

EUROOPA PARLAMENT

2004



2009

Istungidokument

A6-0326/2008

28.7.2008

RAPORT

Kaubavedu Euroopas
(2008/2008(INI))

Transpordi- ja turismikomisjon

Raportöör: Michael Cramer

PR_INI

SISUKORD

lehekülg

EUROOPA PARLAMENDI RESOLUTSIOONI ETTEPANEK **Error! Bookmark not defined.**

SELETUSKIRI **Error! Bookmark not defined.**

PARLAMENDIKOMISJONIS TOIMUNUD LÕPPHÄÄLETUSE TULEMUS **Error! Bookmark not defined.**

EUROOPA PARLAMENDI RESOLUTSIOONI ETTEPANEK

kaubaveo kohta Euroopas (2008/2008(INI))

Euroopa Parlament,

- võttes arvesse komisjoni teatise: „ELi kaubaveokava: kaubaveo tõhusamaks, integreeritumaks ja jätkusuutlikumaks muutmise Euroopas” (KOM(2007)0606), „Kaubaveologistika tegevuskava” (KOM(2007)0607), „Põhiliselt kaubaveoks kasutatava raudteevõrgustiku suunas” (KOM(2007)0608) ja „Raudteeinfrastruktuuri 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 / 3. detsembri 2007. aasta järeldusi komisjoni teatise „Kaubaveologistika tegevuskava” kohta ning 7. aprilli 2008. aasta järeldusi 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 jõupingutustest hoolimata on see ajavahemikul 1990–2005 kasvanud 26%, samas kui teistes sektorites on suudetud CO2 heitkoguseid miljarditesse eurodesse ulatuvate investeeringutega 10% vähendada;
- B. arvestades, et jätkusuutlikul ja tõhusal kaubaveol Euroopas on eduka ja 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 valges raamatus „Euroopa transpordipoliitika

¹ Vastuvõetud tekstid, P6_TA(2007)0375.

² Vastuvõetud tekstid, P6_TA(2008)0356.

aastani 2010: aeg otsustada” (KOM(2001)0370), ja et kaubavedu on juba ajavahemikul 1995–2005 kasvanud 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 eesmärged 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 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 „roheline koridorid” kõigi kaubaveoliikide jaoks tuleks integreerida ambitsioonikate jätkusuutlike keskkonnavaluste kriteeriumitega;
- 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 jätkusuutlikust Euroopas, aidates rohkem kaasa liikuvuse ja energiatõhususe parandamisele, naftatarbimise, saasteainete heitkoguste ja väliskulude vähendamisele, ning tervitab seetõttu komisjoni ülalmainitud teatisi ja nõukogu järeldusi; julgustab komisjoni, liikmesriike ja tööstust toetama tulevikus keskkonna, kliima, majanduse, ohutuse ja sotsiaalsete huvide suhtes liikuvuse osas jätkusuutlikumat kaubaveopoliitikat, edendades prioriteetsete piiriüleste raudtee-kaubakoridoride, sõlmpunktide ja tavavõrkude järkjärgulisel integreerimisel laiinenud Euroopa Liidus 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 investimiskavade kooskõlastamise osas;
 - 4. on veendunud, et kaubaveologistika linnapiirkonnas vajab eraldi lähenemisviisi; loodab, et arutelu eespool nimetatud linnalist liikumiskeskonda käsitleva roheline raamatu üle ja kaubaveologistika tegevuskava toovad kaasa parimate tavade vahetamise linnade vahel, mis võimaldab leida säästlikud viisid kaupade transportimiseks linnadesse;
 - 5. teeb seetõttu ettepaneku, et hiljemalt 2008. aasta lõpuks pakub komisjon välja programmi

selle valdkonna projektide eest vastutavate liikmesriikide vahelise koostöö tugevdamiseks ning hõlbustab ja hindab 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 tehtud 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 (Üleeuroopaline transpordivõrk) võrku (st et neid tuleb vajadusel laiendada, et hõlmata konkreetseid alad, 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 süsteemihaldurit üles tagama, et kõnealused teed oleksid koostalitlusvõimelised;
8. eeldab, 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 ning – nagu nõuti juba parlamendi 12. juuli 2007. aasta resolutsioonis esimese raudteepaketi rakendamise kohta¹ – eraldama vähemalt 40%

¹ ELT C 175 E, 10.7.2008, lk 551.

- transpordiinfrastruktuurile suunatud ELi vahenditest raudteede jaoks;
14. kutsub ka komisjoni ja liikmesriike üles seoses 2009. aastaks kavandatud Euroopa Liidu eelarve läbivaatamisega kaaluma juba praegu, milline on transpordi koht kõnealusel 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 NAIADESe 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 veoautodelt raudteele aga 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 kasutusele võtmise 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; tunnistas, 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. palub komisjonil toetada kiirliinide diferentseeritud kasutusega seotud projekte, näiteks kergete kaupade veoks;
26. nõuab tungivalt, et komisjon koostaks ülevaate satelliitnavigatsiooniga varustatud kaubavagunite kohta Euroopa Liidus, et kontrollida selle alusel piiriülest koostalitlusvõimet ja/või nende süsteemide ühilduvust juba olemasolevate süsteemidega, töötada välja koostalitlusvõimeline satelliitnavigatsioonisüsteem uute vagunite jaoks ning edendada olemasolevate kaubavagunite moderniseerimist; toetab selliste laadimistehnikate (parimate tavade näited) kasutusele võtmist, mis muudavad intermodaalse ahela algusest kuni ümber- või mahalaadimise lõpuni selliseks, et see toob kaasa kogu tööstusharu suurema tõhususe;
27. rõhutab vajadust ühtlustada ja lihtsustada kaubaveoturul osalevate ametiasutuste haldusmenetlused ning vajadust lihtsustatud tollieeskirjade ja -protseduuride järele piiridel; tervitab eriti otsust luua Euroopa ühine piirideta meretranspordiruum, nõuab tungivalt, et komisjon paluks pädevatel rahvusvahelistel assotsiatsioonidel ja organisatsioonidel töötada välja ühtse intermodaalse dokumendi;
28. rõhutab, et ülikoolides puudub hea logistikaalne koolitus ning kutsub seetõttu liikmesriike üles pidama esmatähtsaks kõrgharidust ja täiendkoolitust logistika ja kaubaveo valdkonnas;
29. nõuab tungivalt, et komisjon toetaks projekte ja uuringuid ning töötaks teabevoogude standardiseerimise suunas, et tagada transpordiliikide integratsioon ja koostalitlusvõime andmete tasandil;
30. teeb presidendile ülesandeks edastada käesolev resolutsioon nõukogule ja komisjonile.

SELETUSKIRI

1. Kaubaveo kontekst Euroopas

Transpordipoliitika esimest faasi 1990ndatel aastatel ilmestasid liberaliseerimine ja turu avamine, aga ilma hea ühtlustamise ja sünergiata siseriiklike süsteemide vahel. See tekitas transpordisektoris uusi probleeme või süvendas vanu (liiklusummikud, keskkonnakahjud, liiklusõnnetused, puudulik koostalitlusvõime jne). Lisaks on kiirenev üleilmastumine, energiavarustuse ebakindel olukord, kliimamuutuse mõjude suurenemine ning ELi laienemine muutnud raamtingimusi Euroopa Liidus.

Kaubaveo ja logistika problemaatika on üks komisjoni prioriteete, nagu seda on kirjeldatud muu hulgas 2001. aasta transpordipoliitika valges raamatus. Ajavahemikul 2000–2020 suureneb kaubaveo maht (tonnkilomeetrites) EU-25 piires 50% võrra. Ajavahemikul 1995–2005 on kaubavedu kasvanud juba 2,8% aastas. Keskkonnakahjulikuma maantee- ja lennuliikluse osakaal suurenes endiselt kõige rohkem.

Sellise liberaliseerimise ja kaubaveosektori arengu tõttu tuleb kokku leppida vedude tõhususe ja jätkusuutlikkuse alased eesmärgid.

2. Komisjoni vastus: kaubaveo- ja logistikapakett

2006. aasta vahekokkuvõtte järel on komisjon avaldanud terve rea teatise, mille eesmärk on edendada kaubaveosektori jätkusuutlikkust ja tõhusust. Kõigis neis teatistes võetakse arvesse võimalikke tulevasi meetmeid ja õigusloomealgatusi ning need peavad juhtima komisjoni konkreetset tööd kuni 2010. aastani.

2.1 ELi kaubaveokava: kaubaveo tõhusamaks, integreeritumaks ja jätkusuutlikumaks muutmine Euroopas

Nimetatud kahe eesmärgi – jätkusuutlikkus ja tõhusus – poole tuleb pürgida strateegiliste lähenemisviiside abil:

- keskendumine transpordikoridoridele: nimetatud põhimõtte on aluseks Euroopa intermodaalsele poliitikale erinevate transpordiliikide paremaks kasutamiseks ja kombineerimiseks;
- uuenduslike tehnoloogiate, infrastruktuuride ja kaubaveo tõhusama korralduse edendamine;
- halduse ja kaubaveoahela lihtsustamine, eelkõige kaubavedu käsitlevate haldusnõuete jaoks ühise liidese loomise kaudu ja eeskirjade intermodaalse ühtlustamise kaudu raudteesektoris;
- lisaks maanteetranspordile muude transpordivahendite atraktiivsuse parandamine.

2.2 Kaubaveologistika tegevuskava

Nimetatud teatises uuritakse logistika võtmerolli jätkusuutlikumate ja konkurentsivõimelisemate transpordisüsteemide jaoks Euroopas. Logistikatööstuse osakaal Euroopa SKTst on umbes 14% ja see on kasvanud keskmiselt kiiremini kui kogu majandus. Selle põhjuseks on esmajoones liberaliseerimine, Euroopa integreerumine ja madalad transpordikulud, mis ei vasta tegelikele kuludele. Teiselt poolt tõi see kaasa sadamate, ümberlaadimiskeskuste, liiklussõlmede ja raudteeliinide ülekoormatuse. Komisjon soovib nüüd arendada ühtset poliitikat kuues valdkonnas:

1. E-kaubaveod ja intelligentsete transpordisüsteemid (ITS): e-kaubavedude eesmärk on arendada välja paberivaba teabevoog, mis võimaldab kaubalastide liikumistee kindlakstegemist ja jälgimist nende teekonna jooksul erinevate transpordiliikide lõikes, mis muudaks kaubalastid transpordiliigist sõltumatuks ja lihtsustaks samal ajal haldamist. Kõik meetmed on kavandatud 2009. aastaks. Satelliitnavigatsioonisüsteemide nagu GALILEO areng muudaks selle „veoste Interneti” (teave on saadaval võrgus) tulevikus võimalikuks.
2. Jätkusuutlik kvaliteet ja tõhusus: komisjon soovib leida praktilisi ja õiguslikke lahendusi (2008) või viia 2010. aastal läbi ühendveoterminalide võrdlusuuringu. Komisjon määratleb koos sidusrühmadega 2009. aasta lõpuks üldnäitajate aluskogumi ja kontrollib samaaegselt kaubaveologistika statistiliste andmete kättesaadavust. Personali ja koolituse valdkonnas töötab komisjon 2009. aastaks koos sotsiaalpartneritega välja erinevate spetsialiseerumistasemete minimaalsed kvalifikatsiooninõuded logistika valdkonnas.
3. Transpordiahelate lihtsustamine: kõnealuses valdkonnas viiakse ellu erinevad algatused. Haldusvastavust lihtsustavad ühtse liidese (ühtse juurdepääsu) ja ainukontrolli teostava haldusasutuse loomine 2012. aastaks. Ka 2008. aastal esitab komisjon õigusakti ettepaneku lühimerevedude lihtsustamise ja hõlbustamise kohta. 2009. aastal analüüsitakse võimalust viia sisse ühtne veodokument, mis oleks transpordiliigist sõltumatu. 2009. aastal võib komisjon esitada ettepaneku standardse vastutussätte kohta. Lisaks valmistab komisjon 2008. aastal ette Euroopa standardid transpordiliikide turvalisuse kohta.
4. Sõidukite mõõtmised ja laadimisstandardid: komisjon analüüsib sõidukite massi ja mõõtmeid käsitlevaid standardeid ning võib selles kontekstis esitada ettepaneku direktiivi 96/53/EÜ ajakohastamiseks (2008). Lisaks sellele tegeleb ta Euroopa ühendvedude veoühikute standardiseerimisega (2007).
5. „Rohelised transpordikoridorid”: selle mõiste all püüab komisjon saavutada tervet rida erinevaid eesmärke. Esmalt soovib ta kontsentreerida kaubavedusid koridoridesse, kus kasutatakse intermodaalsust ja uuenduslikke tehnoloogiaid. 2008. aastal määratleb komisjon rohelised koridorid ning korraldab koostöö ametiasutuste ja transpordiettevõtjate vahel. Esimesi ettepanekuid kaubaveo raudteevõrkude kohta oodatakse 2008. aastal ja koridoride kohta 2012. aastaks.
6. Kaubaveologistika linnapiirkonnas: siin rõhutab komisjon kaubavedude linnamõõdet. Praegu töötatakse välja soovitusi tõhususe ja jätkusuutlikkuse mõõtmise ühiste võrdleva hindamise kriteeriumite või tulemuslikkuse näitajate kohta.

2.3 Põhiliselt kaubaveoks kasutatava raudteevõrgustiku suunas

Komisjoni seisukohast tulenevad raudtee raskused kaubaveo valdkonnas suutmatusest oma turuosa suurendada. Nimetatud raskused on seotud usaldusvärsuse, pakutava veomahu, teabe haldamise, keskmise kiiruse ja paindlikkusega. Kahjuks ei piisa viimase 15 aasta raudteepoliitika tulemustest soovitud eesmärkide saavutamiseks vedude raudteele ülemineku alal. Raudteekaubaveo kulud ja maksumäärad on küll pidevalt vähenenud ja konkurentsivõime paranenud, kuid täielik koostalitlusvõime ei ole veel kaugeltki saavutatud.

Teatise eesmärk on „Euroopa struktuurse raudteevõrgustiku rajamine, mis oleks TEN-T osa ja mis võimaldaks suurendada kaubaveo usaldusvärsust ja kvaliteeti”. Selle võrgustiku võiks rajada olemasolevate võrgustike alusel.

Pakutakse välja kuus uut meetet.

- Kaubaveole orienteeritud koridori loomine: komisjon teeb ettepaneku õigusliku määratlemise kohta. 2012. aastaks peab iga liikmesriik osalema ühes koridoristruktuuris;
- Teenuse kvaliteedi mõõtmine koridori ulatuses: komisjon teeb pärast raudtee-ettevõtjate poolt kvaliteedi parandamiseks võetud meetmete kohta aruande esitamist ettepaneku kvaliteedinäitajaid käsitlevate õiguslike meetmete kohta;
- Koridori infrastruktuuri jõudlus: liikluse kitsaskohtade vältimiseks tulevikus ühtlustab komisjon infrastruktuuri vastuvõtuvõime (rongide pikkus, mõõtmed ...);
- Rongiliinide jaotamine: komisjon teeb ettepaneku õiguslike meetmete kohta rongiliinide rahvusvahelise jaotamise osas ja edendab koostööd siseriiklike liikluse korraldamisega seotud ametiasutuste vahel;
- Tähtsuse järjekorra kindlaksmääramine liikluse häirete korral: komisjon tugevdab õigusakte, milles käsitletakse rahvusvahelist kaubavedu võrgustiku häirete korral. Infrastruktuuri haldajad peavad kohaldama ühtseid eelisjärjekorra eeskirju;
- Raudteega seotud täiendavad teenused: komisjon kutsub koridoride tugistruktuure ja infrastruktuuri haldajaid üles looma hästi toimivat terminalide ja sorteerimisjaamade võrgustikku. Lisaks sellele tuleb võtta õiguslikke meetmeid, et luua läbipaistev ja lihtne juurdepääs täiendavatele raudteeteenustele.

3. Raudteeinfrastruktuuri kvaliteeti käsitlevate mitmeaastaste lepingute kohta

Kuus aastat pärast esimese raudteepaketi hääletamist avaldatakse kahtlust selle üle, kas raudteeinfrastruktuuri rahastatakse piisavalt, et tagada sektori kvaliteet ja tulemuslikkus. Arutelud sidusrühmadega 2006. aasta maist kuni 2007. aasta septembrini on neid kahtlusi kinnitanud. Puudulik rahastamine toob endaga kaasa võrkude vajalike hooldustööde edasilükkumise.

Komisjoni teavitab kogemustest raudteeinfrastruktuuri kvaliteeti käsitlevate mitmeaastaste lepingutega ja eelistest, mida annab see rahastamisviis, mis on pakutud välja lahendusena direktiivis 2001/14/EÜ esinevale puudulikule rahastamisele. Mitmeaastased lepingud pakuvad pikemat perspektiivi raudteevõrgustike hooldamiseks. Kuna neid mitmeaastasi lepinguid on

kasutanud seni väga erineval tasemel üksnes pooled liikmesriikidest, on vaja kasutamist ühtlustada.

4. Raportööri peamised ettepanekud

Euroopa Liidu piiratud pädevuste ja vahendite tõttu teeb raportöör ettepaneku keskenduda rohkem pragmaatilistele prioriteetidele:

- komisjon peaks 2008. aastaks tooma välja kümme piiriülest koridori ja kümme kitsaskohta ning pakkuma välja lahendusvõimalused;
- roheliste koridoride jätkusuutlikkus tuleks paremini määratleda, pidades silmas vastuvõetud Euroopa keskkonnavalaseid kriteeriume müra, kliimamuutuse, õhureostuse ning energiatarbe ja/või taastuvate energiaallikate kasutamise osas;
- infrastruktuuri haldamine ja haldustoimingud tuleb piiriülevalt standardiseerida ja neid lihtsustada;
- kogu ELi poolne transpordi infrastruktuuri kaasrahastamine tuleks viia kooskõlla transpordisüsteemide keskkonnasõbraliku projekteerimise osas vastuvõetud eesmärkidega.

Kuigi väliskulutuste arvessevõtmine ja kuni 10. juunini 2008 tehtavad ettepanekud Eurovignette'i muutmiseks on väga olulised keskkonnasäästliku ja sotsiaalselt vastuvõetava kaubaveopoliitika jaoks, loobus raportöör siinkohal uute ettepanekute esitamisest, kuna Euroopa Parlamendis toimus alles hiljuti sellekohane hääletus, näiteks raporti puhul Euroopa energia- ja keskkonnapoliitikat arvestava jätkusuutliku Euroopa transpordipoliitika kohta.

PARLAMENDIKOMISJONIS TOIMUNUD LÕPPHÄÄLETUSE TULEMUS

Vastuvõtmise kuupäev	15.7.2008
Lõpphääletuse tulemused	+: 39 -: 0 0: 0
Lõpphääletuse ajal kohal olnud liikmed	Gabriele Albertini, Inés Ayala Sender, Etelka Barsi-Pataky, Paolo Costa, Michael Cramer, Luis de Grandes Pascual, Christine De Veyrac, Saïd El Khadraoui, Robert Evans, Emanuel Jardim Fernandes, Francesco Ferrari, Brigitte Fouré, Mathieu Grosch, Georg Jarzembowski, Stanisław Jałowiecki, Timothy Kirkhope, Dieter-Lebrecht Koch, Sepp Kusstatscher, Jörg Leichtfried, Bogusław Liberadzki, Eva Lichtenberger, Seán Ó Neachtain, Paweł Bartłomiej Piskorski, Reinhard Rack, Gilles Savary, Brian Simpson, Renate Sommer, Ulrich Stockmann, Silvia-Adriana Țicău, Yannick Vaugrenard, Roberts Ziļe
Lõpphääletuse ajal kohal olnud asendusliige/asendusliikmed	Zsolt László Becsey, Johannes Blokland, Zita Gurmai, Lily Jacobs, Anne E. Jensen, Marie Panayotopoulos-Cassiotou, Corien Wortmann-Kool
Lõpphääletuse ajal kohal olnud asendusliige/asendusliikmed (kodukorra art 178 lg 2)	Constantin Dumitriu