



A8-0259/2018

19.7.2018

*****I**

MIETINTÖ

ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi tietynlaisia jäsenvaltioiden välisiä tavaroiden yhdistettyjä kuljetuksia koskevista yhteisistä säännöistä annetun direktiivin 92/106/ETY muuttamisesta (COM(2017)0648 – C8-0391/2017 – 2017/0290(COD))

Liikenne- ja matkailuvaliokunta

Esittelijä: Daniela Aiuto

Menettelyjen symbolit

- * Kuulemismenettely
- *** Hyväksyntämenettely
- ***I Tavallinen lainsäätämismenettely (ensimmäinen käsittely)
- ***II Tavallinen lainsäätämismenettely (toinen käsittely)
- ***III Tavallinen lainsäätämismenettely (kolmas käsittely)

(Menettely määräytyy säädösesityksessä ehdotetun oikeusperustan mukaan.)

Tarkistukset säädösesitykseen

Palstoina esitettävät parlamentin tarkistukset

Poistettava teksti merkitään vasempaan palstaan ***lihavoidulla kursivilla***. Tekstiä korvattaessa muutosmerkinnät tehdään molempiin palstoihin ***lihavoidulla kursivilla***. Uusi teksti merkitään oikeaan palstaan ***lihavoidulla kursivilla***.

Tarkistuksen tunnistetietojen ensimmäisellä ja toisella rivillä ilmoitetaan käsiteltävänä olevan säädösesityksen kohta, jota tarkistetaan. Jos tarkistus koskee olemassa olevaa säädöstä, jota säädösesityksellä muutetaan, tunnistetietojen kolmannella rivillä ilmoitetaan muutettavan säädöksen tyyppi ja numero ja neljännellä rivillä tarkistettavan tekstinkohdan paikannus.

Konsolidoituna tekstinä esitettävät parlamentin tarkistukset

Uusi teksti merkitään ***lihavoidulla kursivilla***. Poistettava teksti merkitään symbolilla ¶ tai yliviivauksella. Tekstiä korvattaessa muutosmerkinnät tehdään siten, että uusi teksti ***lihavoidaan ja kursivoidaan*** ja korvattava teksti poistetaan tai viivataan yli.

Parlamentin yksiköiden tekemiä lopullisen tekstin teknisiä muutoksia ei merkitä.

SISÄLTÖ

	Sivu
LUONNOS EUROOPAN PARLAMENTIN LAINSÄÄDÄNTÖPÄÄTÖSLAUSELMAKSI	5
PERUSTELUT.....	46
YMPÄRISTÖN, KANSANTERVEYDEN JA ELINTARVIKKEIDEN TURVALLISUUDEN VALIOKUNNAN LAUSUNTO	49
ASIAN KÄSITTELY ASIASTA VASTAAVASSA VALIOKUNNASSA	77
LOPULLINEN ÄÄNESTYS NIMENHUUTOÄÄNESTYKSENÄ ASIASTA VASTAAVASSA VALIOKUNNASSA	78

LUONNOS EUROOPAN PARLAMENTIN LAINSÄÄDÄNTÖPÄÄTÖSLAUSELMAKSI

ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi tietynlaisia jäsenvaltioiden välisiä tavaroiden yhdistettyjä kuljetuksia koskevista yhteisistä säännöistä annetun direktiivin 92/106/ETY muuttamisesta (COM(2017)0648 – C8-0391/2017 – 2017/0290(COD))

(Tavallinen lainsäätämisyjärjestys: ensimmäinen käsittely)

Euroopan parlamentti, joka

- ottaa huomioon komission ehdotuksen Euroopan parlamentille ja neuvostolle (COM(2017)0648),
 - ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 294 artiklan 2 kohdan sekä 91 artiklan 1 kohdan, joiden mukaisesti komissio on antanut ehdotuksen Euroopan parlamentille (C8-0391/2017),
 - ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 294 artiklan 3 kohdan,
 - ottaa huomioon Ruotsin valtiopäivien toissijaisuus- ja suhteellisuusperiaatteen soveltamisesta tehdyn pöytäkirjan N:o 2 mukaisesti antaman perustellun lausunnon, jonka mukaan esitys lainsäätämisyjärjestyksessä hyväksyttäväksi säädökseksi ei ole toissijaisuusperiaatteen mukainen,
 - ottaa huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean 19. huhtikuuta 2018 antaman lausunnon¹,
 - on kuullut alueiden komiteaa,
 - ottaa huomioon työjärjestyksen 59 artiklan,
 - ottaa huomioon liikenne- ja matkailuvaliokunnan mietinnön ja ympäristön, kansanterveyden ja elintarvikkeiden turvallisuuden valiokunnan lausunnon (A8-0259/2018),
1. vahvistaa jäljempänä esitetyn ensimmäisen käsittelyn kannan;
 2. pyytää komissiota antamaan asian uudelleen Euroopan parlamentin käsiteltäväksi, jos se korvaa ehdotuksensa, muuttaa sitä huomattavasti tai aikoo muuttaa sitä huomattavasti;
 3. kehottaa puhemiestä välittämään parlamentin kannan neuvostolle ja komissiolle sekä kansallisille parlamenteille.

¹ Ei vielä julkaistu virallisessa lehdessä.

Tarkistus 1

Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 1 kappale

Komission teksti

(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.*

Tarkistus 2

Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 2 kappale

Komission teksti

(2) Liikenteen kielteisten vaikutusten poistaminen on yksi unionin liikennepolitiikan päätavoitteista. Neuvoston direktiivi 92/106/ETY²¹, jossa vahvistetaan toimenpiteet yhdistettyjen kuljetusten edistämiseksi, on ainoa unionin oikeudellinen väline, jolla kannustetaan suoraan siirtymistä maanteiden tavaraliikenteestä vähäpäästöisempiin liikennemuotoihin kuten sisävesi-, meri- ja rautatieliikenteeseen.

Tarkistus

(1) *Tämän direktiivin yleisenä tavoitteena on perustaa resurssitehokas multimodaaliliikenteen verkko ja vähentää liikenteen kielteistä vaikutusta ilman pilaantumiseen, kasvihuonekaasupäästöihin, onnettomuuksiin, meluun ja ruuhkiin.*

Tarkistus

(2) Liikenteen kielteisten vaikutusten poistaminen on yksi unionin liikennepolitiikan päätavoitteista. Neuvoston direktiivi 92/106/ETY²¹, jossa vahvistetaan toimenpiteet yhdistettyjen kuljetusten edistämiseksi, on ainoa unionin oikeudellinen väline, jolla kannustetaan suoraan siirtymistä maanteiden tavaraliikenteestä vähäpäästöisempiin liikennemuotoihin kuten sisävesi-, meri- ja rautatieliikenteeseen. *Jotta maanteiden tavaraliikenteen kielteisiä vaikutuksia voidaan edelleen vähentää, olisi kannustettava tutkimaan ja vaihtamaan jäsenvaltioiden välillä parhaita käytäntöjä ratkaisuksi, jotka koskevat parempaa reititystä, verkoston optimointia, lastauksen tehostamista ja mahdollisuuksia ulkoisten kustannusten*

perimiseksi.

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

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

Tarkistus 3

Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 3 kappale

Komission teksti

(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.**

Tarkistus

(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, **ja tämä tavoite on määrä saavuttaa parantamalla rautatie- ja vesiliikennealan tehokkuutta ja infrastruktuuria.**

Tarkistus 4

Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 4 kappale

Komission teksti

(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**

Tarkistus

(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,

direktiivissä säädettyjen tukitoimenpiteiden rajallinen soveltamisala ovat merkittävästi heikentäneet sen vaikutusta.

direktiivissä säädettyjen tukitoimenpiteiden rajallinen soveltamisala **sekä rautatiealan byrokraattiset ja protektionistiset esteet** ovat merkittävästi heikentäneet sen vaikutusta.

Tarkistus 5

Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 4 a kappale (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

(4 a) Tämän direktiivin olisi pohjustettava tietä tehokkaille intermodaalisille ja multimodaalisille tavarankuljetuspalveluille, ja sen olisi tarjottava tasapuoliset toimintaedellytykset eri liikennemuodoille.

Tarkistus 6

Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 5 kappale

Komission teksti

Tarkistus

(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.**

(5) Direktiiviä 92/106/ETY olisi yksinkertaistettava ja sen täytäntöönpanoa olisi parannettava tarkastelemalla uudelleen yhdistettyjen kuljetusten taloudellisia kannustimia, jotta voidaan **parantaa rautatie- ja vesiliikenteen kilpailukykyä maantieliikenteeseen nähden.**

Tarkistus 7

Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 6 kappale

Komission teksti

(6) Kansallisten intermodaalikuljetusten osuus intermodaaliliikenteen kokonaismäärästä unionissa on 19,3 prosenttia. Tällaiset kuljetukset eivät yhdistetyn kuljetuksen määritelmän soveltamisalan rajallisuuden vuoksi voi nykyisin hyötyä direktiivissä 92/106/ETY säädetyistä tukitoimenpiteistä. Kansallisten maantiekuljetusten kielteiset vaikutukset, etenkin kasvuhuonekaasupäästöt ja ruuhkat, ulottuvat kuitenkin yli kansallisten rajojen. Siksi on tarpeellista laajentaa direktiivin 92/106/ETY soveltamisala kansallisiin (jäsenvaltion sisäisiin) yhdistettyihin kuljetuksiin, jotta voidaan tukea yhdistettyjen kuljetusten jatkuvaa kehittämistä unionissa ja siten kasvattaa liikennemuotosiirtymää maanteiltä rautateille, sisävesille ja lähimerenkulkuun.

Tarkistus

(6) Kansallisten intermodaalikuljetusten osuus intermodaaliliikenteen kokonaismäärästä unionissa on 19,3 prosenttia. Tällaiset kuljetukset eivät yhdistetyn kuljetuksen määritelmän soveltamisalan rajallisuuden vuoksi voi nykyisin hyötyä direktiivissä 92/106/ETY säädetyistä tukitoimenpiteistä. Kansallisten maantiekuljetusten kielteiset vaikutukset, etenkin kasvuhuonekaasupäästöt ja ruuhkat, ulottuvat kuitenkin yli kansallisten rajojen. Siksi on tarpeellista laajentaa direktiivin 92/106/ETY soveltamisala kansallisiin (jäsenvaltion sisäisiin) yhdistettyihin kuljetuksiin, jotta voidaan tukea yhdistettyjen kuljetusten jatkuvaa kehittämistä unionissa ja siten kasvattaa liikennemuotosiirtymää maanteiltä rautateille, sisävesille ja lähimerenkulkuun. ***Kabotaasisäännöistä tehtävä poikkeus rajoittuu kuitenkin usean jäsenvaltion välillä tehtäviin kansainvälisiin yhdistettyihin kuljetuksiin. Jäsenvaltioilta edellytetään jatkossakin tehokasta valvontaa, jotta varmistetaan noiden sääntöjen noudattaminen ja edistetään työolojen ja sosiaalisten olojen yhdenmukaistamista eri kuljetusmuotojen ja eri jäsenvaltioiden välillä.***

Tarkistus 8

**Ehdotus direktiiviksi
Johdanto-osan 7 a kappale (uusi)**

Komission teksti

Tarkistus

(7 a) Sisämarkkinoiden moitteettoman toiminnan varmistamiseksi yhdistettyjen kuljetusten maantieosuuksien olisi kuuluttava tapauksen mukaan Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1071/2009¹ a ja Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY)

N:o 1072/2009^{1 b} soveltamisalaan, jos ne ovat osa kansainvälistä tai maan sisäistä kuljetusta. Lisäksi on tarpeen varmistaa toisessa jäsenvaltiossa toimintaa harjoittavien kuljettajien sosiaalinen suojele. Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 96/71/EY^{1 a} vahvistettuja säännöksiä kuljettajien lähettämisestä työhön toiseen jäsenvaltioon sekä näiden säännösten täytäntöönpanosta Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2014/67/EU^{1 d} vahvistettuja säännöksiä olisi sovellettava kuljetusyrityksiin, jotka liikennöivät yhdistettyjen kuljetusten maantiesuuksia. Maantiesuuksia olisi pidettävä erottamattomana osana yhtä yhdistettyä kuljetusta. Näissä direktiiveissä säädettyjä kansainvälisiä kuljetuksia koskevia säännöksiä olisi erityisesti sovellettava maantiesuuksiin, jotka ovat osa kansainvälistä yhdistettyä kuljetusta. Lisäksi kabotaasitoimintojen tapauksessa asetuksessa 1072/2009 vahvistettuja kabotaasisääntöjä olisi sovellettava maantiesuuksiin, jotka ovat osa maan sisäistä yhdistettyä kuljetusta.

^{1 a} *Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 1071/2009, annettu 21 päivänä lokakuuta 2009, maantieliikenteen harjoittajan ammatin harjoittamisen edellytyksiä koskevista yhteisistä säännöistä ja neuvoston direktiivin 96/26/EY kumoamisesta (EUVL L 300, 14.11.2009, s. 51).*

^{1 b} *Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 1072/2009, annettu 21 päivänä lokakuuta 2009 maanteiden kansainvälisen tavaraliikenteen markkinoille pääsyä koskevista yhteisistä säännöistä, (EUVL L 300, 14.11.2009, s. 72).*

^{1 c} *Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 96/71/EY, annettu 16 päivänä joulukuuta 1996, palvelujen tarjoamisen yhteydessä tapahtuvasta työntekijöiden*

lähettämisestä työhön toiseen jäsenvaltioon (EYVL L 18, 21.1.1997, s. 1).

^{1 d} Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2014/67/EU, annettu 15 päivänä toukokuuta 2014, palvelujen tarjoamisen yhteydessä tapahtuvasta työntekijöiden lähettämisestä työhön toiseen jäsenvaltioon annetun direktiivin 96/71/EY täytäntöönpanosta sekä hallinnollisesta yhteistyöstä sisämarkkinoiden tietojenvaihtojärjestelmässä annetun asetuksen (EU) N:o 1024/2012 (IMI-asetus) muuttamisesta (EUVL L 159, 28.5.2014, s. 11).

Tarkistus 9

Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 9 a kappale (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

(9 a) On tarpeen täsmentää, että nosturilla liikuteltavien perävaunujen tai puoliperävaunujen bruttopaino voi olla 44 tonnia, jos lastausyksiköt on yksilöity kansainvälisten standardien ISO6346 ja EN13044 mukaisesti.

Tarkistus 10

Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 11 kappale

Komission teksti

Tarkistus

(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

(11) Vanhanaikainen leimojen käyttö sen osoittamiseen, että yhdistetty kuljetus on tapahtunut, estää sen tehokkaan valvonnan tai varmentamisen, että kuljetus on oikeutettu direktiivissä 92/106/ETY säädettyihin toimenpiteisiin. Yhdistetyn kuljetuksen osoittamiseksi tarvittavat todisteet olisi selvennettävä, samoin kuin

tapa, jolla nämä todisteet voidaan esittää. Olisi edistettävä sähköisten kuljetustietojen käyttöä ja toimittamista, mikä yksinkertaistaa asiaankuuluvien todisteiden esittämistä ja niiden viranomaiskäsitelyä. Käytetyn muodon olisi oltava luotettava ja varmennettu. Hallinnollisten menettelyjen yksinkertaistamista ja liikennenäkökohtien digitalisointia koskevassa sääntelykehyksessä ja aloitteissa olisi otettava huomioon unionin tason kehitys.

tapa, jolla nämä todisteet voidaan esittää. ***Jotta tulevaisuudessa voidaan vaiheittain siirtyä paperittomuuteen***, olisi edistettävä sähköisten kuljetustietojen käyttöä ja toimittamista, mikä yksinkertaistaa asiaankuuluvien todisteiden esittämistä ja niiden viranomaiskäsitelyä. Käytetyn muodon olisi oltava luotettava ja varmennettu. Hallinnollisten menettelyjen yksinkertaistamista ja liikennenäkökohtien digitalisointia koskevassa sääntelykehyksessä ja aloitteissa olisi otettava huomioon unionin tason kehitys.

Tarkistus 11

Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 11 a kappale (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

(11 a) Jotta yhdistetyt kuljetukset olisivat kilpailukykyisiä ja houkuttelevia liikenteenharjoittajille, erityisesti hyvin pienille yrityksille sekä pienille ja keskisuurille yrityksille, yhdistetyn kuljetuksen toteuttamisen mahdollista hallinnollista taakkaa verrattuna yhden liikennemuodon kuljetuksiin olisi kevennettävä mahdollisimman paljon.

Tarkistus 12

Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 12 kappale

Komission teksti

Tarkistus

(12) Direktiivissä 92/106/ETY määriteltyjen nykyisten taloudellisten tukitoimenpiteiden soveltamisala on hyvin rajallinen, ja ne koostuvat verotoimenpiteistä (eli veronpalautuksista tai -alennuksista), jotka koskevat ainoastaan yhdistettyjä rautatie- ja maantiekuljetuksia. Tällaiset toimenpiteet olisi laajennettava yhdistettyihin

(12) Direktiivissä 92/106/ETY määriteltyjen nykyisten taloudellisten tukitoimenpiteiden soveltamisala on hyvin rajallinen, ja ne koostuvat verotoimenpiteistä (eli veronpalautuksista tai -alennuksista), jotka koskevat ainoastaan yhdistettyjä rautatie- ja maantiekuljetuksia. Tällaiset toimenpiteet olisi laajennettava yhdistettyihin

kuljetuksiin, jotka kattavat sisävesi- ja merikuljetukset. Samoin olisi tuettava myös muita merkityksellisiä toimenpidetyyppejä, kuten *infrastruktuuri-investointien* tukitoimenpiteitä tai erilaisia taloudellisia tukitoimenpiteitä.

kuljetuksiin, jotka kattavat sisävesi- ja merikuljetukset. Samoin olisi tuettava myös muita merkityksellisiä toimenpidetyyppejä, kuten *infrastruktuuri- ja digitaaliteknologiainvestointien* tukitoimenpiteitä tai erilaisia taloudellisia tukitoimenpiteitä. *Digitaaliteknikoita varten olisi säädettävä siirtymäajasta sellaisten asiakirjojen muuttamiseksi paperittomiksi, joilla todistetaan yhdistetyn kuljetuksen tapahtuminen. Tänä aikana olisi tehtävä teknisiä mukautuksia tarkastusviranomaisten välineisiin. Jäsenvaltioiden olisi asetettava etusijalle investoinnit uudelleenlastaustermiinaaleihin, jotta voidaan vähentää maanteiden ruuhkia, lievittää tällaisen infrastruktuurin puutteesta kärsivien teollisuusalueiden eristyneisyyttä sekä parantaa rahdinkäsittelyjärjestelmien saavutettavuutta ja fyysisistä ja digitaalista liitettävyyttä.*

Tarkistus 13

Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 13 kappale

Komission teksti

(13) Merkittävin infrastruktuurin pullonkaula, joka haittaa maanteiden *tavarankuljetusten* siirtämistä muihin liikennemuotoihin, liittyy uudelleenlastaustermiinaaleihin. Uudelleenlastaustermiinaalien jakautuminen ja kattavuus unionissa on nykyisin riittämätön ainakin nykyisessä Euroopan laajuisen liikenneverkon ydinverkossa ja kattavassa verkossa, ja samaan aikaan nykyisten uudelleenlastaustermiinaalien kapasiteetti on loppumassa ja vaatii kehittämistä, jotta se pystyisi vastaamaan tavarankuljetusten yleiseen kasvuun. Uudelleenlastauskapasiteettiin tehtävät investoinnit voivat vähentää

Tarkistus

(13) Merkittävin infrastruktuurin pullonkaula, joka haittaa maanteiden *tavarankuljetusten* siirtämistä muihin liikennemuotoihin, liittyy uudelleenlastaustermiinaaleihin, *ja sitä pahentaa Euroopan laajuisen liikenneverkon yhdenmukaisen täytäntöönpanon puuttuminen.* Uudelleenlastaustermiinaalien jakautuminen ja kattavuus unionissa on nykyisin riittämätön ainakin nykyisessä Euroopan laajuisen liikenneverkon ydinverkossa ja kattavassa verkossa, ja samaan aikaan nykyisten uudelleenlastaustermiinaalien kapasiteetti on loppumassa ja vaatii kehittämistä, jotta se pystyisi vastaamaan tavarankuljetusten

uudelleenlastauksen kokonaiskustannuksia ja siten synnyttää haettua liikennemuotosiirtymää, kuten joidenkin jäsenvaltioiden esimerkki osoittaa. Jäsenvaltioiden olisi siksi varmistettava yhteistoiminnassa naapurijäsenvaltioiden ja komission kanssa, että yhdistettyjen kuljetusten uudelleenlastaustermiinaaleja ja uudelleenlastauskapasiteettia rakennetaan enemmän tai niitä asetetaan enemmän liikenteenharjoittajien saataville. Tämä kannustaisi käyttämään vaihtoehtoisia tavarankuljetusmuotoja ja lisäksi liikennemuotosiirtymää, mikä parantaisi yhdistettyjen kuljetusten kilpailukykyä pelkkiin maantiekuljetuksiin verrattuna. Uudelleenlastaustermiinaalien kattavuutta ja kapasiteettia olisi lisättävä ainakin nykyisen Euroopan laajuisen liikenneverkon ydinverkossa ja kattavassa verkossa. Enintään 150 kilometrin päässä jokaisesta unionissa sijaitsevasta lastauspaikasta pitäisi olla keskimäärin vähintään yksi yhdistettyihin kuljetuksiin sopiva uudelleenlastaustermiinaali.

yleiseen kasvuun. Uudelleenlastauskapasiteettiin tehtävät investoinnit voivat vähentää uudelleenlastauksen kokonaiskustannuksia ja siten synnyttää haettua liikennemuotosiirtymää, kuten joidenkin jäsenvaltioiden esimerkki osoittaa. Jäsenvaltioiden olisi siksi varmistettava yhteistoiminnassa naapurijäsenvaltioiden ja komission kanssa, että **nykyisiä uudelleenlastaustermiinaaleja laajennetaan tarvittaessa ja että** yhdistettyjen kuljetusten uudelleenlastaustermiinaaleja ja uudelleenlastauskapasiteettia rakennetaan enemmän tai niitä asetetaan enemmän liikenteenharjoittajien saataville **tai että niitä rakennetaan alueille, joissa ne ovat tarpeen**. Tämä kannustaisi käyttämään vaihtoehtoisia tavarankuljetusmuotoja ja lisäksi liikennemuotosiirtymää, mikä parantaisi yhdistettyjen kuljetusten kilpailukykyä pelkkiin maantiekuljetuksiin verrattuna. Uudelleenlastaustermiinaalien kattavuutta ja kapasiteettia olisi lisättävä ainakin nykyisen Euroopan laajuisen liikenneverkon ydinverkossa ja kattavassa verkossa. Enintään 150 kilometrin päässä jokaisesta unionissa sijaitsevasta lastauspaikasta pitäisi olla keskimäärin vähintään yksi yhdistettyihin kuljetuksiin sopiva uudelleenlastaustermiinaali. **Yhdistettyjen kuljetusten olisi hyödyttävä tuloista, joita saadaan Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 1999/62/EY^{1 a} 2 artiklan nojalla ulkoisista kustannuksista perittävistä maksuista.**

^{1 a} Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 1999/62/EY, annettu 17 päivänä kesäkuuta 1999, verojen ja maksujen kantamisesta raskailta tavaraliikenteen ajoneuvoilta tiettyjen infrastruktuurien käytöstä (EYVL L 187, 20.7.1999, s. 42).

Tarkistus 14

Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 13 a kappale (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

(13 a) Jäsenvaltioiden olisi asetettava etusijalle investoinnit uudelleenlastaustermiinaaleihin pullonkaulojen ja ruuhka-alueiden vähentämiseksi erityisesti kaupunki- ja esikaupunkialueiden lähellä, jotta voidaan helpottaa luonnonesteiden, kuten vuoristoalueiden, ylittämistä, parantaa rajatylittäviä yhteyksiä, vähentää ilmassa olevia haitallisia päästöjä sekä helpottaa kulkua sellaisille teollisuusalueille, joilla ei ole tällaista infrastruktuuria.

Tarkistus 15

Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 14 kappale

Komission teksti

Tarkistus

(14) Jäsenvaltioiden olisi toteutettava olemassa olevien toimenpiteiden lisäksi yhdistettyjen kuljetusten eri osuuksiin kohdennettuja täydentäviä taloudellisia tukitoimenpiteitä maanteiden tavarankuljetusten vähentämiseksi ja muiden liikennemuotojen kuten rautatie-, sisävesi- ja meriliikenteen käytön edistämiseksi ja siten ilman pilaantumisen, kasvihuonekaasupäästöjen, tieliikenneonnettomuuksien, melun ja ruuhkien vähentämiseksi. Tällaisiin toimenpiteisiin voi sisältyä tiettyjen verojen tai kuljetusmaksujen alentaminen, yhdistetyissä kuljetuksissa tosiasiallisesti kuljetetuille intermodaalisille kuormaussyksiköille annettavat avustukset tai uudelleenlastauskustannusten osittainen korvaaminen.

(14) Jäsenvaltioiden olisi toteutettava olemassa olevien toimenpiteiden lisäksi yhdistettyjen kuljetusten eri osuuksiin kohdennettuja täydentäviä taloudellisia tukitoimenpiteitä maanteiden tavarankuljetusten vähentämiseksi ja muiden liikennemuotojen kuten rautatie-, sisävesi- ja meriliikenteen käytön edistämiseksi ja siten ilman pilaantumisen, kasvihuonekaasupäästöjen, tieliikenneonnettomuuksien, melun ja ruuhkien vähentämiseksi **sekä alan digitalisoinnin vauhdittamiseksi ja myös alan ja sisämarkkinoiden digitalisoinnin edistämiseksi ja toteuttamiseksi**. Tällaisiin toimenpiteisiin voi sisältyä **muun muassa** tiettyjen verojen tai kuljetusmaksujen alentaminen, yhdistetyissä kuljetuksissa tosiasiallisesti kuljetetuille intermodaalisille kuormaussyksiköille annettavat avustukset tai

uudelleenlastauskustannusten osittainen korvaaminen. *Tällaisiin toimenpiteisiin voisivat sisältyä verkotettujen järjestelmien integroinnin ja toimintojen automatisoinnin edistäminen sekä investoinnit digitaaliseen logistiikkaan, innovatiivisiin rahdinkäsittelyjärjestelmiin, tieto- ja viestintäteknologioihin tai älykkäisiin liikennejärjestelmiin erityisesti tiedonkulun helpottamiseksi. Tällaisia toimenpiteitä voisivat olla myös yhdistettyjen kuljetusten ympäristötehokkuuden, tehokkuuden ja kestävyuden parantaminen edistämällä puhtaiden tai vähäpäästöisten ajoneuvojen ja vaihtoehtoisten polttoaineiden käyttöä, tukemalla energiatehokkuuteen liittyviä toimia ja uusiutuvan energian käyttöä yhdistettyjen kuljetusten koko ketjussa sekä vähentämällä liikenteestä aiheutuvia erilaisia haittoja, myös melua.*

Tarkistus 16

Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 14 a kappale (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

(14 a) Jäsenvaltioita olisi edelleen tuettava tämän direktiivin tavoitteiden saavuttamisessa unionin eri rahastoista ja tutkimusrahoitusohjelmista.

Tarkistus 17

Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 14 b kappale (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

(14 b) Myös logistiikkaan investoiminen on tärkeä tapa parantaa yhdistettyjen kuljetusten kilpailukykyä. Digitaalisten ratkaisujen, kuten tieto- ja viestintäteknikan ja älykkäiden

*verkotettujen järjestelmien,
järjestelmällisempi käyttö helpottaisi
tiedonvaihtoa sekä auttaisi tehostamaan
ja nopeuttamaan uudelleenlastausta ja
vähentämään sen kustannuksia.*

Tarkistus 18

Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 14 c kappale (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

(14 c) Myös logistiikkaketjun ja erityisesti uudelleenlastausterminalien työntekijöiden koulutukseen tehtävät investoinnit auttaisivat parantamaan yhdistettyjen kuljetusten kilpailukykyä.

Tarkistus 19

Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 15 kappale

Komission teksti

Tarkistus

(15) Yhdistettyjä kuljetuksia koskevat tukitoimenpiteet olisi toteutettava Euroopan unionin toiminnasta tehtyyn sopimukseen sisältyvien valtiontukisääntöjen mukaisesti.

(15) Yhdistettyjä kuljetuksia koskevat tukitoimenpiteet olisi toteutettava Euroopan unionin toiminnasta tehtyyn sopimukseen sisältyvien valtiontukisääntöjen mukaisesti. *Valtiontuki edistää taloudellisen toiminnan kehittämistä, jos tuki ei muuta kaupankäynnin edellytyksiä yhteisen edun kanssa ristiriitaisella tavalla SEUT-sopimuksen 107 artiklan 3 kohdan c alakohdassa tarkoitetulla tavalla, ja on hyödyllinen väline Euroopan yhteistä etua koskevien tärkeiden hankkeiden edistämiseen SEUT-sopimuksen 107 artiklan 3 kohdan b alakohdassa tarkoitetulla tavalla. Siksi komission olisi harkittava tällaisissa tapauksissa jäsenvaltioiden osittaista vapauttamista SEUT-sopimuksen 108 artiklan 3 kohdassa säädetystä velvoitteesta antaa komissiolle tieto.*

Tarkistus 20

Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 16 kappale

Komission teksti

(16) Tukitoimenpiteitä olisi tarpeen mukaan koordinoitava jäsenvaltioiden ja komission kesken.

Tarkistus

(16) Tukitoimenpiteitä olisi tarpeen mukaan koordinoitava jäsenvaltioiden ja komission kesken ***jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten tiiviin yhteistyön avulla sen varmistamiseksi, että vältetään toistensa välittömässä läheisyydessä sijaitsevien jäsenvaltioiden mahdolliset päällekkäiset investoinnit.***

Tarkistus 21

Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 17 kappale

Komission teksti

(17) Jäsenvaltioiden olisi myös tarkasteltava tukitoimenpiteitä säännöllisesti uudelleen niiden ***vaikuttavuuden ja tehokkuuden varmistamiseksi.***

Tarkistus

(17) Jäsenvaltioiden olisi myös tarkasteltava tukitoimenpiteitä säännöllisesti uudelleen, ***jotta varmistetaan niiden vaikuttavuus ja tehokkuus sekä yleinen vaikutus Euroopan liikennealaan vähäpäästöistä liikkuvuutta koskevan eurooppalaisen strategian mukaisesti. Korjaavia toimenpiteitä olisi hyväksyttävä tarvittaessa. Komission olisi laadittava jäsenvaltioiden toimittamien tietojen perusteella arvio jäsenvaltioissa toteutetuista erilaisista toimenpiteistä ja niiden tehokkuudesta sekä edistettävä parhaiden käytäntöjen vaihtoa.***

Tarkistus 22

Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 18 a kappale (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

(18 a) Vertailukelpoisten ja luotettavien tilastojen puuttuminen jarruttaa tällä hetkellä yhdistettyjen kuljetusten

arviointia unionissa ja niiden potentiaalın hyödyntämistä koskevien toimenpiteiden hyväksymistä.

Tarkistus 23

Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 19 kappale

Komission teksti

(19) Jotta voidaan pysyä ajan tasalla unionin liikenteen ja erityisesti yhdistettyjen kuljetusten markkinoiden kasvusta, jäsenvaltioiden olisi kerättävä asiaa koskevia tietoja ja raportoitava säännöllisesti komissiolle, ja komission olisi annettava Euroopan parlamentille *ja* neuvostolle kertomus direktiivin soveltamisesta neljän vuoden välein.

Tarkistus

(19) Jotta voidaan pysyä ajan tasalla unionin liikenteen ja erityisesti yhdistettyjen kuljetusten markkinoiden kasvusta, jäsenvaltioiden olisi kerättävä asiaa koskevia tietoja ja raportoitava säännöllisesti komissiolle, ja komission olisi annettava Euroopan parlamentille, neuvostolle *ja jäsenvaltioiden toimivaltaisille viranomaisille* kertomus direktiivin soveltamisesta neljän vuoden välein.

Tarkistus 24

Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 19 a kappale (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

(19 a) Komission olisi vastattava siitä, että tämä direktiivi pannaan moitteettomasti täytäntöön ja että saavutetaan tavoite, jonka mukaan yhdistettyjä kuljetuksia kehitetään unionin laajuisesti vuosiin 2030 ja 2050 mennessä. Tätä varten sen olisi säännöllisesti arvioitava yhdistettyjen kuljetusten osuuden kasvun edistymistä kussakin jäsenvaltiossa jäsenvaltioiden toimittamien tietojen perusteella ja tarvittaessa esitettävä ehdotus tämän direktiivin muuttamiseksi unionin laajuisen tavoitteen saavuttamista varten.

Tarkistus 25

Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 22 kappale

Komission teksti

(22) Jäsenvaltiot eivät voi riittävällä tavalla saavuttaa tämän direktiivin tavoitteita eli ***edistää siirtymistä maantieliikenteestä vähemmän ympäristöä kuormittaviin liikennemuotoihin ja siten pienentää unionin liikennejärjestelmän negatiivisia ulkoisvaikutuksia***, vaan ne voidaan saavuttaa paremmin unionin tasolla, koska yhdistetyt 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.

Tarkistus 26

Ehdotus direktiiviksi 1 artikla – 1 kohta – 2 alakohta Direktiivi 92/106/ETY 1 artikla – 2 kohta – a alakohta

Komission teksti

a) vetoautollisessa tai vetoautottomassa perä- tai puoliperävaunussa, vaihtokorissa tai kontissa, jotka yksilöidään kansainvälisissä standardeissa ISO6346 ja EN13044 määritellyn tunnistejärjestelmän mukaisesti, kun kuormausyksikkö uudelleenlastataan eri liikennemuodosta toiseen; ***tai***

Tarkistus

(22) Jäsenvaltiot eivät voi riittävällä tavalla saavuttaa tämän direktiivin tavoitteita eli ***tehdä yhdistetyistä kuljetuksista kilpailukykyisiä maantieliikenteeseen nähden***, 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.

Tarkistus

a) vetoautollisessa tai vetoautottomassa perä- tai puoliperävaunussa, vaihtokorissa tai kontissa, jotka yksilöidään kansainvälisissä standardeissa ISO6346 ja EN13044 määritellyn tunnistejärjestelmän mukaisesti, ***mukaan luettuina nosturilla liikuteltavat puoliperävaunut, joiden suurin sallittu bruttopaino on 44 tonnia, kun intermodaalikuljetuksen, jossa***

kuljettaja ei ole mukana,
kuormausyksikkö uudelleenlastataan eri liikennemuodosta toiseen (*yhdistetyssä kuljetuksessa, jossa kuljettaja ei ole mukana*); tai

Tarkistus 27

Ehdotus direktiiviksi
1 artikla – 1 kohta – 2 alakohta
Direktiivi 92/106/ETY
1 artikla – 2 kohta – b alakohta

Komission teksti

b) maantieajoneuvolla, jota kuljetetaan rautatie-, sisävesi- tai merikuljetuksena matkan muulla kuin maantieosuudella.

Tarkistus

b) maantieajoneuvolla, **jonka kuljettaja on mukana ja** jota kuljetetaan rautatie-, sisävesi- tai merikuljetuksena matkan muulla kuin maantieosuudella (*kuljetus, jossa kuljettaja on mukana*).

Tarkistus 28

Ehdotus direktiiviksi
1 artikla – 1 kohta – 2 alakohta
Direktiivi 92/106/ETY
1 artikla – 2 kohta – 1 a alakohta (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

Tästä poiketen tämän kohdan a alakohta kattaa ... [EUVL: lisätään päivämäärä, joka on viiden vuoden kuluttua tämän direktiivin voimaantulopäivästä] asti myös yhdistetyssä kuljetuksessa, jossa kuljettaja ei ole mukana, käytettävät muut kuin nosturilla liikuteltavat puoliperävaunut, joita ei yksilöidä kansainvälisissä standardeissa ISO6346 ja EN13044 määritellyn tunnistejärjestelmän mukaisesti.

Tarkistus 29

Ehdotus direktiiviksi
1 artikla – 1 kohta – 2 alakohta

Direktiivi 92/106/ETY
1 artikla – 2 kohta – 2 alakohta

Komission teksti

Matkan muita kuin maantiesuusia, joissa käytetään sisävesi- tai merikuljetusta ja joille ei ole olemassa vastaavaa maantiekuljetusvaihtoehtoa tai joita ei voida välttää kaupallisesti kannattavassa kuljetuksessa, ei oteta huomioon yhdistetyissä kuljetuksissa.

Tarkistus

Matkan muita kuin maantiesuusia, joissa käytetään sisävesi- tai merikuljetusta ja joille ei ole olemassa vastaavaa ***tai kaupallisesti kannattavaa*** maantiekuljetusvaihtoehtoa, ei oteta huomioon yhdistetyissä kuljetuksissa.

Tarkistus 30

Ehdotus direktiiviksi
1 artikla – 1 kohta – 2 alakohta
Direktiivi 92/106/ETY
1 artikla – 3 kohta – 1 alakohta

Komission teksti

Kumpikaan 2 kohdassa tarkoitetuista maantiesuuksista ei saa ylittää ***pidempää seuraavista matkoista*** unionin alueella:

- a) ***150 kilometriä linnuntietä;***
- b) ***20 prosenttia alkuosuuden kuormauspaikan ja loppuosuuden purkauspaikan välisestä matkasta linnuntietä, kun se on suurempi kuin a alakohdassa tarkoitettu matka.***

Tarkistus

Kumpikaan 2 kohdassa tarkoitetuista maantiesuuksista ei saa ylittää ***150:tä kilometriä*** unionin alueella.

Tarkistus 31

Ehdotus direktiiviksi
1 artikla – 1 kohta – 2 alakohta
Direktiivi 92/106/ETY
1 artikla – 3 kohta – 3 alakohta

Komission teksti

Maantiesuuden pituusraja voidaan ylittää yhdistetyissä maantie-/rautatiekuljetuksissa, kun yksi tai useampi jäsenvaltio, jonka alueella maantiesuus tapahtuu, antaa siihen

Tarkistus

Yhden tai useamman jäsenvaltion, jonka alueella maantiesuus tapahtuu, on sallittava tässä kohdassa määritetyn maantiesuuden pituusrajan ylittäminen yhdistetyissä maantie-

luvan, jotta voidaan saavuttaa maantieteellisesti lähin kuljetustermiinaali, jossa on kuormausta tai purkamista varten tarvittavat operatiiviset uudelleenlastausvalmiudet uudelleenlastauslaitteiden, termiinaalikapasiteetin ja asianmukaisten rautateiden tavaraliikennepalvelujen osalta.

/rautatiekuljetuksissa, jos tämä on tarpeen, jotta voidaan saavuttaa maantieteellisesti lähin kuljetustermiinaali *tai uudelleenlastauspaikka*, jossa on kuormausta tai purkamista varten tarvittavat operatiiviset uudelleenlastausvalmiudet uudelleenlastauslaitteiden, termiinaalikapasiteetin, *termiinaalin aukioloaikojen* ja asianmukaisten rautateiden tavaraliikennepalvelujen osalta, *jos kaikki nämä vaatimukset täyttävää uudelleenlastaustermiinaalia tai -paikkaa ei ole saavutettavissa pituusrajan puitteissa. Tällainen ylittäminen olisi perusteltava asianmukaisesti 3 artiklan 2 kohdan e a alakohdan mukaisesti. Jäsenvaltiot voivat lyhentää 150 kilometrin maantieosuutta ympäristösyistä enintään 50 prosentilla, kun yhdistetty maantie-/rautatiekuljetus kulkee jäsenvaltion tarkkaan määritellyllä alueella, jos tämän etäisyysrajan sisällä on sopiva termiinaali.*

Tarkistus 32

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 2 alakohta

Direktiivi 92/106/ETY

1 artikla – 4 kohta

Komission teksti

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

Tarkistus

4. Yhdistetyn kuljetuksen on katsottava tapahtuvan unionissa, kun kuljetus tai sen unionissa tapahtuva osa täyttää 2 ja 3 kohdassa vahvistetut vaatimukset. *Tässä direktiivissä unionin alueen ulkopuolelle kuuluvaa maantieosuutta ja/tai muuta kuin maantieosuutta tai sen osaa ei katsota yhdistetyn kuljetuksen osaksi.”*

Tarkistus 33

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 3 alakohta

Direktiivi 92/106/ETY

3 artikla – 1 kohta

Komission teksti

1. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että maantiekuljetuksen katsotaan olevan osa tämän direktiivin soveltamisalaan kuuluvaa yhdistettyä kuljetusta ainoastaan, jos liikenteenharjoittaja voi esittää selvät todisteet siitä, että kyseinen maantiekuljetus muodostaa yhdistetyn kuljetuksen maantieosuuden, mukaan lukien tyhjen kuormausyksiköiden kuljetus ennen tavaroiden kuljetusta ja sen jälkeen.

Tarkistus

1. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että maantiekuljetuksen katsotaan olevan osa tämän direktiivin soveltamisalaan kuuluvaa yhdistettyä kuljetusta ainoastaan, jos liikenteenharjoittaja voi esittää **tiedot, jotka sisältävät** selvät todisteet siitä, että kyseinen maantiekuljetus muodostaa yhdistetyn kuljetuksen maantieosuuden, **ja jos nämä tiedot toimitetaan asianmukaisesti kuljetuksen suorittavalle kuljetusyritykselle ennen kuljetuksen alkua.**

Tarkistus 34

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 3 alakohta

Direktiivi 92/106/ETY

3 artikla – 2 kohta – johdantokappale

Komission teksti

2. **Edellä** 1 kohdassa **tarkoitetuissa todisteissa** on oltava kunkin yhdistetyn kuljetuksen osalta seuraavat tiedot:

Tarkistus

2. **Jotta todisteita voidaan pitää selvinä**, 1 kohdassa **tarkoitettut tiedot on esitettävä tai toimitettava 5 kohdassa tarkoitettussa muodossa ja niissä** on oltava kunkin yhdistetyn kuljetuksen osalta seuraavat tiedot:

Tarkistus 35

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 3 alakohta

Direktiivi 92/106/ETY

3 artikla – 2 kohta – a a alakohta (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

a a) yhdistetyn kuljetuksen reitistä vastaavan kuljetusyrittäjän nimi, osoite, yhteystiedot ja allekirjoitus, jos reitistä vastaava kuljetusyrittäjä ei ole rahdinantaja;

Tarkistus 36

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 3 alakohta

Direktiivi 92/106/ETY

3 artikla – 2 kohta – e a alakohta (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

e a) jos etäisyys ylittää 1 artiklan 3 kohdassa tarkoitettuja rajoja, perustelut sen viimeisessä alakohdassa säädettyjen perusteiden mukaisesti;

Tarkistus 37

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 3 alakohta

Direktiivi 92/106/ETY

3 artikla – 2 kohta – f alakohta

Komission teksti

Tarkistus

f) *rahdinantajan* allekirjoittama kuvaus yhdistetyn kuljetuksen reitistä, *joka sisältää* kustakin kuljetuksen unionissa tapahtuvasta osuudesta *vähintään seuraavat tiedot*, myös kustakin liikennemuodosta, joka muodostaa kuljetuksen muun kuin maantiesuuden:

f) *suunnittelusta vastuussa olevan liikenteenharjoittajan sähköisesti tai muulla tavalla* allekirjoittama kuvaus yhdistetyn kuljetuksen reitistä, *mukaan luettuina vähintään seuraavat tiedot* kustakin kuljetuksen unionissa tapahtuvasta osuudesta, myös kustakin liikennemuodosta, joka muodostaa kuljetuksen muun kuin maantiesuuden:

Tarkistus 38

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 3 alakohta

Direktiivi 92/106/ETY
3 artikla – 2 kohta – f alakohta – ii alakohta

Komission teksti

– ii) liikenteenharjoittajan nimi,
osoite ja yhteystiedot;

Tarkistus

– ii) liikenteenharjoittajan (*tai liikenteenharjoittajien*) nimi, osoite ja yhteystiedot;

Tarkistus 39

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 3 alakohta

Direktiivi 92/106/ETY
3 artikla – 2 kohta – h alakohta – i alakohta

Komission teksti

– i) *uudelleenlastauspaikka muulle kuin maantieosuudelle;*

Tarkistus

Poistetaan.

Tarkistus 40

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 3 alakohta

Direktiivi 92/106/ETY
3 artikla – 2 kohta – h alakohta – ii alakohta

Komission teksti

– ii) ensimmäisen maantieosuuden pituus *linnuntietä* lähetyspaikasta ensimmäiseen *uudelleenlastaussterminaaliin;*

Tarkistus

– ii) ensimmäisen maantieosuuden pituus lähetyspaikasta ensimmäiseen *kuljetustermiiniin tai uudelleenlastauspaikkaan;*

Tarkistus 41

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 3 alakohta

Direktiivi 92/106/ETY
3 artikla – 2 kohta – h alakohta – ii alakohta

Komission teksti

– iii) jos ensimmäinen maantieosuus on suoritettu loppuun,

Tarkistus

– iii) jos ensimmäinen maantieosuus on suoritettu loppuun, *kuljetusyhteyden*

liikenteenharjoittajan allekirjoitus, joka vahvistaa, että maantiesuuden kuljetus on suoritettu;

allekirjoitus, joka vahvistaa, että maantiesuuden kuljetus on suoritettu;

Tarkistus 42

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 3 alakohta

Direktiivi 92/106/ETY

3 artikla – 2 kohta – i alakohta – ii alakohta

Komission teksti

– ii) viimeisen maantiesuuden pituus *linnuntietä* uudelleenlastauspaikasta paikkaan, jossa yhdistetty kuljetus päättyy unionissa;

Tarkistus

– ii) viimeisen maantiesuuden pituus uudelleenlastauspaikasta paikkaan, jossa yhdistetty kuljetus päättyy unionissa;

Tarkistus 43

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 3 alakohta

Direktiivi 92/106/ETY

3 artikla – 2 kohta – j alakohta – ii alakohta

Komission teksti

– ii) muun kuin maantiekuljetuksen reitillä sijaitsevien terminaalien (rautatieasema tai satama) *asianomaisten rautatie-* tai *satamaviranomaisten* allekirjoitus tai leima, jos saatavilla, joka vahvistaa, että muun kuin maantiesuuden kyseinen osa on suoritettu.

Tarkistus

– ii) muun kuin maantiekuljetuksen reitillä sijaitsevien terminaalien (rautatieasema tai satama) *asianomaisen rautatieviranomaisen* tai *vastuussa olevan elimen* allekirjoitus tai leima, jos saatavilla, joka vahvistaa, että muun kuin maantiesuuden kyseinen osa on suoritettu.

Tarkistus 44

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 3 alakohta

Direktiivi 92/106/ETY

3 artikla – 2 kohta – j a alakohta (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

j a) jos maantieosuuden pituusraja ylitetään 1 artiklan 3 kohdan kolmannen alakohdan mukaisesti, perustelut, joissa esitetään tämän syyt.

Tarkistus 45

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 3 alakohta

Direktiivi 92/106/ETY

3 artikla – 4 kohta

Komission teksti

4. Edellä 1 kohdassa tarkoitetut todisteet on pyynnöstä esitettävä tai toimitettava sen jäsenvaltion toimivaltaiselle tarkastusviranomaiselle, jossa tarkastus suoritetaan. Tienvarsitarkastuksissa ne on esitettävä tarkastuksen aikana. Todisteiden on oltava asianomaisen jäsenvaltion virallisella kielellä tai englanniksi. Kuljettaja saa tienvarsitarkastuksen aikana ottaa yhteyttä pääkonttoriin, liikenteestä vastaavaan henkilöön tai muuhun tahoon, joka voi auttaa häntä 2 kohdassa tarkoitettujen *todisteiden* esittämisessä.

Tarkistus

4. Edellä 1 kohdassa tarkoitetut todisteet on pyynnöstä esitettävä tai toimitettava sen jäsenvaltion toimivaltaiselle tarkastusviranomaiselle, jossa tarkastus suoritetaan *ja 5 kohdassa tarkoitettussa muodossa*. Tienvarsitarkastuksissa ne on esitettävä tarkastuksen aikana *ja 45 minuutin kuluessa. Jos 2 kohdan h alakohdan iii alakohdassa ja 2 kohdan j alakohdassa tarkoitettuja allekirjoituksia ei voida asettaa saataville tienvarsitarkastuksen aikana, ne on esitettävä tai toimitettava kyseessä olevan jäsenvaltion toimivaltaiselle viranomaiselle 5 päivän kuluessa tarkastuksesta*. Todisteiden on oltava asianomaisen jäsenvaltion virallisella kielellä tai englanniksi. Kuljettaja saa tienvarsitarkastuksen aikana ottaa yhteyttä pääkonttoriin, liikenteestä vastaavaan henkilöön tai muuhun tahoon, joka voi auttaa häntä 2 kohdassa tarkoitettujen *tietojen* esittämisessä.

Tarkistus 46

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 3 alakohta

Direktiivi 92/106/ETY

3 artikla – 5 kohta – 1 alakohta

Komission teksti

Todisteet voidaan esittää ***kuljetusasiakirjalla, joka täyttää neuvoston asetuksen N:o 11* 6 artiklassa vahvistetut vaatimukset, tai muulla olemassa olevalla kuljetusasiakirjalla, kuten kansainvälisessä tiekuljetuksessa käytettävästä rahtisopimuksesta tehdyn yleissopimuksen (CMR) mukaisella kuljetusasiakirjalla tai tavarankansainvälisestä rautatiekuljetuksesta tehtyä sopimusta koskevien yhtenäisten määräysten (CIM) mukaisella kuljetusasiakirjalla.***

Tarkistus 47

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 3 alakohta

Direktiivi 92/106/ETY

3 artikla – 5 kohta – 2 alakohta

Komission teksti

Todisteet voidaan esittää tai toimittaa sähköisesti käyttäen muunneltavaa strukturoitua muotoa, joka soveltuu suoraan tietokoneella tallennettavaksi ja käsiteltäväksi, kuten täydentämällä ***kansainvälisessä tiekuljetuksessa käytettävästä rahtisopimuksesta tehdyn yleissopimuksen*** mukaista sähköistä rahtikirjaa (***eCMR***) ***maantieosuuden osalta.***

Tarkistus 48

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 3 alakohta

Tarkistus

Todisteet voidaan esittää ***nykyisillä kuljetusasiakirjoilla, kuten nykyisissä kansainvälisissä tai kansallisissa rahtiyleissopimuksissa käytettävällä rahtisopimuksella, kunnes komissio vahvistaa standardoidun muodon täytäntöönpanosäädöksillä.***

Tarkistus

Todisteet voidaan esittää tai toimittaa sähköisesti käyttäen muunneltavaa strukturoitua muotoa, joka soveltuu suoraan tietokoneella tallennettavaksi ja käsiteltäväksi, kuten täydentämällä ***nykyisten kansainvälisten tai kansallisten rahtiyleissopimusten*** mukaista sähköistä rahtikirjaa. ***Jäsenvaltioiden viranomaisten on hyväksyttävä todisteisiin liittyvät sähköiset tiedot. Kun tietoja vaihdetaan viranomaisten ja liikenteenharjoittajien välillä sähköisten välineiden avulla, tällaisen vaihdon ja tällaisten tietojen tallentamisen on tapahduttava käyttämällä sähköisiä tietojenkäsittelymenetelmiä.***

Direktiivi 92/106/ETY
3 artikla – 5 kohta – 2 a alakohta (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

Jäsenvaltioiden on siirryttävä asteittain paperittomuuteen ja säädettävä siirtymäkaudesta, kunnes paperimuodossa olevien asiakirjojen käytöstä on kokonaan luovuttu.

Tarkistus 49

Ehdotus direktiiviksi
1 artikla – 1 kohta – 3 alakohta
Direktiivi 92/106/ETY
3 artikla – 6 kohta

Komission teksti

Tarkistus

6. Tienvarsitarkastuksissa sallitaan kuljetuksen poikkeaminen esitetyistä todisteista, erityisesti 2 kohdan **g** alakohdassa tarkoitetuista reititystiedosta, jos se on asianmukaisesti perusteltua, poikkeuksellisissa olosuhteissa, joihin **liikenteenharjoittaja** ei voi vaikuttaa ja jotka aiheuttavat muutoksia yhdistettyyn kuljetukseen. Tätä varten kuljettaja saa tienvarsitarkastuksen aikana ottaa yhteyttä pääkonttoriin, liikenteestä vastaavaan henkilöön tai muuhun tahoon, joka voi antaa lisäperusteluja sille, että tosiasiallinen kuljetus poikkeaa esitetyistä todisteista.

6. Tienvarsitarkastuksissa sallitaan kuljetuksen poikkeaminen esitetyistä todisteista, erityisesti 2 kohdan **f, h ja i** alakohdassa tarkoitetuista reititystiedosta, jos se on asianmukaisesti perusteltua, poikkeuksellisissa olosuhteissa, joihin **kuljetusyrittäjä** ei voi vaikuttaa ja jotka aiheuttavat muutoksia yhdistettyyn kuljetukseen. Tätä varten kuljettaja saa tienvarsitarkastuksen aikana ottaa yhteyttä pääkonttoriin, liikenteestä vastaavaan henkilöön tai muuhun tahoon, joka voi antaa lisäperusteluja sille, että tosiasiallinen kuljetus poikkeaa esitetyistä todisteista.

Tarkistus 50

Ehdotus direktiiviksi
1 artikla – 1 kohta – 4 alakohta
Direktiivi 92/106/ETY
5 artikla – 1 kohta

Komission teksti

Tarkistus

1. Jäsenvaltioiden on toimitettava komissiolle ensimmäisen kerran

1. Jäsenvaltioiden on toimitettava komissiolle ensimmäisen kerran

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

viimeistään ... [12 kuukauden kuluttua direktiivin saattamisesta osaksi kansallista lainsäädäntöä] ja sen jälkeen kahden vuoden välein kertomus, jossa annetaan seuraavat tiedot niiden alueella suoritetuista tämän direktiivin soveltamisalaan kuuluvista yhdistetyistä kuljetuksista:

Tarkistus 51

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 4 alakohta

Direktiivi 92/106/ETY

5 artikla – 1 kohta – a alakohta

Komission teksti

a) yhdistetyissä kuljetuksissa käytetyt kansalliset ja rajatylittävät **liikenneverkkoyhteydet**;

Tarkistus

a) yhdistetyissä kuljetuksissa käytetyt kansalliset ja rajatylittävät **liikenneverkkokäytävät**;

Tarkistus 52

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 4 alakohta

Direktiivi 92/106/ETY

5 artikla – 1 kohta – b alakohta

Komission teksti

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

Tarkistus

b) yhdistettyjen kuljetusten **vuotuinen kokonaismäärä** määrä TEU:ina (Twenty-foot Equivalent Unit) ja tonnikipometreinä kuljetustyypeittäin (**maantieosuus / muu kuin maantieosuus, eli rautatie-, sisävesi- ja merireitit**) ja maantieteellisin alueittain (kansallinen ja unionin sisäinen);

Tarkistus 53

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 4 alakohta

Direktiivi 92/106/ETY

5 artikla – 1 kohta – c alakohta

Komission teksti

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

Tarkistus

c) **bimodaalitekniikoiden avulla tehtyjen uudelleenlastausten lukumäärä ja näiden uudelleenlastauspaikkojen maantieteellinen kattavuus sekä yhdistettyjä** kuljetuksia palvelevien terminaalien lukumäärä, **sijainti** ja maantieteellinen kattavuus **eriteltynä kuljetustyypeittäin kunkin terminaalin osalta (maantieosuus / muu kuin maantieosuus, kuten rautatie-, sisävesi- ja merireitit) ja** terminaaleissa tehtävien uudelleenlastausten vuotuinen lukumäärä **sekä niissä käytetyn kapasiteetin arviointi;**

Tarkistus 54

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 4 alakohta

Direktiivi 92/106/ETY

5 artikla – 1 kohta – c a alakohta (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

c a) yhdistettyjen kuljetusten osuuden ja erilaisten kuljetusmuotojen kehittyminen alueella,

Tarkistus 55

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 4 alakohta

Direktiivi 92/106/ETY

5 artikla – 1 kohta – d alakohta

Komission teksti

Tarkistus

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

d) yleiskatsaus kaikista käytetyistä ja suunnitelluista kansallisista tukitoimenpiteistä, mukaan lukien niiden yleisyys ja arvioitu vaikutus **yhdistettyjen kuljetusten käyttämiseen ja niiden vaikutukset sosiaaliseen ja ympäristön kestävyYTEEN, pullonkauloihin, ruuhkiin, turvallisuuteen ja tehokkuuteen;**

Tarkistus 56

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 4 alakohta

Direktiivi 92/106/ETY

5 artikla – 1 kohta – d a alakohta (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

d a) edellä 1 artiklan 3 kohdassa tarkoitettun maantiesuuden pituusrajan ylittävien kuljetusten määrä ja maantieteellinen sijainti.

Tarkistus 57

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 4 alakohta

Direktiivi 92/106/ETY

5 artikla – 1 kohta – d b alakohta (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

d b) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) N:o 1315/2013 määritellyn Euroopan laajuisen liikenneverkon (TEN-T) maanteiden tavaraliikennevirtojen lähtöpaikat ja määränpää NUTS 3 -tasolla;

** Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EU) N:o 1315/2013, annettu 11 päivänä joulukuuta 2013, unionin suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi ja päätöksen N:o 661/2010/EU kumoamisesta (EUVL L 348, 20.12.2013, s. 1).*

Perustelu

Jäsenvaltioiden tulee kerätä joko suoraan tai nimittämiensä elinten kautta tietoa EU:n tärkeimpien väylien maanteiden tavaraliikennevirroista. Tällainen toimenpide auttaisi uusien

yhdistetyn kuljetuksen palvelujen suunnittelussa ja edistäisi liikennemuotosiirtymää. Samalla maantiekuljetusyritysten liiketoimintatiedot pidettäisiin luottamuksellisina.

Tarkistus 58

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 4 alakohta

Direktiivi 92/106/ETY

5 artikla – 1 a kohta (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

1 a. Komissio julkaisee jäsenvaltioiden toimittamat tiedot sellaisessa muodossa, että jäsenvaltioiden välisten vertailujen tekeminen on mahdollista.

Tarkistus 59

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 4 alakohta

Direktiivi 92/106/ETY

5 artikla – 3 kohta

Komission teksti

Tarkistus

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

3. Kansallisten raporttien ***ja koko unionille yhteisten indikaattorien ja menetelmien perusteella laadittujen tilastotietojen*** analyysin pohjalta komissio laatii ja toimittaa Euroopan parlamentille, neuvostolle ja ***jäsenvaltioiden toimivaltaisille viranomaisille*** ensimmäisen kerran viimeistään [9 kuukauden kuluttua jäsenvaltioiden raporttien määrääjän jälkeen] ja sen jälkeen kahden vuoden välein kertomuksen, jossa käsitellään seuraavia kysymyksiä:

Tarkistus 60

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 4 alakohta

Direktiivi 92/106/ETY

5 artikla – 3 kohta – a alakohta

Komission teksti

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

Tarkistus

a) yhdistettyjen kuljetusten taloudellinen kehitys ***jäsenvaltioiden ja unionin tasolla***, erityisesti eri liikennemuotojen ympäristötehokkuuden kehityksen valossa;

Tarkistus 61

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 4 alakohta

Direktiivi 92/106/ETY

5 artikla – 3 kohta – c alakohta

Komission teksti

c) 6 artiklassa säädettyjen tukitoimenpiteiden vaikuttavuus ja tehokkuus;

Tarkistus

c) 6 artiklassa säädettyjen tukitoimenpiteiden vaikuttavuus ja tehokkuus, ***täsmentäen kaikkein tehokkaimmiksi tämän direktiivin alkuperäisen tarkoituksen kannalta katsotut toimenpiteet ja parhaat käytännöt jäsenvaltioissa***;

Tarkistus 62

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 4 alakohta

Direktiivi 92/106/ETY

5 artikla – 3 kohta – c a alakohta (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

c a) yhdistettyjen kuljetusten osuuden kehittyminen kussakin jäsenvaltiossa ja unionin tasolla, kun otetaan huomioon vuosiksi 2030 ja 2050 asetettujen unionin liikennetavoitteiden saavuttaminen,

Tarkistus 63

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 4 alakohta

Direktiivi 92/106/ETY

5 artikla – 3 kohta – d alakohta

Komission teksti

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

Tarkistus

d) mahdolliset lisätoimenpiteet, mukaan lukien 1 artiklassa annetun yhdistetyn kuljetuksen määritelmän tarkistaminen, ***parannukset tiedonkeruuseen ja tällaisten tietojen julkaisemiseen unionin tasolla*** ja 6 artiklassa säädettyjen toimenpiteiden luettelon mukauttaminen, ***mukaan lukien mahdolliset muutokset valtioneuvoston sääntöihin.***”

Tarkistus 64

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 4 a alakohta (uusi)

Direktiivi 92/106/ETY

6 artikla – 1 kohta – 1 alakohta

Nykyinen teksti

1. Jäsenvaltioiden on toteutettava tarvittavat toimenpiteet 3 kohdassa tarkoitettuihin yhdistettyihin kuljetuksiin käytettäviin maantieajoneuvoihin (kuorma-autot, vetoautot, puoliperävaunut ja ***perävaunut***) sovellettavien verojen alentamiseksi tai palauttamiseksi joko kiinteämääräisesti tai suhteessa matkaan, jona tällaista ajoneuvoa kuljetetaan rautateitse, niissä rajoissa ja niillä edellytyksin sekä niiden yksityiskohtaisten sääntöjen mukaisesti, jotka jäsenvaltiot vahvistavat kuultuaan komissiota.

Tarkistus

(4 a) Korvataan 6 artiklan 1 kohdan ensimmäinen alakohta seuraavasti:

”1. Jäsenvaltioiden on toteutettava tarvittavat toimenpiteet 3 kohdassa tarkoitettuihin yhdistettyihin kuljetuksiin käytettäviin maantieajoneuvoihin (kuorma-autot, vetoautot, puoliperävaunut, ***perävaunut, sisävesikuljetuskontit ja multimodaaliset kuormaussyksiköt***) sovellettavien verojen alentamiseksi tai palauttamiseksi joko kiinteämääräisesti tai suhteessa matkaan, jona tällaista ajoneuvoa kuljetetaan rautateitse ***tai sisävesiteitse***, niissä rajoissa ja niillä edellytyksin sekä niiden yksityiskohtaisten sääntöjen mukaisesti, jotka jäsenvaltiot vahvistavat kuultuaan komissiota.”

(<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/TXT/?uri=CELEX:31992L0106>)

Tarkistus 65

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 4 b alakohta (uusi)

PE619.311v04-00

36/78

RR\1159661FI.docx

Direktiivi 92/106/ETY
6 artikla – 1 kohta – 2 alakohta

Nykyinen teksti

Edellä 1 kohdassa tarkoitetut alennukset tai palautukset myöntää se valtio, jossa ajoneuvot on rekisteröity, kyseisessä valtiossa rautateitse kuljetettujen matkaosuuksien perusteella.

Tarkistus

(4 b) Korvataan 6 artiklan 1 kohdan toinen alakohta seuraavasti:

”Edellä 1 kohdassa tarkoitetut alennukset tai palautukset myöntää se valtio, jossa ajoneuvot on rekisteröity, kyseisessä valtiossa rautateitse ***tai sisävesiteitse*** kuljetettujen matkaosuuksien perusteella.”

(<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/TXT/?uri=CELEX:31992L0106>)

Tarkistus 66

Ehdotus direktiiviksi
1 artikla – 1 kohta – 4 c alakohta (uusi)
Direktiivi 92/106/ETY
6 artikla – 1 kohta – 3 alakohta

Nykyinen teksti

Jäsenvaltiot voivat kuitenkin myöntää nämä alennukset tai palautukset ottamalla huomioon ne matkat rautateitse osittain tai kokonaan sen jäsenvaltion ulkopuolella, missä ajoneuvot on rekisteröity.

Tarkistus

(4 c) Korvataan 6 artiklan 1 kohdan kolmas alakohta seuraavasti:

”Jäsenvaltiot voivat kuitenkin myöntää nämä alennukset tai palautukset ottamalla huomioon ne matkat rautateitse ***tai sisävesiteitse*** osittain tai kokonaan sen jäsenvaltion ulkopuolella, missä ajoneuvot on rekisteröity.”

(<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/TXT/?uri=CELEX:31992L0106>)

Tarkistus 67

Ehdotus direktiiviksi
1 artikla – 1 kohta – 5 alakohta
Direktiivi 92/106/ETY
6 artikla – 4 kohta – 1 alakohta – johdantokappale

Komission teksti

”4. Kun se on välttämätöntä 8 kohdassa tarkoitetun tavoitteen saavuttamiseksi, jäsenvaltioiden on toteutettava tarvittavat

Tarkistus

”4. Kun se on välttämätöntä 8 kohdassa tarkoitetun tavoitteen saavuttamiseksi, jäsenvaltioiden on toteutettava tarvittavat

toimenpiteet
uudelleenlastaustermiinaaleihin tehtävien
investointien tukemiseksi, jotta voidaan

toimenpiteet **kuljetustermiinaaleihin ja
uudelleenlastauspaikkoihin** tehtävien
investointien tukemiseksi, jotta voidaan

Tarkistus 68

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 5 alakohta

Direktiivi 92/106/ETY

6 artikla – 4 kohta – 1 alakohta – a alakohta

Komission teksti

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

Tarkistus

a) rakentaa **alueilla, joilla soveltuvia
laitoksia ei ole saatavilla 1 artiklan 3
kohdassa tarkoitetun etäisyysrajan sisällä,
kuljetustermiinaaleja tai perustaa**
yhdistetyissä kuljetuksissa käytettäviä
**uudelleenlastauspisteitä, paitsi jos
tällaisia laitoksia ei tarvita vähäisen
taloudellisen merkityksen tai kyseessä
olevan alueen maantieteellisiin tai
luonnollisiin erityispiirteisiin liittyvien
syiden vuoksi**;

Tarkistus 69

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 5 alakohta

Direktiivi 92/106/ETY

6 artikla – 4 kohta – 1 alakohta – a a alakohta (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

**a a) laajentaa alueilla, joilla tarvitaan
lisää terminaalikapasiteettia, olemassa
olevia terminaaleja, tai perustaa uusia
uudelleenlastauspisteitä, kun on
suoritettu taloudellisten vaikutusten
arviointi, joka osoittaa, että tämä ei
vaikuttaisi kielteisesti markkinoihin ja
että uudet terminaalit ovat tarpeen, ja
rakentaa uusia terminaaleja yhdistettyjä
kuljetuksia varten sillä edellytyksellä, että
ympäristöseikat otetaan huomioon**;

Tarkistus 70

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 5 alakohta

Direktiivi 92/106/ETY

6 artikla – 4 kohta – 1 alakohta – b alakohta

Komission teksti

b) tehostaa olemassa olevien terminaalien toimintaa.

Tarkistus

b) tehostaa olemassa olevien terminaalien toimintaa **myös varmistamalla pääsy niihin.**

Tarkistus 71

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 5 alakohta

Direktiivi 92/106/ETY

6 artikla – 4 kohta – 1 a alakohta (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

Yhdistettyjen kuljetusten tukitoimenpiteiden on oltava SEUT-sopimuksen 107 artiklan 3 kohdan mukaisesti sisämarkkinoille soveltuvia, ja ne on vapautettava SEUT-sopimuksen 108 artiklan 3 kohdan mukaisesta velvoitteesta antaa tieto, jos ne kattavat enintään 35 prosenttia koko käyttökustannuksista.

Tarkistus 72

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 5 alakohta

Direktiivi 92/106/ETY

6 artikla – 4 kohta – 2 alakohta

Komission teksti

Jäsenvaltioiden on koordinoitava toimiaan naapurijäsenvaltioiden ja komission kanssa ja varmistettava, että tällaisia toimenpiteitä toteutettaessa etusijalle asetetaan sopivien laitosten tasapainoinen ja riittävä maantieteellinen jakautuminen unionissa ja

Tarkistus

Jäsenvaltioiden on koordinoitava toimiaan naapurijäsenvaltioiden ja komission kanssa ja varmistettava, että tällaisia toimenpiteitä toteutettaessa etusijalle asetetaan sopivien laitosten tasapainoinen ja riittävä maantieteellinen jakautuminen unionissa ja

erityisesti Euroopan laajuisen liikenneverkon ydinverkossa ja kattavassa verkossa siten, ettei mikään paikka unionissa sijaitse *yli 150 kilometrin päässä* tällaisesta terminaalista.

erityisesti Euroopan laajuisen liikenneverkon ydinverkossa ja kattavassa verkossa siten, ettei mikään paikka unionissa sijaitse *kauempana kuin 1 artiklan 3 kohdan a alakohdassa tarkoitetulla etäisyydellä* tällaisesta terminaalista. *Toteuttaessaan tässä kohdassa tarkoitettuja toimenpiteitä jäsenvaltioiden on otettava asianmukaisesti huomioon tarve*

a) vähentää ruuhkautumista erityisesti kaupunki- ja esikaupunkialueiden lähellä tai alueilla, joilla on luonnonoloista johtuvia rajoituksia;

b) parantaa rajatylittäviä yhteyksiä;

c) lievittää infrastruktuurin puutteesta kärsivien alueiden eristyneisyyttä siten, että otetaan huomioon syrjäseutualueiden ja syrjäisimpien alueiden erityiset tarpeet ja ongelmat;

d) parantaa saavutettavuutta ja yhteenliitettävyyttä erityisesti uudelleenlastausterminaalihin pääsyä koskevan infrastruktuurin osalta; ja

e) vauhdittaa digitalisoimista; ja

f) vähentää tavarankuljetusten vaikutusta ympäristöön ja kansanterveyteen edistämällä esimerkiksi ajoneuvojen tehokkuutta, vaihtoehtoisten ja vähemmän saastuttavien polttoaineiden käyttöä, uusiutuvien energioiden käyttöä myös terminaaleissa tai käyttämällä liikenneverkostoja tehokkaammin tieto- ja viestintätekniikan avulla.

Tarkistus 73

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 5 alakohta

Direktiivi 92/106/ETY

6 artikla – 4 kohta – 4 alakohta

Komission teksti

Tarkistus

Jäsenvaltiot voivat asettaa tukikelpoisuutta

Jäsenvaltiot voivat asettaa tukikelpoisuutta

koskevia lisäehtoja.

koskevia lisäehtoja. *Niiden on tiedotettava näistä ehdoista osapuolille.*

Tarkistus 74

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 5 alakohta

Direktiivi 92/106/ETY

6 artikla – 5 kohta – 1 alakohta

Komission teksti

Jäsenvaltiot voivat toteuttaa

lisätoimenpiteitä yhdistettyjen kuljetusten kilpailukyvyn parantamiseksi suhteessa vastaaviin vaihtoehtoihin maantiekuljetuksiin.

Tarkistus

Jäsenvaltioiden on toteutettava

31 päivään joulukuuta 2021 mennessä taloudellisia ja lainsäädännöllisiä lisätoimenpiteitä yhdistettyjen kuljetusten kilpailukyvyn parantamiseksi suhteessa vastaaviin vaihtoehtoihin maantiekuljetuksiin ***erityisesti uudelleenlastauksen nopeuttamiseksi ja siihen liittyvien kustannusten vähentämiseksi.***

Tarkistus 75

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 5 alakohta

Direktiivi 92/106/ETY

6 artikla – 5 kohta – 2 a alakohta (uusi)

Komission teksti

Yhdistettyjen kuljetusten nopeuttamiseksi ja niihin liittyvien kustannusten vähentämiseksi ensimmäisessä alakohdassa tarkoitettuihin toimenpiteisiin on kuuluttava vähintään yksi tai useampi seuraavista kannustimista:

a) kuljetusyritysten vapauttaminen direktiivin 1999/62/EY 2 artiklassa tarkoitetuista ulkoisista kustannuksista perittävästä maksuista ja/tai ruuhkamaksuista suosien erityisesti direktiivin 2014/94/EU 1 a 2 artiklassa tarkoitettuja vaihtoehtoisia polttoaineita

käyttäviä ajoneuvoja^{1 a};

b) tiettyjen infrastruktuurien käytöstä perittävien maksujen korvaaminen yrityksille, jotka harjoittavat toimintaa osana yhdistettyä kuljetusta;

c) kuljetusyritysten vapauttaminen kansallisten liikennekieltojen asettamista rajoituksista.

^{1 a} Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2014/94/EU, annettu 22 päivänä lokakuuta 2014, vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönnotosta (EUVL L 307, 28.10.2014, s. 1).

Tarkistus 76

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 5 alakohta

Direktiivi 92/106/ETY

6 artikla – 5 kohta – 2 b alakohta (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

Lisätoimenpiteitä toteuttaessaan jäsenvaltioiden on myös otettava asianmukaisella tavalla huomioon tarve vauhdittaa yhdistettyjen kuljetusten alan digitalisoitumista ja erityisesti

a) edistettävä yhteenliitettyjen järjestelmien integrointia ja toimintojen automatisointia;

b) lisättävä investointeja digitaaliseen logistiikkaan, tieto- ja viestintäteknologioihin ja älykkäisiin liikennejärjestelmiin; ja

c) siirryttävä tulevaisuudessa vaiheittain paperittomuuteen.

Tarkistus 77

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 5 alakohta

Komission teksti

Tarkistus

5 a. *Tällaisten lisätoimenpiteiden tulee sisältää kannustimia muiden kuin maantiesuoksien käyttöön. Jäsenvaltioiden on muun muassa toteutettava toimenpiteitä, joilla parannetaan vesiliikenteen kilpailukykyä, tarjoamalla esimerkiksi taloudellisia kannustimia lähimerenkulku- tai sisävesireittien käyttämiseen tai uusien lähimerenkulkuyhteyksien luomiseen.*

Perustelu

Lähimerenkulku ja sisävesiliikenne tulisi sisällyttää syrjimättömällä tavalla liikennemuotoihin, joille voidaan tarjota kansallisia kannustimia.

Tarkistus 78

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 5 alakohta

Direktiivi 92/106/ETY

6 artikla – 8 kohta

Komission teksti

Tarkistus

8. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että yhdistettyjen kuljetusten tukitoimenpiteillä pyritään vähentämään maanteiden tavarankuljetuksia ja edistämään muiden liikennemuotojen kuten rautatie-, sisävesi- ja meriliikenteen käyttöä ja siten vähentämään ilman pilaantumista, kasvihuonekaasupäästöjä, tieliikenneonnettomuuksia, melua ja ruuhkia.”

8. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että yhdistettyjen kuljetusten tukitoimenpiteillä pyritään vähentämään maanteiden tavarankuljetuksia ja edistämään muiden liikennemuotojen kuten rautatie-, sisävesi- ja meriliikenteen *tai vähäpäästöisten ajoneuvojen käyttöä tai vähäpäästöisempien vaihtoehtoisten polttoaineiden, kuten biopolttoaineiden, uusiutuvista energialähteistä tuotetun sähkön, maakaasun tai vetypolttoainojen*, käyttöä ja siten vähentämään ilman pilaantumista, kasvihuonekaasupäästöjä, tieliikenneonnettomuuksia, melua ja ruuhkia.”

Tarkistus 79

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 7 alakohta

Direktiivi 92/106/ETY

9 a artikla – 3 kohta

Komission teksti

3. Jäsenvaltioiden on julkaistava helposti saatavissa olevalla tavalla ja maksutta asiaankuuluvat tiedot 6 artiklan nojalla hyväksytyistä toimenpiteistä sekä muut tämän direktiivin soveltamisen kannalta merkitykselliset tiedot.

Tarkistus

3. Jäsenvaltioiden on julkaistava **verkossa** helposti saatavissa olevalla tavalla ja maksutta asiaankuuluvat tiedot 6 artiklan nojalla hyväksytyistä toimenpiteistä sekä muut tämän direktiivin soveltamisen kannalta merkitykselliset tiedot.

Tarkistus 80

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 7 alakohta

Direktiivi 92/106/ETY

9 a artikla – 4 kohta

Komission teksti

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

Tarkistus

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

Tarkistus 81

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 8 alakohta

Direktiivi 92/106/ETY

10 a artikla – 2 kohta

Komission teksti

2. Siirretään komissiolle [tämän muutosdirektiivin voimaantulopäivästä] **määräämättömäksi** ajaksi 5 artiklan 2 kohdassa tarkoitettu valta antaa delegoituja säädöksiä.

Tarkistus

2. Siirretään komissiolle [tämän muutosdirektiivin voimaantulopäivästä] **viiden vuoden** ajaksi 5 artiklan 2 kohdassa tarkoitettu valta antaa delegoituja säädöksiä. **Komissio laatii siirrettyä säädösvaltaa koskevan kertomuksen**

viimeistään yhdeksän kuukautta ennen tämän viiden vuoden kauden päättymistä. Säädösvallan siirtoa jatketaan ilman eri toimenpiteitä samanpituisiksi kausiksi, jollei Euroopan parlamentti tai neuvosto vastusta tällaista jatkamista viimeistään kolme kuukautta ennen kunkin kauden päättymistä.

PERUSTELUT

Komission ehdotus

Direktiivissä 92/106/ETY (yhdistettyjä kuljetuksia koskeva direktiivi) säädetään tietynlaisia tavaroiden yhdistettyjä kuljetuksia koskevat yhteiset säännöt. Direktiivin tavoitteena on vähentää maanteitse tapahtuvaa tavaraliikennettä yhdistämällä rautatie-, sisävesi- ja meriliikenne. Yhdistettyjä kuljetuksia koskeva direktiivi on ainoa unionin tason oikeudellinen väline, jolla kannustetaan suoraan siirtymistä maanteiden tavaraliikenteestä vähäpäästöisempiin liikennemuotoihin. Intermodaaliliikenteessä käytetään pitkälti liikennemuotoja – kuten rautatie-, sisävesi- ja meriliikennettä – jotka aiheuttavat vähemmän negatiivisia ulkoisvaikutuksia (päästöjä, melua ja onnettomuuksia).

Nykyisten sääntöjen tarkistamista edelsi komission suorittama olemassa olevan lainsäädännön kuntokartoitus, johon sisältyivät myös jäsenvaltioiden ja sidosryhmien kuulemiset. Kuntokartoitus osoitti, että vaikka yhdistettyjä kuljetuksia koskevan direktiivin vaikutus on ollut vaatimaton, se on yksi intermodaalisten tavarakuljetusten yleistymistä edistävästä välineistä. Sen tehokkuutta ja vaikuttavuutta voitaisiin parantaa korjaamalla tunnistetut puutteet. Nykyisessä tilanteessa merkittävimpiä ongelmia ovat 1) epäsuotuisammat olosuhteet maantieliikenteeseen verrattuna; ja 2) intermodaalisen infrastruktuurin riittämätön kapasiteetti ja tiheys. Tarkistetun direktiivin tavoitteena on erityisesti

- selventää ja laajentaa yhdistetyn kuljetuksen määritelmää;
- parantaa kelpoisuutta ja valvontaa koskevien ehtojen seurantaa;
- parantaa direktiivin raportointi- ja seurantasäännöksiä; ja
- parantaa kannustimien vaikuttavuutta.

Komissio ehdottaa, että direktiivin soveltamisalaa laajennettaisiin kotimaisiin kuljetuksiin. Yksikään yhdistetyn kuljetuksen maantieosuus ei saa olla linnuntietä mitattuna yli 150 kilometriä tai linnuntietä mitattuna yli 20 prosenttia koko yhdistetyn kuljetuksen reitistä, jos osuuden pituus on yli 150 kilometriä. Jäsenvaltiot voivat sallia poikkeuksia tietyissä tapauksissa. Kabotaasia koskevia vapautuksia sovelletaan ainoastaan sellaisiin ajoneuvoihin, jotka suorittavat maantieosuuksia, jotka ovat osa kansainvälisiä yhdistettyjä kuljetuksia.

Yhdistetyn kuljetuksen määrittelemiseksi on toimitettava selvät todisteet. Komissio ehdottaa luetteloa asiakirjoista, jotka liikenteenharjoittajan olisi tarjottava saataville tienvarsitarkastuksissa. Nämä todisteet voidaan esittää tai lähettää sähköisesti.

Komission ehdotuksen mukaan jäsenvaltioiden on toimitettava komissiolle kertomus, jossa esitetään kaikki tiedot niiden alueilla tapahtuvista yhdistetyistä kuljetuksista. Komissio laatii ja toimittaa kertomuksen, jossa arvioidaan taloudellista kehitystä, direktiivin täytäntöönpanon vaikutuksia, jäsenvaltioiden käyttöönottamien tukitoimenpiteiden tehokkuutta ja vaikuttavuutta sekä mahdollisia lisätoimenpiteitä, mukaan lukien yhdistetyn kuljetuksen määritelmän tarkistaminen.

Kannustimien vaikuttavuuden lisäämisen osalta jäsenvaltioiden on ryhdyttävä tarvittaviin toimenpiteisiin uudelleenlastaustermiinaaleihin tehtävien investointien tukemiseksi ja varmistettava, että enintään 150 kilometrin päässä jokaisesta unionissa sijaitsevasta lastauspaikasta on tällainen terminaali.

Lisäksi jäsenvaltioiden on nimettävä yksi tai useampi toimivaltainen viranomainen varmistamaan tämän direktiivin täytäntöönpano.

Esittelijän kanta

Esittelijä korostaa, että on tärkeää suosia yhdistettyjä kuljetuksia tavaroiden toimittamisessa.

Yhdistetyt kuljetukset voivat olla tärkeä keino vähentää kuljetusten vaikutusta terveyteen ja ympäristöön, tukea siirtymistä vähemmän saastuttaviin liikennemuotoihin ja auttaa saavuttamaan kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistä koskevat tavoitteet.

Näin ollen yhdistetyt kuljetukset tarjoavat mahdollisuuden nykyaikaistaa liikennealaa, parantaa rahtilogistiikkaa, purkaa liikennesuuhkia ja parantaa uudelleenlastaustermiinalien hallintaa. Toimenpiteitä tarvitaan infrastruktuuriin tehtävien investointien ja taloudellisten kannustimien osalta.

Esittelijä tukee komission ehdotusta ja arvostaa aiemman REFIT-arvioinnin tuloksia, mutta esittelijän mielestä ehdotusta on vahvistettava ja siksi muutettava monilla alueilla. Tekninen lisätyö yhdistettyjä kuljetuksia koskevan määritelmän selkeyttämiseksi auttaisi myös jäsenvaltioita panemaan ajantasaistetut säännöt täytäntöön.

Soveltamisala ja määritelmä

Esittelijä ehdottaa, että direktiivin soveltamisalaan sisältyvät ajoneuvot määriteltäisiin paremmin ja että toisistaan erotettaisiin ajoneuvot/kuorma-ajoneuvot, joissa niiden kuljettaja on mukana ja joissa niiden kuljettaja ei ole mukana.

Toimijoiden välisen syrjinnän ja jäsenvaltioiden välisten kilpailuongelmien välttämiseksi kaikilla jäsenvaltioilla olisi oltava velvollisuus sallia pääsääntöisesti maantiesuuden enimmäispituutta koskevan rajan ylittäminen, mutta ainoastaan koko unionia koskevien hyvin selvien edellytysten ja vaatimusten mukaisesti.

Kolmansien maiden kanssa toteutettavien yhdistettyjen kuljetusten määritelmää on selvennettävä erityisesti kunkin maantiesuuden pituusrajan laskemisen osalta. Esittelijä tekee selvemmäksi sen, että unionin alueen ulkopuolella tapahtuvia osuuksia ei pidä ottaa huomioon tässä direktiivissä.

Todisteet ja digitaaliset välineet

Esittelijä suhtautuu myönteisesti yksityiskohtaiseen luetteloon tiedoista, jotka liikenteenharjoittajien on annettava tienvarsitarkastuksissa, ja selventää hieman näitä tietoja.

On kuitenkin tarpeen sallia jonkin verran joustavuutta jälkitarkastuksia varten joidenkin ensimmäiseen maantiesuuteen ja muuhun kuin maantiesuuteen liittyvien todisteiden osalta.

Digitalisaatio parantaa huomattavasti yhdistettyjen kuljetusten tehokkuutta ja kilpailukykyä. Esittelijä ehdottaa toimenpiteitä, jotka auttavat poistamaan vaiheittain käytöstä paperiset järjestelmät ja kannustavat liikenteenharjoittajia ja jäsenvaltioita toteuttamaan tämän siirtymän nopeammin. Kustannusten ja hallinnollisten rasitteiden vähentäminen ja tehokkuuden parantaminen auttavat tehostamaan yhdistettyjen kuljetusten etuja muiden liikennemuotojen sijaan.

Kabotaasi ja kuljettajien lähettäminen

Esittelijä katsoo, että kabotaasisääntöjä koskeva vapautus kansainvälisiä maantiesuuksia varten auttaa tehostamaan yhdistettyjen kuljetusten alaa, mutta esittelijä haluaa varmistaa, että

nykyistä lainsäädäntöä sovelletaan asianmukaisella tavalla laittoman kabotaasitoiminnan torjumiseksi.

4 artiklassa määritelty kabotaasivapautus koskee rajatylittäviä kuljetuksia, mutta sitä ei sovelleta kotimaisten yhdistettyjen kuljetusten maantiesuuksiin. Ensimmäiset kuljetukset kilpailevat suoraan rajatylittävien pelkkien maanteiden tavarakuljetusten kanssa.

Eri jäsenvaltiossa liikennettä harjoittavien kuljettajien sosiaalisen suojelun varmistamiseksi kuljettajien toiseen jäsenvaltioon töihin lähettämistä koskevien direktiivien 96/71 ja 2014/67 säännöksiä on sovellettava kaikenlaisten kuljetusten maantiesuuksiin.

Lisäksi esittelijä ehdottaa, että kabotaasivapauden soveltamista ja kuljettajien lähettämistä töihin toiseen jäsenvaltioon selvennettäisiin.

Jäsenvaltioiden raportointi ja komission arviointi

Esittelijä suhtautuu myönteisesti komission ehdottamaan raportointijärjestelmään ja uskoo, että täsmällisempi tiedonkeruu auttaa arvioimaan yhdistettyjen kuljetusten kehittämistä koskevan direktiivin täytäntöönpanon vaikutuksia.

Esittelijä ehdottaa nimenomaista viittausta kansallisiin tavoitteisiin, jotta voidaan parantaa avoimuutta, tehokkuutta ja yhdenmukaisuutta direktiivin tavoitteiden kanssa. Tavoitteet on yhdistettävä erityisesti yhdistettyjen kuljetusten kehittämiseen, terveyteen ja ympäristöön kohdistuviin vaikutuksiin, maanteiden ruuhkautumisen vähentämiseen ja liikenneturvallisuuden parantamiseen.

Avoimuus olisi taattava ja vertailukelpoiset tiedot olisi julkaistava unionin tasolla. Komission olisi harkittava tietojen keruun ja julkaisemisen parantamista Eurostat-asetuksen tarkistamisen avulla.

Taloudelliset kannustimet

Esittelijä katsoo, että jäsenvaltioiden olisi otettava käyttöön taloudellisia lisätoimenpiteitä, jotta yhdistetyille kuljetuksille voidaan luoda taloudellista etua muihin liikennemuotoihin nähden. Käyttöön voitaisiin ottaa mahdollisia vapautuksia infrastruktuurimaksuista (sekä rautatie- että maantiesuudet), ulkoisista kustannuksista perittävistä maksuista ja ruuhkamaksuista erityisesti vaihtoehtoisia polttoaineita käyttävien ajoneuvojen osalta.

Infrastruktuuriin ja toimintaan tehtäviä investointeja tukevat toimenpiteet

Esittelijä suhtautuu myönteisesti komission ehdotukseen soveltuvien laitosten tasapainoisen ja maantieteellisesti riittävän jakauman varmistamisesta unionissa ja erityisesti Euroopan laajuisen liikenneverkon ydinverkossa ja kattavassa verkossa. Jäsenvaltioiden on otettava asianmukaisesti huomioon tarve vähentää ruuhkia, parantaa rajatylittäviä yhteyksiä, lisätä saavutettavuutta ja yhteenliitettävyyttä ja vauhdittaa digitalisoitumista.

Uusien yhdistettyjen kuljetusten terminaalien rakentaminen ja jo olemassa olevien terminaalien laajentaminen on erotettava toisistaan, sillä tarpeet eroavat toisistaan maantieteellisten alueiden mukaisesti. Jo olemassa olevien uudelleenlastausterminaalien laajentamista olisi harkittava alueilla, joilla tarvitaan lisää terminaalikapasiteettia.

Jos uusien terminaalien rakentamista varten myönnetään valtiontukia, jäsenvaltioiden olisi tarkistettava, että tämä ei vaikuta jo olemassa oleviin terminaaleihin, muun muassa suorittamalla tarvittaessa taloudellista tasapainoa mittaavia testejä.

17.5.2018

YMPÄRISTÖN, KANSANTERVEYDEN JA ELINTARVIKKEIDEN TURVALLISUUDEN VALIOKUNNAN LAUSUNTO

liikenne- ja matkailuvaliokunnalle

ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi tietynlaisia jäsenvaltioiden välisiä tavaroiden yhdistettyjä kuljetuksia koskevista yhteisistä säännöistä annetun direktiivin 92/106/ETY muuttamisesta
(COM(2017)0648 – C8-0391/2017 – 2017/0290(COD))

Valmistelija: Michel Dantin

LYHYET PERUSTELUT

Vuonna 2011 julkaistussa valkoisessa kirjassaan ”Yhtenäistä Euroopan liikennealuetta koskeva etenemissuunnitelma – Kohti kilpailukykyistä ja resurssitehokasta liikennejärjestelmää” unioni asetti tavoitteeksi siirtää 30 prosenttia maanteiden tavaraliikenteestä muihin liikennemuotoihin, kuten rautatie- tai vesiliikenteeseen, vuoteen 2030 mennessä ja yli 50 prosenttia vuoteen 2050 mennessä.

Direktiivi 92/106/ETY on unionin ainoa oikeudellinen väline, jolla säädellään liikennemuotosiirtymää, ja se on edelleen täysin merkityksellinen yli 25 vuotta voimaantulonsa jälkeen. Ilman saastuminen aiheuttaa Euroopan unionissa joka vuosi 400 000 ennenaikaista kuolemaa, liikenneonnettomuuksissa kuolee vuosittain 26 000 ihmistä ja liikennesuorituksen aiheuttamat kustannukset ovat arviolta 1,1 prosenttia unionin BKT:sta. Yhdistetyt kuljetukset ovat yksi väline, jolla liikenteen haitallisia vaikutuksia voidaan vähentää.

Jos kuitenkin otetaan huomioon liikennealan kehitys, uusien teknologioiden leviäminen, direktiivin tiettyjen säännösten epäselvyys ja vanhentuneisuus sekä riittämätön täytäntöönpano jäsenvaltioissa, on asianmukaista tarkistaa tätä direktiiviä, jotta Euroopassa voidaan hyödyntää yhdistettyjen kuljetusten potentiaalia kaikilta osin.

Valmistelija suhtautuu komission ehdotukseen kokonaisuudessaan myönteisesti, sillä siinä ratkaistaan monia nykyisiä puutteita selkeyttämällä tekstiä ja poistamalla tiettyjä liikennemuotosiirtymän kehittämisen esteitä. Valmistelija kannattaa erityisesti yhdistetyn kuljetuksen määritelmän tarkistamista, soveltamisalan laajentamista kansallisiin kuljetuksiin,

liikenteenharjoittajien sähköisten asiakirjojen käyttöönottoa, tukitoimenpiteiden laajentamista, infrastruktuuri-investointeja koskevan yhteistyön vahvistamista jäsenvaltioiden välillä sekä tiedonvaihtoa liikennemuotosiirtymää koskevasta toiminnasta.

Valmistelija ehdottaa, että tekstiä vahvistetaan seuraavissa pääkohdissa:

Oikeudelliset selvennykset

Valmistelija ehdottaa useita selvennyksiä poikkeavien tulkintojen välttämiseksi. Ne koskevat erityisesti kansallisten yhdistettyjen kuljetusten kabotaasisääntöjä ja 150 km:n säännöstä tehtävien poikkeuksien kriteerejä.

Infrastruktuuri-investointien järjeistäminen

Laatija katsoo, että investoinnissa olisi asetettava etusijalle uudelleenlastaustermiinaalit ja liikenneinfrastruktuurit, joiden osalta olisi painotettava olemassa olevan infrastruktuurin laajentamista ja tehostamista. Valmistelija katsoo, että ehdotettaessa uusien termiinaalien rakentamista olisi toteutettava vaikutustenarviointi, jotta taataan, että suunnitellut investoinnit ovat taloudellisesti ja ympäristön kannalta tarkoituksenmukaisia ottaen huomioon alueen maantieteelliset ja luonnonoloista johtuvat rajoitukset.

Logistiikan parantaminen

Uudelleenlastauksesta aiheutuvat kustannukset ja niiden viemä aika ovat keskeinen tekijä, joka heikentää yhdistettyjen kuljetusten kilpailukykyä yhden liikennemuodon kuljetuksiin verrattuna. Valmistelija katsoo, että logistiikan parantaminen ottamalla käyttöön digitaalisia ratkaisuja, viestintä- ja tietoteknologiaa, verkotettuja kuljetusjärjestelmiä tai parantamalla alan työntekijöiden koulutusta voisi tehdä yhdistetyistä kuljetuksista houkuttelevampia.

Puhtaan energian ja teknologian edistäminen

Vaikka direktiivin yhtenä päätavoitteena on vähentää ilmaa saastumista, nykyiseen tekstiin ei sisälly toimenpiteitä, joilla kannustetaan ottamaan käyttöön energiatehokkaita ajoneuvoja ja infrastruktuureja, uusiutuvia energialähteitä tai innovatiivisia teknologioita ja digitaalisia ratkaisuja. Valmistelija on laatinut näihin liittyviä ehdotuksia muun muassa määrittämällä mahdollisten tukitoimenpiteiden soveltamisalan.

Liikkeenharjoittajia koskevien tukitoimenpiteiden vahvistaminen

Valmistelija haluaa tehdä pakolliseksi sen, että jokainen jäsenvaltio hyväksyy vähintään yhden täydentävän tukitoimenpiteen 31. joulukuuta 2021 mennessä, jotta tavaraliikenteen vaikutusta ympäristöön ja kansanterveyteen voidaan vähentää.

Valmistelija ehdottaa tukitoimenpiteiden entistä tarkempaa kohdentamista. Jäsenvaltioiden olisi asetettava etusijalle investoinnit uudelleenlastaustermiinaaleihin pullonkaulojen ja ruuhka-alueiden vähentämiseksi erityisesti kaupunki- ja taajama-alueiden lähellä, jotta luonnonesteet, kuten vuoristo-alueet, olisi helpompi ylittää, vähentää haitallisia, ilman kautta leviäviä päästöjä ja parantaa kulkua teollisuusalueille, joilta tällainen infrastruktuuri puuttuu.

Liikennemuotosiirtymää koskevat tilastot ja unionin tavoitteet

Unioni on asettanut liikennemuotosiirtymän tavoitteeksi 30 prosenttia tavaraliikenteestä vuoteen 2030 mennessä ja 50 prosenttia vuoteen 2050 mennessä. Jäsenvaltioissa ja unionin tasolla tapahtuvan yhdistettyjen kuljetusten kehityksen seuraaminen on kuitenkin puutteellista, koska saatavilla olevat tilastot ovat riittämättömiä. Valmistelija tiukentaa jäsenvaltioiden raportointivelvoitteita ja pyytää komissiota varmistamaan, että yhdistettyjä kuljetuksia koskevat unionin tavoitteet saavutetaan.

TARKISTUKSET

Ympäristön, kansanterveyden ja elintarvikkeiden turvallisuuden valiokunta pyytää asiasta vastaavaa liikenne- ja matkailuvaliokuntaa ottamaan huomioon seuraavat tarkistukset:

Tarkistus 1

Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 1 kappale

Komission teksti

(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.

Tarkistus

(1) Liikenteen kielteinen vaikutus ilman pilaantumiseen, kasvihuonekaasupäästöihin, onnettomuuksiin, meluun ja ruuhkiin aiheuttaa edelleen ongelmia taloudelle ja Euroopan kansalaisten terveydelle ja hyvinvoinnille. **Liikenteen osuus unionin kaikista kasvihuonekaasupäästöistä on nykyään noin 23,2 prosenttia, ja vuonna 2014 maantieliikenteen osuus unionin liikennealan kasvihuonekaasupäästöistä oli 72,8 prosenttia. Ilman saastuminen aiheuttaa Euroopan unionissa joka vuosi 400 000 ennenaikaista kuolemaa, liikenneonnettomuuksissa kuolee vuosittain 26 000 ihmistä ja liikenneonnettomuuksista aiheutuvat kustannukset ovat arviolta 1,1 prosenttia unionin BKT:sta.** Voimakkaimmin näihin kielteisiin vaikutuksiin vaikuttaa maantieliikenne, mutta tästä huolimatta maanteiden tavaraliikenne voi kasvaa 60 prosenttia vuoteen 2050 mennessä.

Tarkistus 2

Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 2 kappale

Komission teksti

(2) Liikenteen kielteisten vaikutusten poistaminen on yksi unionin liikennepolitiikan päätavoitteista. Neuvoston direktiivi 92/106/ETY²¹, jossa vahvistetaan toimenpiteet yhdistettyjen kuljetusten edistämiseksi, on ainoa unionin oikeudellinen väline, jolla kannustetaan suoraan siirtymistä maanteiden tavaraliikenteestä vähäpäästöisempiin liikennemuotoihin kuten sisävesi-, meri- ja rautatieliikenteeseen.

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

Tarkistus 3

Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 3 kappale

Komission teksti

(3) Tavoitteeksi on asetettu siirtää yli 300 kilometrin pituisista maanteiden tavarankuljetuksista muihin liikennemuotoihin 30 prosenttia vuoteen

Tarkistus

(2) Liikenteen kielteisten vaikutusten poistaminen on yksi unionin liikennepolitiikan päätavoitteista. Neuvoston direktiivi 92/106/ETY²¹, jossa vahvistetaan toimenpiteet yhdistettyjen kuljetusten edistämiseksi, on ainoa unionin oikeudellinen väline, jolla kannustetaan suoraan siirtymistä maanteiden tavaraliikenteestä vähäpäästöisempiin liikennemuotoihin kuten sisävesi-, meri- ja rautatieliikenteeseen. ***Jotta maanteiden tavaraliikenteen kielteisii ulkoisvaikutuksia voidaan edelleen vähentää, olisi kannustettava tutkimuksen tekemiseen ja jäsenvaltioiden väliseen parhaiden käytäntöjen vaihtoon ratkaisuista, jotka koskevat parempaa reititystä, verkoston optimointia, lastauksen tehostamista ja mahdollisuuksia ulkoisten kustannusten perimiseksi.***

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

Tarkistus

(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.

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. ***Kun otetaan huomioon yhdistettyjen kuljetusten vielä hyödyntämättömät mahdollisuudet, tämän direktiivin parantamisen vaikutukset ovat tärkeitä tekijöitä, kun varmistetaan, että ala edistää Pariisin ilmastopimuksen tavoitteiden saavuttamista.***

Tarkistus 4

Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 4 a kappale (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

(4 a) Tämän direktiivin olisi pohjustettava tietä tehokkaille intermodaalisille ja multimodaalisille tavarankuljetuspalveluille, ja sen olisi tarjottava tasapuoliset toimintaedellytykset eri liikennemuodoille.

Tarkistus 5

Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 5 kappale

Komission teksti

Tarkistus

(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

(5) Direktiiviä 92/106/ETY olisi yksinkertaistettava ja sen täytäntöönpanoa olisi parannettava tarkastamalla uudelleen ***ja lisäämällä*** yhdistettyjen kuljetusten taloudellisia kannustimia, jotta voidaan edistää tavarankuljetusten siirtymistä maantieliikenteestä ***vähemmän saastuttaviin*** liikennemuotoihin, jotka ovat sen vuoksi vähemmän ympäristöä

energiatehokkaampia ja aiheuttavat vähemmän ruuhkia.

kuormittavia, turvallisempia ja energiatehokkaampia ja aiheuttavat vähemmän ruuhkia. ***Tämän vuoksi olisi kannustettava tekemään tutkimusta ja vaihtamaan parhaita käytäntöjä siirtymisestä maantieliikenteestä raideliikenteeseen.***

Tarkistus 6

Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 6 kappale

Komission teksti

(6) Kansallisten intermodaalikuljetusten osuus intermodaaliliikenteen kokonaismäärästä unionissa on 19,3 prosenttia. Tällaiset kuljetukset eivät yhdistetyn kuljetuksen määritelmän soveltamisalan rajallisuuden vuoksi voi nykyisin hyötyä direktiivissä 92/106/ETY säädetyistä tukitoimenpiteistä. Kansallisten maantiekuljetusten kielteiset vaikutukset, etenkin kasvuhuonekaasupäästöt ja ruuhkat, ulottuvat kuitenkin yli kansallisten rajojen. Siksi on tarpeellista laajentaa direktiivin 92/106/ETY soveltamisala kansallisiin (jäsenvaltion sisäisiin) yhdistettyihin kuljetuksiin, jotta voidaan tukea yhdistettyjen kuljetusten jatkuvaa kehittämistä unionissa ja siten kasvattaa liikennemuotosiirtymää maanteiltä rautateille, sisävesille ja lähimerenkulkuun.

Tarkistus

(6) Kansallisten intermodaalikuljetusten osuus intermodaaliliikenteen kokonaismäärästä unionissa on 19,3 prosenttia. Tällaiset kuljetukset eivät yhdistetyn kuljetuksen määritelmän soveltamisalan rajallisuuden vuoksi voi nykyisin hyötyä direktiivissä 92/106/ETY säädetyistä tukitoimenpiteistä. Kansallisten maantiekuljetusten kielteiset vaikutukset, etenkin kasvuhuonekaasupäästöt ja ruuhkat, ulottuvat kuitenkin yli kansallisten rajojen. Siksi on tarpeellista laajentaa direktiivin 92/106/ETY soveltamisala kansallisiin (jäsenvaltion sisäisiin) yhdistettyihin kuljetuksiin, jotta voidaan tukea yhdistettyjen kuljetusten jatkuvaa kehittämistä unionissa ja siten kasvattaa liikennemuotosiirtymää maanteiltä rautateille, sisävesille ja lähimerenkulkuun. ***Kabotaasisääntöjen poikkeus rajoittuu kuitenkin usean jäsenvaltion välillä tehtäviin kansainvälisiin yhdistettyihin kuljetuksiin. Jäsenvaltioiden on toteutettava tehokasta valvontaa, jotta varmistetaan sääntöjen noudattaminen ja edistetään työ- ja sosiaalisten olosuhteiden yhdenmukaistamista eri kuljetusmuotojen ja eri jäsenvaltioiden välillä.***

Perustelu

Komission ehdotuksessa ei muuteta kabotaasisääntöjen poikkeuksia koskevaa direktiivin 92/106/ETY 4 artiklaa. Direktiivin soveltamisalaa laajennetaan kattamaan kansalliset yhdistetyt kuljetukset, joten siinä olisi nimenomaan tehtävä selväksi, että poikkeusta ei sovelleta kansallisiin kuljetuksiin.

Tarkistus 7

Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 8 kappale

Komission teksti

(8) Yhdistetyn kuljetuksen nykyiseen määritelmään sisältyy erilaisia yhdistetyn kuljetuksen maatieosuuksia koskevia pituusrajoja, jotka riippuvat muulla kuin maantieosuudella käytetystä liikennemuodosta. Rautatieliikenteelle ei aseteta kiinteää pituusrajaa, vaan sen sijaan käytetään ”lähimmän sopivan terminaalin” käsitettä, jotta erityistilanteet voitaisiin ottaa joustavasti huomioon. Tämän määritelmän soveltaminen on osoittautunut vaikeaksi, mikä johtuu erilaisista tulkinnoista ja täytäntöönpanoehtojen määrittelemiseen liittyvistä erityisistä vaikeuksista. Tämä monitulkintaisuus olisi hyödyllistä poistaa varmistuen kuitenkin samalla, että jonkinasteinen joustavuus säilyy.

Tarkistus

(8) Yhdistetyn kuljetuksen nykyiseen määritelmään sisältyy erilaisia yhdistetyn kuljetuksen maatieosuuksia koskevia pituusrajoja, jotka riippuvat muulla kuin maantieosuudella käytetystä liikennemuodosta. Rautatieliikenteelle ei aseteta kiinteää pituusrajaa, vaan sen sijaan käytetään ”lähimmän sopivan terminaalin” käsitettä, jotta erityistilanteet voitaisiin ottaa joustavasti huomioon. Tämän määritelmän soveltaminen on osoittautunut vaikeaksi, mikä johtuu erilaisista tulkinnoista ja täytäntöönpanoehtojen määrittelemiseen liittyvistä erityisistä vaikeuksista. Tämä monitulkintaisuus olisi hyödyllistä poistaa varmistuen kuitenkin samalla, että jonkinasteinen joustavuus säilyy. ***Komission olisi yksilöitävä kriteerit joustavuutta koskevan säännöksen soveltamiseen, jotta eri jäsenvaltioiden välillä taataan sääntöjen yhtäläiset soveltamisedellytykset. On erityisesti tarpeen ottaa huomioon yhdistettyjen kuljetusten infrastruktuurin saatavuus ja tehokkuus.***

Perustelu

Joustavuus on välttämätöntä, jotta vältetään yhdistettyjen kuljetusten mahdollisuuksien rajoittaminen. EU:n laajuisen poikkeuksen soveltamista koskevat kriteerit on kuitenkin esitettävä selkeästi, jotta vältetään tulkintaerot jäsenvaltioiden välillä ja varmistetaan, että kaikkia toimijoita kohdellaan sisämarkkinoilla yhtäläisesti.

Tarkistus 8

Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 11 a kappale (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

(11 a) Jotta yhdistetyt kuljetukset olisivat kilpailukykyisiä ja houkuttelevia liikenteenharjoittajille, erityisesti hyvin pienille yrityksille sekä pienille ja keskisuurille yrityksille, olisi kevennettävä mahdollista hallinnollista lisätaakkaa, jota yhdistetyn kuljetuksen toteuttamisesta aiheutuu verrattuna yhden liikennemuodon kuljetukseen.

Tarkistus 9

Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 12 kappale

Komission teksti

Tarkistus

(12) Direktiivissä 92/106/ETY määriteltyjen nykyisten taloudellisten tukitoimenpiteiden soveltamisala on hyvin rajallinen, ja ne koostuvat verotoimenpiteistä (eli veronpalautuksista tai -alennuksista), jotka koskevat ainoastaan yhdistettyjä rautatie- ja maantiekuljetuksia. Tällaiset toimenpiteet olisi laajennettava yhdistettyihin kuljetuksiin, jotka kattavat sisävesi- ja merikuljetukset. Samoin olisi tuettava myös muita merkityksellisiä toimenpidetyyppejä, kuten *infrastruktuuri-investointien* tukitoimenpiteitä tai erilaisia taloudellisia tukitoimenpiteitä.

(12) Direktiivissä 92/106/ETY määriteltyjen nykyisten taloudellisten tukitoimenpiteiden soveltamisala on hyvin rajallinen, ja ne koostuvat verotoimenpiteistä (eli veronpalautuksista tai -alennuksista), jotka koskevat ainoastaan yhdistettyjä rautatie- ja maantiekuljetuksia. Tällaiset toimenpiteet olisi laajennettava yhdistettyihin kuljetuksiin, jotka kattavat sisävesi- ja merikuljetukset. Samoin olisi tuettava myös muita merkityksellisiä toimenpidetyyppejä, kuten *infrastruktuuriin ja digitaaliseen teknologiaan tehtävien investointien* tukitoimenpiteitä tai erilaisia taloudellisia tukitoimenpiteitä.

Tarkistus 10

Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 13 kappale

Komission teksti

(13) Merkittävin infrastruktuurin pullonkaula, joka haittaa maanteiden tavarankuljetusten siirtämistä muihin liikennemuotoihin, liittyy uudelleenlastaustermiinaaleihin. Uudelleenlastaustermiinaalien jakautuminen ja kattavuus unionissa on nykyisin riittämätön ainakin nykyisessä Euroopan laajuisen liikenneverkon ydinverkossa ja kattavassa verkossa, ja samaan aikaan nykyisten uudelleenlastaustermiinaalien kapasiteetti on loppumassa **ja vaatii kehittämistä, jotta se pystyisi vastaamaan tavarankuljetusten yleiseen kasvuun.**

Uudelleenlastauskapasiteettiin tehtävät investoinnit voivat vähentää uudelleenlastauksen kokonaiskustannuksia ja siten synnyttää haettua liikennemuotosiirtymää, kuten joidenkin jäsenvaltioiden esimerkki osoittaa.

Jäsenvaltioiden olisi siksi varmistettava yhteistoiminnassa naapurijäsenvaltioiden ja komission kanssa, että yhdistettyjen kuljetusten uudelleenlastaustermiinaaleja ja uudelleenlastauskapasiteettia rakennetaan enemmän tai niitä asetetaan enemmän liikenteenharjoittajien saataville. Tämä kannustaisi käyttämään vaihtoehtoisia tavarankuljetusmuotoja ja lisäisi liikennemuotosiirtymää, mikä parantaisi yhdistettyjen kuljetusten kilpailukykyä pelkkiin maantiekuljetuksiin verrattuna.

Uudelleenlastaustermiinaalien kattavuutta ja kapasiteettia olisi lisättävä ainakin nykyisen Euroopan laajuisen liikenneverkon ydinverkossa ja kattavassa verkossa. Enintään 150 kilometrin päässä jokaisesta unionissa sijaitsevasta lastauspaikasta pitäisi olla keskimäärin vähintään yksi yhdistettyihin kuljetuksiin

Tarkistus

(13) Merkittävin infrastruktuurin pullonkaula, joka haittaa maanteiden tavarankuljetusten siirtämistä muihin liikennemuotoihin, liittyy uudelleenlastaustermiinaaleihin. Uudelleenlastaustermiinaalien jakautuminen ja kattavuus unionissa on nykyisin **joissakin tapauksissa** riittämätön ainakin nykyisessä Euroopan laajuisen liikenneverkon ydinverkossa ja kattavassa verkossa, ja samaan aikaan nykyisten uudelleenlastaustermiinaalien kapasiteetti on loppumassa **ja joidenkin termiinaalien todellista kapasiteettia tavarankuljetusten yleiseen kasvuun vastaamiseksi taas ei hyödynnetä kokonaan.**

Uudelleenlastauskapasiteettiin, **verkoston optimointiin ja uusien uudelleenlastaustekniikoiden kehittämiseen** tehtävät investoinnit voivat vähentää uudelleenlastauksen kokonaiskustannuksia ja siten synnyttää haettua liikennemuotosiirtymää, kuten joidenkin jäsenvaltioiden esimerkki osoittaa.

sopiva uudelleenlastaustermiinaali.

Tarkistus 11

Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 13 a kappale (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

(13 a) Jäsenvaltioiden olisi siksi varmistettava yhteistoiminnassa naapurijäsenvaltioiden ja komission kanssa, että liikenteenharjoittajien saatavilla on tehokkaiden, uudenaikaisten ja täydessä käytössä olevien terminaalien verkosto, joka pystyy vastaamaan kuljetusinfrastruktuurin nykyiseen ja tulevaan kysyntään. Tämä kannustaisi käyttämään vaihtoehtoisia tavarankuljetusmuotoja ja lisäksi liikennemuotosiirtymää, mikä parantaisi yhdistettyjen kuljetusten kilpailukykyä pelkkiin maantiekuljetuksiin verrattuna. Uudelleenlastaustermiinaalien kattavuus ja lisäkapasiteetti olisi varmistettava ainakin nykyisen Euroopan laajuisen liikenneverkon ydinverkossa ja kattavassa verkossa. Linnuntietä enintään 150 kilometrin päässä jokaisesta unionissa sijaitsevasta lastauspaikasta pitäisi olla keskimäärin vähintään yksi yhdistettyihin kuljetuksiin sopiva uudelleenlastaustermiinaali ottaen huomioon myös taloudelliset perusteet.

Tarkistus 12

Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 14 kappale

Komission teksti

Tarkistus

(14) Jäsenvaltioiden olisi toteutettava olemassa olevien toimenpiteiden lisäksi yhdistettyjen kuljetusten eri osuuksiin kohdennettuja täydentäviä taloudellisia tukitoimenpiteitä maanteiden tavarankuljetusten vähentämiseksi ja muiden liikennemuotojen kuten rautatie-,

(14) Jäsenvaltioiden olisi toteutettava olemassa olevien toimenpiteiden lisäksi yhdistettyjen kuljetusten eri osuuksiin kohdennettuja täydentäviä taloudellisia tukitoimenpiteitä maanteiden tavarankuljetusten vähentämiseksi ja muiden liikennemuotojen kuten rautatie-,

sisävesi- ja meriliikenteen käytön edistämiseksi ja siten ilman pilaantumisen, kasvihuonekaasupäästöjen, tieliikenneonnettomuuksien, melun ja ruuhkien vähentämiseksi. Tällaisiin toimenpiteisiin voi sisältyä tiettyjen verojen tai kuljetusmaksujen alentaminen, yhdistetyissä kuljetuksissa tosiasiallisesti kuljetetuille intermodaalisisille kuormaustyksiköille annettavat avustukset tai uudelleenlastauskustannusten osittainen korvaaminen.

sisävesi- ja meriliikenteen käytön edistämiseksi *tai maanteiden tavarankuljetusten hiilijalanjäljen pienentämiseksi* ja siten ilman pilaantumisen, kasvihuonekaasupäästöjen, tieliikenneonnettomuuksien, melun ja ruuhkien vähentämiseksi. *Näitä toimenpiteitä olisi pullonkaulojen ja ruuhkien vähentämiseksi sovellettava lähinnä herkkiin alueisiin, joita ovat muun muassa vuoristoalueet, suuret kaupunki- ja teollisuuskeskittymät, rajat ylittävät yhteydet, teollisuusalueet, joilta tällainen infrastruktuuri puuttuu, ja uudelleenlastausterminalit.* Tällaisiin toimenpiteisiin voi sisältyä tiettyjen verojen tai kuljetusmaksujen alentaminen, yhdistetyissä kuljetuksissa tosiasiallisesti kuljetetuille intermodaalisisille kuormaustyksiköille annettavat avustukset tai uudelleenlastauskustannusten osittainen korvaaminen, *mikä auttaa osaltaan vähentämään liikenteen sosioekonomisia kustannuksia sekä saasteiden ja melun aiheuttamia terveysriskejä ja palvelee samalla kansalaisten, yritysten ja ympäristön etuja.*

Tarkistus 13

Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 14 a kappale (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

(14 a) Jäsenvaltioiden olisi toteutettava täydentäviä toimenpiteitä yhdistettyjen kuljetusten ympäristötehokkuuden, tehokkuuden ja kestävyuden parantamiseksi kannustamalla puhtaiden tai vähäpäästöisten ajoneuvojen ja vaihtoehtoisten polttoaineiden käyttöön, tukemalla energiatehokkuuden ja uusiutuvan energian käyttöä yhdistettyjen kuljetusten koko ketjussa ja vähentämällä liikenteestä aiheutuvia haittoja, kuten melua, erityisesti rautatiealalla ja kaupunkialueiden läheisyydessä.

Tarkistus 14

Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 14 b kappale (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

(14 b) Jäsenvaltioita olisi edelleen tuettava tämän direktiivin tavoitteiden saavuttamisessa unionin eri rahastoista ja tutkimusrahoitusohjelmista.

Tarkistus 15

Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 14 c kappale (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

(14 c) Logistiikkaan investoiminen on myös tärkeä yhdistettyjen kuljetusten kilpailukykyä parantava tekijä. Digitaalisten ratkaisujen, kuten viestintä- ja tietoteknologian tai älykkäiden verkotettujen järjestelmien, entistä järjestelmällisempi käyttäminen helpottaisi tiedonvaihtoa, auttaisi tekemään uudelleenlastauksista tehokkaampia ja edullisempia ja lyhentäisi niihin kuluvaan aikaa.

Tarkistus 16

Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 14 d kappale (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

(14 d) Investoiminen logistiikkaketjun, erityisesti uudelleenlastaustermiinalien, työntekijöiden koulutukseen auttaisi myös yhdistettyjen kuljetusten kilpailukykyyn parantamisessa.

Tarkistus 17

Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 15 kappale

Komission teksti

(15) *Yhdistettyjä* kuljetuksia *koskevat tukitoimenpiteet* olisi *toteutettava Euroopan unionin toiminnasta tehtyyn sopimukseen sisältyvien valtiontukisääntöjen mukaisesti.*

Tarkistus

(15) *Sanotun kuitenkin rajoittamatta Euroopan unionin toiminnasta annettuun sopimukseen sisältyviä valtiontukisääntöjä yhdistettyjä* kuljetuksia *koskeviin tukitoimenpiteisiin* olisi *sovellettava tietyssä määrin joustavuutta, mikä kannustaisi hyödyntämään valtiontukea.*

Tarkistus 18

**Ehdotus direktiiviksi
Johdanto-osan 16 kappale**

Komission teksti

(16) Tukitoimenpiteitä olisi tarpeen mukaan koordinoitava jäsenvaltioiden ja komission kesken.

Tarkistus

(16) Tukitoimenpiteitä olisi tarpeen mukaan koordinoitava jäsenvaltioiden ja komission kesken *jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten tiiviin yhteistyön avulla sen varmistamiseksi, että vältetään toistensa välittömässä läheisyydessä sijaitsevien jäsenvaltioiden mahdolliset päällekkäiset investoinnit.*

Tarkistus 19

**Ehdotus direktiiviksi
Johdanto-osan 17 kappale**

Komission teksti

(17) Jäsenvaltioiden olisi myös tarkasteltava tukitoimenpiteitä säännöllisesti uudelleen niiden vaikuttavuuden ja tehokkuuden varmistamiseksi.

Tarkistus

(17) Jäsenvaltioiden olisi myös tarkasteltava tukitoimenpiteitä säännöllisesti uudelleen niiden vaikuttavuuden ja tehokkuuden varmistamiseksi *ja hyväksyttävä tarvittaessa korjaavia toimenpiteitä. Komission olisi laadittava jäsenvaltioiden toimittamien tietojen perusteella analyysi jäsenvaltioissa toteutetuista toimenpiteistä ja niiden tehokkuudesta sekä edistettävä parhaiden käytäntöjen vaihtoa.*

Perustelu

Hyvän käytännön eli erityisen vaikuttaviksi osoittautuneiden jäsenvaltioiden käyttöön ottamien tukitoimien levittämistä olisi lisättävä, jotta jäsenvaltioille annettaisiin tietoa, jota he voivat käyttää valitessaan yhdistettyjen kuljetusten alan investointeja ja tukitoimenpiteitä.

Tarkistus 20

Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 18 a kappale (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

(18 a) Vertailukelpoisten ja luotettavien tilastojen puuttuminen jarruttaa nykyisin yhdistettyjen kuljetusten arviointia unionissa ja niiden potentiaalin hyödyntämistä koskevien toimenpiteiden hyväksymistä.

Tarkistus 21

Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 19 kappale

Komission teksti

Tarkistus

(19) Jotta voidaan pysyä ajan tasalla unionin liikenteen ja erityisesti yhdistettyjen kuljetusten markkinoiden kasvusta, jäsenvaltioiden olisi kerättävä asiaa koskevia tietoja ja raportoitava säännöllisesti komissiolle, ja komission olisi annettava Euroopan parlamentille ja **neuvostolle** kertomus direktiivin soveltamisesta neljän vuoden välein.

(19) Jotta voidaan pysyä ajan tasalla unionin liikenteen ja erityisesti yhdistettyjen kuljetusten markkinoiden kasvusta, jäsenvaltioiden olisi kerättävä asiaa koskevia tietoja ja raportoitava säännöllisesti komissiolle, ja komission olisi annettava Euroopan parlamentille, **neuvostolle ja jäsenvaltioiden toimivaltaisille viranomaisille** kertomus direktiivin soveltamisesta neljän vuoden välein.

Tarkistus 22

Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 19 a kappale (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

(19 a) Komissio vastaa tämän direktiivin moitteettomasta soveltamisesta sekä vuosiksi 2030 ja 2050 asetettujen yhdistettyjen kuljetusten kehittämistä koskevien unionin tavoitteiden saavuttamisesta. Tätä varten sen olisi säännöllisesti arvioitava yhdistettyjen kuljetusten osuuden kasvun edistymistä kussakin jäsenvaltiossa jäsenvaltioiden toimittamien tietojen perusteella ja tarvittaessa esitettävä tätä direktiiviä muuttava ehdotus unionin laajuisen tavoitteen saavuttamiseksi.

Perustelu

Komissiolla olisi oltava tärkeämpi rooli yhdistettyjä kuljetuksia koskevien unionin tavoitteiden seurannassa ja sen olisi toteutettava tarvittaessa korjaavia toimenpiteitä.

Tarkistus 23

Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 20 kappale

Komission teksti

(20) Läpinäkyvyys on tärkeää kaikille yhdistettyihin kuljetuksiin osallistuville sidosryhmille, varsinkin niille, joihin tämä direktiivi vaikuttaa. Läpinäkyvyyden ja yhteistyön edistämiseksi kunkin jäsenvaltion olisi nimettävä toimivaltainen viranomainen.

Tarkistus

(20) Läpinäkyvyys on tärkeää kaikille yhdistettyihin kuljetuksiin osallistuville sidosryhmille, varsinkin niille, joihin tämä direktiivi vaikuttaa. Läpinäkyvyyden ja yhteistyön edistämiseksi kunkin jäsenvaltion olisi nimettävä **yksi** toimivaltainen viranomainen.

Perustelu

Yhteyspisteen näkyvyyden parantamiseksi, direktiivin täytäntöönpanon yhdenmukaisuuden varmistamiseksi, hallinnollisten päällekkäisyyksien vähentämiseksi ja täytäntöönpanon seurannan helpottamiseksi toimivaltaisten viranomaisten määrä olisi rajoitettava yhteen jäsenvaltiota kohden.

Tarkistus 24

Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 22 kappale

Komission teksti

(22) Jäsenvaltiot eivät voi riittävällä tavalla saavuttaa tämän direktiivin tavoitteita eli edistää siirtymistä maantieliikenteestä vähemmän ympäristöä kuormittaviin liikennemuotoihin ja siten pienentää unionin liikennejärjestelmän negatiivisia ulkoisvaikutuksia, vaan ne voidaan saavuttaa paremmin unionin tasolla, koska yhdistetyt 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.

Tarkistus 25

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 2 alakohta

Direktiivi 92/106/ETY

1 artikla – 3 kohta – 2 alakohta

Komission teksti

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

Tarkistus

(22) Jäsenvaltiot eivät voi riittävällä tavalla saavuttaa tämän direktiivin tavoitteita eli edistää siirtymistä maantieliikenteestä vähemmän ympäristöä kuormittaviin liikennemuotoihin ja siten pienentää unionin liikennejärjestelmän negatiivisia ulkoisvaikutuksia, vaan ne voidaan saavuttaa paremmin unionin tasolla, koska yhdistetyt tavarakuljetukset ja toisiinsa liittyvät infrastruktuurit ja ne ongelmat, joihin tällä direktiivillä on tarkoitus puuttua, ovat luonteeltaan **nimenomaisesti** 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.

Tarkistus

Maantieosuuden pituusraja voidaan ylittää yhdistetyissä **kuljetuksissa**, jotta voidaan saavuttaa maantieteellisesti lähin kuljetustermiinaali, **joka voi sijaita myös toisessa jäsenvaltiossa ja** jossa on kuormausta tai purkamista varten tarvittavat operatiiviset uudelleenlastausvalmiudet uudelleenlastauslaitteiden, terminaalikapasiteetin ja asianmukaisten rautateiden tavaraliikennepalvelujen osalta. **Jäsenvaltioiden välisten tulkintaerojen välttämiseksi komission olisi annettava tätä direktiiviä täydentävä, 10 artiklan**

a alakohdan mukainen delegoitu säädös, jossa vahvistetaan kriteerit, joiden perusteella yhdistettyjen kuljetusten harjoittajat voivat ylittää maantiesuuden enimmäispituutta koskevan rajan yhdistetyissä kuljetuksissa. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että liikenteenharjoittajat noudattavat näitä sääntöjä, ja niiden on toimitettava komissiolle tarvittavat lupia koskevat tiedot, mukaan lukien poikkeuksen myöntämisen perusteet ja poikkeuksen kesto.

Tarkistus 26

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 2 alakohta

Direktiivi 92/106/ETY

1 artikla – 4 kohta

Komission teksti

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

Tarkistus

4. Yhdistetyn kuljetuksen on katsottava tapahtuvan unionissa, kun kuljetus tai sen unionissa tapahtuva osa täyttää 2 ja 3 kohdassa vahvistetut vaatimukset.” ***Tämän direktiivin mukainen yhdistetty kuljetus voi alkaa kolmannesta maasta tai päättyä kolmanteen maahan tai osa siitä tapahtua kolmannessa maassa.***

Tarkistus 27

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 4 alakohta

Direktiivi 92/106/ETY

5 artikla – 1 kohta – c alakohta

Komission teksti

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

Tarkistus

c) yhdistettyjä kuljetuksia palvelevien terminaalien lukumäärä ja maantieteellinen ***sijainti*** ja näissä terminaaleissa tehtävien uudelleenlastausten vuotuinen lukumäärä ***suhteessa niiden käytettyyn kapasiteettiin;***

Perustelu

Tarvitaan tietoja kyseisten terminaalien tosiasiallisesta sijainnista ja saavutettavuudesta ja päivitetty arvio niiden käytetystä kapasiteetista tai mahdollisista parannuksista.

Tarkistus 28

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 4 alakohta

Direktiivi 92/106/ETY

5 artikla – 1 kohta – c a alakohta (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

c a) yhdistettyjen kuljetusten osuuden ja erilaisten kuljetusmuotojen kehittyminen alueella,

Tarkistus 29

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 4 alakohta

Direktiivi 92/106/ETY

5 artikla – 3 kohta

Komission teksti

Tarkistus

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

3. Kansallisten raporttien **ja koko unionille yhteisten indikaattorien ja menetelmien perusteella laadittujen tilastotietojen** analyysin pohjalta komissio laatii ja toimittaa Euroopan parlamentille, **neuvostolle ja jäsenvaltioiden toimivaltaisille viranomaisille** ensimmäisen kerran viimeistään [9 kuukauden kuluttua jäsenvaltioiden raporttien määräajan jälkeen] ja sen jälkeen kahden vuoden välein kertomuksen, jossa käsitellään seuraavia kysymyksiä:

Perustelu

Tarkistuksella korostetaan niiden tilastotietojen merkitystä, joita jäsenvaltioiden on toimitettava ja jotka perustuvat unionin laajuisiin yhteisiin menetelmiin.

Tarkistus 30

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 4 alakohta

Direktiivi 92/106/ETY

5 artikla – 3 kohta – a alakohta

Komission teksti

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

Tarkistus

a) yhdistettyjen kuljetusten taloudellinen kehitys ***jäsenvaltioiden ja unionin tasolla***, erityisesti eri liikennemuotojen ympäristötehokkuuden kehityksen valossa;

Tarkistus 31

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 4 alakohta

Direktiivi 92/106/ETY

5 artikla – 3 kohta – c alakohta

Komission teksti

c) 6 artiklassa säädettyjen tukitoimenpiteiden vaikuttavuus ja tehokkuus;

Tarkistus

c) 6 artiklassa säädettyjen tukitoimenpiteiden vaikuttavuus ja tehokkuus, ***täsmentäen kaikkein tehokkaimmiksi tämän direktiivin alkuperäisen tarkoituksen kannalta katsotut toimenpiteet ja parhaat käytännöt jäsenvaltioissa***,

Tarkistus 32

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 4 alakohta

Direktiivi 92/106/ETY

5 artikla – 3 kohta – c a alakohta (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

c a) yhdistettyjen kuljetusten osuuden kehittyminen kussakin jäsenvaltiossa ja unionin tasolla, kun otetaan huomioon vuosiksi 2030 ja 2050 asetettujen unionin tavoitteiden saavuttaminen,

Komissiolla olisi oltava suurempi rooli yhdistettyjä kuljetuksia koskevien unionin tavoitteiden seurannassa ja sen olisi toteutettava tarvittaessa korjaavia toimenpiteitä.

Tarkistus 33

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 5 alakohta

Direktiivi 92/106/ETY

6 artikla – 4 kohta – a alakohta

Komission teksti

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

Tarkistus

a) *laajentaa tällaisia uudelleenlastaustermiinaaleja tai perustaa tarvittaessa uusia* yhdistetyissä kuljetuksissa käytettäviä uudelleenlastaustermiinaaleja. *Ennen tällaisia investointeja on toteutettava vaikutustenarviointi, jonka tarkoituksena on toisaalta varmistaa tämän direktiivin tavoitteiden toteutuminen ja toisaalta taata, että tällaiset investoinnit ovat taloudellisesti ja ympäristön kannalta tarkoituksenmukaisia ottaen huomioon alueen maantieteelliset ja luonnonoloista johtuvat rajoitukset. Jäsenvaltioiden on asetettava etusijalle uusien uudelleenlastaustekniikoiden ja uudelleenlastaustermiinaalien kehittämiseen tehtävät investoinnit pullonkaulojen ja ruuhka-alueiden vähentämiseksi;*

Tarkistus 34

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 5 alakohta

Direktiivi 92/106/ETY

6 artikla – 4 kohta – b alakohta

Komission teksti

b) *tehostaa olemassa olevien terminaalien toimintaa.*

Tarkistus

b) *tehostaa olemassa olevien terminaalien toimintaa siten, että unionin terminaaliverkosto on tavarankuljetusten*

kysynnän mukainen, tukemalla muun muassa verkotettujen järjestelmien integrointia ja toimintojen automatisointia sekä investointeja digitaaliseen logistiikkaan, tieto- ja viestintäteknologioihin tai älykkäisiin liikennejärjestelmiin.

Tarkistus 35

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 5 alakohta

Direktiivi 92/106/ETY

6 artikla – 4 kohta – 2 alakohta

Komission teksti

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

Tarkistus

Jäsenvaltioiden on koordinoitava toimiaan naapurijäsenvaltioiden **kanssa erityisesti jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten tiiviin yhteistyön avulla** ja komission kanssa ja varmistettava, että tällaisia toimenpiteitä toteutettaessa etusijalle asetetaan **uudelleenlastaustermiinalien** riittävä maantieteellinen jakautuminen **koko** unionissa ja erityisesti Euroopan laajuisen liikenneverkon ydinverkossa ja kattavassa verkossa siten, ettei mikään paikka unionissa sijaitse **linnuntietä** yli 150 kilometrin päässä tällaisesta terminaalista. **Jäsenvaltiot voivat poiketa 150 km:n säännöstä, jos tällaiset laitokset eivät ole taloudellisesti tarkoituksenmukaisia tai jos syynä ovat alueen maantieteelliset tai luonnonoloista johtuvat ominaispiirteet. Toimivaltaisen viranomaisen on asianmukaisesti perusteltava tällainen poikkeus.**

Tarkistus 36

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 5 alakohta

Direktiivi 92/106/ETY

6 artikla – 5 kohta – 1 alakohta

Komission teksti

Tarkistus

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

Jäsenvaltioiden on toteutettava 31. päivään joulukuuta 2021 mennessä ainakin yksi taloudellinen ja lainsäädännöllinen lisätoimenpide yhdistettyjen kuljetusten kilpailukyvyyn parantamiseksi suhteessa vastaaviin vaihtoehtoihin maantiekuljetuksiin **muun muassa teknologiaa käyttämällä yhdistettyjen kuljetusten nopeuttamiseksi ja niihin liittyvien kustannusten vähentämiseksi.**

Perustelu

Tarkistuksen tarkoituksena on velvoittaa jäsenvaltiot entistä suuremmissa määrin määrittämään politiikkoja ja toimenpiteitä, joilla edistetään ja kehitetään ja tehostetaan yhdistettyjä kuljetuksia. Niiden olisi oltava sekä taloudellisia että lainsäädännöllisiä, ja niitä olisi toteutettava erityisesti teknologiaa käyttämällä.

Tarkistus 37

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 5 alakohta

Direktiivi 92/106/ETY

6 artikla – 5 kohta – 2 alakohta

Komission teksti

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

Tarkistus

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

Tarkistus 38

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 5 alakohta

Direktiivi 92/106/ETY

6 artikla – 5 a kohta (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

5 a. Jäsenvaltioiden on toteutettava

31. päivään joulukuuta 2021 mennessä ainakin yksi lisätoimenpide, jonka avulla vähennetään tavarakuljetusten vaikutusta ympäristöön ja kansanterveyteen edistämällä esimerkiksi ajoneuvojen tehokkuutta, vaihtoehtoisten ja vähemmän saastuttavien polttoaineiden käyttöä, uusiutuvien energioiden käyttöä myös terminaaleissa tai tehokkaampaa liikenneverkostojen käyttöä tieto- ja viestintätekniikkaa käyttämällä.

Tarkistus 39

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 5 alakohta

Direktiivi 92/106/ETY

6 artikla – 6 kohta

Komission teksti

6. Jäsenvaltioiden on *ilmoitettava komissiolle tämän artiklan mukaisesti toteutetuista toimenpiteistä ja niissä käytetyistä spesifikaatioista.*

Tarkistus

6. Jäsenvaltioiden on *arvioitava tällaisten tukitoimenpiteiden vaikutusta ja tarkastettava uudelleen niiden tarpeellisuutta vähintään neljän vuoden välein ja tarvittaessa mukautettava toimenpiteitä.*

Tarkistus 40

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 5 alakohta

Direktiivi 92/106/ETY

6 artikla – 7 kohta

Komission teksti

7. Jäsenvaltioiden on *arvioitava tällaisten tukitoimenpiteiden vaikutusta ja tarkastettava uudelleen niiden tarpeellisuutta vähintään neljän vuoden välein ja tarvittaessa mukautettava toimenpiteitä.*

Tarkistus

7. Jäsenvaltioiden on *ilmoitettava komissiolle 5 artiklan 1 kohdassa vahvistettujen ehtojen mukaisesti tämän artiklan mukaisesti toteutetuista toimenpiteistä ja esitettävä niistä yksityiskohtaiset tiedot ja niiden vaikutus ja toimitettava tiedot mahdollisista toteutetuista tai suunnitelluista korjaavista toimenpiteistä ja ilmoitettava niiden tarkka aikataulu.*

Tarkistus 41

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 5 alakohta

Direktiivi 92/106/ETY

6 artikla – 8 kohta

Komission teksti

8. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että yhdistettyjen kuljetusten tukitoimenpiteillä pyritään vähentämään maanteiden tavarankuljetuksia ja edistämään muiden liikennemuotojen kuten rautatie-, sisävesi- ja meriliikenteen käyttöä ja siten vähentämään ilman pilaantumista, kasvihuonekaasupäästöjä, tieliikenneonnettomuuksia, melua ja ruuhkia.”

Tarkistus

8. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että yhdistettyjen kuljetusten tukitoimenpiteillä pyritään vähentämään maanteiden tavarankuljetuksia ja edistämään muiden liikennemuotojen kuten rautatie-, sisävesi- ja meriliikenteen *tai vähäpäästöisten ajoneuvojen käyttöä tai vähäpäästöisempien vaihtoehtoisten polttoaineiden, kuten biopolttoaineiden, uusiutuvista energialähteistä tuotetun sähkön, maakaasun tai vetypolttoainojen*, käyttöä ja siten vähentämään ilman pilaantumista, kasvihuonekaasupäästöjä, tieliikenneonnettomuuksia, melua ja ruuhkia.”

Perustelu

Yksi direktiivin päätavoitteista on vähentää ilmansaastepäästöjä, joten erityisesti tieliikenteessä olisi kannustettava käyttämään vähäpäästöisiä ajoneuvoja ja polttoaineita. Vähähiiliset raskaat ajoneuvot tarjoavat merkittävän mahdollisuuden liikenteen hiilipäästöjen vähentämiseksi.

Tarkistus 42

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 7 alakohta

Direktiivi 92/106/ETY

9 a artikla – 1 kohta – 1 alakohta

Komission teksti

Jäsenvaltioiden on tämän direktiivin täytäntöönpanon varmistamiseksi nimettävä yksi *tai useampi* toimivaltainen viranomainen, joka toimii keskeisenä

Tarkistus

Jäsenvaltioiden on tämän direktiivin täytäntöönpanon varmistamiseksi nimettävä yksi toimivaltainen viranomainen, joka toimii keskeisenä

yhteyspisteenä direktiivin täytäntöönpanoa varten.

yhteyspisteenä direktiivin täytäntöönpanoa varten.

Perustelu

Yhteyspisteen näkyvyyden parantamiseksi, direktiivin täytäntöönpanon yhdenmukaisuuden varmistamiseksi, hallinnollisten päällekkäisyyksien vähentämiseksi ja täytäntöönpanon seurannan helpottamiseksi toimivaltaisten viranomaisten määrä olisi rajoitettava yhteen jäsenvaltiota kohden.

Tarkistus 43

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 7 alakohta

Direktiivi 92/106/ETY

9 a artikla – 1 kohta – 2 alakohta

Komission teksti

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

Tarkistus

Jäsenvaltioiden on ilmoitettava edellisessä alakohdassa tarkoitettu toimivaltainen viranomainen muille jäsenvaltioille ja komissiolle.

Perustelu

Yhteyspisteen näkyvyyden parantamiseksi, direktiivin täytäntöönpanon yhdenmukaisuuden varmistamiseksi, hallinnollisten päällekkäisyyksien vähentämiseksi ja täytäntöönpanon seurannan helpottamiseksi toimivaltaisten viranomaisten määrä olisi rajoitettava yhteen jäsenvaltiota kohden.

Tarkistus 44

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 7 alakohta

Direktiivi 92/106/ETY

9 a artikla – 2 kohta

Komission teksti

2. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että kansalliset toimivaltaiset viranomaiset toimivat yhteistyössä **muiden jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten kanssa**. Tätä varten jäsenvaltioiden on varmistettava, että toimivaltaiset viranomaiset antavat

Tarkistus

2. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että kansalliset toimivaltaiset viranomaiset toimivat yhteistyössä **toistensa kanssa erityisesti rajatylittävien yhteyksien parantamiseksi sekä rajan molemmin puolin tehtyjen investointien jatkuvuuden ja johdonmukaisuuden varmistamiseksi**.

toisilleen tämän direktiivin soveltamiseksi tarvittavat tiedot. Vaihdeettavien tietojen osalta vastaanottavaa viranomaista sitoo sama luottamuksellisuus kuin tiedot lähettänyttä viranomaista.

Tätä varten jäsenvaltioiden on varmistettava, että toimivaltaiset viranomaiset antavat toisilleen tämän direktiivin soveltamiseksi tarvittavat tiedot. Vaihdeettavien tietojen osalta vastaanottavaa viranomaista sitoo sama luottamuksellisuus kuin tiedot lähettänyttä viranomaista.

**ASIAN KÄSITTELY
LAUSUNNON ANTAVASSA VALIOKUNNASSA**

Otsikko	Yhteiset säännöt tietynlaisille jäsenvaltioiden välisille tavaroiden yhdistetyille kuljetuksille
Viiteasiakirjat	COM(2017)0648 – C8-0391/2017 – 2017/0290(COD)
Asiasta vastaava valiokunta Ilmoitettu istunnossa (pvä)	TRAN 29.11.2017
Lausunnon antanut valiokunta Ilmoitettu istunnossa (pvä)	ENVI 29.11.2017
Valmistelija Nimitetty (pvä)	Michel Dantin 29.1.2018
Valiokuntakäsittely	19.3.2018
Hyväksytty (pvä)	17.5.2018
Lopullisen äänestyksen tulos	+: 53 –: 1 0: 3
Lopullisessa äänestyksessä läsnä olleet jäsenet	Pilar Ayuso, Zoltán Balczó, Ivo Belet, Biljana Borzan, Paul Brannen, Soledad Cabezón Ruiz, Nessa Childers, Birgit Collin-Langen, Miriam Dalli, Seb Dance, Stefan Eck, José Inácio Faria, Karl-Heinz Florenz, Francisc Gambús, Elisabetta Gardini, Gerben-Jan Gerbrandy, Jens Gieseke, Julie Girling, Sylvie Goddyn, Françoise Grossetête, Andrzej Grzyb, Jytte Guteland, György Hölvényi, Anneli Jäätteenmäki, Benedek Jávor, Urszula Krupa, Jo Leinen, Peter Liese, Lukas Mandl, Valentinas Mazuronis, Susanne Melior, Rory Palmer, Massimo Paolucci, Piernicola Pedicini, Bolesław G. Piecha, Pavel Poc, John Procter, Julia Reid, Annie Schreijer-Pierik, Davor Škrlec, Claudiu Ciprian Tănăsescu, Ivica Tolić, Adina-Ioana Vălean, Damiano Zoffoli
Lopullisessa äänestyksessä läsnä olleet varajäsenet	Nikos Androulakis, Nicola Caputo, Esther Herranz García, Jan Huitema, Peter Jahr, Karol Karski, Ulrike Müller, Stanislav Polčák, Bart Staes, Tiemo Wölken
Lopullisessa äänestyksessä läsnä olleet sijaiset (200 art. 2 kohta)	John Flack, Jaromír Kohlíček, Miltiadis Kyrkos

**LOPULLINEN ÄÄNESTYS NIMENHUUTOÄÄNESTYKSENÄ
LAUSUNNON ANTAVASSA VALIOKUNNASSA**

53	+
ALDE	Gerben-Jan Gerbrandy, Jan Huitema, Anneli Jäätteenmäki, Valentinas Mazuronis, Ulrike Müller
ECR	John Flack, Karol Karski, Urszula Krupa, Boleslaw G. Piecha, John Procter
EFDD	Piernicola Pedicini
ENF	Sylvie Goddyn
PPE	Pilar Ayuso, Ivo Belet, Birgit Collin-Langen, José Inácio Faria, Karl-Heinz Florenz, Francesc Gambús, Elisabetta Gardini, Jens Gieseke, Julie Girling, Françoise Grossetête, Andrzej Grzyb, Esther Herranz García, György Hölvényi, Peter Jahr, Peter Liese, Lukas Mandl, Stanislav Polčák, Annie Schreijer-Pierik, Ivica Tolić, Adina-Ioana Vălean
S&D	Nikos Androulakis, Biljana Borzan, Paul Brannen, Soledad Cabezón Ruiz, Nicola Caputo, Nessa Childers, Miriam Dalli, Seb Dance, Jytte Guteland, Miltiadis Kyrkos, Jo Leinen, Susanne Melior, Rory Palmer, Massimo Paolucci, Pavel Poc, Claudiu Ciprian Tănăsescu, Tiemo Wölken, Damiano Zoffoli
VERTS/ALE	Benedek Jávor, Davor Škrlec, Bart Staes

1	-
EFDD	Julia Reid

3	0
GUE/NGL	Stefan Eck, Jaromír Kohlíček
NI	Zoltán Balczó

Symbolien selitys:

+ : puolesta

- : vastaan

0 : tyhjää

ASIAN KÄSITTELY
ASIASTA VASTAAVASSA VALIOKUNNASSA

Otsikko	Tietynlaisia jäsenvaltioiden välisiä tavaroiden yhdistettyjä kuljetuksia koskevat yhteiset säännöt		
Viiteasiakirjat	COM(2017)0648 – C8-0391/2017 – 2017/0290(COD)		
Annettu EP:lle (pvä)	8.11.2017		
Asiasta vastaava valiokunta Ilmoitettu istunnossa (pvä)	TRAN 29.11.2017		
Valiokunnat, joilta on pyydetty lausunto Ilmoitettu istunnossa (pvä)	ENVI 29.11.2017		
Esittelijät Nimitetty (pvä)	Daniela Aiuto 11.12.2017		
Valiokuntakäsittely	1.2.2018	25.4.2018	9.7.2018
Hyväksytty (pvä)	9.7.2018		
Lopullisen äänestyksen tulos	+: -: 0:	34 4 2	
Lopullisessa äänestyksessä läsnä olleet jäsenet	Daniela Aiuto, Lucy Anderson, Marie-Christine Arnautu, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Deirdre Clune, Michael Cramer, Luis de Grandes Pascual, Andor Deli, Karima Delli, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Jacqueline Foster, Dieter-Lebrecht Koch, Merja Kyllönen, Miltiadis Kyrkos, Bogusław Liberadzki, Peter Lundgren, Marian-Jean Marinescu, Georg Mayer, Gesine Meissner, Markus Pieper, Gabriele Preuß, Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy, Dominique Riquet, Claudia Schmidt, Keith Taylor, Peter van Dalen, Wim van de Camp, Marie-Pierre Vieu, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Janusz Zemke, Roberts Zīle, Kosma Złotowski, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska		
Lopullisessa äänestyksessä läsnä olleet varajäsenet	Maria Grapini, Karoline Graswander-Hainz, Werner Kuhn		
Lopullisessa äänestyksessä läsnä olleet sijaiset (200 art. 2 kohta)	Anna Hedh, Krzysztof Hetman		
Jätetty käsiteltäväksi (pvä)	19.7.2018		

**LOPULLINEN ÄÄNESTYS NIMENHUUTOÄÄNESTYKSENÄ
ASIASTA VASTAAVASSA VALIOKUNNASSA**

34	+
ALDE	Izaskun Bilbao Barandica, Gesine Meissner, Dominique Riquet, Pavel Telička
EFDD	Daniela Aiuto
GUE/NGL	Merja Kyllönen, Marie-Pierre Vieu
PPE	Georges Bach, Deirdre Clune, Andor Deli, Krzysztof Hetman, Dieter-Lebrecht Koch, Werner Kuhn, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Marian-Jean Marinescu, Markus Pieper, Claudia Schmidt, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Luis de Grandes Pascual, Wim van de Camp
S&D	Lucy Anderson, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Maria Grapini, Karoline Graswander-Hainz, Anna Hedh, Miltiadis Kyrkos, Bogusław Liberadzki, Gabriele Preuß, Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy, Janusz Zemke
VERTS/ALE	Michael Cramer, Karima Delli, Keith Taylor

4	-
ECR	Jacqueline Foster, Roberts Zile, Kosma Złotowski, Peter van Dalen

2	0
ENF	Marie-Christine Arnautu, Georg Mayer

Symbolien selitys:

+ : puolesta

- : vastaan

0 : tyhjää