



EUROOPA PARLAMENT

2009–2014

Istungidokument

A7-0189/2010

9.6.2010

RAPORT

Transpordi jätkusuutlik tulevik
(2009/2096(INI))

Transpordi- ja turismikomisjon

Raportöör: Mathieu Grosch

SISUKORD

	lk
EUROOPA PARLAMENDI RESOLUTSIOONI ETTEPANEK.....	3
SELETUSKIRI	15
KESKKONNA-, RAHVATERVISE JA TOIDUOHUTUSE KOMISJONI ARVAMUS.....	18
TÖÖSTUSE, TEADUSUURINGUTE JA ENERGEETIKAKOMISJONI ARVAMUS	22
REGIONAALARENGUKOMISJONI ARVAMUS	27
PARLAMENDIKOMISJONIS TOIMUNUD LÕPPHÄÄLETUSE TULEMUS.....	30

EUROOPA PARLAMENDI RESOLUTSIOONI ETTEPANEK

transpordi jätkusuutliku tuleviku kohta (2009/2096(INI))

Euroopa Parlament,

- võttes arvesse komisjoni teatist „Transpordi jätkusuutlik tulevik: kuidas kujundada integreeritud, tehnoloogiapõhist ja kasutajasõbralikku transpordisüsteemi” (KOM(2009)0279);
- võttes arvesse nõukogu 17. ja 18. detsembri 2009. aasta istungi eesistujariigi järeldusi, mis käsitlevad komisjoni teatist „Transpordi jätkusuutlik tulevik: kuidas kujundada integreeritud, tehnoloogiapõhist ja kasutajasõbralikku transpordisüsteemi” (17456/09);
- võttes arvesse komisjoni valget raamatut „Euroopa transpordipoliitika aastani 2010: aeg otsustada” (KOM(2001)0370);
- võttes arvesse komisjoni teatist „Liikumisvõimeline Euroopa – jätkusuutlik liikuvus meie mandril. Euroopa Komisjoni 2001. aasta transpordipoliitika valge raamatu vahekokkuvõte” (KOM(2006)0314);
- võttes arvesse komisjoni rohelist raamatut „Turupõhised vahendid keskkonnapoliitikas ja sellega seotud valdkondades” (KOM(2007)0140);
- võttes arvesse komisjoni teatist „Väliskulude sisestamise strateegia” (KOM(2008)0435);
- võttes arvesse komisjoni teatist „Keskkonnahoidlik transport” (KOM(2008)0433);
- võttes arvesse komisjoni teatist „Ülemaailmse kliimamuutuse piiramine 2 Celsiuse kraadiga. Edasine tegevuskäik aastaks 2020 ja järgnevateks aastateks” (KOM(2007)0002);
- võttes arvesse komisjoni rohelist raamatut „Üleeuroopaline transpordivõrk: poliitika läbivaatamine. Paremini integreeritud üleeuroopaline transpordivõrk ühise transpordipoliitika teenistuses” (KOM(2009)0044);
- võttes arvesse komisjoni teatist „Tegevuskava intelligentsete transpordisüsteemide kasutuselevõtuks Euroopas” (KOM(2008)0886);
- võttes arvesse komisjoni teatist „ELi kaubaveokava: kaubaveo tõhusamaks, integreeritumaks ja jätkusuutlikumaks muutmise Euroopas” (KOM(2007)0606);
- võttes arvesse komisjoni teatist „Kaubaveologistika tegevuskava” (KOM(2007)0607);
- võttes arvesse komisjoni teatist „Kaubaveologistika Euroopas – jätkusuutliku liikuvuse võti” (KOM(2006)0336);

- võttes arvesse komisjoni aruannet „Teine aruanne raudteeturu arengu seire kohta” (KOM(2009)0676);
- võttes arvesse komisjoni teatist „Strateegilised eesmärgid ja soovitusel seoses ELi meretranspordipoliitikaga kuni 2018. aastani” (KOM(2009)0008);
- võttes arvesse komisjoni teatist ja tegevuskava, mille eesmärk on luua Euroopa piirideta meretranspordiruum (KOM(2009)0010);
- võttes arvesse komisjoni teatist merelühisõidu kohta (KOM(2004)0453);
- võttes arvesse komisjoni teatist Euroopa sadamapoliitika kohta (KOM(2007)0616);
- võttes arvesse komisjoni teatist „Üleeuroopalise turvalisema, puhtama ja tõhusama liikuvuse suunas: esimene aruanne intelligentse auto kohta” (KOM(2007)0541);
- võttes arvesse komisjoni teatist „Euroopa liiklusohutuse tegevusprogramm – Euroopa Liidu liiklusõnnetusohvrite arvu vähendamine poole võrra aastaks 2010: jagatud vastutus” (KOM(2003)0311);
- võttes arvesse komisjoni teatist „Euroopa liiklusohutuse tegevusprogramm – vahekokkuvõte” (KOM(2006)0074);
- võttes arvesse komisjoni rohelist raamatut „Uued suunad linnalise liikumiskeskonna arendamisel” (KOM(2007)0551);
- võttes arvesse komisjoni teatist „Linnalise liikumiskeskonna tegevuskava” (KOM(2009)0490);
- võttes arvesse oma 10. märtsi 2010. aasta resolutsiooni EL 2020 kohta¹;
- võttes arvesse oma 12. aprilli 2005. aasta resolutsiooni merelühisõidu kohta²;
- võttes arvesse oma 29. septembri 2005. aasta resolutsiooni Euroopa liiklusohutuse tegevusprogrammi kohta – liiklusõnnetuste ohvrite arvu vähendamine Euroopa Liidus 2010. aastaks poole võrra: jagatud vastutus³;
- võttes arvesse oma 18. jaanuari 2007. aasta resolutsiooni Euroopa liiklusohutuse tegevusprogrammi kohta – vahekokkuvõte⁴;
- võttes arvesse oma 12. juuli 2007. aasta resolutsiooni liikumisvõimelise Euroopa kohta – jätkusuutlik liikuvus meie mandril⁵;
- võttes arvesse oma 12. juuli 2007. aasta resolutsiooni esimese raudteepaketi

¹ Vastuvõetud tekstid, P7_TA(2010)0053.

² ELT C 33E, 9.2.2006, lk 142.

³ ELT C 227E, 21.9.2006, lk 609.

⁴ ELT C 244E, 18.10.2007, lk 220.

⁵ Vastuvõetud tekstid, P6_TA(2007)0345.

rakendamise kohta¹;

- võttes arvesse oma 5. septembri 2007. aasta resolutsiooni kaubaveologistika kohta Euroopas – jätkusuutliku liikuvuse võti²;
- võttes arvesse oma 11. märtsi 2008. aasta resolutsiooni Euroopa energia- ja keskkonnapoliitikat arvestava jätkusuutliku Euroopa transpordipoliitika kohta³;
- võttes arvesse oma 19. juuni 2008. aasta resolutsiooni komisjoni teatise kohta Euroopa Parlamendile, nõukogule, Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele ning Regioonide Komiteele: „Üleeuroopalise turvalisema, puhtama ja tõhusama liikuvuse suunas: esimene aruanne intelligentse auto kohta”⁴;
- võttes arvesse oma 4. septembri 2008. aasta resolutsiooni kaubaveo kohta Euroopas⁵;
- võttes arvesse oma 4. septembri 2008. aasta resolutsiooni Euroopa sadamapoliitika kohta⁶;
- võttes arvesse oma 11. märtsi 2009. aasta resolutsiooni keskkonnahoidliku transpordi ja väliskulude sisestamise kohta⁷;
- võttes arvesse oma 22. aprilli 2009. aasta resolutsiooni üleeuroopalise transpordivõrgu tulevast poliitikat käsitleva rohelise raamatu kohta⁸;
- võttes arvesse oma 23. aprilli 2009. aasta resolutsiooni intelligentsete transpordisüsteemide tegevuskava kohta⁹;
- võttes arvesse oma 23. aprilli 2009. aasta resolutsioon linnaliikluse korraldamise tegevuskava kohta¹⁰;
- võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 21. oktoobri 2009. aasta määrust (EÜ) nr 1070/2009, millega muudetakse määrusi (EÜ) nr 549/2004, (EÜ) nr 550/2004, (EÜ) nr 551/2004 ja (EÜ) nr 552/2004, et parandada Euroopa lennundussüsteemi toimivust ja jätkusuutlikkust¹¹;
- võttes arvesse kodukorra artiklit 48;
- võttes arvesse transpordi- ja turismikomisjoni raportit ning keskkonna-, rahvatervise ja toiduohutuse komisjoni, tööstuse, teadusuuringute ja energeetikakomisjoni ning

¹ Vastuvõetud tekstid, P6_TA(2007)0344.

² ELT C 187E, 24.7.2008, lk 154.

³ ELT C 66E, 20.3.2009, lk 1.

⁴ ELT C 286E, 27.11.2009, lk 45.

⁵ ELT C 295E, 4.12.2009, lk 79.

⁶ ELT C 295E, 4.12.2009, lk 74.

⁷ Vastuvõetud tekstid, P6_TA(2009)0119.

⁸ Vastuvõetud tekstid, P6_TA(2009)0258.

⁹ Vastuvõetud tekstid, P6_TA(2009)0308.

¹⁰ Vastuvõetud tekstid, P6_TA(2009)0307.

¹¹ ELT L 300, 14.11.2009, lk 34.

regionaalarengukomisjoni arvamusi (A7-0189/2010),

- A. arvestades, et transpordisektor on Euroopa Liidu ja selle piirkondade ja linnade arengu tähtis element ning mõjutab otseselt piirkondade ja linnade konkurentsivõimet ja sotsiaalset ühtekuuluvust ning annab seega olulise panuse Euroopa ühtse turu väljakujundamisse;
- B. arvestades, et transport täidab kolmekordset funktsiooni: majanduslikku, sotsiaalset ja territoriaalset ühtekuuluvuse alast funktsiooni, millest kõik on Euroopa integratsiooni jaoks väga olulised;
- C. arvestades, et transpordisektoril on majanduses ja tööhõives väga oluline roll, kuna transpordisektorist tuleneb sisemajanduse koguprodukti seisukohast vaadatuna 10% ELi jõukusest ja see loob rohkem kui kümme miljonit töökohta ning seetõttu on tal otsustav roll ELi 2020. aasta strateegia elluviimisel;
- D. arvestades, et transport on Euroopa poliitika oluline osa ning arvestades, et seetõttu vajab EL finantsraamistikku, mis vastab transpordipoliitika väljakutsetele lähiaastail, stimuleerib lühikeses perspektiivis majandust, suurendab keskpikas ja pikas perspektiivis töövõime ja suurendab Euroopa tugevust teadusuuringute läbiviimise kohana;
- E. arvestades, et transpordisektoril on märkimisväärne mõju keskkonnale ning inimeste tervisele ja elukvaliteedile, ning et kuigi transpordisektor lihtsustab inimeste eraeluga seotud ja tööalast liikuvust, põhjustas transpordisektor tervikuna 2008. aastal 27% kogu süsinikdioksiidi heitkogusest ja see näitaja on sellest ajast peale veelgi kasvanud; arvestades, et 2007. aastal põhjustas maanteetransport 70,9%, lennundus 12,5%, mere- ja siseveetransport 15,3% ja raudteetransport 0,6% kogu transpordisektori süsinikdioksiidi heitkogusest;
- F. arvestades, et Euroopas on kõigi transpordiliikide puhul tehtud jõupingutusi ohutuse suurendamiseks; arvestades, et 2008. aastal hukkus liiklusõnnetustes siiski 39 000 inimest ning 300 000 inimest sai raskelt vigastada, mis tähendab, et täiendavaid jõupingutusi on vaja teha kõigis ohutusega seotud valdkondades, eelkõige liiklusohutuse alal;
- G. arvestades, et kliimapaketi raames võttis EL kohustuse vähendada kasvuhoonegaaside heitkoguseid 2020. aastaks 1990. aastaga võrreldes 20% võrra, mis on endiselt siduv eesmärk;
- H. arvestades, et 2001. aasta valges raamatus seatud eesmärgid saavutati üksnes osaliselt ja seega tuleb kontrollida, kas kõnealused eesmärgid tuleks säilitada või tuleb need uuesti sõnastada, ning et vajaduse korral tuleb suurendada jõupingutusi nende saavutamiseks;
- I. arvestades, et ülevõtmisel esinevad probleemid, nagu hiline või ebaõige ülevõtmine, mõjutavad oluliselt Euroopa õigusaktide tulemuslikkust; arvestades, et seetõttu tuleb selles osas kiiresti tegutseda;

- J. arvestades, et parlamendi töö peab olema järjekindel, eelkõige valdkondades, mis on transpordipoliitikaga vahetult seotud, nagu näiteks keskkonna- ja sotsiaalpoliitika, linnaplaneerimine ja maakasutuse planeerimine ning tööhõive- ja majanduspoliitika;
- K. arvestades, et finants- ja majanduskriis tabas transpordisektorit rängalt, kuid et seda tuleks kasutada kui võimalust transpordivaldkonda tulevikule suunatult toetada ja edendada, eriti edendades transpordiliikide jätkusuutlikkust ja investeerides muu hulgas raudtee- ja veetransporti; arvestades, et see tagab turul võrdsemad võimalused;
- L. arvestades, et eelseisva ametite läbivaatamise osana tuleb analüüsida ametite lisaväärtust, samuti vajadust luua Euroopa transpordiamet;
- M. arvestades, et transpordisektori jaoks on väga oluline seada mõõdetavad eesmärgid, et ühelt poolt paremini kontrollida transpordipoliitika tõhusust ning teiselt poolt luua ühiskondliku ja majandusliku kavandamise suunised, samuti näidata, et kavandatud meetmed on vajalikud kehtestatud transpordipoliitika elluviimiseks;
- N. arvestades, et olulised teadusuuringute ja infrastruktuuriga seotud ning tehnoloogilised edusammud nõuavad rahaliste ressursside ja rahastamisvahendite kohandamist;
- O. arvestades, et ühiskonna ja paljude majandusharude areng on toonud transpordisektoris kaasa suurema nõudluse, mille tulemusena on olulised kõik transpordiliigid; arvestades, et neid tuleks siiski hinnata nende majandus-, keskkonna-, sotsiaal- ja tööhõivepoliitilise tõhususe alusel;
- P. arvestades, et tulevikus on vajalik kõikide reisijate- ja kaubaveoliikide jätkusuutlik koostöö, et saavutada ohutud, jätkusuutlikud, logistiliselt otstarbekad ja seega tõhusad transpordiahelad, sealhulgas mitmeliigilised lahendused ning kohaliku ja kaugtranspordi ühendamine,

Ühiskondlikud, majanduslikud ja keskkonnavalased probleemid

1. on veendunud, et ELi üldine poliitika vajab selget ja sidusat nägemust transpordi tulevikust ühtse turu keskmes asuva sektorina, mis kindlustab isikute ja kaupade vaba liikumise ning tagab territoriaalse ühtekuuluvuse kogu Euroopas; on seisukohal, et omades tähtsat osa Euroopa jätkusuutlikus arengus ja konkurentsivõimes, peab transpordisektor olema majanduslikult tõhus ja arenema vastavalt kõrgetele sotsiaalsetele ja keskkonnavalastele standarditele;
2. on veendunud, et demograafilised muutused, eriti linnapiirkondades, tekitavad transpordile ja liikuvusele ohutuse ja läbilaskevõimega seotud probleeme, ning et sellest seisukohast vaadatuna on üliolulised põhiõigus liikuvusele, mille tagavad muu hulgas ligipääsetavuse parandamine ja puuduvate infrastruktuurilülide loomine, ning selle õiguse kohaldatavus; toonitab, et selles kontekstis on linnapiirkondade tuleviku suhtes paljutõotavad hästi integreeritud mitmeliigilised transpordiahelad, mis hõlmavad jalgiliiklemist, jalgrattasõitu ja ühistransporti; juhib sellega seoses tähelepanu, et linnapiirkondades määrab kõige sobivama liigi kindlaks eelkõige olemasolev struktuur; on seisukohal, et hea ühistranspordiühendus maapiirkondades vähendab eraautode kasutamist; nõuab, et sidusate linna- ja

linnalähitranspordisüsteemide loomise ja maaelanikkonna säilitamise huvides loodaks funktsionaalsed linnapiirkonnad;

3. palub, et komisjon võtaks üle 100 000 elanikuga linnades kasutusele säästva linnalise liikumiskeskonna kavad (SUMP) ja – järgides nõuetekohaselt subsidiaarsuse põhimõtet – ergutaks linnasid koostama liikluskavasid, milles pakutakse välja integreeritud transpordi kontseptsioon eesmärgiga vähendada keskkonnakahjustusi ja muuta liikuvus tervislikumaks ja tõhusamaks;
4. on seisukohal, et ka kaubavedude valdkonnas toob kasvav nõudlus infrastruktuuriprobleemidest tulenevalt endaga muu hulgas kaasa läbilaskevõime probleeme või tõhususe vähenemise, et seetõttu tuleks suurendada eelkõige transpordiliikide kooskasutust ning transpordi kasutajate ja kaupade ohutust ning et vajalik on infrastruktuuri põhjapanev parandamine, eelkõige aastaid teadaolevate kitsaskohtade kaotamine;
5. rõhutab, et transpordi süsinikdioksiidi heitkoguste vähendamine on ELi tulevase transpordipoliitika üks olulisemaid ülesandeid, ning et selle saavutamiseks tuleks kasutada kõiki olemasolevaid jätkusuutlikke vahendeid, nagu energiaallikate kogum, mis edendab keskkonnasõbralikumate tehnoloogiate ja transpordiliikide alast teadus- ja arendustegevust, hinnakujundusmeetmed ja kõikide transpordiliikide väliskulude sisestamine, eeldusel et ELi tasandil saadavat tulu kasutatakse transpordi jätkusuutlikkuse parandamiseks ning võetakse meetmeid, et kohandada era- ja kutseliste transpordikasutajate käitumist (teadlikkuse tõstmine, keskkonnasõbralik käitumine jms); rõhutab, et selleks tuleks arendada eelisjärjekorras finantsstiimuleid, mis välistavad mis tahes konkurentsimoonutused transpordiliikide ja liikmesriikide vahel;
6. tõdeb, et Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni (IMO) andmetel on meretranspordi CO₂ heitkogused 3 kuni 5 korda väiksemad kui maanteetranspordi heitkogused, kuid tunneb muret meretranspordis prognoositud SO_x ja NO_x heitkoguste pärast, mis 2020. aastaks jõuavad umbkaudu maismaatranspordiga võrdsele tasemele, ning IMO ebakindla katse pärast kehtestada CO₂ heitkoguste vähendamise süsteem;
7. rõhutab vajadust teavitada üldsust paremini puhkusereiside tagajärgedest ja kutsub komisjoni üles mõtlema oma poliitilises lähenemisviisis ka puhkusereiside teemale;

Ohutus

8. kinnitab, et ohutus peab jääma üheks tulevase transpordipoliitika prioriteetseks eesmärgiks ja et garanteerida tuleb kõigi transpordiliikide aktiivsete ja passiivsete kasutajate ohutus; peab äärmiselt oluliseks transpordi terviseõjude vähendamist, eriti kaasaegsete tehnoloogiate kasutamise kaudu, ja kõigi transpordiliikide reisijate, eriti piiratud liikumisvõimega reisijate õiguste tagamist selgete ja läbipaistvate eeskirjade abil; toetab Euroopa Liidu reisijate õiguste harta loomist;
9. palub komisjoni esitada lähiajal uuring, mis käsitleb liikmesriikide parimaid tavasid seoses kiiruspiirikute mõjuga igat liiki sõidukitele ja teedele, nii linnades kui ka linnadevahelistel teedel, et esitada seadusandlikud meetmed, mille eesmärk on

vähendada heitkoguseid ja suurendada liiklusohutust;

10. rõhutab vajadust garanteerida nii transpordisektori töötajate isikukaitse kui ka õiguskindlus muu hulgas piisava arvu ohutute ja turvaliste parkimiskohtade loomise ning maanteetranspordi eeskirjade jõustamise ja nendes sätestatud sanktsioonide ühtlustamise kaudu; rõhutab samuti, et sanktsioonide piiriülese jõustamise kasutuselevõtt parandab liiklusohutust kõigi liiklejate jaoks;
11. juhhib tähelepanu tõsiasjale, et veoautode parkimiskohtade pakkumine üleeuroopalises teedevõrgus (TERN) ei ole sammu pidanud maanteevedude arvu suurenemisega, mis tähendab, et tõsiselt on ohustatud elukutseliste juhtide sõidu- ning puhkeajast kinnipidamine, eriti öötundidel, aga ka liiklusohutus üldiselt, kui ELi liikmesriikides ei parandata puhkerajatiste kvaliteeti ja kvantiteeti;

Transpordiliikide tõhus koostalitlus

12. on seisukohal, et reisijate- ja kaubaveo areng tervikuna sõltub suuresti erinevate transpordiliikide tulemuslikust kasutamisest, ning et seetõttu peaks Euroopa transpordipoliitika eesmärk olema transpordiliikide tõhus koostalitlus, mis on tihedalt seotud transpordi süsinikdioksiidi heitkoguste vähendamise, ohutuslaste ja majanduslike aspektidega; usub, et see toob kaasa optimaalse ümberjaotamise erinevate transpordiliikide vahel ja nihke säästvamate transpordiliikide suunas ning tagab koostalitlusvõime transpordiliikide piires ja nende vahel, edendab säästvamaid transpordi- ja logistikaahelaid ja transpordiliike ning soodustab kõigi transpordiliikide sujuvaid liiklusvoogusid sõlmkohtades;
13. rõhutab, et transpordiliikide tõhusat koostalitlust ei tuleks hinnata üksnes kulutasuvuse aspektist, vaid ka keskkonnakaitse, sotsiaalsete ja töötingimuste, ohutuse ja territoriaalse ühtekuuluvuse alaste kriteeriumite alusel, pöörates tähelepanu ka eri transpordiliikide ning Euroopa riikide, piirkondade ja linnade erinevatele tehnilistele võimalustele ja lähtetasemetele;
14. rõhutab, et transpordiliikide tõhus koostalitlus tähendab infrastruktuuri parandamist – muu hulgas roheliste koridoride arendamise, transpordi kitsaskohtade vähendamise ning raudtee- ja veotranspordi täiustamise kaudu –, ohutuse suurendamist uute tehnoloogiate abil ja töötingimuste parandamist;

Ühtse turu väljakujundamine

15. nõuab Euroopa õigusaktide korrapärasust läbivaatamist ning nende ülevõtmist ja rakendamist, et garanteerida nende tulemuslikkus; kutsub komisjoni üles kõrvaldama järjekindlalt tõkked, mis tulenevad Euroopa õigusaktide ebaõigest või hilisest ülevõtmisest liikmesriikides;
16. teeb ettepaneku, et uues Lissaboni lepingu raamistikus ja komisjoni nõusolekul peetaks igal aastal vähemalt üks ühine koosolek liikmesriikide parlamentide transpordi valdkonna eest vastutavate esindajatega, eesmärgiga jagada kogemusi ja teha koostööd, et tagada ELi transpordialaste õigusaktide parem ja tõhusam rakendamine;

17. on seisukohal, et transport etendab Euroopa ühtse turu väljakujundamisel ning isikute ja kaupade vabas liikumises olulist rolli ning et eelkõige raudteetranspordi sektoris tuleks kõigis ELi liikmesriikides saavutada turu reguleeritud avamine; on seisukohal, et turu täielik avamine on tarbijatele kasulik ja et sellega peaksid kaasnema meetmed avalike teenuste kvaliteedi tagamiseks ning infrastruktuuri ja tehnilisse koostalitlusvõimesse tehtavate investeeringute pikaajaline kava, et parandada tõhusust ja ohutust, ning meetmed, mille eesmärk on vältida ühe transpordiliigi piires toimuva ja transpordiliikide vahelise konkurentsi moonutusi muu hulgas sotsiaal-, fiskaal-, ohutus- ja keskkonnavaldkonnas; väliste sotsiaal- ja keskkonnakulude sisestamine peaks toimuma järk-järgult, alustades rohkem saastavatest maantee- ja õhustranspordi liikidest;
18. palub komisjonil ja liikmesriikide ametivõimudel lihtsustada kabotaažvedude liberaliseerimise lõpuleviimist, vähendada tühisõitude mahtu ja tagada jätkusuutlikum maantee- ja raudteevõrgustik kaubaveosõlmede arvu suurendamise näol;
19. usub, et tõhusa ja teisi transpordiliike täiendava meretranspordisüsteemi saavutamiseks on oluline keskenduda uuesti selgele liberaliseerimisprotsessile, mis võimaldab meretranspordil olla tõeliselt konkurentsivõimeline;
20. rõhutab majanduslikke vajadusi silmas pidades transpordi infrastruktuuri (raudtee reisijate- ja kaubaveo koridorid, ühtne Euroopa taevast, sadamad ja nende ühendused transpordivõrguga, piirideta mereruum, siseveeteed) tõeliselt Euroopa tasandil haldamise olulisust, et kaotada piiride mõju kõigi transpordiliikide puhul ning tugevdada ELi konkurentsivõimet ja atraktiivsust;
21. nõuab Euroopa ühise broneerimissüsteemi loomist, et suurendada eri transpordiliikide efektiivsust ning lihtsustada ja suurendada nende koostalitlusvõimet;
22. rõhutab, et transpordil on mõju sotsiaal-, tervishoiu- ja julgeolekupoliitikale ning et ühtse transpordipiirkonna loomise raames tuleb tööhõive- ja tööttingimusi ning haridust ja koolitust kõrgel tasemel ühtlustada ja pidevalt parandada Euroopa tasemel toimuva tulemusliku sotsiaalse dialoogi alusel; toonitab, et muu hulgas Euroopa koolituskeskuste ja ELi tippkeskuste loomine asjaomastes liikmesriikides võib aidata edendada transpordivaldkonna töötajate koolituse mõõdetavat kvaliteeti ja nende staatust ning koolituskursuste vastastikust tunnustamist;
23. on seisukohal, et transpordipoliitika parema tulemuslikkuse saavutamiseks tuleb hinnata programme (nagu Galileo ja arukad transpordisüsteemid kõigile transpordiliikidele) ning et lähtuvalt tulemustest tuleks vajaduse korral muuta strateegia ja programmitöö suunitlust; seetõttu tuleb muu hulgas koostada uus liiklusohutusprogramm, taaselavdada üleeuroopalised transpordivõrgud, koostada programmi NAIADES vahekokkuvõtte, viia kiiresti ja täielikult ellu ühtse Euroopa taeva programm, SESAR ja teadusuuringute kaheksas raamprogramm ning jätkata lihtsustatud kujul programmi Marco Polo;

Euroopa ametid

24. on seisukohal, et tehniline koostalitlusvõime ja selle rahastamine, Euroopa tasandil

toimuv sertifitseerimine, standardimine ja vastastikune tunnustamine on hästi toimiva ühtse turu olulised elemendid ning et nende jõustamine peaks olema erinevate ametite ülesannete hulgas olulisemal kohal; toonitab, et kõik ametid peaksid püüdma saavutada ja saavutama kiiresti ühesuguse kõrgetasemelise vastutuse ja pädevuse ning et neid tuleks korrapäraselt hinnata; soovitab eelkõige arendada täielikult välja Euroopa Raudteeagentuuri potentsiaal, sealhulgas andes talle järk-järgult vastutuse kõigi uute veeremite ja raudteeinfrastruktuuri sertifitseerimise ning liikmesriikide ohutusküsimustega tegelevate riiklike asutuste või nendega võrdväärsete organite regulaarse auditeerimise eest, nagu on sätestatud 29. aprilli 2004. aasta direktiivis 2004/49/EÜ;

25. rõhutab, et 75% transpordist on maanteetransport ning palub kaaluda, kas oleks vaja luua maanteetranspordiamet, et parandada eelkõige liiklusohutust ja tagada samuti kodanike põhiõigus ohutule liikuvusele, toetades uusi rakendusi (nagu Galileo või samaväärselt sobivad tehnoloogiad arukate transpordisüsteemide jaoks) ja viies ellu teadusuuringute programme; on lisaks seisukohal, et see amet peaks olema võimeline võtma regulatiivmeetmeid, kui tekib vajadus kõrvaldada takistusi jätkusuutliku ühtse turu teel;
26. juhhib tähelepanu, et siseveetranspordil on siiani põhjalikult erinev institutsiooniline raamistik, ning nõuab, et loodaks alaline ja struktureeritud koostöö pädevate asutuste vahel, et kasutada täielikult ära selle transpordiliigi potentsiaali;

Teadusuuringud ja tehnoloogia

27. nõuab teadusuuringute ja tehnoloogia kava koostamist transpordisektori jaoks; on seisukohal, et see kava tuleks koostada koostöös kõigi asjaomaste sidusrühmadega, et mõista sektori vajadusi ja seega parandada ELi vahendite eraldamist; on seisukohal, et prioriteediks peaksid olema projektid, mille eesmärk on transpordi süsinikdioksiidi heitkoguste vähendamine, tarneahela läbipaistvuse ja transpordi ohutuse ning turvalisuse suurendamine, liikluskorralduse parandamine ja halduskoormuse vähendamine;
28. rõhutab, et teadus- ja arendustegevus ning innovatsioon vajavad toetust, kuna nad parandavad kõigi transpordiliikide heitgaaside ja liiklusmüra vähendamise abil märgatavalt keskkonda, suurendavad ohutust, luues lahendusi, et tagada olemasoleva infrastruktuuri läbilaskevõime parem kasutamine ja vähendada liikluse kitsaskohti, ning toovad kaasa ka kogu transpordivõrgu kõigi transpordiliikide suurema energiasõltumatus; rõhutab seoses sellega, et arukad, koostalitlevad ja ühendatud transpordikorraldus- ja ohutussüsteemid, nagu ERTMS, Galileo, SESAR, arukad transpordisüsteemid ja samaväärselt sobivad tehnoloogiad, vajavad toetust nii teadus- ja arendustegevuse kui ka nende rakendamise osas; kutsub liikmesriike üles tagama, et arukatest transpordisüsteemidest saaksid kasu kõik Euroopa kodanikud; märgib, et paljutõotavate tehnoloogiate jaoks tuleb kehtestada raamtingimused ja avatud standardid, andmata ühelegi konkreetsele tehnoloogiale põhjendamatu eelist;
29. rõhutab, et kliimakaitse ja ELi energiasõltumatuses raames peaks iga transpordiliik vähendama oma CO₂ heitkoguseid ja seda peaks toetama innovatiivsete, energiatõhusate ja keskkonnasäästlike tehnoloogiate ning taastuvenergia alane teadus-

ja arendustegevus, mis toob muu hulgas kaasa säästvate sõidukite arvu suurenemise kõigi transpordiliikide puhul; on seisukohal, et see suurendaks samal ajal Euroopa ettevõtete konkurentsivõimet;

30. rõhutab vajadust liiklusohutuse ja õnnetusjuhtumite uurimisega seotud asjaomaste mõistete ühtsete definitsioonide järele, et tagada tulemuste ja vajadusel rakendatavate meetmete võrreldavus;
31. rõhutab, et veodokumentide ühtlustamine vastavalt kõige uuematele teabevahetuse standarditele ning nende multimodaalne ja rahvusvaheline kohaldatavus võivad kaasa tuua ohutuse ja logistika märkimisväärse paranemise ning halduskoormuse olulise vähenemise;

Transpordifond ja Euroopa transpordivõrk

32. rõhutab, et tõhus transpordipoliitika nõuab finantsraamistikku, mis vastab tekkivatele probleemidele, ning et selleks tuleks praegu transpordile ja liikuvusele eraldatavaid vahendeid suurendada; peab vajalikuks järgmist:
 - a. transpordifondi loomist, mis peab toimuma lisaks ELi eelarves juba olemasolevatele vahenditele täiendavaid ressursse kasutades, kombineerides osa struktuuri- ja ühtekuuluvuspoliitika vahenditest avaliku ja erasektori partnerluste või muude rahastamisvahenditega, nagu garantiid; sellist fondi tuleks kõigil haldustasanditel kasutada transpordi infrastruktuuri parandamiseks, TEN-T projektide toetamiseks, tehnilise ja talitlusliku koostalitlusvõime tagamiseks, teadusuuringute toetamiseks ja arukate transpordisüsteemide rakendamise edendamiseks kõikide transpordiliikide puhul; rahastamine peaks juhinduma läbipaistvatest toetuse määramise kriteeriumitest, mille puhul võetakse arvesse transpordiliikide tõhusat koostalitlusvõimet, millele on osutatud lõikes 5, sotsiaalpoliitikat, ohutust ning sotsiaalset, majanduslikku ja territoriaalset ühtekuuluvust;
 - b. eelarvelist kulukohustust transpordipoliitika rahastamiseks mitmeaastase finantsraamistiku raames;
 - c. võimalust, et stabiilsuse ja kasvu pakti raames ning keskpikas ja pikas perspektiivis jätkusuutlikkuse edendamise eesmärgil võetakse avaliku sektori eelarvepuudujäägi arvutamisel arvesse transpordi infrastruktuuri tehtavad pikaajalise iseloomuga investeeringud, mis parandavad majanduse konkurentsivõimet, tingimusel, et komisjon on selle eelnevalt heaks kiitnud;
 - d. fondi kasutamist selleks, et nõuda muu hulgas kaasrahastamist väliskulude sisestamisel saadavast tulust;
33. nõuab sidusat ja integreeritud transpordipoliitikat, mis edendaks rahalise toetuse abil, mida ei mõõdata konkurentsivõime kriteeriumite alusel, muu hulgas raudtee- ja laevaliiklust, sadamapoliitikat ning ühistransporti kooskõlas ELi riigiabi eeskirjadega;
34. on seisukohal, et finants- ja majanduskriisi tuleb kasutada kui võimalust transpordivaldkonda sihipäraselt toetada ning edendada finantsabi pakkumise kaudu investeeringuid eelkõige ohutusse, keskkonnasõbralikku ja seega jätkusuutlikku transporti; on seisukohal, et ELi investeeringuid transpordiprojektidesse tuleks võtta arvesse ELi 2020. aasta strateegia kontekstis, kuna transpordi ja liikuvuse süsteemid

pakuvad unikaalset võimalust stabiilsete töökohtade loomiseks;

35. on veendunud, et Euroopa põhivõrgu määratlemist üleeuroopalise võrgu raames – mis jääb ELi transpordipoliitika üheks prioriteediks – tuleks hinnata vastavalt säästva arenguga seotud kriteeriumitele nii Euroopa kui ka piirkondlikul ja kohalikul tasandil ning et mitmeliigilised platvormid ja kuivdokid on jätkuvalt oluline osa infrastruktuuri pakkumistest, kuna need võimaldavad toimivate ühenduste loomist eri transpordiliikide vahel;
36. on seisukohal, et TEN-T projektid peaksid jääma ELi transpordipoliitika üheks prioriteediks ning et kiiresti on vaja tegeleda infrastruktuuride puudumisega ja kõrvaldada piiridel ikka veel esinevad ajaloolised ja geograafilised takistused; rõhutab, et TEN-T võrgud tuleks integreerida ühte üleeuroopalisse võrku, millel on ühendused väljapoole ELi piire, ning on seisukohal, et seda protsessi saab kiirendada rahastamist suurendades;
37. nõuab, et siseveetranspordi infrastruktuurile, sisesadamatele ja meresadamate mitmeliigilisele ühendamisele sisemaaga ja raudteeühendusega antaks Euroopa transpordipoliitikas suurem roll ning neid toetataks rohkem, et aidata vähendada ELi transpordi keskkonnamõjusid ja suurendada selle ohutust; leiab, et siseveelaevade keskkonnatoimet saab tunduvalt parandada, kui neile paigaldada uusima heitmete kontrolltehnoloogiaga varustatud mootorid;
38. tõstab esile vajadust vaadelda lähimerevedusid ja mere-maantee projekte laiemas kontekstis, mis hõlmab Euroopa vahetus geograafilises keskkonnas asuvaid riike; juhib tähelepanu asjaolule, et see eeldab parema sünergia saavutamist regionaalpoliitika, arengupoliitika ja transpordipoliitika vahel;
39. tunnistab, et kõrvaliste ja äärepoolseimate piirkondade arengus on otsustav osa piirkondlikel lennujaamadatel, mis parandavad nende ühendust sõmlennujaamadega; peab eriti kasulikuks rakendada võimaluse korral mitmeliigilisi transpordilahendusi; on seisukohal, et lennujaamadevaheline (kiir-)raudteeühendus on ideaalne võimalus erinevate transpordiliikide säästvaks ühendamiseks;

Transport ülemaailmses kontekstis

40. rõhutab, et Euroopa transpordipiirkonna loomine on oluline prioriteet, mis sõltub suurel määral rahvusvahelisest tunnustamisest kokkulepete alusel, mille üle tuleb veel läbi rääkida kõigi transpordiliikide osas, eriti seoses lennu- ja meretranspordiga, ja et EL peaks vastavates rahvusvahelistes organisatsioonides etendama üha enam kujundavat rolli;

Mõõdetavad eesmärgid 2020. aastaks

41. nõuab selgematest ja mõõdetavamatest eesmärkidest kinnipidamise saavutamist 2020. aastaks võrreldes 2010. aasta olukorraga ning teeb seetõttu ettepaneku:

- vähendada maanteetranspordi aktiivsete ja passiivsete kasutajate hukkunute ja raskelt vigastatute arvu 40% võrra ning sätestada see eesmärk nii tulevases transpordipoliitika valges raamatus kui ka uues liiklusohutuse meetmeprogrammis;
 - suurendada üleeuroopalises teedevõrgus raskeveokite parkimiskohtade arvu igas liikmesriigis 40% võrra, et suurendada liiklusohutust ning tagada kutseliste juhtide puhkeajast kinnipidamine;
 - kahekordistada bussi-, trammi- ja rongireisijate (ja vajadusel laevareisijate) arvu ning suurendada 20% võrra jalakäija- ja jalgratturisõbralike liikluskontseptsioonide rahastamist, tagades ühenduse õigusaktides sätestatud õiguste, eelkõige puuetega ja liikumispuudega reisijate õiguste järgimine;
 - vähendada inimeste ja kaupade vedamiseks mõeldud maanteeliiklusest tulenevaid CO₂ heitkoguseid sobivate uuenduste, alternatiivsete energiaallikate edendamise ja reisi- ning kaubaveo logistika optimeerimise abil 20% võrra;
 - vähendada raudteesõidukite energiatarvet 2010. aasta taseme ja mahuga võrreldes 20% võrra ning vähendada diislikütuse kasutamist raudteesektoris 40% võrra, tehes sihtotstarbelisi investeeringuid raudteeinfrastruktuuri elektrifitseerimisse;
 - varustada kogu alates 2011. aastast tellitav uus raudteeveerem ja kõik uued ja taastatud ühendusliinid alates 2011. aastast Euroopa raudteeliikluse juhtimissüsteemiga (ERTMS) ühilduva ja koostalitlusvõimelise rongide kiiruse automaatjuhtimise süsteemiga; suurenda ELi finantspanust ERTMSi arenduskava rakendamisse ja laiendamisse;
 - vähendada lennutranspordi CO₂ heitkoguseid kogu ELi õhuruumis 2020. aastaks 30% võrra; seejärel peab lennutranspordi kasv olema CO₂-neutraalne;
 - toetada rahaliselt mitmeliigiliste ühenduste (platvormide) optimeerimist, arendamist ja vajadusel loomist siseveetranspordi, sisesadamate ja raudteetranspordi jaoks ning suurendada selliste platvormide arvu 20% võrra;
 - eraldada vähemalt 10% TEN-T vahenditest siseveeteede projektidele;
42. kutsub komisjoni üles jälgima nende eesmärkide saavutamise suunas tehtavaid edusamme ja esitama parlamendile selle kohta kord aastas aruannet;
43. teeb presidendile ülesandeks edastada käesolev resolutsioon nõukogule ja komisjonile.

SELETUSKIRI

Transpordisektor on Euroopa ühtse turu väljakujunemiseks väga oluline. See võimaldab ELi kodanike ja kaupade vaba liikumist kogu Euroopas. Transpordisektor on ka ELi ja selle piirkondade arengul oluline element ning sellel on otsene mõju piirkondade sotsiaalsele ühtekuuluvusele. Seetõttu ei tohi transpordipoliitikat vaadelda teistest poliitikavaldkondadest eraldi. Transpordisektorist tuleneb sisemajanduse koguprodukti seisukohast vaadatuna 10% ELi jõukusest ja see hõlmab rohkem kui kümnet miljonit töökohta, kuid põhjustab siiski ka umbes 25% kogu süsinikdioksiidi heitkogusest. See näitab, et transpordisektor on otseselt seotud regionaal-, keskkonna-, majandus-, sotsiaal- ja tööhõivepoliitikaga.

Transpordisektori üliolulisuse tõttu tuleb niisuguse valge raamatu ettevalmistamise raames, milles määratakse kindlaks Euroopa transpordipoliitika suunised järgmiseks kümneks aastaks teha kõigepealt kokkuvõtte minevikust. 2001. aasta valges raamatus oli mitmeid eesmärgi, nagu muu hulgas reisijate- ja kaubaveo ümbersuunamine maanteelt raudteele või laevaliiklusele ning liiklusõnnetustes hukkunute arvu vähendamine poole võrra 2010. aastaks. Kuigi Euroopa Parlament on viimase kümne aasta jooksul vastu võtnud palju õigusloomega seotud meetmeid määruste ja direktiivide kujul, saavutati püstitatud eesmärgid ainult osaliselt. Raportööri arvates tuleneb see samuti ülevõtmisega seotud probleemidest mõnedes riikides. Nende põhjusteks on:

- liiga pikad ülevõtmise tähtajad, nagu näiteks juhiloa direktiivi puhul, mille täielikku kohaldamist nõutakse alles alates 2033. aastast,
- lisanõuded mõnedes liikmesriikides, mis muudavad olemasolevad korraldused ilmaaegu keeruliseks,
- puuduv või ebaõige ülevõtmine,
- ebapiisav kohaldamise kontroll liikmesriikides ja tõsiseid rikkumisi käsitleva ühtlustatud kataloogi puudumine.

Raportöör on seisukohal, et neid varasemaid ja praeguseid ülevõtmisega seotud probleeme peab tulevikus tõhusama kontrolli abil vältima.

Lisaks on raportöör veendunud sidususe tähtsuses, eelkõige ka parlamendi töös. Järgmised näited demonstreerivad sidususe puudumist, mida mõnikord Euroopa õigusaktides esineb:

- Üks transpordipoliitika peamisi põhimõtteid oli muu hulgas lähimereveo edendamine. 2008. aasta detsembri kliimapaketi otsused võivad aga kütusekulude ülemäärase kallinemise tulemusel kaasa tuua ülemineku veetranspordilt maanteetranspordile.
- Euro-VI standardid vähendavad küll tahkete osakeste heitmeid, kuid samaaegselt suurendavad ka kütusekulu. On selge, et see ei vasta kliimakaitse nõuetele.
- Samuti on vastuoluline jätkuvalt kinnitada üleeuroopalistesse võrkudesse investeerimise vajadust ja samaaegselt just seda rahastamist vähendada (50% vähem miinimumsoovitustest).

Järjepidevuse puudumist tuleb tulevikus vältida põhjaliku tõhususe hindamise abil, võttes arvesse mitte ainult majanduslikku mõju, vaid ka mõju keskkonnale, tööturule ja sotsiaalaspektidele.

Transpordisektor seisab suurte probleemide ees. Üks probleem on kasvav ja vananev

elanikkond. Raportöör on seisukohal, et kasvav rahvaarv põhjustab tõsised probleeme ohutuse ja läbilaskevõime osas, kuna kõik peaksid saama kasu töö ja eraeluga seotud liikuvuse põhiõigusest. See probleem puudutab eelkõige linnalist liikumiskeskonda. Selleks, et tagada põhiõigus liikuvusele, tuleb ühest küljest kehtestada ohutusstandardid ja teisest küljest võtta toetuste eraldamisel arvesse nendest ohutusstandarditest kinnipidamist. Transpordipoliitika peab esmajärjekorras tagama reisijate, vähem kaitstud ja passiivsete transpordikasutajate ohutuse. Seejuures omab olulist rolli infrastruktuuri kohandamine, nagu näiteks teede projekteerimise kohandamine mootorratturite ja jalgratturite jaoks.

Samuti tuleks suurendada jätkusuutlike transpordiühenduste atraktiivsust, näiteks selliste meetmete nagu „one-tickets”, internetibroneeringute, transpordivahendite vahetust hõlbustavate paremini kooskõlastatud sõiduplaanide, kõigi transpordiliikide jaoks mõeldud reisijate õiguste harta ja hinnakujundusmeetmete abil, mis siiski säilitavad liikmesriikide subsidiaarsuse.

Raportöör näeb probleemi ka kaubaveo nõudluse kasvus. Selles sektoris tuleks leida lahendusi transpordiliikide kooskasutuseks, mis parandab transpordi kasutajate ja kaupade turvalisust. Piisavate ja turvaliste parkimiskohtade loomisel ja kaupade jälgimisel on samuti oluline roll.

Reisijate- ja kaubaveo probleemide lahendamiseks pikas perspektiivis peab neid tulevikus käsitlema tõhususe seisukohast lähtuvalt. Transpordipoliitika probleemid tekivad vastuolude tõttu majandus-, sotsiaal-, tervise- ja keskkonnakaitse aspektide ning ohutuse vahel. Raportöör on arvamusel, et üksikute transpordiliikide vahel ei peaks tulevikus olema otsest konkurentsi. Nad peaksid pigem teineteist täiendama, lähtudes tõhususe tõendatud parandamisest kõikides valdkondades. Ümbersuunamise põhimõte on aegunud, sest transpordiliigid erinevad tehnoloogilise arengu tõttu üksteisest nii palju, et raudteetransport või veetransport ei ole alati keskkonnasõbralikum kui maanteetransport. Transpordiliikide tõhus koostalitlus peaks olema edasine samm, kuna selle aluseks ei ole konkurents eri transpordiliikide vahel, vaid vastastikune täiendavus, millega kaasneb aga samas tõhususe hindamine. See hindamine nõuab, et kõiki õigusakte uuritakse eelnevalt nende tõhususe osas majandus-, keskkonna-, sotsiaalsete ja ohutusaspektide suhtes.

Tõhususe hindamisel tuleks arvestada mitte üksnes transpordiliikide erinevaid lähteolukordi, vaid ka geograafilisi tingimusi ning transpordi ja liikuvuse arengut asjaomastes piirkondades. Teatud transpordiliikide edendamist või koormamist peab hindama kooskõlas piirkondlike arengukavadega tõhususe kriteeriumi alusel.

Lisaks sellele on suur probleem transpordist tingitud koormus tervisele ja keskkonnale, eriti kliimamuutuse vastase võitluse kontekstis. Transpordi süsinikdioksiidi heitkoguste vähendamine on oluline poliitiline eesmärk, millega tuleks tulevikus intensiivsemalt tegeleda. Kõnealuse eesmärgi saavutamiseks peab kasutama kõiki objektiivselt võimalikke vahendeid. Sellega seoses tuleb rõhutada väliskulude sisestamise võimalust. Väliskulude sisestamine võib aga ainult kahel tingimusel anda olulise panuse heitgaaside ja liikluse müra ning transpordi kitsaskohtade vähendamiseks. Esiteks peab väliskulude sisestamine hõlmama kõiki transpordiliike ja teiseks peab tulused kasutama infrastruktuuri jätkusuutlikkuse parandamiseks.

Järgmine probleem puudutab Euroopa ühtset turgu. Selle väljakujundamine tuleb lõpule viia. Eelkõige raudteetranspordis tuleb tulevikus saavutada turu täielik avamine. Takistused, nagu Euroopa õigusaktide ebaõige või hiline ülevõtmine liikmesriikides või ka praktilised

takistused, nagu raudteede ülemäära kallis sertifitseerimine tuleb võimalikult kiiresti kõrvaldada. Nimetatud takistused tekivad sageli puhtalt proteksionismi tagajärjel. Selle asemel tuleks edendada tehnoloogilist ühtlustamist või koostalitlust. Tugevdatud roll peab seejuures olema ametitel, kes peaksid tagama kõnealuste elementide rakendamise.

Raportöör rõhutab ka arukate transpordikorraldussüsteemide tähtsust. Arukaid transpordisüsteeme peab edendama, sest nad mitte ainult ei suurenda ohutust, vaid ühtlasi soodustavad ka keskkonnasõbralikke liikuvusega seotud käitumistavasid. Nad aitavad kaasa transpordi põhjustatud õhureostuse ja liikluse müra vähenemisele ning edendavad energiasõltumatust.

Euroopa poliitika tõhusus sõltub siiski ka liikmesriikide valmisolekust loobuda oma siseriiklikest eesõigustest Euroopa või isegi rahvusvaheliste õigusaktide kasuks. See puudutab nii maksu- kui ka sotsiaalpoliitikat ja sotsiaalsätteid kõikide transpordiliikide suhtes. Raportöör on seetõttu seisukohal, et ühtse transpordipiirkonna raames on vajalik ka kvaliteetsete ja ühtsete töötingimuste loomine. Sellega kaasneb ka hariduse ja koolituse ühtlustamine. EL peaks andma kõikidele riikidele võimaluse luua tippkeskusi, mis edendavad teaduskeskusi ning parandavad ka koolitusstandardeid. See aitab ühtlasi parandada koolituskursuste vastastikust tunnustamist.

Kui EL soovib suuremat sõnaõigust puuduva infrastruktuuri loomisel või sellise infrastruktuuri hädavajalikul parandamisel, mis on osa Euroopa võrgustikust, siis peab ta suurendama rahalisi vahendeid. Transpordi valdkonna olemasolevatest rahalistest vahenditest ja regionaalpoliitika osalistest vahenditest võidakse moodustada transpordifond. Selline transpordifondi rahaliste vahendite suurenemine võib olla huvitavaks stiimuliks vastavate infrastruktuuriga seotud tööde teostamiseks, mis on teatud transpordiliikide jaoks tingimata vajalikud või on nõutud „Euroopa huvides”.

Samuti tuleb arvesse võtta finants- ja majanduskriisi mõju transpordisektorile. Eelkõige seetõttu, et transpordisektor reageeris kriisile selgelt väga tugevalt. Raportöör on seisukohal, et kriisi peab nägema kui võimalust toetada tulevikus transpordivaldkonda sihipärasemalt. Investeeringuid tuleks võimaldada rahaliste toetuste abil, mis üksnes ei taga kiiret abi, vaid parandavad ka keskkonnasõbralikkust ja ohutust ning saavad seega transpordisektori jätkusuutlikuks muuta. Kriisist ülesaamiseks tuleks arendada mitte ainult riiklike vahendeid, vaid eelkõige vahendeid Euroopa Liidu tasandil.

Raportöör on ka veendunud, et tuleb luua üleeuroopalise võrgu raamesse jääv Euroopa põhivõrk, mida tuleks hinnata vastavalt jätkusuutliku arengu kriteeriumitele nii Euroopa kui ka piirkondlikul tasandil. See peaks sisaldama mitmeliigilisi platvorme, mis edendavad tõhusalt jätkusuutlikku transporti seeläbi, et kõnealustel sõlmpunktidel on vastav logistiline varustus, mis võimaldab jätkusuutlikku ühendust erinevate transpordiliikide vahel.

Raportöör on seisukohal, et selgete ja mõõdetavate eesmärkide määratlemine on tingimata vajalik. See hõlbustab tõhususe hindamist transpordisektoris. Lisaks võimaldab see ühiskondlikku ja majanduslikku kavandamist.

Lõpetuseks tuleks läbi vaadata transpordi jaoks ettenähtud programmid. Transpordipoliitika on tõhus ainult siis, kui programme hinnatakse, vajaduse korral nende suunitlust muudetakse

või neid jätkatakse. Näiteks on vaja koostada uus liiklusohutusprogramm, koostada programmi NAIADES vahekokkuvõtte ning viia ellu avatud taeva (Open Sky) programm ja programm Marco Polo.

26.2.2010

KESKKONNA-, RAHVATERVISE JA TOIDUOHUTUSE KOMISJONI ARVAMUS

transpordi- ja turismikomisjonile

transpordi jätkusuutliku tuleviku kohta

(2009/2096(INI))

Arvamuse koostaja: Jo Leinen

ETTEPANEKUD

Keskkonna-, rahvatervise ja toiduohutuse komisjon palub vastutaval transpordi- ja turismikomisjonil lisada oma resolutsiooni ettepanekusse järgmised ettepanekud:

1. rõhutab, et transpordi väliskulude (kohalikud heitmed, CO2 heitmed, elupaikade killustamine ja tervishoiukulud) sisestamine transpordihindadesse õiglasel ja mittediskrimineerival viisil vastavalt reostuse tasemele kõigi transpordiliikide ulatuses viiks keskkonnasõbralike transpordiliikide valimiseni;
2. arvab, et vaja on kultuurilist nihet säästlikumate transpordiliikide suunas ning et seda peaks soodustama riiklik teabepoliitika; leiab, et tulud, mis on saadud transpordi väliskulude sisestamisest transpordihindadesse, tuleks eelkõige uuesti investeerida säästlikesse transpordiliikidesse ja kliimamuutuse leevendamisse;
3. juhib tähelepanu prognoositud linnastumise kasvule meie ühiskonnas, mistõttu muutuvad ka tähtsamaks ruumiline planeerimine ning uuel tehnoloogial põhinevad ühistranspordisüsteemid, eriti linnatranspordis, mis on mugavad ja tõhusad ning suudavad eraautodega sõidu maksumuse, viisi ja aja mõttes konkureerida;
4. on arvamusel, et hea transpordiühendus avalike teenuste kättesaamiseks maapiirkondades vähendab eraautode kasutamist;
5. nõuab, et sidusa linna- ja linnalähitranspordi loomise ja maaelanikkonna säilitamise huvides loodaks funktsionaalsed linnapiirkonnad;
6. rõhutab, kui tähtis on kontrollida, et linnapiirkondades peetaks rangelt kinni kiirusepiirangust 50 km/h; mitmete uuringute kohaselt on sellel kahene mõju: esiteks

väheneb õhureostus ning teiseks väheneb õnnetuste ja teedel surmaga lõppenud avariide arv, mille osakaal tihedalt asustatud piirkondades on kõrge;

7. rõhutab vajadust kinnistada keskkonnasõbraliku sõidustiili (eco-driving) kontseptsioon ning muuta see noorte juhtide koolituses kohustuslikuks, sest katsed on näidanud, et kütusekulu saab sõidu ajal lihtsate meetmetega vähendada kuni 30 %, mistõttu väheneb ka õhu saastamine CO₂, põlemata süsivesinike ja peentolmuga;
8. peab otsustavalt tähtsaks ELi õiguses sätestatud õhukvaliteedi normide täitmist, arvestades peamiselt transpordi põhjustatud õhureostusest tulenevate hingamisteede, südame-veresoonkonna ja muude haiguste sagenemisega; asub seisukohale, et selle küsimuse lahendamiseks tuleks intensiivistada ennetusmeetmeid, näiteks paigaldada kõrge kvaliteediga filtrid mootoritest eralduvate ülipeente tahkete osakeste püüdmiseks, ning tuleb pakkuda stiimuleid nende praegu ringluses olevate sõidukite uuendamiseks, mis ei vasta Euroopa Euro 4, Euro 5 või Euro 6 standardile (viimane peaks jõustuma 2014. aastal). Heitkoguste vähendamine ei peaks piirduma vaid uut tehnoloogiat kasutavate, st uue mootoriga sõidukitega, vaid puudutama ka juba ringluses olevaid sõidukeid. Vana põlvkonna mootoreid saab kohandada uue filtri kasutamisega, et saavutada uute sõidukitega võrdselt madalad ülipeente tahkete osakeste heitkogused; pooldab eelkõige linnapiirkondades vähese saastega alade loomist (näiteks 30-alad, st linnaalad, kus kiirusepiirang on 30 km/h) ja liikluse vähendamise meetmete kasutamist, et ergutada inimesi jalgsi käima ja jalgrattaga sõitma;
9. peab vajalikuks pöörata rohkem tähelepanu müra vähendamisele, kuna on täheldatud müra mitmeid kahjulikke tagajärgi inimeste tervisele ja elukvaliteedile;
10. nõuab elukvaliteedi parandamisega seoses, et transport kohandataks piiratud liikumisvõimega isikutele, kellel on ÜRO puuetega inimeste õiguste konventsiooni artikli 9 kohaselt võõrandamatu juurdepääsuõigus kõigile transpordiliikidele. Isikute vabas liikumises on see mittediskrimineerimise nurgakivi, millest tuleneb ka majanduslik, kultuuriline ja turismialane kasu;
11. võtab teadmiseks, et maanteetranspordis on märgatavalt vähendatud tahkete osakeste (PM₁₀), hapestavate ainete ja osooni eellaste heitmeid, kuid tunneb endiselt muret lämmastikoksiidide ja tahkete peenosakeste heitkoguste taseme pärast (Term-aruanne 2008¹, joonis 5.1); samas on eriti pettunud transpordisektori CO₂ heitmete pärast, mis aastatel 1990–2006 suurenesid 28%, samal ajal kui need teistes sektorites vähenesid 3% võrra; on seisukohal, et arvesse tuleks võtta ka musta süsiniku (tahma) osakeste mõju ülemaailmsele soojenemisele ning et selle mõju kõrvaldamiseks tuleks soovitada osakeste filtreerimist, et vähemalt osaliselt kompenseerida CO₂ heitkoguste suurenemist või ebapiisavat vähendamist; nõuab, et kaubavedu suunataks järkjärgult ümber maanteedelt raudteele ja teistele energiatõhusatele transpordiliikidele sõltuvalt olemasoleva raudteevõrgu võimsusele vastavate uute raudteeliinide ehitamisest; nõuab ka, et intensiivsemalt ehitataks uusi vahejaamu (mis võib tõhustada kauba liikumist maanteelt raudteele) ning parandataks praegu olemasolevate vahejaamade funktsionaalsust;

¹ “Transport ristteel. TERM 2008: transporti ja keskkonda peegeldavad näitajad” - Euroopa Keskkonnaagentuuri aruanne nr 3/2009.

12. võtab teadmiseks, et Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni (IMO) andmetel on meretranspordi CO2 heitkogused 3 kuni 5 korda väiksemad kui maanteetranspordi heitkogused, kuid tunneb muret meretranspordis prognoositud lämmastiku ja väävli oksiidide heitmete pärast, mis 2020. aastaks jõuavad umbkaudu maismaatranspordiga võrdsele tasemele, ning IMO ebakindla katse pärast kehtestada CO2 heitmete vähendamise süsteem; nõuab, et uuritaks võimalust kaasata meretransport Euroopa heitkogustega kauplemise süsteemi, kui IMO läbirääkimised peaksid nurjuma ning kui on arvesse võetud meretranspordi rahvusvahelist iseloomu ja võimalikku süsinikuleket väljaspool ELi olevate sadamate suunas ning maanteetransporti;
13. peab teadus- ja arendustegevust transpordile jätkusuutliku tuleviku otsimisel võtmeteguriks, sest radikaalsed muutused tehnoloogia valdkonnas võivad aidata saavutada hädavajaliku heitmete vähenemise ja üle minna vähese süsinikuheitega transpordile; nõuab tungivalt, et komisjon ja liikmesriigid teeksid kindlaks teadus- ja arendustegevusest tulenevaid võimalikke uuendusi soodustavad ja tõkestavad tegurid ning tähtsustaksid investeringuid keskkonnasõbralikku infrastruktuuri, näiteks arukatesse elektritranspordi võrkudesse, taastuvatest energiaallikatest saadavasse maagaasi/biometaani ja vesiniku jaotusvõrkudesse; nõuab tungivalt, et komisjon ei eiraks sõidukite tänapäevaste tehniliste omaduste mõju juhtide käitumisele kui potentsiaalset mõjurit kütuse tarbimisele / CO2 heitkoguste vähendamisele;
14. nõuab olemasoleva infrastruktuuri, eelkõige linna ühistranspordi kaitsmise huvides toetuste süsteemi ümberkorraldamist nii, et olemasolevate liinide hooldamist ja uuendamist peetaks sama tähtsaks kui uute liinide ehitamist viimastel kümnenditel;
15. ergutab komisjoni jätkama parimate tavade vahetamist, näiteks linnapeade pakti, CIVITASE algatuse jms raames, mis võimaldab linnadel üksteise kogemustest õppida.
16. on seisukohal, et olemasoleva transpordiinfrastruktuuri hooldamine, uuendamine ja arukas kasutamine peavad olema tähtsamad kui uue infrastruktuuri rajamine;
17. nõuab, et tugevdataks avalikkusega konsulteerimist ja läbipaistvust käsitlevaid eeskirju ning et seoses transpordiinfrastruktuuri tehtavate investeringutega parandataks keskkonnamõju hindamise ja looduskaitsealaste õigusaktide rakendamist ja jõustamist;
18. tuletades meelde parlamendi 23. aprilli 2009. aasta resolutsiooni linnaliikluse korraldamise tegevuskava kohta¹, soovib kehtestada terviklikud säästva linnatranspordi/linnalise liikuvuse kavad üle 100 000 elanikuga linnastutes ning muuta linnatranspordi rahastamine ELi poolt sõltuvaks selliste kavade olemasolust;

¹ Vastuvõetud tekstid, P6_TA(2009)0307.

PARLAMENDIKOMISJONIS TOIMUNUD LÕPPHÄÄLETUSE TULEMUS

Vastuvõtmise kuupäev	23.2.2010
Lõpphääletuse tulemus	+: 43 -: 0 0: 1
Lõpphääletuse ajal kohal olnud liikmed	János Áder, Elena Oana Antonescu, Paolo Bartolozzi, Sandrine Bélier, Sergio Berlato, Milan Cabrnoch, Esther de Lange, Bas Eickhout, Edite Estrela, Elisabetta Gardini, Gerben-Jan Gerbrandy, Françoise Grossetête, Satu Hassi, Jolanta Emilia Hibner, Dan Jørgensen, Karin Kadenbach, Christa Kläß, Jo Leinen, Peter Liese, Kartika Tamara Liotard, Radvilė Morkūnaitė-Mikulėnienė, Vladko Todorov Panayotov, Gilles Pargneaux, Antonia Parvanova, Sirpa Pietikäinen, Mario Pirillo, Vittorio Prodi, Frédérique Ries, Oreste Rossi, Daciana Octavia Sârbu, Carl Schlyter, Horst Schnellhardt, Richard Seeber, Theodoros Skylakakis, Bogusław Sonik, Catherine Soullie, Salvatore Tatarella, Anja Weisgerber, Sabine Wils, Marina Yannakoudakis
Lõpphääletuse ajal kohal olnud asendusliige/asendusliikmed	Jutta Haug, Anna Záborská, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska
Lõpphääletuse ajal kohal olnud asendusliige/asendusliikmed (kodukorra art 187 lg 2)	Veronica Lope Fontagné

24.2.2010

TÖÖSTUSE, TEADUSUURINGUTE JA ENERGEETIKAKOMISJONI ARVAMUS

transpordi- ja turismikomisjonile

transpordi jätkusuutliku tuleviku kohta
(2009/2096(INI))

Arvamuse koostaja: Antonio Cancian

ETTEPANEKUD

Tööstuse, teadusuuringute ja energeetikakomisjon palub vastutaval transpordi- ja turismikomisjonil lisada oma resolutsiooni ettepanekusse järgmised ettepanekud:

1. rõhutab, et transpordisektor on Euroopa jaoks otsustava tähtsusega: esiteks edendab tõhus ja säästev transport majandust ning võimaldab inimestel ühiskondlikus elus osaleda, ja teiseks on transpordisektor üks keskseid sektoreid Euroopa tööstuses, andes palju töökohti;
2. märgib, et transpordiliikide energiatõhusus on viimastel aastatel kasvanud ja tänu sellele on vähenenud märkimisväärselt süsinikdioksiidi heitkogused kilomeetri kohta; leiab siiski, et saavutused kahjulike heidete vähendamise alal on neutraliseerinud nõudluse pidev kasv transpordisektoris ja eriti maanteetranspordisektoris; tuletab meelde, et liiklusummikud linnades põhjustavad 40% süsinikdioksiidi heitkogustest ja 70% muudest sõidukite tekitatud saasteainete heitkogustest, mis teeb linnaliiklusest suuruselt teise saasteallika inimeste tervisele eriti kahjulike ainete NO_x ja PM₁₀ osas; juhib tähelepanu vajadusele kohaldada kõige uuemaid tehnoloogilisi lahendusi heitkoguste vähendamiseks mitte ainult tootmisest tulevatele autodele, vaid kõikidele sõidukitele liikluses; kinnitab endiselt, et mis tahes uusi lahendusi süsinikdioksiidi heitkoguste vähendamiseks maanteetranspordis tuleks kaaluda eeltingimusteta;
3. rõhutab, et transpordisüsteem peab andma klientidele parimad võimalikud liiklusvalikud, kombineerides säästvaid lahendusi tõhusa teenindusega; märgib, et erinevate transpordiliikide parem integreerimine muudab kogu transpordisüsteemi tõhusamaks;
4. peab prioriteediks merekoridoride arendamist ja mere- ning raudteetransporti kui odavamad ja ökoloogilisemat transpordiliiki;

5. on arvamisel, et energiatõhusust on võimalik suurendada ainult koostalitlusvõimelise ja koosmodaalse Euroopa transpordisüsteemi arendamise teel; rõhutab koostalitlusvõime järsu suurendamise kiireloomulisust, ja sellega seoses väliskulude sisestamise tähtsust kui võimalikku täiendavat lahendust, et tasakaalustada eri transpordiliikide kasutust ja edendada vastavalt võimalusele vähem saastavate transpordiliikide ning alternatiivsete energiaallikate – alates igasugustest gaasilistest ja vedelkütustest, nagu veeldatud naftagaas, veeldatud maagaas ja looduslik surugaas, kuni elektrini – kasutamist, vähendades sellega Euroopa transpordisüsteemi energiavajadust, samuti CO₂, NO_x, ja PM₁₀ heiteid; toetab eriti elektrijõul töötavat transporti, et suurendada vähese CO₂-heitega tehnoloogiate kasutamist ja saavutada transpordisüsteemi üldine efektiivsus;
6. tunnistab avaliku sektori tähtsust vähemsaastava ühistranspordi teenustele ligipääsetavuse parandamisel, põhiliste majandussektorite, eriti energiasektori arendamisel, tööstuses ja turismis, majandusliku, sotsiaalse ja piirkondliku ühtekuuluvuse suurendamisel ning riigi rolli tugevdamisel turu reguleerimisel, turul osalemises ja turgu sekkumises, tehes koostööd tarbijate organisatsioonidega ja võttes juhtrolli üldhuviteenuste pakkumisel; rõhutab, et enamikul juhtudel on avaliku ja erasektori partnerluse eesmärgiks selles sektoris ainult äri lihtsustamine majanduslike rühmade jaoks ning katte pakkumine erastamisele, mis kahjustab avalikkuse ja ühistransporditeenuse kasutajate huve;
7. on veendunud, et info- ja sidetehnoloogia ühendatult satelliitnavigatsioonisüsteemidega Galileo ja EGNOS võimaldab optimeerida liiklusvoogusid, vähendades sellega ummikuid linnades ja linnadevahelistel teedel, ning aitab vähendada mürgiseid heiteid ja liiklusõnnetuste arvu; juhib tähelepanu asjaolule, et raskeveokid liiguvad sageli tühjade või pooltühjadena ja koormavad seega asjatult teid ning muudavad liiklust ohtlikumaks, ning et üha suureneb sõiduautode arv, milles sõidab ainult üks inimene, mis toob kaasa tihedama autoliikluse ja palju suurema kütusetarbimise; nõuab, et liikmesriigid võtaksid vastu poliitika, mis toetab erakasutajate nõudlust innovatsiooni järele transpordi- ja logistikasektoris;
8. märgib, et paljutöötava tehnoloogia jaoks tuleb kehtestada vajalikud raamtingimused ja avatud standardid, andmata üheleegi konkreetsele tehnoloogiale põhjendamatu eelist;
9. on seisukohal, et kõigi liiklejate ohutuse parandamiseks tuleks linnade arendamisel arvesse võtta säästvat linnasisest ja linnadevahelist liiklust;
10. rõhutab kombineeritud intelligentsete infosüsteemide ja transpordivahendite väljaarendamise logistilist tähtsust; väljendab heameelt ühenduse tasandil tehtud eri algatuste üle (nt SESAR, ERTMS, RIS ja SafeSeaNet); kutsub liikmesriike üles suurendama investeerimist infrastruktuuri – et muuta transport kättesaadavaks kõigile, eriti piiratud liikumisvõimega isikutele – ja kombineeritud intelligentsetesse transpordisüsteemidesse, edendama ühistranspordi kasutamist ja viima sisse multimodaalse koostalitlusvõimelise piletimüügi, et parandada eri transpordiliikide kasutamist ja koostalitlusvõimet, vähendada energiakulu ja parandada kõrgtasemel tehnoloogia kasutamiseiga sõidukite turvalisust ning liiklusohutust;
11. juhib tähelepanu elektritranspordi tähtsusele mitte ainult kogu transpordi energiatõhususe parandamisel, vaid ka taastuvate energiaallikate kaasamisel elektrisüsteemi, mis aitaks suurendada selle tõhusust; kutsub komisjoni ja liikmesriike üles väljendama koos

- kohalike omavalitsustega selget toetust projektidele, mis näitavad linnas kasutatava elektripõhise liikluse elujõulisust nii tehnilisest kui energia aspektist, ning looma alust reguleerivatele meetmetele, millega edendada nõutavat tehnoloogiat;
12. märgib, et on tähtis välja arendada nn asjade internet, mille abil parandada infrastruktuuride ja sõidukite turvalisust, teavitada paremini kliente, kiirendada kauba sorteerimist ja vähendada sellega kaasnevat bürokraatiat;
 13. väljendab heameelt liiklusohutuse paranemise üle tänu uute tehnoloogiate ja raadionavigatsioonisüsteemide kasutamisele, samuti tänu üha rangematele tehnilistele projekteerimisstandarditele näiteks jalakäijate kaitsmiseks; juhib siiski tähelepanu asjaolule, et 2001. aasta valges raamatus seatud eesmärki vähendada liiklusõnnetuste ohvrite arvu 2010. aastaks poole võrra ei ole saavutatud;
 14. kutsub komisjoni üles töötama säästva, madala süsinikdioksiidiheitega liiklussektori tugevdamiseks välja integreeritud poliitika, mille raames mõeldakse nii innovatsioonile (näiteks arukad transpordisüsteemid), teadusuuringute edendamisele, konkurentsivõimelisele, siseturu eeskirjadele (näiteks kabotaaž) kui ka logistika poliitikale, ning ühendatakse kõik need poliitikavaldkonnad;
 15. nõuab tungivalt, et tööstus ja uurimisinstituudid laiendaksid rahvusvaheliselt konkurentsivõimeliste Euroopa tehnoloogiate valikut ja arendaksid neid edasi, et parandada kõikide sõidukite – nii era- ja ühissõidukite kui ka ärivedudeks kasutatavate sõidukite – turvalisust ning keskkonnanõuetele vastavust;
 16. nõuab tungivalt, et sõidukite ja raskeveokite tootjad kohaldaksid olemasolevaid tehnoloogilisi lahendusi põhiteabe saamiseks sõiduki ja maantee vastastikmõju ning ilmaolude kohta, samuti kasutaksid laialdasemalt sõidukisiseseid süsteeme, mis võimaldavad kuvada põhiaandmed (kiirus, navigeerimine, sõiduaeg jne) esiklaasile, eesmärgiga edendada keskkonnasäästlikku sõidustiili; kutsub liikmesriike üles edendama liiklejatele suunatud uusi teabe- ja hariduskampaaniaid;
 17. ergutab komisjoni ja liikmesriike tegema rohkem uuringuid transpordisektoris, suurendades kulutusi teadus- ja arendustegevusele uute tehnoloogiate, turvalisuse ja jätkusuutliku liikuvuse valdkonnas, ning võtma positiivseid meetmeid selleks, et edendada vähem saastavate transpordiliikide kasutamist, parandada logistikat ja olemasolevaid infrastruktuure, viia kiiresti lõpule juba rahastatud TEN-T projektid ja kavandada uusi transpordivõrke viisil, mis on integreeritud, sidus ja aitab kaasa Lissaboni tegevuskava täitmisele;
 18. jagab komisjoni seisukohta, et siseturu väljakujundamisele tuleks lisada transpordisektori, eriti raudteetranspordi liberaliseerimine; usub, et nagu teisteski sektorites, tuleks ka transpordisektoris jõustada õiglaselt tõeliselt vaba konkurentsi eeskirjad ning kohaldada ühiseid sätteid turulepääsu võimaldamiseks või vähemalt vastastikkuse tagamiseks; loodab, et mis puudutab transpordi- ja energiapoliitikat ning suhteid mitte-liikmesriikidega, räägib Euroopa ühehäälselt;
 19. nõuab Euroopa ühise broneerimissüsteemi loomist, et suurendada eri transpordiliikide efektiivsust ja parandada nende koostalitlusvõimet;

20. kutsub komisjoni ja liikmesriike üles tugevdama säästvaid piiriüleseid transpordiprojekte Euroopa naabruspoliitika riikidega, eriti Ukrainaga, kuna raudteede, maanteede ja siseveeteede võrgustike korralikult toimivate omavaheliste ühenduste puudumine on peamiseks põhjuseks, miks piirkondlikus transpordis kasutatakse peaaegu eranditult raskeveokeid;
21. kutsub komisjoni ja liikmesriike üles tegema märkimisväärsed jõupingutusi, et rakendada kiiresti innovatsiooni standardimist transpordisektoris, kiirendamaks uue tehnoloogia turulejõudmist, näiteks e-liikuvuse valdkonnas;
22. julgustab komisjoni toetama poliitikat, mis edendaks Euroopas nullheitega sõidukite, näiteks elektri abil liikuvate sõidukite tootmist ja kasutamist;
23. on seisukohal, et jätkusuutliku transpordi arendamine peaks olema osa ELi 2020. aasta strateegiast;
24. märgib, et TEN-T projektide rakendamisel on tehtud suuri edusamme; on seisukohal, et TEN-T projektid peaksid jääma ELi transpordipoliitika kekspunkti, eriti need projektid, mis on kavandatud või mida viiakse ellu ELi enim eraldatud piirkondades, kus puudub vajalik transpordi infrastruktuur ja ühendused ülejäänud Euroopaga nii inimeste kui ka kaupade veoks;
25. rõhutab, et raudteesektor tuleb täielikult liberaliseerida, et tõsta selle konkurentsivõimet teiste transpordiliikide suhtes, suurendades teenuseosutajate ja teenuste valikut ning parandades kvaliteeti;
26. kutsub komisjoni üles esitama jätkustrateegia selgelt kindlaks määratud meetmetega liiklusõnnetuste tõhusamaks vähendamiseks.

PARLAMENDIKOMISJONIS TOIMUNUD LÕPPHÄÄLETUSE TULEMUS

Vastuvõtmise kuupäev	23.2.2010
Lõpphääletuse tulemus	+: 46 -: 3 0: 1
Lõpphääletuse ajal kohal olnud liikmed	Jean-Pierre Audy, Zigmantas Balčytis, Zoltán Balczó, Ivo Belet, Bendt Bendtsen, Reinhard Bütikofer, Maria Da Graça Carvalho, Jorgo Chatzimarkakis, Giles Chichester, Christian Ehler, Lena Ek, Ioan Enciu, Norbert Glante, Fiona Hall, Romana Jordan Cizelj, Arturs Krišjānis Kariņš, Lena Kolarska-Bobińska, Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz, Marisa Matias, Judith A. Merkies, Angelika Niebler, Jaroslav Paška, Anni Podimata, Miloslav Ransdorf, Herbert Reul, Teresa Riera Madurell, Paul Rübig, Amalia Sartori, Francisco Sosa Wagner, Konrad Szymański, Britta Thomsen, Evžen Tošenovský, Ioannis A. Tsoukalas, Claude Turmes, Niki Tzavela, Vladimir Urutchev, Kathleen Van Brempt, Alejo Vidal-Quadras
Lõpphääletuse ajal kohal olnud asendusliige/asendusliikmed	Antonio Cancian, António Fernando Correia De Campos, Ilda Figueiredo, Yannick Jadot, Oriol Junqueras Vies, Ivailo Kalfin, Silvana Koch-Mehrin, Bernd Lange, Alajos Mészáros, Tiziano Motti, Vladko Todorov Panayotov, Silvia-Adriana Țicău

24.2.2010

REGIONAALARENGUKOMISJONI ARVAMUS

transpordi- ja turismikomisjonile

transpordi jätkusuutliku tuleviku kohta
(2009/2096(INI))

Arvamuse koostaja: Seán Kelly

ETTEPANEKUD

Regionaalarengukomisjon palub vastutaval transpordi- ja turismikomisjonil lisada oma resolutsiooni ettepanekusse järgmised ettepanekud:

1. kutsub komisjoni üles koostama strateegiat ELi jätkusuutliku transpordipoliitika rakendamiseks, mis põhineks ühtekuuluvus- ja transpordipoliitika seostel laiema eesmärgi, jätkusuutliku piirkondliku arengu ja kogu ELi territoriaalse ühtekuuluvuse saavutamiseks;
2. märgib, et ühtsel ja kooskõlastatud lähenemisel infrastruktuuri kavandamisele, projektide rahastamisele ja arengule on keskne roll konkurentsivõimelise ja jätkusuutliku transpordisektori kujundamisel; rõhutab, et sageli ei suuda kohalikud ja piirkondlikud asutused transpordiprobleeme lahendada ilma koostööta, ning nõuab seetõttu, et liikmesriigid teeksid poliitika kujundamise ja rakendamise protsessis aktiivset koostööd sidusrühmadega;
3. kutsub komisjoni üles võtma arvesse ühtekuuluvuspoliitika osa transpordi infrastruktuuri kujundamisel, tagades põhitähelepanu võrgustikele ja mitte ainult üksikprojektidele; on arvamusel, et võrgustikud peaksid põhinema sotsiaalmajanduslikul analüüsil, milles võetakse arvesse nii nõudlust ja liiklusvooge kui ka sotsiaalseid ja territoriaalseid aspekte; on seisukohal, et arukate transpordisüsteemide kasutamine annab ohutuse, säästlikkuse ja tõhususe näol oma panuse transpordi infrastruktuuride arengusse; palub, et struktuurifondidest ja ühtekuuluvusfondist kaasfinantseeritavates transpordiprojektides järgitaks tasakaalustatud arengu ja suurema territoriaalse ühtekuuluvuse eesmärke ning nõuab ühenduse ja riiklike vahendite kasutamise paremat kooskõlastamist;
4. rõhutab transpordisektori probleemide lahendamisel piirkondadevahelisest, piiriülesest ja

riikidevahelisest koostööst saadavat lisandväärtust; seetõttu nõuab, et tulevases transpordipoliitikas võetaks arvesse piiriüleseid kaalutlusi; juhib tähelepanu üleeuroopaliste transpordivõrkude prioriteetsete transporditelgede tähtsusele ning rõhutab ka transpordi tähtsust makroregioonide arengule;

5. võtab teadmiseks Euroopa suureneva linnastumise; rõhutab vajadust tagada linnapiirkondade kodanikele kvaliteetsed ja kättesaadavad transporditeenused; tõstab esile ELi rolli linnapiirkondade koostöö tihendamisel, et võimaldada parimate tavade jagamist ja vahetamist transpordisüsteemide jätkusuutlikumaks muutmisel; nõuab tungivalt, et kohalikud omavalitsused edendaksid ühistransporti võimalikult ökoloogilisel kujul; rõhutab sellega seoses 30. septembril 2009 vastu võetud linnalise liikuvuse korraldamise tegevuskava tähtsust ning ootab selles kavandatud meetmete kiiret teostamist;
6. rõhutab piisavate teadusuuringute vajalikkust transpordiinnovatsiooni valdkonnas, muu hulgas selleks, et vähendada energiatarbimist ja süsinikuheiteid ning suurendada taastuvenergia kasutamist;
7. tõstab esile maanteetranspordi ja teedehituse esmatähtsust piirkondlike ettevõtete ühendusvõimaluste ja konkurentsivõime seisukohalt; rõhutab eriti maanteeühenduste tähtsust kõrvaliste ja kaugeimate piirkondade majandusliku arengu jaoks; tunnistab tõhusate maanteevedude kesket rolli jätkusuutlikus transpordiliikide kombinatsioonis; kutsub komisjoni ja liikmesriikide asutusi lihtsustama kabotaažvedude liberaliseerimise lõpuleviimist, vähendama tühisõitude mahtu ja tagama jätkusuutlikuma maantee- ja raudteevõrgustiku kaubaveosõlmede arvu suurendamise näol;
8. märgib, et raudteetranspordi liberaliseerimine on seotud kogu transpordisektori kasvuhoonegaaside heitkoguste vähendamise küsimusega ning piirkondliku arengu edendamisega; märgib, et liberaliseerimine ei tohiks mõjutada raudteetranspordi konkurentsivõimet maanteetranspordiga võrreldes ning et erilist tähelepanu tuleb pöörata kõrvaliste piirkondade raudteeühenduse parandamisele;
9. rõhutab lähimerevedude ning siseveeliikluse kui säästva transpordiliigi arendamise tähtsust, mis võib ühtlasi parandada ühendust kõrvaliste, äärepoolseimate ja saarepiirkondadega ning nende piirkondade arengut; rõhutab vajadust korraldada konsultatsioone ja arutelusid saarestikupiirkondadele spetsiifiliste transpordiküsimuste üle; tõstab esile vajadust vaadelda lähimerevedusid ja mere-maantee projekte laiemas kontekstis, mis hõlmab Euroopa vahetus geograafilises keskkonnas asuvaid riike; juhib tähelepanu asjaolule, et see eeldab parema sünergia saavutamist regionaalpoliitika, arengupoliitika ja transpordipoliitika vahel;
10. tunnistab, et kõrvaliste ja kaugeimate piirkondade arengus on otsustav osa piirkondlikel lennujaamadel, mis parandavad nende ühendust sõlmlennujaamadega; peab eriti kasulikuks kasutada võimaluse korral ühendveolahendusi ning leida uuenduslikud finantslahendused nende lennujaamade moderniseerimise hõlbustamiseks; on seisukohal, et lennujaamadevaheline (kiir-)raudteeühendus on ideaalne võimalus erinevate transpordiliikide säästvaks ühendamiseks.

PARLAMENDIKOMISJONIS TOIMUNUD LÕPPHÄÄLETUSE TULEMUS

Vastuvõtmise kuupäev	22.2.2010
Lõpphääletuse tulemus	+: 33 -: 5 0: 2
Lõpphääletuse ajal kohal olnud liikmed	François Alfonsi, Luís Paulo Alves, Charalampos Angourakis, Catherine Bearder, Jean-Paul Basset, Sophie Briard Auconie, Zuzana Brzobohatá, Alain Cadec, Ricardo Cortés Lastra, Tamás Deutsch, Rosa Estaràs Ferragut, Seán Kelly, Evgeni Kirilov, Constanze Angela Krehl, Petru Constantin Luhan, Ramona Nicole Mănescu, Iosif Matula, Miroslav Mikolášik, Franz Obermayr, Jan Olbrycht, Wojciech Michał Olejniczak, Markus Pieper, Tomasz Piotr Poręba, Nuno Teixeira, Michael Theurer, Michail Tremopoulos, Viktor Uspaskich, Lambert van Nistelrooij, Oldřich Vlasák, Kerstin Westphal, Hermann Winkler, Joachim Zeller, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska
Lõpphääletuse ajal kohal olnud asendusliige/asendusliikmed	Vasilica Viorica Dăncilă, Karin Kadenbach, Lena Kolarska-Bobińska, Heide Rühle, Marie-Thérèse Sanchez-Schmid, Peter Simon, Evžen Tošenovský

PARLAMENDIKOMISJONIS TOIMUNUD LÕPPHÄÄLETUSE TULEMUS

Vastuvõtmise kuupäev	1.6.2010						
Lõpphääletuse tulemus	<table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 100px;">+:</td> <td style="text-align: right;">40</td> </tr> <tr> <td>-:</td> <td style="text-align: right;">0</td> </tr> <tr> <td>0:</td> <td style="text-align: right;">0</td> </tr> </table>	+:	40	-:	0	0:	0
+:	40						
-:	0						
0:	0						
Lõpphääletuse ajal kohal olnud liikmed	Inés Ayala Sender, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Antonio Cancian, Michael Cramer, Ryszard Czarnecki, Luis de Grandes Pascual, Christine De Veyrac, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Carlo Fidanza, Knut Fleckenstein, Mathieu Grosch, Ville Itälä, Dieter-Lebrecht Koch, Georgios Koumoutsakos, Werner Kuhn, Jörg Leichtfried, Eva Lichtenberger, Marian-Jean Marinescu, Gesine Meissner, Vilja Savisaar, Olga Sehnalová, Brian Simpson, Dirk Sterckx, Silvia-Adriana Țicău, Thomas Ulmer, Thomas Ulmer, Dominique Vlasto, Roberts Zīle						
Lõpphääletuse ajal kohal olnud asendusliige/asendusliikmed	Jean-Paul Basset, Spyros Danellis, Tanja Fajon, Markus Ferber, Nathalie Griesbeck, Gilles Pargneaux, Alfreds Rubiks, Salvatore Tatarella, Oldřich Vlasák, Sabine Wils						