



21.4.2016

## **ARVAMUS**

Esitaja: regionaalarengukomisjon

Saaja: transpordi- ja turismikomisjon

Kesk- ja Ida-Euroopa transpordi infrastruktuuri ühenduvuse ja juurdepääsetavuse parandamise kohta (2015/2347(INI))

Arvamuse koostaja: Joachim Zeller

PA\_NonLeg

## ETTEPANEKUD

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

1. on seisukohal, et temaatiliste eesmärkide kasutuselevõtt on julgustanud liikmesriike seadma oma investeerimispoliitikas kesksele kohale transpordi infrastruktuuri arendamise; on arvamusel, et eeltingimused transpordi arengu üldkavade koostamisel on liikmesriikidel aidanud transpordivaldkonna investeeeringuid prioritseerida; nõuab tungivalt, et liikmesriigid tagaksid transpordi infrastruktuuri kavandamisel ja komisjon selle heakskiitmisel täielikult, et transpordi üldkavad ning Euroopa struktuuri- ja investeerimisfondide investeeeringud transpordisektoris oleksid paremini kooskõlas Euroopa transpordi valge raamatu peamiste eesmärkidega; leiab, et komisjoni vastutavad talitused peaksid neid üldkavasid hindama ja neile järeelmeetmed tagama, et need kavad saaksid transpordisektori jätkusuutliku liikuvuse tagamise ja heite vähendamise üldstrateegia osaks;
2. nõuab tungivalt, et ELi Kesk- ja Ida-Euroopa liikmesriigid tagaksid selle piirkonna transpordi infrastruktuuri ühenduvuse ja juurdepääsetavuse parandamise projektide teostamisel Euroopa struktuuri- ja investeerimisfondide, Euroopa ühendamise rahastu, raamprogrammi „Horisont 2020“, Euroopa Strateegiliste Investeeeringute Fondi, Euroopa Investeerimispanka ning Euroopa Rekonstruktsiooni- ja Arengupanga olemasolevate vahendite koordineeritud kasutamise ja sünergia; tuletab meelde, et Ühtekuuluvusfondist paigutati Euroopa ühendamise rahastusse ümber 11 305 500 eurot, et kasutada seda Ühtekuuluvusfondist toetust saavate liikmesriikide transpordisektoris; rõhutab, et eelkõige praegust kasutussuutlikkuse määra arvestades tuleks kõigi nende olemasolevate rahastamisvahendite kasutamist eelistada kolmandate isikute investeeeringute kaasamisele olukordades, kus investeeeringuid tehakse pigem poliitilistel kaalutlustel kui ärihuvidest lähtudes; ergutab kasutama Euroopa erainvesteeeringute potentsiaali raudteesektoris, mis aitaks kaasa kasutussuutlikkuse määra suurendamisele ja parandaks transporditeenuste kvaliteeti;
3. palub, et komisjon ja liikmesriigid tõhustaksid toetuste ja rahastamisvahendite ühendatud kasutamist struktuuri- ja investeerimisfondide tulutoovate suurte projektide puhul;
4. palub, et Kesk- ja Ida-Euroopa liikmesriigid tagaksid nende vahendite kasutamisel suure läbipaistvuse ja tiheda kontrolli ning avaldaksid nende eraldamise kohta üksikasjad nii ruttu kui võimalik;
5. rõhutab, et Euroopa struktuuri- ja investeerimisfondide vahendeid saab kasutada Kesk- ja Ida-Euroopa piiriäärsetel aladel puuduvate ühenduste väljaehitamiseks ning olemasoleva infrastruktuuri tugevdamiseks, et tagada täielik juurdepääs ühtsele turule ja soodustada veelgi majanduskasvu; rõhutab sellega seoses, et kuna transport on regionaalarengu võti, on piisav ja nõuetekohaselt rahastatud kohalik infrastruktuur majandusliku, sotsiaalse ja territoriaalse ühtekuuluvuse põhiline ja vältimatu eeldus; tuletab meelde, et esmatähtsaks tuleks pidada piiriüleseid projekte, mis selles piirkonnas ei seostu üksnes üleeuroopaliste põhivõrkudega (TEN-võrgud), vaid ka puuduvate ühendustega, et kõrvaldada olemasolevad kitsaskohad, samuti investeeeringuid, millega ühendatakse eri transpordiliigid tulemuslikumalt; nõuab sellega seoses pingutuste jätkamist ühtsete

infrastruktuuristandardite kasutusele võtmiseks, eriti raudteede puhul, et kiirendada hästitoimiva üleeuroopalise koostalitlusvõime eesmärgi saavutamist, ning rõhutab vajadust kombineeritud vedude laiaulatuslikuma kasutamise ja omavahelise ühendamise järele, eelkõige maantee-raudtee kaubaveo puhul;

6. palub komisjonil ja liikmesriikidel optimeerida ja lihtsusta hankemenetlusi, anda välja suunised avaliku ja erasektori partnerluse kohta, tagada piisav riigiabi raamistik ja lihtsustada loamenetlusi, et hõlbustada transpordiprojektide rakendamist, eelkõige piiriüleste projektide puhul;
7. toonitab, et tuleb hoogustada põhja-lõuna transpordikoridoride, nt Via Carpathia tee väljaarendamist, mille eesmärk on muu hulgas ühendada Põhja- ja Kagu-Euroopa, ka hoitaks sellega ära piirkondliku ebavõrdsuse levik; peab tervitatavaks komisjoni pingutusi üleeuroopalise transpordivõrgu koridoride laiendamisel Lääne-Balkani kandidaatriikidesse, millega vähendatakse nende infrastruktuuri puudujääke ja kõrvaldatakse piiriülesed kitsaskohad liikmesriikidega ning muud tõkked, mis seonduvad Schengeni ala võimaliku laienemisega; nõuab tungivalt, et komisjon kaaluks seda edukat mudelit ka seoses idapartnerluse riikidega; rõhutab eriti, kui oluline on raudteetaristu/-võrgu moderniseerimine ja varustamine selliste võimalike takistuste ületamiseks, et kasu saaks Kesk- ja Ida-Euroopa tervikuna; märgib, et eespool nimetatud pingutused võivad aidata kaasa osalevate riikide majandusarengule, luues uusi äri- ja töövõimalusi väikestes ja keskmise suurusega ettevõtetes, soodustades kaubavahetust ning toetades teadust, uuringuid ning innovatiivset tehnoloogiat;
8. julgustab piirkondi ja liikmesriike võtma vastu meetmeid või jätkama meetmetega, mis aitavad liikuda keskkonnasõbralikumate transpordivõimaluste suunas; julgustab kasutama Euroopa struktuuri- ja investeerimisfondide vahendeid projektide jaoks, mille eesmärk on tekitada nõudlust avalike ja säästvamate transpordivõimaluste järele, näiteks lihtsustatud piletimüük piiriületusel ja investeringud elektrisõidukite laadimispunktide süsteemidesse;
9. rõhutab vajadust suurendada investeringuid raudtee kvaliteedi parandamisse, et muuta raudtee nii reisijatele kui ka kaubaveo jaoks huvipakkumaks ja suurendada selle kasutamist;
10. märgib, et Kesk- ja Ida-Euroopal on märkimisväärne arengupotentsiaal siseveeteede ning jõe- ja meresadamate osas; on seisukohal, et seda potentsiaali saab kasutada ainult siis, kui järgitakse liidu õigustikku keskkonna, bioloogilise mitmekesisuse ja vee kaitse kohta, kusjuures suurema tähelepanu pööramine sadamate ja raudtee kasutamisele võiks aidata toetada mitmeliigilise transpordi edendamise eesmärgi saavutamist selles piirkonnas; rõhutab sellega seoses, kui oluline ja vajalik on kasutada ära Reini–Maini–Doonau koridori siseveetranspordi võimalusi ning ühendada raudteevõrk Põhjamere–Balti koridoriga, sest see on peamine Ida- ja Lääne-Euroopat ühendav marsruut, samuti Oderi, Elbe ja Doonau veekoridoride vahelisi ühendusi, mis võiks märgatavalt suurendada kogu põhja-lõuna teljel asuva piirkonna transpordi- ja kommunikatsioonisuutlikkust;
11. märgib, et transpordi infrastruktuuri ühenduvuse ja juurdepääsetavuse parandamine Kesk- ja Ida-Euroopas on vahend, mis aitab saavutada ühtekuuluvuspoliitika eesmärgi, eelkõige mis puudutab soovivat majandusarengut piirialadel;
12. tuletab komisjonile meelde kohustust, mis tal on transpordipoliitika (aastani 2020) 2011.

aasta valge raamatu kohaselt, milles ta võttis vastu rakenduskava konkurentsivõimelise ja ressursitõhusa Euroopa transpordisüsteemi väljatöötamise 40 konkreetse meetme kohta; tuletab meelde, et üks tema pikaajalisi eesmärke on suunata 2030. aastaks 30 % ning aastaks 2050 rohkem kui 50 % üle 300 km pikkustest maanteevedudest ümber raudteele või veeteedele, vähendades sellega märkimisväärselt liiklust Kesk- ja Ida-Euroopas;

13. soovib tungivalt kasutada paremini olemasolevaid piirkondliku koostöö meetmeid ja vahendeid, nagu Euroopa territoriaalne koostöö, Interreg ja eriti Euroopa territoriaalse koostöö rühmitused, ning koostada ja viia ellu ühisprojekte, mille eesmärk on piirkondadevahelise piiriülese transpordi edendamine ja nn pudelikaelte likvideerimine; nõuab tungivalt, et liikmesriigid toetaksid selliseid lahendusi kohalikul ja piirkondlikul tasandil, et kiirendada raudteevõrgu ühenduste ehitamise lõpuleviimist piirialadel, ning tagaksid, et ELi vahendite kasutamisel järgitakse üldisi eesmärke, kaasa arvatud raudteesektori, vastastikuse ühendatavuse ja koostalitlusvõime parandamine, ning kaasaksid kohalikke ja muid sidusrühmi läbipaistvasse protsessi; pooldab olemasolevate makropiirkondlike strateegiate, näiteks Doonau piirkonna, Läänemere piirkonna, Aadria ja Joonia mere piirkonna ning Alpi piirkonna strateegia kasutamist riikidevaheliste infrastruktuuriprojektide arendamiseks ja võimalike uute makropiirkondlike strateegiate ettevalmistamiseks Kesk- ja Ida-Euroopas, nt Karpaatia piirkonna jaoks;
14. tuletab meelde, et Euroopa struktuuri- ja investeerimisfondide vahendeid saaks kasutada ka vahendusasutuste ja toetusesaajate haldussuutlikkuse suurendamiseks, kuna ilma selleta võiks ELi toetus selle piirkonna transpordivaldkonna investeringutele ohtu sattuda; märgib, et selles osas on eriti kasulikuks osutunud abimehhanism JASPERS ning seetõttu võiks lisaks mehhanismi jätkamisele kaaluda sellele püsivama institutsioonilise kuju andmist; märgib, et Euroopa investeerimisnõustamise keskuse kaudu pakutav tehniline abi peaks aitama avaliku ja erasektori projektide elluviijatel luua stabiilne register teostamisvalmis ja hästi struktureeritud projektidega, et kasutada rahastamisvahendeid pika ajavahemiku jooksul; tuletab meelde, et Euroopa põhivõrgukoridoride koordinaatoritel on poliitiline mandaat, kuid puudub piisav haldussuutlikkus; palub komisjonil ja liikmesriikidel võtta meetmeid selliste ressursside riigi tasandil juhtimise optimeerimiseks, et vältida tarbetut bürokraatiat;
15. palub komisjonil ja EIP-I teha paremat koostööd ja koordineerida oma pingutusi, et tagada transpordi infrastruktuuri rahastamise küsimuses laialdane konsulteerimine kõigi sidusrühmadega, parimate tavade vahetus, rahastamisvahendite edendamine, potentsiaalsete projektide varajane kaardistamine ning anda selle kohta Euroopa Parlamendile korrapärast teavet; rõhutab, et mis tahes meetmeid, mis puudutavad transpordi infrastruktuuri ühenduvuse ja juurdepääsetavuse parandamise projekte, tuleks pidada eriti kiireloomuliseks;
16. rõhutab, et kõik Kesk- ja Ida-Euroopas transpordi valdkonnas tehtavad pingutused peaksid olema orienteeritud tulemuslikkusele, nii et tehtaks kindlaks kulutõhusad lahendused, milles võetakse arvesse keskkonda ja säilitatakse olemasolev infrastruktuur, kuna eelkõige ülalnimetatud rahastamise asjakohasest koordineerimisest tõuseks piirkonnale palju kasu, mis aitaks kaitsta ka ELi strateegilisi huve;
17. rõhutab, kui tähtis on arendada välja regulaarsem ja paremini toimiv lennundussüsteem, mis ühendaks väiksemad kaugelasuvad liikmesriigid suuremate kesksemate linnadega;

juhib tähelepanu, et praegused lennuliiklussüsteemid ei toimi hästi, sest ühendused on sageli harvad ja aeganõudvad.

**NÕUANDVAS KOMISJONIS TOIMUNUD  
LÕPPHÄÄLETUSE TULEMUS**

<b>Vastuvõtmise kuupäev</b>	19.4.2016
<b>Lõpphääletuse tulemus</b>	+: 33 -: 3 0: 0
<b>Lõpphääletuse ajal kohal olnud liikmed</b>	Pascal Arimont, Franc Bogovič, Victor Boștinaru, Mercedes Bresso, Andrea Cozzolino, Rosa D'Amato, Bill Etheridge, Michela Giuffrida, Krzysztof Hetman, Ivan Jakovčić, Constanze Krehl, Sławomir Kłosowski, Andrew Lewer, Louis-Joseph Manscour, Iskra Mihaylova, Jens Nilsson, Andrey Novakov, Konstantinos Papadakis, Mirosław Piotrowski, Stanislav Polčák, Julia Reid, Monika Smolková, Ruža Tomašić, Ramón Luis Valcárcel Siso, Monika Vana, Matthijs van Miltenburg, Lambert van Nistelrooij, Derek Vaughan, Kerstin Westphal
<b>Lõpphääletuse ajal kohal olnud asendusliikmed</b>	Daniel Buda, Salvatore Cicu, Viorica Dăncilă, Andor Deli, Ivana Maletić, Maurice Ponga, Davor Škrlec