



VASTUVÕETUD TEKSTID

P8_TA(2017)0503

Euroopa vähese heitega liikuvuse strateegia

Euroopa Parlamendi 14. detsembri 2017. aasta resolutsioon Euroopa vähese heitega liikuvuse strateegia kohta (2016/2327(INI))

Euroopa Parlament,

- võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut,
- võttes arvesse komisjoni 20. juuli 2016. aasta teatist „Euroopa vähese heitega liikuvuse strateegia“ (COM(2016)0501),
- võttes arvesse komisjoni 28. märtsi 2011. aasta valget raamatut „Euroopa ühtse transpordipiirkonna tegevuskava – Konkurentsivõimelise ja ressursitõhusa transpordisüsteemi suunas“ (COM(2011)0144),
- võttes arvesse komisjoni 31. märtsi 1998. aasta teatist „Transport ja süsinikdioksiid ning ühendusemeetodi väljatöötamine“ (COM(1998)0204), mis avaldati pärast Kyoto protokolliga vastuvõtmist, kuid mille põhjal ei võetud piisavaid meetmeid,
- võttes arvesse oma 9. septembri 2015. aasta resolutsiooni 2011. aasta transpordipoliitika valge raamatu rakendamise kohta: vahekokkuvõtte ja edasised sammud säästva liikuvuse suunas¹,
- võttes arvesse Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee 23. veebruari 2017. aasta arvamust komisjoni 20. juuli 2016. aasta teatise kohta Euroopa Parlamendile, nõukogule, Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele ning Regioonide Komiteele „Euroopa vähese heitega liikuvuse strateegia“,
- võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. aprilli 2009. aasta direktiivi 2009/33/EÜ keskkonnasõbralike ja energiatõhusate maantee sõidukite edendamise kohta²,
- võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. detsembri 2013. aasta määrust (EL) nr 1315/2013 üleeuroopalise transpordivõrgu arendamist käsitlevate liidu

¹ ELT C 316, 22.9.2017, lk 155.

² ELT L 120, 15.5.2009, lk 5.

suuniste kohta ja millega tunnistatakse kehtetuks otsus nr 661/2010/EL¹,

- võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. aprilli 2009. aasta määrust (EÜ) nr 443/2009, millega kehtestatakse uute sõiduautode heitenormid väikesõidukite süsinikdioksiidiheite vähendamist käsitleva ühenduse tervikliku lähenemisviisi raames², ja Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. mai 2011. aasta määrust (EL) nr 510/2011, millega kehtestatakse uute väikeste tarbesõidukite heitenormid, lähtudes väikesõidukite CO₂-heite vähendamist käsitlevast liidu terviklikust lähenemisviisist³,
- võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 13. detsembri 1999. aasta direktiivi 1999/94/EÜ, milles käsitletakse kütusesäästuga ja CO₂-heitmetega seotud andmete tarbijale kättesaadavust uute sõiduautode turustamisel⁴,
- võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 18. juuni 2009. aasta määrust (EÜ) nr 595/2009, mis käsitleb mootorsõidukite ja mootorite tüübikinnitust seoses raskeveokite heitmetega (Euro VI) ning sõidukite remondi- ja hooldusteabe kättesaadavust ning millega muudetakse määrust (EÜ) nr 715/2007 ja direktiivi 2007/46/EÜ ning tunnistatakse kehtetuks direktiivid 80/1269/EMÜ, 2005/55/EÜ ja 2005/78/EÜ⁵,
- võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 29. aprilli 2015. aasta määrust (EL) 2015/757, mis käsitleb meretranspordist pärit süsinikdioksiidi heitkoguste seiret, aruandlust ja kontrolli ning millega muudetakse direktiivi 2009/16/EÜ⁶,
- võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 13. oktoobri 2003. aasta direktiivi 2003/87/EÜ, millega luuakse ühenduses kasvuhoonegaaside saastekvootidega kauplemise süsteem ja muudetakse nõukogu direktiivi 96/61/EÜ⁷,
- võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. aprilli 2009. aasta direktiivi 2009/28/EÜ taastuvatest energiaallikatest toodetud energia kasutamise edendamise kohta ning direktiivide 2001/77/EÜ ja 2003/30/EÜ muutmise ja hilisema kehtetuks tunnistamise kohta⁸,
- võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 13. oktoobri 1998. aasta direktiivi 98/70/EÜ bensiini ja diislikütuse kvaliteedi ning nõukogu direktiivi 93/12/EMÜ muutmise kohta⁹,
- võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 9. septembri 2015. aasta direktiivi (EL) 2015/1513, millega muudetakse direktiivi 98/70/EÜ bensiini ja diislikütuse kvaliteedi kohta ning direktiivi 2009/28/EÜ taastuvatest energiaallikatest toodetud

¹ ELT L 348, 20.12.2013, lk 1.

² ELT L 140, 5.6.2009, lk 1.

³ ELT L 145, 31.5.2011, lk 1.

⁴ EÜT L 12, 18.1.2000, lk 16.

⁵ ELT L 188, 18.7.2009, lk 1.

⁶ ELT L 123, 19.5.2015, lk 55.

⁷ ELT L 275, 25.10.2003, lk 32.

⁸ ELT L 140, 5.6.2009, lk 16.

⁹ EÜT L 350, 28.12.1998, lk 58.

energia kasutamise edendamise kohta¹,

- võttes arvesse komisjoni 30. novembri 2016. aasta teatist „Koostoimelisi intelligentseid transpordisüsteeme käsitlev Euroopa strateegia – samm koostoimelise, ühendatud ja automatiseeritud liikuvuse tagamise suunas“ (COM(2016)0766),
- võttes arvesse koostalitlusvõimeliste intelligentsete transpordisüsteemide kasutuselevõtu üldkava ELis,
- võttes arvesse komisjoni 26. mai 1999. aasta direktiivi 1999/52/EÜ, millega kohandatakse nõukogu direktiivi 96/96/EÜ (mootorsõidukite ja nende haagiste tehnoulevaastust käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta) tehnika arenguga²,
- võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 29. aprilli 2004. aasta direktiivi 2004/52/EÜ ühenduse elektroonilise maanteemaksu koostalitlusvõime kohta³ ja komisjoni 6. oktoobri 2009. aasta otsust 2009/750/EÜ Euroopa elektroonilise maksukogumisteenuse määratluse ja tehniliste elementide kohta⁴,
- võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 22. septembri 2010. aasta määrust (EL) nr 913/2010 konkurentsivõimeliseks kaubaveoks kasutatava Euroopa raudteevõrgustiku kohta⁵,
- võttes arvesse nõukogu 7. detsembri 1992. aasta direktiivi 92/106/EMÜ, millega kehtestatakse ühiseeskirjad kaupade teatavate kombineeritud vedude kohta liikmesriikide vahel⁶,
- võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 21. oktoobri 2009. aasta määrust (EÜ) nr 1073/2009 rahvusvahelisele bussiteenuste turule juurdepääsu käsitlevate ühiseeskirjade kohta ning millega muudetakse määrust (EÜ) nr 561/2006⁷,
- võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 22. oktoobri 2014. aasta direktiivi 2014/94/EL alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu kohta⁸,
- võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 27. novembri 2000. aasta direktiivi 2000/59/EÜ laevaheitmete ja lastijäätmete vastuvõtmise seadmete kohta sadamates⁹,
- võttes arvesse Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni (ICAO) 2016. aastal Montrealis toimunud assamblee 39. istungjärgu tulemusi,
- võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 7. septembri 2005. aasta

¹ ELT L 239, 15.9.2015, lk 1.

² ELT L 142, 5.6.1999, lk 26.

³ ELT L 166, 30.4.2004, lk 124.

⁴ ELT L 268, 13.10.2009, lk 11.

⁵ ELT L 276, 20.10.2010, lk 22.

⁶ EÜT L 368, 17.12.1992, lk 38.

⁷ ELT L 300, 14.11.2009, lk 88.

⁸ ELT L 307, 28.10.2014, lk 1.

⁹ EÜT L 332, 28.12.2000, lk 81.

direktiivi 2005/35/EÜ, mis käsitleb laevade põhjustatud merereostust ning karistuste kehtestamist merereostusega seotud rikkumiste eest¹, mida on muudetud Euroopa Parlamendi ja nõukogu 21. oktoobri 2009. aasta direktiiviga 2009/123/EÜ²,

- võttes arvesse autotööstuses heitkoguste mõõtmise uurimiskomisjoni raportit komisjoni töö kohta (A8-0049/2017),
 - võttes arvesse oma 2. detsembri 2015. aasta resolutsiooni säästva linnalise liikumiskeskonna kohta³,
 - võttes arvesse oma 23. juuni 2016. aasta resolutsiooni taastuvenergia kasutuselevõttu käsitleva arenguaruande kohta⁴,
 - võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 14. detsembri 2016. aasta direktiivi (EL) 2016/2284, mis käsitleb teatavate õhusaasteainete riiklike heitkoguste vähendamist, millega muudetakse direktiivi 2003/35/EÜ ning tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2001/81/EÜ⁵,
 - võttes arvesse oma 4. aprilli 2017. aasta soovitusi nõukogule ja komisjonile autotööstuses heitkoguste mõõtmise uurimise põhjal⁶,
 - võttes arvesse oma volitusi institutsioonidevahelisteks läbirääkimisteks tüübikinnituse ja turujärelevalve läbivaatamist käsitleva raporti kohta, mis võeti vastu 4. aprillil 2017⁷,
 - võttes arvesse ringmajanduse paketti, mille komisjon võttis vastu 2. detsembril 2015,
 - võttes arvesse kodukorra artiklit 52,
 - võttes arvesse transpordi- ja turismikomisjoni raportit ning keskkonna-, rahvatervise ja toiduohutuse komisjoni arvamust (A8-0356/2017),
- A. arvestades, et Pariisi kokkuleppe (mille EL ratifitseeris 4. novembril 2016 ja mis jõustus samal päeval) kõik 151 osalist on võtnud kohustuse hoida ülemaailmne temperatuuri tõus tuntuvalt allpool 2°C võrreldes tööstusajastu eelse tasemega, ning püüda piirata temperatuuri tõusu 1,5 kraadini võrreldes tööstusajastu eelse tasemega;
- B. arvestades, et kuna maanteetransport tekitab üle 70 % kogu transpordisektori kasvuhoonegaaside heitkogustest ja suure osa õhureostusest, peaksid meetmed keskenduma eelkõige sellele valdkonnale, kuigi heitkoguste vähendamiseks tehtavaid jõupingutusi tuleks suurendada kõikides transpordisektorites;
- C. arvestades, et maagaas (surumaagaas ja veeldatud maagaas) ning eriti biometaan, sünteetiline metaan ja veeldatud naftagaas võivad aidata vähendada transpordisektori,

¹ ELT L 255, 30.9.2005, lk 11.

² ELT L 280, 27.10.2009, lk 52.

³ ELT C 399, 24.11.2017, lk 10.

⁴ Texts adopted, P8_TA(2016)0292.

⁵ ELT L 344, 17.12.2016, lk 1.

⁶ Vastuvõetud tekstid, P8_TA(2017)0100.

⁷ Vastuvõetud tekstid, P8_TA(2017)0097.

eelkõige laevade ja raskeveokite CO₂-heidet;

- D. arvestades, et 2011. aasta valges raamatus sedastab komisjon, et on seadnud eesmärgi vähendada transpordisektori kasvuhooonegaaside heidet 2050. aastaks vähemalt 60 % võrreldes 1990. aastaga; arvestades, et Pariisi kokkuleppe täitmiseks tuleb sajandi keskpaigaks järsult vähendada transpordisektori kasvuhooonegaaside heitkoguseid;
- E. arvestades, et usaldusväärne pikaajaline heitkoguste vähendamise kava võib tagada sõidukite tootjatele uutesse tehnoloogiatesse investeerimisel vajaliku plaanimiskindluse;
- F. arvestades, et transpordisektori pikaajaline dekarboniseerimine nõuab taastuvate energiaallikate laialdast kasutamist, mis oleks vastavalt eri transpordiliikidele mitmekesistatud;
- G. arvestades, et nii era- kui ka avaliku sektori elektritranspordisüsteemid võivad CO₂-heite vähendamise ning saasteainete ja müra elimineerimisega aidata kestlikult lahendada linnalise liikumiskeskonna suuri probleeme; arvestades, et elektrisõidukite kestlikkus sõltub ka taastuvallikatest toodetud elektrienergia kasutamisest;
- H. arvestades, et transport tekitab enam kui 25 % kasvuhooonegaaside heitkogustest, millest maanteetranspordi arvele langeb üle 70 %; arvestades, et transport on ka peamine õhusaaste allikas linnades; arvestades, et nimetatud õhusaaste põhjustab igal aastal üle 400 000 enneaegse surma juhtumi¹ ning tervishoiukulusid 330 miljardist eurost kuni 940 miljardit euronit², mis moodustab 3–9 % ELi SKPst; arvestades, et eriti kahjulikult mõjuvad rahvatervisele tahked osakesed ja lämmastikoksiidid;
- I. arvestades, et transpordisektoris on CO₂-heidet kõige vähem piiratud ning rohkem kui 94 % selle sektori energiavajadusest rahuldatakse endiselt fossiilkütustega; arvestades, et kasvuhooonegaaside heited moodustavad juba peaaegu veerandi kogu ELi CO₂-heitest ja suurenevad üha;
- J. arvestades, et reisijate- ja kaubaveo areng sõltub suurel määral eri transpordiliikide tõhusast kasutamisest, ja Euroopa transpordipoliitika peaks põhinema transpordiliikide tõhusal koostöömismisel, mille raames eelistatakse võimaluse korral kõige energiatõhusamaid ja säästvamaid transpordiliike;
- K. arvestades, et ühelt transpordiliigilt teisele ülemineku tulemusel toimub optimaalne tasakaalustamine eri transpordiliikide vahel ja see tagab koostalitlusvõime transpordiliikide piires ja vahel, edendab säästvamaid transpordi- ja logistikaahelaid ning soodustab sujuvaid liiklusvoogusid transpordiliikide lõikes ja sõlmkohtades;
- L. arvestades, et 2013. aastal avaldatud Eurobaromeetri eriuuringu nr 406 kohaselt kasutab ligikaudu 50 % ELi kodanikest oma eraautot iga päev, samas kui ainult 16 % kasutab ühistransporti ja ainult 12 % kasutab jalgratast;
- M. arvestades, et meretranspordis kasutatav punkrikütus kuulub kõige enam saastavate kütuseliikide hulka, mis tähendab, et alternatiivseid mootorisüsteeme arendades ja rakendades on sel sektoril võimalik oma heitkoguseid tunduvalt vähendada;

¹ <https://www.eea.europa.eu/soer-2015/europe/air>.

² <https://www.eea.europa.eu/publications/air-quality-in-europe-2015/download>.

- N. arvestades, et rahvatervise ja keskkonna kaitsmine peaks olema ühine ühiskondlik mure ja vastutus, milles kõigil huvirühmadel on oluline roll;
- O. arvestades, et seitsmendas keskkonnavalases tegevusprogrammis tunnustatakse selgelt transpordi osa selles, et saavutada 2050. aastaks „hea elu maakera võimaluste piires“;
- P. arvestades, et alates biokütuste direktiivi vastuvõtmisest 2003. aastal on õigusraamistikku korduvalt muudetud; arvestades, et seadusandlik käsitus peab olema teataval määral stabiilne, et soodustada investeringuid täiustatud biokütustesse;
- Q. arvestades, et ringmajandusele üleminek tähendab ka, et tarbijad muutuvad üha enam teenuste kasutajateks, ning et selline üleminek uutele ärimudelitele võiks avaldada olulist mõju transpordisektori ressursitõhususele;
- R. arvestades, et rohkem kui 100 miljonit eurooplast on sunnitud taluma mürataset, mis ületab ELi seatud piirmäära, 55 detsibelli, ja neist umbes 32 miljonit inimest asub väga kõrge, st üle 65-detsibellise müratasemega keskkonnas;
- S. arvestades, et Maailma Terviseorganisatsiooni (WHO) andmetel on Euroopas ainuüksi maanteeliikluse müra kõige raskemate keskkonnast lähtuvate stressitegurite hulgas õhusaaste järel teisel kohal, ning arvestades, et vähemalt 9000 enneaegset surmajuhtumit aastas on tingitud liiklusrast põhjustatud südamehaigustest;
- T. arvestades, et kui järgida WHO suuniseid, mis käsitlevad inimeste kokkupuudet PM_{2,5} osakestega, pikeneks kodanike keskmine eeldatav eluiga umbes 22 kuu võrra ja igal aastal saaks kokku hoida ligikaudu 31 miljardit eurot;
1. väljendab heameelt komisjoni teatise „Euroopa vähese heitega liikuvuse strateegia“ üle ja nõustub, et üleminek vähese heitega liikuvusele on hädavajalik, et tagada laiem üleminek kestlikule vähese süsinikdioksiidiheitega ringmajandusele; kutsub komisjoni ja liikmesriikide pädevaid asutusi üles seda strateegiat täielikult järgima;
 2. rõhutab, et Pariisi kokkuleppes kinnipidamiseks peavad transpordisektori kasvuhoonegaaside heitkogused saajandi keskpaigaks olema nullilähedased ning et transpordist pärit õhusaasteainete heitkoguseid tuleb järsult vähendada, kui tahetakse täita vähemalt Maailma Terviseorganisatsiooni suuniseid rahvatervise kohta;
 3. märgib, et üleminek vähese heitega liikuvusele on kasulik mitte üksnes rahvatervise ja keskkonna seisukohast, vaid pakub ka suuri väljakutseid ja võimalusi sõidukite, raudtee, merendus- ja lennundusvaldkonna tootjatele ja tarnijatele ning innovatiivse energia, transpordi- ja logistikasektorile ning teenuseosutajatele, eriti VKEdele; rõhutab, et vaja on piisavat tuge, et edendada kulutõhusast lähenemisviisist lähtudes uusi tehnoloogiaid ja ärimudeleid, millega julgustatakse uuenduslikke partnerlusi suurte äriühingute, VKEde ja idufirmade vahel, et saavutada kasvuhoonegaaside heitkoguste tulemuslik vähendamine transpordisektoris;
 4. tunnistab vajadust oluliste muutuste järele transpordi nõudluse juhtimises ja ruumilises planeerimises, et minna üle vajalikule mitmeliigilise transpordi lähenemisviisile; kordab, et transporti tuleks käsitleda kui olulist teenust, mitte kui omaette eesmärki; toetab sel eesmärgil üleeuroopalise transpordivõrgu (TEN-T) rakendamist; kordab, et üleminek kestlikule, ringmajandusel põhinevale vähese süsinikdioksiidiheitega transpordisektorile eeldab teenusekasutajate suuremat teadlikkust seoses

ressursitõhususega; on seisukohal, et üks olulisemaid tegureid seoses käitumisharjumuste muutumisega, mis hõlmab üleminekut säästvamatele transpordiliikidele, on taskukohane, hästi välja arendatud ja mitmeliigiline ühistranspordisüsteem, mis katab linnatranspordisõlmi ja pakub ühendusi maapiirkondadega;

5. tuletab meelde, et seoses 2011. aasta transpordipoliitika valge raamatuga rõhutas Euroopa Parlament, et Euroopa säästva liikuvuse poliitika peab tuginema suurele hulgale poliitilistele vahenditele, et kulutõhusal viisil minna üle vähem saastavatele ja kõige energiatõhusamatele transpordiliikidele; juhib tähelepanu, et transpordiliikide osakaalu muutmine on vajalik selleks, et kaotada praeguses transpordisüsteemis liikuvusega kaasnevad kahjulikud mõjud, nagu ummikud, õhusaaste, müra, õnnetused ja kliimamuutused; tunnistab sellega seoses, et ühelt transpordiliigilt teisele ülemineku poliitika ei ole siiani andnud rahuldavaid tulemusi;
6. innustab komisjoni tegutsema juhtivas rollis, et töötada välja ülemaailmsed ja ühtlustatud meetmed säästvama ja tõhusama transpordi kohta;
7. kutsub komisjoni üles tagama kehtivate õigusaktide täieliku rakendamise ja esitama vajaduse korral transpordisektori kohta konkreetseid lisameetmeid, et saavutada kokkulepitud ELi kliimaeesmärgid, mis hõlmavad kõiki transpordiliike, seahulgas ka linnalist liikumiskeskonda viisil, mis ei ohusta Euroopa transpordisektori konkurentsivõimet; palub komisjonil samuti edendada vähese heitega liikuvust soodustavate tehnoloogiate turuleviimist, suurendades sõidukite tõhusust, kuid säilitades samal ajal ohutuse; palub, et komisjon ajakohastaks seoses Pariisi kokkuleppe täitmisega oma 2011. aasta valge raamatu transpordi kohta;
8. on veendunud, et kui hinnatakse kestlikkust, tuleks arvesse võtta kogu jalajälge, alates sõidukite tootmisest ja kasutamisest kuni kasutuselt kõrvaldamiseni, samuti vajalikku taristut, ning rõhutab seetõttu, et ainult tehnoloogianeutraalne energiaallikate jaotus võib pakkuda realistlikke ja tõeliselt kestlikke lahendusi;
9. märgib, et kestlikuks üleminekuks transpordisektoris on vaja mitmete sidusrühmade süstemaatilist tegevust, milles osalevad kodanikuühiskond, tarbijad, sotsiaalpartnerid, VKEd, innovaatilised idufirmad, ülemaailmsel tasandil tegutsevad suured ettevõtted ning poliitikud ja ametiasutused kõigil valitsemistasanditel;
10. kutsub komisjoni üles tunnustama nn sisseehitatud heitkoguste kasvavat tähtsust ja lisama stiimuleid kogu olelusringi hõlmavaks heitkoguste arvestamiseks;
11. kutsub komisjoni üles tunnistama kogu olelusringi heitkoguste mõõtmise kasvavat tähtsust alates energiavarustusest kuni tootmise ja kasutusaja lõpuni ning esitama terviklikud ettepanekud, millega suunata tootjaid kasutama optimaalseid lahendusi tagamaks, et töötlemiseelses ja töötlemisjärgses etapis tekkivad heitkogused (*upstream and downstream emissions*) ei vähendaks kasu, mis on seotud sõidukite energiakasutuse parandamisega;
12. palub komisjonil kiiresti kehtestada kogu maanteetranspordile CO₂-heite normid ja neid norme parandada, kuna kulutõhusate sõidukite normid on ilmselt kõige efektiivsem moodus, kuidas ELis kuni aastani 2030 energiatõhusust parandada;

13. tuletab meelde, et energiatõhusust tuleks käsitada energiavaldkonnas parima alternatiivina ning seetõttu tuleks esmatähtsaks pidada ja edendada kõiki meetmeid, mis aitavad energiatõhusust kulutõhusal viisil parandada ja energianõudlust vähendada, ning need meetmed tuleks hoolikalt integreerida transpordipoliitikasse ja Euroopa kliimameetmetesse;

Transpordisüsteemi optimeerimine

Tõhususe suurendamine

14. kutsub komisjoni ja liikmesriike üles vaatama läbi ELi eri piirkondade vahelisi ühendusi ning samuti ühendusi liidu äärepoolseimates ja ebasoodsas olukorras olevates piirkondades ning piirialadel; kutsub komisjoni sellega seoses üles vaatama läbi lennuühendustega seotud ELi lähenemisviisi ja uurima võimalust ühenduvusindeksi väljatöötamiseks, võttes arvesse ka muude transpordiliikide koosmõju; toonitab, et see tuleks siduda kestlikesse alternatiividesse tehtavate investeeringutega ja nende edendamiseiga;
15. soovitab tungivalt liikmesriikidel kiirendada ühtse Euroopa taeva algatuse rakendamist, sest praegune killustatus toob kaasa pikemad lennuajad, hilinemised, täiendava kütusekulu ja CO₂-heite suurenemise; juhib tähelepanu, et see aitaks heitkoguseid 10 % vähendada;
16. kutsub komisjoni üles säilitama suuri ambitsioone innovatsiooni vallas – ergutama teadusuuringuid lennundussektoris fotogalvaanilise energia kasutamise (näiteks päikeselennuk Solar Impulse 2) ja alternatiivsete taastuv-vedelkütuste kasutamise kohta;

Õiglane ja tõhus hinnakujundus

17. on seisukohal, et kõigi transpordiliikide puhul on äärmiselt olulised selgemad hinnasignaalid, mis kajastaksid paremini „saastaja maksab“ ja „kasutaja maksab“ põhimõtteid, et tagada Euroopa eri transpordiliikidele õiglus ja võrdsed võimalused; juhib tähelepanu sellele, et olemasolevad meetmed tuleks sellest vaatenurgast ümber hinnata;
18. on seisukohal, et iga transpordiliik peaks katma nii taristu kulumisega („kasutaja maksab“ kui ka väliskuludega, nt õhusaaste ja müra („saastaja maksab“), seotud piirkulud; usub, et nende kahe põhimõtte kohaldamine kogu ELis aitab lahendada praeguseid maksustamise erinevusi eri transpordiliikide vahel;
19. rõhutab, et transpordi hinnakujundust käsitlevate õigusaktidega ei tohiks tekitada ebaausat konkurentsi, mis kahjustab säästvamaid transpordiliike, nagu raudteetransport, ja nõuab tungivalt, et komisjon esitaks sellega seoses ettepanekud ausa konkurentsi tagamiseks;
20. väljendab heameelt komisjoni pingutuste üle töötada välja koostalitlusvõimelisi elektroonilisi teemaksusüsteeme käsitlevad ELi normid ning Eurovignette'i direktiivi tulevase läbivaatamise üle, mis peaks hõlmama vahemaapõhist maksustamist ja eristamist CO₂-heite põhjal ning diferentseerimise võimalust vastavalt ajakohastud eurostandarditele; on veendunud, et vahemaapõhise maksustamise laiendamine peaks hõlmama kõiki sõiduaautosid ja kaubikuid, võimaldades samas teatavat paindlikkust

äärealadel ja hõredalt asustatud piirkondades;

21. rõhutab, et ühelt transpordiliigilt teisele üleminek eeldab mitmeliigilise ja ühistranspordi edendamist ja nendesse investeerimist;
22. palub komisjonil kiiremas korras ajakohastada transpordiga seotud väliskulude käsiraamatu, võttes arvesse tegelikke heitkoguseid sõidutingimustes;
23. rõhutab, et lennundus ei ole jõudnud oma väliskulude sisestamise osas sama kaugele kui teised transpordiliigid, ning kutsub seega komisjoni üles järgima Pariisi kokkulepet ja uurima võimalusi ühtlustada lennunduses lennukipetroolile maksu kehtestamist käsitlevad rahvusvahelised meetmed ja kaotada lennukipiletite käibemaksuvabastus;

Logistika ja digiteerimine

24. tunnistab, et logistikal võib olla otsustavalt tähtis roll transpordi süsinikdioksiidi mõju vähendamisel keskkonnasõbralike ühisstrateegiatega kaudu, mis käsitlevad tarneahela integreerimist, mitmeliigilist transporti, tarnimise ja tagastuslogistika kindlustamist; on arvamusel, et digitaaltehnoloogiad on nende eesmärkide seisukohast väga olulised;
25. on seisukohal, et intelligentsed transpordisüsteemid, konvois sõitmine ning autonoomsed ja ühendatud sõidukid võivad olla maantee-, raudtee-, mere- ja õhustranspordi valdkonnas nii era- kui ka äriotstarbelise transpordi tõhususe parandamisel oluline vahend;
26. tunnistab, et ühendatud autotehnoloogial on liiklusohutuse parandamisele lisaks ka oluline keskkonnamõju, ning märgib, et 5G võrgu suure läbilaskevõime ja väikese latentsusaja tagamiseks on vaja tihedat võrgutaristust, et võimalikult hästi ära kasutada ühendatud ja autonoomsete sõidukite võimalusi liikuvuse parandamiseks linnakeskkonnas; tunnistab, et kooskõlas laiema digiteerimisprotsessiga kogu Euroopa tööstuses peavad paljud äriühingud võtma muutuste strateegia aluseks liikuvuse; on seisukohal, et see pakub VKEdele ja idufirmadele märkimisväärsed võimalusi transpordisektoris ning on veendunud, et seda suundumust tuleks toetada;
27. rõhutab, et ühistranspordil on liikuvuse kui teenuse kontseptsiooni osana suur potentsiaal vähendada liikluse mahtu ja sellega seotud heidet, ning kutsub komisjoni üles edendama digiteerimist ja ühistranspordisüsteemide ühenduvust, et eemaldada tõkked transpordiliikide ja -süsteemide vahel ja ergutada nende kasutamist; on samas arvamusel, et võetavad meetmed peavad olema kohandatud vastavalt asjaomaste piirkondade eripäradele, hoolimata sellest, kas tegemist on linna- või maapiirkondadega, kuna maapiirkondades on majanduslikku elujõulisust raskem saavutada; kutsub seetõttu komisjoni ja liikmesriike üles töötama välja konkreetseid algatusi, millega edendatakse tõhusamat transporti maakeskkonnas ja raskesti ligipääsetavaid piirkondades, võttes samuti arvesse avalike teenuste osutamise kohustusi;
28. toetab liikuvuskorralduse algatusi, mille eesmärk on saavutada tõhusamad ja keskkonnahoidlikumad ühendveoteenused ja arukas liikuvus, mis võib aidata edendada liikuvuse kui teenuse ja sünkroniseeritud ühendvedude (nn sünkroonvedude) kontseptsioone; usub, et liikuvuse kui teenuse edendamiseks tuleb tulevikus pöörata

reguleerimisel piisavalt tähelepanu intelligentsete transpordisüsteemide rollile, IKT-alase suutlikkuse arendamisele, süsteemide koostalitlusvõimele, teenuste jagamisele ja mitmeliigilise transpordi integreeritud piletimüügisüsteemidele;

29. märgib, et linnade kaubaveokite osa õhu- ja mürasaastes on ebaoproportsionaalne ning nad avaldavad negatiivset mõju ummikutele; nõuab seetõttu linnades tarneahela paremat optimeerimist; palub komisjonil julgustada heitevabade väikeste kommertsveokite, heitevabade busside, prügiveoautode ja taksode ning kaubaveo jalgrataste kasutamist nn viimase kilomeetri logistikas;
30. rõhutab sõidukite kerge kaalu ja praeguse taristu tõhusama kasutamise võimalikke kasutegureid, sealhulgas neid, mis tulenevad liikluse paremast jaotumisest ja parematest ühendvedude lahendustest;
31. palub komisjonil rõhutada digitaalse ühtse turu õigusaktide raames võimalusi ohutumate, arukamate ja keskkonnahoidlikumate transpordivahendite kasutamiseks teedel ning edendada nii sõidukitevahelise kui ka sõiduki ja maantee vahelise kommunikatsiooni seadmete projekte, et toetada innovatsioonile suunatud majandust ning luua uusi ärivõimalusi Euroopa info- ja kommunikatsioonitehnoloogia ettevõtjatele;
32. rõhutab, kui oluline on investeerida optimaalsetesse sisemaaihendustesse, et vähendada sisemaatranspordi ökoloogilist jalajälge, julgustades üleeuroopaliste transpordivõrkude koridorides kasutama mitmeliigilisi ühendusi, säästvat raudteevedu, siseveetransporti, reaajas transporditeavet ja IT-rakendusi;
33. on veendunud, et liikuvuskorralduse algatuste edendamine piirkondades ja linnades, institutsioonides ja tööstusettevõtetes pakub väga häid võimalusi, et vähendada kodanike sõitmisvajadust nii vahemaa kui ka kiiruse seisukohast;
34. palub liikmesriikidel toetada katseprojekte, millega soodustatakse elektrisõidukite ja alternatiivseid täiustatud biokütuseid kasutavate sõidukite suuremat kasutust;
35. rõhutab, et vaja on terviklikku ELi käsitlust, et võimaldada transporti kiiresti digiteerida, mis aitab koos parema transpordikorraldusega ja liikuvusele kui teenusele üleminekuga oluliselt suurendada tõhusust ning avaldab suurt mõju ühiskonnale;
36. on seisukohal, et parem transpordikorraldus ning digiteerimise ja logistika parem kasutamine on valdkonnad, kus heite vähendamise võimalused on väga suured, ja et võimalik on võtta väga kiiresti palju odavaid ja lihtsaid ning mõõdetava mõjuga meetmeid, nagu liiklusvoo ja koormuse optimeerimine ning e-kaubaveod; palub seetõttu komisjonil sellised meetmed välja selgitada ja esile tuua, et edendada neid lähitulevikus; nõuab sidusat õigusraamistikku ja -norme, mis võimaldavad võtta kogu Euroopas kasutusele uuenduslikud logistilised ja transpordilahendused;
37. toetab komisjoni ja transpordiettevõtjaid, et nad töötaksid välja projekte, mille raames saab järjepidevat teavet eri transpordiliikide võrreldava CO₂-jalajälje kohta väljaannete, teabe, broneerimise ja piletimüügisüsteemide põhjal;
38. rõhutab, et IKT standardimispoliitika kohandamine vastavalt turu ja poliitika arengule on hädavajalik, et saavutada e-kaubaveo ja intelligentsete transpordisüsteemide koostalitlusvõime;

39. rõhutab koostalitusvõime tähtsust linna- ja linnavälises transpordis raskeveokite heitkoguste vähendamise seisukohast;

Vähese heitega alternatiivenergia

40. rõhutab asjaolu, et säästvatel energiaallikatel põhinevatel elektromobiilsetel lahendustel on suur potentsiaal transpordi CO₂-heite vähendamiseks; on siiski seisukohal, et enne 2030. aastat on sellekohase tehnoloogia optimeerimine ja suures mahus taristute loomine ebatõenäoline; kordab oma nõudmist, et vaja on tehnoloogilisi uuendusi;
41. väljendab heameelt jõupingutuste üle, et võtta kasutusele ja tagada terviklik ja koostalitlusvõimeline taristu taastuvenergia ja/või säästvate alternatiivkütuste tagamiseks alternatiivse energiaallikaga sõidukitele; palub komisjonil kooskõlastada sellega seoses oma tööd liikmesriikidega, et tagada alternatiivkütuste taristu kasutuselevõttu käsitleva direktiivi 2014/94/EL asjaomaste sätete ja hoonete energiatõhusust käsitleva direktiivi 2010/31/EL (muudetud direktiiviga (EL).../... (menetlus 2016/0381(COD))) artikli 8 ülevõtmine täiel määral siseriiklikku õigusesse;
42. palub komisjonil võtta vastu kaugeleulatuv elektrisõidukite turuleviimise tegevuskava ja anda liikmesriikidele juhendavad soovitused, et julgustada neid rakendama maksusoodustusi heitevabade ja vähesaastavate sõidukite suhtes; rõhutab, et tarbijate valmiduse suurendamiseks on oluline tagada laadimis- ja tankimistaristu olemasolu ja kättesaadavus era- ja avalikes hoonetes kooskõlas hoonete energiatõhususe direktiiviga (direktiiv 2010/31/EL) ning ka elektrisõidukite konkurentsivõime; rõhutab, kui oluline on tagada, et elektrisõidukite jaoks toodetav elekter pärineks säästvatest energiaallikatest; nõuab sellega seoses pikaajalist uue põlvkonna akusid käsitlevat Euroopa algatust ning vajaliku taristu arendamist, et soodustada vähese heitega energia ja vähesaastavate sõidukite säästva tootmise standardeid;
43. palub komisjonil esitada kiiresti oma hinnang puhta energia ja transpordi direktiivi 2014/94/EL rakendamise kohta liikmesriikide poolt ning võtta meetmeid nende liikmesriikide suhtes, kes ei ole veel esitanud riiklikku strateegiat;
44. on seisukohal, et üks tõhusamaid käsitusi vähendamaks maanteetranspordi mõju kliimale oleks kehtestada kütusetarnijatele kohustus vähendada tarnitava energia kasvuhoonegaaside heidet, kasutades selleks taastuvelektrit, vesinikku, säästvaid ja täiustatud biokütuseid, sünteetilisi kütuseid või muid vähese CO₂-heitega kütuseid (nt surumaagaasi või veeldatud maagaasi);
45. tuletab komisjonile meelde, kui kiireloomuline on kanda maksusoodustused, mida fossiilkütustele jätkuvalt tehakse, üle alternatiivsetele ja säästvatele energiavormidele, pidades silmas käegakatsutavate meetmete võtmist kogu ühiskonna üleminekuks säästvale energiale;
46. nõuab transpordisektoris taastuvenergia kasutamise suhtes ambitsioonikamat lähenemisviisi kui see, mis on esitatud uuesti sõnastatud taastuvenergia direktiivis, et saavutada transpordisektoris pikemas perspektiivis CO₂-heite vähendamine;
47. nõuab tungivaltp konkreetsete stiimulite kehtestamist säästvate alternatiivkütuste kasutuselevõtmiseks nende transpordiliikide puhul, millel puuduvad praegu

alternatiivid vedelkütustele; on seisukohal, et sellised stiimulid peaksid kajastuma uues taastuenergia direktiivis ning lõimitud riiklikes energia- ja kliimakavades, nagu on ette nähtud kavandatud määruises energialiidu juhtimise kohta;

48. tuletab meelde, et 94 % Euroopa transpordist sõltub naftasaadustest, ja on veendunud, et säästvad omamaised biokütused aitavad vähendada sõltuvust fossiilkütuse impordist ja ühtlasi tugevdada ELi energiajulgeolekut;
49. palub komisjonil esitada ettepaneku kaotada hiljemalt 2020. aastaks järk-järgult otsesed ja kaudsed toetused fossiilkütustele;
50. palub komisjonil ja liikmesriikidel toetada veeldatud maagaasi potentsiaali, et muuta liikuvus, majandus ja tööhõive kestlikuks¹;
51. rõhutab, millist rolli võivad maagaas (näiteks surumaagaas ja veeldatud maagaas) ning eelkõige biometaan, sünteetiline metaan ja veeldatud naftagaas täita üleminekul CO₂-heite vähendamisele transpordisektoris, eriti laevanduses ning raskeveokite ja linnaliinibusside puhul;
52. võtab teadmiseks piirmäärad, mis on esitatud uuesti sõnastatud taastuenergia direktiivis, et vähendada 2030. aastaks järk-järgult esimese põlvkonna biokütuste kasutamist ja jõuda pikas perspektiivis transpordisektori CO₂-heite vähendamiseni; palub komisjonil sellega seoses vahet teha ühelt poolt esimese põlvkonna biokütustel, mis on tõhusad kasvuhoonegaaside heite vähendamise seisukohast ja mille puhul on maakasutuse kaudse muutuse oht väike, ning teiselt poolt neil, mis ei vasta nendele kriteeriumidele, ning võtta võimalikult kiiresti meetmeid, et järk-järgult loobuda metsade hävitamist või turbaalade kasutamist soodustavate lähteainete, kaasa arvatud palmiõli kasutamisest biokütuste koostisosana; rõhutab, et oluline on stabiilne ja prognoositav õiguskeskkond, kus võetakse nõuetekohaselt arvesse investeerimistsükleid, et meelitada ligi vajalikke investeeringuid täiustatud biokütustesse; võtab teadmiseks, millist võimalikku kasu toob kliimale ELi põllumajanduslik tootmine, mis põhineb kasvuhoonegaaside heite vähendamise seisukohast tõhusatel ja maakasutuse kaudse muutuse seisukohast väheohtlikel biokütustel, eelkõige kui võtta arvesse heitkoguseid, mis pärinevad suurel hulgal kolmandatest riikidest imporditavatest loomsetest valkudest;
53. julgustab komisjoni töötama välja objektiivseid kriteeriume täiustatud biokütuste tunnustamiseks, et edendada innovatsiooni ja turuleviimist;
54. rõhutab, kui tähtis on saavutada transpordisektoris pikas perspektiivis CO₂-heite vähendamine, ning palub komisjonil julgustada selliste täiustatud biokütuste suuremat turule jõudmist, mis on kasvuhoonegaaside heite vähendamise poolest tõhusad ning vastavad ringmajanduse jäätmehierarhiale ja rangetele keskkonnaalase ja sotsiaalse jätkusuutlikkuse kriteeriumidele, et veelgi enam vähendada fossiilkütuste kasutamist ja kasvuhoonegaaside heidet; väljendab heameelt komisjoni ettepaneku üle karmistada kasvuhoonegaaside heite vähendamise nõudeid biokütustele, et need aitaksid jätkuvalt kaasa ELi kliimaeesmärkide saavutamisele; rõhutab, kui tähtis on bioenergiast pärineva kasvuhoonegaaside heite ja nende gaaside sidumise tõhus ja usaldusväärne

¹ Euroopa Parlamendi 25. oktoobri 2016. aasta resolutsioon veeldatud maagaasi ja selle hoiustamise ELi strateegia kohta (vastuvõetud tekstid, P8_TA(2016)0406).

arvestus maakasutust, maakasutuse muutust ja metsandust (LULUCF) käsitleva kavandatava määruse (COM(2016)0479) raames;

55. rõhutab, et kavandatava liikmesriikide kliimaeesmärkide täitmisel jõupingutuste jagamise määruse (COM(2016)0482) alusel tuleks arvesse võtta ainult selliseid toidu- ja söödakultuuridest toodetud biokütuseid, mis vastavad säästlikkuse kriteeriumidele;
56. palub komisjonil jälgida hoolikalt taastuvatest energiaallikatest toodetud vesiniku tehnoloogia valdkonna arengut ning võtta endale kohustus teha teostatavusuuring vesiniku rolli ja võimaluste kohta Euroopa transpordisüsteemis;
57. rõhutab, et sünteetilised kütused (vedelad ja gaasilised kütused), mida saadakse taastuvenergia ülejäägist, eelkõige päikese- ja tuuleenergiast nende tootmisvõimsuse tipp-perioodil, mis muidu läheks raisku, võiksid aidata vähendada olemasoleva sõidukipargi kasvuhooonegaaside heidet selle olulusringi silmas pidades ning ühtlasi suurendada taastuvenergia kasutamise määra;
58. palub komisjonil ja liikmesriikidel suurendada ja toetada täiel määral ringmajanduse, heitkoguste vähendamise ja kliimapoliitika kontekstis ning ELi taastuvenergia eesmärges silmas pidades keskkonnahoidliku biogaasi tootmist sõnniku töötlemise teel;
59. väljendab heameelt asjaolu üle, et ELi ettevõtjad on sünteetiliste kütuste tehnoloogia alal praegu maailmas juhtpositsioonil, ning näeb selles võimalust kiirendada ELis majanduskasvu ja kvaliteetsete töökohtade loomist; rõhutab seetõttu, kui tähtis on luua raamistik selliste tehnoloogiate edasiarendamise ja kasutuselevõtu ergutamiseks;
60. on seisukohal, et päritolutagatiste edendamine võimaldab oluliselt suurendada taastuvenergia osakaalu transpordisektoris;
61. märgib, et ELi säästva energia lähenemisviis peaks olema tehnoloogianeutraalne ja et ELi säästvuspoliitika eesmärgid peaksid keskenduma kliimat ja tervist kahjustava heite vähendamisele;
62. palub komisjonil kasutada täiel määral ära Teadusuuringute Ühiskeskuse potentsiaali, et uurida puhta energia võimalusi transpordisektoris;
63. väljendab heameelt toetuse üle, mida pakutakse programmi „Horisont 2020“ raames teadus- ja arendustegevuseks ning innovatsiooniks keskkonnahoidliku transpordi ja säästva energia valdkonnas, ning palub seda toetamist jätkata järgmises mitmeaastases finantsraamistikus;
64. rõhutab, kui tähtis on teadus- ja arendustegevus vähese heitega liikuvusega seotud tehnoloogiliste probleemide lahendamiseks; nõuab tungivalt, et komisjon jätkaks Clean Sky ja SESARi (ühisettevõtte Euroopa lennuliikluse uue põlvkonna juhtimissüsteemi väljaarendamiseks) taoliste teadusprogrammide tugevat toetamist;

Transporditaristu ja investeeringud

65. nõuab tungivalt, et komisjon ja liikmesriigid suurendaksid Euroopa Strateegiliste Investeeringute Fondi (EFSD) ja üleeuroopalise transpordivõrgu (TEN-T) raames selliste transpordiprojektide ELi-poolset kaasrahastamist, mis aitavad parandada kliimameetmeid ja õhu kvaliteeti ning vähendada muid väliskulusid miinimumini;

66. on seisukohal, et Euroopa ühendamise rahastu projektid on väga olulised Euroopa vähese heitega liikuvuse strateegia jaoks, ja peab kahetsusväärseks, et Euroopa ühendamise rahastu eelarve vahendeid kasutati EFSI rahastamiseks; palub seetõttu Euroopa ühendamise rahastu eelarve taastada ja kordab, et EFSI II tuleks rahastada muudest allikatest; on lisaks seisukohal, et vältida tuleks Euroopa ühendamise rahastu jaoks kõlblike projektide rahastamist EFSI raames;
67. toonitab, kui tähtis on EFSI edukas kasutamine või EFSI ja Euroopa struktuuri- ja investeerimisfondide ühendamine; on seisukohal, et liikmesriigid peaksid investeerima rohkem oma raudteesüsteemi ja püüdma suurendada ühtekuuluvuspoliitika rahaliste vahendite kasutamise määra raudteeprojektides;
68. juhib tähelepanu sellele, kui oluline on tagada taristuvõrgu hea seisukord ja kvaliteet, sest see hõlbustab liikluse sujumist ja võimaldab vähendada ummikuid ning ühtlasi ka CO₂ ja teiste saasteainete heite taset;
69. nõuab tungivalt, et komisjon teeks kättesaadavaks rohkem rahalisi vahendeid, mille raames saavad linnad esitada ühiseid pakkumusi sellise taristu või tehnoloogia hankimiseks, mis aitaks vähendada linnatranspordi CO₂-heidet ja maanteesõidukite põhjustatud õhusaastet; märgib, et see hõlmab muu hulgas avalikke laadimispunkte elektrisõidukitele, auto ja jalgratta jagamise süsteeme ning ühistranspordi arendamist;
70. rõhutab, kui tähtsad on rahalise toetuse meetmed selle sektori innovatsiooni jaoks ja keskkonna kaitsmine taristutööde tegemisel;

Kodanike ja otsustajate käitumisharjumuste muutumise toetamine

71. julgustab linnu lisama oma liikumiskeskonna kavadesse (nt säästva linnalise liikumiskeskonna kavasse) kasvuhoonegaaside vähendamise eesmärgid ja puhta õhu strateegiad ning palub komisjonil seada ELi kaasrahastamisel esikohale linnalise liikumiskeskonna projektid, mis aitavad saavutada kõnealuseid eesmärgi, kaasa arvatud linnade asjaomaseid võimalusi suurendava uuendustegevuse toetamise kaudu;
72. on seisukohal, et üks kõige tõhusamaid heite vähendamise ja transpordi tõhustamise viise on ühistranspordi edendamine; peab oluliseks suurendada ühistransporditeenuste rolli; palub lisaks, et komisjon ja liikmesriigid edendaksid ja soodustaksid puhtamate ja vähem saastavate sõidukite ostmist nii riigiasutuste kui ka erasektori poolt;
73. rõhutab võimalusi, mida pakuvad keskkonnahoidlikud riigihanked säästvama transpordi, eriti linna- ja linnalähiliinide busside jaoks;
74. palub komisjonil tugevdada selliste eeskujuks olevate linnade võrgustikke, mis seavad linnaplaneerimisel esikohale säästva liikuvuse, sealhulgas käimise, jalgrattasõidu, ühistranspordi parandamise, koossõidu ja ühisauto kasutamise, ning võimaldada kohalikel, piirkondlikel ja riiklikel ametiasutustel jagada kasvuhoonegaaside heite vähendamise ja sellega seotud puhta õhu strateegia parimaid tavasid; palub komisjonil julgustada ka kohalikke, piirkondlikke ja riiklikke ametiasutusi loimima täiel määral transpordi, eluaseme ja maakasutuse planeerimise vajadusi ja menetlusi, et saavutada paremini kliimapoliitika eesmärgi;
75. palub komisjonil ja liikmesriikidel uurida, kui kasulik on kehtestada märgis või standard ülivähe saastavatele sõidukitele (Ultra-Low-Emission Vehicles – ULEV),

mis vastavad heite piirnormidele tegelikes sõidutingimustes, võttes arvesse asjaolu, et Euroopa normid kergsõidukite kohta ei kajasta tegelikus liikluses tekkivaid heitkoguseid;

76. on seisukohal, et suuremat tähelepanu tuleb pöörata motoriseerimata transpordi võimaluste lõimimise ja atraktiivsuse suurendamisele, sest see vähendaks lõppkokkuvõttes eratranspordi liikide atraktiivsust;
77. palub komisjonil lisada vähese heitega liikuvuse strateegiatesse maapiirkondades ja äärepoolseimates piirkondades elavate inimeste transpordivajadused;
78. julgustab kõiki avaliku sektori asutusi lisama avalikesse hangetesse säästlikkuse kriteeriumid;
79. toetab komisjoni, liikmesriike ja piirkondi suuremate investeeringute tegemisel EuroVelo jalgrattateede võrgustiku ja TEN-T raudteevõrgustike ühendamise ja lõimimisele;
80. rõhutab, et üldise ohutuse määrase läbivaatamise ettepanek on hilinenud, ja palub komisjonil avaldada kõnealuse ettepaneku 2017. aasta lõpuks; on seisukohal, et intelligentse kiirusregulaatori tehnoloogia on valmis ja võib päästa paljude elu ning seetõttu tuleks see võtta viivitamata kasutusele kõigis sõidukites; rõhutab, et veoautode otsese nägemisvälja tehnoloogia on väga tulemuslik lahendus õnnetuste vältimiseks vähekaitstud liiklejatega, ja et kõnealune ettepanek peaks sisaldama sellega seotud kohustuslikke norme;

Sektoripõhised nõuded

Mootorrattad, sõiduautod ja kaubikud

81. palub komisjonil esitada ettepaneku normide kohta, mida kohaldatakse 2025. aastast sõiduautode ja kaubikute suhtes, arvestades Euroopa Parlamendi seisukohta, mida ta väljendas 2013. aastal kahe seadusandliku akti¹ menetluses ning mida kinnitatakse asjaomasel komisjoni avalduses 2025. aasta eesmärkide kohta²; rõhutab, et need sõidukite keskmised normid tuleks arvutada uue kergsõidukite ülemaailmse ühtlustatud katsemenetluse (WLTP) alusel ja need peaksid kajastama pikaajalist heitkoguste vähendamise suunda, mis on kindlaks määratud ELi kliima- ja energiaraamistikus 2030 ning Pariisi kokkuleppe pikaajaliste eesmärkidega;
82. väljendab heameelt uue WLTP kasutuselevõtmise üle; rõhutab siiski, et arvestades asjaolu, et uuringute kohaselt erinevad uue WLTP laboratooriumis läbiviidava katsesükli tulemused ikka veel umbes 20 % tegelikest heitkogustest ning võivad muutuda vastavalt katse optimeerimisele ja muutmisele, tuleks WLTP täiendamiseks töötada välja sihipärane tegelikus liikluses tekkivate heitkoguste järelhindamismetoodika CO₂-heite hindamiseks; märgib, et see metoodika võiks põhineda mõteseadmetel, mis on sõidukites juba olemas, näiteks kütusekulu mõõdikutel; märgib lisaks, et selleks ja ka usaldusväärsete andmete saamiseks tuleks välja töötada standardne lähenemisviis kütusekulu näitude kogumiseks, salvestamiseks, kasutamiseks ja edastamiseks, kasutades võimalikult suurel määral

¹ ELT L 103, 5.4.2014, lk 15; ELT L 84, 20.3.2014, lk 38.

² Vt nõukogu dokumente 5584/14 ja 6642/14.

juba autodes olevaid andureid ja järgides samal ajal täielikult eraelu puutumatus eeskirju; palub komisjonil kaaluda lisalahendusi, et piirata transpordisektori CO₂-heidet, ja eelkõige võtta rohkem arvesse seda, kui suurt osa täidab sõidukite kerge kaal sõidukite CO₂-heite otseses vähendamises;

83. tuletab meelde, et selleks, et vähendada tulemuslikult tegelikus liikluses tekkivate heitkoguste katsete abil laboratooriumis ja tegelikus liikluses mõõdetavate heitkoguste erinevust, tuleks katse- ja hindamismenetluste kirjeldused koostada väga hoolikalt ja need peaksid hõlmama mitmesuguseid sõidutingimusi, sealhulgas erinevaid temperatuure, mootori koormuseid, sõiduki kiiruseid, kõrguseid merepinnast, teede liike ja muid ELis sõitmisel esinevaid tavalisi parameetreid;
84. nõuab, et kiiresti võetaks vastu ELi ühtne, kohustuslik ja läbipaistev märgistamise süsteem, mis võimaldaks tarbijatel saada täpseid, usaldusväärseid ja võrreldavaid andmeid turule lastud sõidukite kütusekulu, olelusringi, CO₂-heite ja õhusaasteainete heite kohta; nõuab, et vaadatakse läbi autode märgistamise direktiiv (direktiiv 1999/94/EÜ), mida võiks muuta nii, et teha teave teiste õhusaasteainete, näiteks NO_x ja tahkete osakeste heite kohta kohustuslikuks;
85. palub komisjonil vaadata läbi puhta energia ja transpordi direktiiv (direktiiv 2014/94/EL) ning esitada ettepanek võtta vastu määrus alates 2025. aastast turule lastavate autode CO₂-standardite kohta, et järk-järgult kõrvaldada kasutuselt uued autod, mis tekitavad CO₂-heidet;
86. palub komisjonil kehtestada kõigile tootjatele heitevabade autode miinimumosakaalu eesmärk;
87. rõhutab, kui kasulik on Euroopa majandusele varajane üleminek nendele sõidukitele, mis avaldavad olelusringi hindamise tulemuste kohaselt väikseimat mõju kliimale; rõhutab, et selline üleminek tagab, et Euroopa autotootjad on üleilmsel tasandil jätkuvalt konkurentsivõimelised, kuid säilitavad ka olemasolevad töökohad ja loovad uusi;
88. väljendab lootust, et järjest enam eraldatakse vahendeid elektrimootorite akude tootmise, käitlemise ja kõrvaldamisega seotud tehnoloogilistele uuringutele, tagamaks, et need on järjest keskkonnahoidlikumad;
89. märgib, et komisjon on algatanud mitu rikkumismenetlust liikmesriikide suhtes, kes on rikkunud õhukvaliteedi direktiivi 2008/50/EÜ, kuna on pidevalt ületanud NO₂ ja PM₁₀ piirnorme; nõuab tungivalt, et komisjon kasutaks oma kontrolliõigusi, et takistada saastavate diiselmootoritega autode turule laskmist, kuna need autod paiskavad atmosfääri märkimisväärse osa NO₂ ja PM₁₀ ega vasta ELi väikestele sõiduautodele ja kommertsveokitele kehtestatud tüübikinnituse ja heitkoguste nõuetele;
90. rõhutab, et edendada tuleb VKEde osalemist sõidukite ja osade tootmises, et tagada võrdsed võimalused transporditurul ning ergutada teadusuuringuid ja innovatsiooni;
91. palub komisjonil tagada, et 2020. aasta järgse perioodi CO₂ reguleerimises võetaks võimalikult palju arvesse kõiki tehnoloogilisi käsitusi CO₂-heite vähendamiseks liikluses; märgib, et reguleerimises tuleks eelkõige arvesse võtta võimalusi, mida

pakuvad uusimad alternatiivkütused (näiteks nn elektrokütused, sünteetilised kütused, elektri jõul gaasi tootmine ja elektri jõul vedelkütuse tootmine);

Raskeveokid

92. märgib, et kui 2030. aastaks ei võeta täiendavaid meetmeid, tekitavad raskeveokid 40 % kogu maanteetranspordi CO₂-heitest; nõuab seetõttu tungivalt, et komisjon esitaks 2017. aasta lõpuks ettepaneku raskeveokite sertifitseerimise, järelevalve ja aruandluse kohta ning 2018. aastal parimatel kättesaadavatel andmetel põhinevad ranged CO₂-heite normid, mida kohaldatakse alates 2025. aastast; väljendab heameelt sõiduki energiatarbimise arvutamise vahendi (VECTO) üle, mis aitab modelleerida kaubaveo tõhusust, ja rõhutab vajadust tagada jätkuvalt läbipaistvate, tegelike ja ajakohastatud seireandmete kättesaadavust;
93. palub komisjonil hakata välja töötama Euroopa vähese CO₂-heitega kaubavedude strateegiat, mille aluseks on võrdlev uuring, et hõlbustada energiatarbimise ja heitevabade busside ja veoautode turuleviimist; juhib tähelepanu sellele, et liikmesriigid on juba teinud algatusi, milles käsitletakse heitevaba kaubavedu;
94. on seisukohal, et toetada tuleks keskkonnahoidlike, näiteks elektriliste või veeldatud maagaasil töötavate mootorite järjest suuremat kasutamist raskeveokitel ja et see eeldab olulisi ja strateegilisi taristuinvesteeringuid;
95. palub komisjonil luua ja võimaldada liikmesriikidel kehtestada kogu TEN-T võrgustikes soodustused heitevabade ja vähesaastavate sõidukite transiidile ning seada nende liikumine esmatähtsaks;
96. rõhutab, et vähesaastavad ja heitevabad linnaliinibussid võivad aidata oluliselt vähendada saasteainete heidet linnapiirkondades; nõuab seetõttu heitevabade linnaliinibusside kasutuselevõttu, lisades praegu läbivaatamisel olevasse keskkonnasõbralike sõidukite direktiivi (direktiiv 2009/33/EÜ) Euroopa keskkonnahoidlike riigihangete kriteeriumid; palub komisjonil ja liikmesriikidel hõlbustada ja edendada olemasolevate ELi vahendite, näiteks Euroopa struktuuri- ja investeerimisfondide kasutamist, et toetada vastavaid meetmeid;
97. rõhutab, et oluline on luua õiged tingimused, et ergutada vähese heitega alternatiivenergia kasutamist transpordisektoris, ja märgib, et seda on võimalik hõlbustada, tagades tööstusharule selge ja pikaajalise raamistiku, millele tugineda seoses kütuste CO₂-heite vähendamise ja muude uute tehnoloogiatega seotud investeeringutega; palub komisjonil kaaluda teostatavusuuringu korraldamist, et uurida võimalikke pakutavaid lahendusi, millel vähese CO₂-heitega autokaubaveo strateegia võib põhineda;
98. toetab komisjoni kava luua keskkonnasõbralike busside platvorm, mis tooks kokku bussiettevõtjad, kohalikud asutused, bussitootjad ja energiatarbijad, et ergutada keskkonnasõbralikumate sõidukite kiiret kasutuselevõttu, ning kutsub komisjoni üles edendama bussitransporti kui ühistranspordi keskkonnasäästlikku liiki;
99. märgib, et olemas on palju uusi tehnoloogiaid ja olemasolevatel tehnoloogiatel põhinevaid uuendusi, millel võib olla märkimisväärne keskkonnakasutamine, näiteks paremad rehvid, täiustatud määrdeained, tõhusamad ülekandesüsteemid ja

hübriidmootorid, ning et Euroopa peaks püüdma olla selles valdkonnas tehnoloogiaalane liider; kutsub komisjoni üles uurima, milline on selliste tehnoloogiate roll nii tõhususe kui ka keskkonnatoime parandamises;

100. rõhutab, kui oluline on parandada õhu kvaliteeti ELis ning kinni pidada ELi välisõhu kvaliteedi piirnormidest ja Maailma Terviseorganisatsiooni (WHO) soovitatud tasemetest; palub komisjonil sellega seoses läbi vaadata heitkoguste piirväärtused, mis on sätestatud määruse (EÜ) nr 715/2007 (mis käsitleb mootorsõidukite tüübikinnitust seoses väikeste sõiduautode ja kommertsveokite (Euro 5 ja Euro 6) heitmetega ning sõidukite remondi- ja hooldusteabe kättesaadavust) I lisas, ning esitada vajaduse korral ettepanekud uute, tehnoloogianeutraalsete Euro 7 heitkoguste piirväärtuste kohta, mida kohaldatakse 2025. aastaks kõigile selle määrusega hõlmatud kergsõidukitele;
101. rõhutab asjaolu, et heitkoguste vähendamise ja õhu kvaliteedi alased eesmärgid nõuavad meetmeid, mis puudutavad ka vanemaid sõidukeid, ning tuleb sellega seoses meelde, et moderniseerimine (*retrofitting*) on vanema sõidukipargi heitkoguste ja saasteainete vähendamise kiireim ja kulutõhusaim moodus, kuna diislikütuse heitgaaside arenenud järeltötlussüsteemide süsteemne rakendamine võimaldab vanematel raskeveokitel, nagu bussid ja veokid, töötada keskkonnasõbralikult, nii et need vastavad isegi kõige rangematele heitkoguste nõuetele ning saavutavad NO_x-, NO₂- ja tahkete osakeste (PM) heite maksimaalse vähendamise; palub komisjonil seetõttu esitada ELi ühised suunised, et ergutada liikmesriike täiel määral kasutama võimalikke moderniseerimislahendusi, ja tagada ka transpordisüsteemi CO₂-heite vähendamise rahastamiskõlblikkuse ELi rahastamisvahendite raames;

Tüübikinnitus ja turujärelevalve

102. nõuab ELi tasandil terviklikumat ja koordineeritumat tüübikinnituse ja turujärelevalve süsteemi, milles sisalduks tugev ja usaldusväärne ELi järelevalve ja kontrollisüsteem, et kõrvaldada pärast Dieselgate'i skandaali tuvastatud puudused ja seaduselüngad; rõhutab, kui oluline on võtta kiiresti vastu komisjoni ettepanek võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus mootorsõidukite ja nende haagiste ning selliste sõidukite jaoks ette nähtud süsteemide, osade ja eraldi seadmetike tüübikinnituse ja turujärelevalve kohta (COM(2016)0031); tuleb sellega seoses meelde Euroopa Parlamendi 4. aprillil 2017. aastal vastu võetud läbirääkimisvolitusi; kinnitab, et kui eespool nimetatud määrus tulevikus vastu võetakse, peaks see tagama ühtsed ja läbipaistvad võrdsed tingimused kõigile sõidukitesektorite sidusrühmadele, looma tulemuslikud tarbijakaitsealased eeskirjad ning tagama tüübikinnituse ja turujärelevalve uue raamistiku täieliku rakendamise;
103. tunneb heameelt täiendava heitekontrollistrateegia ja katkestusseadmete kasutamise hindamise juhendi üle, mille komisjon avaldas 26. jaanuaril 2017. aastal toetamaks liikmesriike ja pädevaid asutusi katkestusseadmete avastamisel;
104. peab kahetsusväärseks, et NO_x-heite puhul kiideti heaks kõrged vastavustegurid, mis toimivad lüngana, mis võimaldab ülemääraseid heitkoguseid, sealhulgas autode heitkoguseid pärast 2020. aastat; nõuab tungivalt, et komisjon vaataks 2017. aastal läbi NO_x-heite tegelikus liikluses tekkivate heitkoguste (RDE) katsete vastavusteguri, nagu on sätestatud teises tegelikus liikluses tekkivate heitkoguste paketi, ning jätkaks selle iga-aastast läbivaatamist vastavalt tehnoloogia arengule, et viia see hiljemalt

2021. aastaks 1-ni;

105. nõuab, et kiiresti võetaks vastu neljas tegelikus liikluses tekkivate heitkoguste pakett, et viia lõpule uue tüübikinnitusmenetluse õigusraamistiku loomine, ja nõuab selle raamistiku kiiret kohaldamist;

Raudtee

106. väljendab tugevat toetust komisjoni uutele konkursikutsetele puuduvate piiriüleste raudteeühenduste loomiseks piirkondlikul tasandil ja tervitab väljavaadet viia kliimamõju miinimumini või seda vähendada; kutsub komisjoni üles jätkama niisuguste projektide arvessevõtmist ning avaldama kandideerimiskutseid Euroopa ühendamise rahastu raamistikus, samuti määruse (EL) nr 913/2010 (konkurentsivõimeliseks kaubaveoks kasutatava Euroopa raudteevõrgustiku kohta) muutmise raames, et võtta paremini arvesse raudteetranspordi eri liikide tegelikku tulemuslikkust seoses nende mõjuga energiatõhususele transpordisektoris;
107. kiidab heaks asjaolu, et komisjon peab esmatähtsaks investeringute tegemist raudteetaristusse, eelkõige seoses puuduvate ühenduste ja piiriüleste ühendustega; tuletab sellega seoses meelde, et eelkõige kaubaveo jaoks on raudteetransport tõhus ja kestlik suuremahulise transpordi süsteem;
108. toetab maanteetranspordilt raudteetranspordile ülemineku (Shift2Rail) saavutamist eri transpordiliikide koostalitlusvõime suurendamise abil;
109. nõuab tungivalt laiahaardelisi ettepanekuid kombineeritud vedu käsitleva direktiivi kohta, mis edendaks paremini tõhusat kaubavedu ja ergutaks vedude ümbersuunamist raudteedele ja siseveeteedele, et saavutada vedude ümbersuunamise sihid, mis seati 2030. ja 2050. aastaks konkurentsivõimelise ja ressursitõhusa transpordisüsteemi kümne eesmärgi raames, mis esitati 2011. aasta transpordi käsitlevas valges raamatus;
110. palub, et liikmesriigid, komisjon ja raudteevaldkonna sidusrühmad võtaksid kõik meetmed, mis on vajalikud ühisettevõtte Shift2Rail töölerakendamiseks, et kiirendada kõrgetasemeliste tehnoloogiate integreerimist raudteevaldkonna uuenduslikesse tootelahendustesse, suurendada raudteetranspordi atraktiivsust ja tugevdada Euroopa raudteetööstuse positsiooni;
111. kutsub liikmesriike üles rakendama viivitamata ning põhjalikult ja tulemuslikult direktiivi 2012/34/EL, komisjoni rakendusmäärust (EL) 2015/909 ja neljandat raudteepaketti, et tagada konkurentsitingimused raudteekasutustasude osas, mis võimaldaksid ausat transpordiliikidevahelist konkurentsi;
112. kutsub komisjoni üles uurima raudtee reisijateveo puudusi (nt neid, mis on seotud maksustamisega, kasutustasudega ning otse- ja kaudsete toetustega) võrreldes muude transpordiliikidega ning looma võrdsed tingimused;
113. kordab, kui olulised on koostalitlus ja kooskõlastatus muude transpordiliikidega, suurem usaldusväärsus ja müra leviku tõkestamine ning tõrgeteta mitmeliigiline transport;
114. rõhutab vajadust rakendada täielikult, tulemuslikult ja ühetaoliselt määrust

(EL) nr 913/2010 konkurentsivõimeliseks kaubaveoks kasutatava Euroopa raudteevõrgustiku kohta, mis toob kasu nii kaubaveole kui ka tööstusele;

Lennundus

115. palub komisjonil suurendada lennunduse tõhusust, tagades muu hulgas ühtse Euroopa taeva algatuse kiire rakendamise liikmesriikide poolt, osaledes aktiivselt Rahvusvahelise Tsiivilennunduse Organisatsiooni (ICAO) töös, et kindlustada nõudlikud rahvusvahelised süsinikdioksiidi normid, ning eraldades ühissettevõttele SESAR (ühissetevõtte Euroopa lennuliikluse uue põlvkonna juhtimissüsteemi väljaarendamiseks) ning Clean Sky ühistele tehnoloogialgatustele asjakohased rahalised vahendid;
116. tuletab meelde, et õhuruum on samuti osa ELi ühtsest turust ning et selle ebatõhusast kasutamisest või liikmesriikide tavade erinevustest (näiteks seoses toimumismenetluste, maksude, lõivude ja muu sellisega) tingitud igasugune killustumine pikendab lennuaegasid, põhjustab hilinemisi, täiendavat kütusekulu ja suuremat CO₂-heidet – lisaks ülejäänud turule kahjuliku mõju avaldamisele ja ELi konkurentsivõime pärssimisele;
117. rõhutab, et lennundussektor peaks piisavalt, õiglaselt ja tulemuslikult kaasa aitama 2030. aasta kliimaeesmärkide ja Pariisi kokkuleppe eesmärkide ning seetõttu ka kliimameetmetega seotud kestliku arengu eesmärgi saavutamisele;
118. võtab teadmiseks ICAO assamblee 39. istungjärgu otsuse, mille kohaselt tuleb välja töötada üleilmne turupõhise meetme kava rahvusvahelise lennunduse jaoks; palub komisjonil seda otsust (ühes riikide võetud vabatahtlike kohustuste ja tehtud reservatsioonidega) hinnata ning jälgida selle otsuse rahvusvaheliseks ja siseriiklikuks rakendamiseks tehtavaid edusamme 67 riigis, kellel on kavas üleilmses turupõhises meetmes vabatahtlikult osaleda; palub komisjonil õigeaegselt korraldada kava nende sätete sobivuse hindamise, mis peavad võimaldama CO₂-neutraalse kasvu, et piirata lennundussektori heitkoguseid vastavalt Pariisi kokkuleppe eesmärkidele; märgib, et ICAO kava läbivaatamine on ette nähtud iga kolme aasta järel, mis peaks võimaldama seda nõudlikumaks ja töökindlamaks muuta;
119. võtab teadmiseks 3. veebruaril 2017. aastal esitatud komisjoni ettepanku võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, millega muudetakse direktiivi 2003/87/EÜ, et jätkata kehtivate piirangute kohaldamist lennutegevuse ulatuse suhtes ja teha ettevalmistusi üleilmse turupõhise meetme rakendamiseks alates 2021. aastast (COM(2017)0054), milles tehakse ettepanek jätkata lennunduse puhul ELi heitkogustega kauplemise süsteemi (ELi HKS) rakendamist piiratud geograafilises ulatuses; palub komisjonil korraldada ELi HKS-i uue hindamise ja läbivaatamise seoses 2020. aasta järgse perioodiga, niipea kui üleilmse turupõhise meetme rakendamise asjus on rohkem selgust;
120. rõhutab, kui tähtis on stimuleerida kõige paremate ja lühemate lennumarsruutide kasutamist, et hoida kokku kütust ja vähendada kahjulikku heidet, võrreldes pikemate marsruutidega, mis valitakse selleks, et vältida õhuruume, millega on seotud suuremad kulud;
121. rõhutab, kui tähtis on jätkata teadusuuringute edendamist selles valdkonnas, et

hoogustada investeerimist säästva lennunduse arendamise tehnoloogiasse, edendades kergemate õhusõidukite projekteerimist, digitaal- ja satelliittehnoloogia kasutamist lennumarsruutide tõhusama korraldamise toetamiseks, samuti uue põlvkonna alternatiivkütuste tootmist ja kasutamist, eelkõige kuna selles sektoris ei ole palju alternatiive traditsioonilistele vedelkütustele, tehes seda ka avaliku ja erasektori partnerluste arendamise kaudu;

122. kutsub komisjoni üles otsima uusi viise, kuidas toetada lennunduse taastuvkütuste kasutuselevõttu, et vähendada lennunduse kasvuhoonegaaside heitkoguseid;
123. kutsub liikmesriike ja aeronautikatööstust üles ergutama niisuguste täiendavate meetmete väljatöötamist, mille eesmärk on edendada arukaid algatusi, mille sihiks on vähendada lennundussektori heidet, mis tekib lennujaamades ning sinna saabumisel ja sealt lahkumisel;

Meretransport

124. märgib, et Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni (IMO) tasandil tehakse jõupingutusi rahvusvahelise meretranspordi heitkoguste piiramiseks, ning ergutab seetõttu IMOt võtma viivitamata vastu selged kasvuhoonegaaside heitkoguste vähendamise eesmärgid ja meetmed; rõhutab siiski, et IMO raames võrreldava süsteemi puudumisel tuleks liidu sadamates ning liidu sadamatesse suunduvatel ja sealt lahkuvatel reisidel tekkivate süsinikdioksiidi heitkoguste suhtes kohaldada alates 2023. aastast ELi heitkogustega kauplemise süsteemi; nõuab, et komisjon kehtestaks tingimused alternatiivkütuste, näiteks maagaasi, veeldatud naftagaasi ja vesiniku kasutamise soodustamiseks ning edendaks taastuenergia tehnoloogiate (näiteks purjed, patareid, päikesepaneelid ja tuulegeneraatorid) kasutuselevõttu merendussektoris; rõhutab sellega seoses, et liikmesriikide ja ELi tasandil tuleb kaaluda rahastamisvahendeid, et hoogustada investeerimist keskkonnanahoidlikesse laevastikesse;
125. rõhutab, et rahvusvahelise laevanduse kasvuhoonegaaside heitkoguste tulemusliku ülemaailmse vähendamise tagamiseks koosõlas COP21 Pariisi kliimakokkuleppe „tuntavalt allpool 2°C“-eesmärgi saavutamise ja laevade projekteerimise ja talitlustõhususe praeguste turutõrgetega tegelemisega tuleks ELi seire-, aruandlus- ja kontrollisüsteemi pidevalt muuta, et viia oma süsteem koosõlla IMO poolt hiljuti heaks kiidetud andmekogumissüsteemiga, säilitades samal ajal läbipaistvuse, kontrolli ja tegeliku transporditöö andmete kogumise;
126. rõhutab, kui tähtis on võtta täielikult üle direktiiv alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu kohta (direktiiv 2014/94/EL) ja seda rakendada ning luua sealhulgas veeldatud maagaasi tanklad üleeuroopalise transpordivõrgu koridorides ja meresadamates; on veendunud, et veeldatud maagaasi ulatuslikum kasutamine kaubaveos võib soodustada vähese heitega liikuvust, võttes arvesse rahvusvahelisi pikaajalisi kliima- ja energiaeesmärke;
127. peab vajalikuks luua Euroopa Musta mere makropiirkond, et tagada kõnealuses piirkonnas piiriülesest koostööst tulenevate võimaluste teostatavus;
128. rõhutab, et uuenduslikud rahastamislahendused ning Euroopa Investeerimispanka (EIP) pakutavate ELi investeringute toetusvahendite kasutamine peaksid pakkuma kasulikke vahendeid aitamaks laevaomanikel kanda ja/või katta algseid kulusid, mis

on seotud kasvuhoonegaaside vähendamiseks võetavate meetmetega;

129. hindab positiivselt IMO poolt hiljuti heaks kiidetud ülemaailmset väävlisisalduse piirmäära – 0,5 %, mis peaks ära hoidma 250 000 enneaegse surma juhtumit maailmas;
130. toetab rohkemate väävliheite ja NO_x-heite kontrollipiirkondade sisseseadmist kogu Euroopas;
131. tuletab meelde, et ülemaailmse soojenemise piiramiseks on oluline vähendada meretranspordist pärit musta süsiniku (tahm) heitkoguseid, eelkõige Arktika piirkonnas;
132. toonitab, et heitkoguste vähendamisel võivad tähtsat osa etendada kombineeritud veod; võtab teadmiseks komisjoni ettepanekud kombineeritud vedu käsitleva direktiivi ajakohastamise kohta (COM(2017)0648), mis peaks soodustama kaubaveo ümbersuunamist raudteedele ja siseveeteedele;

Siseveeteed

133. on veendunud, et rakendada tuleb lisameetmeid, et tagada kliimasõbralik ja tõhus siseveetranspordi sektor; kordab, kui tähtsad on rahalised toetusmeetmed selle sektori innovatsiooni jaoks, et suurendada laevade energiatõhusust ja säästa keskkonda infrastruktuuri rajamisel;
134. palub komisjonil esitada 2018. aastal jõeabeteenuste direktiivi¹ läbivaadatud versiooni, et edendada jõeabeteenuste kasutamist siseveeteede heitkoguste vähendamiseks, ning luua kogu ELi hõlmava õigusliku aluse piiriüleseks andmevahetuseks, mis võimaldaks piiriüleste jõeabeteenuste terviklikku rakendamist ja digitaalset integreerimist muude transpordiliikidega;
135. rõhutab, et Euroopa siseveetranspordi tuleks ergutada ja kasutada, ning kutsub komisjoni üles eraldama rahalisi vahendeid uppunud laevade puhastamiseks, kuna niisugune tegevus on seotud suurte kuludega, pidades silmas piirkondliku arengu väljavaateid ning siseveelaevanduse ja -transpordiga seotud tegevuse laiendamist siseturul;
136. ergutab komisjoni ja liikmesriike esitama meetmeid tuule- ja päikeseenergia kasutamise ning siseveelaevade mootorite ja kütuste keskkonnasäästlikumaks muutmise kohta, juhtides muu hulgas tähelepanu selles valdkonnas esirinnas olijate heale tavale ja toetades puhaste siseveeteede rahastamist olemasoleva vanametalliks lammutamise fondi ning EFSI/EIP vahendite kaudu;
137. rõhutab, et tegelikke turuvajadusi arvesse võttes on vaja tugevat ELi, liikmesriikide ja piirkondliku tasandi toetust, et tagada piisaval arvul üleeuroopalise transpordivõrgu põhivõrgu siseveesadamate varustamine alternatiivenergia taristuga ning üldkasutatavate tanklate ja hoidlatega, mis paigutatakse siseveetranspordi tarbeks sobivasse kaugusesse üksteisest;

¹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 7. septembri 2005. aasta direktiiv 2005/44/EÜ ühtlustatud jõeabeteenuste kohta ühenduse siseveeteedel (ELT L 255, 30.9.2005, lk 152).

o
o o

138. teeb presidendile ülesandeks edastada käesolev resolutsioon nõukogule ja komisjonile.