

Brüssel, 15.12.2017
COM(2017) 648 final/2

2017/0290 (COD)

This document corrects document COM(2017) 648 final of 8 November 2017.

Concerns all language versions.

The corrected errors include : a comment to be deleted in Recital(1), a typo in Recital (14), typos in new Articles 1.4, 5.3 and 6.4.

The text shall read as follows:

Ettepanek:

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU DIREKTIIV,

millega muudetakse direktiivi 92/106/EMÜ (millega kehtestatakse ühiseeskirjad kaupade teatavate kombineeritud vedude kohta liikmesriikide vahel)

(EMPs kohaldatav tekst)

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

SELETUSKIRI

1. ETTEPANEKU TAUST

• Ettepaneku põhjused ja eesmärgid

2017. aasta kõne olukorrast Euroopa Liidus kandis selget sõnumit: EL peaks võtma endale maailmas juhtrolli CO₂-heite vähendamisel ning rakendama meetmeid tööhõive, majanduskasvu ja innovatsiooni edendamiseks¹. Nüüd, kus Pariisi kliimakokkulepe on jõustunud, tuleb kiirendada üleminekut nüüdisaegsele ja vähese CO₂-heitega majandusele. 2017. aasta juunis toimunud Euroopa Ülemkogu istungil² kinnitati ELi ja selle liikmesriikide soovi Pariisi kokkulepe kiiresti ja täielikult rakendada ning jätkata võitlust kliimamuutuste vastu; samuti tõdeti, et Pariisi kokkulepe avaldab äärmiselt olulist mõju Euroopa tööstuse ja majanduse ajakohastamisele.

Kuna transport mängib kasvuhoonegaaside heite ja õhusaaste tekkes olulist rolli, on transpordi säästvamaks muutmine ELi transpordipoliitika keskne ülesanne. 2015. aasta veebruari energialiidu strateegias rõhutati energiatõhusale ja vähese CO₂-heitega transpordisektorile ülemineku äärmist tähtsust³. Sellist üleminekut toetavad 2016. aasta juulis vastu võetud Euroopa vähese heitega liikuvuse strateegias⁴ kirjeldatud konkreetsete meetmed, mille eesmärk on i) optimeerida digiteerimise ja mitmeliigilise transpordi suurema edendamise kaudu transpordisüsteemi tõhusust ning ii) anda hoogu vähese heitega alternatiivenergia kasutamisele transpordivaldkonnas asjakohase alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtmise teel, et liikuda heitevabade sõidukite kasutamise suunas. Neid meetmeid viiakse nüüd ellu. 2017. aasta mais avaldati teatis „Säästva liikuvuse suunas – tegevuskava sotsiaalselt õiglaseks üleminekuks puhtale, konkurentsivõimelisele ja ühendatud liikuvusele kõigi jaoks“⁵ ning esitati samas ettepanekute esimene pakett. Nüüd tehakse teise „Säästva liikuvuse suunas“ paketi raames ettepanek võtta lisameetmed, sealhulgas vaadata läbi keskkonnasõbralike sõidukite direktiiv ning muuta kombineeritud vedu käsitlevat direktiivi.

Direktiiv 92/106/EMÜ⁶ (kombineeritud vedu käsitlev direktiiv) on ainus ELi tasandi õigusakt, millega luuakse otsesed stiimulid üleminekuks kaupade maanteeveolt sellistele väiksema heitega transpordiliikidele nagu siseveetransport, meretransport ja raudteevedu. Direktiivi eesmärk on suurendada piiriüleste ühendvedude (konkreetselt kombineeritud vedude) konkurentsivõimet võrreldes kaupade maanteeveoga.

Regulatiivsete meetmetega i) tagatakse piiriülese teenuse osutamise vabadus, st kombineeritud vedusid kaitstakse riikide kehtestatud piirangute eest (lubade andmise süsteemid, reguleeritud tariifid ja kvoodid), täpsustatakse, et maantee kabotaažvedudega seotud piiranguid (määrus (EÜ) nr 1072/2009) ei kohaldata rahvusvaheliste kombineeritud vedude maanteeveoetappide puhul, ning iii) lubatakse ühendveo maanteeveoetapil vedada sõidukiga raskemat koormat laadimisüksuse tühimassi kompenseerimiseks ja 45 jala pikkuseid konteinereid, lisades ristviite massi ja mõõtmete direktiivile (direktiiv 53/96/EÜ).

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 Nõukogu direktiiv 92/106/EMÜ, millega kehtestatakse ühiseeskirjad kaupade teatavate kombineeritud vedude kohta liikmesriikide vahel (EÜT L 368, 17.12.1992, lk 38–42).

Majanduslikud toetusmeetmed hõlmavad teatavate maksustiimulite pakkumist kombineeritud vedudel kasutatavate maantesõidukite suhtes kohaldatavate maksude puhul ja omal kulul toimuva veo määratluse laiendamist. Nende meetmete eesmärk on osaliselt vähendada kombineeritud veo ja maanteeveo vahelist ebavõrdsust, mis tuleneb negatiivsest välismõjust ega kajastu täielikult kaupade maanteeveo hinnas.

Kuna direktiiv võeti vastu 1992. aastal, on mõned nendest tingimustest märkimisväärselt muutunud; see puudutab näiteks paberkujul veodokumentide ja pitserite kasutamist, kui tõendatakse sobivust kombineeritud veoks, ning kaubaveoturu keskkonda. Kuigi direktiiv on endiselt asjakohane negatiivsete välismõjude vähendamisega seotud ELi transpordipoliitika eesmärgi saavutamiseks, saaks selle tulemuslikkust ja tõhusust nõuetekohase läbivaatamise abil veelgi suurendada.

Algatuse eesmärk on suurendada kombineeritud veo konkurentsivõimet kaupade pikamaa-maanteeveoga võrreldes ja kindlustada seeläbi üleminek kaupade maanteeveolt muudele transpordiliikidele. See peaks vähendama transpordile avalduvaid välismõjusid, mis tulenevad kaupade maanteeveost. Selleks võetakse järgmised meetmed:

- täpsustatakse ja laiendatakse kombineeritud veo määratlust;
- parandatakse sobivuse järelevalvet ja selle tagamise tingimusi;
- suurendatakse stiimulite tulemuslikkust ning
- täiustatakse direktiivis sätestatud aruandlus- ja järelevalvetingimusi.

Algatus aitab kaasa õigusloome kvaliteedi ja tulemuslikkuse programmi (REFIT) elluviimisele, sest selle eesmärk on direktiivi ajakohastamine ja lihtsustamine.

- **Kooskõla poliitikavaldkonna kehtivate sätetega**

Algatusega soovitakse toetada mitmeliigilist transporti ja suurendada kaupade maanteeveolt muudele lahendustele üleminekut, kõrvaldades olemasoleva õigusakti (direktiiv 92/106/EMÜ) puudusi ja eelkõige laiendades selle kohaldamisala võimalike toetusmeetmete laiemal valikul kasutamise teel. See hõlmab ümberlaadimistaristusse investeerimise toetamist, et pakkuda lisastiimuleid ja vähendada konkurentsivõime erinevusi ühendveo ja kaupade maanteeveo vahel.

Algatusega täiendatakse muid meetmeid, mille eesmärk on luua Euroopa ühtne transpordipiirkond ja toetada üleminekut säästvamatele transpordiliikidele. Selliseid meetmeid hõlmavate õigusaktide hulka kuuluvad määrus (EL) nr 913/2010 konkurentsivõimeliseks kaubaveoks kasutatava Euroopa raudteevõrgustiku kohta, direktiiv 2012/34/EU, millega luuakse ühtne Euroopa raudteepiirkond, direktiiv 2005/44/EÜ ühtlustatud jõeteabeteenuste kohta ühenduse siseveeteedel ning määrus (EL) nr 1315/2013 üleeuroopalise transpordivõrgu arendamist käsitlevate liidu suuniste kohta.

- **Kooskõla muude liidu tegevuspõhimõtetega**

Algatus on seotud komisjoni jõupingutustega luua „vastupidav energialiit”⁷ ja tulevikku suunatud kliimamuutuste poliitika“ ja vähese heitega liikuvust käsitlevate ettepanekutega.

⁷ COM(2015) 80 final.

Teatistes „Säästva liikuvuse suunas“⁸ sõnastati strateegia „sotsiaalselt õiglaseks üleminekuks puhtale, konkurentsivõimelisele ja ühendatud liikuvusele kõigi jaoks“. Teatise juurde kuulus rida ettepanekuid, muu hulgas Eurovignette'i direktiivi (direktiiv 1999/62/EÜ) läbivaatamise kohta, direktiivi 2004/52/EÜ (elektroonilise maanteemaksu koostalitlusvõime kohta) uuestisõnastamise kohta, turule juurdepääsu ja maanteevedude sektori töötingimusi käsitlevate määruste läbivaatamise kohta ning täiendavate meetmete kohta, millega pannakse alus koostoimelisele, ühendatud ja automatiseeritud liikuvusele.

Kõnealuse vähese heitega liikuvusele ülemineku edasiseks rakendamiseks täiendatakse neid meetmeid nüüd uute ettepanekutega, mis käsitlevad keskkonnasõbralike sõidukite direktiivi (direktiiv 2009/33/EÜ) läbivaatamist, määruse (EÜ) nr 1073/2009 (rahvusvahelisele bussiteenuste turule juurdepääsu käsitlevate ühiseeskirjade kohta) läbivaatamist, uute sõiduautode ja kaubikute uute 2020. aasta järgsete CO₂-heite normide kehtestamist, alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu edendamise algatust ning käesolevat kombineeritud vedu käsitleva direktiivi kavandatud muutmist.

Lisaks sellele, et käesolev ettepanek aitab mitmeliigilise transpordi otsese toetamise kaudu suurendada transpordi tõhusust, aitab see samuti kaasa tänapäevase ja tõhusa transporditaristu kasutuselevõtmisele, mis nõuab täiendavaid investeeringuid, nagu on rõhutatud Euroopa investeerimiskavas⁹. Toetusmeetmete kavandatud laiendamisega, eelkõige taristuinvesteeringute laiendamisega ümberlaadimisterminalidele, toetab algatus investeeringuid üleeuroopalise transpordivõrgu jaoks vajalikesse ümberlaadimispunktidesse.

Kavandatud muudatus on kooskõlas kehtivate ja kavandatud uute eeskirjadega, mis käsitlevad kabotaažveo tingimusi ning maanteeveosektori töötajate lähetamist. Kombineeritud vedu käsitleva direktiivi kehtiv tekst hõlmab artiklis 4 sätestatud kabotaažierandit, millega nähakse ette, et kõigil ELis registreeritud veoettevõtjatel, kes vastavad liikmesriikidevahelise kaubaveo turule pääsemise tingimustele, on õigus sooritada kombineeritud veo maanteeveoetapp, vaatamata sellele, kas maanteeveoetapi käigus ületatakse piiri või mitte.

Praeguse määratluse kohaselt käsitatakse kombineeritud vedu üksnes rahvusvahelise toiminguna. Seda on kinnitatud mitmes Euroopa Kohtu otsuses¹⁰ ning rõhutatakse määruse (EÜ) nr 1072/2009¹¹ põhjenduses 16. Kombineeritud vedude soodustamiseks tuleks rahvusvahelisi kombineeritud vedusid võrrelda rahvusvaheliste maanteevedudega ja kohaldada nende suhtes samu eeskirju. Enamik sidusrühmi ja ettevõtjaid on seisukohal, et see on üks põhitingimusi, millest sõltub rahvusvaheliste ühendvedude suutlikkus konkureerida võrdsetel tingimustel rahvusvahelise maanteeveoga, ning seda tuleks säilitada.

⁸ COM(2017) 283 final.

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

¹⁰ Nt kohtuasjas C-2/84: komisjon vs. Itaalia kinnitas Euroopa Kohus, et kombineeritud veo maanteeveoetapp moodustab lahutamatu osa rahvusvahelisest kombineeritud veost lähtekohast sihtkohta ning seega ei või seda pidada riigisiseseks veoks. „... kombineeritud vedu tuleks käsitada ühe veotoiminguna lähtekohast sihtkohta [...]. Ainuüksi seetõttu, et kaupu veetakse sihtliikmesriigis vaid maanteel, ei saa kombineeritud maantee- ja raudteeveoga seotud eeliseid kõrvaldada.“

¹¹ „Käesoleva määrusega ei piirata sätteid, mis käsitlevad rahvusvahelist autokaubavedu kombineeritud veo ühe etapina, nagu on sätestatud nõukogu 7. detsembri 1992. aasta direktiivis 92/106/EMÜ (millega kehtestatakse ühiseeskirjad kaupade teatavate kombineeritud vedude kohta liikmesriikide vahel). Vastuvõttas liikmesriigis toimuvad riigisisese autod, mis ei ole osa kombineeritud veost, nagu see on sätestatud direktiivis 92/106/EMÜ, kuuluvad kabotaažvedude määratluse alla ja nende suhtes tuleks vastavalt kohaldada käesoleva määruse nõudeid.“

Osa sidusrühmadest väidab siiski, et kombineeritud vedu käsitlev direktiiv loob tingimused võimalikuks kõrvalehoidmiseks kabotaažieskirjadest, sest on raske tõendada asjaolu, et veotoiming moodustab osa rahvusvahelisest kombineeritud veost. Kombineeritud vedu käsitleva direktiivi kavandatud muudatuse, määruses (EÜ) nr 1072/2009 sätestatud kabotaažieskirjade kavandatud läbivaatamise ning kavandatud konkreetsete eeskirjadega, mis käsitlevad direktiivi 96/71/EÜ teatavaid maanteeveotranspordi sektori juhtide lähetamisega seotud aspekte ning direktiivi 2014/67/EL, võetakse selle probleemi lahendamiseks kasutusele lihtsamad määratlused ja kasutatakse täiel määral ära digitaalse liikuvuse revolutsioonist tulenev võimalus tegevuse tõhustamiseks digiteerimise kasuteguri parema rakendamise kaudu. Kui veoettevõtjatel võimaldatakse nõutavaid tõendusandmeid ametiasutustele elektrooniliselt esitada, vähendab see halduskoormust ja täitemenetlustega seotud kulusid. Samuti muudab see riikide ametiasutuste jaoks palju lihtsamaks rahvusvaheliste kombineeritud vedude maanteeveoetappide selge eristamise kabotaažvedudest ning võimaliku väärkasutamise takistamise.

Kombineeritud veo ulatuse kavandatud laiendamine riigisisestele veotoimingutele toetab kombineeritud veo edasist arengut ELis. Selline laiendamine ei mõjuta kabotaažvedude mahtu, sest kõnealuste riigisiseste kombineeritud vedude suhtes ei kohaldata kabotaažierandit. Kõnealusel juhul kohaldataks kombineeritud veo maanteeveoetapi suhtes muudetud määruse (EÜ) nr 1072/2009 kohaseid kabotaažieskirju ning uusi kavandatud eeskirju töötajate lähetamise kohta. See peaks tagama, et riigisisese kombineeritud veo raames toimuvad võimalikud kabotaažveod ei tekita ELi turul ebaausat konkurentsi.

2. ÕIGUSLIK ALUS, SUBSIDIAARSUS JA PROPORTSIONAALSUS

• Õiguslik alus

Direktiivi 92/106/EMÜ õiguslik alus on EÜ asutamislepingu artikkel 75 ja artikli 84 lõige 2.

Kavandatud muudatuse õiguslik alus on Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 91 lõige 1 (endine EÜ asutamislepingu artikkel 71). See artikkel on aluseks selliste ELi õigusaktide vastuvõtmisele, milles on eelkõige sätestatud järgmine: a) ühised eeskirjad, mida kohaldatakse liikmesriigi territooriumile või sealt välja kulgeva rahvusvahelise transpordi suhtes, samuti läbi ühe või mitme liikmesriigi territooriumi kulgeva rahvusvahelise transpordi suhtes; b) tingimused, mille kohaselt võivad liikmesriigis transporditeenuseid osutada mitteresidentidest vedajad; [...] d) kõik muud asjakohased sätted.

• Subsidiaarsus (ainupädevusse mittekuuluva valdkonna puhul)

Kombineeritud vedu käsitleva direktiivi eesmärk on edendada üleminekut maanteeveolt keskkonnasäästlikumatele transpordiliikidele ning vähendada seeläbi veelgi ELi transpordisüsteemi negatiivseid välismõjusid. Selle eesmärgi täitmiseks laiendatakse kombineeritud veo toetusmeetmete raamistikku ning lihtsustatakse ja täpsustatakse direktiivi. Eesmärki ei saa piisaval määral täita liikmesriigi tasandil, sest kauba kombineeritud veod on valdavalt piiriülesed ning sõltuvad mitmes liikmesriigis asuvast ühendvedude taristust. Vaja on koordineeritud lähenemisviisi ühendvedude ümberlaadimistaristusse investeerimisele.

Arvestades, et peaaegu 20 % Euroopa ühendvedudest on riigisisened (toimuvad ühe liikmesriigi piires) ja ei ole praegu direktiiviga hõlmatud, tooks direktiivi kohaldamisala laiendamine riigisisestele kombineeritud vedudele kaasa ühelt transpordiliigilt teisele ülemineku edendamiseks vajalike toetusmeetmete ulatuse suurenemise. Samuti vähendaks see üldist välismõju, eelkõige kasvuhoonegaaside heidet ja ummikuid, mille mõju ulatub

väljapoole riigipiire. Ummikud mõjutavad piirkonna või riigi tasandil kõiki liiklejaid. Kasvuhoonegaaside heitel ja õhusaastel on samuti Euroopa mõõde.

Lisaks aitab liikmesriikide võetavate toetusmeetmete puhul ühiste eesmärkide järgimine ära hoida riigi tasandil kombineeritud veo toetamiseks võetavate konkreetsete meetmete kattumist või nendevahelist vastuolu. Eelkõige terminalidesse investeerimise toetusmeetmete puhul on vaja ühist terminalide paiknemise tiheduse eesmärki, et vältida ülemäärast mahutavust.

- **Proportsionaalsus**

Kavandatud meetmed aitavad saavutada esialgses direktiivis sätestatud eesmäärke.

Direktiivi mõju suurendamiseks on vaja laiendada selle kohaldamisala riigisisestele veotoimingutele. Kombineeritud veo määratlust ja sobivustingimusi tuleb täpsustada, et tagada direktiivi tulemuslikum kohaldamine, eelkõige seoses regulatiivsetest meetmetest ja majanduslikest toetusmeetmetest saadava kasuga.

Toetusmeetmetega ei kehtestata kohustuslikku majandusliku toetuse taset, vaid võimaldatakse sellise toetuse pakkumise ulatust ja rakendamise metoodikat käsitlevad otsused teha liikmesriigi tasandil. Liikmesriikide, ettevõtete ja eraisikute kantavad kulud on võrreldes võimaliku saadava kasuga väikesed. Eelkõige avaldab terminalidesse investeerimise toetamine eeldatavasti positiivset mõju ka pärast vaatlusaluse ajavahemiku lõppu.

- **Vahendi valik**

Kuna muudetak õigusakt on direktiiv, peaks ka muutev õigusakt olema sama.

3. JÄRELHINDAMISE, SIDUSRÜHMADEGA KONSULTEERIMISE JA MÕJU HINDAMISE TULEMUSED

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

Komisjon avaldas hinnangu direktiivi 92/106/EÜ kohta 2016. aastal¹². 2015. aasta jaanuaris avaldati ka välisuuring pealkirjaga „ELi kombineeritud veo analüüs“¹³.

Hinnangus järeldati, et direktiiv on jätkuvalt asjakohane vahend kombineeritud veo toetamiseks. Tehti kindlaks, et ilma ELi meetmeteta takistaks piiriüleste kombineeritud veo teenuste osutamist erinevatest õigussüsteemidest tulenevad tõkked, mis muudaksid selliste teenuste osutamise vähem atraktiivseks ja võib-olla võimatuks. Hinnangus rõhutati, et kombineeritud vedu aitab ühelt transpordiliigilt teisele ülemineku kaudu vähendada negatiivseid välismõjusid. Hinnang näitas aga, et direktiivi tulemuslikkust on võimalik märkimisväärselt suurendada, arvestades asjaolu, et osa selle sätetest on aegunud, selle sõnastus on kohati asjakohasuse minetanud ja mitmeti mõistetav, ning selle kohaldamisala on piiratud. Direktiivi puudused on seotud eelkõige kombineeritud veo määratluse, maksustiimulite piiratud ja veodokumente käsitlevate aegunud sätetega.

¹² Kombineeritud vedu käsitleva direktiivi (92/106/EMÜ) REFITi raames tehtud järelhindamise lõpparuanne, 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>.

- **Konsulteerimine sidusrühmadega**

Sidusrühmadega konsulteerimisel lähtuti huvitatud isikutega konsulteerimise miinimumnõuetest, mis on esitatud komisjoni 11. detsembri 2002. aasta teatises KOM(2002) 704 (lõplik).

Korraldati konsultatsioonid, et koguda tagasisidet kavandatud poliitikameetmete ja nende tõenäolise mõju kohta. Sidusrühmadega konsulteeriti küsimustes, mida ei käsitletud varasemate avalike konsultatsioonide käigus (REFIT). Konsultatsioonid andsid ülevaate sellest, kuidas eri sidusrühmade rühmad suhtuvad kavandatud poliitikameetmetesse ja -variantidesse, millist mõju nende puhul tõenäoliselt peetakse ning kuidas teha kindlaks sidusrühmade eelistatud variant.

Konsulteerimine hõlmas järgmisi toiminguid.

- (1) Avalik konsultatsioon korraldati internetipõhise avaliku aruteluna, mis kestis 12 nädalat. Konsultatsioon toimus 23. jaanuarist 2017 kuni 23. aprillini 2017 EUSurvey keskkonnas ning liikuvuse ja transpordi peadirektoraadi konsultatsioonilehekülje kaudu. Komisjonile esitati 79 täidetud küsimustikku ja kuus kirjalikku seisukohta 17 liikmesriigist ja Šveitsist, eelkõige transpordi- ja logistikasektorist: 43 % vastustest saadi ettevõtjate ühendustelt (nende seas 13 üleeuroopaliselt või rahvusvaheliselt organisatsioonilt), 36 % eraettevõtelt, 11 % ametiasutustelt, 8 % valitsusvälistelt organisatsioonidelt ja 2 % teadlastelt.
- (2) 10.-31. märtsil 2017 korraldati väliskonsultandi abil sihtotstarbeline veebipõhine sidusrühmade konsultatsioon. Selle konsultatsiooni raames keskenduti peamiselt kombineeritud veo määratlusele ja majanduslikele stiimulitele ning seda koostades peeti silmas eri sidusrühmi (tööstussektor, liikmesriigid, sotsiaalpartnerid ja muud huvigrupid). Komisjonile esitati 122 täidetud küsimustikku 12 liikmesriigist ja Šveitsist: 44 % vastustest saadi veoteenuse pakkujalt või selliste ettevõtjate ühendustelt, 17 % veoteenuste kasutajatelt või veoteenuse kasutajate ühendustelt, 25 % riikide ametiasutustelt ning 14 % muudelt transpordiühendustelt.
- (3) 30. märtsil 2017 korraldati sidusrühmade kohtumine, kus sihtotstarbelises konsultatsioonis osalevatel sidusrühmade rühmadel oli võimalik mõtteid vahetada. 35 osalenud sidusrühma esindasid kõiki transpordiliike, samuti mere- ja siseveesadamaid, terminale, vaguniomanikke ning kombineeritud vedude sektorit.
- (4) 10. aprillil 2017 toimus täiendav kohtumine liikmesriikidega, kus osalesid 14 liikmesriigi esindajad.

Saadud sisendi ja tulemuste kasutamise kokkuvõte

Nii transpordi- ja logistikasektor (mida esindavad veoteenuste kasutajad, osutajad ja nende ühendused) kui ka ametiasutused on väljendanud tungivat vajadust kombineeritud vedu käsitleva direktiivi kiireks muutmiseks. Kehtivat õigusakti peetakse iganenuks, kombineeritud vedude jaoks pakutavat regulatiivset ja majanduslikku toetust peetakse ebapiisavaks ning kombineeritud veo sobivustingimusi ei peeta sobivaks tänapäevaste tarneahela lahendustega ega kombineeritud veoteenuste konkurentsivõimega.

Seoses kombineeritud veo määratlusega avaldas enamik sidusrühmi poolehoidu direktiivi kohaldamisala avardamisele, et selles käsitletak ka riigisiseseid vedusid ja veotoiminguid, mis hõlmavad ELi mittekuuluvaid riike, mille eeldatavaks tulemuseks peeti märkimisväärset

positiivset mõju kombineeritud vedude mahule ja keskkonnale. Kõige rohkem arvamusi esitati kombineeritud veo maanteeveoetapi pikkuse piirangu võimaliku muutmise kohta, kusjuures tihti väljendati vastandlikke seisukohti: paljud sidusrühmad ja riikide ametiasutused soovivad säilitada praegusi piiranguid, mille puhul peetakse võimalikuks paindlikkuse suurendamist, samas kui erasektor toetab maanteeveoetapi piirangute kaotamist.

Vaatamata nendele erimeelsustele võiks kompromissina säilitada praeguse määratluse ja 150 km vahemaa, muutes tingimused samas paindlikumaks lähima sobiva terminali mõiste säilitamise teel, kui see oleks paremini määratletud. Maanteevälise etapi puhul ei avaldanud sidusrühmad jõuliselt seisukohti praeguse miinimumpikkuse (100 km) muutmise kohta; seda künnist peeti maantee- ja raudteeveo seisukohast tähtsusetuks, kuid kahjulikuks nende kombineeritud vedude puhul, mis hõlmavad siseveeteede kasutamist.

Sidusrühmad olid seisukohal, et kehtiva direktiivi alusel pakutav toetus ei ole üldiselt piisav kombineeritud vedude edendamiseks liidus. Siiski peeti eriti tõhusaks kahte regulatiivset toetusmeetet:

- maanteeveoetappide suhtes kohaldatavat erandit kabotaažipiirangutest ning
- massi ja mõõtmete direktiivi kohaselt kombineeritud veo suhtes kohaldatavat 44 tonni erandit 40 tonni piirmäärast.

Majanduslike toetusmeetmete puhul avaldati üldist poolehoidu sellele, et majanduslikku toetust laiendatakse kõikidele kombineeritud veo toimingutele igas transpordiliikide kombinatsioonis. Kombineeritud veo mahule kõige suuremat positiivset mõju avaldavateks meetmeteks peeti järgmist: i) toetus kombineeritud veo terminalidesse tehtavatele otseinvesteeringutele, millele võivad lisanduda ümberlaaditud laadimisüksuste põhjal arvestatavad toetused; ii) stiimulid kombineeritud veoga seotud IT-investeeringute või uuenduslike lahenduste jaoks, näiteks keskkonnasäästlikumate veokite kasutamiseks, ning iii) raudteepõhiste kombineeritud vedude kasutamistasude vähendamine. Liikmesriigid suhtusid kahtlevalt kohustuslikesse toetusmeetmetesse.

Enamik sidusrühmi pooldas selgemate tingimuste kehtestamist kombineeritud veo kategooriasse sobivuse tõendamiseks. Samuti toetati sellise elektroonilistel dokumentidel põhineva süsteemi kasutuselevõtmist, millega asendataks iganenud paberdokumentide ja pitserite süsteem. Seda toetasid ka liikmesriigid.

Sidusrühmad on üldiselt vägagi huvitatud sellest, et saada kombineeritud vedude olukorra kohta regulaarselt teavet. Nad kutsusid üles koguma ja avaldama regulaarselt kombineeritud veoga seotud andmeid. Samuti toetasid nad üksikasjalikumate aruannete koostamist ja avaldamist. Lisaks tegid nad ettepaneku vaadata muudetud direktiiv läbi teatava ajavahemiku järel, näiteks iga viie aasta tagant, et seda ajakohastada.

• **Andmete kogumine ja eksperdiarvamuste kasutamine**

Probleemi määratlus põhines eelkõige õigusloome kvaliteedi ja tulemuslikkuse programmi (REFIT)¹⁴ kohasel hindamisel ja välisuuringul¹⁵.

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>.

Mõju hindamise ettevalmistamiseks kasutati välistöövõtjaid, kes tegid järgmised uuringud:

- kuludega seotud andmete kogumist käsitlev uuring,¹⁶ mis koostati 2017. aasta märtsis;
- kombineeritud vedude turu ajakohastamist käsitleva uuringu ülevaade,¹⁷ mis koostati 2017. aasta märtsis, ning
- mõju hindamise toetamiseks korraldatud konsultatsioonide tulemusi kokku võttev uuring,¹⁸ mis koostati 2017. aasta juulis.

- **Mõjuhindang**

Algatust toetab mõjuhindang, millele **õiguskontrollikomitee** on teatavate reservatsioonidega andnud positiivse hinnangu. Komitee esitas soovitusel, millega nõuti järgmiste elementide kohandamist ja täpsustamist:

- kirjeldus konteksti ja selle kohta, kuidas algatus sobib kokku muu ELi acquis'ga ja ühelt transpordiliigilt teisele ülemineku saavutamiseks võetavate muude täiendavate meetmetega;
- kombineeritud veo arengut pärssivate taristu kitsaskohtade (eelkõige ümberlaadimisterminalide) kindlaksmääramine ja kvalifitseerimine;
- riigisisese kombineeritud veo direktiivi kohaldamisalaga hõlmamise põhjendus subsidiaarsuse seisukohast ning
- oodatud mõju, eelkõige algatuse aluseks olevad eeldused.

Läbivaadatud mõjuhindangu puhul on märkusi arvesse võetud, nagu on näidatud mõjuhindangu aruande I lisas. Eespool loetletud probleemide lahendamiseks tehti järgmised muudatused.

- Eelkõige poliitilist konteksti käsitlevasse osasse lisati selgitused selle kohta, kuidas kombineeritud vedu käsitleva direktiivi läbivaatamine täiendab muid olemasolevaid algatusi (seoses mitmeliigilise transpordi edendamise ja ühelt transpordiliigilt teisele ülemineku toetamisega).
- Lisati täiendavad selgitused, mis käsitlevad taristu kitsaskohti ja nende mõju üldistele probleemidele, mida käesoleva algatusega lahendada soovitakse. Selliste kitsaskohtade ja eeldatava investeerimisvajaduse kvantifitseerimiseks lisati konkreetseid viited eelkõige raudteetaristu terminalidega seotud praegustele piirangutele ja vajadustele.
- Lisati täiendavad selgitused subsidiaarsuse kohta, eelkõige määratluse laiendamise kohta riigisisesele kombineeritud veole, kuid samuti taristuinvesteeringuid toetavate meetmete heakskiitmise kohta.
- Asjaomastesse osadesse, eelkõige analüüsimudeleid käsitlevasse lisasse lisati üksikasjalikum kirjeldus algatuse aluseks olevate mõju käsitlevate eelduste kohta ja sellise mõju käsituseni jõudmiseks kasutatud sisemudeli kirjeldus.

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)“.

Hinnatud **poliitikavariandid** koosnevad poliitikameetmete pakettidest, mis on suunatud spetsiifiliste eesmärkide saavutamisele ja konkreetsemalt järgmiste peamiste kindlakstehtud probleemiallikate lahendamisele:

- kombineeritud veo määratlus, st geograafiline ulatus, maanteeveoetapp, maanteeväline etapp, laadimisüksus;
- sobivuse kontroll, st (kontrolli eesmärgil) nõutavad andmed, andmete esitamine, kontrollimispaik;
- majanduslikud toetusmeetmed, st investeerimistoetused ja tegevustoetused (nt sõidukitega seotud maksusoodustused), ning
- haldusmeetmed, st toetusmeetmete läbivaatamine, andmete kogumine, liikmesriikidevaheline koostöö, läbipaistvus.

Poliitikavariantide täpsustuste, ambitsioonikuse ja eeldatava kumulatiivse mõju ulatus on järk-järgult suurenev.

Esimene poliitikavariant (PO1) hõlmab direktiivi piiratud muutmist, mille puhul pannakse rõhku lihtsustamisele: kombineeritud veo määratlust lihtsustatakse, kohaldades kõigi transpordiliikide puhul sama maanteeveoetapi pikkust. Lihtsad e-dokumendid (nt PDF-failid) loetakse sobivuse tõendamisel vastuvõetavaks ning kombineeritud veotoimingu maanteeveoetappi sooritavatele maanteeveo-ettevõtjatele pakutavaid maksustiimuleid laiendatakse kõigile kombineeritud vedude (mitte üksnes raudtee- ja maanteeveo) liikidele.

Teise poliitikavariandi (PO2) eesmärk on sobivuskriteeriumide (sobivuse määratluse) lihtsustamine, täitmise tagamise tingimuste täpsem kindlaksmääramine ja majanduslike toetusmeetmete laiendamine. Kõnealune poliitikavariant jaguneb kaheks eri ulatusega allvariantiks.

- Allvariandi PO2A puhul laiendatakse kohaldamisala riigisisestele (omamaistele) kombineeritud vedudele. Esitatakse maanteeveoetapi ühtne määratlus (150 km või 20 % vahemaast, sõltuvalt sellest, kumb on pikem), mis ei sõltu maanteeveo väliselt kasutatavast transpordiliigist. Vastuvõetavaks peetakse üksnes ISO/ILU tunnusega ühendveo-laadimisüksusi. Sobivuse tõendamisega seoses määratakse kindlaks uued andmeid käsitlevad nõuded, samuti loetakse vastuvõetavaks muudetavas vormingus elektroonilised andmed. Esitatakse ka rida majandusliku toetuse pakkumise võimalusi.
- Allvariant PO2B erineb PO2A kirjeldusest selle poolest, et kombineeritud veo määratluses tehakse maanteeveoetapi puhul võimalikuks paindlikum lähenemisviis, mis võimaldab liikmesriikidel kasutada veoetapi lõpp-punktina lähimat sobivat terminali. Vastuvõetavaks peetakse igas suuruses laadimisüksusi. Majanduslikest toetusmeetmetest muutub kohustuslikuks terminalidesse investeerimisega seotud toetusmeede.

Kolmas poliitikavariant (PO3) seisneb direktiivis sätestatud meetmete laiendamises kõikidele ühendvedudele, sõltumata vahemaa pikkuse piirangutest ja laadimisüksuste liikidest. Selle variandi puhul ei kohaldata sobivuse tõendamisega seoses andmeid käsitlevaid nõudeid. Kõnealuse variandiga nähakse samuti ette, et kõik toetusmeetmed on kohustuslikud.

Mõjuhindangu tulemusena tehti kindlaks, et eelistatud variant on PO2B.

Kuigi variandiga PO3 kaasneks suurim absoluutne majanduslik kasu, tekib sellest liikmesriikide jaoks tulenevate kulude ja vastava üldise investeeringutasuvusega seoses olukord, kus see ei ole sama atraktiivne kui muud variandid, mille investeeringutasuvus on suurem. on võrreldes variantidega PO2A ja PO2B ka vähem keskkonnasäästlik. Variantidega PO1 ja PO2A ei saavutataks 2011. aasta valges raamatus sätestatud 2030. aasta ühelt transpordiliigilt teisele ülemineku eesmärki. Arvestades, et variandiga PO2B tagatakse 2030. aasta ühelt transpordiliigilt teisele ülemineku eesmärgi saavutamine ja selle investeeringutasuvus ning keskkonnasäästlikkus on suurem kui variandil PO3, on eelistatud variant PO2B.

VKEd, eelkõige kombineeritud vedude maanteeveoetappe sooritavad ettevõtjad ning siseveetranspordi väikeettevõtjad, saavad kombineeritud vedu käsitlevast direktiivist kasu, sest see aitab neil konkureerida odavamalt pikamaa-maanteeveoga; variant PO2B toob neile kasu, sest selle mõjul suureneb kombineeritud veo maht. Tähele tuleks aga panna asjaolu, et struktureeritud elektrooniliste andmete kasutuselevõtt kontrolli eesmärgil võib tekitada teatava alginvesteeringutega seotud kulu, kuigi seda tasakaalustab üldises tarneahelas elektrooniliste andmete kasutamisest tulenev sääst.

- **Õigusnormide toimivus ja lihtsustamine**

Käesoleva ettepaneku REFITi mõõde tuleneb kombineeritud vedude määratluse lihtsustamisest ja ajakohastamisest ning nõuete täitmise tagamise tingimuste ja vahendite (veotoimingu kombineeritud veo kategooriasse sobivuse tõendamine) täpsustamisest.

Kombineeritud veo määratlus koosneb järgmistest elementidest.

- Maanteeveoetapi mõiste täpsustamine ja lihtsustamine, mille raames võetakse kasutusele täpne määratlus (150 km või 20 % vahemaa kogupikkusest), mida kohaldatakse kõikide transpordiliikide kombinatsioonide puhul.
- Vahemaa pikkuse piirangu kaotamine maanteevälise etapi puhul.
- Täpsustus, mille kohaselt võib kasutada üksnes standarditud laadimisüksusi. See lihtsustab laadimisüksuste jälgimist ja loendamist nende kombineeritud vedude mahu arvestamisel, mille jaoks taotletakse toetusmeetmeid.

Sobivuse tõendamise tingimuste puhul muudetakse nõutavate tõendite ühese kindlaksmääramise ja elektrooniliste dokumentide kasutamise võimaldamisega vedude kombineeritud veo kategooriasse kuulumise kontrollimine lihtsamaks nii teel vedusid kontrollivate kui ka toetusmeetmetega tegelevate ametiasutuste jaoks.

Samuti muudetakse lihtsustamise käigus teatavaid iganenud viiteid, näiteks omal kulul toimuva veo suhtes rakendatavat liberaalset korda. Nagu REFITi aruandes on selgitatud, ei ole selline süsteem enam asjakohane ega tulemuslik, võttes arvesse omal kulul toimuvate vedude osakaalu üldist vähenemist kaupade maanteeveo valdkonnas.

- **Põhiõigused**

Ettepanekuga austatakse põhiõigusi ja järgitakse eeskätt Euroopa Liidu põhiõiguste hartas tunnustatud põhimõtteid.

4. MÕJU EELARVELE

Ettepanek ei mõjuta liidu eelarvet.

5. MUU TEAVE

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

Mõjuhinna aruandes on loetletud kaheksa näitajat, mida tuleks kasutada põhiliste poliitikaeesmärkide saavutamiseks võetud meetmete tulemuslikkuse ja tõhususe järelevalves:

- ühendvedude ja kombineeritud vedude osakaal;
- üleminek maanteeveolt muudele transpordiliikidele;
- meetmetest tulenev väliskulude kokkuvõtte;
- ühendvedude mahu suurenemine iga selle toetuseks eraldatud euro kohta;
- ühendveo-laadimisüksuste kandevõime suurenemine;
- ühendveoterminalide vahelise keskmise kauguse vähendamine (transpordiliikide kaupa);
- ühendveo majanduslikuks toetamiseks tehtud investeeringute tasuvus ning
- maanteeveo ja sama vahemaad katva ühendveo maksumuse võrdlus ja areng.

Õigusakti mõju hindamiseks tuleks pärast kõigi muudatuste rakendamist korraldada põhjalik hindamine. Komisjon teeks 27 kuud pärast direktiivi ülevõtmise tähtaega esimese hindamise ning seejärel toimuks hindamine iga kahe aasta tagant. Käesolev ettepanek hõlmab konkreetseid aruandlusnõudeid liikmesriikidele seoses ühendveo kasutuselevõtu ning taristu arengu ja rakendatud toetusmeetmetega.

• **Selgitavad dokumendid (direktiivide puhul)**

Võttes arvesse ettepaneku kohaldamisala (asjaolu, et sellega vaid muudetakse direktiivi 92/106/EÜ, mille kõik liikmesriigid on täielikult üle võtnud), ei tundu põhjendatud ega proportsionaalne nõuda selgitavaid dokumente.

• **Ettepaneku sätete üksikasjalik selgitus**

Direktiivi pealkirja järgi käib see „... kombineeritud vedude kohta liikmesriikide vahel“. Pealkirja kohandatakse, et see kajastaks direktiivi laiendatud kohaldamisala; selleks jäetakse pealkirjast välja sõnad „liikmesriikide vahel“ viitamaks asjaolule, et muudetud artikli 1 kohaselt laiendatakse kombineeritud veo määratlust riigisisestele (liikmesriigi piires toimuvatele) veotoimingutele.

Artikkel 1

Artikliga 1 nähti ette direktiivi kohaldamisala ja määratleti mõiste „kombineeritud vedu“. Mitmetimõistetavuse, kõnealuse määratluse ebaselguse ja kohaldamisala piiratuse tõttu asendatakse artikkel kombineeritud veo kohandatud ja selgema määratlusega. Artiklis 1 esitatav uus sõnastus hõlmab järgmist.

- Lõikes 4 laiendatakse kombineeritud veo mõiste kohaldamist kõigile liidus tehtavatele kombineeritud vedudele, sealhulgas riigisisestele kombineeritud vedudele.
- Lõikes 3 selgitatakse ja täpsustatakse maanteeveoetapi maksimaalset pikkust, sätestades selleks 150 km või 20 % kogu vahemaast, olenemata maanteevälise etapi liigist (raudtee-, sisevee- või meretransport), ning samas tagatakse võimalus

kohaldada piirangut paindlikult seoses liikmesriikide konkreetsete geograafiliste või tegevuspiirangutega.

- Lõikest 2 jäetakse välja maanteevälise etapi suhtes kohaldatav piirang, et laiendada direktiivi kohaldamisala olulistele siseveeteid hõlmavatele kombineeritud vedudele.
- Lisaks täpsustatakse lõikes 2 kombineeritud vedude puhul vastuvõetavad laadimisüksuste liigid (nt ISO/CEN standardile vastavad üksused).

Artikkel 3

Artiklis 3 osutati veodokumendile, mida saab kasutada sobivuse tõendamiseks (viide nõukogu 27. juuni 1960. aasta määruse nr 11 artiklile 6), ning esitati täiendavad kirjeldused teabe kohta, mis tuleb lisada, eelkõige seoses pitserite kasutamisega veotoimingu osade kinnitamiseks või tõendamiseks. Kuna neid tingimusi peeti ebaselgeks ja kuna pitsereid sageli enam ei kasutata, asendatakse kõnealune artikkel täpsema kirjeldusega, mis käsitleb liikmesriikides veotoimingu maanteeveoetapi käigus teel tehtava kontrolli raames kontrollitavaid kombineeritud veoks sobivuse tingimusi ja nende tingimuste täitmise kohta esitatavate tõendite liike.

- Lõikes 1 määratakse kindlaks tingimused, mille täitmisel maanteevedu käsitatakse kombineeritud veo osana.
- Lõikes 2 loetletakse tõendina esitatavad andmed ja kirjeldatakse neid üksikasjalikult.
- Lõikes 3 sätestatakse, et kombineeritud veo tõendamiseks ei nõuta täiendavaid dokumente.
- Lõikega 4 nähakse ette tõendite esitamise tingimused, sealhulgas teel toimuva kontrolli puhul.
- Lõikes 5 kirjeldatakse tõendavate andmete esitamise vastuvõetavat vormingut, eelkõige olemasolevate veodokumentide võimalikku kasutamist, kuid samuti võimalust esitada tõendid elektrooniliselt, kasutades muudetavat struktureeritud vormingut.
- Lõikega 6 nähakse ettevõtjate jaoks ette kaitsemeede, mis rakendub juhul, kui tegeliku veotoimingu ja tõendina esitatud teabe vahel esineb lahknevus, kui selline lahknevus tuleneb erandlikest asjaoludest.

Artikkel 5

Artikkel 5 sisaldas komisjoni (keda pidid abistama liikmesriigid) aruandluskohustusi, kuid ei hõlmanud süstemaatilist kohustust asjaomaste andmete kogumiseks, et aruandluskohustust täita. Nüüd tehakse ettepanek muuta aruandlustingimusi ja -kohustusi, mis on vajalikud direktiivi nõuetekohase kohaldamise tagamiseks.

- Lõikes 1 sätestatakse liikmesriikide kohustus edastada komisjonile 18 kuud pärast direktiivi ülevõtmise kuupäeva andmed kombineeritud vedude turu tingimuste kohta oma territooriumil, sealhulgas asjakohase taristu ja vastuvõetud riigisiseste toetusmeetmete kohta. Samuti nähakse ette, et komisjonil on võimalik võtta delegeeritud õigusaktide abil meetmeid liikmesriikide abistamiseks nende kohustuste täitmisel, kirjeldades üksikasjalikumalt aruannetes esitatavat teavet.
- Lõikega 2 nähakse ette, et komisjon hindab liikmesriikidelt saadud aruannete põhjal direktiivi rakendamist, sealhulgas selle tulemuslikkust ja tõhusust, ning võib kavandada täiendavaid meetmeid.

- Lõikes 3 sätestatakse, et liikmesriigid esitavad aruannete kaudu teavet perioodiliselt, iga kahe aasta tagant.

Artikkel 6

Artikkel 6 sisaldas kombineeritud veo suhtes kohaldatava majandusliku toetuse pakkumise tingimusi. Lisatakse viis uut lõiget, et laiendada kõnealuste toetusmeetmete ulatust.

- Lõikega 4 kehtestatakse liikmesriikide kohustuslikud toetusmeetmed kombineeritud veoks vajalikesse taristutesse ja rajatistesse tehtavate uute investeeringute toetamiseks ning keskendutakse prioriteetidele, eelkõige ümberlaadimisterminalide paiknemise tihedusele. Lõikes sätestatakse samuti liikmesriikide ja komisjoni vahelise koostöö tingimused, et takistada ümberlaadimistaristusse tehtavate investeeringute võimalikku kattumist, mille tulemusena võiks tekkida terminalide mahutavuse ülejääk, eriti üleeuroopalise transpordivõrgu koridorides.
- Lõikega 5 nähakse ette täiendavad toetusmeetmed, mida liikmesriigid võivad rakendada lisaks kehtivatele meetmetele, et vähendada kombineeritud veoga seotud kulusid ja muuta see konkurentsivõimelisemaks võrreldes samaväärse maanteeveoga. Selliseid vabatahtlikke meetmeid võib kohaldada kombineeritud veo mis tahes osa suhtes (mis tahes etapi, selle käigus kasutatava sõiduki, laadimisüksuse või ümberlaadimise suhtes).
- Lõikega 6 nõutakse, et liikmesriigid annaksid komisjonile aru rakendatud toetusmeetmetest.
- Lõikega 7 nähakse ette võetud meetmete korrapärane läbivaatamine, et tagada nende tulemuslikkus.
- Lõikes 8 sätestatakse üldesmärk, mida toetusmeetmed peaksid täitma.

Artiklid 7 ja 9

Artiklid 7 ja 9 sisaldasid konkreetseid sätteid omal kulul toimuva veo ning selle hõlbustamise kohta. Artiklid 7 ja 9 jäetakse välja. Õigusloome kvaliteedi ja tulemuslikkuse programmi raames korraldatud hindamise kohaselt on omal kulul toimuva veo osakaal maanteeveos märkimisväärselt vähenenud, langedes 30 %-lt 1986. aastal 15 %-le 2012. aastal; sidusrühmade jaoks on konkreetset omal kulul toimuvat vedu käsitlevate artiklite kasutegur piiratud.

Võttes arvesse kombineeritud veo kavandatud uue määratluse lihtsustamist ja kombineeritud veo kohta esitatavaid tõendeid käsitleva teabe täpsustamist, ei ole käesoleva direktiivi raames enam otstarbekas eristada rendi või tasu eest sooritatavat kombineeritud vedu ja omal kulul toimuvat kombineeritud vedu. Kui ei ole sätestatud teisiti, kehtivad mõlema veoliigi puhul samad direktiiviga ette nähtud õigused ja kohustused.

Artikkel 9a

See artikkel lisatakse, et tagada kõigi kombineeritud veoga tegelevate sidusrühmade jaoks läbipaistvus seoses direktiivi rakendamisega ning eelkõige võimalike toetusmeetmetega ja nende kohaldamise tingimustega.

Selleks seatakse sisse pädevate asutuste võrk, mis edendab liikmesriikidevahelist koostööd, vahetades asjakohast teavet ja parimaid tavasid, eelkõige seoses toetusmeetmetega, ning koostades sidusrühmade jaoks peamiste kontaktpunktide loetelu. Lisaks sätestatakse lõikes 4, et komisjon teeb kättesaadavaks pädevate asutuste ja liikmesriikide poolt vastu võetud asjaomaste meetmete loetelu.

Artikkel 10a

See artikkel lisatakse, et näha ette komisjonile delegeeritud volituste kasutamise kord.

Ettepanek:

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU DIREKTIIV,

millega muudetakse direktiivi 92/106/EMÜ (millega kehtestatakse ühiseeskirjad kaupade teatavate kombineeritud vedude kohta liikmesriikide vahel)

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut, eriti selle artikli 91 lõiget 1,

võttes arvesse Euroopa Komisjoni ettepanekut,

olles edastanud seadusandliku akti eelnõu liikmesriikide parlamentidele,

võttes arvesse Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamust,¹⁹

võttes arvesse Regioonide Komitee arvamust,²⁰

toimides seadusandliku tavamenetluse kohaselt

ning arvestades järgmist:

- (1) Transpordi negatiivne mõju õhusaastele, kasvuhoonegaaside heitele, liiklusõnnetustele, mürale ja ummikutele on majanduse ning Euroopa elanike tervise ja heaolu seisukohast jätkuvalt problemaatiline. Vaatamata sellele, et negatiivse mõju peamiseks põhjuseks on maanteevedu, kasvab kaupade maanteeveo maht 2050. aastaks prognooside kohaselt 60 %.
- (2) Veotoimingute negatiivse mõju vähendamine on üks liidu transpordipoliitika peamistest eesmärkidest. Nõukogu direktiiv 92/106/EMÜ,²¹ millega kehtestatakse kombineeritud veo arengut soodustavad meetmed, on ainus liidu õigusakt, millega luuakse otsesed stiimulid üleminekuks kaupade maanteeveolt sellistele väiksema heitega transpordiliikidele nagu siseveetransport, meretransport ja raudteevedu.
- (3) Kaupade maanteevedude puhul, mille pikkus on üle 300 km, on eesmärgiks seatud üleminek muudele transpordiliikidele 30 % ulatuses 2030. aastaks ja enam kui 50 % ulatuses 2050. aastaks, et optimeerida mitmeliigiliste logistikasüsteemide toimimist muu hulgas energiatõhusamate transpordiliikide kasutamise edendamise kaudu; selle eesmärgi poole pürgimine on kulgenud oodatust aeglasemalt ja praeguste prognooside kohaselt eesmärki ei saavutata.

¹⁹ ELT C, lk .

²⁰ ELT C, lk .

²¹ Nõukogu 7. detsembri 1992. aasta direktiiv 92/106/EMÜ, millega kehtestatakse ühiseeskirjad kaupade teatavate kombineeritud vedude kohta liikmesriikide vahel (EÜT L 368, 17.12.1992, lk 38).

- (4) Direktiiv 92/106/EMÜ on aidanud kaasa kombineeritud vedu käsitleva liidu poliitika arengule ning kaubaveo puhul minna märkimisväärsel määral üle maanteeveolt muudele transpordiliikidele. Kõnealuse direktiivi rakendamise seotud puudused, eelkõige selle mitmetähenduslik sõnastus ja aegunud sätted, ning selle toetusmeetmete piiratud ulatus, on selle mõju oluliselt vähendanud.
- (5) Direktiivi 92/106/EMÜ tuleks lihtsustada ja selle rakendamist parandada, vaadates läbi kombineeritud veoga seotud majanduslikud stiimulid, et soodustada kaubaveo puhul üleminekut maanteeveolt sellistele transpordiliikidele, mis on keskkonnasõbralikumad, ohutumad, energiatõhusamad ja tekitavad vähem ummikuid.
- (6) Riigisisised ühendvedud moodustavad 19,3 % kõigist liidu ühendvedudest. Selliseid ühendvedusid ei toetata praegu direktiiviga 92/106/EMÜ ette nähtud toetusmeetmetega direktiivis sätestatud kombineeritud veo kitsa määratluse tõttu. Samas ulatub riigisisestest maanteevedudest tulenev negatiivne mõju ning eelkõige kasvuhoonegaaside heite ja ummikute mõju väljapoole riigipiire. Seega on vaja laiendada direktiivi 92/106/EMÜ kohaldamisala riigisisestele (liikmesriigi piires toimuvatele) kombineeritud vedudele, et toetada kombineeritud veo edasist arengut liidus ning seega laialdasemat üleminekut maanteeveolt raudtee-, sisevee- ja lähimerevedudele.
- (7) Kombineeritud vedu käsitatakse lähtekohast lõpliku sihtkohani ühe veotoiminguna, mis konkureerib otseselt üheliigiliste veotoimingutega. Regulatiivsete tingimustega tuleks tagada võrdväärsed tingimused rahvusvahelise kombineeritud veo ja rahvusvahelise üheliigilise veo ning riigisisese kombineeritud veo ja riigisisese üheliigilise veo jaoks.
- (8) Kombineeritud veo kehtivas määratluses sätestatakse kombineeritud vedude maanteeveoetappide jaoks erinevad läbitava vahemaa pikkuse piirangud vastavalt maanteevälise etapi liigile; kui maanteeväline etapp on raudteevedu, siis ei ole vahemaa ülempiiri kindlaks määratud, vaid kohaldatakse lähima sobiva terminali mõistet, et võimaldada teatavat paindlikkust eriolukordades. Selline määratlus on tekitanud mitmeid rakendamisprobleeme, mis tulenevad eri tõlgendustest ja konkreetsetest raskustest rakendamingimuste kindlaksmääramisel. Oleks kasulik kõnealused ebaselgused kõrvaldada, kuid samas säilitada teatav paindlikkus.
- (9) Kombineeritud veo kehtivas määratluses tagatakse enamiku kombineeritud vedude hõlmamine maanteevälise etapi suhtes kohaldatava nõudega, mille kohaselt peab selle pikkus kombineeritud veo puhul olema vähemalt 100 km. Raudtee- ja lähimereveoga kaetakse pikki vahemaid, et konkureerida maanteeveoga. Kõnealuse etapi miinimumpikkusega tagatakse samuti, et kohaldamisalast jäävad välja sellised eritoimingud nagu lühikesed parvlaevasõidud või avamereveod, mis toimuvad nagoonii. Samas ei peeta selle piirangu tulemusena kombineeritud vedude osaks mitmesuguseid siseveeteede veotoiminguid, mis toimuvad sadamate ümbruses ning linnastutes ja nende ümbruses ning aitavad märkimisväärselt kaasa meresadamates ja nende lähedal sisemaal asuva teedevõrgu liikluse ülekoormatuse ning linnastute keskkonnakoormuse vähendamisele. Seepärast oleks vaja kõnealune etapi miinimumpikkus välja jätta, kuid säilitada samas olukord, kus direktiivi kohaldamisalast jäävad välja teatavad toimingud, näiteks avamereveod ja lühikesed parvlaevasõidud.
- (10) Kombineeritud veo määratluses praegu sätestatud laadimisüksuste suuruse alampiir võib tulevikus takistada uuenduslike linnatranspordi ühendveolahenduste arengut. Seevastu kehtivate standardite järgi laadimisüksuste tuvastamise võimalus kiirendaks

nende käitlemist terminalides ja suurendaks kombineeritud vedude sujuvust, tagades kindlaksmääratud laadimisüksuste hõlpsama käitlemise ja tulevikukindluse.

- (11) Aegunud kord, mille alusel kasutatakse kombineeritud vedude toimumise tõendamiseks pitsereid, takistab direktiivi 92/106/EMÜ täitmise tulemuslikku tagamist ning selles sätestatud meetmete kohaldamiseks sobivuse kontrollimist. Tuleks täpsustada, milliseid tõendeid on vaja kombineeritud veo toimumise tõendamiseks ning millisel viisil selliseid tõendeid esitatakse. Edendada tuleks elektroonilise veoteabe kasutamist ja edastamist, mis võiks lihtsustada asjakohaste tõendite esitamist ja nende menetlemist asjaomaste ametiasutuste poolt. Kasutada tuleks usaldusväärset ja autentset vormingut. Regulaatiivse raamistiku ja algatuste puhul, millega lihtsustatakse haldusmenetlusi ja veotoimingutega seonduvat digiteerimist, tuleks arvesse võtta liidu tasandi suundumusi.
- (12) Direktiivis 92/106/EMÜ kindlaks määratud kehtivate majanduslike toetusmeetmete ulatus on väga piiratud; need koosnevad maksumeetmetest (nimelt maksutagastustest või maksude vähendamisest), mida kohaldatakse ainult kombineeritud raudtee- ja maanteevedude puhul. Selliseid meetmeid tuleks laiendada kombineeritud vedudele, mis hõlmavad sisevee- ja meretransporti. Toetada tuleks ka muid asjaomast liiki meetmeid, näiteks taristuinvesteeringute toetusmeetmeid ja mitmesuguseid majanduslikke toetusmeetmeid.
- (13) Peamine taristuga seotud kitsaskoht, mis takistab üleminekut kaupade maanteeveolt muudele transpordiliikidele, on seotud ümberlaadimisterminalidega. Ümberlaadimisterminalide praegune paiknemine ja katvus liidus, vähemalt olemasoleva TEN-T põhivõrgu ja üldvõrgu ulatuses, on ebapiisav; samas ollakse lähedal olemasolevate ümberlaadimisterminalide mahutavuse piirile ning mahutavust tuleb suurendada, et tulla toime kaubaveomahu üldise kasvuga. Ümberlaadimisterminalide mahutavusse investeerimine võib vähendada üldisi ümberlaadimiskulusid ja tuua kaasa ühelt transpordiliigilt teisele ülemineku, nagu on juhtunud teatavates liikmesriikides. Seega peaksid liikmesriigid koostöös naaberliikmesriikide ja komisjoniga tagama uute kombineeritud veoks kasutatavate ümberlaadimisterminalide ehitamise ja ümberlaadimissuutlikkuse suurendamise või veoettevõtjatele kättesaadavaks tegemise. See stimuleeriks alternatiivsete kaubaveoviiside kasutamist ja soodustaks ühelt transpordiliigilt teisele üleminekut, muutes kombineeritud vedod seeläbi maanteeveoga võrreldes konkurentsivõimelisemaks. Ümberlaadimisterminalide katvust ja mahutavust tuleks suurendada vähemalt olemasoleva TEN-T põhivõrgu ja üldvõrgu ulatuses. Keskmiselt peaks igast liidus asuvast laadimispaigast kõige enam 150 km kaugusel asuma üks sobiv ümberlaadimisterminal.
- (14) Liikmesriigid peaksid lisaks kehtivatele meetmetele rakendama täiendavaid majanduslikke toetusmeetmeid, mis oleks suunatud kombineeritud veo eri etappidele, et vähendada kaupade maanteevedu ning soodustada muude transpordiliikide, näiteks raudtee-, sisevee- ja meretranspordi kasutamist, kahandades nii õhusaastet, kasvuhoonegaaside heidet, liiklusõnnetuste arvu, müra ja liiklusummikuid. Sellised meetmed võivad hõlmata teatavate maksude või veotasude vähendamist, kombineeritud vedude käigus tegelikult veetud ühendveo-laadimisüksustega seotud toetusi ning ümberlaadimiskulude osalist hüvitamist.
- (15) Kombineeritud vedude toetusmeetmeid tuleks rakendada Euroopa Liidu toimimise lepingus (ELi toimimise leping) sätestatud riigiabi eeskirjade põhimõtete kohaselt.

- (16) Toetusmeetmeid tuleks vastavalt vajadusele koordineerida liikmesriikide ja komisjoni vahel.
- (17) Liikmesriigid peaksid toetusmeetmeid ka regulaarselt läbi vaatama, et tagada nende tulemuslikkus ja tõhusus.
- (18) Käesoleva direktiivi kohaldamisel ei tohiks eristada rendi või tasu eest osutatavat kombineeritud vedu ja omal kulul toimuvat kombineeritud vedu.
- (19) Et pidada sammu liidu transpordi ja eelkõige kombineeritud vedude turu arenguga, peaksid liikmesriigid koguma asjakohaseid andmeid ja teavet ning nende kohta komisjonile regulaarselt aruandeid esitama; komisjon peaks iga nelja aasta tagant esitama Euroopa Parlamendile ja nõukogule käesoleva direktiivi kohaldamist käsitleva aruande.
- (20) Läbipaistvus on oluline kõigi kombineeritud veoga seotud sidusrühmade jaoks ja eelkõige nende sidusrühmade jaoks, keda käesolev direktiiv mõjutab. Sellise läbipaistvuse toetamiseks ja täiendava koostöö edendamiseks tuleks igas liikmesriigis määrata pädevad asutused.
- (21) Selleks et võtta arvesse turumuutusi ja tehnika arengut, tuleks komisjonile anda õigus võtta Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 290 kohaselt vastu õigusakte, et lisada käesolevale direktiivile täiendavaid üksikasju selle teabe kohta, mida liikmesriigid peavad esitama kombineeritud vedusid käsitlevates aruannetes. On eriti oluline, et komisjon korraldaks oma ettevalmistava töö käigus asjakohaseid konsultatsioone, sealhulgas ekspertide tasandil, ja et kõnealused konsultatsioonid toimuksid kooskõlas 13. aprilli 2016. aasta institutsioonidevahelises parema õigusloome kokkuleppes sätestatud põhimõtetega²². Eelkõige selleks, et tagada delegeeritud õigusaktide ettevalmistamises võrdne osalemine, peaksid Euroopa Parlament ja nõukogu saama kõik dokumendid liikmesriikide ekspertidega samal ajal ning nende ekspertidel peaks olema pidev juurdepääs komisjoni eksperdirühmade koosolekutele, millel arutatakse delegeeritud õigusaktide ettevalmistamist.
- (22) Kuna käesoleva direktiivi eesmärged, milleks on maanteeveolt keskkonnahoidlikumatele transpordiliikidele ülemineku edendamine ning seeläbi liidu transpordisüsteemi negatiivse välismõju vähendamine, ei suuda liikmesriigid piisavalt saavutada ning neid saab paremini saavutada liidu tasandil, võttes arvesse kombineeritud kaubaveo peamiselt piiriülest iseloomu ja taristute omavahelist seotust ning probleeme, mille lahendamiseks direktiiv on ette nähtud, võib liit võtta meetmeid kooskõlas ELi lepingu artiklis 5 sätestatud subsidiaarsuse põhimõttega. Kõnealuses artiklis sätestatud proportsionaalsuse põhimõtte kohaselt ei lähe käesolev direktiiv nimetatud eesmärkide saavutamiseks vajalikust kaugemale.
- (23) Seetõttu tuleks direktiivi 92/106/EÜ vastavalt muuta,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA DIREKTIIVI:

Artikkel 1

Direktiivi 92/106/EMÜ muudetakse järgmiselt.

- (1) Pealkiri asendatakse järgmisega:

²² ELT L 123, 12.5.2016, lk 1.

„Nõukogu direktiiv 92/106/EMÜ, 7. detsember 1992, millega kehtestatakse ühiseeskirjad kaupade teatavate kombineeritud vedude kohta“.

(2) Artikkel 1 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 1

1. Käesolevat direktiivi kohaldatakse kombineeritud vedude suhtes.

2. Käesoleva direktiivi kohaldamisel tähendab „kombineeritud vedu“ kaubavedu, mis koosneb teekonna alguse või lõpu maanteeveoetapist või mõlemast ning raudtee-, sisevee- või meretranspordivahendi abil toimuvast maanteevälisest veoetapist, mille puhul kasutatakse:

a) haagist või poolhaagist, vedukiga või ilma, vahetusveovahendit või konteinerit, mis on identifitseeritud vastavalt rahvusvaheliste standardite ISO 6346 ja EN 13044 alusel kehtestatud identifitseerimiskorrale, kui laadimisüksust laaditakse ümber ühelt transpordiliigilt teisele, või

b) maanteeõidukit, mida veetakse maanteevälisel etapil raudtee-, sisevee- või meretranspordivahendiga.

Kombineeritud veo osana ei võeta arvesse sisevee- või meretranspordivahendi abil toimuvaid maanteeväliseid etappe, mille puhul puudub võrdväärne maanteetranspordi alternatiiv või mis on majanduslikult tasuva veotoimingu puhul vältimatud.

3. Lõikes 2 osutatud maanteeveoetapid ei ületa liidu territooriumil järgmistest vahekaugustest kõige suuremat:

a) 150 km linnulennul;

b) 20 % esimese etapi laadimiskoha ja viimase etapi mahalaadimiskoha vahemaast linnulennul, kui see on pikem kui punktis a osutatud vahemaa.

Kõnealust maanteeveoetapi pikkuse piirangut kohaldatakse iga maanteeveoetapi kogupikkuse suhtes, sealhulgas kõigi teel toimuvate kauba pealevõtmiste ja kättetoimetamiste suhtes. Piirangut ei kohaldata vedude suhtes, mille eesmärk on tühja laadimisüksuse vedamine pealevõtmise või kohaletoimetamise paika.

Maanteeveoetapi pikkuse piirangut võib ületada kombineeritud maantee- ja raudteevedude puhul, kui selleks on loa andnud liikmesriik või liikmesriigid, kelle territooriumil maanteeveoetapp toimub, et jõuda geograafiliselt lähimasse transporditermini, kus on olemas peale- või mahalaadimiseks vajalik ümberlaadimissuutlikkus, mis hõlmab ümberlaadimisvahendeid, terminali mahutavust ja asjakohaseid raudtee-kaubaveoteenuseid.

4. Kombineeritud vedu loetakse liidus toimuvaks, kui kõnealune liidus toimuv vedu või selle osa vastab lõigetes 2 ja 3 sätestatud nõuetele.“

(3) Artikkel 3 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 3

1. Liikmesriigid tagavad, et maanteevedu peetakse käesoleva direktiiviga hõlmatud kombineeritud veo osaks üksnes juhul, kui vedaja esitab selged tõendid selle kohta, et kõnealune maanteevedu on kombineeritud veo maanteeveoetapp, mis võib seisneda ka tühjade laadimisüksuste vedamises enne ja pärast kaubavedu.
2. Lõikes 1 osutatud tõendid hõlmavad kõigi kombineeritud vedude puhul järgmisi üksikasju:
 - a) kaubasaatja nimi, aadress, kontaktandmed ja allkiri;[.]
 - b) kombineeritud veo liidus asuv lähtekoht ja alguskuupäev;
 - c) kaubasaaja nimi, aadress ja kontaktandmed;
 - d) kombineeritud veo sihtkoht liidus;
 - e) vahemaa linnulennul kombineeritud veo liidus asuva lähtekoha ja sihtkoha vahel;
 - f) kaubasaatja allkirjastatud kombineeritud veo marsruudi kirjeldus, mis sisaldab veotoimingu iga liidus toimuva etapi, sealhulgas iga maanteevälise etapina käsitatava transpordiliigi kohta vähemalt järgmisi üksikasju:
 - i) etapi järjestus (st teekonna alguse etapp, maanteeväline etapp või teekonna lõpu etapp);
 - ii) vedaja nimi, aadress ja kontaktandmed;
 - iii) transpordiliik ja selle järjekord veotoimingu;
 - g) veetava ühendveo-laadimisüksuse tunnus;
 - h) teekonna alguse maanteeveoetapi puhul:
 - i) maanteeväliseks etapiks ümberlaadimise koht;
 - ii) teekonna alguse maanteeveoetapi lähtekoha ja esimese ümberlaadimisterminali vahemaa linnulennul;
 - iii) kui teekonna alguse maanteeveoetapp on lõpetatud, siis vedaja allkiri, millega kinnitatakse maanteeveoetapi veotoimingu teostamist;
 - i) teekonna lõpu maanteeveoetapi puhul:
 - i) kauba maanteeväliselt etapilt (raudtee-, sisevee- või meretransport) ülevõtmise koht;
 - ii) teekonna lõpu maanteeveoetapi ümberlaadimiskoha ja kombineeritud veo liidus asuva sihtkoha vahemaa linnulennul;
 - j) maanteevälise etapi puhul:
 - i) kui maanteeväline etapp on lõpetatud, siis vedaja (või vedajate, kui maanteevälise etapi jooksul toimub kaks või enam maanteevälist veotoimingut) allkiri, millega kinnitatakse maanteevälise etapi veotoimingu teostamist;
 - ii) võimaluse korral asjaomaste raudtee- või sadamaametnike allkiri või pitser, mis on antud maanteevälisel etapil asuvates terminalides

(raudteejaamad või sadamad) ning millega kinnitatakse maanteevälise etapi asjaomase osa lõpuleviimist.

3. Vedajalt ei nõuta muude täiendavate dokumentide esitamist tõendamaks, et ta teostab kombineeritud vedu.
4. Lõikes 1 osutatud tõendid esitatakse või edastatakse kontrolli toimumise liikmesriigi volitatud kontrollametniku nõudmisel. Teel toimuva kontrolli puhul esitatakse tõendid kontrolli käigus. Tõendid on kõnealuse liikmesriigi ametlikus keeles või inglise keeles. Teel toimuva kontrolli jooksul on juhul lubatud võtta ühendust peakontori, veokorraldaja või muu isiku või üksusega, kes võib talle osutada abi seoses lõikes 2 osutatud tõendite esitamisel.
5. Tõendid võib esitada veodokumendina, mis vastab nõukogu määruse nr 11* artiklis 6 sätestatud nõuetele, või muu olemasoleva veodokumendina, näiteks rahvusvahelise kaupade autoveolepingu konventsiooni kohase veodokumendina või kaupade rahvusvahelise raudteeveo lepingut käsitlevatele ühtsetele eeskirjadele vastava veodokumendina.

Sellised tõendid võib esitada või edastada elektrooniliselt, kasutades muudetavat struktureeritud vormingut, mida saab arvutites kasutada andmete salvestamiseks ja töötlemiseks, näiteks täiendades rahvusvahelise kaupade autoveolepingu konventsiooni kohast elektroonilist saatekirja.
6. Teel toimuvate kontrollide puhul lubatakse nõuetekohase põhjenduse esitamise korral lahknemisi veotoimingu ja esitatud tõendite vahel, eriti seoses lõike 2 punktis g kirjeldatud marsruuditeabega, kui vedaja(te) kontrollile allumatute erandlike asjaolude tõttu on tulnud teha kombineeritud veoga seotud muudatusi. Selleks lubatakse juhul võtta ühendust peakontori, veokorraldaja või muu isiku või üksusega, kes võib anda täiendavaid selgitusi esitatud tõendite ja tegeliku veotoimingu erinevuste kohta.

* Määrus nr 11 veohindade ja veotingimustega seotud diskrimineerimise kaotamise kohta 16. augusti 1960. aasta Euroopa Majandusühenduse asutamislepingu artikli 79 lõike 3 rakendamisel (EÜT 52, 16.8.1960, lk 1121).

- (4) Artikkel 5 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 5

1. Liikmesriigid esitavad komisjonile esmakordselt [xx/xx/xxxx – 18 kuud pärast direktiivi ülevõtmist] ja seejärel iga kahe aasta tagant aruande, mis sisaldab tema territooriumil toimuvate käesoleva direktiiviga hõlmatud kombineeritud vedude kohta järgmist teavet:
 - a) kombineeritud vedude puhul kasutatavad riigisisised ja piiriülesed transpordivõrgu ühendused;
 - b) kombineeritud vedude maht väljendatuna TEU (20 jala pikkusel konteineril põhinev standardühik) ja tonnkilomeetritena ning liigitatuna veotoimingu liigi (raudteeveod, maanteeveod, siseveeteed jne) ja geograafilise ulatuse (riigisisene ja liidusisene) järgi;

c) kombineeritud vedusid teenindavate terminalide arv ja geograafiline katvus ning nendes terminalides aastast tehtavate ümberlaadimiste arv;

d) ülevaade kõigist liikmesriigi rakendatud ja ette nähtud toetusmeetmetest, sealhulgas nende kasutamisest ja hinnangulisest mõjust.

2. Komisjonil on õigus võtta artikli 10a kohaselt vastu delegeeritud õigusakte, millega täiendatakse käesolevat direktiivi, kirjeldades lõikes 1 osutatud kombineeritud vedusid käsitleva teabe sisu ja üksikasju.

3. Liikmesriikide aruannete põhjal koostab ja esitab komisjon esmakordselt [xx/xx/xxx – 9 kuud pärast liikmesriikide aruannete esitamise tähtaega] ja seejärel iga kahe aasta tagant Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande, milles käsitletakse järgmist:

a) kombineeritud veo majanduslik areng, eelkõige eri transpordiliikide keskkonnatoime muutumist silmas pidades;

b) direktiivi ja sellega seotud valdkondlike liidu õigusaktide rakendamise mõju;

c) artikliga 6 ette nähtud toetusmeetmete tulemuslikkus ja tõhusus;

d) võimalikud täiendavad meetmed, sealhulgas artiklis 1 määratletud kombineeritud veo määratluse läbivaatamine ning artikliga 6 ette nähtud meetmete loetelu kohandamine.“

(5) Artiklile 6 lisatakse lõiked 4, 5, 6, 7 ja 8:

„4. Kui see on vajalik lõikes 8 osutatud eesmärgi saavutamiseks, võtavad liikmesriigid vajalikke meetmeid, et toetada investeerimist ümberlaadimisterminalidesse seoses järgmisega:

a) selliste kombineeritud vedudel kasutatavate ümberlaadimisterminalide ehitamine ja vajaduse korral nende laiendamine;

b) olemasolevate terminalide toimimistõhususe suurendamine.

Liikmesriigid koordineerivad meetmeid naaberliikmesriikide ja komisjoniga tagamaks, et selliste meetmete rakendamisel on prioriteet sobivate terminalide tasakaalustatud ja piisava geograafilise jaotuse tagamine liidus ning eelkõige TEN-T põhivõrgu ja üldvõrgu ulatuses nii, et ükski paik liidus ei oleks kõnealust liiki terminalist kaugemal kui 150 km.

Liikmesriigid tagavad, et ümberlaadimisterminale, mille suhtes toetusi kohaldatakse, saavad diskrimineerimiseta kasutada kõik ettevõtjad.

Liikmesriigid võivad kehtestada täiendavaid toetuse saamise tingimusi.

5. Liikmesriigid võivad võtta täiendavaid meetmeid kombineeritud vedude konkurentsivõime suurendamiseks võrreldes nende alternatiiviks olevate samaväärsete maanteevedudega.

Sellised meetmed võivad olla seotud mis tahes kombineeritud veo või selle osaga, näiteks maanteeveoetapi, maanteevälise etapi, nende läbimiseks kasutatava sõiduki, asjaomase laadimisüksuse või ümberlaadimistoimingutega.

6. Liikmesriigid teatavad komisjonile käesoleva artikli kohaselt võetud meetmetest ja nende täpsemast sisust.

7. Liikmesriik hindab kõnealuste meetmete mõju ja hindab oma vajadusi uuesti vähemalt iga nelja aasta järel, kohandades meetmeid vastavalt vajadusele.

8. Liikmesriigid tagavad, et kombineeritud veo toetusmeetmete eesmärk on vähendada kaupade maanteevedu ja soodustada muude transpordiliikide, näiteks raudtee-, sisevee- ja meretranspordi kasutamist, kahandades nii õhusaastet, kasvuhoonegaaside heidet, liiklusõnnetuste arvu, müra ja liiklusummikuid.“

(6) Artiklid 7 ja 9 jäetakse välja.

(7) Lisatakse järgmine artikkel:

„Artikkel 9a

1. Liikmesriigid määravad vähemalt ühe pädeva asutuse, kelle ülesanne on tagada käesoleva direktiivi rakendamine ja olla selle rakendamisega seoses peamine kontaktpunkt.
Liikmesriigid teatavad esimeses lõigus osutatud pädevatest asutustest teistele liikmesriikidele ja komisjonile.
2. Liikmesriigid tagavad, et riigi pädevad asutused teevad koostööd teiste liikmesriikide pädevate asutustega. Selleks tagavad liikmesriigid, et pädevad asutused vahetavad üksteisega käesoleva direktiivi kohaldamiseks vajalikku teavet. Vahetatava teabe puhul peab teabe vastu võtnud asutus tagama sama konfidentsiaalsustaseme kui asutus, kust teave pärit on.
3. Liikmesriigid avaldavad kergesti kättesaadaval viisil ja tasuta artikli 6 kohaselt vastuvõetud meetmeid käsitleva asjakohase teabe ning muu käesoleva direktiivi kohaldamise seisukohast asjakohase teabe.
4. Komisjon avaldab ja vajaduse korral ajakohastab lõikes 1 osutatud pädevate asutuste loetelu ning artiklis 6 osutatud meetmete loetelu.“

(8) Lisatakse järgmine artikkel:

„Artikkel 10a

1. Komisjonile antakse õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte käesolevas artiklis sätestatud tingimustel.
2. Artikli 5 lõikes 2 osutatud õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte antakse komisjonile määramata ajaks alates [käesoleva (muutmis)direktiivi jõustumise kuupäev].
3. Euroopa Parlament või nõukogu võib artikli 5 lõikes 2 osutatud volituste delegeerimise igal ajal tagasi võtta. Tagasivõtmise otsusega lõpetatakse otsuses täpsustatud õiguste delegeerimine. Otsus jõustub järgmisel päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas* või otsuses nimetatud hilisemal kuupäeval. See ei mõjuta juba jõustunud delegeeritud õigusaktide kehtivust.
4. Enne delegeeritud õigusakti vastuvõtmist konsulteerib komisjon kooskõlas 13. aprilli 2016. aasta institutsioonidevahelises parema õigusloome kokkuleppes* sätestatud põhimõtetega iga liikmesriigi määratud ekspertidega.
5. Niipea kui komisjon on delegeeritud õigusakti vastu võtnud, teeb ta selle samal ajal teatavaks Euroopa Parlamendile ja nõukogule.

6. Artikli 5 lõike 2 alusel vastu võetud delegeeritud õigusakt jõustub üksnes juhul, kui Euroopa Parlament ega nõukogu ei ole kahe kuu jooksul pärast õigusakti Euroopa Parlamendile ja nõukogule teatavaks tegemist esitanud selle suhtes vastuväiteid või kui Euroopa Parlament ja nõukogu on enne selle tähtaja möödumist komisjonile teatanud, et nad ei esita vastuväiteid. Euroopa Parlamendi või nõukogu algatusel pikendatakse seda tähtaega kahe kuu võrra.

* ELT L 123, 12.5.2016, lk 1. “

Artikkel 2

1. Liikmesriigid jõustavad käesoleva direktiivi järgimiseks vajalikud õigus- ja haldusnormid hiljemalt XXXXXX [aasta pärast käesoleva direktiivi vastuvõtmist]. Nad edastavad kõnealuste meetmete teksti viivitamata komisjonile.
- Kui liikmesriigid need meetmed vastu võtavad, lisavad nad nendesse meetmetesse või nende meetmete ametliku avaldamise korral nende juurde viite käesolevale direktiivile. Samuti lisavad liikmesriigid märkuse, et kehtivates õigus- ja haldusnormides esinevaid viiteid käesoleva direktiiviga kehtetuks tunnistatud direktiividele käsitatakse viidetena käesolevale direktiivile. Sellise viitamise viisi ja kõnealuse märkuse sõnastuse näevad ette liikmesriigid.
2. Liikmesriigid edastavad komisjonile käesoleva direktiiviga reguleeritavas valdkonnas nende poolt vastuvõetavate põhiliste siseriiklike õigusnormide teksti.

Artikkel 3

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

Artikkel 4

Käesolev direktiiv on adresseeritud liikmesriikidele.
Brüssel,

*Euroopa Parlamendi nimel
eesistuja*

*Nõukogu nimel
eesistuja*