



EUROOPA PARLAMENT

2009–2014

Transpordi- ja turismikomisjon

2010/2211(INI)

26.1.2011

ARVAMUS

Esitaja: transpordi- ja turismikomisjon

Saaja: 2013. aasta järgse jätkusuutliku Euroopa Liidu poliitiliste väljakutsete ja eelarvevahendite erikomisjon

2013. aasta järgse jätkusuutliku Euroopa Liidu poliitilised väljakutsed ja eelarvevahendid
(2010/2211(INI))

Arvamuse koostaja: Brian Simpson

PA_NonLeg

ETTEPANEKUD

Transpordi- ja turismikomisjon palub vastutaval 2013. aasta järgse jätkusuutliku Euroopa Liidu poliitiliste väljakutsete ja eelarvevahendite erikomisjonil lisada oma resolutsiooni ettepanekusse järgmised ettepanekud:

Sissejuhatus

1. tuletab meelde, et transport on Euroopa majandusliku ja sotsiaalse tegevuse alus, et transpordisektor moodustab Euroopa Liidu SKPst 4,6% ja annab tööd 9,2 miljonile inimesele, samuti et nimetatud sektor, mis võimaldab inimeste- ja kogukondadevahelist suhtlemist ja loob võrgustiku, mis võimaldab Euroopa-sisese kaubanduse kasvu ja ühtse turu lõpuleviimist, on olulise tähtsusega oma potentsiaalse panuse poolest sotsiaalse, majandusliku ja territoriaalse ühtekuuluvuse tagamiseks, tööhõive ja kaubanduse kindlustamiseks, samuti turismisektori edendamisse ning mitte vähem ka panuse poolest töhususse ja usaldusväärsesse transpordisüsteemi, mille eesmärk on vähendada õnnetusi, heitgaase, naftasõltuvust, õhusaastet ja liikluskoormust;
2. märgib, et transpordisektor on ELi tööstuspoliitikas oluline nii panuselt sisemajanduse koguprodukti kui tööhõivesse; ühtlasi peab Euroopa Liitu transporditehnoloogia valdkonna tööstusliidriks (lennundustööstus, kiirrongiliiklus, arukad transpordi juhtimise süsteemid, uudsed kontrolli-, ohutus- ja koostalitlussüsteemid, Euroopa raudteeliikluse juhtimissüsteem (ERTMS), Euroopa lennuliikluse uue põlvkonna juhtimissüsteem (SESAR), turvaline ja säästev infrastruktuuride projekteerimine jne) ning leiab, et EL peaks seetõttu vastu võtma finantsraamistikku, mis võimaldab tal oma juhtpositsiooni selles tööstussektoris säilitada ja tugevdada; on veendunud, et järgmine rahastamisperiood peaks andma ELi transpordisektorile võimaluse tugevdada oma juhtpositsiooni rohelise, turvalise ja aruka tehnoloogia valdkonnas, mis toetab edasist majandusarengut ja suuremat majanduslikku ning sotsiaalset ühtekuuluvust;
3. peab ilmselgeks, et 2013. aastale järgneva perioodi poliitiliste ülesannete ja eelarvevahendite seisukohalt sõltuvad peaaegu kõik Euroopa Liidu eesmärgid, mis on vastu võetud Euroopa 2020. aasta või teiste strateegiatega raames, töhusast, säästlikust ja keskkonnahoidlikust ning ühtlasi juurdepääsetavast transpordisektorist;
4. märgib, et ELi 2020. aasta strateegia sihiks on arukas, säästev ja kaasav majanduskasv, mis põhineb teadmistel ja uuendustel, energiatõhususel, millega luuakse keskkonnahoidlik ja siiski konkurentsivõimeline majandus, ning territoriaalse ja sotsiaalse ühtekuuluvuse edendamisel kui üldistel suunistel, mis on otseselt seotud transpordi- ja turismisektori toetamisega;
5. rõhutab, et eeskätt finantssuutlikkuse seisukohalt on ülimalt tähtis, et ELi eelarve transpordipoliitika kulud tagaksid tõelise lisandväärtuse; märgib, et kuigi tuleb vältida dubleerimist või selliste investeeringute ning kulutuste ümberpaigutamist, mida võiks teha pigem riiklikul ja piirkondlikul tasandil, on oluline mitte jätta kasutamata võimalusi püsiva majanduskasvu hõlbustamiseks, mida võib pakkuda üksnes EU transpordikulude lisandväärtus riiklikul, piirkondlikul ja piiriüleasel tasandil;

6. rõhutab ametite ülitähtsat osa transpordisüsteemide ühitamisel julgeoleku, koostalitlusvõime ja toimimise vallas; peab murettekitaavaks, et löhe ametite kohustuste ja neile eraldatavate eelarvevahendite vahel aina kasvab;
7. toetab komisjoni arvamust, et piiriülene infrastruktuur on üks parimaid näiteid sellest, kuidas EL saab vähendada puudujääke ja saavutada suurema väärtusega tulemusi; on arvamusel, et eesmärgipärane rahaline abi Euroopa Liidu tasandil võib aidata käivitada teisi olulisi projekte, millel on pikemas perspektiivis sageli suur majanduslik potentsiaal; märgib, et riigid on nüüd käivitamas ulatuslikke ja ambitsioonikaid investeerimisstiimuleid ja et konkurentsivõime säilitamine tähendab, et Euroopal on töhusa infrastruktuuri vastu eriti tugev strateegiline huvi loomaks alust pikaajalisele majanduskasvule, ning et selle tulemuseks oleks Euroopa transpordi põhivõrgustik, mis tagab energiatõhusama transpordisektori, mis võiks hõlmata kauba- ja reisijateveo üleminekut säästlikumatele ja juurdepääsetavamatele transpordiliikidele; märgib, et selline toetus peab keskenduma keskse tähtsusega prioriteetidele – kitsaskohtade kõrvaldamisele üleeuroopalistelt strateegilistelt telgedelt, nende laiendamise innustamisele ning mitut transpordiliiki hõlmavate piiriüleste ühenduste väljaehitamisele;
8. palub komisjonil ja liikmesriikidel kaaluda ühtse ELi siseveeteede poliitika koostamist – võttes arvesse, kui kasulikuks võib osutada laevaliiklus Euroopa integreeritud jõgede- ja kanalitevõrgustikus, arvestades tõsiasja, et Euroopas on üle 37 000 kilomeetri veeteid, mis ühendavad sadu linnu ja tööstuspiirkondi, ning siseveeteid leidub 20 liikmesriigis 27st – ja kaaluda ka selleks sobiva toetuse eraldamist ELi ja liikmesriikide eelarvest;
9. rõhutab, et arvestades keskkonnasõbraliku transpordi kasutamise kaasaegsuse võimalusi uute töökohtade loomiseks, tuleb ELi poliitika ja finantsvahenditega toetada elektrisõidukitele vajaliku infrastruktuuri rajamist ning selle ühendamist üleeuroopalise aruka energiavõrgustikuga, mille abil oleks võimalik kasutada ka taastuvatest energiaallikatest toodetud kohalikku energiat;

Üleeuroopalised võrgud

10. juhib erilist tähelepanu lisandväärtusele, mida sisaldab üleeuroopaline transpordivõrk (TEN-T), mille prioriteetsed projektid on kõik rahvusvahelised ja mille lisandväärtus on eriti ilmne töhusa, mitmeid transpordiliikme hõlmava ja tervikliku ELi transpordivõrgu kujundamisel ning halva juurdepääsetavuse ja ELi eri piirkondade vähese koostalitlusvõimega seotud probleemide, sh sisemaa ja sadamate vaheliste ühenduste lahendamisel, projektide piiriülestes lõikudes ning selles võimendavas mõjus, mis ELi investeringutel on strateegiliste projektide erasektoripoolse ja riikliku rahastamise edendamisel;
11. tuletab meelde, et TEN-T projektide rahastamisvajadusi aastateks 1996–2020 hinnatakse 900 miljardile eurole, millest 500 miljardit eurot tuleb veel rahastada, ning praeguse 30 prioriteetse TEN-T projekti rahastamisvajadus on 395 miljardit eurot, millest 270 eurot tuleb veel rahastada;
12. märgib seoses sellega, et TEN-T prioriteetsete projektide jaoks, välja arvatud Galileo, toovad ELi 47,4 miljardi euro (30,8%) suurused kulutused praeguse finantsperspektiivi

ajal samade projektide jaoks kaasa 106,6 miljardi euro ulatuses teistest allikatest pärit investeeringuid ning vastavad summad TEN-T võrgustiku jaoks tervikuna on 105 miljardit (27%) ja 285 miljardit eurot (73%);

13. tuletab meelde, et TEN-T peamised rahastajad on liikmesriigid, piirkonnad ja Euroopa Liit, viimane neist TEN-T eelarve ja struktuuri- ja ühtekuuluvusfondi kaudu, ning et praegusel eelarveperioodil (2007–2013) rahastatakse 15% investeeringutest, mis on vajalikud nimetatud ajavahemikuks kavandatud tööde lõpetamiseks, ja et kulud ulatuslike infrastruktuuriprojektide läbiviimiseks tõenäoliselt tõusevad, seega jõuab 2014. aastale järgneva perioodi mitmeaastases finantsraamistikus transpordinvesteeringuteks kasutada olev kogusumma TEN-T elluviimiseks kriitilise piirini;
14. märgib iseäranis, et Euroopa 2020. aasta strateegia raames, mis on suunatud targale, jätkusuutlikule ja kaasavale majanduskasvule, on ette nähtud ka sätted TEN-T kohta:
 - ... „kasutada ELi rahastamisvahendeid (teiste hulgas ka TEN) sidusa rahastamisstrateegia raames, milles koondatakse ELilt ning liikmesriikide avalikult ja erasektorilt saadavad vahendid”;
 - ... „kiirendada kõrge Euroopa lisaväärtusega strateegiliste projektide rakendamist, et kõrvaldada kriitilised kitsaskohad, eelkõige piiriülestes lõikudes ja mitmeliigilise transpordi sõlmpunktides (linnad, sadamad, logistilised platvormid)”;
15. nõuab seetõttu üldiste vahendite suurendamist ja TEN-T-le ettenähtud vahendite ja ühtekuuluvusvahenditest transpordiprojektidele eraldatavate vahendite (praegu 23,7% ühtekuuluvusvahenditest) suuremat kooskõlastamist ning ühtekuuluvusfondi vastava summa sõltuvusseadmist Euroopa transpordipoliitika üldpõhimõtete täitmisest ning TEN-T rahastamise sõltuvusseadmist riiklikest finantseeringutest TEN-T põhi- ja tervikvõrkudesse ja direktiivi 2008/96/EÜ vahendite süstemaatilise kohaldamisest;
16. nõuab TEN-T jaoks muude rahastamisvahendite kavandamist, eelkõige transporditegevusest saadud omavahendite eraldamise (sihtotstarbeline eraldamine), EIP erivahendite kasutamise ning riigi- ja erasektori partnerluse mehhanismide täiustamise abil, ühtlasi toetades niisuguste mehhanismide kavandamist;
17. on seisukohal, et väliskulude arvessevõtmisest saadav tulu tuleks sihtotstarbeliselt eraldada eelkõige liikuvuse toetamiseks ja seetõttu peaks see hõlbustama riigi- ja erasektori partnerlust muuhulgas transpordiprojektides;
18. rõhutab, et transpordiprojektide rahastamine ühtekuuluvusfondist peaks uue finantsperspektiivi raames jätkuma ning liikmesriigid peaksid võtma selgeid kohustusi nende projektide kaasrahastamiseks ja rakendamiseks ning et ühtekuuluvuspoliitika on lähenemiskriteeriume täita püüdvatele riikidele endiselt otsustavalt tähtis ning transpordiprojektide tulemuslik rakendamine neis riikides sõltub suurel määral ühtekuuluvusfondi kättesaadavusest;
19. märgib, et TEN-T eelarvest on ajavahemikuks 2007–2013 jaotamata vaid pool protsenti, kuid rõhutab tungival, et ELi rahastamiskohustus ei saa piiramatult kehtida nendele projektidele, millel pole edu, kuna nõutav rahastamine riiklikest eelarvetest ei toimu enne 2015. aastat;

Marco Polo programm

20. tuletab meelde, et Marco Polo programmi eesmärk on korraldada kaubavedu teiste liiklusvahenditega ja vabastada Euroopa teed iga-aastasest 20 miljardist kaubatonnikilomeetrist, mis on samaväärne enam kui 700 000 veoki aastase edasitagasisõiduga Pariisi ja Berliini vahel; märgib programmi tähtsust vähese CO₂-heitega majandusele üleminekul, mis nõuab märkimisväärset ja kooskõlastatud rahastamist; tuletab veel meelde, et programmi 2007.–2013. aasta 450 miljoni euro suurusest eelarvest saab ühiskond ja keskkond iga väljaantud euro eest ligi 10 euro väärtuses kasu ja et liikmesriikide tasandil pole olemas programmi, mis oleks otseselt võrreldav Marco Polo programmiga;
21. soovib uurida laenuvõtjate kasutuselevõtmise võimalust Marco Polo programmi vahendite seas;
22. juhib tähelepanu sellele, et 2009. aastal parlamendis vastuvõetud teise Marco Polo programmi määruse eesmärk on muuta väikeste ja keskmise suurusega ettevõtete juurdepääs programmi rahalistele vahenditele lihtsamaks, samuti sellele, et rahastamiskriteeriumid on kohandatud turutingimustele;

Galileo

23. rõhutab, et Galileo on Euroopa Liidu jaoks väga suure strateegilise tähtsusega projekt, seda eriti seoses sellega, et teised riigid, nagu Hiina, India ja Venemaa, kohustuvad riiklikest militaarvaldkonna eelarvetest investeerima samasugustesse süsteemidesse, ning rõhutab veel, et enam pole soovitatav selline stsenaarium, kus Euroopa majandus on võimetu kasu saama mitmetest majanduslikest, keskkonnaalastest, uuenduslikest, teaduslikest ja tööhõivet puudutavatest võimalustest, mida pakub oma enda satelliitnavigatsioonisüsteemi omav Euroopa; leiab samuti, et ühe teenuse vähendamine või lõpetamine koos sellega seonduvate potentsiaalsete häiretega, mis võivad tekkida majanduses, panganduses, maa- ja õhustranspordis, kommunikatsioonis – kui piirduda vaid üksikute nimetamisega –, oleks äärmiselt kallis (pidades silmas majanduslikku, maanteehutusealast jm kasu); tuletab meelde, et eelarvapädevad institutsioonid tunnistasid seda, kui suurendasid praeguse finantsperspektiivi rubriigi 1 A ülemmäära, et tagada Galileo programmi jätkuv investeerimine;
24. palub komisjonil ja liikmesriikidel mõelda ülemaailmse satelliitnavigatsioonisüsteemi (GNSS) rakendustega seotud teadusuuringute rahastamise olulisele suurendamisele, et anda Euroopa tööstusele, VKEdele ja kõigile sidusrühmadele võimalus suurendada oma osalust ülemaailmsel GNSSi turul ning kindlustada ELi iseseisvus valdkonnas, mis moodustab rohkem kui 6% kogu ELi SKPst;
25. märgib, et arukate transpordisüsteemide ja globaalsete navigatsioonisatelliitide süsteemide areng ning praktiline kasutamine on Galileo programmi suurimad plussid;
26. rõhutab, et seoses selliste projektide, nagu Galileo või ühtne Euroopa taevas ja selle tehnoloogiline komponent SESAR, pika teostusajaga ja neisse projektidesse juba tehtud investeeringutega on oluline võtta piisavaid ja järjepidevaid rahalisi kohustusi mitme finantsplaneerimise perioodi ajal, et tagada sel viisil projektide edukas rakendamine ja

sellega kaasnevad eelised ning eelkõige SESARi kasutuselevõtmine ühtse Euroopa taeva teostamiseks;

27. märgib, et ühtse Euroopa taeva projekti kiirendatud rakendamist, täpsemalt selle tehnoloogilise komponendi SESARi kasutuselevõtmist alates 2014. aastast loetakse peamiseks ülesandeks tõhusa ja säästva Euroopa lennutranspordisüsteemi rajamisel ning et SESARi projekt võimaldab vähendada lennuliikluse juhtimise kulusid 50% võrra, parandada ohutustaset kümnekordselt ning vähendada iga lennu keskkonnamõju 10% võrra;

ERTMS

28. võtab teadmiseks ERTMSi projekti tähtsuse raudtee koostalitlusvõime saavutamise ja transpordi ümbersuunamise teostamise seisukohast; on veendunud, et ERTMSi teostamine on, nagu mitmed muudki transpordi-infrastruktuuri projektid, viimasel ajal kannatanud majanduslanguse tagajärgede all seoses avaliku sektori investeeringute tempo ja mahu vähenemisega; võtab teadmiseks projekti Euroopa mõõtme ja lisandväärtuse ning palub seetõttu, et ERTMS ja eelkõige selle piiriülesed sektorid võetaks lähiaastail ELi eelarveprioriteetide hulka;

Merenduspoliitika

29. on seisukohal, et integreeritud merenduspoliitikat tuleb jätkata ning keskenduda seejuures eelkõige ranniku- ja merealade probleemide lahendamisele ja nn sinise kasvu ja jätkusuutliku merenduse toetamisele kooskõlas ELi 2020. aasta strateegiaga; nõuab tungivalt, et selle poliitika jaoks eraldataks sobivad eelarvevahendid;

Uued rahastamisvahendid

30. nõuab uute rahastamisvahendite otsimist, vaadates läbi Euroopa Investeerimispannga poliitika, et eraldada rohkem laene uuenduslikele transpordiprojektidele, ning kasutades raskeveokite maksustamisest ja lennundussektori CO₂ saastekvootide enampakkumisest saadud tulu ühisprojektide rahastamiseks, mille eesmärk on nimetatud transpordiliikide keskkonnamõju vähendamine;

Turism

31. tuletab meelde turismi tähtsust Euroopa majandusele ning Euroopa loodus- ja kultuuripärandile, samuti teatud riikidele ja piirkondadele, mille jaoks on turism nii majanduslik kui ka sotsiaalne alustala; juhib tähelepanu Lissaboni lepingus sisalduvate uute turismi puudutavate sätete tähtsusele, kuna viimased annavad parlamendile turismi valdkonnas esmakordselt seadusandlikud volitused, samuti vajadusele kasutada neid volitusi valdkonna konkurentsivõime suurendamiseks; väljendab taas muret seoses sellega, et puudub eelarverida turismi toetamiseks ja uute ülesannete täitmiseks selles valdkonnas ning rõhutab, et tulevikus tuleb eraldada turismile piisaval määral ELi vahendeid ja võtta kasutusele eraldi eelarverida, et edendada püsivat majandusarengut, tööstuslikku pärandit ning loodus- ja kultuuripärandi kaitset, seega valdkondi, mis saavad toetust ka asjakohastest struktuuri- ja muudest fondidest.

PARLAMENDIKOMISJONIS TOIMUNUD LÕPPHÄÄLETUSE TULEMUS

Vastuvõtmise kuupäev	25.1.2011
Lõpphääletuse tulemus	+: 36 -: 0 0: 3
Lõpphääletuse ajal kohal olnud liikmed	Inés Ayala Sender, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Antonio Cancian, Michael Cramer, Christine De Veyrac, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Carlo Fidanza, Jacqueline Foster, Mathieu Grosch, Jim Higgins, Juozas Imbrasas, Ville Itälä, Dieter-Lebrecht Koch, Georgios Koumoutsakos, Werner Kuhn, Eva Lichtenberger, Marian-Jean Marinescu, Hella Ranner, Vilja Savisaar-Toomast, Olga Sehnalová, Brian Simpson, Dirk Sterckx, Keith Taylor, Silvia-Adriana Țicău, Giommaria Uggias, Thomas Ulmer, Dominique Vlasto, Artur Zasada, Roberts Zīle
Lõpphääletuse ajal kohal olnud asendusliige/asendusliikmed	Philip Bradbourn, Spyros Danellis, Anne E. Jensen, Petra Kammerevert, Guido Milana, Dominique Riquet, Peter van Dalen, Janusz Władysław Zemke