



EUROOPA ÜHENDUSTE KOMISJON

Brüssel 22.6.2006
KOM(2006) 314 lõplik

KOMISJONI TEATIS NÕUKOGULE JA EUROOPA PARLAMENDILE,

**Liikumisvõimeline Euroopa –
jätkusuutlik liikuvus meie mandril**
Euroopa Komisjoni 2001. aasta transpordipoliitika valge raamatu vahekokkuvõte

{SEC(2006) 768 }

SISUKORD

1.	Euroopa transpordipoliitika uus kontekst.....	3
1.1.	Transpordipoliitika eesmärgid	3
1.2.	Arenev kontekst	4
1.3.	Euroopa transpordipoliitika aastatel 2001–2006.....	6
2.	Olukord transpordisektoris.....	7
2.1.	Transpordi kasv.....	7
2.2.	Transpordi mõjud.....	8
3.	Jätkusuutlik liikuvus siseturul – ühenduse loomine eurooplaste vahel.....	9
3.1.	Maismaatransport.....	9
3.2.	Lennundus.....	10
3.3.	Veetransport.....	11
4.	Jätkusuutlik liikuvus kodanike jaoks – usaldusväärne, ohutu ja turvaline transport .	12
4.1.	Tööhõive ja töötingimused.....	12
4.2.	Reisijate õigused	13
4.3.	Ohutus	13
4.4.	Julgeolek	13
4.5.	Linnatransport	14
5.	Transport ja energeetika.....	14
6.	Infrastruktuuri optimeerimine	16
6.1.	Kaks ülesannet: ummikute vähendamine ja juurdepääsuvõimaluste suurendamine..	16
6.2.	Kõigi rahastamisallikate rakendamine	17
6.3.	Arukas maksustamine	17
7.	Arukas liikuvus	18
7.1.	Transpordilogistika	18
7.2.	Arukad transpordisüsteemid.....	19
8.	Üleilmne ulatus	19
9.	Kokkuvõte: uuendatud strateegia.....	21
1. LISA.....		23
2. LISA		25

1. EUROOPA TRANSPORDIPOLIITIKA UUS KONTEKST

1.1. Transpordipoliitika eesmärgid

ELi säästva transpordipoliitika eesmärk on meie transpordisüsteemide vastavus ühiskonna majanduslikele, sotsiaalsetele ja keskkonnavajadustele. Tõhusad transpordisüsteemid on olulised Euroopa heaolu tagamiseks, need avaldavad suurt mõju majanduskasvule, sotsiaalsele arengule ja keskkonnale. Transpordisektor toodab ligikaudu 7% Euroopa SKTst ja katab umbes 5% ELi tööhõivest. See on oluline majandusharu ja annab suure panuse kogu Euroopa majanduse toimimisse. Kaupade ja inimeste liikumine on Euroopa tööstuse ja teenuste konkurentsivõime oluline element. Peale selle on liikumine ka oluline kodanike õigus.

Euroopa Liidu transpordipoliitika on pärast pikaldast algust viimase 15 aasta jooksul kiiresti arenenud. ELi transpordipoliitika **eesmärgid** ei ole muutunud, vaid on samad nendega, mis on seatud 1992. aasta valges raamatus transpordipoliitika kohta¹ ja 2001. aasta valges raamatus² ning käesolevas teatises: aidata tagada eurooplastele tõhusad transpordisüsteemid, mis:

- *tagavad inimeste ja ettevõtete suure liikuvuse kogu ühenduses. Taskukohaste ja kvaliteetsete transpordilahenduste kättesaadavus aitab oluliselt kaasa inimeste, kaupade ja teenuste vaba liikumise tagamisele, sotsiaalse ja majandusliku ühtekuuluvuse suurendamisele ning Euroopa tööstuse konkurentsivõime tagamisele;*
- *kaitsevad keskkonda, tagavad energiaga varustatuse, edendavad valdkonna tööjõu miinimumstandardeid ning kaitsevad reisijaid ja kodanikke;*
 - keskkonnasurve on oluliselt suurenenud ning märkimisväärsed tervise- ja keskkonnaprobleemid, nt õhusaaste, püsivad ka tulevikus;³ Seetõttu on vajalikud kõrgetasemeline kaitse ja keskkonnakvaliteedi parendamine;
 - Samuti peab transpordisektor kui üks suurtest energiatarbijatest *aitama tagada energiaga varustatust.*
 - Sotsiaalvaldkonnas edendatakse ELi poliitika raames tööhõive kvaliteedi parendamist ning Euroopa transporditöölise kvalifikatsiooni.
 - ELi poliitika kaitseb ka Euroopa kodanikke kui transporditeenuste kasutajaid ja nende osutajaid nii tarbijatena kui ka arvestades nende turvalisust ja viimasel ajal ka nende julgeolekut;
- teevad kahe esimese eesmärgi, s.o liikuvuse ja kaitse saavutamise toetamiseks **uuendusi**, tõstes kasvava transpordisektori jõudlust ja jätkusuutlikkust. ELi poliitika raames töötatakse välja ja tuuakse turule uuenduslikke tulevikulahendusi, mis on energiatõhusad, kasutavad alternatiivseid

¹ (KOM(92)494), 2.12.1992: „Ühise transpordipoliitika areng“.

² (KOM(2001)370), 12.9.2001: „Euroopa transpordipoliitika aastaks 2010: aeg otsustada“.

³ (KOM(2005) 446), 20.9.2005 Õhusaastet käsitlev temaatiline strateegia.

energiaallikaid või toetavad selliseid suuri ja arukaid transpordiprojekte nagu Galileo;

- **pakuvad rahvusvahelist transpordiühendust**, kavandades jätkusuutlikku liikuvust, kaitset ja uuendusi soodustavat Euroopa Liidu poliitikat, osaledes rahvusvahelistes organisatsioonides. ELi juhtivat osa tuleb veelgi enam tunnustada säästvate transpordilahenduste, tööstuse, seadmete ning teenuste valdkonnas.

Need eesmärgid asetavad Euroopa Liidu transpordipoliitika majanduskasvu ja tööhõivet käsitleva **Lissaboni tegevuskava** keskmesse. Nagu käesolevas teatises märgitakse, on need eesmärgid ka pikemaajalised ning tasakaalustavad majanduskasvu, sotsiaalse heaolu ja keskkonnakaitse nõudeid kõigi poliitiliste valikute puhul.⁴

Siseturg on juba toonud kasu maantee- ja õhustranspordile ning sarnast mõju eeldatakse tulevikus avalduvat ka raudtee- ja veetranspordile. Tõhususe suurenemine, mida toetab ELi poliitika, muudab eelkõige raudtee- ja veetranspordi konkurentsivõimelisemaks, seda eriti pikemate marsruutide puhul. Liikuvus tuleb **vabastada** võimalikest negatiivsetest kõrvalmõjudest, kasutades selleks poliitika eri vahendeid. Seetõttu peab tulevikupoliitika olema suunatud iga transpordiliigi võimaluste optimeerimisele, et vastata puhta ja tõhusa transpordisüsteemi eesmärkidele. Tuleb parandada tehnoloogilisi võimalusi muuta transport keskkonnasõbralikumaks, seda eriti seoses kasvuhoonegaaside heidetega. Mitmed suured infrastruktuuriprojektid aitavad leevendada keskkonnanõuetest tulenevat survet teatud koridoridele. **Üleminek** keskkonnasõbralikumatele transpordiliikidele tuleb võimaluse korral saavutada eelkõige pikkade vahemaade puhul, linnakeskkonnas ja ummistunud koridorides. Samas tuleb optimeerida kõik transpordiliigid. Need kõik peavad muutuma keskkonnasõbralikumaks, turvalisemaks ja energiasäästlikumaks. Lõpetuseks on **intermodaalsus**, st eri transpordiliikide eraldi ja koos tõhusa kasutamise tulemus optimaalne ja säästev vahendite kasutamine. Kõnealune lähenemine on täielikult kooskõlas 16. juunil 2006 toimunud Euroopa Ülemkogu järelduste ja säästva arengu uuendatud strateegiaga, eriti selle transpordipeatükiga.

1.2. Arenev kontekst

Kuigi eesmärgid on jäänud samaks, on ELi transpordipoliitika üldine kontekst arenenud:

- **Laienemine** on andnud ELile kontinentaalse mõõtme. Üleeuroopalise võrgu laiendamine loob uusi koridore, mis sobivad eelkõige raudtee- ja veetranspordile. Euroopa on muutunud varasemast suuremaks merenduspiirkonnaks: Läänemeri on peaaegu tervikuna ümbritsetud liikmesriikidega ning suured jõed, sealhulgas Reini-Doonau telg, ühendavad merepiirkondi. 25 liikmesriigist ja peatselt 27 liikmesriigist koosnev Euroopa Liit üha mitmekesisem. Kui tihedalt asustatud ja n-õ kesklääne tööstuspiirkonna suurimad probleemid on saastatus, maakasutus ja ummikud, on teiste liikmesriikide põhiprobleem ikka veel juurdepääsetavus. Mitmekesisuse tõttu tuleb teatavates poliitikavaldkondades välja töötada diferentseeritumad lahendused, mis jätavad ruumi kohalikele, piirkondlikele ja

⁴ Vt komisjoni 13.12.2005 teatis KOM(2005)658 (lõplik) säästva arengu strateegia läbivaatamise kohta. Tegevusplatvorm.

riiklikele lahendustele, tagades samas üleeuroopalise transpordi siseturu toimimise.

- **Transpordisektor** on muutunud. Euroopa tasandil konsolideerutakse eelkõige lennunduses ja meretranspordi valdkonnas. Siseturg on aidanud kaasa konkurentsivõimelise rahvusvahelise maanteetranspordi ja üha rohkem ka raudteetranspordi loomisele. Viimase viie aasta jooksul on avaldanud oma mõju ka üleilmastumine, mis on kaasa toonud ülemaailmselt tegutsevate suurte logistikaettevõtete loomise. Euroopa transpordipoliitika peab palju rohkem keskenduma oma mitmeliigilise transpordisektori konkurentsivõime tugevdamisele ja kõigi transpordiliikide jaoks selliste integreeritud lahenduste leidmisele, mis võimaldaksid kõrvaldada logistikaahela kitsaskohti ja nõrku lülisid. Siseturg peab samal ajal jätma hingamisruumi tegevust alustavatele ettevõtetele ja VKEdele.
- Transport on kiiresti muutumas kõrgtehnoloogiliseks majandusharuks, mis muudab teadusuuringud ja **uuendused** selle tulevase arengu seisukohast oluliseks. Euroopa teadus- ja arendustegevuse 7. raamprogrammi (2007–2013) teadusuuringute suurenenud eelarve raames aitab transpordi tehnoloogiline uuendamine otseselt kaasa Euroopa konkurentsivõime parandamisele ning keskkonna- ja sotsiaalprogrammide rakendamisele. Strateegiliste uurimiskavade alusel transpordi tehnoloogiaplatformi poolt loodud tegevused hõlmavad maa- ja õhustranspordi muutmist ökoloogiliselt säästlikumaks, lennuliikluse juhtimise kaasajastamist, ummikute kaotamist Euroopa transpordikoridorides, linnatransporti, ühitatavust ja koostalitlusvõimet, ohutust ja julgeolekut liikluses ning konkurentsivõimelist tööstusbaasi. Kõige paljutõotavamate eelisvaldkondade hulka kuuluvad sidet, navigeerimist ja automatiseerimist hõlmavad arukad transpordisüsteemid, mootoritehnoloogia, mis tagab kütuse säästliku kasutuse ning millega edendatakse alternatiivsete kütuste kasutamist.
- Transpordipoliitikasse tuleb integreerida rahvusvahelised **keskkonnaalased kohustused**, sealhulgas Kyoto protokolliga kehtestatud kohustused. Süsinikdioksiidi heitkogused on probleem ning õhukvaliteet, helisaaste ja maakasutus vajavad pidevat tähelepanu hoolimata viimasel kümnendil toimunud suurtest edusammudest näiteks kahjulike ainete heidete vähendamisel.
- Transpordipoliitika peab eelkõige keskenduma tarnete ohutuse ja püsivusega seotud Euroopa energiapoliitika eesmärkide saavutamisele, nagu on sätestatud 2006. aasta märtsis kogunenud Euroopa Ülemkogu otsustes. Transpordisektori energiatarve moodustab 30% kogu ELi **energiatarbimisest**. Kuna transport sõltub 98% ulatuses naftast, mõjutavad kõrged naftahinnad transpordisektorit ja soodustavad energiatõhususe suurendamist, ergutavad kasutama mitmekesiseid tarnelahendusi ja nõudlust mõjutavat poliitikat, mida kõike toetab uuenduslik tehnoloogia.
- **Rahvusvaheline kontekst** on muutunud ka muul viisil. Pidev terrorismioht on mõjutanud transporti enam kui mõnda muud sektorit. Majanduslik üleilmastumine on mõjutanud kaubavoogusid ja suurendanud nõudlust kasvava majandusega riikide pakutavate ja neile osutatavate rahvusvaheliste transporditeenuste järele. EL ja tema liikmesriigid on koostöö alal heal positsioonil, mis võimaldab

kujundada kogu maailma olukorda, et kajastada paremini oma majanduslikke, sotsiaalseid ja keskkonnavalaseid huve. ELi transpordialane välispoliitika sõltub riigist, piirkonnast ja transpordiliigist. Kandidaatriikide ja isegi Euroopa naabruses asuvate partnerite suhtes rakendatav poliitika keskendub nüüd transpordi siseturu järk-järgulisele laiendamisele nendes riikidesse.

- Ka Euroopa **haldamine** areneb. Siseturu õiguslik alusraamistik on enam-vähem olemas. Nüüd sõltub palju selle tulemuslikust rakendamisest kohalikul tasandil. Puuduliku rakendamise korral algatatakse vajaduse korral rikkumismenetlus. Siseturu seirest ja sidusrühmadega peetud laiaulatuslikest konsultatsioonidest saadud kogemused aitavad komisjonil samal ajal soodustada hea tava levitamist ja tagada parem õigusloome, sealhulgas võimaluse korral selle lihtsustamine. Õigusnorme tuleb koostada kooskõlas uuendustega. Neljas transpordipoliitika valdkonnas on loodud mitmesugused Euroopa asutused: Euroopa haldamise teine tasand annab spetsialiseerunud tehnilise panuse ning abistab ühenduse õigustiku rakendamisel.

1.3. Euroopa transpordipoliitika aastatel 2001–2006

2001. aasta valges raamatus määratletud peamised probleemid on eri transpordiliikide tasakaalustamatus, ummikud maanteedel, linnades ja õhus ning keskkonnamõju. Valges raamatus on seetõttu kavandatud poliitika eri transpordiliikide tasakaalustamiseks ning rõhutatud vajadust kõrvaldada üleeuroopaliste võrkude kitsaskohad ning vähendada liiklusõnnetuste arvu, selles on nõutud infrastruktuuri maksustamise tõhusat poliitikat ning väidetud, et ühendus peaks tugevdama oma positsiooni rahvusvahelistes organisatsioonides. Tuleb arvestada, et valges raamatus eeldati suurt majanduskasvu, mis ei realiseerunud.

Alates 2001. aastast on heaks kiidetud olulisi seadusandlikke ettepanekuid, mida nüüd rakendatakse, nt raudteeveo avamine konkurentsile, autovedude paranenud sotsiaalsed tingimused, üleeuroopaliste võrkude 30 esmatähtsa projekti määratlemine, Euroopa ühtse õhuruumi loomine, lennureisija õiguste tugevdamine, uus teede maksustamise direktiiv, mis võimaldab teatud juhtudel suunata vahemaast sõltuva kasutustasu infrastruktuuri rahastamiseks, ühendvedude arendamine Marco Polo programmi raames ning meresõiduohutuse õigusliku raamistiku tugevdamine. EL on programmidega nagu Galileo, ERTMS ja SESAR tõestanud oma võimekust arendada tööstuslikke uuendusprogramme. Enamik valge raamatu meetmeid on kavandatud või vastu võetud. Nende täielik kirjeldus ja kavandatud mõju hindamine on esitatud 3. lisa „Mõju hindamine“.

Eelmisel aastal korraldati ulatuslikke **konsultatsioone**. Konsultatsioonide käigus rõhutati transpordi keskset osa majanduskasvu suurendamisel ja poliitiliste meetmete kohandamise vajadust. Vastuseks arvukatele konsultatsioonide käigus esitatud küsimustele ja seisukohtadele tugineb käesolev teatis „Liikumisvõimeline Euroopa —jätkusuutlik liikuvus meie mandril“ ELi transpordipoliitika eesmärkidele, mida on järgitud alates selle poliitika taaskäivitamisest 1992. aastal, ja 2001. aasta valges raamatus kindlaksmääratud meetmetele, mida on suures osas rakendatud vastavalt kavatsustele.⁵

⁵ Kõnealuste meetmete loetelu ja nende rakendamise käiguga tutvumiseks vt lisa esitatud mõjuanalüüsile lisatud tabel.

Pärast 2001. aastat saadud kogemused ning ka edasised uuringud ja prognoosid viitavad sellele, et 2001. aastal kavandatud komisjoni meetmetest üksi ei piisa ELi poliitika põhieesmärkide saavutamiseks, eriti transpordi kasvuga kaasnevate negatiivsete keskkonna- ja muude mõjude ohjamiseks ja samal ajal ka liikuvuse kui transpordipoliitika olulisima eesmärgi saavutamise tagamiseks. Seetõttu on laienenud ELis, mis asub üleilmastunud ja kiiresti muutuv maailmas, vaja **avaramaid ja paindlikumaid transpordipoliitika meetmeid**. Lahendused võivad ulatuda Euroopa õigusaktidest ning nende ühtsest kohaldamisest, majandushoobadest, leebetest vahenditest ja tehnoloogilisest integratsioonist geograafiliselt diferentseeritud meetoditeni, kasutades spetsiaalselt väljatöötatud õigusakte või tehes tihedamat koostööd. Komisjoni parema õigusloome poliitika kohaselt konsulteerib komisjon igas valdkonnas enne konkreetsete ettepanekute tegemist kodanike ja teiste sidusrühmadega ning analüüsib majanduslikku, keskkonna- ja sotsiaalset mõju. 3. lisas selgitatakse erinevaid poliitilisi võimalusi, mida siin esitatud poliitiliste suundade väljatöötamisel hinnati.

2. OLUKORD TRANSPORDISEKTORIS

2.1. Transpordi kasv

Kaubaveo 2,8% aastane kasv ELis vastas majanduskasvule, mis oli aastatel 1995–2004 keskmiselt 2,3%. Reisijatevedu kasvas aeglasemalt (1,9%).⁶ Kaubavedu kasvas ajavahemikul 1995–2004 kokku 28% ja reisijatevedu 18%, kusjuures maanteetransport kasvas vastavalt 35% ja 17%. Lähimerevedu kasvas peaaegu sama palju. Raudtee-kaubavedu kasvas neis liikmesriikides, kes avasid oma raudteeturu varakult, teiste riikidega võrreldes rohkem. 1995–2004 kasvas raudtee-kaubavedu 6%. Reisijate raudteevedu on oluliselt kasvanud (kuigi aeglasemalt kui muud transpordiliigid) ning peaaegu veerandi reisijate raudteeveost tagavad kiirrongid. 1980. aastate lõpus alustatud liberaliseerimise mõjul kasvas ELi-siseste õhureiside arv samal ajavahemikul üle 50% hoolimata 11. septembri terrorirünnakutele järgnenud langusest. Mõnes liikmesriigis kasvas siseveetransport viimasel aastakümnel tunduvalt (50% Belgias, 30% Prantsusmaal).

Suurem osa ELi-sisese transpordist on maanteetransport, mis moodustab kaubaveost 44% ja reisijateveost ligikaudu 85%. Nõudlust mõjutavad tegurid, nagu puistlastiveo vähenemine ning uksest-ukseni ja täppisajastatud teenuste osatähtsuse kasv, on autotranspordi püsivat kasvu kahtlemata toetanud. Raudteetranspordi osa on vastavalt 10% ja 6%. Mitmes liikmesriigis on üldiste struktuuriliste suundumuste puhul selge, et raudtee-kaubaveo suhteline mahajäämus on pärast 2001. aastat peatunud ja see sektor kasvab. Teine väljapaistev suundumus on õhu- ja veetranspordi tugev ning püsiv dünaamilisus. Reisijate pikamaatranspordi turul domineerib õhutransport, odavlennufirmade osa ELi siseses regulaarses lennuliikluses on 25% ning see on soodustanud piirkondlike lennujaamade arengut. Meretransport moodustab ELi sisesest kaubaveost 39% ja väliskaubaveost peaaegu 90%. Kolmandik maailma laevadest sõidab Euroopa lipu all, 40% laevaomanikest on pärit Euroopast. Suured veeteed on olemas vaid mõnes liikmesriigis ja siseveetranspordi osa kogu kaubaveost on vaid 3%, sellel transpordiliigil on aga siiski suur kasutamata potentsiaal.

Kui 2001. aasta valges raamatus eeldati, et majandus kasvab keskmiselt 3%, siis ajavahemikul 2000–2005 oli tegelik majanduskasv 1,8%. Ajavahemikul 2000–2020 prognoositakse keskmiseks aastaseks SKT kasvuks 2,1% (52% kogu ajavahemiku kohta). Raudtee-kaubaveo

⁶ Arvud on esitatud EL 25 kohta.

eeldatav kasv on ligikaudu sama suur (50% kogu ajavahemiku kohta), samas kui reisijateveo eeldatav aastane kasv on väiksem, ligikaudu 1,5% (35% kogu ajavahemiku kohta).⁷ Mudel⁸ kinnitab, et transpordiliikide jaotus pikas perspektiivis muutub stabiilsemaks.

2.2. Transpordi mõjud

Kuigi transport on oluline arengut mõjutav tegur, põhjustab see ühiskonnale kulusid. Transpordi **keskkonnakulud** moodustavad hinnanguliselt 1,1% SKTst.⁹ Kasvava liikuvusvajaduse rahuldamise ja rangete keskkonnanormide järgimise eesmärkide saavutamiseks tehtavate jõupingutuste vahel on hakanud ilmnema vastuolu. Paljudes linnades ei järgita näiteks õhukvaliteedi norme ning infrastruktuuri arendamisel tuleks nõuetekohaselt kinni pidada looduskaitse põhimõtetest ja planeerimispiirangutest. Liiklusummikute arv on kasvanud ja nende kulu on ELile umbes 1% SKTst. Maanteetranspordi tekitatud ohtlike ainete heitkogused on oluliselt vähenenud ning katalüsaatorite, tahkete osakeste filtrite ja muu sõidukitele paigaldatava tehnika kasutamine on hoolimata liikluse suurenemisest vähendanud viimase 15 aasta jooksul lämmastikoksiidide ja osakeste heiteid 30–40%. Õhusaastet käsitlevas temaatilises strateegias¹⁰ on selgitatud vajadust liikuda edasi seoses maantesõidukitega, eelkõige võttes kasutusele kergesõidukite standardi EURO 5 (millele järgnevad EURO 6 ja EURO VI raskeveokite kohta). Mudelist ilmneb, et see suundumus jätkub, teisalt aga suurenevad süsinikdioksiidi heited ja müra. Laevandussektor on suur õhusaaste allikas. Kuigi lennuettevõtjad on viimasel aastakümnel vähendanud kütusetarbimist 1–2% reisijakilomeetri kohta ja lennukite tekitatud müra on oluliselt vähenenud, on tsiviillennunduse üldine keskkonnamõju liikluse kasvu elavnemise tõttu suurenenud. Näiteks õhustranspordi tekitatud kasvuhoonegaaside heited on viimasel kümnendil kasvanud üle 4% aastas. Sisetranspordi tekitatud kasvuhoonegaaside heidete osa on 21%; 1990. aastast alates on nende heidete kogus suurenenud ligikaudu 23%, mis mõjutab negatiivselt Kyoto eesmärkide saavutamist. 2001. aasta valges raamatus ettenähtud meetmetel on nendele keskkonna arengutendentsidele, eriti süsinikdioksiidi heitele, siiski vaid väike mõju.¹¹ Lõpetuseks tuleb tähelepanu pöörata ka eri transpordiliikide mürasaastele.

Ohutus on oluliselt paranenud. Surmaga lõppenud autoõnnetuste arv on alates 2001. aastast vähenenud üle 17%, kuigi mitte kõigis liikmesriikides. Maanteetransport on umbes 41 600 surmajuhtumi ja üle 1,7 miljoni vigastatuga siiski kõige ohtlikum transpordiliik 2005. aastal.¹² See ei ole vastuvõetav ning kõik osalised peavad andma oma panuse, et parandada maanteeohutust. Selles valdkonnas eeldatakse, et 2001. aasta valges raamatus ettenähtud meetmete ja algatuse eSafety¹³ rakendamise jätkamine aitab keskpikas perspektiivis saavutada peamist eesmärki, s.o vähendada surmajuhtumeid poole võrra.

⁷ Prognoos põhineb 2005. aasta ASSESS-uuringul: „Üleeuroopalise võrgu ja teiste transpordipoliitika meetmete poolt valge raamatu „Euroopa transpordipoliitika aastaks 2010“ vahterakendamisel antud panuse hindamine“, (2005) http://ec.europa.eu/transport/white_paper/mid_term_revision/assess_en.htm

⁸ Need prognoosid põhinevad 2001. aasta valgele raamatule tugineva alalise poliitika stsenaariumil (vt ASSESS-uuring). 2. lisa joonistel 3 ja 4 on esitatud rohkem andmeid.

⁹ Vt UNITE-projekt – Lõpparuanne. Keskkonnakulud hõlmavad õhusaaste, müra ja globaalse soojenemise kulusid. Raamatupidamise ühtlustamine ja transpordi tõhususe marginaalsed kulud. 5. raamprogramm – transpordi TTA. November 2003. www.its.leeds.ac.uk/UNITE.

¹⁰ Vt komisjoni teatis õhusaastet käsitleva temaatilise strateegia kohta – KOM(2005)446, 21. september 2005.

¹¹ Vt ASSESS-uuring. Lisateabe saamiseks vt ka EEA (Euroopa Keskkonnaagentuur) aruanne nr 3/2006 – TERM 2005 (Transpordi ja keskkonna aruandlusmehhanism).

¹² Vt komisjoni teatis KOM(2006)74 (lõplik) Euroopa liiklusohutuse tegevusprogrammi kohta – vahekokkuvõte.

¹³ KOM(2003)542 (lõplik): Ohutute ja intelliigentsete sõidukite info- ja sidetehnoloogia; KOM(2005)431 (lõplik): Kodanikele hädaabikõnede lähemale toomine

Sellised prognoosid, nagu on esitatud eespool, on transpordipoliitika väljatöötamise ja hindamise seisukohast väga olulised, arvestades eelkõige selle poliitika pikka elluviimise aega ja kohapealsete olude mõjutamiseks vajalikke investeeringuid. Need stsenaariumid peavad arvestama mitmeid kasvuhoonegaaside ja fossiilse energia piiranguid.

→ Meede: tulevikumeetmete väljatöötamiseks ja hindamiseks õhutada ulatuslikku arutelu transpordistsenaariumide üle, mille kestus oleks kaksikümmend kuni nelikümmend aastat ning töötada välja vahendeid üldiseks säästva transpordi lähenemiseks.

3. JÄTKUSUUTLIK LIKUVUS SISETURUL – ÜHENDUSE LOOMINE EUROOPLASTE VAHEL

ELi siseturg on peamine vahend majanduskasvu ja tööhõivet suurendava elujõulise transpordisektori tagamiseks. Nagu lennundussektor ja muud sektorid, nt telekommunikatsioonisektor, on näidanud, soodustab siseturu liberaliseerimine uuendusi ja investeeringuid paremate teenuste osutamiseks väiksemate kuludega. Samasugust edu võib saavutada kogu transpordisektoris. Eesmärk ei ole mitte ainult luua siseturg juriidiliselt, vaid muuta see koostöös teenuste kasutajate ja osutajatega reaalsuseks. See tähendab ühiste eeskirjade kehtestamist ning vajaduse korral nende täiendamist, korrigeerimist või lihtsustamist kõigi transpordiliikide kohta tähelepanekute ja kogemuste põhjal. Sisetururaamistik peab transpordivõrgu toimimise optimeerimiseks võimaldama transpordiliikide integratsiooni.

3.1. Maismaatransport

Loodud on **maanteetranspordi** siseturu raamistik. Samas kui riiklik maanteetransport on suuresti kaitstud, on rahvusvaheline maanteetransport liberaliseeritud. Kabotaaž, s.o ühes riigis teise riigi vedaja teostatud kaubavedu, moodustab riiklikest maanteetransporditurgudest 1,2%. Hiljemalt 2009. aastaks avatakse kabotaaž kõikides uutes liikmesriikides. Kutseoskuste ja töötingimuste ühised eeskirjad aitavad kaasa kõrgete ohutus- ja sotsiaalstandardite saavutamisele. Väikeste ettevõtete ülekaal ja liikmesriikide maksutasemete suure erinevuse mõju konkurentsivõimele on olulised tegurid, mis mõjutavad edasist arengut. Komisjon uurib, kuidas saab vähendada kütuseaktsiisi liigset erinevust.

Raudtee-kaubaveo õiguslik raamistik luuakse 2007. aastaks. Kolmas raudteed käsitlev õigusaktide pakett avab ka rahvusvahelise reisijateveo. Riiklikud reguleerivad asutused peavad tagama ühenduse õigustiku täieliku täitmise. See soodustab oma turu avanud liikmesriikides juba täheldatud raudteetranspordisektoris tehtud uuenduste levitamist üle kogu ELi siseturu. Komisjon kasutab raudteeturu seirekava kogu ELis raudteeturu tõhusa avamise hindamisel tulemustabelina. EL peab raudteetranspordi konkurentsivõime soodustamiseks kõrvaldama olemasolevad struktuurilised takistused, eelkõige sellised tehnilised tõkked nagu madal koostalitlusvõime, veeremi ja toodete vastastikuse tunnustamise puudumine, infrastruktuuri nõrk koordineeritus, IT-süsteemide vastastikune seos ning üksikute vagunilastide probleem.¹⁴ Peale selle uurib komisjon, kuidas pärast teede maksustamise direktiivi hiljutist vastuvõtmist (vt punkt 6.3) töötada välja parem ja mõistlikum infrastruktuuri maksustamise viis, mis hõlmaks ka väliskulusid. EL aitab ka sellega, et toetab rahaliselt nende prioriteetsete projektide elluviimist üleeuroopaliste võrgustike raames, millest

¹⁴ Vt komisjoni teatis KOM (2006)189 (lõplik), 3.5.2006: „Komisjoni aruanne Euroopa Parlamendile ja nõukogule esimese raudteepaketi rakendamise kohta“.

enamik on raudteeprojektid, sealhulgas Euroopa raudteeliikluse juhtimissüsteem (ERTMS), ning koostades sektori jaoks asjakohased riigiabi suunised.

Raudteesektori turuosa ja tööhõive on enamikus riikides stabiliseerunud. Ümberkorralduste ja kohanduste tõttu on tulnud teha mitmeid sotsiaalselt raskeid otsuseid ja tööhõive selles sektoris on oluliselt vähenenud. Raudtee-ettevõtjad saavad nüüd taastada oma kestva elujõulisuse, muutes oma tegevuse rahvusvaheliseks ja keskendudes majanduse ja ühiskonna vajadustele. Raudteesektor on näidanud oma tugevust reisijateveo alal, eriti linnakeskustevahelise kiirühenduse valdkonnas. Laienemine avab uued pikamaa-raudteeliinid (üle 500 km), mis kombineeritult tõhusa logistikaga võivad keskkonnasõbraliku uksest ukseni teenuse osutamisel konkureerida maanteetranspordiga. Komisjon uurib raudtee-kaubaveole orienteeritud võrgustiku edendamise programmi elluviimise võimalusi kaubaveologistika uue poliitika avaramas kontekstis (vt punkt 7.1). Nende võimaluste pakkumine eeldab kaubaveoteenuste ja infrastruktuuri haldamise muutmist kvaliteetsemaks, usaldusväärsemaks, paindlikumaks ja rohkem kliendile orienteerituks.

→ Meede: analüüsida maanteetranspordi siseturul saadud kogemusi ja esitada vajaduse korral turulepääsu tingimused ja elukutse omandamise nõuete täiendustepanekud; tegeleda aktsiisimaksimumäärade liigse erinevuse küsimusega; rakendada liikmesriikide tugevate reguleerivate asutuste kaasabil ühenduse raudteetranspordialast õigustikku; suurendada raudteesektori ja Euroopa Raudteeagentuuri abil jõupingutusi rahvusvahelise raudteetegevuse tehniliste ja tegevuslike tõkete kõrvaldamiseks; uurida raudtee-kaubaveole orienteeritud võrgustiku edendamise programmi elluviimise võimalusi laiemal transpordipoliitika raames; raudteeturu seire, mis hõlmab tulemustabelit.

3.2. Lennundus

Õhustranspordi siseturg on muutunud reaalsuseks ja see on soodustanud majanduskasvu. Ümberkorraldamine ja integratsioon on hästi edenenu ning turgu on avardanud Euroopas teenindatavate liinide mitmekordistumine, odavaid teenuseid pakkuvate vedajate turulepääs ning piirkondlike lennujaamade areng. Siseturg on olnud tarbijate jaoks väga kasulik. EL on nii lennukiseadmete kui lennundusteenuste valdkonnas maailmas juhtpositsioonil.

Rahuloluks ei ole siiski aega, kuna tuleb vastata jätkuva majanduskasvu ja ülemaailmse konkurentsi väljakutsele. Siseturgu tuleb laiendada, et parandada kõigi lennundussektori harude, näiteks lennujaama- ja aeronavigatsiooniteenuste toimimist. Siseturust tulenevaid hüvesid tuleks laiendada ka lennundusalastele välissuhetele. Õhustransport vajab tugevat infrastruktuuri nii õhus kui maapinnal. Ühtse õhuruumi jätkuv loomine peaks ELi õhustranspordi tõhusust veelgi suurendama; õhuliikluse juhtimissüsteemide tulevane struktuur vajab vastavaid juhtimisosi. Lennujaamade jõudluse parandamiseks tuleb teha vajalikke investeeringuid, millega kaasneb selgem lennujaamamaksude kehtestamise kord. Tuleb võtta meetmeid, et vähendada negatiivseid keskkonnamõjusid, mille on põhjustanud liikluse kiire kasv, tagades samas sektori konkurentsivõime ja võttes arvesse ICAO raames toimunud arutelusid. Kõnealuseid meetmeid tuleks võtta mitmes valdkonnas, näiteks õhuliikluse kontrolli parandamiseks ja optimeerimiseks, lennukite ja mootorite tehnoloogia arendamiseks, muutes toimingud energiatõhusamaks ja kasutades majanduslikke lisastiimuleid ja/või vahendeid, nt. lisada lennundussektori kliimamõju Euroopa Liidu heitkogustega kauplemise süsteemi.¹⁵

¹⁵ Komisjoni 27. septembri 2005. aasta teatis lennunduse kliimamõju vähendamise kohta.

→ Meede: jätkata ümberkorraldamise ning integratsiooni riigiabi ja konkurentsi aspektide seiret; vaadata läbi siseturu toimimine ja teha vajaduse korral muudatusettepanekud; täiendada ühtse õhuruumi õiguslikku raamistikku ja ajakohastada õhuliikluse juhtimist; töötada välja poliitilised meetmed õhutransporditeenuste tekitatavate heidete ohjamiseks.

3.3. Veetransport

Kuna Euroopa piirist kaks kolmandikku on merepiir, on Euroopa enamjaolt ja eriti pärast laienemist meremajanduslik piirkond.

Meretransport, eelkõige lähisõit, on aastate jooksul kasvanud sama palju kui maanteekaubavedu ning tema potentsiaal on isegi suurem.

See võib aidata vähendada liiklusummikuid ja keskkonnanõuetest tulenevat survet muudele transpordiliikidele, eeldusel et vähendatakse laevanduse saasteainete heiteid.

Euroopa pika rannajoone ja sadamate rohkuse tõttu on meretransport oluline alternatiiv maismaatranspordile, nagu selgitatakse „merekiirteede“ kontseptsioonis.¹⁶ Konteinervedu on kasvule oluliselt kaasa aidanud, sel on mere ja raudtee ja/või jõe vahelist koostoimet kasutavates logistikatoimingutes suur potentsiaal.

Meretranspordi ja rannikuveo arendamine on silmitsi kahe peamise väljakutsega. Esiteks puudub laevandussektoris veel ühtne siseturg: rahvusvaheliste normide tõttu käsitatakse liikmesriikidevahelisi merereise välisreisidena. See takistab ELil siseliikluse reguleerimise ja sisekaubanduse lihtsustamise optimeerimist. See takistab ka rannalaevanduse täielikku integreerimist ELi sisestesse logistikaahelatesse. Probleemi lahendamiseks tuleks täielikult ära kasutada rahvusvahelise õiguse võimalused.

Teiseks tuleb meretranspordi eeldatav kasv saavutada ELi sadamate infrastruktuuri arendamise kaudu. Tuleb suurendada investeeringuid sadamatesse ja ümbritsevatele aladele, et parandada ja laiendada teenuseid nii, et sadamad soodustaks majanduskasvu, selle asemel et olla ümberlaadimise kitsaskohaks. Sadamate jõudlust saaks tõsta ka Euroopa sadamate vahelise koostöö tugevdamise ja spetsialiseerumise suurendamisega. Edukas sadamapoliitika peab hõlmama nii sadamatesisest kui ka nendevahelist tervet konkurentsi, selgeid riiklike investeeringute tegemise eeskirju ja vaba juurdepääsu sadamateenustele, keskkonnapiiranguid ja arenguvajadusi, konkurentsivõimeliste teenuste kättesaadavust ja kvaliteetsete töökohtade arvu kasvu.

Komisjon tugineb arutelule, mis algatati ELi tulevase merepoliitika roheline raamatuga,¹⁷ et töötada välja integreeritud meretranspordi strateegia kogu „ühise Euroopa merepiirkonna“ jaoks. Kõnealuse poliitika eesmärk on kõrvaldada sisekaubanduse tõkked, võimaldada ELil kehtestada kõrgeid sotsiaalseid, keskkonna-, ohutus- ja julgeolekunorme ning edendada konkurentsivõimelist infrastruktuuri ja kõnealuse sektori arengut, võttes arvesse seda ülemaailmset konteksti, kus laevandusega tegeletakse. Komisjon jätkab jõupingutusi laevanduses saasteainete rangemate standardite kehtestamiseks.

Kuigi **jõgede** osakaal kaubaveos on vaid 3%, ületab see teatud koridorides 40%. Selliste koridoride nagu Doonau vaba mahtu saab ära kasutada, ajakohastades jõetransporti ja

¹⁶ Vt komisjoni teatis KOM(2004)453 (lõplik) lähimeresõidu kohta, 2.7.2004.

¹⁷ Vt komisjoni roheline raamat: „Euroopa Liidu tulevase merepoliitika suunas: Euroopa seisukoht ookeanide ja mere küsimuses“ – KOM(2006) 275 (lõplik), 7.6.2006.

integreerides selle tõhusatesse mitmeliigilistesse logistikaahelatesse. NAIADESi programmis on esitatud jõetranspordi edendamise tegevuskava.¹⁸

→ Meede: tugineda laiaulatuslikule avalikule konsultatsioonile sidusrühmadega, et koostada üldstrateegia „ühise Euroopa merepiirkonna“ jaoks; töötada välja üldine Euroopa sadamapoliitika; vähendada veetranspordi saasteainete heiteid; jätkata lähisõitude ja merekiirteede edendamist, pöörates erilist tähelepanu ühendusele mandriga; rakendada NAIADESi jõetranspordi tegevuskava.

4. JÄTKUSUUTLIK LIKUVUS KODANIKE JAOKS – USALDUSVÄÄRNE, OHUTU JA TURVALINE TRANSPORT

4.1. Tööhõive ja töötingimused

Transpordisektor on suur tööandja koos üle 10 miljoni töökohaga transpordiga seotud majandussektorites (teenused, seadmed, infrastruktuur), peamiselt maanteetranspordisektoris. Transpordiettevõtjate konkurentsivõime säilitamine ja tugevdamine on kõrge tööhõive püsimise parim tagatis. Tööhõive on pärast pikka ümberkorralduste perioodi stabiliseerumas. Mõnes sektoris, näiteks raudtee- ja maanteetranspordisektoris, on ilmnenud kvalifitseeritud töötajate puudus, meretranspordisektoris on ELi enda töötajate puuduse tõttu suurenenud võõrtööjõu hulk.¹⁹ Lisajõupingutusi on vaja teha väljaõppe parandamiseks ja selleks, et motiveerida noori omandama transpordiga seotud kutseala kas omaenda riigis või teistes liikmesriikides.

Nii rahvusvahelisel tasandil kui ELi siseselt on töötajale palkadeks, maksudeks ja töötingimuste parandamiseks tehtavad tööandja kulutused väga erinevad. Neil erinevustel on oluline mõju rahvusvahelise konkurentsi tingimustes toimivatele transpordiliikidele, seda eriti mere-, kuid ka maanteetranspordile. Maanteetranspordisektoris on ELi kutseoskusi ja töötingimusi reguleerivad õigusaktid aidanud luua VKEde vajadusi arvestavad võrdsed võimalused. Nende õigusaktide tulemuslik rakendamine on äärmiselt oluline.²⁰ Kõnealuseid eeskirju propageeritakse rahvusvahelisel tasandil. Muudes valdkondades, näiteks palgaküsimustes, võivad tööturu osalised arendada piiriülest dialoogi. Meretranspordisektoris soovib komisjon tööturu osalistel sõlmida kokkulepe ILO meremeeste uue konventsiooni alusel.

→ Meede: soodustada väljaõppe korraldamist ja transpordiga seotud kutsealade omandamist noorte poolt; uurida sidusrühmadega konsulteerides töötingimustele esitatavaid nõudeid maanteetranspordisektoris ja teha vajaduse korral parandusettepanekuid; julgustada tööturu osaliste piiriülest dialoogi, et kohaldada ILO konventsiooni meretranspordis.

¹⁸ Vt komisjoni teatis KOM(2006)6 (lõplik), 17.1.2006, siseveetranspordi edendamise kohta „NAIADES“.

¹⁹ Vt. ka tööhõive ja töötingimused meretranspordis: Euroopa Liidu tulevase merenduspoliitika rohelise raamatu alapeatükk 2.5 „Merendusala oskuste arendamine ja merendusega seotud jätkusuutliku tööhõive suurendamine“, COM (2006) 275 (lõplik), 7.6.2006.

²⁰ Vt komisjoni aruanne teatavate maanteevedusid käsitlevate sotsiaalõigusnormide ühtlustamist käsitleva määruse (EMÜ) 3820/85 rakendamise kohta aastatel 2001–2002, komisjoni 22. aruanne. Uued õigusaktid on 15. märtsi 2006. aasta määrus 561/2006 ja 15. märtsi 2006. aasta direktiiv 2006/22/EÜ.

4.2. Reisijate õigused

Lennureiside puhul on reisijate õigusi oluliselt suurendatud, andes eurooplastele suurema kindluse, et nautida vabadust töötada ja reisida kogu Euroopa Liidus. Riiklikud asutused peaksid tõhustama kaebuste lahendamist. Rahvusvahelist raudtee- ja meretransporti kasutataval reisijatel on tulevaste õigusaktide kohaselt samasugused õigused. Bussireisidele avaldab positiivset mõju suurema tähelepanu pööramine teenuse kvaliteedile. Teenuse kvaliteet on oluline konkurentsifaktor kõigi transpordiliikide puhul. Tähelepanu tuleks pöörata liikumispuudega reisijate transpordivõimaluste suurendamisele.

→ Meede: uurida koos sidusrühmadega, kuidas on võimalik tõsta teenuse kvaliteeti ja tagada reisijate põhiliste õiguste kaitse kõigi transpordiliikide puhul, seda eriti piiratud liikuvusega reisijate puhul.

4.3. Ohutus

Mere- ja õhustranspordi ohutuse suurendamisel on tehtud suuri edusamme, sealhulgas hiljutine ohtlike lennuettevõtjate musta nimekirja kasutuselevõtmine. Suurt hulka ühiseid ohutusnorme täiustatakse Euroopa mere-, õhu- ja raudteetranspordi asutuste (EMSA, AESA ja ERA) kaasabil. Neid asutusi tuleb rahastada vastavalt nende kohustustele. Ohutuseeskirju täiendatakse veel kolmanda meretranspordi õigusaktide paketiga ja rahvusvaheliste eeskirjade parandamisega kõigis sektorites. Aja jooksul tuleks kaaluda piirivalve mõne peamise funktsiooni koordineerimist ELi tasandil.

Suhteliselt väike surmaga lõppenud rongi-, laeva- ja lennuõnnetuste arv vastandub teravalt selliste õnnetuste suurele arvule maanteetranspordisektoris. Eesmärk vähendada ajavahemikul 2001–2010 surmajuhtumite arvu poole võrra jääb püsima. See eeldab kooskõlastatud meetmete võtmist sõidukite konstruktsiooni ja tehnika täiustamiseks (sealhulgas tehnika õnnetuse vältimiseks ning veoki ja infrastruktuuri omavaheline kooskõlastamine „e-ohutus“) ning teede infrastruktuuri ja sõidukijuhtide käitumise parandamiseks, nagu järeltas CARs 21 töörihm. Eesmärk saavutatakse vaid ühiste jõupingutuste abil, kaasates kõigi tasandite valitsused, autotööstuse ja teedehitussektori, infrastruktuuriettevõtjad ja teede kasutajad. Iga-aastane liiklusohutuse päev koos liiklusohutust iseloomustavate näitajate avaldamisega igas liikmesriigis tõstaks teadlikkust ja julgustaks hea tava levitamist.

→ Meede: rakendada liiklusohutusele keskendunud integreeritud käsitlust, mis hõlmab sõidukite konstruktsiooni ja tehnikat, infrastruktuuri ja käitumist, sealhulgas vajaduse korral õigusnorme; teha jõupingutusi teadlikkuse tõstmiseks, korraldada iga-aastaselt liiklusohutuse päeva; pidevalt vaadata läbi ja täiustada kõigis muudes transpordiliikides kehtestatud ohutuseeskirju; tõhustada Euroopa ohutusega tegelevate asutuste tööd ja suurendada järkjärgult nende ohutusega seotud kohustusi.

4.4. Julgeolek

Pidev terrorismioht meenutab meile, et transport on nii terrorismi sihtmärk kui vahend. Pärast 2001. aasta 11. septembri sündmuse reageeris EL õhu- ja meretranspordi julgeoleku suurendamiseks kiiresti, kehtestades õigusaktide järgimise ja kvaliteedikontrolli järelevalve korra. Kõnealust ühenduse õigustikku täiustatakse kogemuste põhjal. Kui turvameetmete rakendamise kulud võivad moonutada konkurentsi, tuleb soodustada võrdseid võimalusi. Julgeolekueeskirju tuleb vajaduse korral laiendada maismaatranspordile, sealhulgas linnatranspordile ja raudteejaamadele ning mitmeliigilistele logistikaahelatele. Peale selle

tuleb Euroopa esmatähtsa infrastruktuuri kaitse programmi raames läbi viia süvaanalüüs transpordi esmatähtsa infrastruktuuri kohta. Kõnealuse programmi alusel võidakse transpordi esmatähtsa infrastruktuuriga seotud töö tulemusena teha ettepanekud eri kaitsemeetmete kohta, võttes arvesse kõiki riske ja eriti terrorismi. Hoolikalt tuleks kaaluda rahvusvahelist koostööd, et täiustada rahvusvahelisi norme ning hoida ära ebavajalik ja kulukas topeltkontroll.

→ Meede: uurida kehtivate julgeolekueeskirjade toimimist ja maksumust õhu- ja meretranspordis, esitada vajaduse korral ja kogemuste põhjal ning konkurentsimoonutuste ärahoidmiseks parandusettepanekuid; kaaluda vajadust laiendada julgeolekueeskirju maismaatranspordile, ühendvedudele ning esmatähtsale infrastruktuurile.

4.5. Linnatransport

80% eurooplastest elab linnas. Ühistransport, autod, veoautod, jalgratturid ja jalakäijad jagavad kõik ühte ja sama infrastruktuuri. Linnatransport tekitab 40% maanteetranspordi süsinikdioksiidi heitest ja umbes 70% muudest transpordist tulenevatest saasteainetest. Kolmandik surmaga lõppenud liiklusõnnetustest juhtub linnades. Liiklusummikud tekivad samuti valdavalt linnades ja linnalähedastes piirkondades. Kõigi suurte linnade ühine probleem on, kuidas suurendada liikuvust, vähendades samal ajal ummikuid, õnnetusjuhtumite arvu ja saastet. Linnaelanikud kogevad teistest enam omaenda liikuvuse negatiivseid tagajärgi ja võivad vajada uuenduslikke lahendusi liikuvuse tagamiseks.

Linnad ise, mitte EL, peavad tegutsema. London, Stockholm, Ateena, Kaunas, Gdynia ja muud linnad on autodele alternatiivi pakkumise kohta välja töötanud liikuvuse tagamise poliitika. EL võib edendada uuringuid ja hea tava levitamist kogu ELis selliste valdkondade kohta nagu transpordi infrastruktuur, normide kehtestamine, liiklusummikud ja liikluskorraldus, ühistransporditeenused, infrastruktuuri kasutamise maksustamine, linnaplaneerimine, ohutus, julgeolek ja koostöö ümbritsevate piirkondadega. Komisjoni korraldatud avalikel konsultatsioonidel on ilmnunud suur huvi ELi võimaliku panuse vastu. Komisjon tugineb CIVITASE algatusest saadud kogemustele ja linnatransporti käsitlevale temaatilisele strateegiale,²¹ ning jätkab linnatranspordi alaste uuringute edendamist. Tulevased ühistransporditeenuseid reguleerivad õigusaktid tagavad selge ja stabiilse õigusliku raamistiku, nähes ette investeeringute tegemise puhtasse ja tõhusasse ühistransporti. Peale selle peaks EL uurima asjaolusid, mis takistavad linnatranspordipoliitika rakendamist ELi tasandil ning kas ühiste lahenduste leidmisel on subsidiaarsuse põhimõtet arvestades jõutud konsensuseni.

→ Meede: avaldada roheline raamat linnatranspordi kohta, et teha kindlaks võimalik lisandväärtus, mida annavad Euroopa tasandil võetavad meetmed kohaliku tasandi meetmetele.

5. TRANSPORT JA ENERGEETIKA

Transpordipoliitika on energiapoliitikaga tihedalt seotud ühiste eesmärkide alusel: vähendada süsinikdioksiidi heidet ning ELi sõltuvust fossiilsetest kütustest.²²

²¹ Vt ka komisjoni teatis linnakeskkonda käsitleva temaatilise strateegia kohta – KOM(2005)718, 11.1.2006.

²² 23.–24. märtsil 2006. aastal toimunud Euroopa Ülemkogu.

Transpordi kui olulise energiatarbija osa ELi kogu naftakulust on umbes 71%. Maanteetransport kasutab 60% kogu naftast; õhustranspordi osa naftakulust on ligikaudu 9%. Raudteetransport kasutab elektrienergiast umbes 75% ja fossiilsetest kütustest 25%.

Fossiilsete kütuste suur kulu ja vajadus vähendada meie strateegilist sõltuvust peaks tähendama iga transpordiliigi potentsiaali optimeerimist.

Need probleemid tugevdavad energiakulu reguleerimise keskkonnaalast tähtsust. Tuleb kiiresti ellu viia rohelises raamatus energiatohususe kohta²³ väljakuulutatud programmide sarnaseid algatusi; komisjon esitab 2006. aasta sügisel energiatohususe tegevuskava. Euroopa energiapoliitika, mille eesmärk on tagada konkurentsivõime, tarnete ohutus ja keskkonnakaitse, peab keskenduma muu hulgas sellise transpordipoliitika edendamisele, mis vähendab naftakulu, parandades kütuse tohusust sõidukitel ja asendab nafta tasapisi muude kütustega, s.o biokütuste,²⁴ loodusliku gaasi, vesiniku, elektrienergia või muude kütustega.

Selles valdkonnas tuleb teha suuri teadusuuringute ja tehnoloogia arendamise alaseid jõupingutusi ja investeeringuid, sealhulgas kombineerida energia ja transpordi teadusuuringute programme, teha uuringuid seoses arukamate ja keskkonnasõbralikumate sõidukitega, kasutada info- ja kommunikatsioonitehnoloogiat kütuse säästlikuks kasutamiseks ning algatada avaliku- ja erasektori koostöö. Transpordis kasutatavate biokütuste ja vesiniku valdkonnas (sealhulgas biokütuste teine põlvkond) on käivitatud juba mitu algatust, mida tuleks edasi arendada. Keskkonnasäästlike veoautode väljatöötamise projekt aitaks saavutatut tugevdada. Samasuguseid jõupingutusi tuleks teha keskkonnasäästlike lennukite ja laevade tootmiseks, nagu märgiti õhusaastet käsitlevas temaatilises strateegias.²⁵ Komisjon jätkab jõupingutusi laevanduses saasteainete rangemate standardite kehtestamiseks. Energiatohusus ja alternatiivsed kütused kuuluvad edasiste uuenduste seisukohast kõige paljutootavamate ja pakilisemate valdkondade hulka.

Teadusuuringute ja nende esitlemise järgselt soodustab EL keskkonnasõbralikku uuendustegevust, luues normide kehtestamise kaudu valminud uue tehnoloogia turuletoomise tingimused (nt maantesõidukitele mõeldud järjestikused EURO-normid, täiustatud rehvid), soodustab riigihangetel keskkonnasõbralikke sõidukeid (nt bussid), maksusoodustusi (nt pliivaba bensiin)²⁶ ja riigiabi, kokkulepitud eesmärke (nt eesmärk saavutada 5,75% biokütuse osakaal 2010. aastaks, kooskõlas ELi CO₂ heidet käsitleva strateegiaga on autotööstuse vabatahtlik kohustus saavutada CO₂ heite väärtuseks 2008. aastal 140 g/km ning 2012. aastaks 120 g CO₂ / km), või toetab rahvusvaheliste kasvuhoonegaaside heidete eesmärke, toetab kasutajate teadlikkuse tõstmist (nt energiamärgistus, tarbijate ja kasutajate käitumise suunamine), soodustab koordineeritud tegevust muudes poliitikavaldkondades, et saavutada koostoimet (nt biokütuseid käsitlev agrotööstuspoliitika), ning toetab alternatiivsete kütuste turustamiseks ettenähtud infrastruktuuri suunatud investeeringute stimuleerimist.

→ Meede: edendada energiatohusust ELi tasandil tulevase tegevuskava alusel, soodustada ELi meetmeid, sealhulgas vabatahtlikke kokkuleppeid; toetada teadusuuringuid sellise paljutootava uue tehnoloogia kohta nagu kütuse optimeerimine, sõidukite arukad energiajuhtimissüsteemid või selliste alternatiivsete kütuste kohta nagu teise põlvkonna

²³ KOM(2005)265, 22.6.2005 (http://europa.eu.int/comm/energy/efficiency/index_en.htm).

²⁴ Komisjoni biomassi tegevuskava – KOM(2005)628, Komisjoni strateegia biokütuste kohta – COM (2006) 34

²⁵ Vt komisjoni teatis õhusaastet käsitleva temaatilise strateegia kohta – KOM(2005)446, 21.9.2005.

²⁶ Eriti nõukogu direktiiv 2003/96/EÜ, millega korraldatakse ümber energiatoodete ja elektrienergia maksustamise ühenduse raamistik.

biokütused ja vesinik või kütuseelemendid; algatada teadlikkuse tõstmise meetmeid seoses arukate ja keskkonnasõbralikemate sõidukitega ja oluline tulevikku suunatud programm keskkonnasõbraliku käitamise ja energiatõhususe kohta transpordis.

6. INFRASTRUKTUURI OPTIMEERIMINE

6.1. Kaks ülesannet: ummikute vähendamine ja juurdepääsuvõimaluste suurendamine

Üleeuroopalised transpordivõrgud (TEN) moodustavad siseturu füüsilise infrastruktuuri. Euroopat iseloomustab tihe transpordivõrk ja üldiselt kvaliteetne infrastruktuur. Siiski on Euroopa n-õ kesklääne piirkonnas ja maailmajagu poolitavaid mäeahelikke ümbritsevatel aladel ning ka paljudes linnades **ummikud** ja suur saaste. Prognooside kohaselt on 2020. aastaks 60 suuremat lennujaama tihti üle koormatud, sarnast suundumust võib täheldada sadamate puhul. Ummikud ja saaste mõjuvad negatiivselt majanduskasvule, elukvaliteedile ja keskkonnale. Arukas liikuvuse korraldus (vt punkt 7) ja transpordinõudluse haldamine (vt punkt 6.3) leevendavad ummikute probleemi, kuid vaja oleks ka uut või täiustatud infrastruktuuri. Investeeringud ummistunud liikluskoridoride elujõulistesse alternatiividesse võivad toetada mitmeliigilisi logistikaahelaid hõlmavaid arukaid lahendusi, mis optimeerivad transpordi infrastruktuuri kasutamist nii eri transpordiliikide poolt kui ka nende vahel. Siia kuuluvad tunnelid läbi Alpide, raudteekoridorid ning raudtee-, mere- ja õhustranspordi mitmeliigilised sõlmpunktid. Tuleb leida õige tasakaal majanduslikult olulise infrastruktuuri arendamise ning keskkonna- ja muudel poliitilistel eesmärkidel põhinevate, samavõrd seaduslike planeerimisnõuete vahel. Need nn koostöösüsteemid, mis toetuvad sõidukite omavahelise ning sõiduki ja infrastruktuuri vahelisele sidepidamisele, võivad pikas perspektiivis oluliselt parandada liiklushalduse tõhusust ning turvalisuse ja ummikute haldust. Maanteeinfrastruktuur peab muutuma arukaks, saatma sõidukitele teavet ja seda neilt vastu võtma ning koguma teavet teeolude kohta, nt ilma ja õnnetuste kohta, et optimeerida koostöösüsteemi tööd.

Muudes Euroopa osades, äärpoolsemates liikmesriikides ja piirkondades, on põhiprobleem juurdepääsetavus. Struktuuri- ja ühtekuuluvusfondid aitavad transpordi infrastruktuuri kaasrahastades ka edaspidi majandusliku integratsiooni mõttes mahajäänud või struktuuriliselt ebasoodsate oludega piirkondi. Samal ajal kui mitmed uued liikmesriigid korvavad varasemat teede infrastruktuuri alainvesteeringuid, peavad saared ja äärepoolseimad piirkonnad ära kasutama piirkondlike lennuväljade ja laevaühenduste potentsiaali. Äärepoolseimatel piirkondadel on tõsised probleemid juurdepääsetavusega mitte üksnes seoses maailmajao siseturuga, vaid ka omaenda tagamaaga. Transpordipoliitika vahendeid ja riigiabi võiks kasutada, et vähendada kauguse mõju piirkondade konkurentsivõimele ja parandada ühendust ülejäänud ELi ning naabruses asuvate kolmandate riikidega.

→ Meede: vajaduse korral soodustada ja koordineerida investeeringuid uude või täiustatud infrastruktuuri, et kõrvaldada kitsaskohad ning valmistada koostöösüsteemide käivitamiseks, võimaldada mitmeliigilisi transpordilahendusi ja ühendada äärealad ja äärepoolseimad piirkonnad keskusega; tagada maakasutuse planeerimisel tasakaalustatud meetodite kasutamine.

6.2. Kõigi rahastamisallikate rakendamine

Juba üksnes 2004. aastal esitatud 30 üleeuroopalisi transpordivõrke käsitleva projekti kogumaksumus on hinnanguliselt 250 miljardit eurot. Liikmesriikide rahastamise suutlikkus on siiski piiratud, transpordi infrastruktuuri tehtavad investeeringud on vähenenud kõigis liikmesriikides ja nende osa SKTst on praegu alla 1%. Samaselt sätestatakse ühenduse 2007–2013 finantsraamistikus üleeuroopaliste transpordivõrkude puhul ainult väike eelarve suurenemine.

Võttes arvesse vahendite piiratud, peab EL suunama üleeuroopaliste transpordivõrkude eelarvest tehtava kaasfinantseeringu olulistele piiriületuspunktile ja muudele prioriteetsetele projektide üldistele kitsaskohtadele. Peale selle peaksid liikmesriigid optimeerima ELi struktuuri- ja ühtekuuluvusfondide vahendite kasutamist, et toetada transpordi infrastruktuuri rahastamist. ELi fondid keskenduvad sellistele projektidele, mis pakuvad Euroopale suurimat lisandväärtust ning mille puhul on tagatud aktiivne koostöö riiklike ja muude finantsasutustega. Koostalitlusvõimet suurendavaid meetmeid ja olulisi teostatavusuuringuid rahastatakse kogu ühenduses. Marco Polo programm, mille eelarve 2013. aastani on 450 miljonit eurot, aitab muude transpordiliikide kasutamise otseselt kaasa ummistunud maanteedel alternatiivi pakkumisele.

Samuti tuleks arendada finantskorralduse uusi liike. Kasutusmaks tuleks senisest enam kasutada transpordivõrkude majanduslikult kõige elujõulisemate osade rahastamiseks. Kuni 1 miljardi euro suuruse likviidsusreserviga tagatisvahend, mis on jagatud Euroopa Investeeringupanga ja ELi 2007–2013 eelarve vahel, peaks võimaldama 20 miljardi euro suuruse pangalaenu andmist transpordi infrastruktuuri arendamiseks. Avaliku- ja erasektori aktiivsem koostöö võib kiirendada projektide rakendamist, suurendada kulutustele vastavat tulu ja vähendada survet riigieelarvele. Ühise poliitika algatused nagu JASPERS (Ühine abi Euroopa piirkondade projektide toetuseks) lihtsustavad projektide käivitamist.

→ Meede: maksimeerida investeeringuid Euroopale huvipakkuvasse üleeuroopalisse infrastruktuuri, rakendades kõiki olemasolevaid rahastamisallikaid, sealhulgas üleeuroopaliste transpordivõrkude eelarvet, struktuuri- ja ühtekuuluvusfonde ning kapitalituru vahendeid (sh Euroopa Investeeringupangalt, Euroopa Rekonstruktsiooni- ja Arengupangalt, avaliku- ja erasektori koostöö raames) ning kasutades ühisalgatusi.

6.3. Arukas maksustamine

Infrastruktuuri kasutamise eest tasu võtmine on ELis üha tavalisem. Londonis kehtestati näiteks ummikumaks ja Saksamaa järgis hiljuti teiste liikmesriikide eeskujul ja kehtestas kommertsveokitele kiirteemaksu. EL on just vastu võtnud uue teede maksustamise direktiivi, mis kehtestab üleeuroopalist transpordivõrku kasutavate veoautode diferentseeritud maksustamise. Raudteetranspordis võtavad infrastruktuuriühid ettevõtjatelt tasu raudtee kasutamise eest.

Nende maksustamisskeemide põhieesmärk on rahastada infrastruktuuri; kui infrastruktuuri jõudluse suurendamine ei ole võimalik, siis saab kogutavate maksude kaudu liiklust optimeerida. Maks võib eelkõige tundliku keskkonnaga piirkondades või linnades olla diferentseeritud, et võtta arvesse keskkonnamõju või ummikuohtu. Sellistes piirkondades võiks kasutada muid jõudluse suurendamise meetodeid, näiteks transiididõiguste vahetust turul.

Vastavalt teede maksustamise direktiivile esitab komisjon hiljemalt 10. juunil 2008 üldiselt kasutatava, läbipaistva ja mõistetava mudeli kõigi väliskulude hindamiseks, mis oleks infrastruktuuri kasutustasude tulevaste arvutuste aluseks ning millele oleks lisatud kõigi transpordiliikide väliskulude mõjuhindang. On vaja põhjalikku käsitlust, mis hõlmaks nii raudtee-, õhu-, vee- kui linnatransporti, kuna maksustamine mõjutab transpordiliikidevahelisi ja kogu siseturul asetleidvaid liiklusvoogusid. Selles tuleb uurida, kuidas saaks aruka maksustamisega optimeerida transporti ja tagada, et sellest saaks kasu nii infrastruktuuri omanikud (parema halduse ja ressursside suunamise kaudu), kasutajad (sõiduaegade vähendamise kaudu), kui ka ühiskond tervikuna (selliste negatiivsete mõjude nagu õhusaaste vähendamise kaudu). Arukas maksustamine peaks tagama kasutajatele õiglased ja mittediskrimineerivad hinnad, tulu tulevaste infrastruktuuri tehtavate investeeringute jaoks, meetodid ummikutega võitlemiseks ning soodustused keskkonnasõbralikumate sõidukite ja juhtimisviiside premeerimiseks. Arukas maksustamine peaks arvestama kodanike ja äriühingute üldise maksukoormusega, sel eesmärgil tuleb maksustamise analüüsi kaasata sellised transpordiga seotud maksupoliitikad, mis ei soodusta liikuvuse tagamist.

→ Meede: uurida põhjalikult infrastruktuuri aruka maksustamise viise, konsulteerida sel teemal ning esitada ELi infrastruktuuri maksustamise meetodid, mis tuginevad teede maksustamise direktiivile.

7. ARUKAS LIKUVUS

Uus infrastruktuur ei saa suurte kulude ja planeerimise pika kestuse, teatud piirkondadele avalduva keskkonnasurve ning sealse ruumipuuduse tõttu lahendada kõiki ummikute ja juurdepääsetavusega seotud probleeme. Olemasolevat läbilaskevõimet optimaalselt kasutada püüdes on kõnealuse majandusharu kulude kärpimise huvid kooskõlas riiklike rahaliste vahendite ja keskkonnasäästlikkuse huvidega. Täituvuse parandamine, pikkade vahemaade korral raudtee- ja meretranspordi kasutamise võimaldamine ja soodustamine, marsruutide ja sõiduaegade optimeerimine – see kõik aitab suurendada liikuvust, vähendades samas keskkonnamõju transporditud lasti iga ühiku kohta.

7.1. Transpordilogistika

Transpordisektor on olemasoleva infrastruktuuri ja sõidukite tõhusama kasutamise nimel välja töötanud keerukad logistikaahelad. Kõrgetasemeline info- ja kommunikatsioonitehnoloogia võimaldab nende rakendamist ja vajalike teenuste pakkumist, et muuda arukas logistika tegelikkuseks. Integreeritud logistikaettevõtete asutamise suundumusele tuleb vastata sellise riikliku poliitika väljatöötamisega, mis võimaldab eri transpordiliikide optimaalset kasutamist ja kombineerimist („intermodaalsus“). See võib tähendada intermodaalsust takistavate regulatiivsete tõkete kõrvaldamist, õppimise ja hea tava levitamise soodustamist kogu ELis, standardimise ja koostalitlusvõime edendamist kõigi transpordiliikide puhul ning investeerimist ümberlaadimiskeskustesse. Kaalutakse ka konteinerite ja sõidukite mõõtmete kohandamist, nii et need vastaks aruka logistika vajadustele.

→ Meede: töötada välja Euroopa kaubaveologistika raamstrateegia, millele järgnevad laiaulatuslikud konsultatsioonid ja töötatakse välja tegevuskava.

7.2. Arukad transpordisüsteemid

Pikemas perspektiivis ei ole mingit põhjust, miks lennukitel peaksid olema keerukad sidesüsteemid, navigatsioonisüsteemid ja automaatikaseadmed, kuid laevadel, rongidel või autodel mitte. Lähitulevikus turule toodav uus tehnoloogia pakub kodanikele järk-järgult uusi teenuseid ja võimaldab reguleerida liiklust ja läbilaskevõimet reaalajas ning jälgida liiklusvoogusid keskkonna ja julgeoleku eesmärkidel. Peale ilmse kasu, mida uued süsteemid toovad transpordiettevõtjatele ja klientidele, annavad need riiklikele asutustele kiiret ja üksikasjalikku teavet infrastruktuuri ja vajaduse kohta hoolduse järele. Nad suurendavad nii juhtimismugavust, kuid aitavad tagada ka ohutust ja julgeolekut ning kõrvaldada keskkonna seisukohast ebaökonomiseid transpordiviise. Loomisel on Galileo järelevalveamet; Galileo satelliidisüsteemi saab kasutada alates 2010. aastast ja see võimaldab saata navigatsioonisignaale, mida saab kombineerida maapinnal või kosmoses asuva sidesüsteemiga. Euroopa avatud struktuuri arendamine tagab koostalitlusvõime ja tulevaste rakenduste paindliku arendamise kõigi transpordiliikide puhul.

Käivitatud on juba mitu algatust, näiteks „Intelligentse auto“ algatus,²⁷ et edendada autodes uut tehnikat sidusrühmade meetmete koordineerimise kaudu ning SESARi programm kõige nüüdisaegsema tehnika kasutuselevõtuks õhuliikluse juhtimisel Euroopa ühtses õhuruumis. SESARi programm vähendab õhuliikluse mõju keskkonnale 10%, suurendab ohutust ja tööhõivet ning avab eksporditurud Euroopa õhuliiklussüsteemile. ERTMSi süsteem toob sarnast kasu raudteesektorile. See parandab koostalitlusvõimet riiklike võrkude vahel, mis on pikamaa-raudteeliinide tõhusa toimimise eeldus. Euroopa peamistes koridorides kasutatakse juba jõetranspordi teabeteenistuste (*River Information Services*, edaspidi „RIS“) süsteemi. EL investeerib nendes süsteemidesse märkimisväärselt riiklike vahendeid ja töötab samal ajal välja vajaliku õigusliku raamistiku.

Tulevased meetmed kasutavad võimalust luua avaliku- ja erasektori koostöö, et toetada uue tehnoloogia arengut ja esitamist, sealhulgas õhutranspordi muutmist keskkonnasäästlikuks (keskkonnasäästlikku taevast käsitlev ühine tehnoloogiline algatus) ja pinnatranspordi muutmist keskkonnasäästlikuks (H2 ja kütuseelemente käsitlev ühine tehnoloogiline algatus).

→ Meede: jätkata arukat liikuvust käsitlevate programmide elluviimist maanteetranspordis (intelligentse auto algatus ja eSafety), lennunduses (SESAR), raudteetranspordis (ERTMS), veetranspordis (RIS ja SafeSeaNet); kasutada Galileo navigatsioonisignaale parimal võimalikul viisil, arendada edasi sarnaseid algatusi meretranspordi valdkonnas („emerendus“) ja käivitada oluline programm, et võtta maanteetranspordis kasutusele arukad süsteemid.

8. ÜLEILMNE ULATUS

Transpordisektor on oma olemuselt rahvusvaheline. Ühest küljest tuleb välispoliitiline mõõde integreerida ELi üldisesse transpordipoliitikasse, teisalt peab transpordipoliitika olema osa tihedatest suhetest kolmandate riikide ja organisatsioonidega.

ELi liikmesriikidel on ühine huvi selliste rahvusvaheliste süsteemide väljatöötamise vastu, mis tagavad ohutuse ja julgeoleku ning kvaliteetse teenuse ning keskkonna- ja sotsiaalse

²⁷ KOM (2006)59 (lõplik) „Teadlikkuse tõstmine: info- ja sidetehnoloogia targemate, turvalisemate ja keskkonnasõbralikumate sõidukite tarbeks“

kaitse kõrge taseme. EL on transpordisektori reguleerimise valdkonnas juhtpositsioonil maailmas ning on suuteline levitama oskusteavet ja head tava kogu maailmas. Hiljutised edukad näited on kokkuleppe sõlmimine Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni (IMO) raames ühekordse põhjaga naftatankerite keelamise kohta ja kokkuleppe sõlmimine Rahvusvahelise Tööorganisatsiooniga tööjõustandardite kohta meretranspordisektoris. Veel ühe näitena võib tuua õhustranspordi heiteid käsitlevate eeskirjade võimaliku ülemaailmse rakendamise, mille korral ELil on juhtiv osa tulevastes rahvusvahelises tsiviillennundusorganisatsioonis (ICAO) korraldatavates aruteludes.

EL on ka juhtiv transporditeenuste, -seadmete ja -tehnoloogia pakkuja. ELi ettevõtted kontrollivad 30% kogu maailma õhustranspordist ja 40% merelaevastikust. Transpordiseadmete eksport moodustab 16% ELi ekspordist. Mitmed transpordiliigid, eelkõige õhu- ja meretransport, toimivad rahvusvahelise konkurentsi tingimustes. ELi ja rahvusvaheliste normide sarnastumine avab eksporditurud lennukites ja rongides kasutatavale ELi tehnoloogiale, navigatsioonisüsteemidele (sealhulgas Galileo, SESAR ja ERTMS), keskkonnasõbralikule käitamisele ja paljudele muudele valdkondadele. Juurdepääs välismaistele teenuseturgudele ja riigihangetele on ELi transpordisektori jaoks olulise tähtsusega.

ELi transpordiettevõtjaid takistavad sageli impordi- või investeringutõkked kolmandates riikides. Selliste turutõrgete vähendamine või kõrvaldamine on väga oluline, et võimaldada meie ettevõtjatel tegutseda konkrentsis õiglaselt ja tõhusalt. Käimasoleva WTO Doha vooruga pakutakse mitmepoolseid võimalusi tegeleda mõnede kõnealuste piirangutega ning mitmepoolsed läbirääkimised on samuti pooleli.

Rahvusvahelist koostööd hakati tegema juba enne siseturu loomist ja EL ei ole veel või on väga nõrgalt esindatud mitmetes rahvusvahelistes organisatsioonides ja foorumitel. Paljudel juhtudel on ELi osavõtt rahvusvahelistest koostöömehhanismidest ja ELi kahepoolsed suhted peamiste kaubanduspartneritega kõige tõhusam viis esindada ELi ja tema liikmesriikide koordineeritud huvi. Transpordi siseturg eeldab järjekindla käsitlemise esitamist ülejäänud maailmale, et mitte ohustada meie ühist poliitikat. Liikmesriikidel on koos tegutsedes rohkem kaalu.

Laienemine on avaldanud suurt mõju transpordile. Mitmed rahvusvahelised koostöömehhanismid, nagu on näiteks maantee- ja jõetranspordi valdkonnas, hõlmavad nüüd peamiselt või eranditult ELi liikmesriike ja naaberriike, kellega ELil on juba erilised ja traditsioonilist rahvusvahelist koostööd ületavad suhted. Ka rannikuvedu on muutumas ELi-siseses liikluses suureks jõuks, kuid siiani reguleerivad seda ülemaailmsed eeskirjad. Nendes valdkondades võib tekkida vajadus läbi vaadata toimivad rahvusvahelised mehhanismid, et need kajastaksid paremini Euroopa hetkeolukorda, et hoida ja edasi arendada väärtuslikku ühenduse piirkondliku ja üleeuroopalise koostöö alast õigustikku.

ELi suhted kandidaatriikide, stabiliseerimis- ja assotsiatsiooniprotsessi kaasatud riikide, Euroopa naabruspoliitikaga (ENP) hõlmatud riikide ja Venemaaga on strateegiliselt tähtsad. Transpordialane koostöö ja õigusaktide sarnastumine, mis põhinevad muu hulgas ENP raames kokkulepitud tegevuskavadel, aitavad luua vajalikud ühendid oluliste transporditelgede vahel, võttes arvesse majanduslikku, keskkonna- ja sotsiaalset mõõdet. EL toetab ka mitmeid piirkondlikke algatusi, mis käsitlevad ka ENPst väljajäävaid alasid, eriti TRACECA või Bakuu algatuse raames. Lennunduse valdkonnas tehtud praktilist tööd jätkatakse ja laiendatakse muudele transpordiliikidele. Neile välisriikidele, kes ei ole ELi naabrid, suunatud transpordialane välispoliitika on diferentseeritud ja keskendutakse ELi suurematele

kaubanduspartneritele. Teatud piirkondades, peamiselt Aasias, Aafrikas ja Ladina-Ameerikas, aitab EL teha piirkondlikel rühmadel koostööd.

→ Meede: jätkata diferentseeritud ELi transpordialase koostöö ja -poliitika ning sektorialaste dialoogide arendamist peamiste kaubanduspartnerite ja piirkondlike rühmadega, sealhulgas sõlmides kokkuleppeid; jätkata välissuhete arendamist lennundussektoris, tuginedes tulevasele ELi–USA lennunduskokkuleppele; edendada ELi suuri transpordiprojekte; arendada koostööd; vaadata üksikjuhtumite kaupa läbi ELi osalemine rahvusvahelistes koostöömehhanismides, mis ulatuvad poliitika paremast koordineerimisest, kasutades lisaõigustega vaatleja staatust, ELi kuulumiseni asjaomastesse rahvusvahelistesse organisatsioonidesse või isegi eriliste suheteni ELi ja nende organisatsioonide vahel; töötada välja strateegiline raamistik transpordi siseturu ja -võrgu põhitelgede laiendamiseks seda soovivatesse naaberriikidesse.

9. KOKKUVÕTE: UUENDATUD STRATEEGIA

1992. aasta oli siseturu loomise lõpptähtaeg; transpordi jaoks oli see suuresti algusaeg. 15 aastat hiljem on transpordi liberaliseeritud siseturg ja üleeuroopaline liikuvus saamas reaalsuseks. Pealegi on transpordisektor nende aastate jooksul tugevnenud ja Euroopa Liit suudab mitmes sektoris hoida ja tugevdada oma juhtpositsiooni maailmas. Edukas laienemine on aidanud seda positsiooni tõhustada ja konsolideerida.

Transpordipoliitika üldeesmärk on jäänud samaks: tagada konkurentsivõimeline, turvaline, ohutu ja keskkonnasõbralik liikuvus, mis täielikult vastab muudetud Lissaboni strateegias seatud töökohtade ja majanduskasvu ning säästva arengu strateegia eesmärkidele. Saadud kogemuste arvesse võtmiseks ja kujuneva tööstus-, poliitilise ning rahvusvahelise keskkonna arengu kajastamiseks tuleb edasi arendada transpordipoliitika meetmeid. Rahvusvahelise konkurentsi teravnemine ja prognoositust väiksem majanduskasv on muutnud liikuvuse tagamise veelgi suuremaks proovikiviks.

Käesolevas vahekokkuvõttes pooldatakse üldist ja terviklikku transpordipoliitika käsitlust. Kuigi tulevane poliitika tugineb ka edaspidi 1992. ja 2001. aasta valgele raamatule, ei ole Euroopa piisavalt sekkunud paljudesse valdkondadesse. Nii riikliku, piirkondliku kui kohaliku tasandi haldusasutused, samuti kodanikud ja sektor ise vajavad üksteist täiendavate meetmete võtmist. Seetõttu on oluline teha tihedat koostööd. Tulevased meetmed, sealhulgas nende meetmete rakendamine, mis nähti ette 2001. aasta valges raamatus, kuid mille rakendamist ei ole veel kontrollitud, tuginevad laiaulatuslikule dialoogile kõigi asjaomaste sidusrühmadega.

Euroopa jätkusuutliku liikuvuse poliitika peab seega tuginema suuremale hulgal poliitilistele vahenditele, mis aitaksid võimaluse korral üle minna keskkonnasõbralikumatele transpordiliikidele, eriti pikkade vahemaade puhul, linnades ning ummistunud koridorides. Samas tuleb optimeerida kõik transpordiliigid. Kõik liigid peavad muutuma keskkonnasõbralikumaks, turvalisemaks ja energiasäästlikumaks. Lõpetuseks on **intermodaalsuse**, st eri transpordiliikide eraldi ja koos tõhusa kasutamise tulemuseks optimaalne ja säästev vahendite kasutamine. See käsitusviis aitab kõige paremini saavutada nii liikuvuse kui keskkonnakaitse kõrge taseme.

Näidisajakava nende põhimeetmete kohta, mida tuleks võtta järgmistel aastatel, on esitatud 1. lisas. Nimetatud meetmed püüavad ühendada investeerimisvajaduste, eeskirjade ja diferentseeritud lahenduste üldist visiooni, sealhulgas vabatahtlikke algatusi, tehnilisi

uuendusi, infrastruktuuri arendamist ja rahvusvahelist korda, et teha kindlaks üleeuroopaline lisandväärtus liikuvusega seotud probleemide lahendamisel. Need kasutavad võimalusi luua avaliku- ja erasektori koostöö transpordisektoris, et toetada uue tehnoloogia ja infrastruktuuri arengut ja esitamist. Need probleemid võivad tekkida infrastruktuuri kitsaskohtade, perifeersuse, ummikute, energiaga varustatuse, sotsiaal- või julgeolekukaalutluste tõttu või olla tingitud transpordi keskkonnasõbralikumaks muutmisest. ELi raamistiku täiustamine, et ühendada piirkondlikud ja ühtekuuluvusmeetmed, raamistiku kohandamine infrastruktuuri kasutamise paremaks ja targemaks maksustamiseks ning teatud linnades, piirkondades või koridorides esinevatele probleemidele vastavate diferentseeritud lahenduste väljatöötamine tähendaks olulist edasiminekut. Seoses sellega võiks ELi üldraamistik võimaldada diferentseeritud ja piirkondlikult auahnemate lahenduste väljatöötamist, tagades samas ühtse turu jaoks vajaliku avarama ELi liikuvuse alase raamistiku ning kinnitades ELi ülemaailmset osalemist.

Käesolevas teatises kirjeldatud poliitilisi suuniseid täiendatakse avalike konsultatsioonide ja süvaanalüüsi alusel enne vastavate meetmete võtmise üle otsustamist. Muutuva tausta ja saadud kogemuste arvesse võtmiseks kohandatakse neid aeg-ajalt.

1. LISA

Töökava – peamised meetmed

2006

- Maanteetransport: siseturu läbivaatamine
- Raudteetransport: meede tehniliste takistuste kõrvaldamiseks koostalitlusvõime ja seadmete vastastikuse tunnustamise puhul; programm kauba raudteeveokoridoride edendamiseks transpordilogistikat silmas pidades
- Lennundus: õhustranspordi liberaliseerimise meetmete läbivaatamine; tegelemine lennujaamamaksude ja jõudluse küsimustega
- Logistika: kaubaveologistika strateegia ja laiaulatuslik arutelu võimaliku meetme võtmise üle ELi tasandil
- Galileo: tulevaste võimalike rakenduste kindlaksmääramine
- Julgeolek: olulise infrastruktuuri strateegia
- Aruanne 2003. aasta biokütuste direktiivi rakendamise kohta
- Transpordi energiakulu: energiatõhususe tegevuskava ja taastuvate energiaallikate programm
- Rahvusvahelised organisatsioonid: kaaluda ELi huvide paremat esindatust sellistes rahvusvahelistes organisatsioonides nagu IMO ja ICAO, kasutades mitmesuguseid poliitilisi võimalusi

2007

- Linnatransport: Roheline raamat
- Logistika: tegevuskava kindlaksmääramine
- Infrastruktuuri arukas maksustamine: ettevalmistavad uuringud ja konsultatsioonid, sidusrühmade ärakuulamine
- Aruanne transpordistsenaariumide kohta, mille kestus on 20 ja 40 aastat
- Maanteetransport: töötingimusi reguleerivate õigusaktide läbivaatamine
- Raudteetransport: raudteeturu seire, mis hõlmab tulemustabelit
- Jõetransport: NAIADESi tegevuskava rakendamise alustamine
- Meretransport: Euroopa sadamapoliitika
- Lennundus: vaadata läbi ja täiendada ühtse õhuruumi raamistikku ning ühisettevõtte SESAR loomine
- Üleeuroopalised võrgud: mitmeaastase investeerimisprogrammi koostamine aastani 2013
- Reisijate õigused: bussitranspordi miinimumstandardite kehtestamise meetme kontrollimine
- Ohutus: esimene Euroopa liiklusohutuse päev

- Ülemaailmne ulatus: strateegia ELi naaberriikide integreerimiseks transpordi siseturgu
- Julgeolek: maismaa- ja ühistranspordi strateegia
- Transpordi energiakulu: energia strateegiline tehnoloogiakava
- Teadusuuringute ja tehnoloogia arengu 7. raamprogrammi esimese konkursikutse käivitamine

2008

- Meretransport: valge raamat ühise Euroopa merepiirkonna kohta
- Infrastruktuuri arukas maksustamine: ELi infrastruktuuri maksustamise meetodid
Linnatransport: rohelise raamatu järelkontroll
- Olulise programmi käivitamine, et tuua turule arukad autotranspordisüsteemid ning valmistada ette koostöösüsteemi infrastruktuur
- Julgeolek: vaadata läbi õhu- ja meretranspordi eeskirjad; uurida maismaa ja transpordi julgeoleku korraldust

2009

- Käivitada keskkonnasõbralikule käitamisele suunatud oluline programm
- Ülemaailmne ulatus: saada asjaomaste rahvusvaheliste organisatsioonide liikmeks
- Meretransport: rakendada e-meretranspordisüsteemid
- Galileo: kontsessiooni algus
- ERTMS: rakendamine teatud koridorides

Jooksvalt

- Siseturg: tagada ELi eeskirjade toimimine kõigi transpordiliikide puhul
- Transpordi energiakulu: suurendada energiatõhusust ning kiirendada alternatiivsete kütuste väljatootamist ja kasutuselevõttu
- Tööhõive ja töötingimused: edendada sotsiaalset dialoogi; edendada transpordiga seotud kutsealasid ja väljaõpet
- Ohutus: edendada liiklusohutust sõidukite konstruktsiooni, teadusuuringute ja tehnoloogia, infrastruktuuri ja käitumise kaudu ning jätkata intelligentse auto ja eSafety algatusi
- Infrastruktuur: tagada maakasutuse plaanimise tasakaalustatud käsitus; rakendada kõiki rahastamisallikaid
- Tehnoloogia: teadusuuringud ja tehnoloogia arendamine ning turu hõlvamise toetamine
- Galileo: luua Galileo järelevalveamet
- Ülemaailmne ulatus: arendada kahepoolsete kokkulepete ja mitmepoolsete foorumite kaudu välissuhteid; kehtestada ühine Euroopa lennunduspiirkond
- Haldus: konsolideerida Euroopa transpordiohutusega tegelevad asutused ja arendada nende funktsioone

2. LISA

Transpordisektoris valitsev olukord – andmed ja prognoos

1. osa: Põhiandmed ja hiljutine areng transpordiliikide kaupa

<u>Maanteetransport</u>	<u>Raudteetransport</u>																				
<p>- otsene tööhõive: ligikaudu 1,7 miljonit reisijateveosektoris (bussi- ja taksoteenused); 2,6 miljonit kaubaveosektoris</p> <p>- osakaal kogu kaubaveos: 44% (veidi suurenev)</p> <p>- osakaal kogu reisijateveos: ligikaudu 84% (76% sõiduaudot, 8% bussiteenused)</p> <p>- kasv aastatel 1995–2004:</p> <ul style="list-style-type: none">+ 35% kaubaveosektoris;+ 19% sõiduaudote ja + 5% bussiteenuste kohta reisijateveosektoris <p>- eriti suur kasv EL 10s:</p> <table border="1"><thead><tr><th colspan="4">Autokaubaveo kasv 2000–2004 (%)</th></tr><tr><th></th><th>riigisisene</th><th>rahvusvaheline</th><th>kokku</th></tr></thead><tbody><tr><td>EL-15</td><td>8.3</td><td>16.9</td><td>10.5</td></tr><tr><td>EL-10</td><td>16.6</td><td>47.7</td><td>31.8</td></tr><tr><td>EL-25</td><td>9.0</td><td>23.0</td><td>12.9</td></tr></tbody></table> <p>- osakaal kogu energiatarbimises: 25.2%</p> <p>- sõidukite tõhusus naftaekvivalent/miljoni tonnkilomeetri kohta või naftaekvivalent/ miljoni reisijakilomeetri kohta: veokid 72,4; sõiduaudotud 37,8; ühissõidukid 14,5</p>	Autokaubaveo kasv 2000–2004 (%)					riigisisene	rahvusvaheline	kokku	EL-15	8.3	16.9	10.5	EL-10	16.6	47.7	31.8	EL-25	9.0	23.0	12.9	<p>- otsene tööhõive: ligikaudu 1,2 miljonit</p> <p>- osakaal kogu kaubaveos: 10% (veidi vähenev)</p> <p>- osakaal kogu reisijateveos: ligikaudu 7% (6% linnadevahelised rongid, 1% trammid ja metroo)</p> <p>- kasv aastatel 1995–2004:</p> <ul style="list-style-type: none">+ 6% kaubaveosektoris (+ 15% EL 15, – 9% EL 10);+ 9% reisijateveosektoris (+ 8% linnadevahelised rongid, + 14% linnaliinid (trammid ja metroo)) <p>- raudtee-kaubaveo turule tulnud uute ettevõtete osa on ligikaudu 10% (arvestuse aluseks on tonnkilomeeter)</p> <p>- kiirrongid moodustavad 2004. aastal 21,5% linnadevahelise raudteetranspordi kogu reisijakilomeetritest</p> <p>- osakaal kogu energiatarbimises: 0.8%</p> <p>- sõidukite tõhusus naftaekvivalent/miljoni tonnkilomeetri kohta või naftaekvivalent/ miljoni reisijakilomeetri kohta: reisijad 16,0; kaubavedu 5,5</p>
Autokaubaveo kasv 2000–2004 (%)																					
	riigisisene	rahvusvaheline	kokku																		
EL-15	8.3	16.9	10.5																		
EL-10	16.6	47.7	31.8																		
EL-25	9.0	23.0	12.9																		
<u>Veetransport</u>	<u>Õhutransport</u>																				
<p>- otsene tööhõive: ligikaudu 200 000, umbes 80% töökohtadest on meretranspordis ja 20% siseveetranspordis</p> <p>- osakaal kogu kaubaveos: 42% (ELi sisene meretransport 39%, siseveetransport 3%; mõlemad enam-vähem stabiilsed)</p> <p>- osakaal kogu reisijateveos: alla 1% ELi-siseses reisijateveos, veidi vähenev</p> <p>- kasv aastatel 1995–2004: + 29% kaubaveosektoris (+ 31% ELi-sisene meretransport, + 9% siseveetransport)</p> <p>- keskmine aastane ülemaailmsete konteinervedude kasv ajavahemikul 2001–2004: 13,5%</p> <p>- osakaal kogu energiatarbimises (siseveetransport): 0,5%</p> <p>- sõidukite tõhusus (siseveetransport) naftaekvivalent/miljoni tonnkilomeetri kohta: 17,5</p>	<p>- otsene tööhõive: ligikaudu 400 000</p> <p>- osakaal kogu kaubaveos: 0,1% ELi-siseses liikluse tonnkilomeetritest</p> <p>- osakaal kogu reisijateveos: 8% (arvestatud vaid ELi-siseseid lende; suur kasv)</p> <p>- kasv aastatel 1995–2004: + 55% ELi-siseses reisijateveos</p> <p>- odavlennufirmade turuosa ELi-siseses lennuliikluses (arvestuse aluseks saadaolevad kohad): 2005. aastal 25%</p> <p>- ELi-siseste liinide arvu kasv: +100% ajavahemikul 1992–2004</p> <p>- osakaal kogu energiatarbimises: 4,0%</p>																				

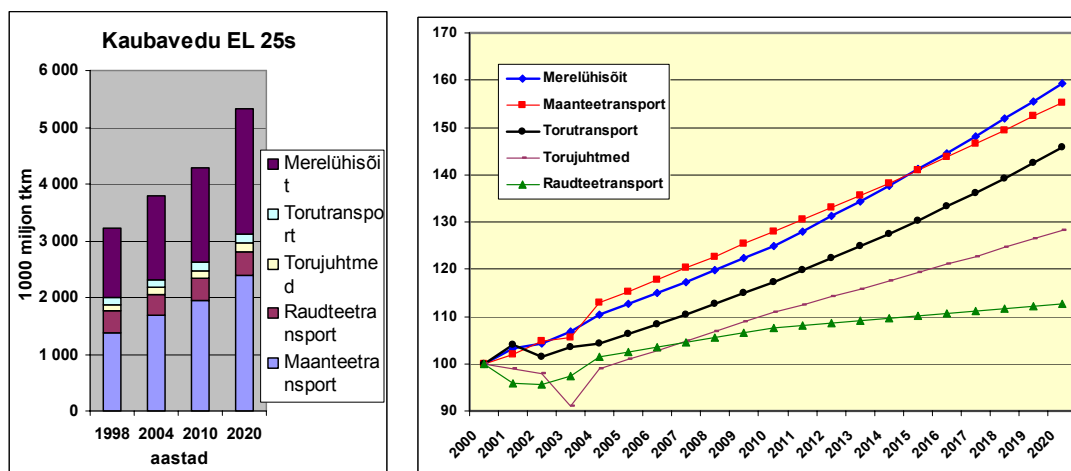
Allikas: EU Energy and Transport in Figures; Eurostat; OAG; ECSA, PRIMES.

2. osa: Transpordi mahtude ja osakaalude prognoos
(põhineb ASSESSi uuringul)

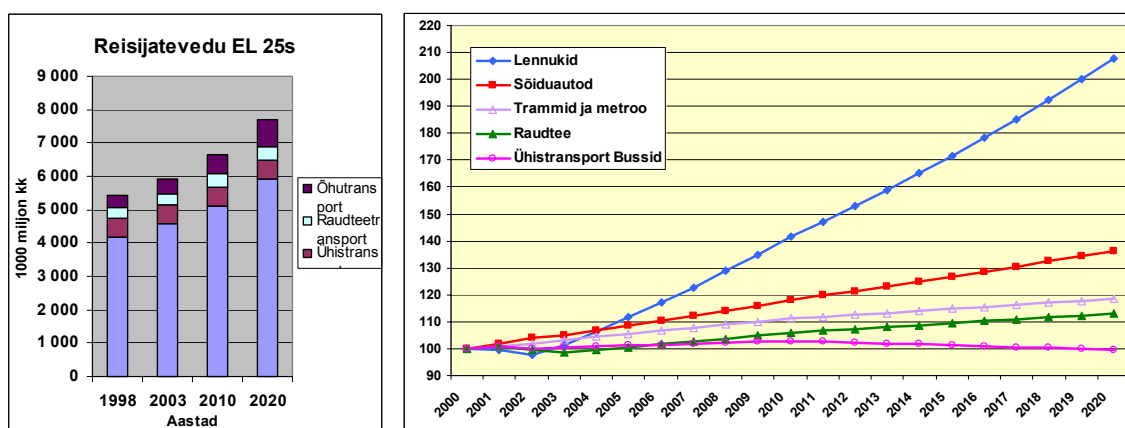
Tabel 2-1: Peamised arengutendentsid lähtealusena

Transporditegevuse tõenäoline kasv EL 25s aastatel 2000–2020	
- SKT	52%
- Kaubavedu kokku	50%
- Reisijatevedu kokku	35%
- Kaubavedu	55%
- Raudtee-kaubavedu	13%
- Lähimerevedu	59%
- Siseveetransport	28%
- Sõiduaudod	36%
- Reisijate raudteevedu	19%
- Õhustransport	108%

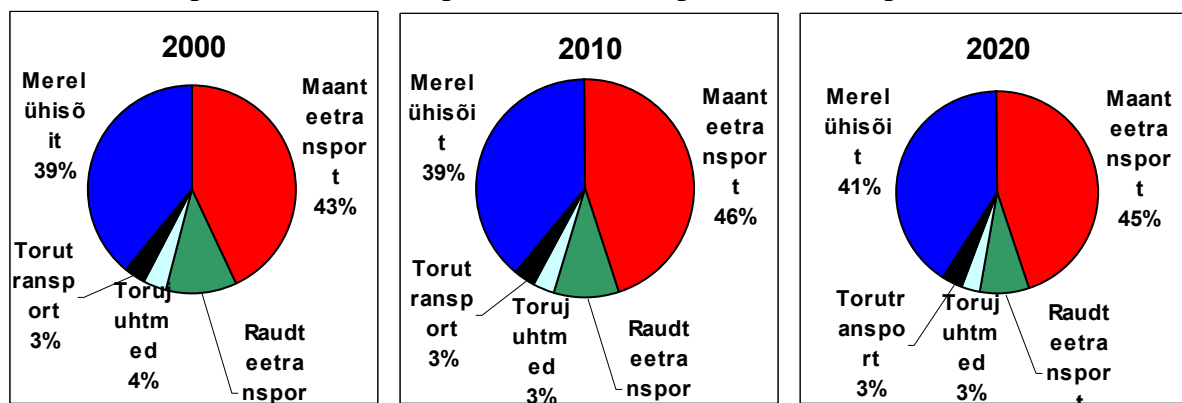
Joonis 2-1. Kaubaveo eeldatav kasv transpordiliikide kaupa (2000=100)



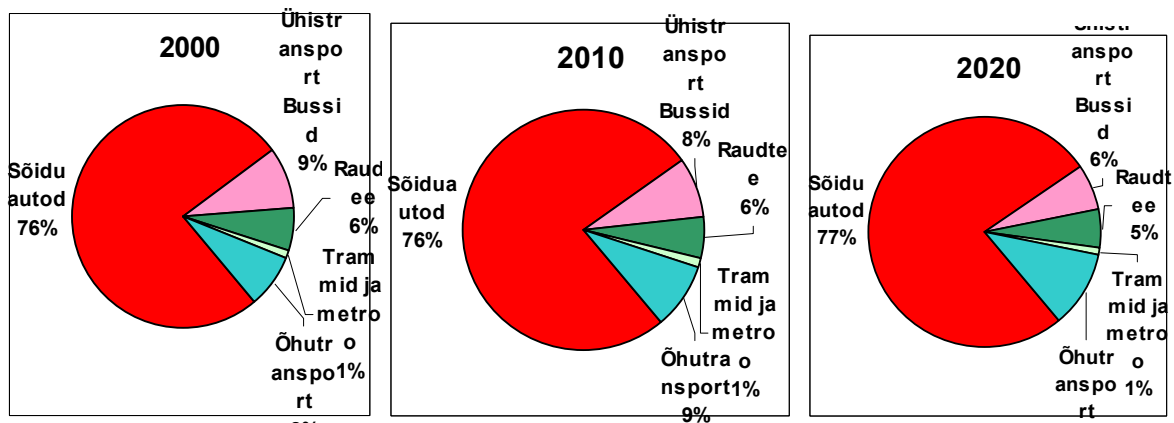
Joonis 2-2. Reisijateveo eeldatav kasv transpordiliikide kaupa (2000=100)



**Joonis 2-3. Transpordiliikide areng kaubaveosektoris 2000–2020: Meretransport
Maanteetransport Raudteetransport Siseveetransport Torustransport**

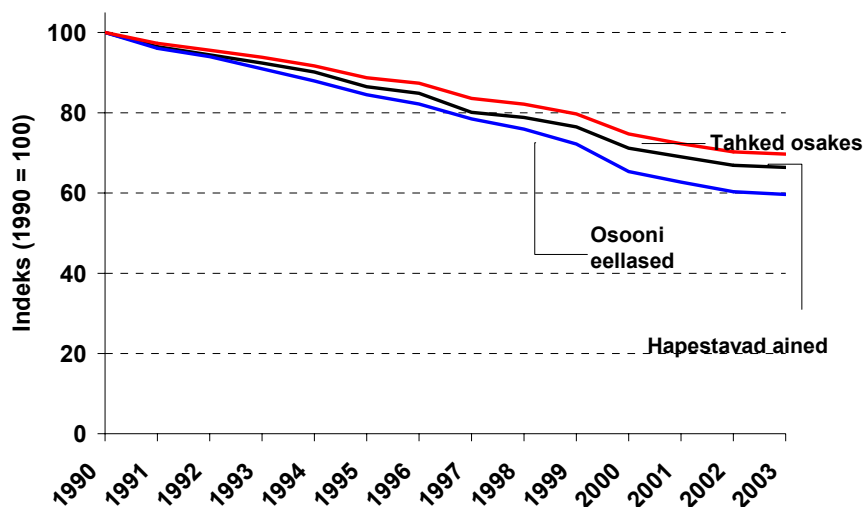


**Joonis 2-4. Transpordiliikide areng reisijateveosektoris 2000–2020: Sõiduaudod Bussid
Raudtee Tramm ja metroo Lennukid**



3. osa: Transport ja keskkond

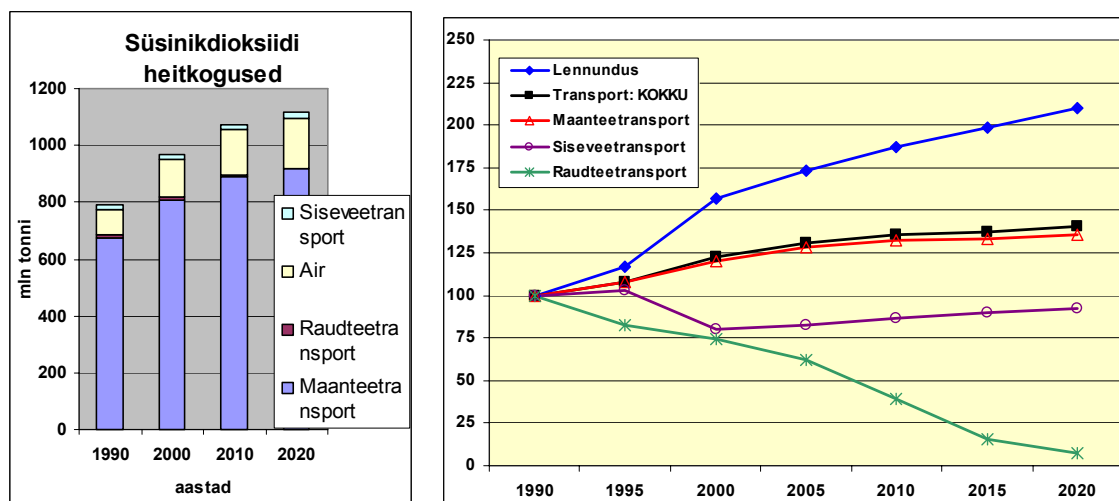
Joonis 3-1. Transpordi tekitatud õhusaasteainete heited, 1990–2003 Indeks (1999 = 100)



Märkus: Tahked osakesed: PM₁₀;
 Hapestavad ained: NO_x NMVOCs;
 Osooni eellased: SO_x, NO_x, NH₃.

Allikas: Euroopa Keskkonnaagentuur: TERM 2005 Report

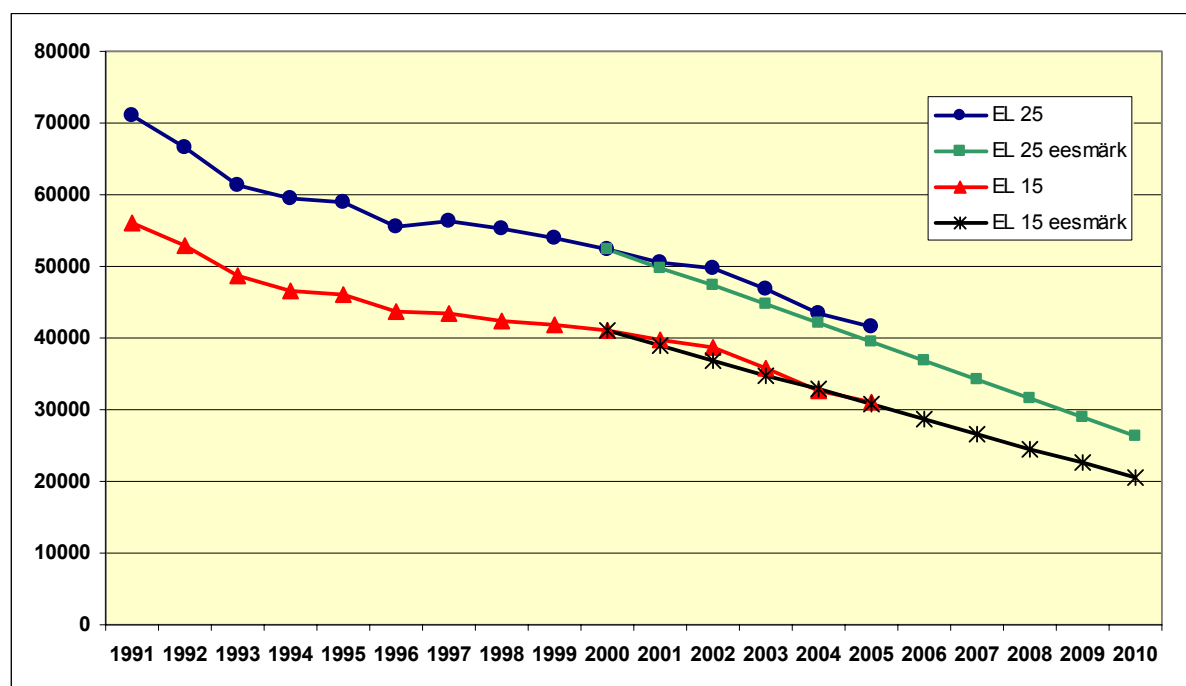
Joonis 3-2. Transpordi tekitatud süsinikdioksiidi heitkoguste eeldatavad muutused transpordiliikide kaupa (1990 = 100)



Allikas: PRIMESi mudel.

4. osa: Liiklusohutus

Joonis 4-1: Surmaga lõppenud liiklusõnnetuste arv ELis: väheneb, kuid siiski liiga suur



Allikas: Allikas: CARE'i andmebaas; 2001. aasta transpordipoliitika valges raamatus seatud eesmärgid.

3. lisa: Mõju hindamine