



EUROOPA PARLAMENT

2009–2014

Transpordi- ja turismikomisjon

2011/2096(INI)

23.8.2011

RAPORTI PROJEKT

Valge raamat „Euroopa ühtse transpordipiirkonna tegevuskava –
Konkurentsivõimelise ja ressursitõhusa transpordisüsteemi suunas”
(2011/2096(INI))

Transpordi- ja turismikomisjon

Raportöör: Mathieu Grosch

SISUKORD

lehekülg

EUROOPA PARLAMENDI RESOLUTSIOONI ETTEPANEK.....	3
SELETUSKIRI	9

EUROOPA PARLAMENDI RESOLUTSIOONI ETTEPANEK

valge raamatu „Euroopa ühtse transpordipiirkonna tegevuskava – Konkurentsivõimelise ja ressursitõhusa transpordisüsteemi suunas” kohta (2011/2096(INI))

Euroopa Parlament,

- võttes arvesse komisjoni valget raamatut „Euroopa ühtse transpordipiirkonna tegevuskava – Konkurentsivõimelise ja ressursitõhusa transpordisüsteemi suunas” (KOM(2011)0144),
- võttes arvesse oma 12. veebruari 2003. aasta resolutsiooni komisjoni valge raamatu „Euroopa transpordipoliitika aastal 2010: aeg otsustada” kohta¹,
- võttes arvesse oma 12. juuli 2007. aasta resolutsiooni liikumisvõimelise Euroopa kohta – jätkusuutlik liikuvus meie mandril²,
- võttes arvesse oma 6. juuli 2010. aasta resolutsiooni transpordi jätkusuutliku tuleviku kohta³,
- võttes arvesse oma 21. oktoobri 2010. aasta resolutsiooni „Integreeritud merenduspoliitika – edusammude hindamine ja uued ülesanded“ kohta⁴,
- võttes arvesse oma 6. juuli 2011. aasta resolutsiooni lennundusjulgestuse ja eelkõige turvaskannerite kohta⁵,
- võttes arvesse oma ... 2011. aasta resolutsiooni Euroopa liiklusohutuse kohta aastatel 2011–2020⁶,
- võttes arvesse oma 5. juuli 2011. aasta resolutsiooni komisjoni viienda ühtekuuluvusaruande ja ühtekuuluvuspoliitika strateegia kohta pärast 2013. aastat⁷,
- võttes arvesse komisjoni teatist „Linnalise liikumiskeskonna tegevuskava” (KOM(2009)0490),
- võttes arvesse Euroopa 2020. aasta strateegiat,
- võttes arvesse ühenduse õigustikku transpordi valdkonnas,
- võttes arvesse kodukorra artiklit 48,
- võttes arvesse transpordi- ja turismikomisjoni raportit ja keskkonna-, rahvatervise ja toiduohutuse komisjoni, tööstuse, teadusuuringute ja energeetikakomisjoni ning

¹ ELT C 43 E, 19.2.2004, lk 250–259.

² ELT C 175 E, 10.7.2008, lk 556–561.

³ Vastuvõetud tekstid, P7_TA(2010)0260.

⁴ Vastuvõetud tekstid, P7_TA(2011)0386.

⁵ Vastuvõetud tekstid, P7_TA(2011)0329.

⁶ Vastuvõetud tekstid, P7_TA(2011)0000 – Raport A7-0264/2011 – septembri I osaistungjärgu päevakord.

⁷ Vastuvõetud tekstid, P7_TA(2011)0316.

regionaalarengukomisjoni arvamusi (A7-0000/2011),

- A. arvestades, et Euroopa transpordipoliitika mõjutab ELi kodanikke otseselt paljudes eluvaldkondades ja et ühtne Euroopa transpordipiirkond oleks nende jaoks kasulik;
 - B. arvestades, et transpordisektor on Euroopa Liidu ning tema piirkondade ja linnade arengu jaoks ülitähtis, sest ta annab u 5% SKPst ja pakub u 10 miljonit töökohta ning on seeläbi Euroopa majandusliku ja tööstusliku positsiooni jaoks määrava tähtsusega;
 - C. arvestades, et transport saab anda olulise panuse Euroopa 2020. aasta strateegiasse, eelkõige tööhõive, teadusuuringute, energia, innovatsiooni ja keskkonna valdkonnas, kusjuures eespool nimetatud strateegia raames tuleks järjepidevalt tugevdada julgeolekut ja keskkonnakaitset;
 - D. arvestades, et eelmises valges raamatus seatud konkreetseid eesmärke ei saavutatud, mistõttu tuleks käesolevas valges raamatus seatud eesmärkide saavutamist korrapäraselt kontrollida ja hinnata;
 - E. arvestades, et transpordiliigid ei peaks üksteisega konkureerima, vaid peaks üksteist transpordiliikide tõhusa koostalitluse raames tulemusliku eri transpordiliikide jaotuse juhtpõhimõtte alusel üksteist täiendama;
 - F. arvestades, et transpordisektoris eksisteerivad mitmed piiriülesed mõjud, millest saab osaliselt hõlpsasti vabaneda ja mis tuleks seetõttu täielikult kõrvaldada;
 - G. arvestades, et transporditurude avamisega peavad kaasnema kvaliteetsed teenused, haridus ja tööhõive;
 - H. arvestades, et EL peab kehtestama kõikidele transpordiliikidele ühtsed normid, eelkõige turvalisuse, tehnoloogia, keskkonnakaitse ja töötingimuste valdkonnas, ning nõudma nende kehtestamist ka globaalsel tasandil,
1. tunneb heameelt 2011. aasta valge raamatu üle, kuid nendib, et 2001. aasta valges raamatus kehtestatud tähtsad eesmärgid saavutati vaid osaliselt või neid ei saavutatud üldse, ja teeb ettepaneku, et:
 - komisjon esitaks Euroopa liiklusohutust aastatel 2011–2020 käsitleva raporti alusel 2013. aastaks konkreetsed ettepanekud selle kohta, kuidas vähendada surnute ja raskelt vigastatud isikute arvu liikluses 50% võrreldes 2010. aastaga;
 - 2014. aastaks esitataks ettepanek, milles nähakse ette kõigi transpordiliikide väliskulude sisestamine, vältides topeltmaksustamist ja turumoonutusi, et suurendada investeerimist liikuvusse, turvalisusse ja teadusuuringutesse;
 2. toetab valges raamatus 2050. aastaks seatud eesmärke, kuid on arvamusel, et ajavahemik kuni 2020. aastani tuleks rahastamise – pidades silmas üksikute liikmesriikide majanduslikku olukorda – ning transpordiga energeetika- ja keskkonna valdkonnas seonduvate küsimuste osas täpsemalt määratleda, ning kutsub seepärast komisjoni üles töötama välja eeskirjad, et saavutada 2020. aastaks allpool loetletud eesmärgid, mille

puhul võetakse aluseks 2010. aasta näitajad:

- maanteetranspordi põhjustatud CO₂-heite vähendamine 20%;
 - raudteesõidukite tekitatava lärmi ja energiakulu vähendamine 20%;
 - lennutranspordi põhjustatud CO₂-heite vähendamine kogu Euroopa õhuruumis 30%;
 - veetranspordi põhjustatud CO₂ ja saasteainete heite võrdväärne vähendamine 30%; ning nõuab, et eelnimetatud eesmärged käsitletaksa prioriteetidena ja nende täitmist kontrollitaks seetõttu igal aastal;
3. rõhutab, et tuleb saavutada Euroopa transpordi siseturu lõpuleviimine, mille puhul tuleks arvesse võtta majanduslikke, tööhõivealaseid ja sotsiaalspekte, ning kutsub komisjoni üles jälgima turu avamist, muu hulgas lennu-, raudtee- ja maanteetranspordituru avamist käsitlevate ettepanekute puhul seda, et need ettepanekud ei tooks kaasa sotsiaalset dumpingut ega eramonopole;
4. rõhutab, et reisijate- ja kaubaveo tõhus koostoime, mille puhul võetak arvesse säästlikkust, keskkonnakaitset, sotsiaalseid ja töötingimusi ja julgeolekukaalutlusi ning üksikute riikide ja piirkondade praegust ja tulevast infrastruktuuri, tuleb võtta tulevase transpordipoliitika juhtpõhimõtteks, mille alusel määratakse kindlaks eri transpordiliikide jaotus riikides ja piirkondades, selle asemel, et järgida maanteekaubaveo jaoks kavandatud 300 km piirväärtust;
5. rõhutab, et üleeuroopalise transpordivõrgu käsitluse puhul vajab kindel arv projekte suuremat rahastamist, mille puhul
- kohustuvad liikmesriigid kõrvaldama 2020. aastaks 25 teadaolevat puudust Euroopa transpordipiirkonnas, eelistama piiriüleseid projekte ja esitama 2015. aastaks heaks kiidetud rahastamiskorra;
 - kohustub komisjon esitama liikmesriikidele ettepaneku pakkuda regionaalpoliitika raames projektidele otsest rahalist toetust vähemalt 30% ulatuses investeringu kogusummast;
 - kohustub komisjon toetama alternatiivseid rahastamismudeleid ja -vahendeid, muu hulgas projektivõlakirju, ning nägema väliskulude sisestamise ettepanekute puhul ette sellest saadava tulu ulatuslikuma kasutamise üleeuroopalise transpordivõrgu projektide jaoks;
 - tuleb prioriteetid kindlaks määrata, järgides rangelt piirkondlike struktuurivahendite kasutustingimusi, ja kohustada liikmesriike tagama nende projektide rahastamise ELi mitmeaastastest programmidest pikemaks ajaks;
 - peetakse prioriteetsetest projektidest pärast 2015. aastat kinni vaid juhul, kui liikmesriigid on langetanud siduvaid otsuseid, millega tagatakse projektide lõpuleviimine;
6. rõhutab, et kõigi transpordiliikide reisijate- ja kaubaveo puhul tuleks kõikjal ELis järgida samu ohutusnõudeid ja nõuab, et esitataks ettepanek julgestustingimuste kohta, millega nõutaks eelkõige mere- ja lennutranspordis varasemat kooskõlastamist ning seda, et kuni

2015. aastani tuleks üle vaadata kehtivad eeskirjad või uued eeskirjad vastu võtta;

7. rõhutab alternatiivsete ja taastuvate energiaallikate tähtsust transpordisektoris ja juhib tähelepanu sellele, et seatud eesmärgid on võimalik saavutada erinevate energiaallikate kombinatsiooni ja juba olemasolevate energiasäästu võimaluste abil, mille toetuseks luuakse vastav infrastruktuur;
8. nõuab, et 2015. aastaks esitataks ettepanek linnaliikluse kohta, mille puhul tehtaks projektide toetamine subsidiaarsuse põhimõtet järgides sõltuvaks selliste linnalise liikluskeskkonna kavade esitamisest, millega nähakse ette tõhusa reisijate- ja kaubaveo logistikaahel, aidatakse kaasa liiklustiheduse ja keskkonnasaaste (õhureostus ja lärm) vähendamisele, järgitakse Euroopa transpordipoliitika nõudeid ning võetakse arvesse ümbritsevaid linnasid ja piirkondi;
9. rõhutab, et oluline on transpordikasutajate käitumine ja nõuab stiimulite loomist säästvate transpordivahendite valikuks, mille puhul tuleks 2013. aastaks esitada ettepanekud jalakäijate ja jalgratturite infrastruktuuri rajamiseks linnades, peamiselt alternatiivseid energiaallikaid kasutava ühiskondliku transpordi kasutajate arvu kahekordistamiseks, e-piletite kasutuselevõtuks mitut transpordiliiki hõlmava reisimise puhul ning hinnakujunduse muutmiseks stiimuliks;
10. on seisukohal, et kõikide transpordiliikidele kehtivad reisijate õiguste põhireeglid tuleks koondada ühte reisijate õiguste hartasse ja ootab seepärast 2013. aasta lõpuks vastava ettepaneku esitamist, mille puhul võetaks arvesse iga transpordiliigi eripära ja saadud kogemusi;
11. nõuab eelkõige liikuvust käsitleva uurimis- ja arendusprogrammi väljatöötamist ning selle rahalist toetamist eesmärgiga
 - säilitada eri transpordiliikide tootmis- ja uurimiskeskus ELis;
 - luua liikluse juhtimise valdkonnas kõiki transpordiliike hõlmavad intelligentsed, koostalitlusvõimelised ja omavahel seotud süsteemid, arendada nende kaudu edasi SESARit, Galileod, ERTMSi, RISi, SafeSeaNeti, LRITi ja IVSi ja eraldada selleks vastavad vahendid;
12. on seisukohal, et tuleks vähendada kõikidele transpordiliikidele seatud bürokraatlikke takistusi ja nõuab seetõttu veodokumentide suuremat ühtlustamist, muu hulgas maanteeveo valdkonnas, ning 2013. aastaks ettepaneku esitamist saatedokumentide ühtlustamise kohta;
13. rõhutab vajadust täiustada ja standardida kontrollseadmeid, näiteks sõidukiiruse mõõtmisradareid ja elektroonilist platvormi, nagu ka kommunikatsioonisüsteeme ja -vahendeid, ja nõuab, et 2013. aastaks esitataks ettepanek nende seadmete vastastikuse tunnustamise ja koostalitlusvõime kohta;
14. rõhutab, et transpordisõidukite veoühikute ja mõõtmete otsene täiustamine ning standardimine tooks kaasa mitut transpordiliiki hõlmava transpordi optimeerimise;

15. nõuab, et maanteetranspordiga seoses

- tuleb 2014. aastaks veel kord läbi vaadata ja rakendada eeskirjad, mis reguleerivad sõidu- ja puhkeaega reisijate- ning kaubaveos;
- tõstetaks üleeuroopalises teedevõrgus veoautode parkimiskohtade arvu igas liikmesriigis 2010. aastaga võrreldes 40%;
- toetaks komisjon liikmesriikide algatusi, mis aitaks maksusoodustuste abil kaasa turvalise ja keskkonnasõbraliku sõidukipargi loomisele;
- tugevdataks transpordisektoris töötavate isikute haridust ja koolitust ning hõlbustatakse kutsealale pääsu, et saavutada töötingimuste ja töötasu ühtlustamine;

16. nõuab, et veetranspordiga seoses

- esitatakse ettepanek nn sinise vööndi kohta;
- toetatakse jätkuvalt programmi NAIADES ja pärast selle lõppemist 2013. aastal tehtaks kokkuvõtte saavutustest ning vajaduse korral kaalutaks programmi jätkamist;
- tehtaks ettepanek mitut transpordiliiki hõlmavate ühenduste (platvormide) arvu suurendamiseks siseveetranspordi, siseveesadamate ja raudteeveo jaoks 2010. aastaga võrreldes 20% aastaks 2020 ja selle rahaliseks toetamiseks;
- eraldataks vähemalt 10% üleeuroopalise transpordivõrgu vahenditest siseveetranspordi projektidele;
- ühtlustatakse meretranspordi rahvusvahelist iseloomu silmas pidades veetranspordi alast väljaõpet rahvusvahelise standardi alusel ning esitatakse 2013. aasta lõpuks ettepanek sadamatöötajate väljaõppe raamtingimuste vastastikuse tunnustamise kohta;
- esitakse komisjon 2014. aastaks ettepaneku sadamateenuste reguleerimise kohta;

17. nõuab, et lennutranspordiga seoses

- esitatakse 2015. aastaks ettepanek ühtse Euroopa taeva loomiseks, vähendades jätkuvalt funktsionaalseid õhuruumiosasid, mille puhul kutsutakse ka liikmesriike üles aitama kaasa ühtse Euroopa taeva loomisele;
- võetaks turgude avamist käsitlevates ettepanekutes prioriteediks teenuste kvaliteet ja rahvusvaheliste õigusnormide kooskõlastamine;
- kutsutakse liikmesriike üles rakendama Euroopa saastekvootidega kauplemise süsteemi 2012. aastaks ka rahvusvaheliste kokkulepete raames;

18. nõuab, et raudteetranspordiga seoses

- võtaks komisjon turgude avamisel arvesse liikmesriikide kohustusi ühistranspordi valdkonnas ja praegu pakutavaid teenuseid, et parandada nimetatud teenuste

osutamist;

- ühtlustatakse 2015. aastaks sõiduki vastavustunnistuse eeskirju, et raudteeveeremi sertifitseerimismenetlus ei kehtaks kauem kui kaks kuud, ning kohandatakse sellele vastavalt Euroopa raudteeagentuuri volitusi ja vahendeid 2012. aastaks;
- oleks siseriiklikud reguleerivad asutused raudteetranspordi tõhususe suurendamiseks sõltumatud ja tugevamad ning et komisjon esitaks 2014. aastaks ettepaneku Euroopa Liidu reguleeriva asutuse rajamiseks;

19. nõuab, et komisjon koostaks igal aastal kokkuvõtte valges raamatus seatud eesmärkide, nende saavutamiseks tehtud jõupingutuste ja saadud tulemuste kohta ning esitaks Euroopa Parlamendile vastavasisulise aruande;

20. teeb presidendile ülesandeks edastada käesolev resolutsioon nõukogule ja komisjonile.

SELETUSKIRI

Transport on Euroopa Liidu kodanikele väga tähtis, kuna see määrab inimeste liikuvuse. ELi kodanikele on Euroopa transpordipiirkond kasulik, kuna see võimaldab neil liikuda igas olukorras ja seega nii töö- kui ka eraelus osa saada vaba liikumise eelistest Euroopas. Transpordikaupade ja -teenuste osakaal leibkondade kulutustes on keskmiselt 13,2%. Lisaks annab reisijate- ja kaubavedu paljudele ELi kodanikele tööd ja aitab kujundada ELi siseturgu, selle valdkonna arvel on ligikaudu 5% ELi sisemajanduse koguproduktist ja kümne miljoni ELi kodaniku töökohad.

Linnade ja piirkondade jaoks on transport tähtis tegur, mis mitte ainult ei seo neid üksteisega, vaid soodustab ka ELi kui teadusuuringute ja innovatsiooni keskuse arengut ning etendab seega olulist osa ELi ja selle piirkondade arengus, avaldades vahetut mõju piirkondade sotsiaalsele ühtekuuluvusele. Nii on Euroopa ühtse transpordipiirkonna loomine kui ELi tulevase transpordipoliitika eesmärk otseselt seotud regionaal-, keskkonna-, sotsiaal- ja tööhõivepoliitikaga. Seda seost arvesse võttes saab transpordisektor anda tugeva panuse Euroopa 2020. aasta strateegia elluviimisse.

Raportöör avaldab imestust selle üle, et liikmesriigid alahindavad transpordipoliitika lisandväärtust Euroopale ning pärsivad seda, rakendades direktiive ebatäpselt või hilinemisega. Samuti paneb raportöör imeks, et majandus- ja finantskriisi ajal ei tehta enam uusi algatusi üleeuroopalise transpordivõrgu kiiremaks väljakujundamiseks, kuigi tegemist on jätkusuutliku infrastruktuuriga, mis aitab suurendada tööhõivet ja elavdada majandust.

1. Ühtsed ja konkreetsed eesmärgid 2020. aastani

2011. aasta valges raamatus tuleks kindlaks määrata ühtsed ja asjalikud eesmärgid ning sealjuures tuleks vältida minevikus tehtud vigu. Mineviku kogemused näitavad, et transpordisektoris on küll töötingimusi osaliselt parandatud ja turgu rohkem avatud, näiteks maanteetranspordi valdkonnas, kuid paljud 2001. aasta valges raamatus seatud eesmärgid on täitmata. Siinkohal jääb selgitamata, kas see on tingitud liikmesriikide vähesest valmisolekust nõudlike eesmärke seada või puudustest eemärkide täitmisel või täitmise kontrollimisel või hoopis mingitest muudest põhjustest. Oluline on niisugust olukorda tulevikus vältida. Selleks on vaja, et ei püstitataks meelevaldselt uusi eesmärke, vaid vaadatakse kõigepealt üle vanad ning sellest lähtudes kas jäädakse nendele kindlaks või loobutakse nendest või määratletakse need uut moodi. Kaks eesmärki, mis peaksid jääma, on maanteeliikluses surmajuhtumite ja raskete vigastuste arvu vähendamine 50% võrra ning kõikide transpordiliikide puhul väliskulude sisestamine (arvessevõtmine). Lisaks tuleb neid eesmärke edaspidi hinnata pidevalt ja mitte alles vahekokkuvõtet tehes.

Teiseks on oluline kindlaks määrata nende eesmärkide saavutamise tähtaeg, et saaks saavutatut hinnata. Uues valges raamatus esitatud eesmärgid hõlmavad enamalt jaolt ajavahemikku kuni 2050. või 2030. aastani. Raportöör toetab neid pikaajalisi eesmärke, kuid rõhutab, et ei ole ette teada, kui kiire on sel ajal innovatsiooni ja tehnika areng, kuidas muutub liikmesriikide majanduslik olukord ning milliste uute probleemidega tuleb Euroopa transpordipoliitikas kuni 2050. aastani tegemist teha. Nimetatud põhjustel paneb raportöör omalt poolt ette 2020. aastani ulatuvad konkreetsed ja teiste poliitikavaldkondadega seostuvad eesmärgid, mis hõlmavad kõiki transpordiliike, ning nõuab, et nende täitmist igal aastal

kontrollitaks.

2. ELi standardid Euroopa ühtsele transpordipiirkonnale

Transpordivaldkonna siseturu lõplikuks väljakujundamiseks tuleks kindlaks määrata teatavad põhilised eeltingimused. Sellega võetakse tähelepanu alla olemasolevad probleemid ja seatakse sihiks transpordivaldkonna normide ühtlustamine. Lisaks aitab see kõrvaldada n-ö piiritakistusi, millest osa on kergesti ületatavad.

a) Ohutus

Ohutus on Euroopa transpordipoliitika üks alustalasid ning ohutusnormide järgimine on Euroopa ühtse transpordipiirkonna loomise üks põhieeldusi.

Maanteeliikluse vallas tuleb rõhutada nn nullvisiooni kui pikaajalist eesmärki ning kinnipidamist eesmärgist vähendada 2020. aastaks surmajuhtumite ja raskete vigastuste hulka liikluses 50% võrra. Komisjon peaks sealjuures vaatama ja oma ettepanekutes arvesse võtma meetmeid, mis on kirjas raportis Euroopa 2011.–2020. aasta maanteeliikluse kohta.

Ühesugused, üleeuroopalised ohutusnormid peaksid aga kehtima mitte ainult maanteeliikluse, vaid ka kõikide muude transpordiliikide kohta, ning eeskätt õhu- ja mereliikluse puhul, tulenevalt nende rahvusvahelisest olemusest, peaksid need normid olema kooskõlas rahvusvaheliste normidega. Lisaks tuleks välja töötada reeglid ohutusmeetmete finantseerimise kohta.

Turvalised inimeste ja kaupade transportimise ahelad on tingimata olulised. Tuleb püüda jõuda niikaugemale, et ka rahvusvahelises reisi- ja kaubaliikluses saaks kohaldada ühekordset julgestuskontrolli („*one-stop-security*“). Sellega seoses rõhutab raportöör tõsikindla teabe tähtsust. Esmajoones julgestusmeetmete tehnilise andmestiku osas peab komisjon tegema tihedat koostööd parlamendiga ning tagama selle, et teave oleks täpne ja meetmete teostamine oleks kooskõlastatud liikmesriikidega, mis võimaldab püstitada realistlikke eesmärke ja neid tähtaegselt täita.

b) Energeetika ja keskkond

Euroopa transpordipoliitika praegused probleemid seostuvad muu hulgas keskkonna- ja energeetikaprobleemidega. Selles osas tuleks kehtestada Euroopa standardid, mis aitaksid arendada Euroopa ühtset transpordipiirkonda.

Süsinikdioksiidide vähendamine transpordisektoris on tähtis poliitiline eesmärk. Selle täitmiseks tuleb seada kindlad eesmärgid kõikidele transpordiliikidele ja luua asjakohased stiimulid, et soodustada kõigi transpordiliikide jätkusuutlikkuse suurendamiseks tehtavaid jõupingutusi. Transpordivahendite jätkusuutlikkuse hindamine peaks põhinema objektiivsetel kriteeriumidel, mis ei hõlma mitte ainult nende kasutamist, vaid kogu nende „jalajälge” alates valmistamisest ja vajaminevast infrastruktuurist kuni kasutusest kõrvaldamiseni välja.

Eri transpordiliikide jätkusuutlikkuse tagamisel (heitgaaside ja liikluse kitsaskohtade vähendamise kaudu) võiks olla oluline osa väliskulude sisestamisel, seda aga ainult tingimusel, kui väliskulude sisestamine hõlmab kõiki transpordiliike ja sissetulekud suunatakse uuesti liikuvuse ja transpordi jätkusuutlikkuse parandamise vajadusteks. Nn

Eurovignette'i sätted, mille kohaselt 15% tulust peaks olema sihtotstarbeline, ja Euroopa saastekvootide sertifikaatide süsteemi korraldus õhustranspordi valdkonnas on olnud sammud õiges suunas. Kuid need ei ole piisavalt ambitsioonikad nõuded, liiatigi kui nn maanteemaksudirektiiv ei ole isegi mitte kohustuslik.

Naftasõltuvusest vabanemiseks tuleks üha suurendada alternatiivsete ja taastuvate energiaallikate osatähtsust. Sellega seoses tuleb aga kõigepealt rõhutada, et Euroopa Parlament peaks eri tehnoloogiate suhtes olema neutraalne, ja peale selle on igal alternatiivsel energiaallikal oma eripära, seega ka teatavad eelised ja puudused. See, kas kasutatakse või võidakse kasutada elektritoitega või vesinikutoitega sõidukeid, biokütust või sünteetilist kütust, veeldatud naftagaasi (LPG) või biogaasi, sõltub suurel määral transpordiliigist ja ka liikmesriikidest endist. Raportöör on seisukohal, et realistlikke ja jätkusuutlikke lahendusi saab pakkuda üksnes energiaallikate jaotusega. Küll tuleks aga kõikide transpordivahendite puhul rohkem rõhku panna juba tuntud energiasäästu võimalustele, nagu näiteks juhi sõidustiil ning seda toetav koolitus ja täienduskoolitus, funktsionaalsete õhuruumiosade kiire loomine, lennukite õhkutõusmise ja maandumise võimalused või liikumiskeskonna kavad, mis võimaldavad rohkem arvesse võtta nt busse ja tramme. Energiasäästumeetmed võivad tänapäeval anda juba märkimisväärseid tulemusi.

Alternatiivsete energiaallikate kasutamist kaaludes ei tohiks tähelepanuta jätta ka asjakohase infrastruktuuri loomise küsimust. Oluline on pakkuda stiimuleid infrastruktuuri rajamiseks. Ka parimad jätkusuutlikud lahendused jäävad teostamata, kui need on keskmise tarbija jaoks liiga kallid ja kui vajalik infrastruktuur puudub. Ülimalt tähtis eri poliitikavaldkondade eesmärkide omavaheline seostatus. Tegevuse ühtlustamiseks peaksid energeetika ja keskkonnakaitse eesmärgid olema kooskõlas Euroopa transpordipoliitika eesmärkidega ja ümberpöörduvalt.

c) Töö- ja sotsiaalingimused

Transpordisektoris töötavate inimeste töö- ja sotsiaalingimuste ühtlustamine on oluline eeldus selleks, et tagada hästi toimiv Euroopa transpordi siseturg.

Koolituse ja täiendusõppe, kutsealale juurdepääsu ja töötingimuste ühtlustamine kõigi transpordiliikide puhul aitab pikas perspektiivis ühtlustada töötasusid ning seega takistada sotsiaalset dumpingut ja konkurentsimoonusi. Seejuures on otsustava tähtsusega ka kutsequalifikatsioonide vastastikune tunnustamine. Meretranspordis tuleks tähelepanu pöörata rahvusvahelisele ühtlustamisele.

Kui komisjon esitab ettepanekud sadamateenuste või lennujaamade maapealse käitluse liberaliseerimise või turgude muu avamise kohta, siis peaksid need ettepanekud ühtlasi edendama ka töö- ja sotsiaalingimuste ühtlustamist ning seadma esiplaanile teenuste kvaliteedi.

Maanteetranspordi vallas tuleks uuesti läbi vaadata sõidu- ja puhkeaja õigusakt, kusjuures tuleks võimaldada ranget, aga konkreetsetele oludele vastavat kontrolli. Veoautode parkimiskohad tuleb muuta ohutumaks ja üleeuroopaliselt tuleb nende arvu suurendada, et veoautojuhtidel oleks üldse võimalik puhkeajast kinni pidada. Direktiivi rakendamist liikmesriikides, kontrollide arvu ja sanktsioone tuleb rohkem ühtlustada.

Kõigi transpordiliikide puhul tuleks koolituse kvaliteeti pidada nii töötajate kui ka liikluses osalejate ohutuse tagamise aluseks.

d) Halduslik lihtsustamine

Eelkõige liikmesriikide piiridel põrkavad transpordiettevõtjad kokku raskustega, mis osaliselt on siiski hõlpsasti kõrvaldatavad. Seda nn piiriefekti kohtab eeskätt piirialadel. Tihti on riigid sõlminud kahepoolsed kokkulepped teatud probleemide lahendamiseks, kuid siingi on vaja ELi regulatsioone. Näiteks on raudteesõidukite sertifitseerimiseks ELis 6000 erinevat eeskirja ja neile loa andmine võib kesta aastaid. Need eeskirjad, mis osaliselt on kehtestatud proteksionistlikel eesmärkidel, takistavad Euroopa raudteeveo-ettevõtjatel pakkuda oma teenuseid teises riigis. Selline olukord on vastuvõetamatu. Raportöör teeb seepärast ettepaneku ühtlustada raudteesõidukite sertifitseerimise eeskirju ning lühendada sertifitseerimismenetlust kahele kuule. Piiriefekti tõeliseks leevendamiseks tuleb ka Euroopa Raudteeagentuurile anda vastavad volitused.

Üleeuroopaliselt tuleks ühtlustada ka kontrolliseadmeid. Ei saa leppida olukorraga, et piiril ei tohi politseinik kasutada naaberriigi kontrolliseadmeid, kuna need ei ole tema riigis kalibreeritud. Seepärast on ka selles valdkonnas vaja olukord üle vaadata ja komisjon peaks esitama ettepaneku ühtlustamiseks.

Lisaks aitaks veodokumentide ühtlustamine kõikide transpordiliikide puhul muuta transporti tõhusamaks. E-kaubavedu tooks kaasa halduslike takistuste olulise vähendamise ja kiirendaks transporti.

e) Ülemaailmne faktor

Neid eesmärke seoses ohutuse, keskkonnakaitse, energia ja tehnoloogiaga peaks EL eestvedajana püüdma kehtestada ülemaailmsel tasandil. Ent see on võimalik üksnes siis, kui kõigepealt saavutatakse 27 liikmesriigi vahel üksmeel ühtlustamiseks ja standardimiseks ning seejärel suudetakse seda ka edukalt ellu viia. Euroopa Liit suudab oma eesmärke kaitsta üksnes siis, kui ta on oma seisukohtades üksmeelne. Järgmiste näidete varal ilmneb, et tänasel päeval tekitab see veel probleeme. Ühelt poolt näitab heitkogustega kauplemise süsteem, mis peab kehtima hakkama 2012. aastal, kui tugev on vastupanu rahvusvahelisel tasandil. Teiselt poolt tõendab Euroopa raudteeliikluse juhtimissüsteemi (ERTMS) aeglane rakendamine ka liikmesriikide kahtlevat hoiakut. Ameerika Ühendriikidega sõlmitud lennundusleping, milles õigusaktide ühtlustamist, vastastikust tunnustamist ja tehnilist tuge suudeti vaid vähesel määral reguleerida, näitab ilmekalt neid raskusi, millega ELil tuleb rahvusvahelisel tasandil veel toime tulla.

3. Tõhus koostöömimine on tulevase Euroopa transpordipoliitika juhtmõte

Euroopa transpordipiirkonnal tuleb hakkama saada keerukate võimsusprobleemidega kauba- ja reisijateveol. 2030. aastaks kasvab kaubavedu 2005. aastaga võrreldes eeldatavasti umbes 40% ja reisijatevedu umbes 34% võrra. Seetõttu on lahendusi ELi tasandil hädasti tarvis. Lahendusi tuleb otsida tõhusa koostöömimise kontseptsioonist. Raportööri arvates ei peaks transpordiliigid võimsusprobleemide tõttu üksteisega konkureerima, vaid tõhusa koostöömimise raames üksteist täiendama. Koostöömimise puhul võetakse võrdselt arvesse majandus-, keskkonna-, sotsiaal- ja ohutusaspekte ning hinnatakse transpordiliikide tõhusust, arvestades nende erinevaid läheteolukordi, geograafilisi tingimusi ning transpordi ja liikuvuse

arengut vastavates piirkondades. Sellest peaks saama tulevase transpordipoliitika juhtmõte, selle asemel, et kinni pidada komisjoni ette pandud 300 km piirväärtusest kogu Euroopa transpordipiirkonnas. Komisjon näeb ette, et 30% maantee-kaubavedudest, mis on pikemad kui 300 km, tuleks 2030. aastaks asendada muude transpordiliikidega, nt raudtee- või veetranspordiga. See ei peaks olema kohustuslik, kuid teatud piirväärtus kilomeetrites võiks olla orientiiriks, kui liikmesriigid ja piirkonnad neid piiranguid oma praeguste ja tulevaste võimaluste alusel määravad.

Lisaks on koostöömismist võimalik parandada, kui veoühikuid kohandatakse ja ühelt transpordiliigilt teisele üleminekul mahtu ei kaotata. See nõuab veoühikute ühtlustamist ja sõidukite mõõtmete vastavat kohandamist.

4. Üleeuroopaline transpordivõrk ja rahastamine

Üleeuroopaline transpordivõrk on Euroopa transpordipoliitika jaoks suure tähtsusega ja seepärast tuleks selle tõhusust ja teostatavust suurendada. See on võimalik, kui projektide arvu vähendada ja rahastamist suurendada. Tagatud rahastamisega ülevaatliku põhivõrguga, mida tuleb hinnata Euroopa ja piirkondliku tasandi säästva arengu kriteeriumide alusel, edendatakse eelkõige neid lõike, mille edasimineku on takerdunud (eriti piirialadel). Raportöör nõuab, et pärast esmatahtsate projektide kindlaksmääramist säilitatakse nende esmatahtsus üksnes siis, kui liikmesriigid on vastu võtnud siduvad otsused, mis projektide lõpuleviimist selgelt toetavad. Üksnes nii on võimalik saavutada see, et põhivõrk arendatakse võimalikult kiiresti välja ega jää kinni projektide taha, millel on vähe väljavaateid lõpuleviimiseks.

Tihtiilugu ei liigu projektid edasi, kuna rahastamine seda ei toeta. Seepärast nõuab raportöör, et liikmesriigid esitaksid 2015. aastaks vastava rahastamiskava, et kõrvaldada 25 takistuseks saanud kitsaskohta.

Lisaks tuleb prioriteetide kindlaksmääramisel lähtuda piirkondlike struktuurivahendite kasutustingimustest ja seada liikmesriikidele kohustuseks, et nad tagaksid nende projektide rahastamise ka pärast ELi mitmeaastaste programmide lõppemist.

Ühtlasi on raportöör seisukohal, et ühelt poolt peaks komisjon ette nägema nende projektide otsefinantseerimise vähemalt 30% ulatuses koguinvesteeringust ning teiselt poolt toetama alternatiivseid rahastamismudeleid ja -vahendeid või projektivõlakirju. Nende teoks saamine on võimalik kokkuleppel Euroopa finantsinstitutsioonidega. Marguerite fond on siinkohal hea näide. Alternatiivne rahastamisvahend võiks tuleneda väliskulude sisestamisest, kui seeläbi saadud tulu ulatuslikumalt kasutada üleeuroopalise transpordivõrgu projektide rahastamiseks. See looks ühtlasi stiimuli avaliku ja erasektori partnerluseks. Kindel rahastamine tooks kaasa planeerimiskindluse ja seeläbi muutuksid investeeringud üleeuroopalise transpordivõrgu projektidesse eraettevõtjatele palju atraktiivsemaks.

5. Linnaliiklus

Linnades on vaja hädasti midagi ette võtta, sest koos elanike arvu kasvuga linnastunud piirkondades suureneb ka liikluse maht, müra ja õhusaaste.

Nende probleemidega tegelemiseks peaksid linnad koostama säästva linnaliikluse kavad,

kusjuures projektide rahaline toetus peaks sõltuma nende kavade esitamisest. Loomulikult otsustavad linnad ise kooskõlas subsidiaarsuse põhimõttega, milliseid projekte ja kuidas nad tahavad oma linnas läbi viia, igal juhul peavad need projektid lähtuma Euroopa transpordipoliitika nõuetest, st nägema ette tõhusad mitmeliigilised reisijate- ja kaubaveo logistilised ketid, mis vähendavad nii liikluse mahtu kui ka keskkonnasaastet linnades. Need liikluskavad peavad seepärast muu hulgas nägema ette infrastruktuuri jalakäijatele ja rattasõitjatele ning tooma kaasa ühistranspordi kasutajate kahekordistumise. Eriti bussi- ja trammiliiklus saab linna, eeslinna ja piirkonna transpordis oluliselt kaasa aidata tõhusale koostöömimisele, kui infrastruktuuri vastavalt kohandatakse või kasutada antakse.

Tähelepanu tuleks pöörata ka üksikute linnade ja piirkondade liikluskavade kooskõlale, kooskõlastada tuleks eelkõige kavu naaberlinnade ja -piirkondade vahel, isegi kui need asuvad teises liikmesriigis.

Linnades ja nende ümbruskonnas on vaja ohutut, atraktiivset ja usaldusväärset transpordisüsteemi, mille puhul transpordiliigid üksteist täiendavad ja ühelt liigilt teisele ümberistumist võimaldavad. Seejuures on küllaltki olulised piletihind, internetis ostetava e-pileti kättesaadavus ja reisijate õigused, sest need tegurid mõjutavad transpordiliigi valikut.

6. Teadusuuringud ja innovatsioon

Teadusuuringud ja innovatsioon on transpordisektoris eriti tähtsad, kuna nende abil väljatöötatud transpordisüsteemidega on võimalik vähendada keskkonnasaastet ja parandada ohutust ning ühtlasi tagada pidev liiklusvoog. Ühtlasi edendatakse seeläbi tootmis- ja teadustegevuse jätkumist ELis.

Seepärast nõuab raportöör liiklust käsitleva uurimis- ja arendusprogrammi väljatöötamist ning selle rahalist toetamist, et luua liikluskorralduses kõigi transpordiliikide jaoks intelligentsed, koostalitlusvõimelised ja omavahel seotud süsteemid, nagu SESAR, Galileo, ERTMS, RIS, SafeSeaNet, LRITi ja IVS.