

P6_TA(2008)0409

Kaubavedu Euroopas

Euroopa Parlamendi 4. septembri 2008. aasta resolutsioon kaubaveo kohta Euroopas (2008/2008(INI))

Euroopa Parlament,

- võttes arvesse komisjoni teatise pealkirjaga „ELi kaubaveokava: kaubaveo tõhusamaks, integreeritumaks ja jätkusuutlikumaks muutmine Euroopas” (KOM(2007)0606), „Kaubaveologistika tegevuskava” (KOM(2007)0607), „Põhiliselt kaubaveoks kasutatava raudteevõrgustiku suunas” (KOM(2007)0608) ja teatist raudteefrastruktuuri kvaliteeti käsitlevate mitmeaastaste lepingute kohta (KOM(2008)0054);
 - võttes arvesse komisjoni teatist „Kaubaveologistika Euroopas – jätkusuutliku liikuvuse võti” (KOM(2006)0336);
 - võttes arvesse komisjoni teatist süsteemi ERTMS/ETCS kasutamise edendamise kohta (KOM(2005)0298);
 - võttes arvesse nõukogu 29.–30. novembri ja 3. detsembri 2007. aasta järeltõu komisjoni teatise „Kaubaveologistika tegevuskava” kohta ning 7. aprilli 2008. aasta järeltõu komisjoni teatise „Põhiliselt kaubaveoks kasutatava raudteevõrgustiku suunas” kohta;
 - võttes arvesse komisjoni rohelist raamatut „Uued suunad linnalise liikumiskeskonna arendamisel” (KOM(2007)0551);
 - võttes arvesse oma 5. septembri 2007. aasta resolutsiooni kaubaveologistika kohta Euroopas – jätkusuutliku liikuvuse võti¹;
 - võttes arvesse oma 9. juuli 2008. aasta resolutsiooni uute suundade kohta linnalise liikumiskeskonna arendamisel²;
 - võttes arvesse kodukorra artiklit 45;
 - võttes arvesse transpordi- ja turismikomisjoni raportit (A6-0326/2008),
- A. arvestades, et ELis langeb peaaegu 30% CO₂ heitkogustest – linnades koguni 40% – transpordisektorile ja et tehnilise täiustamise ja innovatsiooni osas tehtud mõningatest jõupingutustest hoolimata on heitkogused ajavahemikul 1990–2005 kasvanud 26%, samas kui teistes sektorites on CO₂ heitkoguseid vähendatud 10% võrra märkimisväärsete (miljarditesse eurodesse ulatuvate) investeeringute tõttu;
- B. arvestades, et jätkusuutlikul ja tõhusal kaubaveol Euroopas on eduka ja

¹ ELT C 187 E, 24.7.2008, lk 154.

² Vastuvõetud tekstid, P6_TA(2008)0356.

konkurentsivõimelise majanduse, tarbijate vajaduste rahuldamise ning Euroopa kodanikele märkimisväärse arvu töökohtade ja jõukuse loomise seisukohalt ülioluline osa;

- C. arvestades, et kaubaveole ennustatakse ajavahemikul 2000–2020 umbes 50%-st kasvu (tonnkilomeetrites), nagu on prognoositud komisjoni valges raamatus „Euroopa transpordipoliitika aastani 2010: aeg otsustada” (KOM(2001)0370), ning arvestades, et kaubavedu kasvas ajavahemikul 1995–2005 umbes 30% kiiremini kui sisemajanduse kogutoodang; arvestades lisaks, et kasv kogu kaubaveos tuleneb peamiselt maantee- ja lennuliikluse suurest kasvust muude transpordiliikidega võrreldes;
- D. arvestades, et jätkusuutlikumaid ja tõhusamaid logistika- ja kaubaveosüsteeme ning kõikide transpordiliikide intermodaalset integreerimist soosivad lahendused ei too kaasa üksnes majanduse ja ohutuse paranemist, vaid et need aitavad ka saavutada ELi kuni aastani 2020 püstitatud eesmärgi kliimamuutuse ja energiasäästu valdkonnas;
- E. arvestades, et neile väljakutsetele vastamiseks peaksid EL ja liikmesriigid praeguste ebapiisavate eelarvevahendite taustal seadma omale teatavad kooskõlastatud prioriteedid, keskendama oma ressursid piiratud arvule kaubaveo jätkusuutlikkusele ja eri transpordiliikide ühitamisele suunatud meetmetele ning võtma arvesse tundlikke piirkondi;
- F. arvestades, et Euroopa transpordikoridoride võrk tuleks paremini välja arendada, kusjuures lähtuda tuleks olemasolevast võrgust, struktuuridest ja tehnoloogiatest ning ka „rohelised koridorid” kõigi kaubaveoliikide jaoks tuleks integreerida ambitsioonikate jätkusuutlike keskkonnaalaste kriteeriumidega;
- G. arvestades, et eespool nimetatud kaubaveologistika tegevuskava peab hõlbustama kaubaveo toiminguid Euroopas ning väljaspool kõikide Euroopa ettevõtete ja Euroopa konkurentsivõime huvides tervikuna,
 - 1. rõhutab, et Euroopa kaubaveosüsteemid peavad tulema toime pakiliste väljakutsetega, et suurendada kaubaveo tõhusat integreerimist ja jätkusuutlikkust Euroopas, aidates rohkem kaasa liikuvuse ja energiatõhususe parandamisele ning naftatarbimise, saasteainete heitkoguste ja väliskulude vähendamisele, ning tervitab seetõttu komisjoni eespool nimetatud teatise ja nõukogu järeldusi; julgustab komisjoni, liikmesriike ja tööstust toetama tulevikus liikuvuse, keskkonna, kliima, majanduse, ohutuse ja töötajate huvide osas jätkusuutlikumat kaubaveopoliitikat, edendades prioriteetsete piiriüleste raudtee-kaubakoridoride, sõlmpunktide ja tavavõrkude järkjärgulisel integreerimisel laienenud Euroopa Liidu tõhusamate logistikasüsteemide kasutamist, ning edendades kõikide transpordiliikide osas põhimõtteid „kasutaja maksab” ja „saastaja maksab”;
 - 2. toetab komisjoni seisukohta, mille kohaselt koosmodaalsus ja intermodaalsus on esmatähtsad tegurid jätkusuutliku ja tõhusa kaubaveo loomiseks Euroopas;
 - 3. märgib siiski, et ELi pädevused ja vahendid kaubaveoturgude parandamiseks on piiratud; märgib, et võrgu peamisi osi kasutatakse juba täisvõimsusel; nõuab seetõttu tungivalt, et Euroopa peamiste transpordikoridoride eest vastutavad transpordiministrid käsitleksid infrastruktuuri investeringute küsimust ning jõuaksid vähemalt kokkuleppele oma vastavaid koridore käsitlevate riiklike investeerimiskavade kooskõlastamise osas;

4. on veendunud, et kaubaveologistika linnapiirkonnas vajab eraldi lähenemisviisi; loodab, et arutelu eespool nimetatud linnalist liikumiskeskonda käsitleva rohelise raamatu üle ja kaubaveologistika tegevuskava toovad kaasa parimate tavade vahetamise linnade vahel, mis võimaldab leida säästlikud viisid kaupade transportimiseks linnadesse;
5. nõuab seetõttu, et hiljemalt 2008. aasta lõpuks pakuks komisjon välja programmi selle valdkonna projektide eest vastutavate liikmesriikide vahelise koostöö tugevdamiseks ning hõlbustaks ja hindaks võimalusi olemasolevate takistuste kõrvaldamiseks, pöörates erilist tähelepanu kaubaveole ning võttes nõuetekohaselt arvesse logistilise teguri lisandväärtust;
6. toetab ideed, et kaubaveoks ettenähtud võrgud peaksid ära kasutama olemasolevaid tavapäraseid liiklusvõrke, mis vabanevad kiirrongide osas tehtavate edusammude tõttu;
7. rõhutab, et raudtee-kaubaveovõrgud peaksid põhinema turu seisukohalt kõige olulisematel kaubakoridoridel, võttes arvesse olemasolevaid ERTMSi (Euroopa raudteeliikluse juhtimissüsteem) koridore ja TEN-T võrku (üleeuroopaline transpordivõrk) (st et neid tuleb vajadusel laiendada, et hõlmata konkreetseid alasid, mis tekitavad suurt liiklustihedust, näiteks sadamad); on seisukohal, et tuleks määrata transpordikoridoride kõrgetasemelised koordinaatorid, juhul kui seda veel tehtud ei ole; kutsub Euroopa Raudteeagentuuri kui ERTMSi eest vastutavat asutust üles tagama, et kõnealused teed oleksid koostalitlusvõimelised;
8. loodab, et vastavalt ELi õigusaktidele, oma eesmärkidele ja intelligentsetele transpordisüsteemidele määratleb komisjon „rohelist koridorid” liikuvuse ja intermodaalsuse näidisprojektidena, liigub keskkonnasõbralikele transpordiliikidele ülemineku suunas, et vähendada õnnetusi üldiselt, ülekoormatust, müra, kohalikku toksilist ja mittetoksilist reostust, CO₂ heitkoguseid, maastiku- ja energiatarbimist, ning suurendab taastuvate energiaallikate (eelkõige tuule- ja päikeseenergia) kasutamist;
9. nõuab selles kontekstis, et komisjon ja liikmesriigid pakuksid tugevamaid stiimuleid kõigi transpordiliikide keskkonnasäästlikkuse edendamiseks ja nende tõhusimate kombinatsioonide toetamiseks, mis peab tooma kaasa keskkonna vähima mõjutamise, eelkõige „rohelistes koridorides”;
10. teeb ettepaneku toetada regionaalplaneerimise, tootmisprotsesside ja turustruktuuride integreerimist kuni tarbetu liikluse vältimiseni välja ning aidata kaasa vahemaade lühendamisele või kaubaveo kiiruste kohandamisele; on arvamusel, et aeganõudvaid ja energiakulukaid sagedasi seisakuid kaubaveol tuleb vältida kiiruse arvutipõhise kohandamise abil;
11. peab prioriteediks parandada ohtlike ja saastavate kaupade vedu käsitlevate kehtivate õigusaktide nõuetekohast rakendamist ja tugevdamist;
12. nõuab tungivalt, et komisjon ja liikmesriigid kiirendaksid parimate tavade vahetamist piiriülestes tundlikes piirkondades (mägipiirkonnad ja linnastud) ning linnades ja võtaksid arvesse oma eespool nimetatud resolutsioonis linnalise liikumiskeskonna kohta esitatud soovitusi ning programmist CIVITAS saadud kogemusi puhtama ja parema transpordi saavutamiseks linnades, edendades logistilist aspekti;
13. kutsub komisjoni üles keskendama ELi kaasrahastamist raudteeinfrastruktuuri,

intermodaalsete liiklussõlmede ning muude kaubaveoliikide tõhususele, koostalitlusvõimele ja uuendamisele;

14. kutsub ka komisjoni ja liikmesriike üles seoses 2009. aastaks kavandatud Euroopa Liidu eelarve läbivaatamisega kaaluma juba praegu, milline on transpordi koht kõnealuses eelarves, et vältida minevikus tehtud vigade kordamist ning tagada tulevikus strateegilistesse infrastruktuuridesse tehtavad piisavad investeeringud, saavutamaks eesmärgid, mis liit on endale säästva arengu ja heitkoguste vähendamisega seoses seadnud;
15. rõhutab koostalitlusvõimelise teede maksustamise erilist tähtsust tõhusa kaubaveo jaoks Euroopas;
16. peab mere- ja siseveesadamate paremat ühendamist rannikust eemal asetseva sisemaa raudtee- ja teedevõrgustikuga oluliseks osaks transpordiinfrastruktuuris; rõhutab sisemaiste logistiliste platvormide ja kuivdokkide olulist rolli;
17. on veendunud siseveetranspordi potentsiaalis seoses kaubaveoga ning nõuab tungivalt, et komisjon tagaks siseveetranspordi edendamist Euroopas käsitleva NAIADES tegevusprogrammi nõuetekohase rakendamise;
18. rõhutab, et investeeringuid sisemaaterminalidesse saab paindlikult ja kiiresti realiseerida, kõrvaldades nii kitsaskohti kogu intermodaalses ahelas;
19. nõuab, et stabiilsetest intermodaalsetest standarditest kinnipidamist ja/või nende sisseviimist sõidukite, konteinerite ja laadimisseadmete mõõtmete ja masside osas peetaks strateegiliselt tähtsaks eesmärgiga viia kaubaveologistika üle raudteele ja jätkusuutlikele veeteedele, et vähendada nii infrastruktuuri kulusid;
20. märgib, et erinevad horisontaalsed tehnikad, mis aitaksid lihtsustada laadimisvõimalusi mitte ainult veoautodelt raudteele, vaid ka teisaldamist erinevate rööpmelaiuste korral, on tihti ebapiisavalt standardiseeritud; nõuab seetõttu tungivalt, et rahvusvahelised ja Euroopa asutused standardiseeriks eelkõige nimetatud tehnikad eesmärgiga suurendada tõhusust ja vähendada kulusid; rõhutab sellega seoses ühendvedude veoühikute ülemaailmse standardi kiire kasutuselevõtmise tähtsust;
21. palub komisjonil koostada keskkonna- ja raudteetoetuste suunised nii, et hõlbustada jätkusuutlikku raudteekaubavedu soosivaid investeeringuid; rõhutab selles kontekstis müra vähendamise kaasrahastamise strateegilist tähtsust ka selle allika puhul (kaubavagunite moderniseerimine), nagu see juba toimub veeremipargi ERTMSiga varustamise puhul;
22. on veendunud, et infrastruktuuri haldamine ja teenuste osutamine peab toimuma piiriülevalt, mittediskrimineerivalt ja läbipaistvalt, et saavutada tõhus, koostalitlusvõimeline ja sujuv kaubaveologistika; rõhutab sellega seoses transpordi siseturu edasise väljakujundamise tähtsust kõigi transpordiliikide jaoks; tunneb sellega seoses heameelt komisjoni ettepaneku üle luua „Euroopa ühine piirideta meretranspordiruum” ja toetab ideed ühtse veodokumendi ning ühiste liideste kohta kõigi transpordiliikide jaoks;
23. rõhutab, et tõhusalt toimiv maanteeveo siseturg võib aidata transporti tõhusamaks muuta

ja vähendada tühisõitude arvu; palub komisjonil rangelt kohaldada rahvusvahelist maanteevedu ja kabotaaži käsitlevaid ELi õigusakte; tunnistab, et liikmesriikidel on lubatud teatavatel tingimustel kabotaaži piirata, kuid palub komisjonil asutamislepingute täitmise järelevalvajana kohaldada rangeid meetmeid ebaproportsionaalsete piirangute ja karistuste vastu, mida mitmed liikmesriigid välisriikide veoettevõtjate suhtes sellega seoses rakendavad;

24. julgustab komisjoni kehtestama raudteeinfrastruktuuri kvaliteeti käsitlevate mitmeaastaste lepingute puhul raamtingimusi üleeuroopaliste kvaliteedialaste miinimumstandardite kohta; teeb liikmesriikidele ettepaneku siduda vahendite kättesaadavus raudteeinfrastruktuuri ehitamiseks, laiendamiseks ja hooldamiseks nimetatud kvaliteedistandarditega ja käsitleda neid lahutamatu pakettidena, et anda sellega panus tõhususe suurendamisse ja kulude vähendamisse;
25. kutsub komisjoni üles jälgima ja edendama infrastruktuuri kvaliteedi tagamiseks mitmeaastaste lepingute puhul tõhusat ja sobilikku parimate tavade rakendamist; kutsub komisjoni üles eespool nimetatud teatise (KOM(2008)0054) alusel töötama tihedas koostöös infrastruktuuri haldajatega välja infrastruktuuri teenuste võrdlusuuringu formaati, sealhulgas avaldama peamised tulemuslikkuse näitajad;
26. kutsub komisjoni üles esitama tugevamaid soovitusi mitmeaastaste lepingute kohta infrastruktuuri kvaliteedi ja võimsuse osas (mis põhineb direktiivi 2001/14/EÜ¹ artikli 6 praeguse rakendamise läbipaistval järelevalvel); sellega seoses kutsub komisjoni üles nõudma liikmesriikidelt, et need rakendaksid neid mitmeaastaseid rahastamisraamistikke, et tagada raudtee infrastruktuuri haldajatele finantsstabiilsus hoolduse ja uuendamise vajaduste rahuldamisel (mis tagaks piisavad avaliku sektori vahendid);
27. palub komisjonil toetada kiirliinide diferentseeritud kasutusega seotud projekte, näiteks kergete kaupade veoks;
28. nõuab tungivalt, et komisjon koostaks ülevaate satelliitnavigatsiooniga varustatud kaubavagunite kohta ELis, et kontrollida selle alusel piiriülest koostalitlusvõimet või nende süsteemide ühilduvust juba olemasolevate süsteemidega, tagaks uute vagunite varustamise koostalitlusvõimelise satelliitnavigatsioonisüsteemiga ning edendaks olemasolevate kaubavagunite moderniseerimist; toetab selliste laadimistehnikate parimate tavade kasutuselevõtmist, mis muudavad intermodaalse ahela algusest kuni ümber- või mahalaadimise lõpuni selliseks, et see toob kaasa kogu tööstusharu suurema tõhususe;
29. rõhutab vajadust ühtlustada ja lihtsustada kaubaveoturul osalevate ametiasutuste haldusmenetlust ning vajadust lihtsustatud tollieeskirjade ja -protseduuride järele piiridel; tervitab eriti otsust luua Euroopa piirideta meretranspordiruum, nõuab tungivalt, et komisjon paluks pädevatel rahvusvahelistel assotsiatsioonidel ja organisatsioonidel töötada välja ühtse intermodaalse dokumendi;
30. rõhutab, et ülikoolides puudub hea logistikaalane haridus ning kutsub seetõttu

¹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 26. veebruari 2001. aasta direktiiv nr 2001/14/EÜ raudteeinfrastruktuuri läbilaskevõimsuse jaotamise, raudteeinfrastruktuuri kasutustasude kehtestamise ja ohutustunnistuste andmise kohta (EÜT L 75, 15.3.2001, lk 29).

liikmesriike üles pidama esmatähtsaks kõrgharidust ja täiendkoolitust logistika ja kaubaveo valdkonnas;

31. nõuab tungivalt, et komisjon toetaks projekte ja uuringuid ning töötaks teabevoogude standardiseerimise suunas, et tagada transpordiliikide integratsioon ja koostalitlusvõime andmete tasandil;
32. teeb presidendile ülesandeks edastada käesolev resolutsioon nõukogule ja komisjonile ning liikmesriikide valitsustele ja parlamentidele.