

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamus teemal „Valge raamat – Euroopa ühtse transpordipiirkonna tegevuskava – Konkurentsivõimelise ja ressursitõhusa transpordisüsteemi suunas”

KOM(2011) 144 lõplik

(2012/C 24/32)

Raportöör: **Pierre Jean COULON**

Kaasraportöör: **Stefan BACK**

Komisjon otsustas 28. märtsil 2011 vastavalt Euroopa Liidu toimimise lepingu artiklile 304 konsulteerida Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteega järgmises küsimuses:

„Valge raamat – Euroopa ühtse transpordipiirkonna tegevuskava – Konkurentsivõimelise ja ressursitõhusa transpordisüsteemi suunas”

KOM(2011) 144 lõplik.

Asjaomase töö ettevalmistamise eest vastutav transpordi, energeetika, infrastruktuuri ja infoühiskonna sektori võttis arvamuse vastu 7. oktoobril 2011.

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee võttis täiskogu 475. istungjärgul 26.–27. oktoobril 2011 (26. oktoobri istungil) vastu järgmise arvamuse. Poolt hääletas 170, vastu hääletas 3, erapooletuks jäi 8.

1. Järeldused ja soovitud

1.1 Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee (EMSK) väljendab üldiselt heameelt Euroopa ühtse transpordipiirkonna tegevuskava (valge raamat) (edaspidi tegevuskava) üle. Tegevuskavas kirjeldatud strateegiad on suurel määral kooskõlas sellega, mida komitee on oma varasemates arvamustes väljendanud. Siiski on komiteel mitmes küsimuses kahtlusi.

1.2 Komitee on nõus sellega, et 2050. aasta visiooni eesmärk vähendada transpordisektoris kasvuhoonegaase 60 % on küll väga raskesti saavutatav, kuid on kooskõlas ELi üldise kliimapolitiika eesmärkidega, ning et see nõuab mõistlikku tasakaalu kasvuhoonegaaside kiire vähendamise ning aja vahel, mis kulub Euroopa ühtses transpordipiirkonnas energiatõhususe optimeerimiseks ning fossiilsetest kütustest sõltuvuse vähendamiseks vajalike uute ja säästvate kütuste ja jõusüsteemide väljatöötamiseks.

1.3 Komitee täheldab olulist lünka eesmärkide, nende saavutamise viiside ja saavutamiseks vajalike rahaliste vahendite vahel. Komitee soovib luua tegevuskava strateegiliste meetmete (kuni aastani 2050) ning praktilisemate ja kiiremate meetmete (2020 ja 2030) vahel parem seos.

1.4 Nagu tegevuskavas õigesti öeldakse, nõuab alternatiivsete transpordiliikide suurem turuosa olulisi investeeringuid infrastruktuuri. Dokumendis käsitletakse siiski peamiselt tulevase

TEN-T põhivõrgu rahastamist ning kirjeldatakse mitut võimalust vähemalt osa vajaliku raha saamiseks. Tasud ja erasektoripoolne rahastamine ei ole alati teostatavad lahendused. Need tähelepanekud puudutavad ka infrastruktuuri üldiselt, sealhulgas endiselt vajalikku teede infrastruktuuri ja hooldust. Komitee soovib eraldada mitmeaastases finantsraamistikus pärast 2013. aastat transpordi infrastruktuurile piisavalt rahalisi vahendeid. Tulevased projektid nõuavad liikmesriikide ja ELi institutsioonide vahel paremat planeerimiskriteeriumide ja prioriseerimise koordineerimist ning hõlmavad olemasoleva infrastruktuuri ajakohastamist.

1.5 Komitee toetab strateegia väljatöötamist, mis kindlustaks Euroopale tõhusa ja tõeliselt jätkusuutliku transpordi ning arvestaks majandus-, keskkonna- ja sotsiaalsete probleemidega. Kõigi transpordiliikide arengus tuleks arvestada rohkem sotsiaaldialoogiga ning seda tugevdada. Komitee võtab teadmiseks viite „miinimumteenuste nõude” tegevuskavas. Seda küsimust tuleb käsitleda igas ELi liikmesriigis peetavatel kollektiivläbirääkimistel. Komitee jagab komisjoni seisukohta selles, et sotsiaaldialoog on oluline sotsiaalsete konfliktide ennetamiseks, millega arvestatakse täielikult töötajate kollektiivse tegutsemise õigust, mis on ette nähtud Euroopa Liidu toimimise lepingu artiklis 151.

1.6 Lisaks tähelepanule, mida pööratakse soodsate tingimuste loomisele kvaliteetsete töökohtade loomiseks transpordisektoris, tuleb kehtestada meetmed koolituse tugevdamiseks ning turuosaliste abistamiseks töötajate leidmisel. Üldiselt on tegevuskava sotsiaalne mõõde nõrk.

1.7 Tegevuskava on maantee-kaubavedude CO₂-heite vähendamise osas küllaltki pessimistlik. Võib-olla tuleks lisaks uute jõuseadmete ja kütuste väljatöötamise edendamisele kaaluda selliste meetmete suuremat toetamist, mille abil oleks võimalik selle transpordiliigi kasutamist optimeerida ja sõitude arvu vähendada, säilitades samas e-kaubaveo meetmete, parema logistika ja sõidukite ning roheliste koridoride abil üldise suutlikkuse.

1.8 Kuigi tegevuskava toetub eri transpordiliikide kombineerimisele (üks koosmodaalsuse aspekt), tehakse selles ka konkreetne ettepanek maantee-kaubavedude asendamiseks muude transpordiliikidega (st 30 % maantee-kaubavedudest, mis on pikemad kui 300 km, tuleks asendada muude transpordiliikidega, nt raudtee- või veetranspordiga 2030. aastaks ja üle 50 % kõnealustest kaubavedudest tuleks asendada muude transpordiliikidega 2050. aastaks). Sellel soovitatud universaalsel lähenemisel puudub adekvaatne teaduslik põhjendus ning ei valges raamatus ega mõjude hindamises ei selgitata selle piirmäära alust.

1.9 Tegevuskavas soovitatakse laiendada riikliku sekkumise vähendamise poliitikat, eelkõige raudteesektoris. Komitee liikmed paluvad läbi viia eri liikmesriikides läbiviidud reformide, eeskätt infrastruktuuri haldamise ja rongiliikluse lahutamise reformide hindamise ning hinnata reformide mõju pidevalt suurenevale reisijate hulgale ja raudtee kasutamisele, turvalisusele, tööhõivele, teenuste kvaliteedile, tootmiskuludele ja hindade taskukohasusele reisijate jaoks.

1.10 Tegevuskavas soovitatakse muuta avaliku teenindamise lepingute sõlmimine võistleva pakkumismenetluse alusel kohustuslikuks. Komitee loodab, et Euroopa Komisjon koostab enne selleteemaliste ettepanekute esitamist ja hiljemalt kuus kuud pärast 3. detsembril 2014 aruande määruse (EÜ) nr 1370/2007 rakendamise kohta, nagu on sätestatud selle artiklis 8.2.

1.11 Komitee soovib rõhutada linnade ühistranspordi tähtsust säästva transpordipoliitika osana. On hädavajalik arendada linnade ühistransporti, mis oleks tõhus, taskukohane ja konkurentsivõimeline võrreldes eratranspordiga. See on seda olulisem ilmsete eeliste tõttu nagu saaste, müra ja ummikute vältimine. Seetõttu toetab komitee Euroopa Liidu ideed, võttes täielikult arvesse subsidiaarsuse põhimõtet, seada liikmesriikidele eesmärgid linnade ühistranspordi arendamise kohta ja rakendada struktuurifonde ja ühtekuuluvusfondi, et aidata arendada ja moderniseerida seda transpordiliiki, edendades samal ajal linnalise liikumise vaatluskeskuse tegevust.

1.12 Viimasena tõstatatakse tegevuskavas linna kaubavõrgude küsimus, kuid seda liiga mõeldamises ja rõhutamata. Ühise tegevusliini väljatöötamise ning kohustuslike õigusaktide ettepanekute tegemise asjakohasust ja võimalikkust selles valdkonnas tuleks uurida, arvestades, et teekonna lõppetapi jaotus linnades on kaupade siseturul vaba liikumise ja säästvate transpordiliikide valiku edendamise jaoks oluline.

2. Sissejuhatus

2.1 1992. ja 2001. aasta valgetes raamatutes seati üldiseks eesmärgiks transpordi muutmine jätkusuutlikumaks, näiteks maanteetranspordi asendamine keskkonnasõbralikumate transpordiliikidega, nagu meretransport, siseveekogude ja raudteetransport, edendades keskkonnasõbralikke lahendusi, pannes transpordivaldkonna oma tegeliku hinna väliskulude arvessevõtmise kaudu ühiskonnale tagasi maksma, aga ka vähendades transpordivajadust tõhusa planeerimise abil.

2.2 Aja jooksul, eelkõige Euroopa Komisjoni 2001. aasta transpordi valge raamatu 2006. aasta vahearuandes on toimunud muudatus rõhuasetustes, mis väljendub suurema tähelepanu pööramises eri transpordiliikide tõhusale koostöömõjule, tõhusatele mitmeliigilistele transpordiahelatele ning vajadusele asjakohase infrastruktuuri ja tugisüsteemide järele, mille abil vähendada transpordi keskkonnajalajälge.

2.3 Tegevuskava erineb varasemast valgest raamatust oma ulatuse poolest, põhinedes 2050. aastani ulatuval nelja aastakümne pikkusel visioonil, kus mõned eesmärgid on seatud lühemale perioodile, aastateks 2020 ja 2030, ning kus öeldakse selgelt, et liikuvuse piiramine pole lahendus. Siiski seatakse tegevuskavas ambitsioonikad eesmärgid jätkusuutlikkusele, eelkõige energiatõhususe, naftast sõltumise vähendamise, kasvuhoo- negaaside vähendamise ja tehnoloogilise arengu osas.

3. Üldised märkused

3.1 EMSK väljendab heameelt tegevuskava kui väärtusliku panuse üle tõhusa ja jätkusuutliku transpordisüsteemi arendamisse Euroopas. Tegevuskavas kirjeldatud strateegiad on suurel määral kooskõlas sellega, mida komitee on oma varasemates arvamustes väljendanud.

3.2 Kahjuks sisaldab soovitatud meetmete loetelu väga vähe konkreetseid ajamääratlusi. Osa ajalistest määratlustest on võimalik tuletada tegevuskava punktis 2.5 olevast kümne eesmärgi loendist, kuid see oleks puhas spekulatsioon. Tegevuskavas ei seota ühtki strateegilist meetet (kuni aastani 2050) konkreetsete taktikaliste meetmetega (mida saaks kohe rakendada). Tegevuskavas tuleks sätestada täpsem tööplaan aastateks 2013–2020.

3.3 Komitee mõistab transpordi olulist rolli konkurentsivõime ja heaolus, vajadust luua integreeritud Euroopa transpordisüsteem, ning vajadust parandada jätkusuutlikkust ja edendada madala CO₂-heitega transpordiliike, energia- ja ressursitõhusust, tarnete kindlust ja sõltumatust ning liikluseralduste vähendamist. Komitee suhtub positiivselt tähelepanusse, mida on pööratud optimeeritud mitmeliigilistele logistikahelatele ja transpordi infrastruktuuri tõhusamale kasutamisele. Komitee toetab tegevuskava strateegiat rakendada rohkem turupõhiseid meetmeid kui valge raamatu eelmistes versioonides.

3.4 Komitee on oma varasemates arvamustes palunud selgeid ja konkreetseid meetmeid, mis on kohandatud soovitud eesmärkidele. Tegevuskavas on selles osas tehtud mitmes punktis oluline edasiminekuks, alustades kas või punktis 13 olevast üldisest seisukohast, et vanaviisi jätkates ei saavutata naftasõltuvuse, CO₂-heidete, juurdepääsuvõimaluste ning sotsiaalkulude ja müra osas asjakohaseid tulemusi.

3.5 Enamik planeeritavatest algatustest on suunatud eri transpordiliikide tõhusa koostoimimise süsteemi rakendamisele Euroopa ühtse transpordipiirkonna raames. Eri transpordiliikide tõhusa koostoimimise tähtsustamine on positiivne. Komitee rõhutab, et eri transpordiliikide tõhusa koostoimimise põhimõtte, millel tegevuskava põhineb, tähendab nii kõigi transpordiliikide kui ka nendevaheliste seoste optimeerimist. Hulk planeeritavatest meetmetest vajab aga siiski selgitamist.

3.6 Tegevuskavas seatakse väga ambitsioonikas eesmärk seoses transpordisüsteemi keskkonnasõbralikumaks muutmisega, kuid ei kirjeldata realistlikult, kuidas seda saavutada ja kui palju see maksma läheb. Komitee väljendab muret lünga üle, mis valitseb eesmärkide, nende saavutamise viiside ja nende saavutamiseks vajalike rahaliste vahendite vahel.

3.7 Pikaajaline eesmärk vähendada transpordisektori CO₂-heidet 2050. aastaks 60 % on väga raskesti saavutatav, mis võib etendada transpordisektori tehnilises ja poliitilises arengus kesksel rollil eeldusel, et see jääb lähitulevikus samaks.

3.8 Komitee on nõus sellega, et heidete eesmärk on kooskõlas ELi üldise seisukohaga kliimakaitses osas ning et see võtab kokku vajaduse kasvahoonegaaside kiire vähendamise vajaduse ühiskonnas ning võimaluse kasutada ELi majanduse jaoks olulist rolli mängiva transpordi jaoks kiiresti alternatiivseid kütteallikaid. Komitee teeb ettepaneku lisada tegevuskava sellele pikaajalisele eesmärgile konkreetsemad mõõdetavad vahe-eesmärgid naftasõltuvuse, müra ja õhusaaste vähendamise kohta.

3.9 Komitee tõstab esile tegevuskava punktis 18 kirjeldatud selget ja olulist seisukohta, mille kohaselt pole liikuvuse piiramine lahendus. Komitee arvates on oluline, et seda seisukohta ei tõlgendataks väärtalt kui vastuseisu transpordi energiatõhusamaks ja heitevaesemaks muutmise meetmetele, näiteks saadetiste transpordi optimeerimise, suuremaid laadimistegureid andva parema logistika ja ühistranspordi edendamise meetmetele. Need meetmed on tegevuskavas märgitud ning neisse suhtutakse üldjoontes positiivselt. Komitee ergutab muutma käitumist ja tarbimist. Tegevuskavas sätestatud heite-eesmärkide saavutamise

ning ELi ühiskonna liikumisvajaduse vahelise tasakaalu leidmine on ilmselgelt väga keeruline. Seepärast on punktis 18 öeldud komitee arvates oluline.

3.10 Maantee-kaubavedude osas toetab komitee vajadust olemasolevate ressursside tõhusama kasutamise järele, milleks tuleb koordineerida väiksemaid saadetisi ning luua avaliku ja erasektori osapoolte koostöös optimaalsed keskkonnasõbralikud logistikakoridorid. Komitee märgib siiski, et CO₂-heidete vähendamise ambitsioonikas eesmärk (- 60 %) võib nõuda laiaulatuslikuid ja julgemaid meetmeid.

3.11 Tegevuskavas nähakse ette vajadus parandada maantee-transporti alternatiivsete transpordiliikide konkurentsivõimet. Komitee toetab seda eesmärki, kui selle saavutamiseks edendatakse raudtee-, sisevee- ja lühimereveo võimekust ja kvaliteeti ning tõhusaid mitmeliigilise transpordi teenuseid, mitte ei takistata tõhusate ja jätkusuutlike maanteeteenuste arendamist ELis.

3.12 Alternatiivsete transpordiliikide aktiivsel edendamisel peaksid Euroopa Komisjon ja liikmesriigid tegema maksimaalsed jõupingutusi maantee-transporti jätkusuutlikumaks muutmiseks nii majanduslikust, keskkonnavalasest kui ka sotsiaalsest aspektist vaadatuna. Komitee väljendab muret pingete üle, mis on tekkinud seoses erineva sotsiaalkaitse ja palgatasemega maanteevedude turul. Komitee rõhutab selle sektori sotsiaaldialoogi ning 4. detsembril 2011 jõustuva maantee-transporti paketi sätestatud seiremeetmete tõhusa rakendamise tähtsust. Komitee kutsus komisjoni üles järgima hoolikalt paketi rakendamist liikmesriikides ning nii komisjoni kui ka liikmesriike eraldama maantee-transporti paketi jõustamiseks ja kontrollimiseks vajalikud ressursid. EL peaks võtma ka meetmeid ausa konkurentsi, rahuldavate töötingimuste ja parema teoohutuse tagamiseks, sealhulgas seoses kolmandate riikide maanteeveooperaatorite juurdepääsuga sisetransporditurule ning turu võimaliku moonutamiseks.

3.13 Nagu tegevuskavas õigesti öeldakse, nõuab alternatiivsete transpordiliikide suurem turuosa olulisi investeeringuid infrastruktuuri, sealhulgas maantee-transporti infrastruktuuridesse. Dokumentis ei ole siiski selgeid viiteid selle kohta, kuidas seda rahastada. Üldine pöördumine erainvesteeringute ja infrastruktuuride kasutustasude kehtestamise poole ei ole mingi imerohi. Komitee pooldab transpordisektori väliskulude arvessevõtmist, mida on öeldud ka mitmes varasemates arvamustes. Komitee nõustub, et vastavalt põhimõttele „saastaja maksab” peavad majanduslikud vahendid kajastama transpordi tegelikku hinda ühiskonna jaoks, aidates nii mõjutada turu käitumist, et muuta see jätkusuutlikumaks. Selles suhtes tuleks neist lisamaksudest saadav tulu muuta sihtotstarbeliseks, et arendada jätkusuutlikku transporti ja optimeerida kogu transpordisüsteemi, et saavutada tõeliselt säästev liikuvuspoliitika. Need tuleb hoida lahus ka maksudest, mis on kehtestatud finantseerimise otstarbel, st vastavalt põhimõttele „kasutaja maksab”.

3.14 Väliskulude arvessevõtmise osas kordab komitee, et seda meedet tuleb rakendada kõigile transpordiliikidele ühtemoodi ⁽¹⁾. Komitee jõudis oma hiljutises arvamuses järeldusele, et EL peab väliskulude arvessevõtmiseks hinnastruktuuris rakendada transpordisektori olemasolevate maksude järkjärgulise asendamise tõhusamate turupõhiste vahenditega.

3.15 Komitee kahtleb väga tegevuskavas ette nähtud konkreetse transpordiliigi asendamise asjakohasuses: st 30 % maantee-kaubavedudest, mis on pikemad kui 300 km, tuleks asendada muude transpordiliikidega, nt raudtee- või veetranspordiga 2030. aastaks ja üle 50 % kõnealustest kaubavedudest tuleks asendada muude transpordiliikidega 2050. aastaks. Sellisel universaalsel lähenemisel ei ole teaduslikku põhjendust ning ei valges raamatus ega mõju hindamises ei selgitata selle piirmäära alust. Peale selle paneks see visioon, juhul kui seda rakendatakse, suure koormuse paljudele äärepoolsetele liikmesriikidele, õhnestades piirkondliku ühtekuuluvuse põhimõtet. Komitee kutsub komisjoni üles sellele teemale hoolikalt tähelepanu pöörama ja andma kõik vajalikud selgitused. EMSK märgib siiski ka seda, et ligi 85 % ELi kaubamahtudest veetakse kuni 150 km pikkustel lõikudel, kus lähematel aastakümnetel tõenäoliselt ei teki reaalselt alternatiivi maanteetranspordile.

3.16 Sama kehtib ka eesmärgi kohta asendada keskpika vahemaa sõidud suures osas raudteevõrkudega. Rohkem ühistransporti bussidega on väärt alternatiiv, mida tegevuskavas pole arvesse võetud.

4. Erimärkused

4.1 Komitee toetab üleeuroopalise transpordivõrgu programmi. Komitee märgib, et vajadus laiema transpordi infrastruktuuri järele Euroopas on kasvanud ning kaaluda tuleb seda, kuidas kohandada olemasolevat poliitikat ja selle rakendamise vahendeid tulevastele probleemidele ⁽²⁾.

4.2 Komitee toetab ühtse Euroopa taeva loomist, mis on ülemaailmsel turul Euroopa lennundussektori konkurentsivõime tagamise alustala. Komitee kutsub kõiki lennundusvaldkonna sidusrühmi üles tegema suuremaid jõupingutusi ELi ambitsioonikate eesmärkide täielikuks ja kiireks rakendamiseks õhustranspordisektori ohutuse, kulutõhususe, võimekuse ja jätkusuutlikkuse osas.

4.3 Komitee märgib, et Euroopa ühtse transpordipiirkonna loomine on vajalik selleks, et tagada selle jätkusuutlik

konkurentsivõime teiste transpordiliikidega. Komitee rõhutab vajadust luua tingimused, mis tagaksid võimaluse korral eri liikide vahel võrdsed turu- ja rahastamistingimused ⁽³⁾.

4.4 Komitee tuletab meelde, et Euroopa ühtse transpordipiirkonna loomine sõltub suurel määral tehnilise koostalitlusvõime paranemisest ⁽³⁾.

4.5 Tegevuskavas soovitatakse laiendada riikliku sekkumise vähendamise poliitikat raudteesektoris. Komitee palub enne mis tahes muude meetmete võtmist selles suunas, sealhulgas teenuste ja infrastruktuuri struktuuriline eraldamine, viia läbi tasakaalustatud hindamise nende meetmete mõju kohta raudtee konkurentsivõimele, teenuste kvaliteedile, tööhõivele ja tootmis- kuludele, võtmaks asjakohaselt arvesse tõsiasja, et liikmesriikides eri reformidega saadud kogemused erinevad üksteisest suurel määral.

4.6 Komitee tuletab meelde vajadust leida raudtee infrastruktuurile uusi rahastamisallikaid, lähtudes eesmärgist ning kulude/tulude võrdlevast analüüsist. Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee viitab sellega seoses oma hiljutisele arvamusele ühtse Euroopa raudteepiirkonna kohta, milles komitee tegi ettepaneku arutada investeerimissoodustusi seoses teatise „Ühtse turu akt“ ettepanekuga nr 15 – „luua erasektorile võimalus anda Euroopa Liidu projektide rahastamiseks välja võlakirju“ – ja ettepanekuga nr 16 – „[uurida] võimalusi, kuidas kaasata Euroopa 2020. aasta strateegia eesmärkide saavutamisse senisest veel aktiivsemalt erasektori investeeeringuid (eelkõige pikaajalisi investeeeringuid)“. Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee toetab võimaliku ühtse transpordifondi loomist ainult juhul, kui see kohtleb kõiki veoliike erapooletult ja võrdselt ⁽³⁾.

4.7 Tegevuskavas soovitatakse muuta avaliku teenindamise lepingute sõlmimine võistleva pakkumismenetluse alusel kohustuslikuks. Komitee eeldab, et Euroopa Komisjon koostab enne selleteemaliste ettepanekute esitamist ja hiljemalt kuus kuud pärast 3. detsembrist 2014 aruande määruse (EÜ) nr 1370/2007 rakendamise kohta, nagu on sätestatud selle artiklis 8.2.

4.8 Komitee rõhutab, et Euroopa laevandus on maailmas juhtival kohal ning tegev paljudes merendussektori valdkondades. Laevanduse globaalset olemust tuleks arvesse võtta kõigis valdkondades, näiteks vaba juurdepääs turule, ELi laevanduse konkurentsivõimeline positsioon, ohutus, keskkond ja tööturg.

⁽¹⁾ Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamus väliskulude sisestamise strateegia kohta, ELT 317, 23.12.2009, lk 80.

⁽²⁾ Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamus ELi transpordipoliitika jätkusuutliku arengu ja üleeuroopalise transpordivõrgu kavandamise kohta, ELT C 248, 25.8.2011, lk 31.

⁽³⁾ Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamus ühtse Euroopa raudteepiirkonna kohta, ELT 132, 3.5.2011, lk 99.

4.9 Komitee märgib, et ELi liikmesriike kutsutakse üles rati-fitseerima rahvusvahelise tööorganisatsiooni (ILO) meretöönormide konventsiooni (MLC), et luua õiglasemaid tingimusi, ilma et see piiraks kõrgemaid standardeid, mis võivad ELis eksisteerida. ELi õigusaktid peaksid olema täielikus kooskõlas rahvusvaheliste õigusaktidega, eelkõige MLC ning rahvusvahelise mereorganisatsiooni (IMO) meremeeste väljaõppe, diplomeerimise ja vahiteenistuse aluste rahvusvahelise konventsiooni (STCW) standarditega.

4.10 Tegevuskavas edendatav Euroopa meretranspordiruumi ehk sinise vööndi kontseptsiooni eesmärk on vähendada ELi sisese meretranspordi tolliprotseduuride halduskoormust. See on positiivne. Et selles ei osutata sotsiaalsetele standarditele, eeldab komitee, et merenduse sotsiaalsed standardid tugevnevad rahvusvahelise tööorganisatsiooni (ILO) meretöönormide konventsiooni (2006) eesmiseva rakendamise ja jõustamise käigus ELi liikmesriikides. Komitee kutsub komisjoni üles võtma vajalikke meetmeid, et tagada ELi-sisese liiklusega seotud sotsiaalsete standardite ühtlustamine, pidades silmas ka vajadust rahvusvaheliselt õiglaste tingimuste järele selles valdkonnas.

4.11 Mis puudutab ELi registri ja ELi lipu loomist mere- ja siseveetranspordi jaoks, tuleks ELi registri teostatavust hoolikalt hinnata. Oleks keeruline – kui mitte võimatu – siduda ELi register kasuliku ja eeliseid pakkuva süsteemiga (nt sadamamaksude vähendamine, väiksemad kindlustuskulud või vähem kontrollimisi). Siiski käsitletakse paljusid küsimusi ELi liikmesriikide vahelistes rahvusvahelistes lepingutes, mis sisaldavad „siseriiklikel alustel kohtlemise” sätet. ELi registri loomine eeldaks ühtset ELi tasandi majandusjuhtimist, mida praegu pole.

4.12 Nii nagu ELi register, on ka Euroopa rannavalveüksuse idee korduv teema. See puudutab eeskätt ELi liikmesriike, kuna on nende ainupädevuses. Et rannavalveüksusega seotud tegevusi käsitletakse ELi liikmesriikides erinevalt, oleks Euroopa rannavalveüksuse loomine praeguses etapis ebavajalik või ennatlik. Selle asemel tuleks tegeleda liikmesriikide rannavalveüksuste tihedama koostöö küsimusega, eelkõige sellistes valdkondades nagu ebaseaduslik sisseränne ja uimastiäri. Kui selline koostöö juba toimib, tuleks seda tõhustada.

4.13 Vajadus uuenduste järele on oluline laevanduse keskkonnanäitajate parandamisel. ELil võib tekkida vajadus vaadata rakendamine läbi, sest alates 2015. aastast hakkavad Lääne- ja

Põhjameres kehtima merekütuse väävlisisaldusele uued nõuded, samuti tuleks mõelda, kuidas käsitleda selle meetme konkurentsivõimutavat mõju ning võimalikku mõju transpordiliikide asendamisele.

4.14 Tegevuskavas nähakse ette teede infrastruktuuri rahastamist „kasutaja maksab” ja „saastaja maksab” põhimõtete rakendamiseks saadavatest tuludest. Kuigi teede käitamine sellistes tingimustes võib olla hea äriidee Kesk-Euroopas, kus on suur transiitliikluse osakaal jne, oleks sedalaadi ettevõtmine äärepoolsemates liikmesriikides riskantsem. Samuti avaldaksid kõrged teemaksud eeskätt mõju äärealadelt pärit vedudele ning võivad kujutada konkurentsivõimutamise ohtu, eriti maailmaturul konkureerivates tööstusvaldkondades. Tuleb rõhutada, et infrastruktuuri rahastamine peaks olema riigi või Euroopa Liidu ülesanne, kuid et sellest eeskirjast võib kõrvale kalduda, kui erasektori poolse rahastamise tingimused on olemas kasutaja (sh majanduslikult ja füüsiliselt haavatavate isikute) jaoks mõistlikul kujul.

4.15 Komitee märgib ära soovi kehtestada kabotaažvedudele liberaalsemad eeskirjad. Komitee on muidugi nõus sellega, et praegused piirangud toovad kaasa väiksemad laadimistegurid ja tühjemad sõidud, mis pole kooskõlas tegevuskavas sätestatud ressursside optimeerimise üldise poliitikaga. Teisest küljest soovib komitee rõhutada, et see sektor pole veel kaugeltki saavutanud sotsiaalset ja rahanduslikku ühtlustumist ega jõustamist, mis oleks vajalik turu täielikuks avanemiseks. Kabotaažvedude liberaliseerimine võib süvendada probleeme, mis on seotud erineva palga- ja sotsiaalkaitse tasemega. Sotsiaaldialoog ja piisav seire vastavalt 4. detsembril 2011 rakenduvale maanteetranspordi paketile võib aidata neid probleeme lahendada, kuid nendega tuleks tegeleda ka praeguses maanteetranspordi kõrgetasemelises rühmas, mis sai komisjonilt ülesande vaadata läbi selle turu toimimine. Komitee rõhutab vajadust viia lõpule lähetatud töötajate direktiivi sätteid, eelkõige kabotaažvedude osas⁽⁴⁾.

4.16 Komitee peab kaupade vaba liikumise ja rahvusvaheliste transporditeenuste vaba pakkumise huvides väga oluliseks seda, et piirikontrollide ja lepingute dubleerimist vältiv Euroopa teemaksusüsteem rakendataks asjakohaselt ja tõhusalt. Komitee pooldab vastava ühtse kontaktpunkti loomist kasutajatele.

⁽⁴⁾ EMSK arvamus teemal „Kuidas on ELi poliitika mõjutanud transporditöötajate töövõimalusi, koolitusvajadusi ja töötingimusi” (ettevalmistav arvamus), ELT C 248, 25.8.2011, lk 22.

4.17 Valges raamatus seatakse eesmärgiks vähendada surmaga lõppevate liiklusõnnetuste arvu 2020. aastaks 50 % võrra ning 2050. aastaks 100 % võrra. Hiljuti avaldatud liiklusohutuspoliitika suunistes 2011–2020 ei käsitleta kommertsmaanteetransporti. Komitee soovib järgmist: 1) Euroopa Komisjon peaks tegelema kõigi teguritega, millel on liiklusohutusele negatiivne mõju, sealhulgas juhtide väsimus; 2) koostada tuleks ühtne ja põhjalik statistika, mis hõlmaks liiklusõnnetuste eri aspekte ja aitaks võidelda maanteetranspordi valdkonnas valitseva suure liiklusõnnetuste arvu tegelike põhjustega; 3) tagada tuleks asjakohane tugi ja investeerimine professionaalsetele juhtidele mõeldud ohutusse, turvalistesse, juurdepääsetavatesse ja taskukohastesse parkimisaladesse ja puhkerajatistesse; 4) liiklusohutus peaks olema kõigi Euroopa tasandil edaspidi vastuvõetavate õigusaktide oluline eesmärk.

4.18 Komitee väljendab heameelt asjaolu üle, et arvesse on võetud globaalset konteksti, milles transpordisektor tegutseb, ning et tähelepanu pööratakse vajadusele võimalikult globaalsete keskkonnastandardite järele.

4.19 Mis puutub Euroopa transpordialasesse teadus-, innovatsiooni- ja arendusstrateegiasse, siis selle eesmärk toetada puhtamate ja energiatõhusamate jõuseadmete ning transpordi toimimise ja logistika tugisüsteemide arendamist ja rakendamist tundub olevat paljulubav.

4.20 Komitee väljendab heameelt algatuse üle töötada tihedas koostöös olemasoleva energiatehnoloogia strateegilise kavaga välja transpordi strateegiline tehnoloogiakava, mis tagaks teadustöö tulemuste kiire rakendamise ning toetaks juba rakendatud algatusi, näiteks keskkonnasõbralike autode algatus ja 2010. aasta strateegia puhaste sõidukite arendamiseks.

4.21 Tehnoloogilise arengu edendamine ja meetmed reisimis- harjumuste ja kaubavedude planeerimise mõjutamiseks on komisjoni strateegiaettepaneku teise tegevussuuna kaks põhi- aspekti. Kavandatavad meetmed on kooskõlas vabaturu arengu ning on seetõttu positiivsed.

4.22 Komitee rõhutab, et uute käitumismustrite loomise meetmed nii kauba- kui ka reisijateveo valdkonnas peavad kajastama tegelikku transpordinõudlust ning ühistranspordi osas ka sotsiaalset reaalsust. Näiteks, kuigi eri transpordiliikide piletid on positiivne algatus, leiab komitee, et tõhusam oleks jätkata nüüdisaegse piletivaba mobiiltelefonitehnoloogiaga, mis võimaldab kasutada eri transpordivahendeid lähikommunikatsiooni (NFC) kaartide või kiipidega varustatud mobiiltelefoni olemasolul. Kaaluda tuleks NFC-tehnoloogia kiiret standardimist

Euroopas eesmärgiga võimaldada kasutada tõrgeteta eri transpordivahendeid ja liikuda üle riigipiiride. Tähelepanu tuleb pöörata transpordikulude vähendamisele uute vastuvõetud meetmete abil.

4.23 Kaubavedude osas hindab komitee positiivselt kavandatavat elektroonilist transpordidokumenti, eeldusel, et see aitab vähendada juba niigi suurt dokumendihulka.

4.24 Kvaliteetsete töökohtade jaoks soodsate tingimuste loomise vajaduse rõhutamine on transpordisektori tulevase arengu positiivne element. Seetõttu tuleks rakendada meetmeid, mis tugevdaksid koolitust ja aitaksid turuosalistel leida töötajaid kõigi transpordiliikide lõikes.

4.25 Komitee osutab oma hiljutisele arvamusele ELi transpordipoliitika sotsiaalsete aspektide kohta, milles komitee soovib meelitada transpordisektorisse naisi ja noori töötajaid meetmete abil, mille eesmärk on parandada kõigi transpordiliikide lõikes tööhõive kvaliteeti, töötingimusi, koolitust ja elukestvat õpet, karjäärivõimalusi, töötervishoidu ja -ohutust ning aidata kaasa töö ja eraelu paremale tasakaalustamisele ⁽⁵⁾.

4.26 Komitee soovib kasutada riigiabisuuniste kavasad paremini ja täpsemalt, uurides eelkõige võimalust tugevdada seost riiklike toetuste maksmise või maksusoodustuste andmise ning tööhõivegarantiide ja koolituskohustuste vahel.

4.27 Komitee kiidab heaks ka vajaduse luua transpordisektori sotsiaal-, tööhõive ja koolitusseirekeskuse.

4.28 Üldiselt on tegevuskava sotsiaalne mõõde nõrk. Eelkõige ei ole dokumendis näha mingit edasiliikumist sotsiaalse ja palgadumpingu osas, mis on tõsine probleem vähemalt kolmes sektoris: maanteeveod, sisevee- ja meretransport. Rahuldavad töötingimused ja võrdse kohtlemise saab tagada sotsiaaldialoogi alustamise ning minimaalsete töötingimuste rakendamise teel, mida tegevuskavas on soovitatud. Siiski võivad otseselt madalate kulude konkurentsiga kokkupuutuvates sektorites

⁽⁵⁾ EMSK aramus „Kuidas on ELi poliitika mõjutanud transporditöötajate töövõimalusi, koolitusvajadusi ja töötingimusi” (ettevalmistav aramus), ELT C 248, 25.8.2011, lk 22

olla vajalikud erimeetmed, näiteks vastavad riigiabimeetmed. Meretranspordi sektori riigiabisuuniste esseeisev läbivaatamine annab esmase võimaluse kasutada abi tööhõive ja koolituse arendamise edendamiseks ELi ja EMP kodanikele.

4.29 Positiivne on see, et tegevuskavas on rõhutatud nii reisijate- kui ka kaubavedu linnas, sest üha enam inimesi Euroopas elab linnapiirkondades. Tegevuskavas märgitakse, et linnatranspordil jääb väljapoole ELi õigusjärgset pädevust ning et see piirab poliitiliste meetmete võimalusi. Siiski võib vähemalt kaubaveo osas olla tööpooldest mõttekas kaaluda, millisel määral on linnatranspordi lõppetapp seotud kaupade vaba liikumisega siseturul. Komitee pakub välja, et Euroopa Komisjon uuriks võimalust kehtestada vajadusel ELi kohustuslikke poliitikameetmeid selles valdkonnas. Komitee märgib taas, et tegevuskava sisaldab hulga komitee poolt varasemates arvamustes antud soovitusi linnatranspordi kohta, näiteks reisijateveo koordineerimise süsteemid ja kaubaveo logistikakeskused.

4.30 Komitee märgib positiivsena tähelepanu, mida pööratakse elektrisõidukite kasutamisele ja akude laadimiseks vajalikule infrastruktuurile ja sellega seotud standardimisprobleemidele. Komitee on oma arvamuses selle teema kohta⁽⁶⁾ juba väljendanud tugevat toetust elektrisõidukite, eelkõige elektriautode laiemale kasutuselevõtule.

4.31 Tegevuskavas räägitakse üldsõnaliselt vajadusest vaadata üle massi ja mõõtmete eeskirjad, et ressursse oleks võimalik tõhusalt optimeerida. Üks sellisel juhul tekkiv küsimus on Euroopa moodulsüsteemi (EMS) kasutamise ulatus kuni 25,25 m pikkustel autorongidel. Süsteem on mitme liikmesriigi sisetranspordis juba heaks kiidetud ning liitujaid lisandub. Komitee on teadlik, et selliste autorongide kasutatavust puudutav dialoog on jäänud lahenduseta. Komitee peab kahtlusväärseks, et küsimust pole tegevuskavas selgelt käsitletud. Komitee on seisukohal, et sellistele sõidukitele praegu kehtiv piiriülese transpordi keeld liikmesriikide vahel, kes lubavad neid sõidukeid oma siseliikluses, on ilmselgelt bürokraatlik kitsaskoht ega vasta eesmärgile parandada transpordi tõhusust ja jätkusuutlikkust eri transpordiliikide tõhusa koostoimimise süsteemi kaudu. Seetõttu kutsub komitee komisjoni tungivalt üles algatama selle keelu tühistamine. Pikemas perspektiivis tuleb hinnata, kas uusi kütuseid jne kasutavate pikemate sõidukite kasutamist saaks siduda tegevuskavas kirjeldatud eri transpordiliikide kaubaveokoridoride loomisega üleeuroopalise transpordivõrgu raames. Sama kehtib muidugi ka pikemate ja raskemate autorongide kasutuselevõtu kohta ELis, millele paraneks selliste eri transpordiliikide kaubaveokoridoride raudteesõlmede

võimekus. Komitee on teadlik sellest, et teedel kasutatava koormagabariidi muutmisele positiivse hinnangu andmise eeldus on, et selle muutusega ei kaasneks negatiivseid mõjusid transpordivahendite mitmeliigilisele kasutamisele. Eelkõige ei tohi mitte mingil moel takistada kombineeritud raudtee- ja maanteetransporti. Oluline on ka see, et koormagabariidi tõstmise puhul hinnataks täpselt sellega kaasnevat lisakulusid ning et sellest muutusest kasu saavad kasutajad osaleksid vastavalt nende lisakulude kandmisel.

4.32 Komitee väljendab kahetsust, et valges raamatus ei viidata probleemidele, et vaja on tõhusamat ja jätkusuutlikumat lahendust mägiteedega seoses. Olemasolevatel raudtee- ja maanteeinfrastruktuuridel ei ole piisavalt jõudlust, et vastata järgmise aastakümne transpordinõudlusele. Komitee tahaks juhtida komisjoni tähelepanu sellele teemale.

4.33 Tegevuskavas kinnitatakse transpordikavade koordineerimise mõttekust operaatorite poolt eesmärgiga optimeerida ressursse kasutamist. Selles osas tunneb komitee huvi, kas komisjon peaks välja andma suunised vastuolude vähendamiseks praeguste konkurentsieskirjadega.

4.34 Demograafiliste muutuste, rahvastiku vananemise ja selle tõsisaja valguses, et kogu elanikkonnast moodustavad puuetega inimesed 15 %, nendib komitee, et liikuvust ei ole võimalik saavutada enne, kui liikumishel (sh ehitised, transpordivahendid, eri tüüpi seadmed infosüsteemid, broneerimissüsteemid, teenused jne) on kättesaadav kõigile. Seetõttu teatab komitee täielikult Euroopa Komisjoni kava teha ettepanek Euroopa ligipäätavuse seaduse vastuvõtmiseks.

4.35 Komitee mõistab siiski, et hoolimata tegevuskava paljust positiivsetest aspektidest on selles jäetud tähelepanuta puuetega seonduvad praktilised tegurid. Põhiideid, näiteks jätkusuutlikkus ja ohutus, käsitletakse ilma juurdepäätavust sõnagagi mainimata. Komitee on seisukohal, et parema juurdepäätavuse kindlustamiseks on kõigi sidusrühmade jaoks oluline teha tõeliselt takistustevaba transpordi saavutamiseks koostööd, loomaks standardeid, mis sobivad täielikult kõigile transpordiliikidele. Reisijate õigusi käsitlevad õigusaktid vajavad täiendavaid selgitusi ja tühtlustamist paljudes valdkondades, näiteks puuetega inimeste pardale mittelubamine, õigus võtta pardale liikumisabivahendeid ja abiseadmeid, teabe andmine jne.

⁽⁶⁾ EMSK arvamus teemal „Elektrisõidukite laiaulatusliku kasutamise suunas“ (ettevalmistav arvamus), ELT C 44, 11.2.2011, lk 47.

4.36 Komitee teeb ettepaneku lisada mitmeaastasesse finantsraamistikku põhioudena ka juurdepääsetavus. ELi transpordivõrgu ega muude ELi fondide, näiteks struktuurifondide vahendeid ei tohiks eraldada enne, kui kõnealused projektid vastavad universaalsaini põhimõttele. Puuetega inimeste liikumisvabaduse edendamiseks teeb komitee ka ettepaneku võtta kasutusele Euroopa liikuvuskaart, mis avaks ukse paljudele ühtlustatud soodustustele ELi riikides.

Brüssel, 26. oktoober 2011.

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee
president
Staffan NILSSON
