



EUROOPA PARLAMENT

2009–2014

Istungidokument

A7-0241/2013

6.8.2013

RAPORT

Euroopa transporditehnoloogia strateegia edendamine Euroopa tulevase säästva liikuvuse huvides
(2012/2298(INI))

Transpordi- ja turismikomisjon

Raportöör: Michael Cramer

SISUKORD

	lk
EUROOPA PARLAMENDI RESOLUTSIOONI ETTEPANEK.....	3
SELETUSKIRI	12
REGIONAALARENGUKOMISJONI ARVAMUS	13
PARLAMENDIKOMISJONIS TOIMUNUD LÕPPHÄÄLETUSE TULEMUS.....	17

EUROOPA PARLAMENDI RESOLUTSIOONI ETTEPANEK

Euroopa transporditehnoloogia strateegia edendamise kohta Euroopa tulevase säästva liikuvuse huvides

(2012/2298(INI))

Euroopa Parlament,

- võttes arvesse komisjoni teatist „Teadusuuringud ja innovatsioon Euroopa tulevase liikuvuse huvides. Euroopa transporditehnoloogia strateegia väljatöötamine” (COM(2012)501),
 - võttes arvesse komisjoni teatist „Horisont 2020 – teadusuuringute ja innovatsiooni raamprogramm” (COM(2011)808),
 - võttes arvesse komisjoni 2011. aasta valget raamatut „Euroopa ühtse transpordipiirkonna tegevuskava – konkurentsivõimelise ja ressursitõhusa transpordisüsteemi suunas” (COM(2011)144),
 - võttes arvesse komisjoni teatist „Euroopa 2020. aastal. Aruka, jätkusuutliku ja kaasava majanduskasvu strateegia” (COM(2010)2020),
 - võttes arvesse oma 8. juuli 2011. aasta resolutsiooni Euroopa liiklusohutuse kohta aastatel 2011–2020,¹
 - võttes arvesse kodukorra artiklit 48,
 - võttes arvesse transpordi- ja turismikomisjoni raportit ning regionaalarengukomisjoni arvamust (A7-0241/2013),
- A. arvestades, et komisjon on tuvastanud Euroopa transpordi innovatsioonisüsteemi puudused;
- B. arvestades, et transpordisektori teadusuuringutesse ja innovatsiooni investeerimine tähendab ka majandusse ja töökohtade loomisesse investeerimist, mistõttu võib neil investeeringutel olla kolmekordne mõju;
- C. arvestades, et innovatsioon on hädavajalik selleks, et luua üldsuse jaoks arukam, turvalisem ja intelligentsem transpordisüsteem, lahendada transpordisektori keskkonnaprobleemid ja saavutada vähese CO₂-heitega majandus;
- D. arvestades, et transpordivaldkonna innovatsiooniga on tihedalt seotud ka strateegia „Euroopa 2020” kliimamuutusi ja energiat puudutavad eesmärgid (20% vähem kasvuhoonegaaside heidet kui aastal 1990, 20% energia tootmine taastuvatest energiaallikatest ja energiatõhususe suurendamine 20%), samuti eesmärk vähendada liiklussurmasid 2001. aastaga võrreldes 50%;

¹ Vastuvõetud tekstid, P7_TA(2011)0408.

- E. arvestades, et selleks, et veenda arvukaid ettevõtteid ja teenuseosutajaid muutma oma paradigmat ja kasutama ära innovatsioonivõimalusi, mida pakuvad loominguine lähenemine ja uuenduslikud käsitused, mida on kirjeldatud komisjoni teatise COM(2012)501 punktis 5.3, peavad tugevalt muutuma tarbijate hoiak ja nõudmised;
- F. arvestades, et transporditeemalises valges raamatus ning eelkõige selle jaos 3.2 („Innovatsioon tulevikus – tehnoloogia ja käitumine”) esitatud algatused, samuti algatused nr 7 („Mitmeliigiline kaubavedu: e-kaubaveod”) ja nr 22 („Tõrgeteta liikuvus uksest ukseni”) on väga kiiduväärsed;
- G. arvestades, et Euroopa Liidu strateegia raames tuleb ühendatud, ristseotud, integreeritud ja ressursitõhusa ühtse Euroopa transpordiruumi loomiseks saavutada tasakaal nende meetmete vahel, millega vähendatakse transpordi keskkonnamõju, ning nende meetmete vahel, mille eesmärk on tagada Euroopa Liidus liikumisvabadus;
- H. arvestades, et Euroopa Liidus hukkus 2012. aastal maanteeliikluses üle 31 000 inimese ning üle 1 500 000 inimese sai vigastada (osadel juhtudest tõsiselt);
- I. arvestades, et juba praegu on olemas tehnoloogiad, mida on võimalik kasutada Euroopa Liidu transpordiohutuspiirkonna eesmärkide saavutamiseks, kuid neid ei ole veel turule toodud;

Üldpõhimõtted

1. rõhutab, et Euroopa tulevase säästva liikuvuse huve teeniva Euroopa transporditehnoloogia strateegiaga tuleks eelkõige edendada teenuste kvaliteeti, reisijate ja ettevõtete heaolu ning säästvat liikuvust ning see strateegia peaks põhinema liidu eesmärkidel ja õigusaktidel, milles käsitletakse energiatarbimist, liikluse müra, õhusaastet, toormaterjali ja kasvuhoonegaaside heite vähendamise sihte aastateks 2020, 2030 ja 2050, samuti tuleks selle abil parandada tervist ja elukvaliteeti, tõsta teenuste kvaliteeti, töötada välja kasutajate vajadustele üha paremini kohandatud lahendused ning suurendada ohutust ja turvalisust;
2. kutsub komisjoni ja nõukogu üles tunnustama algatuse Horisont 2020 olulisust ning eraldama sellele piisavalt vahendeid, pidades silmas teadusuuringute ja innovatsiooni tähtsust kogu ELi majanduse jaoks;
3. kiidab heaks komisjoni eesmärgi kooskõlastada transpordi valdkonna teadusuuringuid ja innovatsiooni paremini Euroopa transpordipoliitika eesmärkide ja konkreetsete valdkondade tegevuskavadega, kuid usub, et komisjoni teatistes välja pakutud lähenemisviisi tuleb kohandada vastavalt käesolevas dokumendis määratletud prioriteetidele;
4. on veendunud, et Euroopa transporditehnoloogia strateegia peaks hõlmama kõiki ELi piirkondi, et tagada isikute ja kaupade tõhus liikumine ning seega ka Euroopa tõelise ühtse turu loomine;
5. usub, et teadusuuringute ja innovatsiooni tõhusam, sidusam ja sihipärasem kasutamine transpordipoliitika kehtestamisel ja rakendamisel on väga tähtis selleks, et reageerida

uutele olukordadele, vabaneda konventsionaalsest mõtlemisest ja keskenduda eesrindlikele ideedele, eesmärgiga pakkuda kasutajatele uuenduslikke transpordilahendusi, mis vastavad kättesaadavuse, tasuvuse, usaldusväärsuse, kvaliteedi ja järjepidevuse seisukohast nende vajadustele ja nõuetele;

6. ergutab komisjoni rajama teadusuuringuid ja innovatsiooni soodustava raamistiku, luues kõikide transpordi- ja liikuvusliikide jaoks õiglased, tõhusad ja uuenduslikud hinnasüsteemid, kasutades eelkõige väliskulude sisestamist ning võttes arvesse põhimõtteid „saastaja maksab” ja „kasutaja maksab”;
7. tunnistab komisjoni kavandatud transpordialaste teadusuuringute ja innovatsiooni jälgimis- ja teabesüsteemi (TRIMIS) kasulikkust ning jääb arvamusele, et selle puhul tuleks arvesse võtta ka kasutajate seisukohta, kuna nii on võimalik kindlaks määrata, kuidas harjumused innovatsiooni takistavad, ning leida uusi võimalusi ja levitada uusi teenuseliike, mille abil edendada ja hoogustada ühiskonna suhtumise muutmist säästva transpordi suhtes;
8. rõhutab, et konkreetsete tehnoloogialahendustega seotus võib takistada transpordi valdkonna innovatsioonipotentsiaali täielikku realiseerimist ja uute uuenduslike ideede väljaarendamist; on seetõttu seisukohal, et liidu poliitika peaks olema alternatiivsete transporditehnoloogiate suhtes neutraalne (tehnoloogianeutraalsus), nii et prioriteetidid ja rahastamine otsustataks konkreetsetes transpordivaldkonnas kasutatavate tehnoloogiate kogu olelusringi jooksul saavutatavate tulemuste põhjal; on arvamusel, et ühtlustamismeetmetega ei tohi takistada transpordisektoris uuenduslike või alternatiivsete lahenduste väljatöötamist, energiaallikate jaotuse mitmekesisust ega arukate kommunikatsioonitehnoloogiate kasutuselevõttu;
9. rõhutab, et ettevõtjate ja avaliku sektori asutuste toetamiseks uute lahenduste ja uuenduslike tehnoloogiate kasutuselevõtul on vaja tõhusamat innovatsiooniahelat ja rohkem investeringuid sellistesse meetmetesse nagu majanduslikud stiimulid, mille abil ületada kasutuselevõtu ja turul läbilöömise tõkked (kogu tsüklit hõlmavad kohustused); ärgitab seetõttu komisjoni võtma meetmeid lähtuvalt seisukohast, et transpordisektori innovatsioonipotentsiaali täielikuks vallandamiseks ja uuenduslike ettevõtete toetamiseks tuleb toetada ka uute lahenduste turuletoomist, tutvustamist ja täielikku rakendamist ning et asjakohaste juhtimis- ja rahastamisvahenditega on võimalik tagada teadusuuringute tulemuste kiire rakendamine;
10. on veendunud, et sellist strateegiat peaksid ära kasutama kõik Euroopa piirkonnad ja nende töötav elanikkond, ning rõhutab, et arvesse tuleb võtta ka piirkondlike eripärasid ja potentsiaali (eelkõige keskkonnahoidlikumate transpordiliikide väljatöötamisel); kutsub madalamate tasandite ametiasutusi ning sidusrühmi üles looma säästva liikuvuse valdkonnas innovatsioonipartnerlusi;
11. nõuab, et väikeste ja keskmise suurusega ettevõtjate (VKEde) teadusuuringuid ja innovatsioonitegevust toetataks rohkem, lihtsustades eelkõige ELi rahaliste vahendite kättesaadavust ja vähendades halduskoormust, ning rõhutab, kui tähtis on luua ja säilitada teadusuuringute ja innovatsiooni abil töökohti ning saavutada jätkusuutlik majanduskasv;
12. on endiselt arvamusel, et ELi struktuuri- ja investeerimisfondide investeringutega

luuakse Euroopa piirkondades säästva liikuvuse aruka spetsialiseerumise väljatöötamiseks olulised võimalused;

13. ergutab riiklikke ja piirkondlikke ametiasutusi töötama välja teadusuuringute ja arendustegevuse alased strateegiad, mis põhinevad aruka spetsialiseerumise põhimõttel, et võtta tõhusamalt kasutusele struktuurifondide vahendid ning suurendada avaliku ja erasektori investeeringute koostoimet;
14. tuletab sellega seoses meelde, et uuenduslikku tehnoloogiat käsitleva strateegia loomisel tuleb lähtuda asjaomaste piirkondade iseloomust ja eripäradest, mis tähendab, et ühtsest lähenemisviisist ei piisa; on seisukohal, et näiteks konkreetsete territoriaalsete piirangutega piirkondadel (näiteks saartel, mägipiirkondadel, äärepoolseimatel ja hõredalt asustatud piirkondadel) on teistsugune majanduslik vms potentsiaal, mille realiseerimiseks on vaja asjakohaseid ja uuenduslikke liikuvusalaseid lahendusi; märgib sellega seoses vajadust eraldada säästvale transporditaristule piisavalt vahendeid;
15. toonitab vajadust lihtsustada ELi, riikide ja piirkondade, aga ka kohalikul ja piiriülesel tasandil teadusuuringute ja innovatsiooni rahastamise haldusmenetlusi, et kehtestada selge ja läbipaistev õigusraamistik;
16. rõhutab, et jätkata tuleb liikluses hukkunud või vigastada saanud isikute arvu vähendamise püüdeid; nõuab tungivalt, et komisjon võtaks arvesse ja rakendaks Euroopa Parlamendis suure hääleteenamusega vastu võetud liiklusohutuse parandamise alaseid ettepanekuid;
17. on seisukohal, et transporditehnoloogia muutmine on õige ja tähtis; rõhutab siiski, et see peab toimuma keeldude kehtestamise asemel stiimulite abil, millega toetatakse uue ressursitõhusa tehnoloogia kasutamist;
18. rõhutab, et uuenduslike värskete transpordilahenduste või juba läbiproovitud meetodite uutes kombinatsioonides kasutamise kaalumist ei tohi kuidagi keelata;

Üldmeetmed

19. usub, et säästva liikuvuse valdkonna teadusuuringud ja innovatsioon peaksid põhinema integratsiooni põhimõttel, eriti piiriüleste puuduvate lülide kaotamisel (ühendamine), süsteemidevahelisel ja -sisesel suuremal kooskõlal (koostalitlusvõime) ning sellistel eesmärkidel, mille abil püütakse kombineerida konkreetsete marsruutide jaoks kõige asjakohasemaid ja säästvamaid transpordiviise (ühendveod ja mitmeliigiline transport);
20. tuletab meelde, et EL peab töötama välja tõelise ühise transpordipoliitika ning tagama piisava transpordi kõigis Euroopa piirkondades ja nende vahel, samuti selle sidususe kohalikul, piirkondlikul, riikide ja Euroopa tasandil; kutsub liikmesriike ja piirkondi üles tagama, et mudelite jaotus kajastab senisest suuremat orienteeritust tõeliselt säästvale liikuvusele;
21. toonitab, et see strateegia peab põhinema integreerival mudelil, milles tähtsustatakse kõige enam piirkondadevahelisi ühendusi ja piiriüleste puuduvate ühenduslülide loomist, sealhulgas geograafiliselt killustatud piirkondades, ning mille kohaselt oleks mitmeliigilise veo uuenduslike lahendustega võimalik vähendada piirkondadevahelist

ebavõrdsust, soodustada tööjõu liikumist ning suurendada territoriaalset ühtekuuluvust; tunnistas, et transpordivõrkude valdkonnas esineb piirkondade vahel praegu märkimisväärseid erinevusi, ja juhib tähelepanu vajadusele investeerida konkreetsete ebasoodsate tingimustega piirkondades säästvatesse transporditehnoloogiatesse ja lahendustesse, võttes samuti arvesse Euroopa ühendamise rahastu potentsiaali;

22. rõhutab, et teadusuuringute ja innovatsiooni käigus tuleks keskenduda ka säästvate taristuelementide väljatöötamisele, mille abil aidata kaasa üleminekule selliste taastuvate põhimaterjalide nagu puit või komposiitmaterjalid kasutamisele raudteetaristu komponentidena (näiteks kontaktliinide või signalisatsioonisüsteemide postid, platvormide või sildade ehitusmaterjal); juhib tähelepanu asjaolule, et see hõlmab ka teadusuuringuid ja uuendustegevust mille eesmärk on töötada välja alternatiiv puitliiprite immutusvahendile kreosoodile, mille kasutamine ELi õigusaktide kohaselt 2018. aastast keelustatakse;
23. rõhutab, et uusi liikuvuskontseptsioone ei saa peale sundida ja et säästvama käitumise edendamiseks on vaja tegeleda intensiivsemalt teadusuuringutega sellistes valdkondades nagu ökosotsiaalsed teadmised, linna- ja ruumiline planeerimine ning liikuvuse nõudluse ja käitumise muutmisega seotud tehnoloogiad, mille eesmärk on transpordivoogude parem juhtimine, muu hulgas uuenduslike liikuvuskorraldusvahendite, kasutajate vajadustele vastavate uksest ukseni tõrgeteta liikuvusahelate, keskkonnahoidlike ja arukate sõidukijuhtimissüsteemide ning reaaliajase teavet edastavate info- ja kommunikatsioonitehnoloogiate abil;
24. on seisukohal, et kohalike ja piirkondlike ametiasutuste kaasamine transpordi ja liikuvuse alase innovatsioonipoliitika kujundamisse Euroopa Liidu tasandil on äärmiselt oluline; juhib tähelepanu asjaolule, et nende avaliku sektori asutuste kogemustest ja teadmistest on kasu nii tehnoloogiate, taristu, sõiduautode ja reisijate integreerimise kui ka liikuvusega seotud uute sotsiaalsete harjumuste edendamise valdkonnas; märgib, et kohaliku ja piirkondliku tasandi ametiasutused on võimelised määratlema – ja kohustatud lahendama – kõige teravamaid liikuvusprobleeme, nad katsetavad ja tutvustavad pidevalt uusi häid tavasid ja uuenduslike ideid ning on innovatsiooniga eriliselt harjunud, kuna neil tuleb pidevalt lahendada väga mitmesuguseid olukordi;
25. rõhutab, et transpordisektoris tuleb teadusuuringute käigus käsitleda ka õiglast konkurentsi transpordiliikide sees ja vahel, aga ka praeguste ettevõtlusmudelitega seotud seaduspärase õiguste tekitatud takistusi – muu hulgas tuleks eelkõige tegeleda tehnoloogiliste vahenditega, mis on vajalikud kabotaažieskirjade sidusamaks ja tulemuslikumaks jõustamiseks ja paremaks kontrollimiseks, samuti maanteetranspordi sotsiaalsete aspektide ning sektoris töötavate isikute töötingimustega;
26. toonitab pakulist vajadust leida kõikide transpordiliikide põhjustatava müra vähendamiseks (eriti müraallika juures) uuenduslikud lahendused, et kaitsta ELi kodanike tervist ja elukvaliteeti ning tagada üldsuse poolehoid; tuleb sellega seoses kindlalt meelde oma resolutsiooni Euroopa ühtse transpordipiirkonna kohta, milles nõuti, et 2020. aastaks tuleb raudteeveeremite põhjustatavat müra ja vibratsiooni vähendada 20% (võrreldes 2010. aasta tasemega); rõhutab uuesti, et transpordivaldkonna uute tehnoloogiate, strateegiate ja taristu väljatöötamisel tuleks algusest peale pöörata suurt

tähelepanu mürale;

27. on veendunud, et taristu ja sõidukite vahelise vastasmõjuga seonduvatel uuenduslikel tehnoloogiatel võib olla oluline roll õnnetuste arvu, müra, vibratsiooni, energiatarbimise, gaaside heite ja kliimamõju vähendamisel;
28. kinnitab, et transpordi- ja liikuvustehnoloogiate puhtamate energiaallikate saavutamiseks tehtavad jõupingutused peaksid seonduma tõhusamate kontseptsioonide ja sõidukite parema disainiga; rõhutab energiasäästupotentsiaali, mida pakuvad uuenduslikud ideed, näiteks energiakogumise meetmed, mille puhul kasutatakse ära taastuvate energiaallikate ja alternatiivkütuste pakutavad võimalused;
29. rõhutab, et lisaks uue transporditaristu ehitamise peale mõtlemisele tuleb teadus- ja arendustegevuse strateegiates võtta selgelt arvesse ka parandamise, hooldamise ja ajakohastamise aspekte, hõlmates näiteks aruka liikluskorralduse komponendid ning sõiduki ja taristu vahelise teabeedustustehnoloogia;
30. kutsub liikmesriike ja komisjoni üles investeerima intelligentsete transpordisüsteemide alastes teadusuuringutesse ning tagama nende elluviimise, et aidata kaasa liiklusummikute vähendamisele, Euroopa transpordi ökotõhususe suurendamisele ja ohutusstandardite parandamisele;
31. kutsub komisjoni üles kaaluma konteinerite ja muude transpordimahutite ning sõidukite mõõtmete ühtlustamist kõikide transpordiliikide puhul, et aidata saavutada koostalitlusvõime ja ühendvedude alane eesmärk;
32. kutsub komisjoni üles koostama liikmesriikide jaoks käsiraamatu parimate tavadega selle kohta, kuidas pidada kinni õhukvaliteedi direktiivis kehtestatud piirväärtustest;

Erimeetmed

33. tunnistab, kui olulised on üksikisikute liikuvuse valdkonna teadusuuringud ja innovatsioon, ning toonitab, et määrava tähtsusega on ka transpordikasutajate käitumine; nõuab stiimulite loomist selleks, et soodustada säästva, kehalist aktiivsust eeldava, turvalise ja tervisliku transpordi- ja liikuvusviisi valimist, et töötada välja uuenduslikud käsitused, millega edendatakse keskkonnasõbralikku ühistransporti, kõndimist ja jalgrattasõitu, võttes arvesse linnapiirkondade, linnaümbruse, linnastute ja maapiirkondade vajadusi ja eripära; peab oluliseks transporditeenuste koostalitlusvõime parandamist ning on veendunud, et tüübikinnitusasutused peavad olema eriliselt reageerimisvalmis ja tegelema selliste võimalike tehniliste või haldusprobleemidega viivitamatult, et avada turg eelnimetatud omadustele vastavatele uutele transpordivahenditele;
34. toonitab, et ELi institutsioonid peavad andma oma liikuvuskorralduse teenuste heade tavadega eeskjuju ning juhtima vajalikke jõupingutusi ja saavutatud tulemusi läbipaistvalt, et sellest saaks liidu institutsioonide tunnusmärk;
35. toonitab vajadust edendada säästva transpordi valdkonnas edukaid tavasid ning tõhustada koostööd ja heade tavade vahetamist sarnase arengupotentsiaaliga piirkondade vahel;

soovib kohalikel ametiasutustel lähtuda heade tavade näidetest, töötades tihedas koostöös kodanikuühiskonnaga välja säästva linnalise liikumiskeskonna kavad;

36. on veendunud, et Euroopa satelliitnavigatsioonisüsteemid (näiteks Galileo) peaksid olema Euroopa intelligentse ja tõhusa transpordi väljakujundamise oluliseks tugisambaks;
37. toetab teadusuuringuid ja innovatsiooni, mille abil vähendada sõidukite omamist, saavutada selle asemel transpordikasutajate ebakonventsionaalsed käitumismustrid ning töötada välja transpordiga seotud uued teenuseliigid, nagu autode või jalgrataste ühiskasutus; ergutab komisjoni edendama intensiivsemalt üksikisikute liikuvuse kollektiivseid viise ning üksiku kasutaja vajadusi paremini arvestavaid avalikke ja ühistranspordisüsteeme;
38. nõuab teadusuuringute laiendamist ka maksu- ja haldusvaldkonda, et pakkuda nii üksikisikutele kui ka toodete, teenuste ja/või sisu tootjatele või tarnijatele maksude, tasude ja avalike hindade näol loomungulisi stiimuleid, mille abil edendada jalgrattasõitu, kõndimist ning asjakohastel puhkudel nende kombineerimist ühistranspordivahendite ja muude säästva liikuvuse vormidega;
39. rõhutab taas vajadust parandada ja edendada avaandmelahendustel põhinevate integreeritud ja elektrooniliste teabe- ja piletisüsteemide abil mitmeliigilist transporti; juhib tähelepanu asjaolule, et selle valdkonna teadusuuringud ja innovatsioon peaksid olema suunatud eelkõige takistamatule ligipääsule, koostalitlusvõimele, taskukohasusele, hindade läbipaistvusele, kasutajasõbralikkusele ja tõhususele;
40. rõhutab vajadust töötada välja kestvad uuenduslikud taristulahendused (ja arendada muu hulgas paremini teabe-, makse- ja broneerimissüsteeme), mille puhul võetakse eelkõige arvesse kõikide reisijate, eriti puudega inimeste ja piiratud liikumisvõimega isikute (näiteks ratastoolis inimeste või lapsevankri, jalgratta või raske pagasiga isikute) takistamatut ligipääsu; pooldab ühistranspordi graafikute ja hilinemiste alase teabe vabalt kättesaadavaks muutmist, et võimaldada kolmandatel isikutel töötada välja reisijate mugavust suurendavaid eri telemaatilisi rakendusi, mille abil näiteks edastada reaajas teavet selle kohta, kuidas eri transpordiliikidega konkreetseesse sihtkohta jõuda, või võrrelda eri transpordiliikide ökoloogilist jalajälge samasse sihtkohta reisimise puhul;
42. rõhutab, et linna- ja elupiirkondade transpordi ja liikuvuse valdkonna innovatsiooni edendamisel tuleks keskenduda tervisele ja elukvaliteedile, hõlmates ka kõikide jaoks õiglast ruumikasutust, müra vähendamist ja puhtamat õhku;
43. tuletab komisjonile meelde tungivat vajadust parandada kõigi liiklejate, eriti kõige haavatavamate isikute (näiteks laste, eakate, jalakäijate, jalgratturite ja puudega või piiratud liikumisvõimega inimeste) ohutust; kiidab heaks teadusuuringute ja innovatsiooni projektid, milles ühendatakse tehnoloogilised lahendused arukate sõidukijuhtide ja nende käitumuslike lähenemisviisidega;
44. on veendunud, et liiklusummikute vähendamiseks linnapiirkondades ja tiheda hoonestusega piirkondades on oluline suurendada olemasolevate transpordivõimaluste tõhusust, leida tehnoloogia arendamise abil alternatiivseid transpordilahendusi ja ergutada nende kasutamist;

45. julgustab komisjoni edendama hoogsalt innovatsiooni heitevabade laevade, eelkõige parvlaevade, kruisilaevade ja merelaevade alal, tuginedes taastuva tuule-, päikese- ja laineenergia kasutamisele ning kombineerides seda kütuseelemenditehnoloogiaga;
46. kutsub komisjoni üles keskendumata teadusuuringutes sellele, et vähendada veelgi kõikide transpordiliikide põhjustatava heite mõju tervisele ja kliimale;
47. on arvamusel, et sidus ja tõhus Euroopa transporditehnoloogia strateegia peab olema kooskõlas strateegiaga „Euroopa 2020” (COM(2010)2020) ja 1990. aastatega seotud vähendamiseesmärkidega, samuti peab see olema täielikus kooskõlas 2011. aasta transpordialase valge raamatuga „Euroopa ühtse transpordipiirkonna tegevuskava – konkurentsivõimelise ja ressursitõhusa transpordisüsteemi suunas” (COM(2011)0144), pidades silmas territoriaalset ühtekuuluvust ja tasakaalustatud arengut; on veendunud, et see peaks võimaldama vähendada energiatarbimist, liikluse müra, liiklusvajadusi, õhusaastet ja kasvuhoonegaaside heidet; toonitab, et selleks peab EL sätestama kindlad eesmärgid aastateks 2020, 2030 ja 2050;
48. rõhutab vajadust edendada teadusuuringuid ja innovatsiooni ka siseveeliikluse valdkonnas, et töötada välja keskkonnahoidlikud veesõidukid ja tehnoloogiad, mis oleksid kohandatud madala süvisega navigeerimiseks, näiteks säästva siseveeliikluse raames jõgedel sõitmiseks kohandatud laevadele (River Adapted Ships for Sustainable Inland Navigation – RASSIN), sest see võimaldaks kokkuhoidu siseveeteede taristus;
49. tunneb heameelt komisjoni ettepaneku üle luua transpordialaste teadusuuringute ja innovatsiooni jälgimis- ja teabesüsteem (TRIMIS); toonitab, kui oluline on anda piirkonna tasandi poliitikakujundajatele korrapäraselt ja tasuta kergesti kättesaadavat ja usaldusväärset teavet; peab kahetsusväärseks asjaolu, et teavet transpordiprojektide rahastamise kohta ELi vahenditest on siiani väga keeruline saada;
50. soovib komisjonil arendada algatusi, nagu auhind RegioStars, mille raames teha kindlaks ja premeerida säästva linnaarengu projekte;
51. rõhutab, et ELi terviklikku strateegiat tuleb toetada alt-üles lähenemisviisi kaudu, st kohalike ja piirkondlike ametiasutuste ning riikide valitsuste poolt põhjalikult ettevalmistatud integreeritud transpordistrateegiatega; on seisukohal, et selliste strateegiate väljatöötamist tuleks toetada ELi fondidest;
52. on arvamusel, et riigiabi tuleks anda kooskõlas riigiabi käsitlevate kehtivate Euroopa õigusaktidega, sealhulgas eeskirjadega, mis puudutavad teadus- ja arendustegevust ning innovatsiooni ning transpordisektori ja taristu rahastamist; on siiski arvamusel, et ELi riigiabieeskirjade puhul tuleks võtta nõuetekohaselt arvesse ka teatavate piirkondade konkreetseid ebasoodsaid tingimusi;
53. rõhutab, et komisjon peab parandama teadusuuringute ja innovatsiooni alase tegevusest saadud teadmiste edasiandmist huvitatud kasutajatele (näiteks VKEd või uurimisinstituudid), luues klasterandmebaasi, mis annaks selge kategoriseeritud ülevaate kõikidest ELi rahastatavatest teadus- ja innovatsiooniprojektidest;
54. rõhutab, kui olulised on uued algatused, näiteks transpordi- ja logistikaalase võimsuse

koondamine, eesmärgiga tõhustada kaubavedu; kutsub komisjoni üles kõrvaldama niisuguste algatuste teelt võimalikud takistused;

55. toonitab heitenormide olulisust teatavate transpordivahendite, näiteks autode puhul; on seisukohal, et sarnast lähenemisviisi tuleks kaaluda ka lennunduses ja laevanduses;
56. toetab teadusuuringute ja innovatsiooni jätkamist transpordisektori turvalahenduste valdkonnas, tingimusel et seejuures järgitakse proportsionaalsuse, mittediskrimineerimise ja andmekaitse põhimõtteid;
57. kinnitab ja toetab komisjoni esitatud kontseptsiooni ja Euroopa transporditehnoloogia strateegia jaoks ette nähtud meetmeid; rõhutab siiski, et see ei anna õiguslikku alust võtta vastu delegeeritud või muid õigusakte, vaid et komisjoni kavandatud meetmeid saab vastu võtta ainult kaasotsustamismenetluse alusel;
58. kutsub komisjoni üles võtma Euroopa strateegilise transporditehnoloogia kava ja edasiste tegevusvõimaluste ettevalmistamisel arvesse käesolevas raportis esitatud prioriteete;
59. teeb presidendile ülesandeks edastada käesolev resolutsioon nõukogule ja komisjonile.

SELETUSKIRI

Käesolevas raportis käsitletakse komisjoni hiljutist teatist „Teadusuuringud ja innovatsioon Euroopa tulevase liikuvuse huvides. Euroopa transporditehnoloogia strateegia väljatöötamine”.

Raportööri huvitab eriti liidu eesmärkide saavutamine sellistes valdkondades nagu energiatarbimise, liikluse, õhusaaste, kasvuhooonegaaside heite, õnnetuste ja maakasutuse vähendamine, et vähendada sellega transpordi mõju kliimamuutustele ja aidata kaasa ELi kodanike tervise ja elukvaliteedi parandamisele.

Raportöör tunnistab, et teadusuuringute ja innovatsiooni ning transpordipoliitika parema kooskõlastamise suhtes on veel palju lahendamata küsimusi. Raportöör rõhutab vajadust austada selliseid üldpõhimõtteid nagu tehnoloogianeutraalsus, täiendavus, aruandekohustus ja läbipaistvus. Raportöörile teeb eriti muret see, et teadusuuringute dubleerimine riiklikul ja ELi tasandil võib takistada hädavajalikke edusamme, ning ta nõuab teadusuuringute ja innovatsiooni vahendite tõhusat ja sidusat kasutamist.

Raportöör usub samuti, et väikesed ja keskmise suurusega ettevõtjad (VKE-d) väärivad erilist tähelepanu ning et neile tuleks anda teadusuuringuteks paremad võimalused, eriti ELi rahastamise taotluskorra lihtsustamise ja halduskoormuse vähendamise kaudu. Tegelikult vajavad ettevõtted abi uute lahenduste ja uuenduslike tehnoloogiate kasutuselevõtuks tõhususe ja investeringute suurendamise kaudu.

Peale selle teeb raportöörile muret, et EL võib kaotada oma teadusuuringute- ja tehnoloogiaalase edumaa muude rahvusvaheliste osalejate ees. Ta kutsub liikmesriike üles suurendama jõupingutusi kooskõlastamise ja investeringute alal, et kasutada paremini ära transpordialaste teadusuuringute tulemusi, soodustada nende levikut turul ja kasutuselevõttu. Samuti kutsub raportöör ELi institutsioone üles arendama omaenda liikuvuskorralduse teenuste raames rohkem katseprojekte.

Raportöör on veendunud, et Euroopa transporditehnoloogia strateegia on vaja muuta nii tõhusaks kui võimalik, et saavutada majanduslik, keskkonnaalane ja ühiskondlik kasu ja toetada seeläbi jätkusuutlikku majanduskasvu ja töökohtade loomist. Liidu konkurentsivõimet võiks suurendada ka uurimisprojektidega, milles võetakse arvesse kogu tsüklit hõlmavaid kohustusi.

Lõpuks pooldab raportöör tugevalt teadusuuringuid ja innovatsiooni, mille eesmärk on transpordivajaduse vähendamine parema ruumilise planeerimise, teavitustrateegiatega ja uute käitumisalaste käsituste kaudu. Integreeritud teabe- ja piletisüsteemide potentsiaali tuleks edasi uurida, võimaldades nende tehnoloogiate kasutuselevõttu kogu Euroopas. Lisaks tuleks transporditehnoloogia strateegias tähtsustada teadusuuringuid ja innovatsiooni, millega toetatakse kõige haavatavamate kodanike lihtsat, säästvat ja ohutut liikuvust.

3.6.2013

REGIONAALARENGUKOMISJONI ARVAMUS

transpordi- ja turismikomisjonile

Euroopa transporditehnoloogia strateegia edendamise kohta Euroopa tulevase jätkusuutliku liikuvuse huvides
(2012/2298(INI))

Arvamuse koostaja: Jean-Jacob Bicep

ETTEPANEKUD

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

1. tuletab meelde, et EL peab töötama välja tõelise ühise transpordipoliitika ning tagama transpordi piisava kättesaadavuse kõigis Euroopa piirkondades ja nende vahel ning selle sidususe kohalikul, piirkondlikul, riikide ja Euroopa tasandil; kutsub liikmesriike ja piirkondi üles tagama, et mudelite segu kajastab senisest suuremat orienteeritust tõeliselt jätkusuutlikule liikuvusele;
2. toonitab vajadust edendada säästva transpordi valdkonnas olemas olevaid edukaid tavasid ja tugevdada koostööd ja heade tavade vahetamist sarnase arengupotentsiaaliga piirkondade vahel; soovib kohalikel omavalitsustel kujundada välja heade tavade näited säästva linnalise liikumiskeskonna kavade elluviimise kaudu tihedas koostöös kodanikuühiskonnaga;
3. on veendunud, et tõhus Euroopa transporditehnoloogia strateegia peaks hõlmama kõiki ELi piirkondi, et tagada tõhus isikute ja kaupade liikumine ning soodustada sellega tõelise Euroopa ühtse turu loomist;
4. on arvamusel, et sidus ja tõhus Euroopa transporditehnoloogia strateegia peab olema kooskõlas strateegiaga „Euroopa 2020” (COM(2010)2020) ja 1990. aastatega seotud vähendamiseesmärkidega, samuti 2011. aasta valge raamatuga transpordi kohta „Euroopa ühtse transpordipiirkonna tegevuskava – Konkurentsivõimelise ja ressursitõhusa transpordisüsteemi suunas” territoriaalse ühtekuuluvuse ja tasakaalustatud arengu osas; on veendunud, et see peaks võimaldama vähendamist energiatarbimise, liikluse müra, liiklusvajaduste, õhusaaste ja kasvuhooonegaaside heite valdkonnas; toonitab, et selleks

peab EL sätestama kindlad eesmärgid aastateks 2020, 2030 ja 2050;

5. toonitab, et strateegia peab põhinema integreerival mudelil, milles tähtsustatakse enim piirkondadevahelisi ühendusi ja piiriüleseid puuduvaid ühenduslülisid, sealhulgas geograafiliselt killustatud piirkondades, ning kus mitmeliigilise veo alased innovaatilised lahendused vähendaksid erisusi piirkondade vahel ning suurendaksid territoriaalset ühtekuuluvust; tunnistab, et transpordivõrkude valdkonnas esinevad piirkondade vahel praegu märkimisväärsed erinevused, ja juhib tähelepanu vajadusele investeerida säästvatesse transporditehnoloogiatesse ja lahendustesse konkreetsete ebasoodsate tingimustega piirkondades, võttes samuti arvesse Euroopa Ühendamise Rahastu potentsiaali;
6. on arvamisel, et kõik Euroopa piirkonnad ja nende töötajate ühendused peaksid sellist strateegiat ära kasutama, ja rõhutab, et tuleb arvesse võtta piirkondlikke eripärasid ja potentsiaali, eelkõige keskkonnasäästlikumate transpordiliikide väljatöötamisel; kutsub täiendavate tasandite ametiasutusi ning sidusrühmi üles looma innovatsioonipartnerlusi jätkusuutliku liikuvuse valdkonnas;
7. on endiselt arvamisel, et ELi struktuurifondide ja investeerimisfondide toetused peaksid aitama kaasa suurte võimaluste loomisele jätkusuutliku liikuvuse suhtes kohaldatava aruka spetsialiseerumise väljatöötamiseks Euroopa piirkondades;
8. ergutab riiklikke ja kohalikke ametiasutusi töötama välja teadusuuringute ja innovatsiooni alaseid strateegiaid, mis põhinevad arukal spetsialiseerumisel, et kasutada tõhusamalt ära struktuurifonde ning suurendada avaliku ja erasektori investeeringute vahelist sünergia;
9. tuletab sellega seoses meelde, et innovaatilise tehnoloogia strateegia tuleb läbi mõelda piirkondade eripära ja omapära seisukohast, mille puhul ühtne lähenemisviis tulemusi ei anna; arvab seepärast, et saartel, mägipiirkondadel, äärepoolseimatel piirkondadel ja hõredalt asustatud piirkondadel on konkreetne potentsiaal, mis nõuab asjakohaseid ja innovaatilisi liikuvusalaseid lahendusi, et kasutada ära ka konkreetsete territoriaalsete piirangutega piirkondade majanduslik potentsiaal; märgib sellega seoses vajadust eraldada piisavad vahendid säästvatele transpordiinfrastruktuuridele;
10. toonitab vajadust lihtsustada veelgi halduskorda teadusuuringute ja innovatsiooni rahastamisel Euroopa, riikide, piirkondade, kohalikul ja piiriülesel tasandil, et kehtestada selge ja läbipaistev õigusraamistik;
11. on arvamisel, et linnapiirkondades ja väga ülekoormatud piirkondades liiklusummikute vähendamiseks on paralleelselt olemasolevate transpordivahendite tõhususe suurendamisega oluline, et tehnoloogia areng võimaldaks leida alternatiivseid transpordilahendusi ning ergutaks nende kasutamist;
12. rõhutab, et ulatuslikku ELi strateegiat tuleb toetada kohalike ja piirkondlike ametiasutuste ning riikide valitsuste poolt põhjalikult ettevalmistatud integreeritud transpordistrateegiate kaudu; on seisukohal, et selliste strateegiate väljatöötamist tuleks toetada ELi fondidest;
13. on arvamisel, et Euroopa transporditehnoloogia strateegia eesmärk peaks kookõlas linna- ja maapiirkondade jätkusuutlikule arengule suunatud partnerlusega (RURBAN) olema

tagada liikuvus kõigis piirkondades, eelkõige halvimas olukorras olevates ja äärepoolseimates piirkondades, et vältida nende piirkondade rahvaarvu vähenemist, lähtudes integreeritud territoriaalse ühtekuuluvuse huvidest ja eesmärgiga kasutada ära kogu Euroopa kasvupotentsiaal;

14. tunneb heameelt komisjoni ettepaneku üle luua transpordialaste teadusuuringute ja innovatsiooni jälgimis- ja teabesüsteem (TRIMIS); toonitab, kui oluline on regulaarse, tasuta, kergesti kättesaadava ja usaldusväärse teabe andmine piirkondlike poliitikakujundajate jaoks; peab kahetsusväärseks asjaolu, et siiani on väga keeruline saada teavet transpordiprojektide rahastamise kohta ELi vahenditest;
15. soovib komisjonil arendada algatusi, millega tehakse kindlaks ja premeeritakse säästva linnaarengu projekte, nagu auhind RegioStars;
16. on arvamisel, et avalikku abi tuleks anda kooskõlas kehtivate Euroopa õigusaktidega riigiabi kohta, sealhulgas eeskirjadega, milles käsitletakse teadus-, arendus- ja innovatsioonitegevust ning transpordisektori ja infrastruktuuri rahastamist; on siiski arvamisel, et ELi riigiabieeskirjade puhul tuleks võtta nõuetekohaselt arvesse teatavate piirkondade konkreetseid ebasoodsaid tingimusi.

PARLAMENDIKOMISJONIS TOIMUNUD LÕPPHÄÄLETUSE TULEMUS

Vastuvõtmise kuupäev	30.5.2013
Lõpphääletuse tulemus	+: 41 -: 0 0: 1
Lõpphääletuse ajal kohal olnud liikmed	Luís Paulo Alves, Jean-Jacob Bicep, John Bufton, Nikos Chrysogelos, Francesco De Angelis, Danuta Maria Hübner, Filiz Hakaeva Hyusmenova, Vincenzo Iovine, María Irigoyen Pérez, Seán Kelly, Mojca Kleva Kekuš, Constanze Angela Krehl, Petru Constantin Luhan, Iosif Matula, Erminia Mazzoni, Ana Miranda, Jens Nilsson, Jan Olbrycht, Wojciech Michał Olejniczak, Markus Pieper, Tomasz Piotr Poręba, Georgios Stavrakakis, Csanád Szegedi, Lambert van Nistelrooij, Oldřich Vlasák, Kerstin Westphal, Hermann Winkler, Joachim Zeller, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska
Lõpphääletuse ajal kohal olnud asendusliige/asendusliikmed	Martina Anderson, Vasilica Viorica Dăncilă, Karin Kadenbach, Lena Kolarska-Bobińska, Elisabeth Schroedter, Patrice Tirolien, Evžen Tošenovský, Giommaria Uggias, Manfred Weber, Iuliu Winkler
Lõpphääletuse ajal kohal olnud asendusliige/asendusliikmed (kodukorra art 187 lg 2)	Albert Deß, Takis Hadjigeorgiou, Katarína Neved'alová

PARLAMENDIKOMISJONIS TOIMUNUD LÕPPHÄÄLETUSE TULEMUS

Vastuvõtmise kuupäev	18.6.2013
Lõpphääletuse tulemus	+: 35 -: 2 0: 1
Lõpphääletuse ajal kohal olnud liikmed	Magdi Cristiano Allam, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Philip Bradbourn, Antonio Cancian, Michael Cramer, Joseph Cuschieri, Luis de Grandes Pascual, Christine De Veyrac, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Carlo Fidanza, Knut Fleckenstein, Jacqueline Foster, Mathieu Grosch, Jim Higgins, Dieter-Lebrecht Koch, Georgios Koumoutsakos, Bogusław Liberadzki, Eva Lichtenberger, Gesine Meissner, Hubert Pirker, Dominique Riquet, Petri Sarvamaa, David-Maria Sassoli, Brian Simpson, Keith Taylor, Silvia-Adriana Țicău, Giommaria Uggias, Dominique Vlasto, Artur Zasada, Roberts Zile
Lõpphääletuse ajal kohal olnud asendusliige/asendusliikmed	Phil Bennion, Spyros Danellis, Eider Gardiazábal Rubial, Gilles Pargneaux, Alfreds Rubiks, Sabine Wils