

Regioonide Komitee arvamus teemal „Valge raamat „Euroopa ühtse transpordipiirkonna tegevuskava” ”

(2011/C 259/02)

REGIOONIDE KOMITEE

- leiab, et valge raamatu eesmärkide puhul võiks siiski seada lühemaajalised eesmärgid, et anda poliitiliste otsuste tegijatele selgeid suuniseid selle kohta, milliseid meetmeid nad peavad oma ametiajal võtma;
- toetab kõigi transpordiliikidega seonduvate väliskulude täielikku sisestamist ühtlustatud maksusüsteemi kaudu, mille rakendamisest saadav kogu tulu eraldataks integreeritud ja tõhusa transpordisüsteemi elluviimisele;
- rõhutab, et valge raamatu eesmärgid maanteeveolt raudteeveole, sisevee- ja mereveole üleminekul ei ole piisavad ja kutsub komisjoni üles esitama ambitsioonikamat programmi;
- pooldab ka nn sinise vööndi ideed, mis on esimene samm mereveoteenuste tugeva süsteemi suunas, mida täiendaks meremagistraalide kontseptsioon ning väljendab kahetsust selle pärast, et 2011. aasta valge raamat tähendab võrreldes 2001. aasta valge raamatuga meretranspordi poliitika osas tagasiminekut;
- toetab stimuleerivaid meetmeid säästlike linnaliikluskavade koostamiseks ning kutsub üles võtma paremini arvesse transpordipoliitika linnamõõtme ja ruumilise planeerimise vahelist seost;
- toetab Euroopa eurovõlakirjade kasutuselevõttu TEN-T loomiseks vajalike transpordinfrastruktuuride rahastamisel;
- märgib, et välismõju arvessevõtmine, maksumoonutuste ja põhjendamatute toetuste kõrvaldamine ning vaba ja moonutateta konkurentsi tagamine peaksid olema osa Euroopa uuest transpordimudelist, mis põhineb turuvalikute ja jätkusuutlikkusvajaduste kooskõla tagamisel.

Raportöör	António COSTA (PT/PES), Lissaboni linnapea
Viitedokument	Valge raamat: Euroopa ühtse transpordipiirkonna tegevuskava – konkurentsivõimelise ja ressursitõhusa transpordisüsteemi suunas
	KOM(2011) 144 lõplik

I ÜLDISED SOOVITUSED

REGIOONIDE KOMITEE

Üldmärkused

1. on seisukohal, et 2011. aasta valges raamatus „Euroopa ühtse transpordipiirkonna tegevuskava – konkurentsivõimelise ja ressursitõhusa transpordisüsteemi suunas” käsitletakse põhilisi olulisi probleeme Euroopa transpordipoliitika tuleviku ja Euroopa transpordisüsteemidega. Sellega seoses on komitee veendunud, et kavandatavas transpordipoliitikasse tuleks kaasata ELi 2020. aasta strateogia raames seatud üldisemad ELi eesmärgid ning keskkonناسäästlikkuse eesmärgid, mis on kavandatud eelkõige kliimamuutustevastaseks võitluseks ning sotsiaalse ja territoriaalse ühtekuuluvuse tugevdamiseks ELis üldiselt;

2. tõstab esile, et kohalikel ja piirkondlikel omavalitsustel on transpordipoliitikas olulised poliitilised pädevused. Nad ei ole mitte üksnes kaasvastutajad selliste aspektide eest nagu teedevõrgu korrashoid, parkimispoliitika, juurdepääsetavus ja ühistransport, vaid nad kontrollivad ka keskkonnamuutustest normidest (nt õhu kvaliteet) kinnipidamist. Seepärast on vajalik nende kaasamine mitmetasandilise valitsemise lähenemise vahendusel;

3. märgib, et valges raamatus räägitakse linnadest. Komitee teeb ettepaneku nimetada lisaks linnadele ka linnapiirkondi ja/või linnastuid. Paljudes liikmesriikides ei määra liikuvuspoliitika suunda niivõrd omavalitsusüksuse piirid, vaid pigem linnastu piirid;

4. leiab, et 2011. aasta valge raamat on äärmiselt kaugelulatuvate eesmärkidega, eriti kuna ühtegi 2001. aasta valge raamatu põhieesmärkidest ei ole täielikult saavutatud. Mõnede kõrgeleennuliste pikaajaliste eesmärkide puhul võiks siiski seada lühemaajalised vahe-eesmärgid, et anda riigi ja piirkonna poliitiliste otsuste tegijatele selge suunav raamistik selle kohta, milliseid meetmeid nad peavad oma ametiajal võtma;

5. märgib, et on vajalik ja õigustatud töötada välja tulevikustsenariumid, kuna praegu võetud otsustel on otsustav mõju transpordile lähikümnenditel. Sellega seoses ei tohi unustada, et ennustused mitme aastakümne kohta on kindlasti väga ebatäpsed;

6. leiab, et transpordiliikidevaheline tasakaal on lahutamatu seotud väliskulude sisestamise küsimusega ning samuti mõjutab

seda otseselt transpordiinfrastruktuuri kasutamise eest nõutava hinna poliitika. Komitee väljendab selgelt toetust valges raamatus esitatud läbipaistvale ja üldkohaldatavale mudelile, mille alusel arvutatakse kõigile transpordiliikidele kohaldatavaid infrastruktuuritasusid, ning väliskulude täielikule sisestamisele, ja soovib, et väliskulude paremale arvestamisele suunatud Euroopa eeskirjade (sh Eurovignette'i direktiiv) rakendamisest saadav kogu tulu eraldataks integreeritud ja tõhusa transpordisüsteemi elluviimisele, tagades, et arvesse võetaks äärepoolseimate piirkondade ja saarte eripärasid;

7. leiab sellega seoses ja eriti õhu- ja meretransporti silmas pidades, et tuleb leida tasakaal range keskkonnakaitse ning sellest saartele ja äärepoolseimatele piirkondadele tekkivate tohutute lisakulude vahel. Kõnealused piirkonnad sõltuvad täielikult nimetatud transpordiliikidest, ent teevad siiski suuri jõupingutusi heitkoguste vähendamiseks;

8. väljendab heameelt, et Euroopa Komisjon innustab minema maanteeveolt üle raudtee-, sisevee- ja mereveole, ning rõhutab samas kõikide transpordiliikide väliskulude, nt õhusaaste, ummikute või müra täielikku sisestamist;

9. märgib, et komisjon on varem rõhutanud, et liiklusõnnetuste väliskulude sisestamiseks juba kasutatakse head moodust – kindlustusseltside kindlustusmaksleid. Komitee ei jaga seda arvamust ning peab seetõttu vajalikuks, et komisjon töötaks liiklusõnnetuste kulude sisestamiseks välja arvutusmudelid, kus oleks arvesse võetud kõik liiklusõnnetuse tagajärjel tekkinud kulud;

10. tunneb heameelt, et valge raamat hõlmab ka meetmeid, millega edendada säästvamaid reisimisharjumusi, parandada valmisolekut uute transpordiliikide ja tehnoloogiate kasutuselevõtuks ning tagada selle aktsepteerimine, et väliskulud sisestatakse täielikult liikuvuse üldkuludesse. ELil on tähtis ülesanne – aidata mõista ja aktsepteerida meetmeid, mida kohalikud ja piirkondlikud omavalitsused peavad võtma liiklusprobleemide lahendamiseks linnades;

11. väljendab kahetsust, et valges raamatus ei ole piisavalt käsitletud kättesaadavust ja inimeste liikuvust ning territoriaalse ühtekuuluvuse esmatahtsat küsimust transpordivaldkonnas, eelkõige äärealadel, äärepoolseimates piirkondades ja saartel. Euroopa ühtset transpordipiirkonda ei ole võimalik saavutada, kui ettevõtete ja kodanike jaoks ei tagata võrdseid võimalusi piirkondadele ligi pääseda;

12. märgib, et komitee viimase kümnendi poliitilises töös on võetud selge seisukoht põhimõtete ja poliitikasuundade kohta, mis peaksid juhtima praegust Euroopa transpordipoliitikat. Seetõttu on komitee seisukohal, et sellele teadmistehulgale tuleks omistada asjakohast tähtsust, kui töötatakse välja Euroopa transpordipoliitikat järgmisteks aastateks;

13. sedastab, et tõhus säästlik väheste heitkogustega liikuvussüsteem on kodanikuõigus ning samas ka majanduse, heaolu ja elukvaliteedi tähtis faktor. Infrastruktuuri arengu tõhusamaks kujundamiseks tuleks innustada planeerimismenetluste lihtsustamist;

II POLIITILISED SOOVITUSED

Ettekujutus konkurentsivõimelisest ja jätkusuutlikust transpordisüsteemist

14. kiidab heaks valge raamatu analüüsi, milles uuritakse transpordisektorit mõjutavaid suundumusi ja probleeme järgmistel kümnenditel. Transpordisektorit mõjutavate suundumuste usaldusväärne diagnoos on tuleviku jaoks õige transpordipoliitika koostamise vajalik eeltingimus. Selles osas kajastatakse valges raamatus enamikku põhimõttelisi puudusi, mida tuleb käsitleda transpordi tuleviku teemalises arutelus;

15. leiab, et kuigi transport on Euroopa Liidu konkurentsivõime tagamisel väga oluline, võiks Euroopa Komisjoni lauset „liikuvuse piiramine ei ole lahendus” siiski nüansseerida. On selge, et transport peab vastama üksikisikute liikuvuse ja kaubavahetuse vajadustele, suurendada tuleks eelkõige ettevõtjate teadlikkust vajadusest sõite rohkem koondada, kasutada tegevuse ümberpaigutamise võimalusi ning samuti menetlusi ja tehnoloogiasid, mis aitavad sõitude hulka optimeerida (nt kaugtöö, videokonverentsid, asukoha optimeerimine);

16. toetab valges raamatus nimetatud konkurentsivõimelise ja ressursitõhusa transpordisüsteemi kümme eesmärki ja nende kasutamist kriteeriumidena, mida järgides saavutatakse kasvuhoonegaaside heite 60 % vähendamine. Seetõttu soovib komitee kaasata ka see üldeesmärk valges raamatus määratletud eesmärkide nimekirja. Lisaks soovib komitee lisada kavandatud ettepanekutele täiendavad ettepanekud, mis keskendusid naftast sõltuvuse, müra ja õhusaaste vähendamisele;

17. toetab eesmärki vähendada nn tavakütusel töötavate autode osakaalu poole võrra 2030. aastaks, järk-järgult kõrvaldada need linnaliiklusest 2050. aastaks ning luua suuremates linnakeskustes 2030. aastaks peaaegu CO₂-heiteta logistikasüsteem, kasutades selleks ka fiskaalmeetmeid, ehkki leiab, et tegemist on väga kõrgelennulise meetmega. Seepärast leiab komitee, et tuleks kehtestada vahe-eesmärgid, mis võimaldaksid koostada tegevuskava meemete rakendamiseks, kontrollida rakendamist ja hinnata tulemusi;

18. tunneb heameelt, et Euroopa Komisjon soovib liikuda „kasutaja maksab” ja „saastaja maksab” põhimõtete täieliku kohaldamise poole ning seega kõrvaldada kahjulikud moonutused, mis takistavad transpordiliikidevahelist õiglast konkurentsi, mille aluseks on kõikide väliskulude sisestamine. Komitee toetab sotsiaal- ja keskkonnakulude (sh õnnetuste, õhusaaste, müra ja ummikute) täielikku sisestamist, nii et kõiki transpordiliike maksustatakse ühtlustatult ning et maksudest saadavat tulu kasutatakse integreeritud ja tõhusa transpordisüsteemi loomiseks;

19. on rahul, et valges raamatus on arvesse võetud mitmeid soovitusi, mida komitee esitas oma hiljutistes arvamustes linnalise liikumiskeskonna kohta. Selles osas toetab komitee komisjoni eesmärki luua innustusmeetmeid, et optimeerida ja vähendada reise tavapäraste autode ja veoautodega linnades ning nõustub, et linnatranspordis kasutatavad suured bussi-, takso- ja kaubikupargid sobivad eriti hästi keskkonnasäästlike sõidukite kasutuselevõtu testimiseks. Komisjon märgib õigustatult, et keskkonnasäästlike sõidukite väljatöötamine ja kiire kasutuselevõtmine võib anda vahetut kasu, vähendades sõltuvust naftast ja parandades tervist tänu linnaõhu paremale kvaliteedile;

20. väljendab toetust ka ideele suurendada kõige keskkonnasäästlikumate transpordiliikide osakaalu, tagades samas kõigi transpordiliikide üldise tõhususe ja koostalitlusvõime suurendamise. Aktiivseid meetmeid, mis soodustavad teatud transpordiliike, tuleks hoolikalt analüüsida ja hinnata vastavalt õiglasele ja läbipaistvale transpordikulude jaotamise mudelile, vastasel juhul on oht, et soodustatakse vähetõhusaid transpordilahendusi. Teiselt poolt eeldab alternatiivsete transpordiliikide kasutamine selleks sobiva infrastruktuuri ja asjakohaste teenuste olemasolu, et suuta vastata praegustele nõudmistele;

21. hoolimata eeltoodud märkustest on veendunud, et valges raamatus nimetatud konkurentsivõimelise ja ressursitõhusa transpordisüsteemi kümme eesmärki on selgelt väga kõrgelennulised. Seetõttu on komitee veendunud, et määratleda tuleks ka vahe-eesmärgid, võttes arvesse Euroopa Komisjoni määratletud täiendavaid strateegilisi eesmarke ning tuginedes seejuures kohalike ja piirkondlike omavalitsustega tehtavale koostööle. Need vahe-eesmärgid peaksid olema osa järelevalveprotsessist, et tagada valge raamatu visiooni edu;

22. tuletab meelde, et ennekõike peab Euroopa Liidu transpordipoliitika põhinema üldhuvi kontseptsioonil (kõikide võrdsed võimalused kasutada eri transpordiliike, sotsiaaldigust austamine, väliskulude arvessevõtmine jne);

23. juhib tähelepanu, et valgele raamatule lisatud töödokumendi (SEC(2011) 391) (mis on küll avaldatud ainult ühes keeles) punktis 137, milles käsitletakse määruse (EÜ) nr 1370/2007 järgset tegevust seoses avaliku teenindamise kohustustega transpordi valdkonnas, märgitakse, et „komisjon kavatses teha algatuse korraldada avaliku teenindamise lepingute puhul võistlevaid hankemenetlusi, et tagada kvaliteetsete

teenuste tõhus osutamine". Kõnealuse algatuse puhul tuleb austada kohalike omavalitsuste õigust pakkuda teatud tingimustel teenuseid otse (*in house*) ilma konkurentsita;

24. kutsub Euroopa Liitu üles, et kooskõlas mitmetasandilise valitsemisega viidaks lõpule 27 liikmesriigi transpordipoliitika tõeline integreerimine (mille puhul ühtlustatakse riikide struktuurid, tagatakse üldhuvi põhimõtete alusel konkurentsist kinni pidamine, ühtlustatakse maksud, võetakse vastu uus reguleeriv raamistik, mida kohaldatakse erinevatele subsidiaarsuse tasanditele);

Ühtne Euroopa transpordipiirkond

25. soovib rõhutada vajadust vähendada Euroopa raudteeturu killustatust, et luua tõhus raudteevõrgustik, mis pakuks kvaliteetset teenust nii veoaegade, usaldusväärsuse kui ka veomahu mõistes. Selles osas tuleks välja kujundada jätkusuutlik ja kulu- tõhus lahendus, eesmärgiga luua Euroopa raudteel konkurentsivõimeline kaubaveovõrgustik, mis vastab selle veoliigi erivajadustele. Lisaks tuleks ületada olulised tehnilised tõkked, nt seoses rööpmelaiusega. Lisaks on selge, et raudteekaubaveol ja lähimereveol ning eriti mõlema transpordiliigi vastastikku täiendaval kasutusel on potentsiaal aidata integreerida äärepoolsete piirkondade majandusi. Sellega seoses ja kõnealuste keskkonnasäästlike transpordiliikide hea toimimise tagamiseks on samuti vaja arendada logistikakeskusi, mis võimaldavad eri transpordiliikide optimaalset koostoimet ja muudavad kogu süsteemi tõhusaks. Samas tuleb vältida selliste logistikasõlmede levikut, millel puuduvad elemendid transpordisüsteemi suunamiseks intermodaalsuse ja koosmodaalsuse suunas;

26. toetab ideed tugevdada Euroopa transpordipoliitikat, mille aluseks on selged, sidusad, põhjalikud ja stabiilsed eeskirjad kasutajatele ja ettevõtjatele, täiustatud transporditehnoloogiate ja -lahenduste kasutuselevõtt ning piisava infrastruktuuri ehitamine või ajakohastamine. See nõuaks transporditeenuste siseturu lõplikku väljaarendamist ning õiguslike, haldusalaste ja tehniliste tõkete kõrvaldamist kõikide transpordiliikide puhul, samuti konkurentsieskirjade, täiustatud teenindusstandardite ja kasutajate tugevdatud õiguste järjepidevat jõustamist;

27. märgib, et seejuures on oluline vaadata mitte ainult pika- maaihendusi, vaid ka nende aluseks olevaid piirkondlikke võrgustikke. Lisaks tuleb pöörata erilist tähelepanu piiriäärsetele aladele, kes seisavad silmitsi oma spetsiifiliste probleemidega. Siinkohal võib välja tuua erinevad maksesüsteemid, tehnilised ühendused, sõidugraafikud ja õigusraamistikud;

28. tuletab siiski meelde, et raudteeturu avamine ei ole end veel tõestanud. Seetõttu tuleks raudteeturgu hõlmavaid tehnilisi ja õiguslikke eeskirju tõhustada ja ühtlustada. Samal ajal peab olema võimalik ühendusi kaasaahastada;

29. tuletab meelde, et kui toimub liberaliseerimine ja turule tulevad uued ettevõtjad, siis tuleb kasutusele võtta kord, mille abil on võimalik suurendada raudteetranspordi turuosa (eelkõige seoses ELi ametite ülesandega seadmete, liiklustingimuste ja võrgustike ohutusnõuete standardimisel), sest vaid nii on võimalik toetada loovust ning võtta tarbijate huvides ja teist tüüpi veole üleminekuks kasutusele mitmekesisemad teenused;

30. rõhutab, et maanteelt raudtee-, sisevee- ja mereveole ülemineku eesmärgid, millega soovitakse vähendada kaupade maanteeveo osakaalu pikematel kui 300 km pikkustel vahemaadel, ei ole valges raamatus piisavalt kauguleulatuvad (30 %- ne vähendamine 2030. aastaks ja 50 %-ne vähendamine 2050. aastaks). Komitee kutsub Euroopa Komisjoni üles pakkuma välja ambitsioonika programmi veoautode transportimiseks raudteel (*rolling highways*) kogu Euroopas. Vaid seda tüüpi infrastruktuur võib aidata pikas perspektiivis loobuda kaupade maanteeveost pikematel vahemaadel, edendades territoriaalset ühtekuuluvust eelkõige äärepoolsete riikidega;

31. toetab algatuse „Ühtne Euroopa taevast” täielikku rakendamist ja raudteeteenuste siseturu lõplikku väljaarendamist. Komitee pooldab ka nn sinise vööndi ideed, mis on esimene samm mereveoteenuste tugeva süsteemi suunas, mida täiendaks meremagistraalide kontseptsioon, sh uus nägemus laevade kui tõeliste liikuvate infrastruktuuride tähtsusest;

32. leiab, et äärepoolseimate piirkondade ühendusi mandri- Euroopa ja ELi mittekuuluvate naaberriikidega tuleb eriti arvesse võtta. Kõnealustele piirkondadele omased puudulikud transpordiühendused asetavad piirkonnad halvemasse olukorda ja takistavad neil saamast täiel määral osa Euroopa ühisturust ja arendamast majandustegevust piirkondlikul tasandil;

33. väljendab kahetsust selle pärast, et 2011. aasta valge raamat tähendab võrreldes 2001. aasta valge raamatuga (mille tulemusena loodi meremagistraalid) meretranspordi toetamise poliitika osas tagasiminekut, ning eriti selle pärast, et valgele raamatule lisatud algatuste nimekirjas ei ole teavet ei meremagistraalide ega Marco Polo programmi tuleviku kohta;

34. on samuti seisukohal, et piirkonnad, kus transpordisektori tekitatud heitmed põhjustavad seoses topograafiliste tingimustega märkimisväärselt tõsisemaid kahjustusi (nagu mäepiirkondades), vajavad eraldi eeskirju ja meetmeid, et vähendada liikluse mahtu ja sellega seotud mõjusid sel määral, et oleks võimalik välistada inimtervisele ja keskkonnale tekitatavad kahjustusi;

35. leiab, et vaja on teha täiendavaid jõupingutusi, et soodustada paremaid ja tõhusamaid lahendusi, mis parandavad mandri- Euroopa territooriumi transpordiühendusi Euroopa saarte ja äärepoolseimate piirkondadega ning nende ühendusi väljaspool ELi välispiire asuvate piirkondadega;

36. soovib ka toonitada, et lisaks Ida- ja Lääne-Euroopa kontaktide tugevdamisele on nii ühtekuuluvuse kui ka konkurentsivõime seisukohast oluline soodustada tõhusaid kontakte ühelt poolt Kesk-Euroopa ja teiselt poolt Euroopa välispiiridel ja kaugemal asuvate piirkondade vahel, mis seovad Euroopat Vahemere ja Atlandi piirkondadega. Selles osas soovib komitee rõhutada sadamate ja lennujaamade ning nende sisemaaga ühendatuse tähtsust ELi integreerimisel maailmaturul, eriti Aafrika, Ameerika ja Aasia piirkondades, ning Atlandi ookeani saarte strateegilist potentsiaali logistiliste transpordiplatvormidena;

37. märgib, et suuri jõupingutusi tehakse ka selleks, et dokumendi „Suunised transpordi kohta Euroopas ja naaberpiirkondades” raames komisjoni poolt määratletud viit peamagistraali sihipäraselt üles ehitada. Sellega seoses vajab keskmagistraal suuri jõupingutusi nii ELi kui ka selle ääres asuvate riikide poolt. Tervitatav on eesmärk muuta keskviirgustik üleeuroopalise transpordivõrgu raames paindlikuks. Siin on vaja läbipaistvaid hindamismeetodeid, mis tagavad nii investeerimiskindluse kui ka üleeuroopaliste transpordivõrkude pideva ajakohastamise ja täiendamise;

38. väljendab heameelt ettepaneku üle vaadata läbi teenindusaegade määrus, et tõhustada lennuväljade läbilaskevõimet. Tähtis on hoolikalt järele mõelda, enne kui võetakse vastu lõplik otsus uute lennugraafikute kohta, eelkõige linnapiirkondades asuvate lennujaamade puhul, kus keskkonnamõju on suurem;

39. rõhutab, et oluline on viia konkurentsivõime ja sotsiaalküsimused omavahel kooskõlla ja pidada sotsiaalset dialoogi, et vältida sotsiaalseid konflikte, mis on tõendatult põhjustanud tõsist majanduslikku kahju mitmes sektoris;

40. pooldab esitatud algatusi, mille eesmärk on parandada julgeolekut lennu- ja meretranspordiga seotud poliitikat, õigusakte ja kontrolli käsitleva ELi kõrkehõlmava lähenemisviisi abil. Eelkõige täiustatud kontrollimeetodite edendamine, mis võimaldab minimaalse sekkumisega kontrollida suurt arvu reisijaid, ent arvestab samas täielikult reisijate põhiõigusi, on äärmiselt oluline;

41. pooldab komisjoni eesmärki saavutada hukkunute arvu nulltase maanteetranspordi turvalisusega, ent tunnistab samas, et nende väga kaugeulatuvate eemärkidega kaasnevad ELile suured väljakutsed. Siinkohal tuleks kasutada diferentseeritud lähenemist, vaadates näiteks, milline on seos liiklustiheduse ja liiklusõnnetuste ohvrite arvu vahel. Linnade ja piirkondade vahel on nimelt suured erinevused surmaga lõppenud liiklusõnnetuste arvu ja juba võetud meetmete osas. Linnadele ja piirkondadele, mis on juba võtnud tõhusaid meetmeid, mille tulemusena on vähenenud liiklusõnnetuste ohvrite arv, kaasneks üldise normi kehtestamisega ebaproportsionaalselt suur koormus. Liiklusohutuse saavutamise ei sõltu üksnes tehnoloogiast, vaid ka inimkäitumisest. Selles valdkonnas soovib komitee ühtlustada perioodilised sõidukite ülevaatused ning viia maanteetranspordi turvalisuse teema sisse Euroopa autokoolide õppekavadesse. Sellist ühtlustatud ülevaatus võiks kasutada ka teiste aspektide, nagu näiteks kasvuhoonetega seotud heitkoguste puhul. Liikluse mahu vähendamiseni ja seega liiklusohutuse märkimisväärse tõusuni võib viia ka inimeste käitumismalli muutumine;

42. leiab, et liiklusohutuse valdkonna meetmed peaksid põhinema headel tavadel ja need peaksid jätma ruumi kohaliku olukorraga kohandamiseks. Selles kontekstis soovime ka viidata komitee varasematele arvamustele, mis käsitlevad poliitikasuuniseid liiklusohutuse valdkonnas aastateks 2011–2020;

43. märgib, et raudteetranspordi osas peaks Euroopa raudteeliikluse juhtimissüsteemi kasutamine muutuma tavapäraseks kõigil raudteeliinidel. Erilist tähelepanu tuleb pöörata piiri ületavatele ühendustele, mille puhul erinevad ohutussüsteemid tingivad veel kitsaskohti;

44. sellega seoses kinnitab taas oma toetust raske vigastuse erinevate määratluste ühtlustamisele, et liiklusohutuspoliitikat oleks võimalik paremini jälgida ja hinnata. Lisaks teeb komitee ettepaneku tagada juurdepääs liikluseeskirjade rikkumiste registreerimisele ja nende koostalitlusvõime, et võimaldada kohaldada sanktsioone, võttes asjakohaselt arvesse teistes liikmesriikides toime pandud rikkumisi;

Innovatsioon tulevikus – tehnoloogia ja käitumine

45. toetab jõuliselt Euroopa transpordialase teadus- ja innovatsioonipoliitika valges raamatus esitatud nägemust, mis näeb ette ühised teadusuuringutealased jõupingutused. Komitee nõustub ka sellega, et vaja on tegeleda järgmiste valdkondadega: uued mootorid, materjalid ja mudelid, mis suurendavad sõidukite jõudlust; uued energiaallikad ja jõuseadmed, mis võimaldavad energiat keskkonnasäästlikumalt kasutada; info- ja kommunikatsioonisüsteemid, tänu millele muutub võrkude kasutamine paremaks ja nende toimimine ohutumaks ja turvalisemaks;

46. pooldab valge raamatu ettepanekut kehtestada nõuetekohased standardid kõikide transpordiliikide CO₂-heite suhtes, keskkonnasäästlike sõidukite laadimiseks vajaliku infrastruktuuri koostalitlusvõimet käsitlevad eeskirjad ning tankimiseks vajalike infrastruktuure käsitlevad suunised ja normid. Kõik see peab toimuma kohalike ja piirkondlike omavalitsuste osalusel;

47. rõhutab, et oluline on selline ELi poliitika, mis oleks suunatud sõidukite probleemide lahendamisele heiteallika juures, kasutades selleks kasvuhoonetega seotud heitkoguste ning müra ja õhusaaste standardeid koos sõidukite aktiivse ja passiivse ohutuse suurendamise standarditega. Seejuures on hädavajalik, et põhimõtteliste tehniliste paranduste sisseviimine sõidukitehnikas käiks käsikäes mürataseme ja õhusaaste piirmääradest kinni pidamisega;

48. leiab, et liiklus- ja reisimisharjumused on valge raamatu eesmärkide täielikuks saavutamiseks olulise tähtsusega. Seepärast pooldab komitee kõiki valge raamatu algatusi, mille eesmärk on suurendada inimeste teadlikkust alternatiivsetest eratranspordivõimalustest, ja meetmeid sõidukijuhi käitumise parandamiseks.

Siiski leiab komitee, et reisimisharjumuste valdkonnaga tuleb rohkem tegeleda, eelkõige valmistada Euroopa üldsust tulevikus ette muutma oma suhtumist liikuvusse ning kohandada nõuetele vastavat transpordinfrastruktuuri;

Linnaliiklus

49. kiidab heaks valge raamatu ettepaneku töötada välja linnaliikluskeskkonna kavade. Säästva linnalise liikumiskeskonna kavade väljatöötamine vähemalt suurte linnade jaoks oli peamine nõue Regioonide Komitee arvamuses rohelise raamatu kohta;

50. märgib, et komisjon juhib tähelepanu asjaolule, et suur osa transpordisüsteemi välismõjudest avalduvad eelkõige linna- ja piirkondades. Just kohalikud ja piirkondlikud omavalitsused teavad kõige paremini, kuidas neid probleeme lahendada. Seepärast on tähtis, et just nende käsutuses oleksid vajalikud vahendid nimetatud probleemide lahendamiseks. Subsidiaarsuse põhimõtet tuleb austada, ent EL saab kohalikul ja piirkondlikul tasandil tehtavat tööd toetada, innustades koostööd ja kogemuste tutvustamist ning tõstes teadlikkust;

51. toetab stimuleerivaid meetmeid säästlike linnalise liikumiskeskonna kavade ja linnaliikluskeskkonna auditite koostamiseks, ent seejuures peab otsustamine jääma asjaomastele kohalikele ja piirkondlikele omavalitsustele täielikus kooskõlas subsidiaarsuse põhimõttega. Komitee kordab oma varasemat seisukohta, et 2014.–2020. aasta finantsperspektiivi raames tuleks luua uus rahastamisvahend, mille abil saaks kaasrahastada linnalise liikumiskeskonna kavasid. Linnaliikluskeskkonna auditite taotluse esitamine võiks näiteks aidata kaasa Euroopa aastaauhinna väljaandmise protsessile, et tõsta esile silmapaistvaid ja järgimist vääriivaid transpordialgatusi. See auhind omakorda oleks osa üleeuroopalise sinise lipu süsteemile sarnanevast süsteemist, kus auhind määratakse madala keskkonnasaaste taseme ja väheste liiklusummikutega piirkondadele, nagu komitee on varem soovitanud;

52. leiab, et hästi planeeritud linnad, mis võtavad kasutusele tõhusamad tootmisprotsessid ja kõrvaldavad üleliigsed transpordilahendused, soodustavad paremat juurdepääsu kaupadele, inimestele ja teenustele. Komitee soovib linnaplaneerimise ja liikuvuse kavandamisega integreeritumalt tegeleda;

53. ootab innukalt kohalike algatusi linnateede kasutamise maksustamiskavade ning juurdepääsu piiramise kavade kehtestamise kohta ja toetab ühiste tehniliste standardite kehtestamist koostalitlusvõime tagamiseks, jälgides samas, et need kohalikud algatused ei looks uusi tehnilisi takistusi vabale liikumisele Euroopa Liidus;

54. rõhutab tehnoloogiliste ja korralduslike lahenduste, näiteks infotehnoloogiate võtmerolli selliste uute liikuvusvõimaluste toetamisel, mis põhinevad kõikide reisi- ja kaubaveotranspordi liikide kombineeritud kasutamisel (nt eri transpordiliikide elektroonilised piletisüsteemid, kaupade ühendvedude dokumentatsioon, elektrooniline marsruut, kaubavedude jälgimine,

reaalajas teave saadetiste kohta), et olemasolevaid kergemaid transpordivahendeid võimalikult optimaalselt kasutada (ühisomandis sõidukid, lühikeste sõitude puhul elektriautode kasutamine, ühisauto, koossõit, transpordivõrgustiku ja -ühenduste projekteerimine, bussi ja trammi kasutamise prioriteediks seadmine). Kohaliku ja piirkondliku transpordisüsteemi juhtimine on tähtis ülesanne, mida ei ole valges raamatus käsitletud;

55. soovib välja töötada strateegia peaaegu saastevaba linnaliikluse logistika loomiseks, võttes arvesse nii maakasutuse planeerimise aspekte, juurdepääsu raudteele, merele ja jõgedele kui ka maksustamise ja sõidukitehnoloogiaga seotud standardeid, edendades ühiseid riigihankeid ärilisel otstarbel kasutatavate väheste CO₂-heitega sõidukite (nt kaubikud, taksod, bussid jne) ostmiseks;

56. kutsub üles võtma paremini arvesse transpordipoliitika linnamõõtmega ja ruumilise planeerimise laiema kontseptsiooni vahelist seost, et parandada mitte ainult linnatransporti ja infrastruktuuri, vaid võidelda ka valglinnastumise vastu ning vaadata üle linna ja selle vahetu keskkonna (linna ja maakeskkonna) suhe, erilist tähelepanu tuleks seejuures pöörata ühiskondliku linnalähitranspordi laiendamisele;

Tänapäevane infrastruktuur ning arukas hinnakujundus ja rahastamine

57. osana käimasolevast üleeuroopalise transpordivõrgu poliitika läbivaatamisest toetab Euroopa strateegiliste infrastruktuuride põhivõrgu loomist, et ühendada omavahel kõik ELi piirkonnad ja peamised transpordi- ja logistikakeskused, ning aidata kaasa Euroopa ühtse transpordipiirkonna kujundamisele, mille puhul tuleks eemaldada kitsaskohad ja ette näha asjakohased ühendused maailmatasemel;

58. märgib, et valges raamatus nimetatud eesmärgid ei ole võimalik täielikult saavutada, kui asjakohased vahendid ei ole paigas, pidades silmas ühtekuuluvuse piirkondlikku eripära eri liikmesriikides ning stabiilsuse ja kasvu pakti raames võetud kohustusi. Tuleb märkida, et valges raamatus välditakse ELi transpordipoliitikale ja infrastruktuuridele eraldatavate eelarveliste ja eelarveväliste rahastamisallikate valdkonda. Sellega seoses toetab komitee ettepanekut kasutada Euroopa laene ja eurovõlakirju peamiste vahenditena vajalike transpordinfrastruktuuride rahastamiseks. Regioonide Komitee tuleb meelde, et see suur investeering nõuab tõelist poliitilist taht kõige kõrgemal tasandil. Ilma selleta jäävad piirkonna konkurentsivõime jaoks hädavajalikud ELi transpordipoliitika eesmärgid vaid tühjadeks lubadusteks;

59. märgib, et ühtekuuluvuspoliitikas on oma eesmärgid, mis moodustavad osa ühtsest lähenemisviisist piirkondlikule arengule, ja selle eelarve kasutamine Euroopa transpordivõrgustiku poliitika rahastamiseks ei ole soovitatav. Samas tuleks toetada ühtekuuluvuspoliitikast rahastatavate infrastruktuuriprojektide ja ELi transpordipoliitika eesmärkide omavahelist sidusust;

60. rõhutab vajadust vaadata läbi tulevases ELi eelarves kavandatud vahendid transpordinfrastruktuurile ja innustada erasektorit rohkem ja läbipaistvamalt osalema. Komitee pooldab lisaks ka transpordisektori uute rahastamisvahendite edendamist, eelkõige ELi projektivõlakirjade algatuse kaudu;

61. märgib, et välismõju arvessevõtmine, maksumoonutuste ja põhjendamatute toetuste kõrvaldamine ning vaba ja moonutusteta konkurentsi tagamine peaksid olema osa uuest mudelist, mis põhineb turuvalikute ja jätkusuutlikkusvajaduste kooskõla tagamisel. Seepärast toetab komitee arukat hinnakujundust ja maksustamist, mille eesmärk on võtta täielikult ja kohustuslikult arvesse maantee- ja raudteetranspordi väliskulud, kohaliku saaste ja müraga seotud kulud sadamates ja lennuväljadel ning laevade tekitatud õhusaastega seotud kulud, ning soovib kaaluda väliskulusid arvesse võtvate maksude kohustuslikku kohaldamist kõikide ELi siseveekogude suhtes. Alternatiivide nappust saarte ja äärepoolseimate piirkondadega transpordiühenduse pidamisel tuleb arvesse võtta, kehtestades hinnad transpordi väliskulude sisestamisel;

62. rõhutab siiski vajadust võtta edaspidistes väliskulude sisestamise eeskirjades (Eurovignette ja selle järelmeetmed) arvesse äärealade eripiiranguid. Igasuguse sättega, mille puhul ei ole arvestatud kaugusest tingitud piiranguid, karistatakse kaugemate piirkondade ettevõtjaid;

63. toonitab, et hoolimata selle meetme tähtsusest tunduvad 2016. ja 2020. aastaks seatud eesmärgid väga kõrgeleennulised ning arvestades eelnevaid ja praeguseid kogemusi (nt Eurovignette'i direktiiv) on neid väga raske ellu viia;

Välismõõde

64. toetab täielikult valge raamatu välismõõdet käsitlevat osa. Siinkohal juhib komitee tähelepanu sellele, et on tähtis laiendada siseturueeskirju rahvusvahelistes organisatsioonides tehtava töö kaudu, edendada kahe- ja mitmepoolse koostöö kaudu Euroopas kehtivaid ohutuse, turvalisuse, eraelu puutumatus ja keskkon-naalaseid nõudeid kogu maailmas ning tugevdada transpordi-alast dialoogi põhipartneritega;

65. kutsub Euroopa Komisjoni üles ELi transpordisüsteemi rahvusvahelise mõõtme kontseptsiooni paremini välja arendama ja palub Euroopa Komisjonil võtta täiel määral arvesse transpordi Vahemere ja Atlandi mõõdet, mis avaldab kahtlemata mõju transpordi arengule Euroopa Liidus ja mis on esmatähtis vahend Vahemere kahe kalda olulise koostöö tugevdamiseks ning konkurentsivõimeliseks ja jätkusuutlikuks integreerumiseks maailmaturul.

Brüssel, 30. juuni 2011

Regioonide Komitee
president
Mercedes BRESSO