

Liikumisvõimeline Euroopa – jätkusuutlik liikuvus meie mandril

Euroopa Parlamendi 12. juuli 2007. aasta resolutsioon liikumisvõimelise Euroopa kohta – jätkusuutlik liikuvus meie mandril (2006/2227(INI))

Euroopa Parlament,

- võttes arvesse komisjoni teatist nõukogule ja Euroopa Parlamendile „Liikumisvõimeline Euroopa – jätkusuutlik liikuvus meie mandril. Euroopa Komisjoni 2001. aasta transpordipoliitika valge raamatu vahekokkuvõtte” (KOM(2006)0314);
 - võttes arvesse eesistujariigi Soome analüüsi komisjoni 2001. aasta transpordipoliitika valge raamatu vahekokkuvõtte kohta, mis kajastab transpordinõukogu 12. oktoobri 2006. aasta arutelu (nõukogu dokument 13847/06 - TRANS 257);
 - võttes arvesse kodukorra artiklit 45;
 - võttes arvesse transpordi- ja turismikomisjoni raportit ning tööstuse, teadusuuringute ja energeetikakomisjoni arvamust (A6-0190/2007),
- A. arvestades, et komisjoni eespool nimetatud teatis on avaldatud pärast laiaulatuslikke sidusrühmi kaasavaid konsultatsioone; arvestades, et see tugineb ajakohasele lähenemisviisile ning järgib Lissaboni eesmärke ja sobitub Euroopa säästva arengu raamistikku;
- B. arvestades, et Euroopa Parlament tunnustab saavutusi Euroopa transpordipoliitika mõnedes valdkondades ja rõhutab selliste jätkuvate jõupingutuste olulisust nagu:
- transporditeenuste siseturu loomine infrastruktuurivõrkude vastastikuse sidumise kaudu, koostalitlusvõimet edendava poliitika järgimine, sellele turule juurdepääsu tagamine vajaliku piiriülese läbitavuse kindlustamiseks ning erimeetmete kohaldamine kõige äärepoolsemate piirkondade ja liidu välispiiridel asuvate riikide geograafiliselt ebasoodsa olukorra leevendamiseks;
 - suurema kodanikevahelise ühtekuuluvuse tagamine transpordipoliitika ja muude vahendite kaudu;
 - meetmete kohaldamine transpordisektori negatiivsete keskkonnamõjude vähendamiseks;
 - ohutuse pidev ülevaatamine ja edasiarendamine –võttes arvesse selle sotsiaalmajanduslikku tähtsust – kõigi transpordiliikide (lennundus, mere-, sisevee-, raudtee- ja maanteetransport) puhul;
 - jõupingutused teenuse kvaliteedi suurendamiseks ja tarbijate kaitsmiseks kõigi transpordiliikide puhul, et järgida siseturu loomise eesmärki;

- jõupingutused reisijate põhiõiguste tagamiseks, eeskätt universaalteenuse garanteerimise kaudu koostöös liikmesriikidega;
 - töötingimuste eeskirjade tulemuslik rakendamine;
- C. arvestades, et Euroopa Parlament rõhutab, et Euroopa transpordipoliitika peab vastama järgmistele uutele väljakutsetele:
- transpordinõudlus kasvab eeldatust kiiremini ning on kasvanud jõudsamalt kui SKT;
 - Euroopa majanduse konkurentsivõime vajab rohkem kui iial varem tõhusat, hästtoimivat säästvat transpordisüsteemi, mille puhul transporti tuleks pidada Euroopa majanduskasvu ja konkurentsivõime osaks;
 - mis puutub Euroopa integreeritud transpordisüsteemi, on viimaste laienemiste tõttu ilmnenud uued väljakutsed, eelkõige ELi 15 liikmesriigi ja uute liikmesriikide transpordi infrastruktuuri tiheduse, jõudluse, kvaliteedi ja muude näitajate vahel;
 - kasvuhoonegaaside ebasoodne mõju kliimamuutusele on suurenenud, eriti pidades silmas sektori panust kliimamuutusesse;
 - energiahindade tõus jätkub, eriti mis puudutab transpordis kasutatavate fossiilkütuste hindu;
 - innovatsiooni ja uute tehnoloogiate potentsiaal on märgatavalt suurenenud;
 - uued ülesanded on tekkinud ka üleilmastumise tõttu;
 - transpordi infrastruktuuride julgeolek ja kaitse terrorismi eest on muutumas järjest tähtsamaks;
 - transpordialast kuritegevust ja kommertssõidukite ning nende laadungi organiseeritud vargusi puudutavad probleemid transpordisektoris on suurenenud;
 - suurtes linnades on järjest raskem säilitada sujuvat reisijate- ja kaubavedude voogu;
- D. arvestades, et transporditööstus moodustab umbes 7% Euroopa SKTst ja transporditulu on pidevalt kasvanud; rõhutab, et lisaks majanduskasvu soodustamisele on tõhus transport väga tähtis ka investeringute jaoks olemasolevatesse tehnoloogiatesse, mis on äriiselt tasuvad ja majanduslikult jätkusuutlikud; toob esile, et ummikud transpordis on suurenenud ja lähevad Euroopa Liidule maksma umbes 1% SKTst ning transporditööstus moodustab umbes 5% tööhõivest, mis tähendab, et üle 10 miljoni inimese töötavad transpordiga seotud sektorites; usub, et selles kontekstis annab vahekokkuvõtte Euroopa Parlamendile võimaluse väljendada Euroopa transpordipoliitika eesmärgi selgesõnalisemalt ja ühemõttelisemalt, suunatumalt eesmärkidele ja eesmärgiga saavutada jätkusuutlik liikuvus,

1. rõhutab tugevdatud koostöö tähtsust Euroopa, riiklikul, piirkondlikul ja kohalikul tasandil, mis peaks hõlmama ühiste eeskirjade tõhusat rakendamist ja tulemuslikumaid täitmiseviise; rõhutab samuti vajadust transpordi- ja muude poliitikavaldkondade, nagu energeetika, keskkond ja innovatsioon, pragmaatilise ja koostööalase ühendamise järele; teeb ettepaneku, et transpordipoliitika tuleks täielikult integreerida Lissaboni strateegiasse ja seda tuleks võtta arvesse hindamisel ning liikmesriikide poolt igal aastal oma riiklikes kavades esitatavates soovitusetes, et edusamme mõõta ja võrrelda;
2. rõhutab vajadust pragmaatilise ja koostööalase vastastikuse sidumise järele transpordi valdkonnas ja muudes riikliku või ühenduse poliitika valdkondades, nagu energeetika, keskkond ja innovatsioon; rõhutab, et need poliitikavaldkonnad peavad hõlmama ka kliimakaitseõudeid, nimelt ühe prioriteedina CO₂ heite vähendamist transpordisektoris 20% võrra 2020. aastaks; on seisukohal, et üksnes integreeritud lähenemisviis võiks saavutada positiivseid tulemusi õnnetusjuhtumite ja heitmete vähendamisel ning julgeoleku ja keskkonna parandamisel, nagu selle oli sätestanud näiteks CARS 21; juhib tähelepanu kodanikele kui transpordi kasutajatele sihtteabe pakkumise ja neid vastutustundlikumalt käituma õhutamise tähtsusele;
3. nõustub täielikult, et ühenduse õigusaktid – kooskõlas parema õigusloome põhimõttega ja subsidiaarsuse põhimõttega – peaksid keskenduma uutele valdkondadele nagu linnatransport, kus õigusaktid on vajalikud, ning poliitilisi meetmeid tuleks võtta ELi tasandil ainult seal, kus see annaks selget lisaväärtust, ning asendada 27 samateemalise riikliku õigusaktide kogumiga kaasnev ülemäärane bürokraatia, kutsub samal ajal komisjoni ja liikmesriike üles tagama Euroopa olemasolevate transpordialaste õigusaktide rakendamist ühtset tõlgendamist ja täitmist; lisaks kutsub komisjoni üles viima läbi korrapärast järelevalvet, et jälgida seatud eesmärkide saavutamiseks võetavate meetmete tulemuslikkust ja vajadusel teha korrektiivseid muudatusi;
4. taunib olukorda, milles liidu transpordipoliitikat rakendab nõukogu ja nõuab tugevalt kiiremat otsuste tegemist õigusloomemenetluse käigus ning kiiremat ja paremini kooskõlastatud ülevõtmist siseriiklikusse õigusesse; kutsub komisjoni üles tegema selle eesmärgi saavutamiseks kõike tema võimuses olevat;
5. märgib, et ühenduse vahendid üleeuroopaliste transpordiprojektide rahastamiseks on endiselt piiratud ja et TEN-T programmi lisaväärtust ei saa saavutada, kui kogu võrgustik ei ole valmis ehitatud; rõhutab infrastruktuuride (eriti seal, kus probleemid ummikutega on märkimisväärsed), piiriüleste lõikude ja transpordisõlmede rahastamist; on seisukohal, et prioriteetsed investeeringud arenevad oodatust aeglasemalt; rõhutab, et peamised TEN-T projektid – mille järelevalvet teostavad nende koordinaatorid – tuleb välja valida vastavalt nende rahalisele teostatavusele ning eelkõige vastavalt asjaomaste liikmesriikide ja nende piirkondade rahalisele valmisolekule ning lisaks vastavalt nende talitlusliku teostatavuse tasemele ja nende tehnilise kavandamise edenemise tasemele, et tagada, et tahteavaldused leiavad praktilise väljundi investeeringute ajakavades, mis tuleb lülitada liikmesriikide erinevatesse rahandusseadustesse; on seisukohal, et kõnealused projektid peaksid andma tõestatud „üleeuroopalist lisaväärtust” selles mõttes, et luuakse tõeliselt ühendatud ja koostalitlusvõimeline üleeuroopaline võrgustik killustatud riiklike võrgustike asemel;

6. rõhutab, et infrastruktuuriga seotud jätkuv rahaline passiivsus ohustab tõsiselt Euroopa majanduskasvu; kutsub komisjoni üles esitama ELi seitsmeaastase eelarve läbivaatamise käigus 2008. aastal ettepanekuid uute alternatiivsete ja uuenduslike rahastamisviiside võimaliku laiendamise kohta – võttes arvesse ka raportit Euroopa Liidu omavahendite tuleviku kohta – ning ka lisavahendite kohta transpordi ja sellega seotud teadusuuringute jaoks; rõhutab, et see peaks sisaldama allikate leidmist investeringuteks transpordi ning eelkõige õiglast maksustamist – mille aluseks oleks põhimõte, et kasutaja maksab ja võime kohaldada põhimõtet, et saastaja maksab – eeldusel, et tulu investeeritakse uuesti transpordisektorisse; usub, et komisjon ja liikmesriigid peaksid koos arutama TEN-T kui terviku moodustamise ja selle töövõimeliseks muutmise pikaajalisi finantsprobleeme, pidades meeles, et ehitusaeg hõlmab vähemalt kahte seitsmeaastast eelarveperioodi ja uue infrastruktuuri kestvus on vähemalt mõned aastakümned;
7. tunneb heameelt tagatisfondi asutamise üle, kuid ootab rohkem selliseid algatusi, eelkõige kui avaliku ja erasektori partnerlused – sobivas õiguslikus raamistikus – võivad olla võimelised etendama rahastamises oma osa, kuid mitte ilma selge majandusliku ja rahalise elujõuta; tõstab esile Euroopa Investeerimispannga rolli, mis tuleb siiski muuta ühilduvaks Euroopa pangandus- ja finantsüsteemi laiema kaasamisega infrastruktuuri- ja transpordiprojektidesse;
8. juhib tähelepanu asjaolule, et liidu geograafiline laienemine põhjustas erinevuste märgatava suurenemise, mille tõttu peaksid mõju süvaanalüüsid enne õigusaktide vastuvõtmist muutma liidu teadlikuks võimalikust mõjust igale liikmesriigile, eelkõige uutele; kutsub institutsioone ja liikmesriike üles andma oma parimat transpordi infrastruktuuri arendamisega seotud kõigi olemasolevate rahaliste vahendite täielikuks kasutamiseks, sest jõudluse ja infrastruktuuri puudumisel ei ole kvalitatiivne areng tõhusama ja säästlikuma transpordi suunas võimalik horisontaalmeetmete, nagu intermodaalsuse ja aruka transpordi abil;
9. nõustub järgima varasemast realistlikumat teed ja kasutama piiratud suutlikkust optimaalselt ning rõhutab erinevate transpordiliikide tõhusa ja uuendusliku kasutuse tähtsust ühe- või mitmeliigilises veos; rõhutab, et koosmodaalsuse arendamine peaks olema kooskõlas transpordi keskkonnamõju vähendamisega; märgib, et iga transpordiliik peaks arenema objektiivselt vastavalt asjaomastele keskkonnanormatiividele, kattes ise oma kulud, suurendades seeläbi liikuvust kõigi transpordiliikide suurema tõhususe kaudu; rõhutab, et koosmodaalsus võimaldab saavutada ressursside optimaalse ja säästva kasutamise liikuvuse haldamise kaudu transpordilogistikas ja erinevate transpordiliikide omavahelise sidumise kaudu, mis võiks vähendada liiklust, luues samal ajal lisavõimsusi kogu süsteemi kasuks;
10. on seisukohal, et TEN-T võrgustiku kiire valmishitamine on esmane tee paremale koosmodaalsusele tingimuste loomiseks; märgib, et erinevatel turgudel on ümbersuunamine transpordi keskkonnamõju vähendamiseks hädavajalik ja et mõõdukas ümbersuunamine võib vähendada ummikuid maanteedel; juhib tähelepanu, et saavutada tuleks üleminek keskkonnasõbralikumatele transpordiliikidele, nagu raudtee, buss, meretransport või siseveetransport ning usub, et rõhk tuleks asetada neile transpordiliikidele, mille osalustase on endiselt madal, mis tähendab, et neil on tohutu potentsiaal; juhib tähelepanu, et saavutada tuleks üleminek keskkonnasõbralikumatele transpordiliikidele, nagu raudtee, buss, autode ühiskasutus, jalakäimine ja rattasõit,

meretransport või siseveetransport, ning et rõhk tuleks asetada neile transpordiliikidele, mille osalustase on sageli madal, mis tähendab, et neil on tohutu potentsiaal;

11. juhib tähelepanu, et samas kui TEN-T projektid jätkuvad, hakkavad tavameetmed end ammendama; rõhutab seetõttu arukate transpordisüsteemide, tehnoloogiliste uuenduste ja telemaatikasse investeerimise potentsiaali liikluse tõhususe suurendamisel, ummikute vähendamisel ning turvalisuse ja keskkonnategevuse tulemuslikkuse parandamisel; juhib tähelepanu, et arukatest süsteemidest ja tehnoloogilistest uuendustest (SESAR (õhutransport), ERTMS (raudteetransport), RIS (jõgede infosüsteem), Galileo (satelliitnavigatsioon) jne) tulenev kasu tuleks realiseerida; rõhutab, et nii ühenduse kui ka tööstuse põhiülesanne on toetada uute uuenduslike lahenduste turgu ning luua asjakohane õiguslik ja tehniline keskkond, sealhulgas uute tehnoloogiate hõlpsam rakendamine riigihangete kaudu;
12. märgib, et uued väljakutsed on esile kerkinud logistika üleilmastumise tulemusel, mis on Euroopa majanduse konkurentsivõime põhielement; toetab kaubaveo raamstrateegia väljatöötamist Euroopas ning on seisukohal, et selline strateegia peab põhinema arusaamal, et kaubavedu on põhimõtteliselt puhtalt äriine ettevõtmine ja et reguleerimine peaks seetõttu piirduma tõhusa kaubaveo jaoks sobiva ärikeskkonna loomisega; rõhutab, et Euroopa transpordipoliitika peaks hõlmama logistikat koos sadamate arendamise ja integreerimisega ning logistiliste platvormide arendamist; soodustab mitmeliigilisi logistilisi lahendusi ja Euroopa moodulsüsteemi, infrastruktuurisidemeid ja arenenud informaatikat;
13. rõhutab vajadust koostöö ja ELi lepingute järele kolmandate riikidega – ühekaupa ja rahvusvahelistes organisatsioonides – transpordi, energeetika, keskkonna ja julgeoleku valdkonnas; väljendab oma soovi kõnealustes läbirääkimistes ja lepingutes aktiivselt osaleda;
14. tunneb heameelt töökava plaanide üle, mis on sätestatud eespool mainitud komisjoni teatise I lisas, järgnevateks aastateks, ja:
 - rõhutab Euroopa merenduspoliitika ja eriti integreeritud meretranspordi strateegia tähtsust koos sadamapoliitikaga, mis peaks kuuluma asutamislepingu reguleerimisalasse;
 - rõhutab „merekiirteede” projektide tähtsust;
 - rõhutab lennunduse valdkonnas toimunud edasisi arenguid, kaasa arvatud heitkogustega kauplemist ning toetab programmi SESAR edusamme;
 - juhib tähelepanu, et lennujaamade arendamiseks on vajalik ühine üldkontseptsioon Euroopa tasandil, et vältida vahendite ebapiisavat eraldamist;
 - toetab Marco Polo programmi jätkamist;
 - rõhutab, et Galileo programmi ja ERTMSi tuleks kiirendada;
 - toetab e-ohutuse ja raadiosageduse identifitseerimise (RFID) projektide edusamme;

- toetab siseveeteede projekti NAIADES edusamme ja nõuab tungivald, et komisjon ja liikmesriigid esitaksid ettepanekuid nimetatud tegevuskavas väljakuulutatud meetmete rakendamise osas ning toetab RISi edusamme;
 - ootab komisjonilt 2008. aastal ettepanekut üldkehtiva, läbipaistva ja arusaadava mudeli kõikide väliskulude hindamiseks kohta, mis oleks tulevikus aluseks infrastruktuuri maksude arvutamisele; kõnealusele mudelile lisatakse mõjuanalüüs väliskulude arvesse võtmise kohta kõikide transpordiliikide puhul ja strateegia mudeli rakendamiseks kõikide transpordiliikide puhul;
 - kutsub komisjoni üles suurendama jõupingutusi direktiivi 2004/52/EÜ (ühenduse elektroonilise maanteemaksu süsteemide koostalitlusvõime kohta) täielikuks rakendamiseks ja palub komisjonil esitada aruanne nimetatud direktiivi rakendamise kohta enne 2007. aasta lõppu;
 - kutsub üles viima läbi teostatavusuuringut – kooskõlas raportiga ELi omavahendite tuleviku kohta –, et tagada kindel ja püsiv rahastamine;
 - rõhutab, et seitsmenda raamprogrammi rakendamisel tuleks anda eelistus projektidele ja programmidele, mis on seotud arukate transpordisüsteemide ja logistikaga, sealhulgas liiklusohutuse, linnatranspordi ja puhta mootoritehnoloogiaga;
 - nõuab kogu ELi hõlmavate biokütuste kvaliteedi- ja koostalitlusvõime normatiivide tagamist;
 - rõhutab vajadust energiatõhususe tegevuskava järele;
 - rõhutab linnatranspordi rohelise raamatu tähtsust ja loodab, et esitatakse erivahendid, mis aitavad ühistranspordil liikuda transpordiliikide ühendamise poole, arendada välja liikluskorraldussüsteeme ja luua tingimused, mis võimaldavad kasutajate premeerimist nende otsuse eest kasutada alternatiive;
 - rõhutab täiendavate meetmete võtmise tähtsust jätkusuutliku transpordi edendamiseks mägiapiirkondades ning tiheasustusega aladel, arvestades Alpi konventsiooni liiklusega seotud protokollil allkirjastamist transpordinõukogu poolt 11. detsembril 2006. aastal;
 - soovib esitada roheline raamat Euroopa turismi kohta ja viia läbi selliste õigusaktide mõjude erihinnang, millel on selge mõju Euroopa turismile;
15. samal ajal kui taasühendatud Euroopa transpordipoliitika on seisnud ja seisab endiselt vastakuti uute väljakutsetega, rõhutab, et 2001. aasta transpordipoliitika valge raamatu vahekokkuvõttes ei ole sätestatud pikaajalisi eesmärke ega antud vastuseid integreeritud lähenemisviisi kohta Euroopa tulevasele transpordipoliitikale; seetõttu kutsub komisjoni üles alustama koheselt tööd hästi ettevalmistatud Euroopa transpordipoliitikaga pärast 2010. aastat, mis suudab vastata uutele väljakutsetele jätkusuutlikul viisil;
16. teeb presidendile ülesandeks edastada käesolev resolutsioon nõukogule ja komisjonile.