkinnosta ja täytäntöönpanoehtojen määrittelemiseen liittyvistä erityisistä vaikeuksista. Nämä epäselvyydet olisi syytä poistaa varmistamalla kuitenkin samalla, että jonkinasteinen joustavuus säilyy. Yhdistettyjen kuljetusten suunnittelua voitaisiin yksinkertaistaa erityisesti sallimalla yhtäläinen vaikutusalue kaikille liikennemuotoyhdistelmille ja helpottamalla täytäntöönpanon valvontaa siten, että maantieosuuden pituus mitataan linnuntietä maantieosuuden alku- ja päätepisteen osoitteiden tai GNSS-koordinaattien perusteella (käyttämällä esimerkiksi olemassa olevia välineitä).

(8 a) Tämän direktiivin tavoitteet, eli maantieliikenteestä vähemmän ympäristöä kuormittaviin liikennemuotoihin siirtymisen edistäminen ja sen myötä unionin liikennejärjestelmän kielteisten vaikutusten vähentäminen, tulisi saavuttaa koko Euroopan unionin alueella. Vaikka 150 kilometrin pituusraja linnuntietä mitattuna mahdollistaa periaatteessa yhtäläisen vaikutusalueen kaikille liikennemuodoille kaikissa jäsenvaltioissa, maantieteellisistä ja taloudellisista kriteereistä johtuvat alueelliset erot ja väestötiheys on otettava huomioon. Tietty jousto tämän maantieosuuden pituusrajan ylittämiseksi voisi olla tarpeen, jos uudelleenlastauslaitteiden ja/tai terminaalikapasiteetin kannalta sopivaa maantie- / rautatieterminaalia ei löydy tältä etäisyydeltä. Yhtäläillä tarvitaan joustavuutta tämän maantieosuuden pituusrajan vähentämiseksi tietyissä tarkoin määritellyissä tapauksissa, jotta voidaan varmistaa, että kaikissa jäsenvaltioissa siirrytään maantieliikenteestä ympäristöä säästäviin liikennemuotoihin, ja välttää se, että jotkin alueet hyötyvät liikennemuotosiirtymästä samalla kun toisilla alueilla sitä vastoin maantiekuljetukset lisääntyvät entisestään: Tilanteessa, jossa maantieosuus kulkee jäsenvaltion alueen kautta ilman, että rahtia lastataan tai puretaan siellä, kyseinen jäsenvaltio voi päättää olla katsomatta kuljetusta yhdistetyksi kuljetukseksi ja olla näin ollen soveltamatta tässä direktiivissä ja/tai direktiivissä 96/53/ETY säädetyjä tukitoimenpiteitä yhdistettyjä kuljetuksia koskevien painovapautusten osalta.⁷

⁷ Komissio on tehnyt tätä johdanto-osan kappaletta koskevan varauman, joka on sen 1 artiklan 3 a ja 3 b kohdan osalta esittämien varaumien mukainen.

- (9) Direktiivissä 92/106/ETY olevassa yhdistetyn kuljetuksen määritelmässä asetetulla 100 kilometrin vähimmäispituudella yhdistetyn kuljetuksen muulle kuin maantieosuudelle varmistetaan, että useimmat yhdistetyt kuljetukset kuuluvat määritelmän soveltamisalaan. Rautatie- ja lähimerenkulkuosuudet kattavat yleensä pitkiä matkoja, jotta ne olisivat kilpailukykyisiä yksinomaan maanteitse tapahtuvien kuljetusten kanssa. Vähimmäispituudella varmistetaan myös, että soveltamisalan ulkopuolelle jäävät erityiskuljetukset, kuten lyhyet lauttamatkat, jotka toteutettaisiin joka tapauksessa. Tällaisen vähimmäispituuden rajoituksen vuoksi monet satamien ympäristössä ja taajamissa ja niiden ympäristössä tapahtuvat sisävesikuljetukset, jotka vähentävät huomattavasti sekä maantieverkkojen ruuhkia merisatamissa ja niiden välittömässä läheisyydessä että taajamien ympäristökuormitusta, eivät kuulu nykyisen yhdistettyjä kuljetuksia koskevan direktiivin soveltamisalaan. Tästä syystä olisi hyödyllistä poistaa tämä vähimmäispituuden rajoitus, mutta jättää edelleen soveltamisalan ulkopuolelle sellaiset muut kuin maantieosuudet, joiden ainoana tarkoituksena on ylittää luonnollinen este ja jotka eivät edistä liikennemuotosiirtymää EU:ssa. Tällaisia soveltamisalan ulkopuolelle jätettyjä muita kuin maantieosuuksia ovat muun muassa suorat saarten väliset lauttamatkat (kuten Cork–Roscoff tai Puttgarden–Rødby) tai kuljetukset tunnelin kautta (kuten Eurotunnelin kautta), kun muulle kuin maantieosuudelle ei ole olemassa maantievaihtoehtoa, ja tapaukset, jossa muulle kuin maantieosuudelle on olemassa teoreettinen maantievaihtoehto, mutta tämä maantieosuus ei ole kaupallisesti elinkelpoinen, koska se on huomattavasti pidempi ja aiheuttaa kilpailukyvyttömiä viivästyksiä ja hintoja, kuten lauttamatka Tallinnasta Tukholmaan tai lauttamatka Barista Dubrovnikiin. Toisaalta jos raide- tai sisävesiliikennettä käytetään ennen tai jälkeen lauttamatkaa ja maantiekuljetuksen alku- ja loppuosuuksien edellytykset täyttyvät, kuljetusketju laivaajalta vastaanottajalle olisi myös katsottava yhdistetyksi kuljetukseksi. Lisäksi saariyhteyksiä sisältäviä muita kuin maantieosuuksia, joissa liikenteenharjoittaja päättää mennä lautalla kaukaisempaan satamaan lähimmän sataman sijaan ja välttää siten huomattavan matkan maantieliikenteessä, kuten Cork-Santanderin valinta Roscoffista Espanjaan ajamisen sijaan, ei tulisi jättää soveltamisalan ulkopuolelle ja niiden olisi voitava saada tukea, koska ne edistävät liikennemuotosiirtymää.

- (9 a) Lisäksi vaikka yhdistetyn kuljetuksen nykyinen määritelmä kattaa ainoastaan jäsenvaltioiden väliset kuljetukset, olisi osa jäsenvaltioiden ja kolmannen maan välisestä intermodaalikuljetuksesta tulkittava direktiivin soveltamisalaan kuuluvaksi, jos unionissa tapahtuva osa kuljetuksesta täyttää yhdistetyn kuljetuksen määritelmässä asetetut edellytykset, sillä se edistää liikennemuotosiirtymää unionissa. Tällöin Euroopan unionin rajan ylittävästä muusta kuin maantieosuudesta on kuitenkin vähintään 100 kilometriä sijaittava EU:n alueella. Epäselvyyksien välttämiseksi tätä seikkaa on selvennettävä.
- (9 b) Vaikka se osa kolmansissa maissa alkavista tai päättyvistä intermodaalikuljetuksista, joka tapahtuu unionissa kuuluu tämän direktiivin soveltamisalaan tietyin edellytyksin, kolmansiin maihin sijoittautuneiden liikenteenharjoittajien markkinoille pääsyä ja ammatin harjoittamista koskeviin edellytyksiin sovelletaan edelleen unionin tai jäsenvaltioiden kolmansien maiden kanssa tekemiä sopimuksia, joihin sisältyy maantiekuljetuksia koskevia säännöksiä.
- (10) Yhdistetyn kuljetuksen määritelmässä nykyisin asetettu intermodaalisten kuormaussyksiköiden vähimmäiskoko voi vaarantaa kaupunkiliikenteen innovatiivisten intermodaaliratkaisujen kehittämisen tulevaisuudessa, ja sen vuoksi kaikki kontin kokoa tai muotoa koskevat rajoitukset olisi poistettava. Toisaalta se, että intermodaaliset kuormaussyksiköt voidaan tunnistaa nykyisin ja laajalti käytetyin tunnistuskeinoin, voisi nopeuttaa intermodaalisten kuormaussyksikköjen käsittelyä terminaaleissa ja helpottaa yhdistettyjen kuljetusten virtaa. Intermodaalisten kuormaussyksikköjen alku- ja loppumaantieosuuksilla sallittuihin enimmäismittoihin sovelletaan direktiivin 96/53/EY säännöksiä.

- (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. Erityisesti on tärkeää toistaa, että tällaiset todisteet voidaan toimittaa osittain tai kokonaan olemassa olevien kuljetusasiakirjojen, kuten useissa kansainvälisissä yleissopimuksissa määrättyjen rahtikirjojen, avulla. Olisi kannustettava kuljetustietojen käyttöä ja esittämistä sähköisin keinoin, kuten sähköisten rahtikirjojen (eCMR)⁸ avulla, koska sillä tavalla yksinkertaistetaan asiaa koskevien todisteiden esittämistä. Tässä yhteydessä on tärkeää varmistaa, että asianomaiset viranomaiset hyväksyvät sähköiset tiedot. Paperimuodossa tai sähköisessä muodossa toimitettujen todisteiden olisi oltava luotettavia ja oikeaksi todistettuja joko kirjallisella allekirjoituksella, leimalla tai sähköisellä todentamismenetelmällä niiden toimitusmuodosta riippuen. Sääntelykehyksessä ja hallinnollisten menettelyjen yksinkertaistamista koskevissa aloitteissa sekä liikennenäkökohtien digitalisoinnissa 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 tiettyntyyppisiä yhdistettyjä rautatie- ja maantiekuljetuksia. Olisi myös edistettävä muita kaikkiin liikennemuotoyhdistelmiin soveltuvia asiaankuuluvia toimenpiteitä, jotta voidaan vähentää maanteiden tavaraliikenteen osuutta ja edistää muiden liikennemuotojen kuten rautatie-, sisävesi- ja meriliikenteen käyttöä ilman pilaantumisen, kasvihuonekaasupäästöjen, tieliikenneonnettomuuksien, melun ja ruuhkien vähentämiseksi.

⁸ Määrätään yleissopimukseen tavarankuljetuksessa käytettävästä rahtisopimuksesta tehdyssä sähköisistä rahtikirjaa koskevassa lisäpöytäkirjassa.

- (13) Merkittävin infrastruktuurin pullonkaula, joka haittaa maanteiden tavarankuljetusten siirtämistä muihin liikennemuotoihin, liittyy uudelleenlastaustermiinaaleihin.

Uudelleenlastaustermiinaalien jakautuminen ja kattavuus unionissa on nykyisin riittämätön myös nykyisessä Euroopan laajuisen liikenneverkon (TEN-T) 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. Jäsenvaltiot voivat toteuttaa toimenpiteitä tukeakseen investointeja, joilla varmistetaan, että liikenteenharjoittajilla on käytettävissään sellaisten tehokkaiden yhdistettyjen kuljetusten uudelleenlastaustermiinaalien verkko, jossa on riittävästi uudelleenlastauskapasiteettia, jotta pystytään vastaamaan kuljetusinfrastruktuurin nykyiseen ja tulevaan kysyntään. Tällaisia toimenpiteitä voisivat olla kansallisen liikennepolitiikan suunnittelu, erityinen maankäytön suunnittelu, julkisen ja yksityisen sektorin kumppanuudet, kansallisen tai kunnallisen maaomaisuuden vuokraaminen erityistä tarkoitusta varten tai erilaiset valtiontukitoimenpiteet. Tämä parantaisi yhdistettyjen kuljetusten kilpailukykyä yksinomaan maanteitse tapahtuvaan kuljetukseen verrattuna ja siten kannustaisi käyttämään vaihtoehtoisia tavarankuljetusmuotoja ja lisäisi liikennemuotosiirtymää.

- (13 a) Uudelleenlastaustermiinaalien kattavuutta, tehokkuutta ja kapasiteettia olisi lisättävä ainakin nykyisissä Euroopan laajuisen liikenneverkon ydinverkossa ja kattavassa verkossa. Jotta kuljetukset voisivat hyötyä tästä direktiivistä ja kun otetaan asianmukaisesti huomioon väestötiheys, maantieteelliset ja luonnolliset rajoitteet, markkinaolosuhteet sekä kauppa- ja tavaravirrat, pitkän aikavälin tavoitteena olisi oltava, että enintään 150 kilometrin päässä jokaisesta unionissa sijaitsevasta lastauspaikasta pitäisi olla keskimäärin vähintään yksi yhdistettyihin kuljetuksiin sopiva uudelleenlastaustermiinaali. Koordinointi jäsenvaltioiden kesken ja tarvittaessa komission kanssa helpottaisi tämän tavoitteen saavuttamista.

- (13 b) Erityisesti silloin, kun terminaalia tuetaan julkisin varoin, vaikuttaa tärkeältä, että ainakin tietyn ajan kaikille yhdistettyjen kuljetusten käyttäjille taataan avoin pääsy ilman syrjintää. Viiden vuoden vähimmäismääräaika vaikuttaa asianmukaiselta, sillä esimerkiksi Euroopan rakenne- ja investointirahastojen (ERI-rahastot) mukaiset terminaalien yhteisrahoitus sopimukset sisältävät tällaisen määräyksen.⁹ Pidempitä määräaikoja voidaan kuitenkin vahvistaa muissa sopimuksissa, ohjelmissa ja/tai jäsenvaltioiden välisesti. Toimenpiteet mainitunlaisen avoimen ja syrjimättömän pääsyn dokumentoimiseksi (esimerkiksi tietojen julkaiseminen terminaalipalveluista perittävistä maksuista) voisivat edelleen edistää yhdistettyjä kuljetuksia ja siten synnyttää haettua liikennemuotosiirtymää.
- (14) Jäsenvaltiot voivat toteuttaa olemassa olevien toimenpiteiden lisäksi yhdistettyjen kuljetusten eri osuuksiin ja osatekijöihin kohdennettuja taloudellisia tukitoimenpiteitä. Tällaisiin toimenpiteisiin voi, sanotun kuitenkin rajoittamatta direktiivin 2012/34/EU 29–37 artiklan soveltamista, kuulua esimerkiksi tiettyjen verojen, infrastruktuurin käyttömaksujen, ulkoisiin kustannuksiin perustuvien maksujen, ruuhkamaksujen tai muiden kuljetusmaksujen alentaminen sekä yhdistetyissä kuljetuksissa kuljetetuille intermodaalisisille kuormausyksiköille myönnettävät suorat avustukset, uudelleenlastauskustannusten osittainen korvaaminen, vapautus liikennöintikielloista ja yhdistettyjä kuljetuksia varten kehitettäviin digitaalisiin ratkaisuihin kohdistettavat investointituet.
- (15) Yhdistettyjä kuljetuksia koskevat tukitoimenpiteet on toteutettava Euroopan unionin toiminnasta tehtyyn sopimukseen sisältyvien valtioneuvoston päätösten mukaisesti. Kun lisäksi otetaan huomioon tällaisen tuen merkitys yhdistettyjen kuljetusten kehittämiseksi, komission olisi¹⁰ [...] arvioitava mahdollisuutta laatia saatujen kokemusten perusteella kriteerit, joiden perusteella tietyntyyppisten yhdistettyihin kuljetuksiin kohdistettavien tukien voidaan katsoa soveltuvan sisämarkkinoille.
- (16) [...] (*siirretty johdanto-osan 13 a kappaleeseen*)
- (17) Jäsenvaltioiden olisi myös tarkasteltava tukitoimenpiteitä säännöllisesti uudelleen niiden vaikuttavuuden ja tehokkuuden varmistamiseksi.

⁹ Asetuksen (EU) N:o 1303/2013 ja erityisesti sen 71 artiklan mukaisesti.

¹⁰ Komissio vastustaa 6 artiklan 8 a kohtaa koskevien toteamustensa mukaisesti ilmaisun "may" korvaamista ilmaisulla "should".

- (18) Tätä direktiiviä sovellettaessa ei ole syytä erottaa toisistaan toisen lukuun suoritettavia yhdistettyjä kuljetuksia ja omaan lukuun suoritettavia yhdistettyjä kuljetuksia.
- (19) Jotta unionin liikenteen ja erityisesti yhdistettyjen kuljetusten markkinoiden kasvusta voidaan pysyä ajan tasalla ja mahdollistaa sen arviointi, asiaa koskevia vertailukelpoisia ja luotettavia tietoja olisi kerättävä unionin tasolla¹¹, myös jäsenvaltioiden toimesta, ja niistä olisi raportoitava komissiolle säännöllisesti. Komission olisi esitettävä joka viides vuosi Euroopan parlamentille ja neuvostolle kertomus tämän direktiivin soveltamisesta. Mahdollisuuksien mukaan ja päällekkäisen työn sekä hallinnollisen taakan välttämiseksi tähän tarkoitukseen [...] olisi käytettävä uudelleen olemassa olevista lähteistä, kuten Eurostatista tai kansallisista tilastotietokannoista peräisin olevia yhdistettyjä kuljetuksia koskevia merkityksellisiä tietoja.
- (19 a) Jotta jäsenvaltioilta vaadittavan raportoinnin helpottamiselle voidaan varmistaa yhdenmukaiset edellytykset, komission olisi annettava jäsenvaltioille suuntaviivat, joissa kuvataan 5 artiklan 1 kohdassa tarkoitettuja yhdistettyjä kuljetuksia koskevien tietojen kokoamis- ja esittämismenetelmät.
- (20) Läpinäkyvyys on tärkeää kaikille yhdistettyihin kuljetuksiin osallistuville sidosryhmille. Läpinäkyvyyden edistämiseksi on tärkeää varmistaa, että kaikki asiaankuuluvat säännöt, toimenpiteet ja yhteystiedot julkaistaan helposti saatavalla tavalla.
- (21) [...]

¹¹ Komissio on esittänyt varauman tähän johdanto-osan kappaleeseen, koska 5 artiklassa ei edellytetä mitään tietojen keräämistä EU:n tasolla.

(22) Jäsenvaltiot eivät voi riittäväällä 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 tavarakuljetukset ja toisiinsa liittyvät infrastruktuurit ja ne ongelmat, joihin tällä direktiivillä on tarkoitus puuttua, ovat pääasiallisesti luonteeltaan rajatylittäviä. 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 otsikko seuraavasti:

"Neuvoston direktiivi 92/106/ETY, annettu 7 päivänä joulukuuta 1992, tietynlaisia tavaroiden kansainvälisiä yhdistettyjä kuljetuksia koskevista yhteisistä säännöistä";

uusi 1 a artikla:

Tämän direktiivin tarkoituksena on osaltaan vähentää ilman pilaantumista, kasvihuonekaasupäästöjä, tieliikenneonnettomuuksia, melua ja ruuhkia edistämällä yhdistettyjen kuljetusten kehittämistä ja kannustaa tavaraliikenteen liikennemuotosiirtymään maanteiltä muihin liikennemuotoihin, kuten rautatie-, sisävesi- ja meriliikenteeseen, lisäämällä yhdistettyjen kuljetusten kilpailukykyä verrattuna maanteiden tavaraliikenteeseen.

2) Korvataan 1 artikla seuraavasti:

"1 artikla

1. Tätä direktiiviä sovelletaan kansainvälisiin¹² yhdistettyihin kuljetuksiin.
2. Tässä direktiivissä 'kansainvälisellä yhdistetyllä kuljetuksella' tarkoitetaan jäsenvaltioiden välillä tai jäsenvaltioiden ja kolmannen maan välillä kuljetettavaa intermodaalisten kuormaussyksikköjen kuljetusta (kuormattuna tai tyhjänä), joka käsittää matkan ensimmäisen tai viimeisen maantieosuuden tai molemmat, sekä yhden tai useamman muun kuin maantieosuuden, jossa käytetään rautatie-, sisävesi- tai merikuljetusta:

Intermodaalisten kuormaussyksikköiden katsotaan tarkoittavan:

- a) vetoautotonta perä- tai puoliperävaunua, vaihtokoria tai konttia, joka yksilöidään kansainvälisissä standardeissa ISO6346 ja EN13044 määritellyn tunnistejärjestelmän mukaisesti, kun saattamaton intermodaalinen kuormaussyksikkö uudelleenlastataan eri liikennemuodosta toiseen; tai
- b) maantieajoneuvoa (kuorma-auto perävaunulla tai ilman perävaunua tai vetoautollinen puoliperävaunu) tai puoliperävaunu, jota ei voi nostaa nostolaitteella¹³, jota kuljetetaan rautatie-, sisävesi- tai merikuljetuksena matkan muulla kuin maantieosuudella.

[...] ¹⁴

- 2 a. Tätä direktiiviä sovelletaan ainoastaan niihin yhdistettyihin kuljetuksiin, joissa ainakin yhdellä matkan muulla kuin maantieosuudella on vastaava toteutuskelpoinen maantiekuljetusvaihtoehto, ja siten kuljetus kokonaisuudessaan sisältää liikennemuotosiirtymän unionissa.

¹² Komissiolla on soveltamisalaa koskeva varauma. Komission näkemyksen mukaan tämä vähentää ehdotuksen soveltamisalaa 20 prosentilla.

¹³ Komissiolla on varauma, joka koskee puoliperävaunujen, joita ei voi nostaa nostolaitteella, jättämistä tunnistamisvaatimusten ulkopuolelle.

¹⁴ Komissio, jota Belgia, Luxemburg ja Portugali tukevat, haluaisi siirtymäkauden jälkeen säilyttää velvoitteen tunnistaa puoliperävaunut, joita ei voi nostaa nostolaitteella.

3. Kukin 2 kohdassa tarkoitetuista maantieosuuksista saa olla pituudeltaan enintään 150 kilometriä linnuntietä;¹⁵

Tätä maantieosuuden pituusrajaa sovelletaan kunkin maantieosuuden kokonaispituuteen kaikista matkan varrella sen alkuosuudella tapahtuvista noudoista ja sen loppuosuudella tapahtuvista toimituksista riippumatta. Tyhjien kuormausyksikköjen kuljetusta ennen maantiekuljetuksen alkuosuutta tai sen loppuosuuden jälkeen (kuten kulku varikolta tai varikolle) ei katsota osaksi yhdistettyä kuljetusta.

- 3 a. Jos uudelleenlastauslaitteiden ja/tai terminaalikapasiteetin kannalta sopivaa maantie-/rautatie terminaalia¹⁶ ei löydy 150 kilometrin etäisyydellä linnuntietä, kyseisen maantieosuuden pituusraja voidaan ylittää yhdistetyissä kuljetuksissa sellaiseen maantieteellisesti lähimpään soveltuvaan kuljetusterminaaliin pääsemiseksi, jossa on tarvittavat operatiiviset uudelleenlastausvalmiudet jäsenvaltioiden määrittelemien sääntöjen mukaisesti. Tätä varten jäsenvaltioiden on yksilöitävä tilanteet, joissa tarvittavia operatiivisia uudelleenlastausvalmiuksia¹⁷ ei ole käytettävissä, ja määritettävä soveltuvat vaihtoehdot¹⁸. Jäsenvaltioiden on julkaistava nämä säännöt.

¹⁵ Komissiolla on varauma 20 prosentin rajan poistamiseen ja siihen liittyvään viittaukseen 3 artiklassa.

¹⁶ Malta, Puola ja Portugali ehdottavat merisatamien lisäämistä.

¹⁷ Komissio suhtautuu hyvin varauksellisesti tukikelpoisuuden vähentämiseen nykytilanteesta. Komissio ehdotti tämän kohdan korvaamista seuraavalla tekstillä: "*Jos uudelleenlastauslaitteiden ja/tai terminaalikapasiteetin, terminaalien aukioloaikojen ja/tai asianmukaisten rautateiden tavaraliikennepalvelujen kannalta sopivaa maantie-/rautatie terminaalia ei löydy 150 kilometrin etäisyydellä linnuntietä, kyseisen maantieosuuden pituusraja voidaan ylittää yhdistetyissä kuljetuksissa sellaiseen maantieteellisesti lähimpään soveltuvaan kuljetusterminaaliin pääsemiseksi, jossa on tarvittavat operatiiviset uudelleenlastausvalmiudet.*"

¹⁸ Komissio, jota Belgia ja Luxemburg kannattavat, pitää parempana tekstin edellistä versiota, jossa on EU:n tasolla yhdenmukaistetut säännöt.

- 3 b. Jäsenvaltio voi päättää olla soveltamatta tämän direktiivin 6 artiklassa säädettyjä tukitoimenpiteitä maantiesuuteen, joka kulkee sen alueen kautta ilman, että tavaroita lastataan tai puretaan. Kyseinen jäsenvaltio voi päättää, että direktiiviä 96/53/EY sovellettaessa tällaista maantiesuutta ei pidetä osana yhdistettyä kuljetusta. Jäsenvaltioiden on julkaistava nämä säännöt.¹⁹²⁰²¹
4. Jos yhdistetty kuljetus alkaa unionin ulkopuolella ja/tai päättyy unionin ulkopuolelle, tätä direktiiviä sovelletaan unionissa tapahtuvaan kuljetuksen osaan, jos:
- a) kuljetuksen unionissa tapahtuva osa täyttää 2, 2 a, 3, 3 a ja 3 b kohdassa vahvistetut vaatimukset, ja
 - b) Euroopan unionin rajan ylittävä muu kuin maantiesuus on vähintään 100 kilometrin pituinen unionin alueella."
- 3) Korvataan 3 artikla seuraavasti:

"3 artikla

1. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että maantiekuljetuksen katsotaan olevan osa tämän direktiivin soveltamisalaan kuuluvaa yhdistettyä kuljetusta ainoastaan, jos kyseisestä maantiekuljetuksesta vastaava kuljetusyrittäjä voi esittää selvät todisteet siitä, että kyseinen maantiekuljetus muodostaa yhdistetyn kuljetuksen maantiesuuden
2. Edellä 1 kohdassa tarkoitetuissa todisteissa on oltava seuraavat tiedot::
 - a) rahdinantajan tai liikenteenharjoittajan, joka järjestää yhdistetyn kuljetuksen rahdinantajan puolesta, nimi, osoite ja yhteystiedot;

¹⁹ Komissio suhtautuu hyvin varauksellisesti tähän kohtaan.

²⁰ Italiassa, Puolassa, Sloveniassa ja Suomessa on varauma tähän kohtaan.

²¹ Slovenia ehdottaa tähän kohtaan vaihtoehtoista sanamuotoa: *"EU:n jäsenvaltion kauttakulku yhdistetyn kuljetuksen alku- tai loppuosuudella sallitaan/on mahdollista vain, jos jäsenvaltiossa ei ole tarjolla sopivaa yhdistettyjen kuljetusten terminaalia."*

- b) kuljetetun intermodaalisen kuormausyksikön tunniste tai jos maantieajoneuvoa kuljetetaan muulla kuin maantieosuudella, kyseisen maantieajoneuvon tunniste;
- b a) vastaanottajan nimi, osoite ja yhteystiedot;
- c) yhdistetyn kuljetuksen reitti:
- paikat, joissa kukin eri yhdistetyn kuljetuksen maantieosuus alkaa ja päättyy unionissa, ja vastaavat päivämäärät;
 - seuraavat etäisyydet:
 - i) kunkin unionissa sijaitsevan maantieosuuden pituus linnuntietä;
 - ii) [...] ²²;
 - iii) niiden yhdistettyjen kuljetusten osalta, joihin sovelletaan 1 artiklan 4 kohdan b alakohtaa, unionissa sijaitsevan muun kuin maantieosuuden pituus;
 - Maantieosuus voi olla yli 150 kilometriä ainoastaan 1 artiklan 3 a kohdassa tarkoitettujen jäsenvaltioiden antamien sääntöjen nojalla ja niiden mukaisesti ²³;
 - Jos kyseessä on maantiekuljetuksen alkuosuus, ensimmäisestä/seuraavasta uudelleenlastaustermiinalista saatu vahvistus todisteena siitä, että tunnistettu intermodaalinen kuormausyksikkö lastataan uudelleen liikennemuotojen välillä, mukaan lukien paikka ja päiväys, tai kultakin asianomaiselta muulla kuin maantieosuudella tapahtuvaa kuljetusta hoitavalta liikenteenharjoittajalta saatu vahvistus siitä, että tunnistettu intermodaalinen kuormausyksikkö tai maantieajoneuvo kuljetetaan tämän toimesta osana kyseistä yhdistettyä kuljetusta, mukaan lukien noutopaikka ja -päivämäärä;

²² Komissiolla on tämän kohdan poistamista koskeva varauma, joka liittyy 20 prosentin rajan poistamiseen 1 artiklan 3 kohdan b alakohdasta.

²³ Komissio ehdottaa, että tämä alakohta poistetaan, jotta 1 artiklan 3 a kohdassa olevassa alaviitteessä 15 oleva muutosehdotus voidaan ottaa huomioon, ja että Bulgarian edistymiskertomuksessa käytetty sanamuoto palautetaan: " – jos maantieosuuden pituus on yli 150 km linnuntietä, on annettava perusteet pituuden ylittämiseksi 1 artiklan 3 a kohdassa säädettyjä edellytyksiä noudattaen".

- jos kyseessä on maantiekuljetuksen loppuosuus, viimeisestä uudelleenlastausterminalista saatu vahvistus todisteena siitä, että tunnistettu intermodaalinen kuormausyksikkö on lastattu uudelleen liikennemuotojen välillä, mukaan lukien paikka ja päiväys, tai kultakin asianomaiselta muulla kuin maantieosuudella tapahtuvaa kuljetusta hoitavalta liikenteenharjoittajalta saatu vahvistus siitä, että tunnistettu intermodaalinen kuormausyksikkö tai maantieajoneuvo on kuljetettu tämän toimesta osana kyseistä yhdistettyä kuljetusta, mukaan lukien toimituspaikka ja -päivämäärä.

- 2 a. Kaikkien edellä 1 kohdassa tarkoitettujen todisteiden on oltava asianmukaisesti oikeaksi todistettuja.
3. Olemassa olevia todisteita tai asiakirjoja voidaan käyttää, jos ne sisältävät kaikki 3 artiklan 2 kohdan mukaisesti vaaditut tiedot. Tällöin muita todisteita tai asiakirjoja ei saa vaatia sen osoittamiseksi, että liikenteenharjoittaja suorittaa yhdistettyä kuljetusta.
4. Edellä 1 kohdassa tarkoitettujen todisteiden on pyynnöstä toimitettava sen jäsenvaltion toimivaltaiselle tarkastusviranomaiselle, jossa tarkastus suoritetaan. Todisteiden on oltava asianomaisen jäsenvaltion virallisella kielellä tai englanniksi.
- 4 a. Tienvarsitarkastuksissa kuljettaja saa ottaa yhteyttä pääkonttoriin, liikenteestä vastaavaan henkilöön, rahdinantajaan tai yhdistetyn kuljetuksen rahdinantajan puolesta järjestävään liikenteenharjoittajaan tai muuhun tahoon, joka voi auttaa häntä 2 kohdassa tarkoitettujen todisteiden esittämisessä. Nämä tiedot on esitettävä tienvarsitarkastuksen aikana²⁴.
5. Todisteet voidaan esittää sähköisesti käyttäen muunneltavaa strukturoitua muotoa, joka soveltuu suoraan tietokoneella tallennettavaksi ja käsiteltäväksi

²⁴ Asetuksen (EY) N:o 1072/2009 8 artiklan 4 a kohdassa olevan viimeisimmän kompromissin mukaisesti.

6. Tienvarsitarkastuksissa sallitaan kuljetuksen poikkeaminen esitetyistä todisteista, erityisesti 2 kohdan c alakohdassa tarkoitetuista reititystiedosta, jos se on asianmukaisesti perusteltua, poikkeuksellisissa ja odottamattomissa olosuhteissa, joihin liikenteenharjoittaja ei voi vaikuttaa ja jotka aiheuttavat muutoksia yhdistettyyn kuljetukseen. Tarvittavien todisteiden esittämistä varten kuljettajalla saa ottaa yhteyttä pääkonttoriin, liikenteestä vastaavaan henkilöön, rahdinantajaan tai yhdistetyn kuljetuksen rahdinantajan puolesta järjestävään liikenteenharjoittajaan tai muuhun tahoon, joka voi esittää lisäperusteluja tälle toimitetun näytön ja tosiasiallisen kuljetuksen väliselle erolle";

4) Korvataan 4 artikla seuraavasti:

"4 artikla

1. Kaikilla jäsenvaltioon sijoittautuneilla liikenteenharjoittajilla, jotka täyttävät ammattiin pääsyn ja tavarankuljetusmarkkinoille pääsyn edellytykset, on oikeus suorittaa maantiekuljetuksen alku- ja/tai loppuosuus kansainvälisen yhdistetyn kuljetuksen yhteydessä.
2. Poiketen siitä, mitä ensimmäisessä kohdassa säädetään, jäsenvaltiot voivat säätää, kun se on tarpeen sellaisen väärinkäytön välttämiseksi, jossa vastaanottavassa jäsenvaltiossa maantiekuljetuksen alku- tai loppuosuudella suoritetaan rajoittamattomasti ja jatkuvasti palveluja, että tällaisella maantieosuudella viimeinen lastin purkaminen on suoritettava määrätyn ajan kuluessa siitä, kun ajoneuvo on saapunut kyseiseen vastaanottavaan jäsenvaltioon. Tämän määräajan on oltava vähintään viisi päivää. Jäsenvaltion, joka on käyttänyt tätä mahdollisuutta hyväkseen, on myös vahvistettava ajanjakso, joka seuraa liikenteenharjoittajan sellaisiin maantieosuuksiin liittyvien kuljetusten päättymistä, jonka aikana samaa ajoneuvoa tai, kun kyseessä on ajoneuvoyhdistelmä, ajoneuvoyhdistelmän vetoajoneuvoa, ei saa käyttää kyseisessä vastaanottavassa jäsenvaltiossa tällaisilla maantiekuljetusten alku- ja/tai loppuosuuksilla tai asetuksessa (EY) N:o 1072/2009 määritellyssä kabotaasiliikenteessä. Tämä ajanjakso ei saa olla pidempi kuin seitsemän päivää.

3. Jäsenvaltioiden, jotka soveltavat 2 kohdan mukaista poikkeusta, on sen lisäksi, mitä 3 artiklassa säädetään, varmistettava, että maantiekuljetuksen katsotaan olevan osa tämän direktiivin soveltamisalaan kuuluvaa yhdistettyä kuljetusta ainoastaan, jos kyseistä maantiekuljetusta hoitava kuljetusyrittäjä voi esittää selvät todisteet asianomaisista edeltävistä kuljetuksista sekä siitä, milloin ajoneuvo on saapunut vastaanottavaan jäsenvaltioon.
4. Jäsenvaltioiden, jotka soveltavat 2 kohdan mukaista poikkeusta, on ilmoitettava siitä komissiolle ennen kuin ne alkavat soveltaa asiaa koskevia kansallisia toimenpiteitä. Niiden on tarkistettava nämä säännöt vähintään viiden vuoden välein ja ilmoitettava tarkistuksesta komissiolle. Niiden on asetettava säännöt, mukaan lukien asianomaisten ajanjaksojen pituus, yleisön saataville läpinäkyvällä tavalla."
- 5) Korvataan 5 artikla seuraavasti:

"5 artikla

1. Jäsenvaltioiden on toimitettava komissiolle ensimmäisen kerran viimeistään [xx päivänä ...kuuta/xxxx – 18 kuukauden kuluttua direktiivin saattamisesta osaksi kansallista lainsäädäntöä] ja sen jälkeen [viiden] vuoden välein kertomus, jossa annetaan tiedot niiden alueella suoritetuista tämän direktiivin soveltamisalaan kuuluvista yhdistetyistä kuljetuksista. Kertomuksessa on oltava tietoja ja tilastoja, jos niitä on saatavilla²⁵, jotka liittyvät erityisesti tärkeimpiin yhdistetyissä kuljetuksissa käytettyihin kansallisiin ja rajat ylittäviin liikenneverkkokäytäviin, ajoneuvojen lukumäärään (perävaunuyhdistelmä lasketaan yhdeksi ajoneuvoksi), kuljetettuihin vaihtokoreihin ja kontteihin sekä kuljetettuihin tonnimääriin, luettelo yhdistettyihin kuljetuksiin tarkoitetuista palvelevista uudelleenlastaustermiinaaleista sekä yhteenveto kaikista sovelletuista ja suunnitelluista kansallisista tukitoimenpiteistä
 - a) [...];
 - b) [...];

²⁵ Komissiolla on varauma raportoinnin rajoittamisesta helposti saatavilla oleviin tietoihin, mikä keventää velvoitetta nykytilanteeseen verrattuna.

- c) [...];;
 - d) [...].
2. Komissio antaa jäsenvaltioille suuntaviivat, joissa kuvataan 1 kohdassa tarkoitettujen yhdistettyjä kuljetuksia koskevien tietojen kokoamisessa ja esittämisessä käytettävät menetelmät.
3. Kansallisten raporttien ja unionin tasolla saatavilla olevien tietojen analyysin pohjalta komissio laatii ja toimittaa Euroopan parlamentille ja neuvostolle ensimmäisen kerran viimeistään [xx päivänä ...kuuta/xxxx – 9 kuukauden kuluttua jäsenvaltioiden raporttien määräajan jälkeen] ja sen jälkeen aina [viiden] vuoden välein kertomuksen, jossa käsitellään seuraavia kysymyksiä:
- a) yhdistettyjen kuljetusten taloudellinen kehitys,
 - b) [...],
 - c) [...],
 - d) mahdolliset lisätoimenpiteet, mukaan lukien 1 artiklassa annetun yhdistetyn kuljetuksen määritelmän tarkistaminen ja 6 artiklassa säädettyjen toimenpiteiden luettelon mukauttaminen."

[6 artikla]

- 6) Lisätään 6 artiklaan 4, 5, 6, 7 ja 8 kohta seuraavasti:
4. Jäsenvaltiot voivat²⁶ toteuttaa toimenpiteitä tukeakseen tämän direktiivin tavoitetta tukea uudelleenlastaustermiinaaleihin tehtäviä investointeja, jotta voidaan:
- a) rakentaa ja tarvittaessa laajentaa tällaisia yhdistetyissä kuljetuksissa käytettäviä uudelleenlastaustermiinaaleja;

²⁶ Komissio vastustaa ilmaisun "on toteutettava" muuttamista ilmaukseksi "voivat toteuttaa" ja ehdottaa seuraavaa sanamuotoa: '*...Jäsenvaltioiden on toteutettava tarvittavat toimenpiteet ... investointien kannustamiseksi...*'

b) tehostaa olemassa olevien terminaalien toimintaa.

4 a. [...] ²⁷

Jäsenvaltioiden on varmistettava, että kaikkien julkisesti tuettujen uudelleenlastauslaitosten osalta kaikille toimijoille myönnetään avoin ja syrjimätön pääsy vähintään viiden vuoden ajan tai pidempään, jos se on tarpeen ja/tai jäsenvaltion niin päättäessä ja unionin oikeuden mukaisesti. Jäsenvaltiot voivat asettaa tukikelpoisuutta koskevia lisäehtoja.

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

Tällaiset toimenpiteet voidaan, sanotun kuitenkaan rajoittamatta direktiivin 2012/34/EU 29–37 artiklan soveltamista, kohdistaa mihin tahansa yhdistettyyn kuljetukseen tai sen osaan, kuten maantiesuuteen tai muuhun kuin maantiesuuteen, kuljetuksessa käytettyyn ajoneuvon, alukseen tai intermodaaliseen kuormausyksikköön tai uudelleenlastaukseen.

6. Jäsenvaltioiden on toimitettava viipymättä tämän artiklan mukaisesti toteutettujen toimenpiteiden teksti komissiolle.

7. Jäsenvaltioiden on säännöllisesti arvioitava uudelleen yhdistettyjen kuljetusten markkinoiden tarpeita ja tarvittaessa mukautettava toimenpiteitä, joilla tuetaan yhdistettyjä kuljetuksia.

8. [...]

8 a. Komission on arvioitava ²⁸ mahdollisuutta laatia saatujen kokemusten perusteella toiminnalliset kriteerit, joiden perusteella tietyn tyyppisten yhdistettyihin kuljetuksiin kohdistettavien tukien voidaan katsoa soveltuvan sisämarkkinoille ²⁹.";

²⁷ Komissio ehdottaa tekstin säilyttämistä yksinkertaistetussa muodossa seuraavasti:
"Jäsenvaltioiden on varmistettava, että tällaisia toimenpiteitä toteutettaessa etusijalle asetetaan sopivien laitosten riittävä maantieteellinen jakautuminen unionissa ja erityisesti Euroopan laajuisen liikenneverkon ydinverkossa."

²⁸ Komissio vastustaa ilmaisun *"on arvioitava"* käyttöä ja katsoo, että ilmaisu *"voi arvioida"* on säilytettävä.

²⁹ Valtiontuen osalta Kreikka pitää parempana puheenjohtajavaltio Bulgarian edistymiskertomuksessa käytettyä edellistä sanamuotoa (asiak. 7864/18).

- 7) Kumotaan 7 ja 9 artikla.
- 8) Lisätään artikla seuraavasti:

"9 a artikla

1. [...]
 2. [...]
 3. Jäsenvaltioiden on julkaistava helposti saatavissa olevalla tavalla ja maksutta tämän direktiivin soveltamisen kannalta merkitykselliset tiedot, myös talouden toimijoiden saatavilla olevasta tuesta ja asianomaisten kansallisten viranomaisten yhteyspisteistä. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava komissiolle paikka, jossa kyseiset tiedot julkaistaan, sekä asianomaisten kansallisten viranomaisten yhteystiedot ja erilaiset tehtävät.
 4. Euroopan komissio julkaisee verkkosivustollaan ja pitää ajan tasalla luetteloa asianomaisten kansallisten viranomaisten yhteyspisteistä ja sille tiedoksi annetuista jäsenvaltioiden täytäntöönpanotoimenpiteistä, mukaan lukien ne, jotka on mainittu 1 artiklan 3 a ja 3 b alakohdassa";
- 9) Lisätään artikla seuraavasti:

2 artikla

1. Jäsenvaltioiden on saatettava tämän direktiivin noudattamisen edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset voimaan viimeistään XX.XX.XXXX [kaksi vuotta tämän direktiivin voimaantulosta]. Niiden on ilmoitettava tästä viipymättä 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 tehdään ja miten maininnat muotoillaan.

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
