



EUROOPA PARLAMENT

2009–2014

---

*Istungidokument*

---

**A7-0425/2011**

24.11.2011

# RAPORT

Euroopa ühtse transpordipiirkonna tegevuskava ning konkurentsivõimeline ja  
ressursitõhus transpordisüsteem  
(2011/2096(INI))

Transpordi- ja turismikomisjon

Raportöör: Mathieu Grosch

## SISUKORD

	<b>lehekülg</b>
EUROOPA PARLAMENDI RESOLUTSIOONI ETTEPANEK.....	3
SELETUSKIRI .....	14
KESKKONNA-, RAHVATERVISE JA TOIDUOHUTUSE KOMISJONI ARVAMUS.....	20
TÖÖSTUSE, TEADUSUURINGUTE JA ENERGEETIKAKOMISJONI ARVAMUS .....	26
REGIONAALARENGUKOMISJONI ARVAMUS .....	31
PARLAMENDIKOMISJONIS TOIMUNUD LÕPPHÄÄLETUSE TULEMUS.....	34

## EUROOPA PARLAMENDI RESOLUTSIOONI ETTEPANEK

### **Euroopa ühtse transpordipiirkonna tegevuskava ning konkurentsivõimelise ja ressursitõhusa transpordisüsteemi kohta (2011/2096(INI))**

*Euroopa Parlament,*

- võttes arvesse komisjoni valget raamatut „Euroopa ühtse transpordipiirkonna tegevuskava – Konkurentsivõimelise ja ressursitõhusa transpordisüsteemi suunas” (KOM(2011)0144),
- võttes arvesse oma 12. veebruari 2003. aasta resolutsiooni komisjoni valge raamatu „Euroopa transpordipoliitika aastal 2010: aeg otsustada” kohta<sup>1</sup>,
- võttes arvesse oma 12. juuli 2007. aasta resolutsiooni liikumisvõimelise Euroopa kohta – jätkusuutlik liikuvus meie mandril<sup>2</sup>,
- võttes arvesse oma 6. juuli 2010. aasta resolutsiooni transpordi jätkusuutliku tuleviku kohta<sup>3</sup>,
- võttes arvesse oma 21. oktoobri 2010. aasta resolutsiooni „Integreeritud merenduspoliitika – edusammude hindamine ja uued ülesanded” kohta<sup>4</sup>,
- võttes arvesse oma 5. juuli 2011. aasta resolutsiooni komisjoni viienda ühtekuuluvusaruande ja ühtekuuluvuspoliitika strateegia kohta pärast 2013. aastat<sup>5</sup>,
- võttes arvesse oma 6. juuli 2011. aasta resolutsiooni lennundusjulgestuse ja eelkõige turvaskannerite kohta<sup>6</sup>,
- võttes arvesse oma 27. septembri 2011. aasta resolutsiooni Euroopa liiklusohutuse kohta aastatel 2011–2020<sup>7</sup>,
- võttes arvesse komisjoni teatise „Kodanikevõrgustik” (KOM(1995)0601) ja „Linnalise liikumiskeskonna tegevuskava” (KOM(2009)0490),
- võttes arvesse komisjoni 1995. aasta teatist „Õiglase ja tõhusa hinnakujunduse poole transpordis” (KOM(95)0691) ja 1998. teatist „Transport ja süsinikdioksiid” (KOM(98)0204) ja võttes arvesse, et komisjon peaks nüüd teatise uuesti avaldama,
- võttes arvesse Euroopa 2020. aasta strateegiat,
- võttes arvesse ühenduse õigustikku transpordi valdkonnas,

<sup>1</sup> ELT C 43 E, 19.2.2004, lk 250–259.

<sup>2</sup> ELT C 175 E, 10.7.2008, lk 556–561.

<sup>3</sup> Vastuvõetud tekstid, P7\_TA(2010)0260.

<sup>4</sup> Vastuvõetud tekstid, P7\_TA(2011)0386.

<sup>5</sup> Vastuvõetud tekstid, P7\_TA(2011)0316.

<sup>6</sup> Vastuvõetud tekstid, P7\_TA(2011)0329.

<sup>7</sup> Vastuvõetud tekstid, P7\_TA(2011)0408.

- võttes arvesse kodukorra artiklit 48,
  - võttes arvesse transpordi- ja turismikomisjoni raportit ning keskkonna-, rahvatervise ja toiduohutuse komisjoni, tööstuse, teadusuuringute ja energeetikakomisjoni ning regionaalarengukomisjoni arvamusi (A7-0425/2011),
- A. arvestades, et Euroopa transpordipoliitika mõjutab ELi kodanikke otseselt paljudes eluvaldkondades ja et kõikidest transpordiliikide ja liikmesriikide süsteemide vahelistest tõketest, konkurentsimoonutustest ja sotsiaalsest dumpingust vaba Euroopa ühtne transpordi piirkond oleks neile väga kasulik;
  - B. arvestades, et transpordisektor on Euroopa Liidu ning tema piirkondade ja linnade arengu jaoks ülitähtis, sest see moodustab u 5% SKPst ja annab tööd u 10 miljonile inimesele; arvestades, et oluline on säilitada ELi arengu- ja innovatsioonivõime sellistes valdkondades nagu liikuvus, transport ja logistika, mis on Euroopa majandusliku ja tööstusliku positsiooni jaoks määrava tähtsusega; arvestades, et väikestel ja keskmise suurusega ettevõtetel on eriti oluline osa transpordisektoris;
  - C. arvestades, et tulevasse Euroopa transpordi- ja liikuvuspoliitikasse aastani 2020 tuleks lisada 20-20-20 eesmärgid, mis on selles valdkonnas tehtavate otsuste põhialus;
  - D. arvestades, et transport saab anda olulise panuse Euroopa 2020. aasta strateegiasse, eelkõige tööhõive, jätkusuutliku majanduskasvu, teadusuuringute, energia, innovatsiooni ja keskkonna valdkonnas, kusjuures tuleb järjepidevamalt edendada ohutust ja keskkonnakaitset ning neid rohkem kooskõlastada;
  - E. arvestades, et teatavaid eelmises valges raamatus seatud eesmäärke ei saavutatud, mistõttu tuleks käesolevas valges raamatus püstitatud eesmärkide saavutamist korrapäraselt kontrollida ja hinnata;
  - F. arvestades, et transpordiliigid ei peaks üksteisega konkureerima, vaid peaksid transpordiliikide tõhusa koostalitluse raames tulemusliku eri transpordiliikide jaotuse juhtpõhimõtte alusel üksteist täiendama;
  - G. arvestades, et ümbersuunamise eesmäärke ei ole võimalik saavutada seadusega, vaid üksnes toimiva infrastruktuuri, oluliste eeliste ja tugevate külgede ning stiimulite kasutamise abil;
  - H. arvestades, et väga oluline on tagada üleeuroopalise transpordivõrgu (TEN-T) edukas areng, ühendada tõhusalt ELi kõikide piirkondade transpordivõrgud ja kaotada infrastruktuuride arengutaseme erinevused ELi liikmesriikides;
  - I. arvestades, et transpordisektoris ja piiriülestes infrastruktuurides jäävad endiselt alles mitmed ajaloolised ja geograafilised takistused (eri rööpmelaiused või näiteks Alpide, Pürenee või Karpaatide mäeahelike moodustatud ületamatud tõkked), mis tekitavad nn piiriefekti, kuid neid on sageli võimalik hõlpsasti leevendada ja need peaksid vähenema;
  - J. arvestades, et Euroopa piirkondade erinevused (asumine äärealal, infrastruktuur, maastik, rahvastikutihedus, sotsiaalmajanduslikud tingimused) põhjustavad väga erinevaid

probleeme, mille lahendamisel on vaja paindlikkust;

- K. arvestades, et transporditurud tuleks avada tingimusel, et töötatakse välja kõik regulatiivsed kaitsemeetmed, mis on vajalikud selleks, et transporditurgude avamisega kaasneksid kvaliteetsemad teenused, haridus- ja töötingimused;
- L. arvestades, et EL peab kehtestama kõikidele transpordiliikidele ühtsed normid, eelkõige turvalisuse, tehnoloogia, keskkonnakaitse ja töötingimuste valdkonnas, ning võtma samas arvesse, et sektorites, kus globaalseid eeskirju tegelikkuses kohaldatakse, saavutatakse tõhus õiguslik reguleerimine asjakohaste rahvusvaheliste foorumite kaudu;
- M. arvestades, et transpordi valdkonnas vastuvõetud õigusaktid tuleb korrektselt, ühtlustatult ja kiiresti üle võtta, jõustada ja rakendada;
1. tunneb heameelt 2011. aasta valge raamatu üle, kuid nendib, et 2001. aasta valges raamatus kehtestatud olulised eesmärgid saavutati vaid osaliselt või neid ei saavutatud üldse, ja teeb ettepaneku, et:
- komisjon esitaks Euroopa liiklusohutust aastatel 2011–2020 käsitleva raporti alusel ja subsidiaarsuse põhimõtet järgides 2013. aastaks konkreetsed ettepanekud selle kohta, kuidas vähendada hukkunute ja raskelt vigastatud isikute arvu liikluses 50% võrrerides 2020. aastaga. Ettepanekutes tuleks pöörata erilist tähelepanu kõige rohkem ohustatud liiklejatele ning näidata igal juhul eeldatav õnnetusjuhtumite arvu vähenemine;
  - komisjon esitaks 2014. aastaks ettepaneku, milles nähakse ette kõigi transpordiliikide ja reisijateveo väliskulude sisestamine nende eripära arvesse võttes ja vältides samas topeltmaksustamist ja turumoonutusi. Väliskulude sisestamisest saadavat tulu tuleks kasutada selleks, et rahastada jätkusuutliku liikuvuse ning infrastruktuuri kontekstis ohutusse, teadusuuringutesse, uutesse tehnoloogiatesse, kliimakaitsetesse ja müra vähendamisesse tehtavaid investeeringuid;
2. palub komisjonil esitada 2013. aastaks ettepaneku sotsiaal- ja töötingimuste kohta, et hõlbustada tõeliselt integreeritud Euroopa transpordituru loomist ja samas muuta sektor töötajatele atraktiivsemaks; märgib, et selle ettepaneku aluseks peaks olema põhjalik analüüs kõigi transpordiliikide sotsiaal- ja töötingimuste hetkeolukorra ja liikmesriikide õigusaktide ühtlustatuse taseme kohta ning 2020. aasta transpordi tööturu arengu mõjuhindamine; ettepanek peaks parandama tööühivõtet ja töötajate olukorda kogu transpordisektoris ning selles tuleks arvesse võtta uusi tehnoloogiaid ja logistikateenuseid, mida on võimalik kasutada transporditeenuste parandamiseks üldiselt ja eeskätt puudega isikute jaoks;
3. palub komisjonil esitada liikmesriikide esitatud teabe põhjal aastaks 2013 ühtlustatud kvantitatiivse analüüsi infrastruktuuri taseme, transpordivõrgu tiheduse ja transporditeenuste kvaliteedi hetkeolukorra kohta kõikides ELi liikmesriikides; see annab ülevaate olukorrast kõigis 27 ELi liikmesriigis, toob esile transpordi infrastruktuuri arengu erinevused liikmesriikides ja nende eri piirkondades ning kirjeldab, kuidas kõigi transpordiliikide infrastruktuuri rahastatakse ja millised on edasised investeerimisprioriteedid;

4. on teadlik transpordisektori suurest osatähtsusest tööstuspoliitikas, konkurentsivõimes ja ELi kaubandusbilansis; märgib, et 2009. aastal oli transpordisektori masinate ja seadmete ekspordi koguväärtus 454,7 miljardit eurot, mis moodustas 41,5% 27-liikmelise ELi kogu ekspordist; lisaks märgib, et 2009. aastal registreeris EL suurima kaubavahetuse ülejäägi transpordisektori masinate ja seadmete valdkonnas (112,6 miljardit eurot) ning transporditeenuste valdkonnas (21,5 miljardit eurot);
5. toetab konkurentsivõimelise ja ressursitõhusa transpordisüsteemi kümnet eesmärki ning valges raamatus 2050. ja 2030. aastaks seatud eesmärke, kuid on arvamusel, et ajavahemikuks kuni aastani 2020 tuleks üksikute liikmesriikide majanduslikku olukorda silmas pidades määrata täpsemini kindlaks rahastamise ning transpordiga energeetika- ja keskkonna valdkonnas seonduvad üldised küsimused, palub seepärast komisjonil teha koostööd rahvusvaheliste partneritega, et töötada välja õigusnormid, mille abil saavutada CO<sub>2</sub> ja muude kasvuhoonegaaside heitkoguste vähenemine 20% võrra (võrreldes 1990. aasta näitajatega) ja allpool loetletud vahe-eesmärgid 2020. aastaks (2010. aasta näitajatega võrreldes) kooskõlas 20-20-20 eesmärkidega:
  - maanteetranspordi põhjustatud CO<sub>2</sub>-heite vähendamine 20% võrra,
  - raudteetranspordi müra ja energiakulu vähendamine 20% võrra,
  - lennutranspordi põhjustatud CO<sub>2</sub>-heite vähendamine kogu Euroopa õhuruumis 30% võrra,
  - kogu ELi laevanduses CO<sub>2</sub>-heite ja muu reostuse vähendamine 30% võrra, millele aitavad kaasa Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni (IMO) energiatõhususe näitajate ja laevade energiatõhususe juhtimiskava kokkulepped;

ning nõuab, et kõiki käesolevas lõikes nimetatud eesmärke käsitletaks prioriteetidena ja nende täitmist kontrollitaks seetõttu igal aastal;

6. rõhutab, et eesmärk peaks olema viia lõpule Euroopa transpordi siseturu loomine transpordivõrkude ja turgude edasise avamise abil, võttes seejuures arvesse majanduslikke, tööhõivealaseid, sotsiaalseid ja piirkondlikke aspekte, ning palub komisjonil tagada, et kõikide transporditurgude teenuste avamist käsitlevad ettepanekud ei tooks kaasa sotsiaalset dumpingut, madala kvaliteediga teenuseid ega monopolide või oligopolide teket; rõhutab, et endiselt on kiiresti tarvis meresadamatele antavale riigiabile kohaldatavaid eeskirju;
7. tõstab esile seni ebapiisavalt uuritud transpordipotentsiaali paljudes piirkondades ning rõhutab ühtse Euroopa transpordipiikonna tähtsust seoses omavahelise ühendamise ja koostöövõimega, mis põhineb Euroopa transpordinfrastruktuuri ja -süsteemide heal haldamisel, mis saavutatakse liikmesriikide kõigi transpordiliikide puhul nn piiriefekti kaotamisega selleks, et suurendada kogu Euroopa Liidu konkurentsivõimet ja atraktiivsust; rõhutab territoriaalse ühtekuuluvuse tähtsust ja eeskätt äärepoolseimatele piirkondadele, saartele, raskesti ligipääsetavatele piirkondadele ja äärealadele juurdepääsu probleeme ning head ühendust liikmesriikide ja naaberriikide vahel;
8. rõhutab, et tulevase transpordipoliitika juhtpõhimõtte peaks olema reisijate- ja kaubaveo tõhus koostöövõime kogu transpordi- ja logistikateenuste ahelas, võttes sealjuures arvesse majanduslikku tasuvust, keskkonnakaitset, energiatõhusust, sotsiaalseid, tervishoiu ja töötingimusi, ohutust ja julgeolekut, territoriaalset ühtekuuluvust ning

üksikute riikide ja piirkondade geograafilisi tingimusi; on seisukohal, et transpordiliigid peavad üksteist täiendama ja omavahel toimima ning eespool nimetatud näitajate alusel tuleks määrata kindlaks praegune ja tulevane eri transpordiliikide jaotus riikides ja piirkondades vastavalt nende konkreetsetele võimalustele; on lisaks arvamusel, et järjekindlalt tuleb edendada säästlike transpordiliikide kasutamist ka lühimaavedude ja keskpika vahemaa vedude puhul;

9. märgib, et liit sõltub suurel määral imporditud fossiilkütustest, mille hankimisega väljastpoolt ELi kaasneb suur oht liidu majanduslikule julgeolekule ja välispoliitiliste valikute paindlikkusele, ning palub komisjonil määrata kindlaks ja korrapäraselt hinnata liidu julgeolekut ELi-välise energiavarustuse seisukohast;
10. rõhutab uute liikmesriikide transpordiinfrastruktuuri, sealhulgas maanteed infrastruktuuri arendamise tähtsust ühtse Euroopa transpordipiirkonna loomisel ning kõnealuste riikide ja naaberriikide transpordivõrkude ühendamisel; palub komisjonil lisada uute liikmesriikide transpordiinfrastruktuuri arendamise vajadused oma tulevaste mitmeaastasest finantsraamistikku, nii et 2025. aastaks jõuaks uute liikmesriikide transpordiinfrastruktuur ülejäänud liikmesriikide tasemele;
11. pooldab ja toetab komisjoni ettepanekut Euroopa ühendamise rahastamisvahendi ja ELi projektivõlakirjade algatuse kohta ning kutsub liikmesriike ehitama välja põhivõrgu, sest TEN-T kontseptsioon peaks nägema ette piiratud arvu Euroopa lisandväärtusega projekte ning tagama neile suurema ja kindlama rahastamise; nõuab tungivalt, et
  - liikmesriigid kohustuksid kõrvaldama 2020. aastaks kõigi transpordiliikide peamised teadaolevad kitsaskohad Euroopa transpordipiirkonnas ja vajaduse korral edendada nende vältimise võimalusi, ehitades välja ühendvedude infrastruktuuri selliste lõikude algus- ja lõpp-punktis, pidama esmatähtsaks kõigi liikmesriikide vahelisi piiriüleseid projekte, jätmata seejuures tähelepanuta ühendust naaberriikidega, ning esitama 2015. aastaks heaks kiidetud rahastamiskava;
  - komisjon võtaks kohustuse suurendama regionaalpoliitika kooskõlastamise raames TEN-T projektide rahastamise stabiilsust;
  - komisjon kohustuks toetama alternatiivseid rahastamismudeleid ja -vahendeid, muu hulgas projektivõlakirju, ning nägema väliskulude sisestamise ettepanekute puhul ette sellest saadava tulu ulatuslikuma kasutamise TEN-T projektides;
  - TEN-T raames ELi tegevuse tulemuslikkuse ja nähtavuse tagamiseks pikemas perspektiivis peab prioriteedid kindlaks määrama, järgides rangelt piirkondlike struktuurivahendite kasutustingimusi, ning liikmesriigid peavad tagama nende projektide rahastamise ELi mitmeaastastest programmidest pikemaks ajaks;
  - prioriteetsete projektidega jätkatakse pärast 2015. aastat vaid juhul, kui liikmesriigid on teinud siduvaid eelarveotsuseid, millega tagatakse projektide lõpuleviimine, ning ELi kaasrahastamise aluseks peaks olema „kasuta või kaota” põhimõte;
  - TEN-T võrku tuleks kaasata Euroopa pikamaa-jalgrattateede võrgustik EuroVelo;

12. rõhutab, et hea transpordiinfrastruktuuri ja sellele juurdepääsu rajamine muudab kõik piirkonnad majanduslikult tugevamaks ja otseinvesteeringute mõttes huvipakkumaks, suurendab pikema aja jooksul nii nende piirkondade kui ka kogu ELi konkurentsivõimet ja -positsiooni, kindlustab siseturu nõuetekohase arengu ja täidab territoriaalse ühtekuuluvuse eesmärgi;
13. juhib tähelepanu asjaolule, et transpordivõrgustikel on ruumilise planeerimise poliitikas juhtiv osa; rõhutab suurte transpordiinfrastruktuuride, näiteks kiirraudteeliinide erilist tähtsust kohaliku arengu kiirendamisel; on seisukohal, et makropiirkonnad ja nende arengustrateegiad võiksid täita aktiivsemat osa kooskõlastatud, tulemusliku ja säästva transpordipoliitika rakendamisel; tuletab meelde, kui tähtis on kavandada ja rakendada ühiseid transpordiinfrastruktuuri strateegiaid, samuti levitada transpordi valdkonna parimaid tavasid; rõhutab, et ELi kodanikud ja ettevõtted saavad Euroopa ühtsest transpordipiirkonnast otsest kasu, kuna ühtse piirkonna rajamise eesmärk on kauba- ja reisijateveoks vajaliku aja ning vahendite vähendamine ja turgude tihedam integreerimine;
14. märgib, et kõigi reisijate- ja kaubaveo liikide suhtes tuleks kõikjal ELis kohaldada samu riskidele vastavaid ühtlustatud julgestusnõudeid, ja nõuab, et esitataks ettepanek nende nõuete rahastamise kohta; on seisukohal, et mere- ja lennutranspordis peaks eeltingimuseks olema rahvusvaheline kooskõlastamine ning aastaks 2015 tuleks kehtivad eeskirjad läbi vaadata ja neid vajaduse korral muuta ning lisada need järk-järgult lepingutesse kolmandate riikidega;
15. rõhutab alternatiivsetele ja taastuvatele energiaallikatele ülemineku sidusa strateegia tähtsust transpordisektoris ja juhib tähelepanu asjaolule, et seatud eesmärgid on võimalik saavutada eri energiaallikate kombineerimise ja juba olemasolevate energiasäästu võimaluste abil, juhib tähelepanu asjaolule, et kõnealune üleminek nõuab spetsiaalset infrastruktuuri ja asjakohaseid stiimuleid ning vähendamise eesmärgid tuleks sõnastada ühtegi tehnoloogiat eelistamata;
16. nõuab, et 2015. aastaks esitataks subsidiaarsuse põhimõtet järgides ettepanek linnaliikluse kohta, millega tehakse projektide toetamine sõltuvaks kohalike omavalitsuste esitatavatest linnapiirkondade ja linnastute liikluskeskkonna kavadest, millega luuakse tõhus reisijate- ja kaubaveo logistikaahel ja mis aitavad kaasa liiklustiheduse, õnnetuste, õhusaaste ja müra vähendamisele ning milles järgitakse Euroopa transpordipoliitika nõudeid ning võetakse arvesse ümbritsevaid linnasid ja piirkondi ega tekitata uusi takistusi turul; teeb ettepaneku vahetada häid tavasid linnaliikluse säästlikke kontseptsioone käsitlevate teadusuuringute ja innovatsiooni valdkonnas;
17. rõhutab, et oluline on transpordikasutajate käitumine, ja nõuab stiimulite loomist säästvate, inimestelt kehalist aktiivsust nõudvate, ohutute ja tervislike transpordi- ja liikumisvahendite valikuks, palub komisjonil ja liikmesriikidel esitada subsidiaarsuse põhimõtet järgides aastaks 2013 ettepanekud algatuste väljatöötamiseks, millega edendada keskkonnahoidlikku ühistransporti, kõndimist ja jalgrattasõitu eelkõige linnades, et kahekordistada neid eelistavate inimeste arvu; peab seepärast oluliseks töötada eelkõige linnades välja jalakäijatele ja jalgratturitele ohutud infrastruktuurid ning parandada transporditeenuste koostöömist, edendada ühtse sõidudokumendi ja e-pileti



süsteemi kasutuselevõttu mitme transpordiliigi kasutamisel nii pikamaa kui ka kohalikel liinidel; tuletab meelde, et transpordi kättesaadavus ja taskukohasus on mõlemad sotsiaalse liikuvuse juures äärmiselt tähtsad ning tulevase transpordipoliitika kavandamisel tuleks pöörata rohkem tähelepanu jätkusuutlikkuse eesmärkide ja sotsiaalsete vajaduste ühitamisele;

18. on seisukohal, et kõikide transpordiliikide suhtes kehtivad reisijate õiguste põhireeglid tuleks kehtestada ühtse reisijate õiguste hartaga ja loodab seepärast, et komisjon esitab hiljemalt 2012. aasta alguseks vastava ettepaneku, milles võetak arvesse iga transpordiliigi eripära ja saadud kogemusi ning milles on puudega reisijate õigusi käsitlev peatükk; nõuab samas nimetatud õiguste ühesugust tõlgendamist, järjekindlat kohaldamist, rakendamist ja jõustamist, mis põhineks selgetel määratlustel ja juhistel ning mille haldamine oleks läbipaistev; rõhutab samas, et on vaja õigusakte, mis reguleeriks lisatasude küsimust kõigi transpordiliikide puhul;
19. rõhutab, et selleks, et eelkõige linnapiirkondade transpordi- ja liikuvusprobleemid leiaksid sobiva lahenduse, on vaja kogu transpordi ja logistika väärtusahelas integreeritud transpordipoliitikat; nõuab, et ELi institutsioonide poliitikakujundajad kooskõlastaksid oma tegevust paremini ja oleksid uue Euroopa logistika ja liikuvuse foorumi kaudu pidevas dialoogis ja konsulteerisid logistikatööstusega, transporditeenuste pakkujate ja klientidega;
20. nõuab rohelise logistika ja liikuvuse parema haldamise esmatähtsale kohale seadmist;
21. kinnitab, et jätkusuutlikuks mitmeliigiliseks reisijate ja kaupade logistikaks on vaja eri transpordiliikide ühenduspunkte ja -terminale, integreeritud kavandamist ja logistikat ning integreeritud haridust ja kutseõpet;
22. rõhutab, et EL peab endiselt olema tehnilise innovatsiooni vallas juhtpositsioonil, et edendada tõhusust, säästlikkust ja tööhõivet: nõuab vahendite eraldamist eeskätt säästlikku ja ohutut liikuvust käsitleva teadus- ja arendusprogrammi väljatöötamiseks koos konkreetse rakendusstrateegia ja ajalise raamistikuga ning tõhusa finantskontrolliga, mille eesmärk on:
  - säilitada ELi juhtpositsioon eri transpordiliikide tootmis- ja uurimiskeskusena, mille puhul keskendutakse transpordi CO<sub>2</sub>-heite, muude heitkoguste ja müra vähendamisele ning ohutusele ja turvalisusele;
  - luua SESARi, Galileo, ERTMSi, PIDSi, SafeSeaNeti, LRITi ja ITSi toetuseks tõhusad, intelligentid, koostalitlusvõimelised ja omavahel seotud süsteemid;
  - leida majandus-, teadus-, poliitikavaldkonna ja ühiskonnaelu ekspertide rühma osalusel rakendusliku suunitlusega lahendusi;
  - parandada e-ohutuse algatuse jätkamise abil liiklusohutust ning luua andmekaitse põhimõtteid järgides hädaabikõnede süsteemi eCall rakendamiseks vajalik infrastruktuur;
23. on seisukohal, et tuleks vähendada kõikidele transpordiliikidele seatud bürokratlikke

takistusi, ja nõuab seetõttu transpordi- ja logistikadokumentide suuremat ühtlustamist ja lihtsustamist, eelkõige kaubaveo valdkonnas, ning 2013. aastaks ettepaneku esitamist saatedokumentide ja e-dokumentide standardimise kohta, et edendada eri transpordiliike kasutatavat kaubavedu;

24. rõhutab vajadust täiustada ja standardida kontrollseadmeid, näiteks sõidukiiruse mõõtmisradareid ja elektroonilist platvormi, nagu ka kommunikatsioonisüsteeme ja -vahendeid, ja nõuab, et 2013. aastaks esitataks ettepanek nende seadmete vastastikuse tunnustamise ja koostalitlusvõime kohta; toonitab riikide ametiasutuste vahelise tihedama koordineerimise ja koostöö vajadust piiriülese uurimise valdkonnas ning liiklusohutusnõuete ühtlustatumat kohaldamist;
25. rõhutab, et rahvusvahelises transpordis kasutatavate transpordivahendite veoühikute ja mõõtmete võimalik muutmine ja standardimine peaks hõlbustama mitut transpordiliiki hõlmava transpordi kasutamist, säästma kütust, vähendama heidet ja parandama liiklusohutust;
26. teeb ettepaneku, et komisjon lubaks liikmesriigi taotlusel kasutada Euroopa moodulsüsteemi ainult teatavatel marsruutidel, juhul kui olemasolev infrastruktuur ja ohutusnõuded seda lubavad;
27. rõhutab Euroopa eri transpordiametite tähtsust ja nõuab uute jõupingutuste tegemist nende Euroopa mõõtme suurendamiseks;
28. kutsub liikmesriike töötama selle nimel, et kõigile transpordiliikidele kehtestataks energia maksustamise ja käibemaksu osas võrdsed tingimused, ning sellist tegevust toetama;
29. nõuab, et maanteetranspordiga seoses
  - vaadataks 2013. aastaks veel kord läbi eeskirjad, mis reguleerivad sõidu- ja puhkeaega reisijate- ning kaubaveos, ning nende rakendamine, ühtlustatakse rakendamise ja jõustamise tõlgendamine, võttes seejuures arvesse Euroopa Parlamendi seisukohta maanteetranspordis kohaldatavate sanktsioonide ühtlustamise suhtes; usub, et kogu Euroopa Liidus on vaja ühtlustada ka kaubaveole kehtestatud liikluspiirangud;
  - peetaks kinni juba määratud tähtaegadest ja käivitatakse prioriteetsed üleeuroopalise transpordivõrgu projektid;
  - suurendatakse üleeuroopalises teedevõrgus tööstuslike raskeveokite ohutute parkimiskohtade arvu 2010. aastaga võrreldes 40% võrra ja parandatakse nende kvaliteeti (hügieenitingimused);
  - toetaks komisjon liikmesriikide algatusi, mis aitavad maksusoodustuste abil kaasa turvalise ja keskkonnahoidliku sõidukipargi loomisele;
  - koostaks komisjon 2013. aasta lõpuks aruande ühenduse maanteetranspordi turust, milles analüüsitakse olukorda turul, sealhulgas antakse hinnang kontrolli tõhususele ja töötingimuste edenemisele selles valdkonnas ning hinnatakse, mil määral on suudetud ühtlustada valdkonna eeskirju, muu hulgas maanteekasutustasusid, sotsiaalküsimuste

ja ohutusega seotud õigusakte ning õigusaktide ülevõtmist ja jõustamist liikmesriikides, et võiks kavandada maanteedtransporditurgude suuremat avanemist, sealhulgas kabotaažvedudele kehtestatud piirangute kaotamist;

- parandataks transpordisektoris töötavate isikute haridust ja koolitust, sealhulgas reisijatele transporditeenuste osutamise valdkonnas, ning hõlbustataks kutsealale pääsu, et parandada töötingimusi, tõsta töötasu ja muuta sektoris töötamine atraktiivsemaks;
- võetaks ELis kasutusele ühtne transpordi ja logistika ökoloogilise jälje arvutamise meetodika, et vältida riikides erineva meetodika kasutamist, ja toetataks sektori tegevust edendada eriti maantee-kaubavedude ökoloogilise jälje arvutamist;

### 30. nõuab, et veetranspordiga seoses

- esitataks 2013. aastaks ettepanek nn sinise vööndi kohta, et lihtsustada formaalsusi ELi sadamate vahel sõitvate laevade jaoks ja võtta kasutusele merekiirteede pakutavad võimalused ning luua tõeline ühtne turg ELi-sisises meretranspordis vastavalt kehtivatele keskkonna- ja looduskaitsealastele õigusaktidele;
- alustataks tegevust selleks, et laevade väevli heitkoguste vähendamine ei põhjustaks tagasiminekut varem kasutatud transpordiliigile;
- loodaks Euroopa lühimaa ja keskpika vahemaa meretranspordi poliitika, et kasutada ära siseveeteede seni rakendamata läbilaskevõime ja saavutada ELi eesmärgid vähendada transpordisektoris kasvuhooonegaaside heidet;
- toetataks juba kehtivaid keskkonna- ja looduskaitsealaseid õigusakte järgides edaspidigi programmi NAIADES ja selle jätkuprogrammi, et tagada programmi NAIADES jätkumine alates aastast 2014;
- tehtaks ettepanek suurendada 2020. aastaks 2010. aastaga võrreldes 20% võrra mitut transpordiliiki hõlmavate ühenduste (platvormide) arvu siseveetranspordi, siseveesadamate ja raudteeveo jaoks ja tagada sellele asjakohane rahastamine ning Marco Polo programmi jätkumine pärast 2013. aastat, et kasutada ära laevanduse potentsiaal;
- eraldataks järgmises mitmeaastasest finantsraamistikus aastateks 2014–2020 vähemalt 15% TEN-T vahenditest projektidele, millega parandatakse meresadamate, siseveesadamate ja mitmeliigiliste platvormide säästlikke ja mitut transpordiliiki hõlmavaid ühendusi, kusjuures põhiohk peaks olema veetranspordi projektidel;
- ühtlustataks meretranspordi rahvusvahelist iseloomu silmas pidades aastaks 2012 veetranspordi alane väljaõpe rahvusvahelise standardi alusel ning eeskätt võetakse kiiresti vastu komisjoni ettepanek, millega muudetakse direktiivi 2008/106/EÜ meremeeste väljaõppe miinimumtaseme kohta, et lisada sellesse meremeeste väljaõppe, diplomeerimise ja vahiteenistuse aluste rahvusvahelisse konventsiooni 2010. aastal tehtud muudatused, esitataks 2013. aasta lõpuks ettepanek

sadamatöötajate väljaõppe raamtingimuste vastastikuse tunnustamise kohta ning koostataks merendusega seotud kutsealadele järelkasvu leidmise strateegia;

### 31. nõuab, et lennutranspordiga seoses

- edendaks komisjon ja liikmesriigid algatuse „Ühtse Euroopa taevas II” rakendamist, milles SESARi käivitamisel on oluline osa, ning palub komisjonil esitada 2013. aastaks ettepanek ühtse Euroopa taeva loomiseks, vähendades jätkuvalt funktsionaalseid õhuruumiosasid;
- tugevdaks komisjon ühtse taeva eeskirjade, SESARi ja Galileo projektide ning nn puhta taeva (Clean Sky) algatuste koordineeritust, et rakendada tõhusamalt energiakulu ja kasvuhoonegaaside heite vähendamise meetmeid;
- võetaks turgude avamist käsitlevates edasistes ettepanekutes prioriteediks teenuste kvaliteeti ja rahvusvaheliste õigusnormide kooskõlastamine;
- teeks komisjon ja liikmesriigid kõik võimaliku, et Euroopa saastekvootidega kauplemise süsteemi tunnustataks 2012. aastaks, mis tagaks võrdsed tingimused rahvusvahelisel tasandil;
- aidataks aktiivselt kaasa reisijate ja kaupade turvakontrolli katseprojekti „Tuleviku kontrollpunkt” väljatöötamisele;

### 32. nõuab, et raudteetranspordiga seoses

- võtaks komisjon turgude avamisel arvesse liikmesriikide kohustusi kohaliku ühistranspordi valdkonnas ja praegu pakutavaid teenuseid, et parandada nimetatud teenuste osutamist ning tagada samas ausam konkurents ja hoida ära sotsiaalset dumpingut;
- edendataks rohkem tehnilist ühtlustamist ja liikmesriikide vahelist koostöövõimet ning eeskätt ühtlustataks 2015. aastaks sõidukilubade väljastamise eeskirjad, et veeremiüksuste lubade väljastamine läbipaistvatel finantstingimustel ei kestaks kauem kui kaks kuud, ning kohandataks sellele vastavalt Euroopa Raudteeagentuuri volitusi ja rahastamist 2012. aastaks;
- käivitataks hoogsamalt ja läbimõeldult raudteeinfrastruktuuri, müra vähendamise ja ERTMSi käsitlev tegevuskava aastani 2020;
- esitaks komisjon hiljemalt 31. detsembriks 2012 ettepaneku võtta vastu direktiiv, mis sisaldab infrastruktuuri majandamise ja veeteenuste seost käsitlevaid sätteid, ning ettepaneku siseriikliku reisijateveo turu avamise kohta, mis ei vähenda raudteeveeteenuste kvaliteeti ja mille puhul peetakse kinni avaliku teenindamise kohustusest;
- oleksid siseriiklikud reguleerivad asutused raudteetranspordi tõhususe suurendamiseks sõltumatud ja suuremate volitustega ning teeksid tihedamat koostööd Euroopa

võrgustiku raames ning et komisjon esitaks 2014. aastaks ettepaneku selle eesmärgi toetamiseks ja Euroopa Liidu reguleeriva asutuse rajamiseks;

- võetaks rohkem arvesse kvaliteetset koolitust ja täienduskoolitust ning edendataks diplomite ja kvalifikatsioonide piiriülest tunnustamist;
33. tunnistab, et Euroopa raudteesektor muutub üha tundlikumaks ELi turul teenuseid osutavate kolmandate riikide tarnijate konkurentsi suhtes; tunneb muret oluliste tökete pärast, mis ei lase ELi teenusepakkujatel osaleda ELi mittekuuluvate riikide avalikes hangetes;
  34. palub komisjonil oma õigusaktide ettepanekute mõjuhinnangutes kindlaks teha, kvantifitseerida ja hinnata nn keskkonnahoidlike töökohtade loomist ning meetmeid nende edendamiseks;
  35. palub komisjonil ja liikmesriikidel esitada ühine teabe-, kommunikatsiooni- ja kõikide osapooltega, eelkõige asjaomaste kodanikega konsulteerimise strateegia majanduskasvu, liikuvuse ja tööhõive jaoks vajalike infrastruktuuride vajaduste, planeerimise, arendamise ja finantseerimise kohta vastavalt Euroopa 2020. aasta strateegias võetud kohustustele;
  36. võttes arvesse, et kohalikel ja piirkondlikel omavalitsustel on transpordipoliitikas märkimisväärsed pädevused, peab oluliseks nende osalemist mitmetasandilise valitsemise meetodil;
  37. palub komisjonil koostada igal aastal kokkuvõtte valges raamatus seatud eesmärkide, nende saavutamiseks tehtud jõupingutuste ja saadud tulemuste kohta ning esitada Euroopa Parlamendile iga viie aasta järel aruanne valge raamatu rakendamise kohta;
  38. teeb presidendile ülesandeks edastada käesolev resolutsioon nõukogule ja komisjonile.

## SELETUSKIRI

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

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

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

### *1. Ühtsed ja konkreetsed eesmärgid 2020. aastani*

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

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

eesmärgid, mis hõlmavad kõiki transpordiliike, ning nõuab, et nende täitmist igal aastal kontrollitaks.

## **2. ELi standardid Euroopa ühtsele transpordipiirkonnale**

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

### **a) Ohutus**

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

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

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

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

### **b) Energeetika ja keskkond**

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

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

Eri transpordiliikide jätkusuutlikkuse tagamisel (heitgaaside ja liikluse kitsaskohtade vähendamise kaudu) võiks olla oluline osa väliskulude sisestamisel, seda aga ainult tingimusel, kui väliskulude sisestamine hõlmab kõiki transpordiliike ja sissetulekud

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

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

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

### ***c) Töö- ja sotsiaalingimused***

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

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

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

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



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

#### ***d) Halduslik lihtsustamine***

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

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

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

#### ***e) Ülemaailmne faktor***

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

### ***3. Tõhus koostoimimine on tulevase Euroopa transpordipoliitika juhtmõte***

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

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

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

#### ***4. Üleeuroopaline transpordivõrk ja rahastamine***

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

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

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

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

#### ***5. Linnaliiklus***

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

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

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

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

## ***6. Teadusuuringud ja innovatsioon***

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

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

15.11.2011

## **KESKKONNA-, RAHVATERVISE JA TOIDUOHUTUSE KOMISJONI ARVAMUS**

transpordi- ja turismikomisjonile

Euroopa ühtse transpordipiirkonna tegevuskava ning konkurentsivõimelise ja ressursitõhusa transpordisüsteemi kohta  
(2011/2096(INI))

Arvamuse koostaja: Bogusław Sonik

### **ETTEPANEKUD**

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

1. tunneb heameelt komisjoni tegevuskava üle konkurentsivõimelise vähese CO<sub>2</sub>-heitega majanduse suunas, mis hõlmab transpordisektoris kasvuhoonegaaside vähendamist 60% võrra 2050. aastaks;
2. juhib tähelepanu asjaolule, et säästev ja keskkonnasõbralik transpordivõrgustik on Euroopa majanduse seisukohalt väga oluline ning see peaks ajendama vajalike algatuste tegemist ning asjakohaste õiguslikke ja /või rahaliste stiimulite loomiseks selles valdkonnas, et muuta võimalikuks üleminek muude kui fossiilsete kütuste kasutamisele;
3. nõuab kasvuhoonegaaside vähendamise siduvate eesmärkide kehtestamist transpordisektoris 2050. aastaks;
4. kutsub Euroopa Komisjoni üles andma aru kulutõhusate meetmete kohta, et vähendada tahmaheidet (must süsinik) transpordisektoris ja esitada ettepanekuid kliimamõju koheseks vähendamiseks ja kodanike tervise positiivseks mõjutamiseks;
5. on teadlik, et süsinikdioksiidi heited ning süsinikoksiidi, lämmastikoksiidi, lenduvate orgaaniliste ühendite, sulfaadi heited ning pidurdustolm ja rehviprotektori kulum mõjutavad olulisel määral õhu kvaliteeti eelkõige linnapiirkondades, ning seega ka inimeste tervist, põhjustades kopsuhaigusi ning erinevaid vähivorme;
6. on arvamusel, et kuna transpordisüsteem sõltub naftast, muutuvad alternatiivsed ja

taastuenergiaallikad üha olulisemaks, kuid palju rohkem tuleb investeerida vajalikesse taristutesse; rõhutab siiski, et agrokütused mängivad säästva transpordi valdkonnas rolli üksnes juhul, kui valdkond muutub tõhusamaks ja vähendab üldist vajadust kütuse järele ning kui lisaks säästuskriteeriumidele võetakse täiendavalt arvesse kasvuhoonegaaside hulka, mis on tinginud kaudse muutuse maakasutuses ümberpaigutamise tagajärjel; märgib siiski, et me saaksime juba täna sõidukite ökonoomsema kasutamise teel energiat ja kütust kokku hoida, ning tuleks töötada välja kütuse säästmise meetodid ja neid edendada ka muude transpordiliikide puhul, näiteks kasutades lennuliikluses keskkonnasõbralikku maandumisviisi;

7. võtab teadmiseks asjaolu, et fossiilset kütust kasutavate transpordivahendite puhul hiljuti saavutatud edu on vähenenud nõudluse kasvu tõttu, mille tulemusel ületab ikkagi nii liikluskooormus kui ka õhusaaste seaduslikud piirmäärad; nõuab seetõttu, et vaja on minna üle teisele tehnoloogiale või parimale võimalikule fossiilseid kütuseid tarvitavale tehnoloogiale, mistõttu toetab kas ELi rahalise abiga või abita tehtavaid teadusuuringuid, mille eesmärk on ökoloogiliste uuenduste ja uute tehnoloogiate kasutuselevõtu kiirendamine transpordivaldkonnas;
8. rõhutab, et toetused linnatranspordi keskkonnahoidlikumaks muutmiseks mõjutaksid positiivselt tööhõivet juhul, kui need toetused investeeritakse ühistransporti;
9. rõhutab, et nendel juhtudel, kus kõnealuste stiimulite mõju turul ei avaldu, peaksid komisjon ja liikmesriigid julgelt sekkuma ja tagama põhimõtte „saastaja maksab” rakendamise;
10. võtab teadmiseks asjaolu, et mitmes ELi piirkonnas, kus ei ole transpordivajadusi veel rahuldatud, tuleb seda valdkonda arendada ning nendes piirkondades toimub transpordivaldkonnas suur edasimineku pärast seda, kui taristu on lõplikult välja ehitatud ja majanduskasv kiireneb; on seetõttu seisukohal, et samuti on oluline keskenduda tulevikku suunatud meetmetele, mille eesmärk on kaotada mitme Euroopa piirkonna/riigi vaheline ebaühtlus taristu edasiarendamises ja kajastada neid probleeme ka sotsiaalse mõjuhindamise raames; ning kohaldada sel eesmärgil ELi regionaalpoliitikat; kutsub komisjoni üles rakendama ELi rahastamisvahendeid kõikehõlmava rahastamisstrateegia raames ning koondama nii ELi vahendid kui ka liikmesriikide avaliku ja erasektori vahendid;
11. rõhutab eri transpordiettevõtjate vahelise parema koostöö olulisust, et tagada suurem koostalitlusvõime ja seega paremad tingimused ja ühendused reisijatele, eriti maa- ja linnapiirkondades;
12. tuletab meelde, et iseäranis suure pindalaga liikmesriikides võivad vahemaad olla väga pikad ja asustus hõre; kutsub komisjoni üles arvestama Euroopa transpordisüsteemis ka äärepoolseimate ja hõreda asustusega piirkondade vajadustega;
13. soovib väliskulude arvessevõtmise raames hinnata sobivaid meetmeid transpordi jätkusuutlikkuse tagamiseks;
14. kiidab heaks kavandatud liikumise põhimõtete „kasutaja maksab” ja „saastaja maksab” täieliku kohaldamise suunas ning moonutuste, sealhulgas kahjulike toetuste

kõrvaldamise, et suurendada tulusid ja tagada rahastamine, sealhulgas transpordisektorisse tulevikus tehtavad investeeringud, ning nõuab meetmete võtmist, et saavutada need eesmärgid 2020. aastaks;

15. tunnistab, et väliskulude täielik arvessevõtmine kõigi transpordiliikide puhul, järgides ühtlasi põhimõtet „saastaja maksab”, on oluline poliitiline meede, mis aitab väiksema CO2-heitega transpordisüsteemile üle minna;
16. märgib, et kulude arvessevõtmine on vajalik selleks, et edendada transpordisektoris konkurentsi, mida ei tohiks takistada keskkonnakahjulikud toetused;
17. rõhutab, et kõik transpordiliigid peavad võtma arvesse kohanemisega seotud väliskulusid;
18. peab integreeritud transpordipoliitikat rakendades vajalikuks kanda hoolt selle eest, et kogu transpordi ja logistika väärtusahelas transpordi- ja liikuvusprobleemid, eriti linnapiirkondades, sobiva lahenduse leiaksid; nõuab, et Euroopa Liidu institutsioonide poliitikakujundajad kooskõlastaksid oma tegevust paremini ja oleksid uue Euroopa logistika ja liikuvuse foorumi kaudu pidevas dialoogis ja konsulteeriks logistikatööstusega, transporditeenuste pakkujate ja klientidega;
19. palub komisjonil aidata liikmesriike, et edaspidi arvutada üksikasjalikumalt välja selle strateegiaga seotud majandus-, keskkonna- ja tervisekulud, et lihtsustada väliskulude arvessevõtmist parimal viisil;
20. rõhutab, et transpordikasutajate käitumine on oluline ja nõuab stiimulite loomist säästvate transpordivahendite valikuks, mille puhul tuleks 2013. aastaks esitada ettepanekud eriti noorte käitumise muutmist toetavate algatuste kohta ning linnades jalakäijatele ja jalgratturitele taristu väljaehitamiseks, ökoloogilise ühiskondliku transpordi kasutajate arvu kahekordistamiseks, e-piletite sisseviimiseks mitme transpordiliigi kasutamisel, seejuures tuleks hinnakujundust käsitleda stiimulina; palub komisjonil esitada strateegia linnakeskkonnas ohutult jalgratta kasutamiseks ja jalgsi liikumiseks;
21. soovib Euroopa Komisjonil jätkuvalt toetada ning vajaduse korral algatada koos liikmesriikidega kampaaniaid, et suurendada teadlikkust keskkonnasõbralike transpordiliikide alternatiivide kohta, mida tuntakse rohkem aktiivse liikumise kontspetsioonina (s.t jooksmine ja rattasõit), eelkõige tundlikes linnapiirkondades, kus inimeste tervist ohustab õhu kvaliteet ja müra; soovib seetõttu komisjonil koostada üldplaani jalakäijatele ja jalgratturitele; teeb ettepaneku, et koostöös kohalike ametivõimudega võiksid tööandjad motiveerida töötajaid kasutama sagedamini ressursitõhusamaid transpordivahendeid; kutsub komisjoni ja liikmesriike üles koostama kõikides ELi linnades linnaliikluskavad spetsiaalsete meetmetega ühendvedude toetamiseks ning jalgratate ja muude keskkonnahoidlike liiklusvahendite kasutamise hõlbustamiseks ja soodustamiseks;
22. palub komisjonil ja liikmesriikidel esitada ühine teabe-, kommunikatsiooni- ja kõikide osapooltega konsulteerimise strateegia (milles osalevad eelkõige asjaomased kodanikud) majanduskasvu, liikuvuse ja tööhõive jaoks vajalike taristute vajaduste, planeerimise, arendamise ja rahastamise kohta vastavalt Euroopa 2020. aasta strateegias võetud kohustustele;

23. palub komisjonil tegeleda liikmesriikides tekkinud kohalike transpordimonopolidega, mis põhjustavad olulisi katkestusi ja moonutusi; rõhutab seetõttu monopolivastase poliitika väljatöötamise vajadust, eeskätt transpordisektoris;
24. viitab sellele, et võrreldes maanteetranspordiga tekitab raudteetransport oluliselt vähem saastet, kulutab vähem energiat, on tunduvalt madalama keskkonnamõjuga, kasutajate jaoks turvalisem ja majanduslikult konkurentsivõimeline; kutsub komisjoni üles toetama ja edendama üleeuroopalisi transpordivõrgustikke ning neid rahaliselt toetama, eelkõige raudteetaristu arengu toetamisele sellistes liikmesriikides, kus maanteetransport varjutab raudteetranspordi kasutamist;
25. rõhutab kui vajalik on, et Euroopa Liit annaks piisavat rahalist toetust üleeuroopaliste kauba- ja reisijateveo raudteevõrkude arendamiseks;
26. nõuab roheline logistika ja liikuvuse parema haldamise esmatähtsale kohale seadmist;
27. rõhutab IKT laiaulatuslikku potentsiaalset kasu transpordivõrkude haldamisel, näiteks kaupade kohaletoometamiseks vajalike sõitude arvu vähendamisel jaotusvõrkude tõhusama kasutamise kaudu ning liikluse sujuvamaks muutmisel, mis võib vähendada õhusaastet, kütusekulu ja sõitude arvu;
28. tuletab meelde, et nn ühtne Euroopa taevas ja Euroopa lennuliikluse uue põlvkonna juhtimissüsteem (SESAR) näitavad, kuidas kütuse tarbimist saab vähendada kuni 10% võrra, kui võetakse lisaks kasutusele uued, kütusesäästlikud ja suhteliselt vaiksed lennukid;
29. rõhutab, kui oluline võib olla raudtee- ja eelkõige kiirraudteeliinide panus konkurentsivõimelise ja ressursisäästliku transpordisüsteemi rajamisse, mis võimaldaks Euroopa piirkondade vahelist kiirühendust;
30. on teadlik, et laiaulatuslik üleminek uuele tehnoloogiale transpordivaldkonnas võtab aega ning selle protsessi raames võetavate meetmete puhul tuleks võtta arvesse iga liikmesriigi erinevat olukorda, kuid julgustab samal ajal tegema ökoloogilisi uuendusi ning kutsub üles kasutama kergemini taastuvaid kütuseliike, mis aitavad vähendada süsinikdioksiidi heidet, investeerima koosmodaalsusesse ja laiendama väliskulude arvestamise põhimõtet kõigile transpordiliikidele; on seisukohal, et fossiilsete kütuste mõistlik kasutamine on hetkel ikkagi kõige lihtsam viis transpordisektori heitkoguste vähendamiseks;
31. märgib, et CO<sub>2</sub>-heite vähendamiseks seatud eesmärkide saavutamise sõltub tehnoloogia arengust ja seetõttu peame investeerima teadus- ja arendustegevusse, et kaotada erinevused kulutõhusate eesmärkide ja kõnealuste eesmärkide saavutamiseks vajalikesse uutesse tehnoloogiatesse investeerimise vahel;
32. on seisukohal, et Euroopa Liit peab toetama teadustegevust ja kindlustama Euroopa tehnoloogiaalast juhtpositsiooni säästlike ja keskkonnahoidlike transpordivahendite arendamiseks vajalikes tehnoloogiavaldkondades, nagu taastuvatel energiaallikatel töötavad elektrisõidukid või vesinikutehnoloogial töötavad sõidukid;
33. kutsub komisjoni üles tegema täiendavaid jõupingutusi seni killustatud meetmete ja

kohalike ametivõimude algatuste kooskõlastamiseks linnaliikluse valdkonnas ning lihtsustama linnadevahelist meetmete ülekandmist;

34. rõhutab, et EL peab säilitama liidripositsiooni oma asukoha tugevdamisega kõigi transpordiliikide tootmis- ja uurimiskeskusena, mille prioriteediks on vähendada sektori heitkoguseid, täiustada logistikaahelat, ohutust ja liikluskorralduse haldamist;
35. nõuab õigusaktide korrektset rakendamist ja läbisurumist kõikide transpordiliikide puhul, sealhulgas tööaegade reguleerimist transporditöötajate turvalisuse ja tervise tagamiseks.



## PARLAMENDIKOMISJONIS TOIMUNUD LÖPPHÄÄLETUSE TULEMUS

<b>Vastuvõtmise kuupäev</b>	26.10.2011
<b>Lõpphääletuse tulemus</b>	+:                   59 -:                   0 0:                   0
<b>Lõpphääletuse ajal kohal olnud liikmed</b>	János Áder, Elena Oana Antonescu, Kriton Arsenis, Sophie Auconie, Pilar Ayuso, Paolo Bartolozzi, Sergio Berlato, Martin Callanan, Nessa Childers, Chris Davies, Bairbre de Brún, Esther de Lange, Anne Delvaux, Bas Eickhout, Edite Estrela, Jill Evans, Karl-Heinz Florenz, Elisabetta Gardini, Gerben-Jan Gerbrandy, Françoise Grossetête, Satu Hassi, Jolanta Emilia Hibner, Dan Jørgensen, Karin Kadenbach, Christa Kläß, Holger Kraemer, Jo Leinen, Peter Liese, Linda McAvan, Radvilė Morkūnaitė-Mikulėnienė, Miroslav Ouzký, Gilles Pargneaux, Antonia Parvanova, Andres Perello Rodriguez, Mario Pirillo, Pavel Poc, Anna Rosbach, Oreste Rossi, Daciana Octavia Sârbu, Carl Schlyter, Horst Schnellhardt, Richard Seeber, Theodoros Skylakakis, Claudiu Ciprian Tănăsescu, Salvatore Tatarella, Anja Weisgerber, Åsa Westlund, Glenis Willmott, Sabine Wils, Marina Yannakoudakis, Andrea Zannoni
<b>Lõpphääletuse ajal kohal olnud asendusliige/asendusliikmed</b>	Inés Ayala Sender, Matthias Groote, Romana Jordan Cizelj, Philippe Juvin, Riikka Manner, Jiří Maštálka, Michail Tremopoulos
<b>Lõpphääletuse ajal kohal olnud asendusliige/asendusliikmed (kodukorra art 187 lg 2)</b>	Peter Šťastný

7.10.2011

## **TÖÖSTUSE, TEADUSUURINGUTE JA ENERGEETIKAKOMISJONI ARVAMUS**

transpordi- ja turismikomisjonile

Euroopa ühtse transpordipiirkonna tegevuskava ning konkurentsivõimelise ja ressursitõhusa transpordisüsteemi kohta  
(2011/2096(INI))

Arvamuse koostaja: Krišjānis Kariņš

### **ETTEPANEKUD**

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

1. Võtab teadmiseks, et ELi sihiks peab olema säästvam, tõhusam ja konkurentsivõimelisem transpordisektor, mis aitab saavutada heite vähendamise eesmäärke ja sõltuvust energiast ja energia impordist, sealhulgas ebastabiilsetest ning ebademokraatlikest riikidest lähtuvast impordist, ning ELi piirkondade täielik integreerimine, et tagada konkurentsivõime maailmamajanduses;
2. juhhib tähelepanu sellele, et transpordisektor tekitab rohkem kui veerandi kogu ELi CO<sub>2</sub> heitkogustest; rõhutab arvukaid algatusi, mida Euroopa Liit on transpordi heitkoguste ning Euroopa transpordisektori konkurentsivõime ja tõhususe edendamiseks teinud, nagu Eurovignette, intelligentsete transpordisüsteemide kasutuselevõtmine, sõidukite kütusesäästlikkuse nõue ja rehvide märgistamine; rõhutab, et transpordisektori heitkogused suurenevad endiselt ning sektoris võetud tegutsemiskohustustesse tuleb tõsisemalt suhtuda, st muuta infrastruktuur energiatõhusust edendavaks ja rakendada keskkonnasõbralikku tehnoloogiat;
3. on teadlik transpordisektori suurest osatähtsusest tööstuspoliitikas, konkurentsivõimes ja ELi kaubandusbilansis; märgib, et 2009. aastal oli transpordisektori masinate ja seadmete ekspordi koguväärtus 454,7 miljardit eurot, moodustades 41,5% kogu ekspordist, mis oli suunatud 27-liikmelisest EList väljapoole; lisaks märgib, et 2009. aastal registreeris EL suurima kaubavahetuse ülejäägi transpordisektori masinate ja seadmete valdkonnas (112,6 miljardit eurot) ning transporditeenuste valdkonnas (21,5 miljardit eurot);

4. rõhutab, et energiasäästmine, kaasa arvatud kütusesäästlikkuse nõuded, ning transpordisektori heitkoguste vähendamise poliitika võib edendada ELi konkurentsivõimet ja innovatsiooni ning aidata märkimisväärselt säästa, piiramata seejuures liikuvust; on veendunud, et võimalikud uued eesmärgid peaksid põhinema kõigi asjaosaliste ulatuslikul kokkuleppel ning olema saavutatavad tehnika edusammude rakendamise teel; on veendunud, et ressursitõhusat transpordisektorit on võimalik saavutada ainult tasakaalustatud ja sidusa lähenemisviisi abil, mis annab majandustegevuses osalejatele õiged stiimulid;
5. rõhutab energiatõhususe ja taastuvate energiaallikate suurt potentsiaali transpordisektoris; rõhutab, et sektori energia- ja kliimaeesmärgid võib saavutada eri energiaallikaid kombineerides ja olemasolevaid energiasäästmise võimalusi kasutades;
6. märgib, et paljud kütusesäästliku tehnoloogia valdkonna uuendused on turul juba vabalt kättesaadavad;
7. rõhutab, kui oluline on edendada elektritransporti ning suurendada taastuva energia osakaalu elektrisektoris, et saavutada ELi 2020. aasta eesmärgid, eelkõige keskkonnasõbralikud töökohad ja majanduskasv, ning vähendada õhusaastet; märgib, et elektritranspordile üleminekul keskendutakse esmajärjekorras reisijateveole; rõhutab, et tuleb vastu võtta ja rakendada vajalikud reguleerivad meetmed, ning nõuab tungivalt, et komisjon ja liikmesriigid võtaksid kiiresti vastu ühised koostoimivad nõuded ning rajaksid kogu ELi hõlmava laadimise infrastruktuuri; on veendunud, et nn elektrilise liikuvuse arutelu tuleks seada hästi tasakaalustatud konteksti, arvestades ka elektrijalgratate turu võimalusi ning massitranspordi kogemusi elektritrammide ja -rongidega;
8. toonitab info- ja kommunikatsioonitehnoloogia ning intelligentsete transpordisüsteemide ja teenuste suurt potentsiaali transpordi tekitatud heite vähendamiseks reisijate- ja kaubaveos, eelkõige seoses tuleviku energiasüsteemiga, milles elektritranspordil on otsustav osa; on seisukohal, et transpordisektori tehnoloogiakohustustesse tuleb tõsisemalt suhtuda ning edendada transporditeenuste tõhusamat korraldamist; rõhutab vajadust edendada innovaatilisi lahendusi, nt optimeeritud marsruutide planeerimist, ühitamist ning teabevahetust infrastruktuuride ja sõidukite vahel; tuletab meelde, et info- ja kommunikatsioonitehnoloogia ning eriti videokonverentside kasutamine võib vähendada reisimise vajadust nii inimeste kui ka ettevõtete jaoks;
9. rõhutab vajadust transpordiliike ühitavate lahenduste järele ning seda, et ükski transpordiliik ei ole iseenesest piisav, sest maantee-, raudtee-, lennu- ja laevatranspordi arukama kombineerimise järele on selge vajadus;
10. on seisukohal, et info- ja kommunikatsioonitehnoloogia kasutamine maanteetranspordis ning selle liidestest muude transpordiliikidega aitab märkimisväärselt parandada keskkonnatoimet, maanteetranspordi ohutust ja turvalisust, üldist turvalisust ning reisijate ja kaupade liikumist ja tagab seejuures siseturu nõuetekohase toimimise, suurema konkurentsivõime ja tööhõive; rõhutab IKT standardimispoliitika hädavajalikkust, sest lisaks intelligentsete transpordisüsteemide arendamisele aitab see kiirendada elektrisõidukite ning arukate võrkude ja mõõturite tehniliste standardite loomist; neid standardeid tuleks rakendada eelkõige mitmeliigilise transpordi võimalusi käsitlevate teabeteenuste pakkumisel ELi tasandil;

11. kordab oma seisukohta, et järelhaagisega raskeveokeid tuleb laiemalt kasutada, sest see on jätkusuutlik lahendus maanteetranspordi energiatõhususe suurendamiseks; samuti tunnistas, et selle maanteetranspordi liigi ulatuslikumat kasutamist raskendavad lahknevad eeskirjad, mida riigipiiride ületamisel järelhaagisega raskeveokite suhtes kohaldatakse; kutsus komisjoni üles uurima, milliseid erinevusi eeskirjades oleks võimalik hõlpsalt ühtlustada ja kuidas tagada järelhaagisega raskeveokite suurem osakaal piire ületavas transpordis;
12. juhib tähelepanu sellele, et Euroopa teadustöö võib anda uusi lahendusi CO<sub>2</sub> heite vähendamiseks ja transporditõhususe suurendamiseks, ning tervitab komisjoni strateegilist lähenemist sellele küsimusele; rõhutab, et vaja on liikuvuse allprogrammi, mille eesmärk oleks transpordi tõhususe suurendamine, edendades näiteks kõikide transpordiliikide jaoks arukaid ja koostalitlusvõimelisi marsruutimisüsteeme, mis ühendaksid Galileo, SESARi, ERTMSi jne süsteemid; märgib, et intelligentsete transpordisüsteemide rakendamisel võiks kasutada tipp tehnoloogiat, nagu raadiosagedusel põhinev identifitseerimine (RFID) või EGNOS/Galileo; nõuab EGNOSi sertimist, sest see on kasutamise seisukohalt kesksel tähtsusega; on ühtlasi veendunud, et vaja on tõhusamaid viise teadustöö tulemuste turustamiseks ning edasisi uuringuid, mis käsitleksid üha suurenevate taastuvenergia mahtude integreerimist intelligentsema energiasüsteemiga, milles on kesksel kohal elektritransport;
13. palub komisjonil edendada energiatõhusust suurendavate uuenduslike seadmete (nt veoautode spoilerite ja muude aerodünaamikat või toimimist parandavate vahendite) kulutasuvat arendamist ja kasutamist kõikide transpordiliikide puhul;
14. kordab, et kütuste mitmekesistamine ja energiajulgeoleku tugevdamine on ELi transpordisektori kaks peamist ülesannet, mille täitmisele võib erinevatest energiaallikatest paiksel toodetud elekter märkimisväärselt kaasa aidata;
15. rõhutab, et Euroopa Liit peaks maailmaturul säilitama oma tugeva positsiooni jätkusuutlike transpordi- ja mobiilsustoodete valdkonnas, näiteks raudteeliikluse juhtimis- ja infrastruktuurisüsteemid ning liikuvuskorralduse tarkvara; seetõttu nõuab, et liit suurendaks oma jõupingutusi säästva maismaa- ja meretranspordi alases teadus- ja arendustegevuses;
16. pooldab tõeliselt säästlike biokütuste, eeskätt teise põlvkonna biokütuste suuremat rolli ELi energiakombinatsioonis, võttes arvesse maakasutuse kaudset muutust; rõhutab majanduslikke eeliseid, mida tootmise teise põlvkonna biokütustele üleviimine ELi tööstusele annaks; märgib siiski, et biokütuste osa suurendamist peab hästi ette valmistama, parimal juhul kogu ELis ühtlustama, kooskõlastama ja rakendama, kõik sidusrühmad peavad kehtestamise hetkel olema valmis vajalikku kütusekombinatsiooni pakkuma ja riiklikud asutused peavad selgitama kütusekombinatsiooni mis tahes muutmise tagajärgi;
17. on seisukohal, et tarnekindluse tagamiseks on vaja energiaallikaid mitmekesistada ning seoses sellega leiab, et iga uue maksusoodustuse kaalumisel tuleb lähtuda säästvast ja konkurentsivõimelisest kütusekombinatsioonist transpordisektoris;
18. rõhutab, et halduskoormuse vähendamine on esmatähtis, kui tahetakse saavutada Euroopa

raudteede täielik koostalitlus, ning kogu Euroopas tuleks eeskätt tõhustada ja standardida veeremitele loa väljastamise korda;

19. rõhutab, et elektriautodel on transpordiliigina tohtu potentsiaal, eriti linnapiirkondades; palub komisjonil ja liikmesriikidel teha rohkem tööd Euroopa ühiste laadimise standardite väljatöötamiseks, ning rõhutab, et arukate võrkude arendamine on elektriautode edu tagamiseks ülioluline;
20. tunnistab, et Euroopa raudteesektor muutub üha tundlikumaks ELi turul teenuseid osutavate kolmandate riikide tarnijate konkurentsi suhtes; tunneb muret oluliste tõkete pärast, mis ei lase ELi teenusepakkujatel osaleda ELi mittekuuluvate riikide avalikes hangetes;
21. juhib tähelepanu elektrisõidukite rollile energiatõhusa transpordi kujundamisel ning soovib liikmesriikidel võtta meetmeid keskkonnasõbralike ja energiatõhusate maanteesõidukite edendamist käsitleva direktiivi 2009/33/EÜ rakendamiseks avaliku transpordi valdkonnas;
22. juhib tähelepanu vajadusele luua Euroopa tasandil veelgi soodsam keskkond ja stiimulid transpordisektori CO<sub>2</sub> heitkoguste vähendamiseks.

## PARLAMENDIKOMISJONIS TOIMUNUD LÕPPHÄÄLETUSE TULEMUS

<b>Vastuvõtmise kuupäev</b>	6.10.2011						
<b>Lõpphääletuse tulemus</b>	<table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 60%;">+:</td> <td style="text-align: right;">42</td> </tr> <tr> <td>–:</td> <td style="text-align: right;">0</td> </tr> <tr> <td>0:</td> <td style="text-align: right;">4</td> </tr> </table>	+:	42	–:	0	0:	4
+:	42						
–:	0						
0:	4						
<b>Lõpphääletuse ajal kohal olnud liikmed</b>	Jean-Pierre Audy, Ivo Belet, Bendt Bendtsen, Jan Březina, Maria Da Graça Carvalho, Giles Chichester, Ioan Enciu, Vicky Ford, Gaston Franco, Adam Gierek, Norbert Glante, Fiona Hall, Jacky Hénin, Edit Herczog, Romana Jordan Cizelj, Krišjānis Kariņš, Lena Kolarska-Bobińska, Béla Kovács, Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz, Marisa Matias, Judith A. Merkies, Jaroslav Paška, Miloslav Ransdorf, Herbert Reul, Jens Rohde, Paul Rübig, Amalia Sartori, Francisco Sosa Wagner, Konrad Szymański, Michael Theurer, Evžen Tošenovský, Ioannis A. Tsoukalas, Claude Turmes, Niki Tzavela, Marita Ulvskog, Vladimir Urutchev, Alejo Vidal-Quadras, Henri Weber						
<b>Lõpphääletuse ajal kohal olnud asendusliige/asendusliikmed</b>	Antonio Cancian, Jolanta Emilia Hibner, Yannick Jadot, Werner Langen, Marian-Jean Marinescu, Vladko Todorov Panayotov, Catherine Trautmann						
<b>Lõpphääletuse ajal kohal olnud asendusliige/asendusliikmed (kodukorra art 187 lg 2)</b>	Werner Schulz						

20.10.2011

## REGIONAALARENGUKOMISJONI ARVAMUS

transpordi- ja turismikomisjonile

Euroopa ühtse transpordipiirkonna tegevuskava ning konkurentsivõimelise ja ressursitõhusa transpordisüsteemi kohta  
(2011/2096(INI))

Arvamuse koostaja: Wojciech Michał Olejniczak

### ETTEPANEKUD

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

1. märgib, et transpordinfrastruktuuri ja geograafilise ligipääsetavuse seisukohast esineb suuri erinevusi nii ELi ida- ja läänepoolsete osade, põhja- ja lõunapiirkondade kui ka kesksete, äärepoolsete ja kaugeimate piirkondade vahel; on seisukohal, et ELi transpordisüsteem peaks territoriaalse sidususe põhimõtte kohaselt toetama tasakaalustatud piirkondlikku arengut ja territoriaalset ühtekuuluvust ning arvestama säästva arengu eesmärkidega, mis lõpptulemusena viib Euroopa ühtse transpordipiirkonna loomiseni; tõstab esile saarte, mägialade ja kaugeimate piirkondade erivajadusi, nagu juurdepääsetavus ja tõhusad ühendused keskpiirkondadega, konkurentsipositsiooni parandamine ning piirkondlike lennujaamade ja Euroopa-siseste ning -väliste mereteede potentsiaali kasutamine; rõhutab nn transpordi ekvivalendi põhimõtte kohaldamist, samuti mägialade ja kaugeimate piirkondade eripära;
2. tuletab meelde piirkondliku poliitika otsustavat rolli Euroopa transpordi tasakaalustatud arenguks vajalike kohanduste teostamisel; palub ELil ja liikmesriikidel tagada eelarve planeerimisel küllaldane riiklik rahastamine ning piisav projektide kavandamise ja rakendamise suutlikkus, kuid mitte teha seda ühtekuuluvuspoliitika eesmärkide ja vahendite arvelt; rõhutab asjaolu, et ELi kaasrahastamise osa suurendamine lähenemipiirkondade transpordinfrastruktuuri projektides võib aidata parandada liidu abi vastuvõtmise võimet; tuletab meelde komisjoni soovitusi kasutada ühtekuuluvuspoliitika vahendeid ressursitõhusamalt ja seada esikohale kestlikkust suurendavaid transpordiprojekte, mis kuuluvad olemasolevasse integreeritud transpordistrateegiasse;

palub liikmesriikidel mõelda sellele, et tõhusa Euroopa transpordivõrgustiku kujundamiseks on vaja arvestatavat rahastamist ning saadaval on mitmesugused avalikud ja erasektori rahastamisallikad;

3. juhib tähelepanu asjaolule, et linnatransporditeenuste puhul kehtib subsidiaarsuse põhimõte; rõhutab siiski, et Euroopa tasandi koostöö, koordineerimine ja rahastamine aitaks kohalikel asutustel lahendada probleeme, mida nad kohtavad kaasava majanduskasvu ja parema sotsiaalse kaasatuse eesmärkide poole püüdlisel; märgib, et linnaalade suurimad probleemid on liiklusummikud, õhu- ja mürasaaste; on seetõttu veendunud, et kohalikud omavalitsused võiksid anda olulise panuse kliimamuutuste vastu võitlemise, kui kasutaksid arukaid kohaliku tasandi ühistranspordisüsteeme ja planeeriksid linnaosasisid jätkusuutlikult, rajades sealhulgas jalgrattateid; kõigi nende probleemide tulemuslikuks lahendamiseks nõuab linna-, linnalähedaste ja maapiirkondade transpordi integreeritud haldamist;
4. juhib tähelepanu sellele, et transpordivõrgustikel on ruumilise planeerimise poliitikas juhtiv roll; rõhutab suurte transpordiinfrastruktuuride, näiteks kiirraudteeliinide erilist tähtsust kohaliku arengu kiirendamisel; on seisukohal, et makropiirkonnad ja nende arengustrateegiad võiksid täita aktiivsemat osa kooskõlastatud, tulemusliku ja säästva transpordipoliitika rakendamisel; tuletab meelde, kui tähtis on kavandada ja rakendada ühiseid transpordiinfrastruktuuri strateegiaid, samuti levitada transpordi valdkonna parimaid tavasid; rõhutab, et ELi kodanikud ja ettevõtted saavad Euroopa ühtsest transpordipiirkonnast otsest kasu, kuna ühtse piirkonna rajamise eesmärgiks on kauba- ja reisijateveoks vajaliku aja ning vahendite vähendamine ja turgude tihedam integreerimine;
5. tuletab meelde, et oluline on kavandada ja rakendada piiriüleseid ühiseid transpordiinfrastruktuuri strateegiaid; rõhutab sellega seoses Euroopa territoriaalse koostöö tähtsust nende kooskõlastatud strateegiate koostamisel, samuti teatavate piiriüleste investeeringute kiireloomulisust;
6. palub komisjonil ja liikmesriikidel kaasata valge raamatu rakendamisse ka kohalikud ja piirkondlikud ametiasutused;
7. rõhutab, et hea transpordiinfrastruktuuri ja juurdepääsu rajamine muudab kõik piirkonnad majanduslikult tugevamaks ja otseinvesteeringute mõttes huvipakkumaks, tugevdades pikema aja jooksul nii nende piirkondade kui kogu ELi konkurentsivõimet ja -positsiooni, kindlustades siseturu kindla arengu ja täites territoriaalse ühtekuuluvuse eesmärgi;
8. rõhutab, et Euroopa eri piirkondi ja merealasisid ühendavad lühimereveod ja siseveeteed on äärmiselt olulised, kuid nende võimalusi ei ole veel täielikult ära kasutatud; näeb neis valdkondades võimalusi siseturu edasiarendamiseks ja ühtekuuluvuspoliitika eesmärkidele lähenemiseks; peab oluliseks koostada loodusõnnetuste puhuks alternatiivsed piirkondadevahelise kauba- ja reisijateveo kavad.



## PARLAMENDIKOMISJONIS TOIMUNUD LÕPPHÄÄLETUSE TULEMUS

<b>Vastuvõtmise kuupäev</b>	6.10.2011
<b>Lõpphääletuse tulemus</b>	+: 40 -: 2 0: 1
<b>Lõpphääletuse ajal kohal olnud liikmed</b>	François Alfonsi, Luís Paulo Alves, Charalampos Angourakis, Catherine Bearder, Jean-Paul Besset, Victor Boștinaru, Philip Bradbourn, Zuzana Brzobohatá, John Bufton, Alain Cadec, Salvatore Caronna, Tamás Deutsch, Rosa Estaràs Ferragut, Brice Hortefeux, Danuta Maria Hübner, Filiz Hakaeva Hyusmenova, Juozas Imbrasas, María Irigoyen Pérez, Seán Kelly, Mojca Kleva, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Ramona Nicole Mănescu, Riikka Manner, Iosif Matula, Erminia Mazzoni, Lambert van Nistelrooij, Jan Olbrycht, Monika Smolková, Georgios Stavrakakis, Nuno Teixeira, Michail Tremopoulos, Viktor Uspaskich, Oldřich Vlasák, Kerstin Westphal, Joachim Zeller
<b>Lõpphääletuse ajal kohal olnud asendusliige/asendusliikmed</b>	Jens Geier, Lena Kolarska-Bobińska, Maurice Ponga, Elisabeth Schroedter, Patrice Tirolien, Giommara Uggias, Derek Vaughan, Sabine Verheyen

## PARLAMENDIKOMISJONIS TOIMUNUD LÕPPHÄÄLETUSE TULEMUS

<b>Vastuvõtmise kuupäev</b>	22.11.2011						
<b>Lõpphääletuse tulemus</b>	<table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 60%;">+:</td> <td style="text-align: right;">34</td> </tr> <tr> <td>–:</td> <td style="text-align: right;">5</td> </tr> <tr> <td>0:</td> <td style="text-align: right;">2</td> </tr> </table>	+:	34	–:	5	0:	2
+:	34						
–:	5						
0:	2						
<b>Lõpphääletuse ajal kohal olnud liikmed</b>	Inés Ayala Sender, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Antonio Cancian, Michael Cramer, Philippe De Backer, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Carlo Fidanza, Knut Fleckenstein, Jacqueline Foster, Mathieu Grosch, Jim Higgins, Dieter-Lebrecht Koch, Georgios Koumoutsakos, Werner Kuhn, Jörg Leichtfried, Bogusław Liberadzki, Eva Lichtenberger, Marian-Jean Marinescu, Gesine Meissner, Hubert Pirker, David-Maria Sassoli, Vilja Savisaar-Toomast, Olga Sehnalová, Debora Serracchiani, Brian Simpson, Keith Taylor, Silvia-Adriana Țicău, Thomas Ulmer, Peter van Dalen, Dominique Vlasto, Artur Zasada, Roberts Zile						
<b>Lõpphääletuse ajal kohal olnud asendusliige/asendusliikmed</b>	Philip Bradbourn, Michel Dantin, Dominique Riquet, Alfreds Rubiks, Laurence J.A.J. Stassen, Sabine Wils						
<b>Lõpphääletuse ajal kohal olnud asendusliige/asendusliikmed (kodukorra art 187 lg 2)</b>	Jan Mulder						