C/2024/2488

23.4.2024

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamus teemal „Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv, millega muudetakse nõukogu direktiivi 92/106/EMÜ seoses kaupade ühendvedu toetava raamistikuga ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EL) 2020/1056 seoses väliskulude kokkuhoiu arvutamise ja koondandmete koostamisega“

(COM(2023) 702 final — 2023/0396 (COD))

(C/2024/2488)

Raportöör: **Pierre Jean COULON**

Konsulteerimistaotlus	Euroopa Parlament, 14.12.2023
	nõukogu, 16.2.2024
Õiguslik alus	Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 91 lõike 1 punktid c ja d
Vastutav sektsioon	transpordi, energeetika, infrastruktuuri ja infoühiskonna sektsioon
Vastuvõtmine sektsioonis	26.1.2024
Vastuvõtmine täiskogus	14.2.2024
Täiskogu istungjärk nr	585
Hääletuse tulemus	
(poolt/vastu/erapooletuid)	171/0/1

1. **Järeldused ja soovitused**

1.1. Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee toetab üldiselt nõukogu 7. detsembri 1992. aasta direktiivi 92/106/EMÜ (kombineeritud vedude kohta) läbivaatamist, sest ta pooldab üldiselt tervet kaubaveo keskkonnahoidlikumaks muutmise paketti, mida käsitleti 2023. aasta juulis ([1]) ja 2023. aasta oktoobris ([2]) vastu võetud arvamustes.

1.2. Selle edukus sõltub kodanikuühiskonna kaasamisest ja komitee osalemisest.

1.3. Komitee kordab, et õiglase ülemineku jaoks on hädavajalik majanduslike, sotsiaalsete ja keskkonnategurite tasakaalustatus.

1.4. Komitee kinnitab, et ühendveod on vajalikud kogu kaubaveos. Seejuures tuleb alati silmas pidada kohustust kooskõlastada ja optimeerida iga transpordiliiki Euroopa tasandil.

1.5. Selle poliitika edu sõltub sotsiaalnormide maksimaalsest järgimisest ja ettevõtete töötajate ja juhtide koolitamise konkreetsest ja süstemaatilisest poliitikast. Komitee peab kahetsusväärseks, et seda ei ole direktiivi tekstis mainitud.

2. **Üldised märkused**

2.1. Nagu on märgitud Euroopa Komisjoni esitatud direktiivi ettepanekus, on üha selgem, et praegu Euroopa Liidus (EL) kaubaveoks kasutatavatel transpordiliikidel on märkimisväärseid puudusi ja need ei soodusta kestlikku arengut.

2.2. Komitee tunnistab transpordi keskset rolli majanduskasvus ja liikuvuse nõudluses, mida süvendab surve, mis tuleneb vajadusest muuta transport keskkonnahoidlikumaks, parandada ühendvedude konkurentsivõimet võrreldes autoveoga ning saavutada roheline kokkulepe.

([1]) ELT C 349, 29.9.2023, lk 12.
([2]) ELT C, C/2024/890, 6.2.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/890/oj; ELT C, C/2024/891, 6.2.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/891/oj.

2.3. Sotsiaalne teadlikkus mõjutab transpordipoliitikat, sest keskkonnaga seotud mured ja olemasolevate transpordisüsteemide sotsiaalsed kulud on kõikjal ilmsed. Seepärast ei vaadelda transporti mitte ainult kitsast tavapärasest majanduslikust vaatenurgast, vaid peetakse silmas ka selle mõju keskkonna- ja ökoloogilistele süsteemidele, samuti ühiskonnale tervikuna, eelkõige vaestele elanikkonnarühmadele maapiirkondades.

2.4. Direktiivi ettepaneku eesmärk on muuta kaubavedu kestlikumaks, parandades ühendkaubaveo, st vähemalt kaht transpordiliiki kasutava kaubaveo konkurentsivõimet võrreldes autoveoga.

2.5. Direktiivi ettepanekuga ajakohastatakse praegu kehtivat nõukogu direktiivi 92/106/EMÜ ([3]) kombineeritud vedude kohta ning asendatakse viivitusega 2023. aasta juulis vastu võetud kaubaveo keskkonnahoidlikumaks muutmise pakett, mille kohta on komitee saanud juba oma seisukohti väljendada.

2.6. Direktiivi ettepanekus märgitakse, et autovedu põhjustab suurema osa transpordi negatiivsest välismõjust ELis, sest see on ülekaalukalt kõige enam kasutatav transpordiliik (2020. aastal moodustas see 74,4 % ELi-sisesest maismaatranspordist ja 53,3 % kogu ELi-sisesest transpordist) ([4]), ning teisalt tekitab see praegu suuremat välismõju kaubaveo tonnkilomeetri kohta kui raudteevedu, siseveetransport või lähimerevedu.

2.7. Seepärast järeldatakse ettepanekus, et üleminek autoveolt ühendveole aitaks vähendada transpordi negatiivset välismõju ning tagaks samal ajal vajaliku paindlikkuse, et tänu terminali ja laadimis-/mahalaadimiskoha vahelistele juurdeveoetappidele maanteel oleksid kõik ELi territooriumil asuvad punktid kaubaveoteenustega kaetud.

2.8. Selles tunnistatakse siiski, et haldustõkete, ümberlaadimiskulude ja väliskulude puuduliku sisestamise tõttu ei suuda ühendvedu keskmise pikkusega ja lühikestel vahemaadel autoveoga konkureerida. Seega on kombineeritud vedu käsitleva direktiivi ettepaneku eesmärk parandada seda olukorda, luues toetusraamistiku ühendveo ja kombineeritud veo konkurentsivõime suurendamiseks, ning edendada seeläbi autoveost loobumist.

2.9. Ettepanek sisaldab kahte tegevussuunda: üks on üldine ja teine on konkreetselt ette nähtud kombineeritud veo jaoks. Üldises tegevussuunas viiakse ühendvedu vastavusse üheliigilise transpordiga, vabastades selle kvoodi- ja loasüsteemidest.

Selles tegevussuunas nõutakse liikmesriikidelt riikliku tegevusraamistiku vastuvõtmist, et hõlbustada ühendveo kasutamist, ning kehtestatakse ühendveo ümberlaadimisterminalidele läbipaistvuskohustus, et teavitada kliente olemasolevatest teenustest ja rajatistest.

2.10. Konkreetses tegevussuunas kehtestatakse kogu ELi hõlmav erand öötundidel, nädalavahetustel ja pühadel kehtivast sõidukeelust kombineeritud vedudes kasutatavatel lühikestel autoveoetappidel ning seatakse liikmesriikidele eesmärk vähendada seitsme aasta jooksul kombineeritud vedude uksest ukseni keskmisi kulusid vähemalt 10 %.

3. **Konkreetsed märkused**

3.1. Ühendvedu on vajalik, kuid mitte piisav tingimus transpordi keskkonnahoidlikumaks muutmiseks, sest on võimalik ette kujutada tõeliselt tõhusat ja tõrgeteta ühendveosüsteemi, mis siiski ei vasta kõigile kestlikkuse kriteeriumidele.

3.2. Komitee arvates peab kestlik transpordisüsteem olema majanduslikult tõhus, mitte kahjustama keskkonda, olema usaldusväärne ja turvaline ning aitama kaasa sotsiaalsele arengule. Kõigil neil nõuetel on kolm mõõdet, mida tuleb arvesse võtta, et ühendveosüsteem oleks kooskõlas kestlikkuseesmärgiga. Need on tehnoloogia, kavandamine ning poliitika ja sotsiaaleetika kujundamine.

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

([4]) Küsimused ja vastused kombineeritud vedu käsitleva direktiivi ettepaneku kohta.

3.3. Ühendveosüsteemi loomine eeldab, et üldsust teavitatakse selle pakutavatest headest võimalustest: ühendveosüsteem töötatakse välja üldsuse teenindamiseks ja üldsus peab mõjutama transpordiprojekte ja -poliitikat käsitlevaid otsuseid ning lõpuks sõltub uue transpordisüsteemi tõhusus üldsusest. Nagu mõjuhinnangus märgiti, võimaldab ELi uus transpordi ja logistika kasvuhoonegaaside heite arvestuse ühine raamistik parandada läbipaistvust, transpordialast vastutust ja teavet väliskulude kohta.

3.4. Komitee märgib, et läbivaadatud eurovinjeti direktiiviga ([5]) ette nähtud arukas vahemaapõhine maksustamine koos sõidukitüübiti erinevate tariifidega võib soodustada kestlikke ja majanduslikult tõhusaid valikuid, juhtida liiklust ja vähendada ummikuid.

3.5. Nagu mõjuhinnangus ([6]) rõhutati, on erinevat laadi keerukus, eelkõige riiklike ja Euroopa poliitikameetmete koostoime, ühendveole iseloomulik, sest see hõlmab alati paljusid osalejaid, mitmeid lepinguid ning erinevaid seadusi ja eeskirju. Logistikaettevõtjad ja ekspediitorid peavad lahendama kulude probleemi kaubasaatjate kasuks.

Üldsus peab ettepanekutega kindlasti nõustuma. Seepärast kutsub komitee üles korraldama laiaulatuslikke kodaniku-ühiskonna teadlikkuse suurendamise kampaaniaid, millega ta ühineb, et üldsust tõeliselt kaasataks.

3.6. Komitee märgib, et oluline on ka kõigi terminalide dialoog. Läbipaistvuse puudumine terminalide toimimise, nende rajatiste ja teenuste osas on tõepoolest oluline probleem, mida õigusaktides piisavalt ei käsitleta. Euroopa Kontrollikoja hiljutises aruandes ([7]) toodi probleemina välja teabe puudumine terminalide kohta. Raudteeveo puhul on eeskirjad sätestatud komisjoni rakendusmääruses (EL) 2017/2177 ([8]) teenindusrajatistele juurdepääsu kohta, kuid selle kohaldamine on probleemi lahendanud vaid osaliselt. Siseveeteid ja lähimereveo terminale käsitleva teabe üldsusele kättesaadavaks tegemise suhtes ei ole läbipaistvusnõudeid kehtestatud. See tähendab, et esialgseid hindamisi ei ole võimalik läbi viia, pidamata dialoogi kõigi terminalidega, isegi kui soovitud ühendveod on võimalikud.

Seepärast toetab ta direktiivi ettepaneku kavatsust see oluline probleem lahendada.

3.7. Komitee väljendab heameelt selle üle, et Euroopa Komisjon tunnustab direktiivis panust, mida lähimerevedu saartelt ja saartele võib anda maanteetranspordi heitkoguste ja ummikute vähendamisse mandril. Komitee rõhutab, et artikli 1c lõike 2 punktis b sisalduv osundus „selliste saarte ja mandri vaheliste ühenduste puhul, millel puudub autoveo alternatiiv, on veo väliskulud vähemalt 40 % väiksemad kui alternatiivse merel toimuva ühendveo väliskulud“ hõlmab ka ühendusi saareliikmesriigi ja ELi mandriosa vahel.

3.8. Direktiivi ettepaneku artikli 1c lõigetes 6 ja 7 on sätestatud järgmine: „Komisjon võtab vastu rakendusaktid, millega kehtestatakse käesoleva artikli lõikes 2 osutatud väliskulude arvutamise üksikasjalikud eeskirjad“ ja „Komisjon võtab vastu rakendusaktid, millega kehtestatakse käesoleva artikli lõike 2 punktis b osutatud alternatiivsete merel toimuvate ühendvedude eelnevalt kindlaksmääratud mereveoetappide loetelu“. Komitee on seisukohal, et tuleks välja töötada väliskulude arvutamise metoodika ja alternatiivsete merel toimuvate ühendvedude eelnevalt kindlaksmääratud mereveoetappide loetelu ning esitada need kõnealuse direktiivi lisana. See võimaldab lühemat ülevõtmisperioodi kui artikli 3 lõikes 1 ette nähtud 30 kuud, et hakata juba saama kasu, mida võib tuua kõnealuse direktiivi varasem kohaldamine.

3.9. Komitee tunneb heameelt asjaolu üle, et kavandatud läbivaatamine on kooskõlas hiljuti vastu võetud teatisega ([9]) NAIADESe tegevusprogrammi kohta, milles kutsutakse üles integreerima siseveeteed ajakohasesse üleeuroopalisesse ühendveosüsteemi, mida komitee on juba ammu nõudnud. Komitee lisab, et ühendvedude ja mitmeliigilise transpordi kasutamise eeltingimuseks on asjakohase ja piisava läbilaskevõimega taristu olemasolu.

([5]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 24. veebruari 2022. aasta direktiiv (EL) 2022/362, millega muudetakse direktiive 1999/62/EÜ, 1999/37/EÜ ja (EL) 2019/520 seoses sõidukite maksustamisega teatavate taristute kasutamise eest (ELT L 69, 4.3.2022, lk 1).

([6]) SWD(2023) 351 final, lk 9, Brüssel, 7.11.2023, lk 9.

([7]) Euroopa Kontrollikoja eriaruanne nr 08/2023 „Ühendkaubavedu: EL peab veel palju tegema, et kaubavedu maanteedelt mujale suunata“.

([8]) Komisjoni 22. novembri 2017. aasta rakendusmäärus (EL) 2017/2177 teenindusrajatistele ja raudteega seotud teenustele juurdepääsu kohta (ELT L 307, 23.11.2017, lk 1).

([9]) COM (2021) 324 final.

3.10. Komitee rõhutab, et ühendvedude kavandamisele, juhtimisele ja kasutuselevõtmisele kaasaaitamiseks on vaja oskusi. Praegu tunnistatakse siiski laialdaselt selliste oskuste nappust, sest Euroopas keskendutakse transpordi valdkonna koolituses endiselt peamiselt konkreetsel liigil põhinevale transpordile.

Komitee peab kahetsusväärseks, et direktiivi ettepanekus ei ole seda küsimust käsitletud.

3.11. Uute tehnoloogiate arendamine ja kasutamine tekitab haridussüsteemidele uusi ja suuri kohustusi. Transpordivõrkude väljatöötamiseks, kavandamiseks, kasutuselevõtmiseks ja hooldamiseks on vaja uue kvalifikatsiooniga töötajaid. Ka taristu osas on vaja rahuldada olulisi vajadusi. Selleks et ühendkaubavedu toimiks hästi, ei piisa transiidisüsteemide loomisest; tuleb tagada ka asjakohased teabestruktuurid, mis võimaldavad sujuvat vedu.

3.12. Koolitusi on vaja ka tehnoloogia valdkonnas. Tehnoloogiad on juba oluliselt mõjutanud ühendvedude arengut – head näited sellest on kahekorruselised rongid, suured konteinerlaevad, mitme vahekäiguga lennukid, uuenduslike logistikaettevõtjate, nagu UPS ja FedEx, toimimine – ning on väga tõenäoline, et uutel ja kujunemisjärgus tehnoloogiatel, eelkõige satelliitsidetehnoloogiatel ning info- ja kommunikatsioonitehnoloogial üldiselt, on tulevikus sarnane mõju.

3.13. Neil tehnoloogiatel on oluline roll paljude sujuvat kaubavedu takistavate materiaalsete tõkete kõrvaldamisel. Paljudes piirkondades, eriti linnades, ei võimalda uute teede ehitamine enam liiklusummikuid vähendada. Aina selgem on see, et selle taristu parandamiseks kasutada olevate alade kahanemise ja nn tingitud nõudluse tõttu ei ole teostatav lahendada ummikute probleem üksnes ehitamispõhise strateegia abil.

Komitee märgib, et uute tehnoloogiate tõhus kasutamine nõuab seega ressursside ulatuslikku koordineerimist ja integreerimist.

3.14. Direktiivi ettepaneku artikliga 9a kehtestatakse uus meede: kombineeritud vedude autoveoetappe teostavate sõidukite suhtes ei kohaldata nädalavahetustel, öötundidel ja pühadel kehtivaid sõidukeelde, mida kohaldatakse üksnes raskete kaubaveokite suhtes. Seda erandit ei kohaldata üldiste sõidukeeldude korral, mis kehtivad kõigi isiklikuks tarbeks kasutatavate sõidukite suhtes.

3.15. Euroopa Komisjoni sõnul tekitavad sellised sõidukeelud logistikaahelas märkimisväärseid probleeme, sest autoveoetappe ei saa teostada vahetult enne või pärast maanteevälist etappi. Selle tagajärjeks on sorteerimisjaamade ummistumine, suuremad liiklusummikud vahetult enne ja pärast sõidukeeluaegu ning suutmatus kasutada tõhusalt raudteevedu, transiitteenuseid ja ekspedeerimisteenuseid või lähimereveo veokeid/laevu sellistel sõidukeeluaegadel, mis piirab maanteevälise etapi ajakava ([10]).

3.16. Komitee kutsub üles tagama, et see uus meede austaks raskete kaubaveokite juhtide puhke- ja vaheaegu; majanduslik tasuvus ei tohi halvendada liiklusohutust ega sõidukijuhtide töötingimusi ELis.

3.17. Mitmed väsimust põhjustavate tegurite vahelise seose uuringud näitavad, et õnnetuse ohu tase on kõrgeim öösel, mil see võib olla kümme korda kõrgem kui päeval ([11]).

Eelkõige veoautojuhid, kes peavad sageli ööbima puhkealadel, kurdavad, et parkimisalade halb kujundus ja ebamugavad keskkonnatingimused on tegurid, mis põhjustavad halba unekvaliteeti.

Lisaks väidab 71 % veoautojuhtidest, et öine sõit on oluline väsimust põhjustav tegur ([12]). Öötöö on ööpäevarütmi häiriv tegur ja põhjustab ebaregulaarset und.

Brüssel, 14. veebruar 2024

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee president

Oliver RÖPKE

([10]) SWD(2023) 351 final, Brüssel, 7.11.2023, lk 128.
([11]) https://www.etf-europe.org/wp-content/uploads/2021/05/Driver-Fatigue-in-European-Road-Transport-Report.pdf.
([12]) https://www.etf-europe.org/wp-content/uploads/2021/05/Driver-Fatigue-in-European-Road-Transport-Report.pdf.