

Kolmapäev, 9. september 2015

P8_TA(2015)0310

2011. aasta transpordipoliitika valge raamatu rakendamine**Euroopa Parlamendi 9. septembri 2015. aasta resolutsioon 2011. aasta transpordipoliitika valge raamatu rakendamise kohta: vahekokkuvõte ja edasised sammud säästva liikuvuse suunas (2015/2005(INI))**

(2017/C 316/16)

Euroopa Parlament,

- võttes arvesse komisjoni valget raamatut „Euroopa ühtse transpordipiirkonna tegevuskava – Konkurentsivõimelise ja ressursitõhusa transpordisüsteemi suunas“ (COM(2011)0144),
- võttes arvesse transpordi- ja turismikomisjoni 17. märtsil 2015 peetud avalikku arutelu teemal „Transpordipoliitika valge raamat – vahekokkuvõte ja edasised sammud säästva liikuvuse suunas“,
- võttes arvesse Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee 22. aprilli 2015. aasta arvamust „Euroopa ühtse transpordipiirkonna tegevuskava – edusammud ja väljakutsed“,
- võttes arvesse oma 15. detsembri 2011. aasta resolutsiooni Euroopa ühtse transpordipiirkonna tegevuskava ning konkurentsivõimelise ja ressursitõhusa transpordisüsteemi kohta ⁽¹⁾,
- võttes arvesse oma 6. juuli 2010. aasta resolutsiooni transpordi jätkusuutliku tuleviku kohta ⁽²⁾,
- võttes arvesse oma 12. juuli 2007. aasta resolutsiooni liikumisvõimelise Euroopa kohta – jätkusuutlik liikuvus meie mandril ⁽³⁾,
- võttes arvesse oma 12. veebruari 2003. aasta resolutsiooni komisjoni valge raamatu „Euroopa transpordipoliitika aastani 2010: aeg otsustamiseks“ kohta ⁽⁴⁾,
- võttes arvesse komisjoni valget raamatut „Euroopa transpordipoliitika aastani 2010: aeg otsustamiseks“ (COM(2001)0370),
- võttes arvesse 2015. aasta detsembris Pariisis toimuvat ÜRO kliimamuutuste raamkonventsiooni osaliste 21. konverentsi,
- võttes arvesse energialiidu paketti ja teatist „Vastupidava energialiidu ja tulevikku suunatud kliimamuutuste poliitika raamstrateegia“ (COM(2015)0080),
- võttes arvesse Euroopa Ülemkogu 23.–24. oktoobri 2014. aasta järeldusi kliima- ja energiapoliitika raamistiku kohta aastani 2030,
- võttes arvesse komisjoni teatist „Euroopa digitaalse ühtse turu strateegia“ (COM(2015)0192),
- võttes arvesse komisjoni teatist „Ühiselt konkurentsivõimelise ja ressursitõhusa linnalise liikumiskeskonna suunas“ (COM(2013)0913),
- võttes arvesse oma 27. septembri 2011. aasta resolutsiooni Euroopa liiklusohutuse kohta aastatel 2011–2020 ⁽⁵⁾,
- võttes arvesse kodukorra artiklit 52,

⁽¹⁾ ELT C 168 E, 14.6.2013, lk 72.⁽²⁾ ELT C 351 E, 2.12.2011, lk 13.⁽³⁾ ELT C 175 E, 10.7.2008, lk 556.⁽⁴⁾ ELT C 43 E, 19.2.2004, lk 250.⁽⁵⁾ ELT C 56 E, 26.2.2013, lk 54.

Kolmapäev, 9. september 2015

- võttes arvesse transpordi- ja turismikomisjoni raportit (A8-0246/2015),
- A. arvestades, et transpordipoliitika valges raamatus on esitatud ambitsioonikas tegevuskava Euroopa transpordisüsteemi muutmiseks ja Euroopa tegeliku ühtse transpordipiirkonna loomiseks;
- B. arvestades, et transpordisektor on üks ELi majanduse liikumapanevaid jõude, sest see annab tööd ligikaudu 10 miljonile inimesele ja umbes 5 % SKPst ning peaks jääma täiendava majanduskasvu ja töökohtade loomise eestvedajaks ning edendama konkurentsivõimet, säästvat arengut ja territoriaalset ühtekuuluvust;
- C. arvestades, et transpordisektor on valdkond, kus Euroopa on nii tootmise kui ka vedude osas maailmas juhtpositsioonil, ning on otsustava tähtsusega, et Euroopa transpordisektoris jätkuks jätkusuutlik areng, investeerimine ja uuenedmine, et säilitada oma tehnoloogialane juhtpositsioon maailmas, jätkata oma standardite eksportimist kogu maailmas ja säilitada oma konkurentsipositsioon kõikide globaalse majanduse transpordiliikide puhul, mida järjest rohkem iseloomustab mõjuvõimsate uute osaliste ja uute ärimudelite esilekerkimine;
- D. arvestades, et meie ühiskonna alustalad on digiteerimise, linnastumise, üleilmastumise ja demograafiliste muutuste tõttu muutumas ning vajame praeguste transpordipoliitika paradigmat rõhuasetuse muutmist, et need suudaksid tulevaste väljakutsetega toime tulla;
- E. arvestades, et transport on äärmiselt oluline isikute, kaupade ja teenuste vaba liikumise jaoks, millel põhineb ühtne turg, ning et vaba liikumine on liidus integratsiooni võimas edasiviiv jõud ning Euroopa tööstuse ja kaubanduse tulemuslikkuse jaoks esmatähtis tegur;
- F. arvestades, et transpordisektor sõltub jätkuvalt peaaegu täielikult fossiilkütustest ja on ainus sektor, kus kasvuhoonegaaside heitkogused on viimase 25 aasta jooksul suurenenud ning kus ilma hiljutise majanduslanguseta oleksid heitkogused olnud veelgi suuremad;
- G. arvestades, et kooskõlas valges raamatus sätestatud eesmärkidega on vaja kiiresti suurendada transpordisüsteemi energiatõhusust ja säästvust ning vähendada selle sõltuvust naftast ja fossiilsetest energiaallikatest kulutõhusal viisil, ilma konkurentsivõimet vähendamata ja liikuvust piiramata;
- H. arvestades, et täiustatud säästlikel biokütustel, eelkõige vastavalt jäätmekäitluse hierarhiale⁽¹⁾ jäätmetest ja jääkidest toodetud kütustel, on kasutamata potentsiaali Euroopa transpordisüsteemi naftasõltuvuse vähendamiseks ning transpordisektorist pärinevate kasvuhoonegaaside heitkoguste piiramiseks;
- I. arvestades, et on väga oluline tagada üleeuroopalise transpordivõrgu (TEN-T) edukas arendamine kokkulepitud ajavahemiku jooksul, et ühendada tõhusalt ELi kõikide piirkondade transpordivõrgud ja ühendada seeläbi ka geograafiliselt perifeersed alad ELi keskusega, ning kaotada infrastruktuuride arengu- ja hooldustaseme erinevused, eriti liidu ida- ja lääneosa vahel;
- J. arvestades, et investeerimine transpordi infrastruktuuri mõjutab positiivselt majanduskasvu, töökohtade loomist ja kaubandust, ning seepärast on vaja kaotada tõkked, mis takistavad erasektori investeeringuid transpordi infrastruktuuri;
- K. arvestades, et transpordi infrastruktuur nõuab tavaliselt pikaajalist rahastamist ning investeeringute tase on seadusandjate, projektiarendajate ja finantssektori kindlustunde puudumise tõttu viimasel ajal vähenenud;

⁽¹⁾ Nagu on määratletud Euroopa Parlamendi ja nõukogu 19. novembri 2008. aasta direktiivi 2008/98/EÜ (mis käsitleb jäätmeid ja millega tunnistatakse kehtetuks teatud direktiivid) artiklis 4.

Kolmapäev, 9. september 2015

- L. arvestades, et ühistranspordi infrastruktuuri on kogu ELis palju aastaid tõsiselt alarahastatud, ning arvestades, et parema infrastruktuuri loomine jalakäijate, eakate ja piiratud liikumisvõimega reisijate jaoks on osa liidu eesmärkidest ning selle jaoks tuleb eraldada täiendavaid rahalisi vahendeid;
- M. arvestades, et valge raamatu üks põhieesmärk peaks olema isikute ja nende kui reisijate õiguste seadmine transpordipoliitika keskseks eesmärgiks;
- N. arvestades, et innovatsioonil ja intelligentsetel transpordisüsteemidel peaks olema oluline roll kõigile kättesaadava moodsa, tõhusa, säästva ja koostalitleva Euroopa transpordisüsteemi arendamises;
- O. arvestades, et mitmeliigilised võrgud ning erinevate transpordiliikide ja -teenuste integreerimine võivad olla kasulikud reisijate- ja kaubaveo transpordiühenduste ja tõhususe suurendamiseks, aidates seeläbi vähendada süsinikdioksiidi ja muid kahjulikke heitkoguseid;
- P. arvestades, et Euroopa tegelikku ühtset transpordipiirkonda ei ole võimalik luua ilma ELi õigusaktide tõhusa rakendamiseta liikmesriikides ning vajaduse korral kehtiva õigusraamistiku lihtsustamiseta, et tagada õiguslik selgus ja õigusnormide parem järgimine;
- Q. arvestades, et on vaja kõrvaldada kõik veel säilinud tõkked, tehnilised ühildumatused ja koormavad haldusmenetlused, mis takistavad täielikult integreeritud transpordisüsteemi saavutamist, ning vaja on avaldada vastuseisu kõikidele liikmesriikide kehtestatud uutele meetmetele, millega seatakse kaupade ja teenuste vabale liikumisele takistusi;
- R. arvestades, et turu edasise avamisega peavad kaasnema kvaliteetsed töökohad ja inimväärsed töötingimused, kõrgetasemelised teenused ja õiglane konkurents kõikides liikmesriikides;
- S. arvestades, et komisjoni viimasest aruandest liiklusohutuse kohta Euroopa Liidus⁽¹⁾ nähtub, et liiklussurmade arv ELis vähenes 2014. aastal 1 % võrra, mis on märkimisväärselt tagasihoidlikum võrreldes 2012. aastal ja seejärel 2013. aastal registreeritud 8 % vähenemisega;

Valge raamatu rakendamine ja vahekokkuvõte

1. väljendab heameelt komisjoni kavatsuse üle koostada valge raamatu vahekokkuvõtte, et hinnata tehtud edusamme ja pakkuda raamatus esitatud eesmärkide saavutamiseks täiendavaid meetmeid; on seisukohal, et kuigi on liiga vara, et hinnata igakülgselt paljude alates valge raamatu vastuvõtmisest võetud poliitikameetmete mõju, on vaja teha vahekokkuvõtte, et saada ülevaade valge raamatu lisas loetletud 40 algatuse ja 131 meetme rakendamise hetkeseisust;
2. kinnitab oma toetust valges raamatus seatud sihtidele ning konkurentsivõimelise ja ressursitõhusa transpordisüsteemi kümnele eesmärgile (kriteeriumid, mida järgides saavutatakse kasvuhoonegaaside heite 60 % vähendamine); rõhutab, et vahekokkuvõttes tuleks säilitada 2011. aastal seatud eesmärkide kõrge tase, ja teeb ettepaneku rakendada konkreetseid, realistlikke ja tõendus põhiseid meetmeid ja algatusi, et suurendada, kiirendada ja ühtlustada jõupingutusi nende eesmärkide saavutamiseks; kutsub komisjoni üles hindama, missuguses ulatuses on valges raamatus sätestatud meetmete loetelu selle üldiste eesmärkide saavutamiseks piisav, ning teha ettepanek täiendavate seadusandlike meetmete võtmiseks;
3. kutsub komisjoni üles ajakohastama valges raamatus sätestatud heitkoguste vähendamise eesmärgi kooskõlas parlamendi 5. veebruari 2014. aasta resolutsiooniga kliima- ja energiapoliitika raamistiku kohta aastani 2030⁽²⁾ ning Euroopa Ülemkogu 23.–24. oktoobri 2014. aasta järeldustega kliima- ja energiapoliitika raamistiku kohta aastani 2030, ning pakkuda välja meetmed transpordi heitkoguste edasiseks vähendamiseks, et aidata liikmesriikidel saavutada üldine siduv eesmärk: vähendada liidus 2030. aastaks kasvuhoonegaaside heiteid 1990. aastaga võrreldes vähemalt 40 % (mille puhul heitkogustega kauplemise süsteemi (HKS) kuuluvates ja mittekuuluvates sektorites vähendatakse heitkoguseid 2030. aastaks vastavalt 43 % ja 30 % võrreldes 2005. aastaga);

⁽¹⁾ Liiklusohutus Euroopa Liidus, Euroopa Komisjon, märts 2015.

⁽²⁾ Vastuvõetud tekstid, P7_TA(2014)0094.

Kolmapäev, 9. september 2015

4. rõhutab, et 2030. aastaks seatud kasvuhoonegaaside heitkoguste vähendamise eesmärk transpordi valdkonnas tuleb seada tasemele, mis võimaldab valges raamatus kehtestatud pikaajalise eesmärgi – vähendada transpordist tulenevaid kasvuhoonegaaside heitkoguseid 2050. aastaks vähemalt 60 % – saavutamist; kutsub sellega seoses komisjoni üles esitama laiaulatusliku strateegia transpordisektori CO₂-heite vähendamiseks;

Üldpõhimõtted: transpordiliikide vahetumine ja koostoimimine

5. rõhutab, et Euroopa säästva liikuvuse poliitika peab tuginema suurele hulgale poliitilistele vahenditele, et kulutõhusal viisil minna üle vähem saastavatele ja kõige energiatõhusamatele transpordiliikidele; juhib tähelepanu, et transpordiliikide osakaalu muutmine ei ole eesmärk iseeneses, vaid on vajalik selleks, et kaotada praeguse transpordisüsteemi toimimisega kaasnevad kahjulikud tagajärjed, nagu ummikud, õhusaaste, müra, õnnetused ja kliimamuutused; tunnistab, et ühelt transpordiliigilt teisele ülemineku poliitika ei ole siiani rahuldavaid tulemusi andnud; rõhutab seepärast, et kõiki transpordiliike tuleks optimeerida ning muuta keskkonnasõbralikumaks, ohutumaks ja energiatõhusamaks, et saavutada nii liikuvuse kui ka keskkonnakaitse kõrge tase;

6. on seisukohal, et reisijate- ja kaubaveo areng on suuresti sõltuv eri transpordiliikide tõhusast kasutamisest ja et Euroopa transpordipoliitika peaks seega põhinema transpordiliikide tõhusal koostoimimisel, mille puhul tuleks võimaluse korral esikohale seada kõige energiatõhusamate ja säästvamate transpordiliikide kasutamine; usub, et selle tulemusel toimub optimaalne ümberpaigutamine eri transpordiliikide vahel ja see tagab koostalitlusvõime transpordiliikide piires ja vahel, edendab säästvamaid transpordi- ja logistikaahelaid ning soodustab sujuvaid liiklusvoogusid transpordiliikide lõikes ja sõlmkohtades;

Ajakohane infrastruktuur ja arukas rahastamine

7. kutsub komisjoni üles esitama ettepanekuid, et näha kõikide reisijate- ja kaubaveo transpordiliikide puhul ette väliskulude sisestamine, kohaldades ühist, sidusat ja läbipaistvat ELi meetodikat ning võttes arvesse iga transpordiliigi eripära, mis hõlmab juba arvesse võetud välismõju ühtset analüüsimist, et vältida topeltmaksustamist; nõuab konkreetseid meetmeid, et tagada „kasutaja maksab“ ja „saastaja maksab“ põhimõtete, sealhulgas suuniste ja parimate tavade laialdasem rakendamine, ning võrdsemad võimalused transpordiliikide vahel, kaotades selleks vajaduse korral keskkonnale kahjutekitavad maksusoodustused ning säilitades samal ajal kõikide ELi piirkondade konkurentsivõime;

8. kutsub komisjoni üles esitama üldise raamistiku sõiduaudote ja väikeste tarbesõidukite riiklike teemaksukavade jaoks, millega ei tohiks diskrimineerida kolmandate riikide elanikke ja millega seatakse esikohale vahemaapõhised kasutusmaksud; kutsub liikmesriike üles eraldama infrastruktuurimaksudest saadavat tulu turvalise transpordi infrastruktuuri ehitamiseks ja hooldamiseks ning transpordiga seotud keskkonnaprobleemide leevendamiseks;

9. rõhutab, et üleeuroopalise transpordivõrgu lõpuleviimine on jätkuvalt säästvama, tõhusama, sujuvama mitmeliigilise transpordisüsteemi ning kauba ja reisijate tasakaalustatuma transpordiliikide vahelise jaotuse üheks eeltingimuseks; rõhutab, et ELi toetuse saamiseks kõlblike projektide väljavalimisel tuleb keskenduda üheksale põhivõrgukoridorile, puuduvate ühenduste loomisele, eelkõige piiriülestes lõikudes, kitsaskohtade kaotamisele, olemasoleva infrastruktuuri uuendamisele, innovatiivsetele transpordilahendustele, koostalitlusvõimele ning mitmeliigilise transpordi terminalide ja linnatranspordisõlmede väljaarendamisele; samuti tuleks panna suuremat rõhku Euroopa lisaväärtusele, perifeerseid piirkondi, saari, mägi- või äärepoolsemaid piirkondi ühendava infrastruktuuri väljaarendamisele, ning selliste projektide toetamisele, mis ühendavad üleeuroopalise transpordivõrgu ELi naaber- ja kandidaatriikide infrastruktuuri võrgustikega;

10. on seisukohal, et ELi rahastamine peaks kajastama tegelikke investeerimisvajadusi üleeuroopalise transpordivõrgu põhivõrgustiku lõpuleviimiseks 2030. aastaks ning et Euroopa ühendamise rahastu ning muude rahastamisvahenditega tuleks ergutada investeerimist transpordi infrastruktuuri, lähtudes üleeuroopalise transpordivõrgu ja Euroopa ühendamise rahastu suunistes kindlaks määratud prioriteetidest ning seades esikohale säästvad transpordivahendid, nagu raudtee-, siseveeteede ja lähimereveod; rõhutab, et kaasrahastatud projektid peaksid kajastama vajadust sellise infrastruktuuri järele, mis toob liidule konkurentsivõime ning majandusliku, sotsiaalse ja territoriaalse ühtekuuluvuse seisukohast kasu, mis vähendab keskkonnamõju miinimumini, mis on vastupidav võimalikule kliimamuutuste mõjule ja mis tagab kasutajate tervise ja turvalisuse;

Kolmapäev, 9. september 2015

11. nõuab Euroopa ühendamise rahastule eraldatud vahendite märkimisväärset suurendamist ning suuremat Euroopa pädevust riikidevaheliste transpordiühenduste ettevalmistamisel, rakendamisel ja rahastamisel ning infrastruktuuri rahastamisel;

12. rõhutab, et teede infrastruktuuri kvaliteet, mis mõjutab otseselt liiklusohutust, erineb kogu ELi ulatuses tugevalt, ning et üle 90 % liiklusõnnetustest leiavad aset liikmesriikide linnade ja maapiirkondade teedel; rõhutab, et seda tüüpi infrastruktuuri tulemuslikku rahastamist tuleb ELi erinevate poliitikavaldkondade ja -vahendite abil jätkuvalt edendada, eriti ühtekuuluvuspoliitika sihtriikides; rõhutab ühtlasi, et olemasolev infrastruktuur, sealhulgas kõrvalteedevõrk vajab nõuetekohast hooldamist;

13. rõhutab, et Euroopa Strateegiliste Investeeringute Fond (EFSI), mille komisjon pakkus välja Junckeri Euroopa investeerimiskava osana, peaks seadma prioriteediks säästva transpordi ja esmatahtsad infrastruktuuri projektid, mis loovad suurt ühiskondlikku, majanduslikku ja keskkonnaalast väärtust, ja keskenduma projektidele, mis edendavad kvaliteetsete töökohtade loomist, pikaajalist majanduskasvu, konkurentsivõimet, innovatsiooni ja territoriaalset ühtekuuluvust, sealhulgas säästvad linnaprojektid ja raudteeprojektid kooskõlas ELi transpordipoliitika eesmärkide ja õigusaktidega (üleeuroopalise transpordivõrgu põhivõrgustiku suunised, Euroopa ühendamise rahastu); selle raames tuleks rohkem tähelepanu pöörata uutele rahastamisviisidele, näiteks avaliku ja erasektori partnerlustele ja kontsessioonidele, ning neid rohkem kasutada; rõhutab, et Euroopa Strateegiliste Investeeringute Fondi poolt rahastatavate projektide valimine peab olema läbipaistev ning sellesse peavad olema kaasatud avaliku ja erasektori asjaomased sidusrühmad;

14. on seisukohal, et Euroopa Strateegiliste Investeeringute Fondi tuleks esmajärjekorras rahastada ELi eelarve jaotamata vahenditest ning alles viimase abinõuna mitmeaastase finantsraamistiku (2014–2020) rubriigi 1A alla kuuluvate programmide kasutamata vahenditest; rõhutab, et tagatisfondi rahastamine tuleks 2016. aastal toimuva mitmeaastase finantsraamistiku vahekokkuvõtte raames läbi vaadata, ning eri programmide tulemus- ja täitmismäärade analüüsi alusel tuleks kindlaks määrata alternatiivsed rahastamisvahendid, et vähendada võimalikult suures ulatuses vahendite ümberpaigutamist rubriigist 1A aastatel 2016–2020; rõhutab, et Euroopa Parlament ja nõukogu peaksid samuti uurima võimalusi, et hüvitada võimalikult suures ulatuses iga-aastase eelarvemenetluse raames kokku lepitud vahendite ümberpaigutamine ELi programmidest Euroopa Strateegiliste Investeeringute Fondi rahastamisallikateks mitmeaastase finantsraamistiku vahekokkuvõttele eelnevatel aastatel;

15. kinnitab oma toetust innovatiivsetele rahastamisvahenditele, mis võimaldavad erasektori rahastamise parema kasutamise abil avaliku sektori kulutusi optimeerida, kuid tuleb meelde, et mitmed transpordisektori projektid ei tooda piisavalt tulu, et ainult sellistele instrumentidele saaks loota, ning seepärast on neid vaja toetada subsiidiumitega;

16. rõhutab, et selleks, et võimaldada sõidukite ja olemasoleva infrastruktuuri tõhusamat, jätkusuutlikumat ja turvalisemat kasutamist ning pakkuda täiendavat läbilaskevõimet, ilma et tuleks kulutada aega, raha ja maad uue infrastruktuuri ehitamiseks, on vaja kiiresti rajada ja kasutusele võtta intelligentsed transpordisüsteemid; rõhutab raadiosageduste ja intelligentsete transpordisüsteemide koostalitlusvõime tulemusliku kasutamise tähtsust, et võimaldada kõigi transpordiliikide sujuvaid liiklusvoogusid sõlmkohtades; nõuab ELi satelliitnavigatsiooniprogrammide kasutuselevõtu- ja kasutusetappide õigeaegset rakendamist ning transpordirakenduste tulemuslikku väljatöötamist Galileo ja EGNOSe süsteemi raames;

Säästev transport ja linnaliikuvus

17. rõhutab, et transpordi energiatõhususe suurendamine peaks olema Euroopa transpordipoliitika üks esmatahtsaid eesmärke; rõhutab pakulist vajadust suurendada transpordisüsteemi kui terviku ressursitõhusust, et kasutada tulemuslikumalt ära olemasolevat võimsust, suurendada sõidukite kasutusmäära ja tagada riiklikul ja ELi tasandil avaliku sektori rahastamise eraldamine kõige suurema mõjuga meetmetele;

18. rõhutab, kui oluline on edendada elektritransporti ja elektrienergiaalset töötavaid ühistranspordisüsteeme, sidudes selle taastuvate energiaallikate kasutuselevõttuga elektrisektoris, seades esikohale jätkuva raudteevõrgu elektrifitseerimise ning trammivõrkude, elektribusside (trammide), elektriautode, elektri jõul liikuvate kahe-, kolme- ja neljarattaliste sõidukite, elektrijalgrataste ja väikeste elektrilaevade edendamise; rõhutab moodsate õhutrammide (köissõidukid) kui soodsate ja kergesti ehitatavate transpordivahendite potentsiaali linna ühistranspordisüsteemide läbilaskevõime suurendamiseks;

Kolmapäev, 9. september 2015

19. rõhutab alternatiivsete kütuste ja jõuseadmete kasutuselevõtu propageerimise tähtsust, eriti selliste kütuste ja jõuseadmete kasutuselevõttu, mille puhul on Euroopa tugevas tehnoloogilises eeliseisundis, et vähendada transpordi sõltuvust fossiilkütustest, parandada õhu kvaliteeti ning vähendada kasvuhoonegaaside heitkoguseid; taunib asjaolu, et neid tehnoloogiaid ei ole veel piisavalt kasutusele võetud, eriti avalikus transpordis;

20. märgib, et ühistranspordi kasutamist linnapiirkondades ei ole selgelt nimetatud valge raamatu kümne eesmärgi hulgas; usub, et tuleb seada uus sihtmärk kahekordistada ühistranspordi kasutamist linnapiirkondades aastaks 2030; rõhutab sellega seoses, et tuleb võtta meetmeid selliste rajatiste ja infrastruktuuri loomiseks, millega soodustada ühistranspordi kasutajate, sealhulgas eakate või puudega isikute ja osaliselt ühistransporti sõidu ajal kasutavate jalgratturite uksest-ukseni liikuvust; rõhutab, et selle eesmärgi saavutamiseks on vaja nõuetekohaseid investeeringuid, et eelkõige tagada ühistranspordi infrastruktuuri järjepidev hooldamine ja laiendamine; nõuab seepärast tungivalt, et liikmesriigid tagaksid linnade ühistranspordi infrastruktuuriprojektidele piisava, pikaajalise ja usaldusväärse rahastamise;

21. kutsub komisjoni üles aitama kohalikke, piirkondlikke ja riiklike ametiasutusi ja sidusrühmi, kes uurivad olemasolevaid ja uusi ELi rahastamisvõimalusi ühistranspordi jaoks ning töötavad välja innovatiivseid avaliku ja erasektori partnerluskavasid; juhib tähelepanu õpetlikule teabele, mille saab Euroopa Kontrollikoja eriaruandest nr 1/2014 „ELi toetatud ühiskondliku linnatranspordi projektide mõjususe“, milles hinnati ELi struktuurifondidest kaasrahastatud ühiskondliku linnatranspordi projektide rakendamist ja tõhusust ning seda, kuivõrd need vastavad kasutajate vajadusele ning saavutavad kasutamise osas oma eesmärgid;

22. rõhutab säästva linnalise liikumiskeskonna kavade tähtsust vahendina, mis aitab linnadel kasutada tulemuslikumalt transpordi infrastruktuuri ja teenuseid ning aitab suurendada erinevate liikumisviiside säästvat integreerimist linnaalasse, aidates seeläbi vähendada õhu ja müraareostust, CO₂-heidet, ummikuid ja liiklusõnnetusi; kutsub komisjoni üles jätkama säästva linnalise liikumiskeskonna kavade väljatöötamist ja edendamist; rõhutab, et Euroopa struktuuri- ja investeerimisfondide tuleks kasutada süsteemsemalt linnades, kus on välja arendatud kohaliku transpordi terviklik kava, nt säästva linnalise liikumiskeskonna kava, ning kindlaks määrata vajalikud meetmed kooskõlas asjaomastes õigusaktides sätestatud kriteeriumitega;

23. kutsub komisjoni üles tegema koostööd ühistranspordiettevõtjate ja ametiasutustega, et lihtsustada eri vahendite kaudu reisiteabe esitamist, sealhulgas sellise teabe esitamist, mis on ette nähtud puudega inimeste vajaduste rahuldamiseks, ning täitma suuremat rolli selliste ELi parimate tavade ning tingimuste kindlaksmääramisel, millega tugevdatakse reisijate õigusi linnade ühistranspordis; kutsub komisjoni ja liikmesriike üles pidama kinni kohustusest ühendada linnakeskused linnade ühistranspordi süsteemide abil äärelinnadega;

24. rõhutab, et linnaalad vajavad teatavat paindlikkust, mis võimaldaks neil täita täielikus kooskõlas subsidiaarsuse põhimõttega ELi õiguse kohaselt võetud kohustusi ning tagada liikuvusalaste lahenduste kohandamine konkreetsete tingimustega;

25. rõhutab, et transpordivahendite kasutajate käitumine on säästvama transpordisüsteemi arendamiseks võtmetähtsusega; nõuab algatusi, mis motiveeriks kasutajaid, eelkõige noori, ning paneksid neid kasutama ohutumaid ja säästvamaid transpordivahendeid (jala käimine, rattaga sõitmine, sealhulgas jalgrataste ühine kasutamine ja jalgrataste rentimine, ühistransport, autode ühine kasutamine), mida tuleks kasutada turvalise infrastruktuuri raames, ning pakkuma marsruudi planeerimist ja reaajas teavet, et intelligentsete transpordisüsteemide abil soodustada eri transpordiliikide kombineeritud kasutamist; kutsub komisjoni üles tegema kindlaks sellised paljude transpordiliikide omavahelise ühendamise parimad tavad, mida saaks rakendada teistes linnastutes;

26. rõhutab vajadust paremate riikliku ja ELi tasandi andmete järele, mis käsitlevad transpordikasutajate käitumist, eelkõige jala käimise, rattaga sõitmise ning meestele ja naistele iseloomulike reisimisharjumiste osas, mida kohalikud ametivõimud saaksid kasutada oma linnalise liikuvuse poliitika kujundamisel;

Kolmapäev, 9. september 2015

27. rõhutab vajadust võtta meetmeid, et toetada piirkondlikke programme rattateede võrgustike rajamiseks ja laiendamiseks laialdastes Euroopa piirkondades, et ergutada kodanikke võtma keskkonnaküsimustes rohkem vastutust, anda kõigile võimalus jalgrattaga sõita ning vähendada müraaastet, ummikuid ja linnasaastet;

28. rõhutab, kui tähtis on analüüsida ühistarbimise mudeli toetatavate uute liikuvuse vormide, sealhulgas autode ühiskasutuse positiivset mõju ühiskonnale; peab tähtsaks jagada liikmesriikide vahel parimaid tavasid, et viidaks läbi regulatiivne korrigeerimine, milles võetaks neid uksest ukseni innovatiivseid liikuvusplatvorme arvesse;

29. palub komisjonil jälgida eri liikmesriikides olukorda seoses selliste transpordivõrguettevõtjate käitamisega, kes viivad sõidukijuhte kokku reisijatega (kõige väljapaistvam näide on Uber), ja viima läbi selliste ettevõtete käitamisest tulenevate õiguslike, sotsiaalsete, majanduslike ja keskkonnavalaste tagajärgede hindamise, lisades sellele vajaduse korral asjakohased meetmed või soovitused innovatiivsete uute teenuste väljaarendamiseks Euroopas, võttes arvesse olemasolevaid taksoteenuseid;

30. kutsub komisjoni üles nõudma liikmesriikidelt ühistranspordiettevõtete ning traditsiooniliste takso- ja linnadevahelise transpordi ettevõtete vahel õiglaste konkurentsitingimuste tagamist õigusaktide järgimise, ohutuse, avalike teenuste osutamise kohustuse ja töötingimuste osas;

31. rõhutab, et kahe- ja kolmerattalised mootorsõidukid (mootorrattad, rollerid ja mopeedid) ja järjest rohkem elektrijõul töötavad kahe- ja kolmerattalised sõidukid täidavad säästvas liikuvuses olulist rolli, eriti linnapiirkondades, kus need aitavad lahendada ummikute ja parkimisprobleeme, pakkudes samuti lahendust väikelogistika jaoks; nõuab seega tungival, et nende sõidukite spetsiifilist disaini ja sellest tulenevat kasu tuleks nõuetekohaselt arvesse võtta ning kajastada transporti käsitlevates ELi õigusaktides ja suunistes;

32. nõuab tarneahela suuremat optimeerimist linnaaladel; linnade kaubaveokitel on ka ebaproportsionaalselt suur osa õhu- ja müraeostuses ning negatiivne mõju ummikutele; linnalogistika peaks edendama transpordi optimeerimist ning uute tegevusliikide, tehnoloogiate ja ärimudelite kulutõhusat rakendamist; transpordiliikide ja sõidukite parema valikuga saab tagada transpordilahenduste võimalikult suure vastavuse veo ja kõnealuse linna konkreetsetele tingimustele;

33. rõhutab linna äärealadele rajatud logistikahoidlate tähtsust, sest need võimaldavad kaupade kooskõlastatud viisil transportimist sihtkohta, kasutades selleks kõige energiatõhusamaid transpordiliike;

Transpordipoliitika keskmes on inimene

34. nõuab seoses liiklusohutusega järgmist:

— et võetaks kiiresti vastu eesmärk vähendada 2020. aastaks raskelt vigastatute arvu 40 % võrra, millega kaasneb täieulatuslik ELi strateegia; kutsub liikmesriike üles esitama viivitamata kõik asjakohased statistilised andmed, mis võimaldaks komisjonil eelnimetatud eesmärgi ja strateegia vastu võtta;

— selliste meetmete tugevdamist, mille eesmärk on vähendada liikluses hukkunute ja vigastatute arvu, pöörates seejuures erilist tähelepanu õnnetuste peamistele põhjustele, mille hulka kuuluvad sõiduki alkoholi- või narkojoobes juhtimine, lubatud sõidukiiruse ületamine ja turvavöö kinnitamata jätmine;

— meetmeid, et saavutada 2020. aastaks seatud eesmärk vähendada liiklusõnnetuses hukkunute arvu alla 15 000, kehtestades selleks nii ELi kui ka riiklikul tasandil kulutõhusad liiklusohutuse meetmed;

— meetmeid, millega vähendatakse õnnetusi vähemkaitstud transpordikasutajate, eelkõige kahe- ja kolmerattaliste sõidukite kasutajate, linnakeskkonna jalakäijate ja eakate juhtide seas;

— liiklusohutusmeetmeid tulevase maanteeveopaketi ja komisjoni liiklusohutusprogrammi (2011–2020) vahekokkuvõtte raames;

Kolmapäev, 9. september 2015

- direktiivi (EL) 2015/413 (millega hõlbustatakse piiriülest teabevahetust liiklusohutusnõuete rikkumise kohta) läbivaatamist ning jõupingutusi direktiivi kohaldamisala laiendamiseks ELi naaberriikidele;
- et direktiivi 2008/96/EÜ (maanteed infrastruktuuri ohutuse korraldamise kohta) läbivaatamise raames laiendataks selle peamisi meetmeid ka teistele teedevõrgu osadele, sealhulgas kõikidele kiirteede osadele ning maakoha- ja linnateedele;
- meetmeid, millega seatakse esikohale vähemkaitstud liiklejad, nagu on soovitatud tegevuskavas ning on määratletud intelligentsete transpordisüsteemide direktiivis (2010/40/EL);
- kutseliste juhtide koolituse ja kvalifikatsiooni direktiivi läbivaatamist, et täpsustada selle sätteid, ning juhiloa saamise järgse täiendkoolituse kavade edendamist ja arendamist kõikide sõiduki kasutajate jaoks;
- ettepanekut vaadata 2016. aastaks läbi üldise ohutuse määrus ((EÜ) nr 661/2009) ning jalakäijate kaitse määrus ((EÜ) nr 78/2009), et kehtestada kohustuslikud eeskirjad, millega reguleeritakse raskete kaubaveokite veokikabiinide kujundust ja ohutust, vahetut nägemisulatust, kokkupõrkekatsete tulemusi ja jalakäijate kaitset, seades esikohale vähemkaitstud liiklejad;
- suuremal määral selliste juhiabisüsteemide sõiduautodes ja tarbesõidukites kasutamist nagu automaatne hädapidurdus, pikivahe hoiatus, sõidurajalt kõrvalekaldumise hoiatus, rehvi kulumise näitajad, ülejuhitavad arukad kiiruse kohandamise süsteemid ja automaatne hädaabikõne, mis on ühendatud koostalitlevate intelligentsete transpordisüsteemidega;
- kolmanda juhilubade direktiivi läbivaatamine, et viia sisse järgmised elemendid:
 - juhtide kohustuslik koolitamine sõidukite uute funktsioonide (juhti abistavate süsteemide) valdkonnas,
 - juhiloa omandamise teine etapp,
 - elukestev liiklusohutuse alane haridus,
 - juhtide sõidukõlblikkuse test, ja
 - liikluseeskirjade rikkujate kohustusliku meditsiinilise ja psühholoogilise uurimine seoses näiteks alkoholi ja uimastite tarbimise ning agressiooniga;
 - ühtlustatud 0,0 promillise vere alkoholisisalduse piirmäära kehtestamine noortele juhtidele esimesel kahel aastal ning kutseliste juhtide jaoks;

35. rõhutab, et kuigi liiklusohutuse valdkonnas on viimastel aastatel tehtud ulatuslikke edusamme, valitsevad liikmesriikide vahel endiselt suured erinevused ning vaja on edasisi meetmeid, et saavutada hukkunute arvu nulltasemeni viimise pikaajaline eesmärk; märgib, et liiklusohutus on tihedalt seotud kõigi liiklejate lugupidava käitumisega ning et perekondades ja koolides antava haridus peaks täitma suuremat rolli selle eesmärgi saavutamises;

36. rõhutab vajadust viia lõpule reisijate õigusi käsitleva õigusraamistiku loomine, sätestades meetmeid, mille eesmärk on kaotada õigusaktidest kõik võimalikud lüngad, hõlmates eri transpordiliike kasutavaid reisijaid ning tagades õiglase transpordiliikide vahelise konkurents, võttes samal ajal arvesse transpordiliikide vahelisi konkreetseid erinevusi, õiguslikku vastutust reisi üksikute etappide eest ning eri transpordiliikide vahelist koostoimet; kordab oma nõudmist reisijaõiguste harta järele, milles sätestataks kõigi transpordiliikide suhtes kohaldatavad reisijate põhiõigused, milles võtaks arvesse iga transpordiliigi eripära ning mis sisaldaks eraldi jaotist eri transpordiliike hõlmavate reiside kohta, et suurendada ELi

Kolmapäev, 9. september 2015

eeskirjade nähtavust ja tagada nende parem jõustamine; nõuab algatusi, millega edendatakse ja tehtaks reisijatele kättesaadavaks mitmeliigilise transpordi reisiteabe-, reisiplaneerimis- ja piletimüügiteenused; nõuab ka meetmeid, millega suurendatakse transpordi kvaliteeti ning soodustatakse eakate tõketeta juurdepääsetavust eakate, piiratud liikumisvõimega reisijate ning puudega reisijate jaoks, ning suurema tähelepanu pööramist reisijate erivajadustele, näiteks oma jalgrattaid rongides transportivate jalgratturite vajadustele;

37. nõuab sellega seoses üksikisikute põhiõigust liikuvusele, eriti puudega isikute ja eakate jaoks, ning suuremate investeeringute tegemist asjakohaste juhti abistavate süsteemide alasesse teadus- ja arendustegevusesse;

38. märgib, et tasuta või odava lairibajuurdepääsu, mobiilsidevõrkude, juhtmeteta võrgu ja muude digitaalteenuste kättesaadavuse suurendamine ühistranspordis ja jaamades aitaks suurendada isikute liikuvust;

39. nõuab ELi tegevuskava, mille eesmärk on kehtestada tõrgeteta toimiv Euroopa mitmeliigiline reisijateveo süsteem; tegevuskavas tuleks määratleda põhilised Euroopa mitmeliigilised reisimiskoridorid olemasolevas üleeuroopalises transpordivõrgus, ühendada avaliku ja erasektori vahendid, ühtlustada olemasolevad algatused ja koondada ELi rahaline toetus;

40. palub komisjonil ja liikmesriikidel jälgida eelkõige koolituse, sertifitseerimise, töötingimuste ja karjäärivõimaluste valdkonnas tehtud töö kvaliteeti kõikide transpordiliikide lõikes, et luua kvaliteetseid töökohti, arendada vajalikke oskusi ja suurendada ELi transpordiettevõtjate konkurentsivõimet ja liikuvust; rõhutab, kui tähtis on leida lahendus tööjõu voolavuse ja vananeva tööjõu probleemile transpordisektoris, ning kiireloomulist vajadust muuta sektoris töötamine uutele põlvkondadele ligitõmbavaks;

41. rõhutab transporditöötajate jaoks võrdse ja õiglase kohtlemise, heade olude ja töötingimuste ning ohutu töökeskkonna tagamise äärmist tähtsust; kutsub komisjoni seepärast üles esitama konkreetseid ja koheseid meetmeid/algatusi, et käsitleda eri transpordiliikidega seotud sotsiaalseid aspekte, et edendada transporditöötajate jaoks kvaliteetseid töökohti ja töötingimusi ning tagada transpordiettevõtjate vaheline õiglane ja moonutamata konkurents; nõuab tungivalt, et komisjon jälgiks hoolikalt, kuidas liikmesriigid rakendavad ja jõustavad ELi sotsiaalvaldkonna õigusakte kõikide transpordiliikide puhul;

42. rõhutab, et meetmeid on vaja ka selleks, et suurendada naiste osalemist transpordisektori tööturul, kõrvaldada võimalikud olemasolevad takistused ning tagada meeste ja naiste võrdväärne kohtlemine, milleks tuleb ületada praegused lõhed nende tasustamisel ja edutamisel;

43. nõuab, et komisjon tagaks, et ettepanekutega teenuste avamise kohta kõikidel transporditurgudel kaasneks ELi sotsiaalõigusnormide ning vajaduse korral toetusmeetmete rakendamine, et vältida sotsiaalsete tingimuste suurt erinevust eri liikmesriikide vahel; rõhutab, et transporditurgude avamine ei tohiks põhjustada sotsiaalset dumpingut, teenuste kvaliteedi halvenemist, avalike teenuste vähenemist, tarbetut halduskoormust, ebaausaid äritavasid ega ausa konkurentsi rikkumist; ühtlasi peaks see tegema lõpu siseturu killustatusele ning takistama monopolide loomist ja transporditöötajate sotsiaalkaitse vähendamist n-õ üksteise võidu;

Konkurentsivõimeline, tõhus, integreeritud ja koostalitlev transpordisüsteem

44. rõhutab, et transpordisektori tõhususe ja tootlikkuse suurendamise jaoks on ülimalt tähtis digiteerimine; rõhutab, et majanduskasvu, konkurentsivõime ja töökohtade soodustamiseks on vaja paremini kasutada digitaal tehnoloogia võimalusi ja arendada uusi transporditeenuseid ning uusi äri- ja jaotusmudeleid; rõhutab ka vajadust luua sellekohane õigusraamistik katseprojektide tarbeks, mille eesmärk on arendada Euroopas n-õ intelligentset automatiseeritud transporti; märgib sellega seoses, et transpordisektori innovatsiooni edendamisel on otsustav osa VKEdel ja idufirmadel;

Kolmapäev, 9. september 2015

45. kutsus komisjoni üles seadma valge raamatu läbivaatamisel kesksele kohale integreeritud lähenemisviisi (transpordiliikide koostalitlus, vastastikune ühenduvus ja kombineerimine), hõlmates ka IKT süsteeme; peale selle tuleb komisjonile meelde vajadust siduda tehnoloogia saavutused käitumise muutmisega, et teha teoks ambitsioonikas üleminek ühelt transpordiliigilt teisele ning jõuda ka transpordi vältimiseni, rakendades keskkonnahoidlikku logistikat, sobilikke liikuvuskorralduse vahendeid ja digiteerimist;

46. rõhutab, et Euroopa säästva liikuvuse poliitika peab olema suunatud kõigi transpordiliikide, -koridoride ja -võrgustike koostoimele ning keskenduma tähtsatele sõlmedele, linnapiirkondadele, vastastikuse ühenduvuse punktidele, ümberlaadimisplatvormidele ja sadamatele; liikuvust tuleb käsitada süsteemina, mitte eraldiseisvate transpordiliikide kogumina;

47. nõuab ühendvedude laadimisühikute standardimist, võttes arvesse globaalses transpordis kasutatavaid laadimisühikuid ja sõidukite mõõtmeid, ning nõuab ühtseid veose ohutusnorme, et optimeerida mitmeliigilist transporti ja suurendada ohutust;

48. nõuab, et kõikide transpordiliikide puhul vähendataks bürokraatlikke takistusi; nõuab dokumentide ning haldus- ja tollitoimingute suuremat lihtsustamist ja ühtlustamist, kuna need peaksid kõigi logistikaahelas osalejate jaoks olema praktilised, tõhusad ja hästi toimivad; palub komisjonil esitada ettepanek mitmeliigilise kaubaveo (e-Freight) elektroonilise raamistiku loomise kohta, millega saavutatakse paberivaba ja sujuv teabe liikumine kogu transpordi logistikaahela ulatuses, võttes arvesse olemasolevaid hästtoimivaid vahendeid ja koostoimet ning üleilmseid saavutusi ja häid tavasid;

49. nõuab, et seataks uus eesmärk ühes selle saavutamiseks vajalike meetmetega: täielikus vastavuses direktiiviga 2008/68/EÜ (ohtlike kaupade siseveo kohta) viia 2030. aastaks 50 % ELi-sisestest ohtlike kaupade vedudest üle säästvamatele transpordiliikidele, nagu raudteetransport ja transport siseveeteedel;

50. palub komisjonil ühtlustada ohtlike kaupade ühendvedude eeskirjad, et tagada eri transpordiliikide koostalitlusvõime;

51. nõuab, et komisjon ja liikmesriigid uuriks kaupade torutranspordi ja jalgrattaveo logistika potentsiaali ning toetaksid nende rakendamist, käsitades neid paljulubavate säästva transpordisüsteemi ideedena;

52. rõhutab transpordisektori otsustavat osa turismi arendamisel, eelkõige nendes liidu piirkondades, mis on kõrvalisemad ja kuhu on praegu väga raske pääseda;

53. toonitab, et Euroopa on oma sõmlennujaamade kaudu ühendatud ülejäänud maailmaga ning Euroopal on vaja hoida otseühendusi maailma kõigi osadega, nii et Euroopa lennuettevõtjad korraldavad oma sõmlennujaamadest otselende teistesse maailmajagudesse ning Euroopa lennundussektoris säilivad töökohad ja jätkub kasv; rõhutab, et ELi siselennud mitte ainult ei võimalda liikuvust siseturul, vaid neil on ka oluline tähtsus etteveolendudena, mis tagavad ühenduste säilimise ELi sõmlennujaamades; EL peab oma poliitikaga tagama tõhusa ja konkurentsivõimelise etteveolendude võrgu Euroopa sõmlennujaamade tugevdamiseks, et langetada kulud ülemaailmselt konkurentsivõimelisele tasemele ning kindlustada õiglane konkureerimine kolmandate riikide lennuettevõtjatega; ELi liikmesriigid vajavad sidusat ja ühist poliitikat, et mitte üha enam kaotada Euroopa, Aasia ja Aafrika vahelisi otseühendusi Pärsia lahe piirkonna ja Türgi sõmlennujaamadele; palub komisjonil seetõttu järgida neid eesmärke kogu ELi lennundusõiguses ja läbirääkimistes kolmandate riikidega;

54. nõuab teadus- ja tehnoloogiapoliitika tugevdamist transpordisektori innovatsiooni edendamiseks; on seisukohal, et see poliitika, millega peab kaasas käima kohane rahastamine, tuleks välja töötada koostöös kõigi asjaomaste huvirühmadega, kodanikud ja kasutajate esindajad kaasa arvatud, et mõista sektori vajadusi ja vastavalt parandada ELi-poolset rahastamist eelkõige programmi „Horisont 2020“ kaudu; on seisukohal, et prioriteediks peaksid olema selgelt Euroopa lisaväärtust andvad projektid, mille eesmärk on vähendada transpordi süsinikdioksiidi heitkoguseid ja soodustada energiatõhusate transpordiliikide (sh jalakäimine ja jalgrattaga sõitmine) kasutamist, suurendada tarneahela läbipaistvust,

Kolmapäev, 9. september 2015

arendada transpordi kättesaadavust, ohutust ja turvalisust, parandada liikluskorraldust ning vähendada halduskoormust; on seisukohal, et transpordi valdkonnas tuleks erilist tähelepanu pöörata ka murrangulistele tehnoloogiatele, mille väljenduseks on näiteks automatiseeritud või kaugjuhitavad sõidukid, nagu droonid ja juhita sõidukid;

55. nõuab, et samal tasemel pingutusi tehtaks hariduse vallas, et soodustada uute õppe- ja koolitusprotsesside teket eelkõige kutse- ja kõrghariduse tasandil, mille keskmes peaksid olema uued oskused ja erialad, mis tulenevad nn arukast liikuvusest;

56. rõhutab, et oluline on toetada ELi teadus- ja arendustegevuse ning innovatsiooni raamprogramme, et luua puhtamaid kütuseid ning saavutada suuremat tehnoloogilist edu, näiteks seoses rafineeritud biokütustega;

57. nõuab, et õigusloome kvaliteedi ja tulemuslikkuse programmi (REFITi programm) raames ja ELi õigusnormide järgnevate hindamiste käigus vaadataks üldiselt läbi ELi juhiloa ja liiklusohutuse tingimused ning transpordiga seotud aruandlusnõuded, võttes eesmärgiks halduskoormuse tunduva vähendamise;

58. tunnistab häireteta raadiosageduste tähtsust, eelkõige seoses maanteetranspordi töötajate sõiduaja ja puhkeaja järgimisega ning intelligentsete transpordisüsteemide kasutuselevõtmisega; palub komisjonil vajaduse korral luua sellekohase õigusraamistiku;

Transpordi globaalne mõõde

59. rõhutab, et Euroopa transpordipiirkonna loomine on oluline prioriteet, mis suurel määral sõltub selle rahvusvahelisest tunnustamisest kokkulepete alusel, mis räägitakse globaalselt läbi meie kaubanduspartneritega kõikide transpordiliikide, eelkõige lennu- ja meretranspordi osas, ning et EL peaks vastavates rahvusvahelistes organisatsioonides etendama üha enam kujundavat rolli;

60. on seisukohal, et EL peab säilitama liidrirolli üleilmsetes jõupingutustes vähendada Pariisi 2015. aasta kliimakonverentsi (COP 21) raames transpordi heitkoguseid, edendades globaalsel tasandil transpordisektori CO₂-heite vähendamist ja arendades säästvaid transpordiliike, ning aitama sellega saavutada rahvusvaheliselt kokku lepitud eesmärki – hoida ülemaailmne soojenemine alla 2 °C;

61. nõuab liikmesriikidelt ühtsemat lähenemisviisi võimalusele rakendada meie kaubandussuhetes kolmandate riikidega vastastikkuse põhimõtet ning nõuab ELi transpordi rahastamise poliitika uurimist, et kindlaks teha, kas täiendav rahastamine kolmandate riikide poolt on asjakohane;

62. toonitab, et rahvusvaheliste ressursside (nafta, liitium, väärismetallid, biokütused) kasutamisel meie transpordisüsteemi arendamiseks peaksime austama nende inimeste õiguspäraseid huve, kes elavad piirkondades, kus nende ressurssidega kaubeldakse ja kust neid imporditakse;

Kõikide transpordiliikide integreerimine, pidades silmas tõhusamat, säästvat, konkurentsivõimelisemat ja kasutajasõbralikumat transpordisüsteemi

63. nõuab lennutranspordiga seoses järgmist:

— tegelemist Euroopa lennundussektori suurte probleemidega konkurentsi vallas, mis tulenevad Euroopa ja ülejäänud maailma vaheliste otseühenduste vähenemisest, lennujaamade piiratud võimsusest üha suureneva lennuliikluse taustal, ning ELi-väliste lennuettevõtjate osutatavate lennundusteenuste valiku laienemisest;

— määruse (EÜ) nr 868/2004 läbivaatamist, et kaitsta ausat konkurentsi ELi lennundusalastes välissuhetes ning tugevdada ELi lennundustööstuse konkurentsivõimet, tagada vastastikkus ja kaotada ebaausad tavad, sealhulgas subsidiumid, mis moonutavad turgu;

Kolmapäev, 9. september 2015

- lennundusdialoogi pidamist Pärsia lahe riikide ja Türgiga, et suurendada finantsilist läbipaistvust ja kaitsta ausat konkurentsi; ausa konkurentsi klauslite lisamist lennutranspordilepingutesse, üksikasjalikke õigusnorme subsidiiumide, ebaausate tavade ja konkurentsi kohta ning tõhusaid vahendeid tegutsemiseks juhul, kui neid õigusnorme ei täideta;
- vajaduse korral uute lennunduslepingute sõlmimise kiirendamist ELi peamiste kaubanduspartneritega, nagu liidu naaberriigid, BRIC-riigid, ASEANi riigid ja Mehhiko, kusjuures need lepingud peaksid sisaldama ka sätteid lastilennuteenuste parema turulepääsu kohta;
- ELi ja selle liikmesriikide õigus- ja fiskaalpoliitika läbivaatamist, et tugevdada Euroopa lennundustööstuse konkurentsivõimet ning tagada aus konkureerimine kolmandate riikide lennuettevõtjatega; et komisjon vaataks seetõttu läbi ja kõrvaldaks ELi kõik ühepoolsed õigusnormid, mis moonutavad konkurentsi, ning nõuaks liikmesriikidelt, et need teeksid sedasama samalaadsete siseriiklike õigusnormidega;
- lennunduse siseturu loomise lõpuleviimist – liikmesriikide poolt nendele ELi lennuettevõtjatele seatud takistuste kõrvaldamist, kes tahavad sellest liikmesriigist, kus nad on registreeritud, teha teise liikmesriigi kaudu lende kolmandasse riiki;
- ELi lennujaamade võrgu sidusat ja efektiivset arendamist, mis peab esiteks hõlmama peamisi lennujaamu (sõmlennujaamad) ja teiseks kohalike, maakondlike ja piirkondlike lennujaamade võrku, mis oleks hästi kasutatav, elujõuline ja toetatud, kuna need lennujaamad on olulised vastavate territooriumite majanduskasvu ja arengu jaoks, seda eelkõige kõrvalisemate ja äärepoolseimate piirkondade puhul, kuhu sageli pääseb vaid lennutransporti kasutades; õigusraamistiku loomist, et arendada ja maksimeerida piirkondlike lennujaamade kasutamata potentsiaali ning uut infrastruktuuri ülekoormatud lennujaamades;
- esmajärjekorras nende ELi rahastatavate projektide heakskiitmist, mis on osaks üleeuroopalise transpordivõrgu põhivõrgustikust;
- ulatusliku lennunduspaketi põhjalikku ettevalmistamist ja kiiret vastuvõtmist, kusjuures see pakett peaks sisaldama järgmist: uus õigusraamistik tsiviilotstarbeliste droonide kohta, millega tagatakse ohutus, julgeolek ja põhiõigused ning ühtlasi soodustatakse tsiviilotstarbeliste droonide majanduslikku potentsiaali Euroopa ettevõtjate, eelkõige VKEde ja idufirmade huvides; Euroopa Lennundusohutusameti (EASA) määruse läbivaatamine, et täpsustada selle ameti rolli riikide lennundusametite suhtes ja tugevdada tema suutlikkust teostada lennundusohutuse järelevalvet kõikides liikmesriikides, sealhulgas kõrvalistes piirkondades, ning propageerida ELi eeskirju ja standardeid kogu maailmas;
- kõigi vajalike meetmete võtmist liikmesriikide poolt, et kiirendada „ühtse Euroopa taeva“ rakendamist SES2+ paketi vastuvõtmise, funktsionaalsete õhuruumiosade (FAB) täieliku rakendamise ja kasutamise ning Euroopa lennuliikluse uue põlvkonna juhtimissüsteemi (SESAR) kasutuselevõtmise kaudu, eesmärgiga ületada ELi õhuruumi killustatus, pidades silmas lendude hilinemise vähendamist, ohutuse suurendamist ja lennutranspordi kahjuliku keskkonnamõju leevendamist;
- et nõukogu võtaks kiiresti vastu seisukoha reisijate õigusi käsitlevate määruste (EÜ) nr 261/2004 ja (EÜ) nr 2027/97 ning ühenduse lennujaamades teenindusaegade jaotamise ühiste eeskirjade määruse (EMÜ) nr 95/93 läbivaatamise kohta;
- rahvusvahelise lennunduse heitkoguste probleemi lahendamiseks globaalse turupõhise mehhanismi väljaarendamise üle peetavate läbirääkimiste tõhustamist Rahvusvahelises Tsiviillennunduse Organisatsioonis (ICAO);
- lennukites kasutatava taastuvkütuse kohta rahvusvaheliste säästuskriteeriumite kehtestamist;

Kolmapäev, 9. september 2015

- lennunduse teadus- ja arendustegevuse toetamist programmi „Horisont 2020“ ja ühissetevõtte Clean Sky kaudu, et töötada välja uued ja puhtamad tehnoloogiad, mille rakendamise tulemuseks oleksid vähem müra tekitavad ja kütusesäästlikumad lennukid, ja edendada uut tüüpi õhusõidukite, näiteks droonide kasutamist ning soodustada majanduskasvu ja töökohtade loomist Euroopa lennundustööstuses;
- et komisjon ja liikmesriigid vaataksid põhjalikult läbi oma lennundusohutuse ja -julgeoleku strateegia ja poliitika, pidades silmas järkjärgulist riskipõhisele lähenemisviisile üleminekut, mis vastab reisijate huvidele;
- kogu ELi ulatuses lennundusohutuse taseme tõstmist lennukite tootmise, lennukimeeskondade koolitamise ja neile lubade andmise, lennutegevuse, lennuliikluse juhtimise ja aeronavigatsiooniteenuste osas;
- võimalike ohutusmeetmete hindamist, mis oleksid vajalikud, et vältida selliseid lennuõnnetusi, nagu 2015. aasta märtsis Alpides Germanwingsi lennukiga (lend 9525) toimunu;
- et komisjon esitaks ettepaneku, mis sisaldaks ohutus- ja sotsiaaleeskirju, eelkõige lennu- ja puhkeaja kohta, et vältida meeskonna väsimist ja parandada kabiini õhu kvaliteeti;
- kooskõlastatud eeskirjade väljatöötamist lennukoolide töö ja ELis tegutsevate pilootide lennutundide registreerimise kohta, et tagada lennunduse valdkonnas töötajate tulemuslikum kontrollimine ja hindamine;
- et liikmesriigid edastaksid Eurostatile üldandmed lennunduse kohta, eelkõige andmed lennukite, pilootide ja lennutundide arvu kohta, et parandada kohaldatavaid norme, pannes erilist rõhku lennuohutusele;
- lennunduse sidusrühmade vahelist konstruktiivset sotsiaalset dialoogi, et käsitleda probleeme, mis tulenevad uute tehnoloogiate kasutuselevõtust ja nõuavad lennundussektori töökohtade kohandamist vastavalt sellele;
- meetmete rakendamist sotsiaalselt probleemsete äritavade, näiteks n-õ mugavuslipu kasutamise ning ebatüüpilise tööhõive ja alltöövõtu vastu; määruse (EÜ) nr 1008/2008 läbivaatamist, et tagada siseriiklike sotsiaalõigusnormide ja kollektiivlepingute nõuetekohane täitmine ja kohaldamine nende lennuettevõtjate suhtes, kellel on tegutsemisbaasid ELi territooriumil; mõiste „peamine tegevuskoht“ määratluse muutmist nii, et lennuettevõtjatel saaks nõuda arvestatava lennundustegevuse tõendamist konkreetses riigis; et Euroopa Lennundusohutusameti soovituslik nõue, mille kohaselt 50 % hooldusmehhaanikutest peaksid olema otseselt palgatud, laieneks maapealse teenindava personali kõigile kategooriatele ning pilootidele ja salongitöötajatele;

64. nõuab maanteetranspordiga seoses järgmist:

- hästitoimivaid riikide poliitikaraamistikke turu arendamiseks elektrisõidukite ja alternatiivsete kütuste (elekter, vesinik, maagaas (surumaagaas ja veeldatud maagaas ning veeldatud naftagaas), sünteetilised ja parafiinkütused ning säästvad biokütused, eelkõige jäätmetest ja jääkidest toodetud kütused, sealhulgas melassi baasil valmistatud etanool) kasutamise edendamiseks ning selleks vajaliku tankimis- ja laadimisinfrastruktuuri kiireks kasutuselevõtmiseks; heade tavade vahetamist eri riikides teostatavate projektide vahel, pidades silmas alternatiivkütuste turgu ja linnasisest jaotamist; ELi tegevuskava väljatöötamist komisjoni teatises „Puhas energia ja transport: alternatiivkütuste Euroopa strateegia“ esitatud strateegia rakendamiseks, et jõuda alternatiivkütuste võimalikult laialdase kasutamiseni transpordis ning edendada säästvat elektrilist liikuvust kogu liidus;
- 2020. aastaks üleeuroopalise transpordivõrgu raames raskeveokite turvaliste parkimiskohtade arvu 40 % suurendamist võrreldes 2010. aastaga ning nende kvaliteedi- ja hügieenistandardite parandamist;

Kolmapäev, 9. september 2015

- algatusi, et tagada elektrooniliste teemaksusüsteemide koostalitlusvõime;
- et komisjon hindaks erinevaid autode teemaksu süsteeme ja nende kooskõla ELi aluslepingutega, eelkõige elukoha alusel mittediskrimineerimise põhimõttega;
- ELi rahastatavate maanteevõrgu täiendamise projektide esmajärjekorras heakskiitmist nende teede jaoks, mis kuuluvad üleeuroopalise transpordivõrgu põhivõrgustikku;
- jalgrattasõidu alase ELi tegevuskava võtmist komisjoni 2016. aasta tööprogrammi;
- seadusandlikku ettepanekut, millega kehtestatakse kohustuslikud keskmise CO₂-heite piirnormid uutele registreeritud sõiduautodele ja kaubikutele 2020. aasta järgseks perioodiks ning millega jätkatakse selgelt pikaajalist suunda heitkoguste vähendamisele;
- et viidaks õigeaegselt lõpule simulatsioonivahendi loomine, millega saab täpselt, usaldusväärselt ja kulutõhusalt mõõta raskeveokite (veoautod, bussid ja kaugsõidubussid) kütusekulu ja CO₂-heidet, ning järgnevalt esitada vajaduse korral seadusandlik ettepanek, millega kehtestatakse kohustuslikud keskmise CO₂-heite piirnormid uutele registreeritud raskeveokitele, nagu on juba tehtud sõiduautode ja kaubikute puhul; täiendavate meetmete rakendamist, et stimuleerida eriti tõhusate sõidukite turuleviimist ja kütusetarbimise vähendamise heade tavade levitamist;
- meetmeid raskeveokite kütusesäästlikkuse suurendamiseks ja CO₂-heite vähendamiseks, kaasa arvatud koolituste jätkamine keskkonnasäästliku sõidustiili omandamiseks, transpordiloogetika parandamine, aruka infrastruktuuri loomine ning laialdane alternatiivkütuste kasutamine;
- praegu kasutusel oleva „uue Euroopa sõidutsükli asemel“ täiustatud, tugevamate vastavuskontrolli katse nõuetega katsetsükli rakendamist sõidukite CO₂ ja saasteainete heitkoguste mõõtmiseks, et tagada sõidukite heitkoguste ja kütusekulu mõõtmine sellise katsemenetlusega, mis peegeldab tegelikke sõidutingimusi;
- et komisjon viivitamata alustaks direktiivi (EL) 2015/719 (teatavatele sõidukitele lubatud maksimaalmõõtmete ning lubatud täismassi kehtestamise kohta), nii et hiljemalt 2020. aastaks saaks Euroopa Parlamendile ja nõukogule esitada aruande, milles oleks arvesse võetud teatavate turusegmentide tunnuseid (nt spetsiaalsed veokid valmis autode transportimiseks);
- maanteeveosektori liikuvate töötajate jaoks sotsiaalkoodeksi vastuvõtmist, milles käsitletakse ka fiktiivselt füüsilisest isikust ettevõtjana tegutsemise probleemi, et paremini arvesse võtta rahvusvahelises maanteetranspordis töötajate eripära ja tagada aus konkurents;
- rahvusvahelisele autoveoturule juurdepääsu käsitlevate ühiseeskirjade (määrus (EÜ) nr 1072/2009) paremat järgimist, nende hindamist ja vajaduse korral täpsustamist või muutmist;
- meetmeid, millega tagada siseriiklike õigusnormide kooskõla ELi õigusega piiriülese transpordi vallas;
- Euroopa maanteetranspordi ameti loomise kaalumist, et tagada ELi õiguse nõuetekohane rakendamine ja edendada standardimist kõigis liikmesriikides;
- meetmeid, millega tagada autovedude valdkonnas kõikjal ELis õigusselgus ning töötingimusi, sotsiaal- ja hoolekandeõigusi, töötasu ja sotsiaalset vastutust reguleerivate eeskirjade parem rakendamine; kutsus komisjoni üles rakendama meetmeid ebaseaduslike tavade vastu, mille kasutamine tekitab ebaausat konkurentsi ning soodustab sotsiaalset dumpingut; autovedude sektorit tuleks vaadelda eraldi sektorina, arvestades selle töötajate suurt mobiilsust ja autojuhtide vajadust kasutada igapäevaseid koduseid puhkeperioode;

Kolmapäev, 9. september 2015

- et kohandataks nende siseturu põhimõtete kohaldamist, mille alusel saab teenuste osutamise vabaduse edukalt lahendada asutamisevabadusest, eesmärgiga tagada olukord, et ettevõtja tegevus selles liikmesriigis, kus tal ei ole tegevuskohta, on rangelt ajutine;

65. nõuab raudteetranspordiga seoses järgmist:

- ühtse Euroopa raudteepiirkonna loomise lõpuleviimist neljanda raudteepaketi kiire vastuvõtmise kaudu, millega tagatakse raudtee-reisijateveo siseturu tasakaalustatud avamine, sõltumatus taristuettevõtjatest, teenuste riigihankelepingute pakkumismenetluste korraldamine, raudtee ohutuse ja koostalitlusvõime kõrge tase ning Euroopa Raudteeagentuurile piisava hulga töötajate ja küllaldaste rahaliste vahendite eraldamine, et tagada selle ameti täielik toimimine ja suutlikkus täita oma ülesannet veeremiüksuse kasutuselevõtu lubasid ja ohutussertifikaate väljastava universaalteenistuse; neljanda raudteepaketiga tuleks tagada raudteeveoteenuste kõrge kvaliteet ja tõhusus, kindlustada avaliku teenindamise kohustuste majanduslik tasakaalustatus ning edendada kõrgel tasemel töötingimusi ja territoriaalset ühtekuuluvust; paketi vastuvõtmisele peaks järgnema selle kiire ülevõtmine ja rakendamine liikmesriikide poolt;
- et komisjon võtaks vastu raudteestrategia, millega esildatakse uued meetmed, et täita 2030. ja 2050. aastaks seatud transpordiviiside muutmise eesmärgid, mis on kirjas valge raamatu kümne konkurentsivõimelise ja ressursitõhusa transpordisüsteemi eesmärgi hulgas;
- tugevat, piisavat, läbipaistvat ja prognoositavat pikaajalist rahastamist ühes ELi rahastamisele juurdepääsu võimaldavate lihtsustatud eeskirjade ja menetlustega, et parandada riigisisese ja piiriülese raudteeinfrastruktuuri kvaliteeti ja läbilaskevõimet, ajakohastada olemasolevat infrastruktuuri ning võimaldada raudtee reisijate- ja kaubaveoettevõtjatel pakkuda usaldusväärseid, turvalisi, kättesaadavaid ja jätkusuutlikke teenuseid;
- nende põhjuste üksikasjalikku analüüsi, mille tõttu Euroopa raudteepiirkonnale on iseloomulikud arvukad puuduvad ühendused liikmesriikide vahel; nõuab, et komisjon rakendaks ülimalt kiireloomulisena meetmeid ja stiimuleid nende kohalike, piirkondlike ja riiklike piiriüleste raudteeühenduste taaselustamiseks, mis vaatamata nende majanduslikule väärtusele või kasulikkusele üldsuse jaoks lõhuti või likvideeriti Teise maailmasõja käigus ja sõjajärgsel perioodil, samuti meetmeid kavandatud, kuid lõpetamata jäänud ühenduste kiireks valmishitamiseks, et kõrvaldada praegused kitsaskohad ja puuduvad ühenduste piirialadel; nõuab riigisisestesse põhivõrkudesse ja üleeuroopalistesse koridoridesse suubuvate kõrvalraudteeliinide taaselustamist ja hooldamist; nõuab uue otstarbe leidmist kasutamata võrkudele, näiteks kaubavedudeks või turistidele uute teenuste pakkumiseks;
- ELi rahastatavate raudteevõrgu täiendamise projektide esmajärjekorras heakskiitmist nende raudteeliinide puhul, mis on osaks üleeuroopalise transpordivõrgu põhivõrgustikust, samuti Euroopa ühendamise rahastu raames heakskiidetud projektide teostamist;
- komisjoni rolli suurendamist, et jõuda üleeuroopalise transpordivõrgu põhivõrgustiku nende raudteekoridoride efektiivse ja kiire lõpuleviimiseni, mida liikmesriigid on kavandanud, kuid mille ehitamise nad on edasi lükanud, kuigi need oleksid sotsiaalselt ja majanduslikult kasulikud;
- teabeuringu tegemist riigisiseste ja rahvusvaheliste öiste reisijateveoteenuste jätkuva toetamise sotsiaalse, majandusliku ja keskkonnavalase kasulikkuse kohta ning vajaduse korral nende teenuste, samuti piiriüleste linnadevaheliste teenuste taaselustamist, näiteks seoses avalike teenuste kohustuste ja hankemenetlustega;
- et liikmesriigid, komisjon ja raudteevaldkonna sidusrühmad rakendaksid kõiki vajalikke meetmeid ühisettevõtte Shift2Rail tööterakendamiseks, et kiirendada kõrgetasemeliste tehnoloogiate integreerimist raudteevaldkonna innovatiivsetesse tootelahendustesse, tõsta raudteetranspordi atraktiivsust ja tugevdada Euroopa raudteetööstuse positsiooni;

Kolmapäev, 9. september 2015

- meetmete võtmist eesmärgiga muuta Euroopa raudteevõrk tõeliselt koostalitlusvõimeliseks, vähendades seni püsivaid tehnilisi takistusi, edendades tehnilisi lahendusi, mis võimaldaksid rongidel kasutada mitme erineva rööpalaiusega raudteeliine, ning tagades, et täiendavaks takistuseks ei kujuneks ELi riikides kehtivad erinevad kõrgusepiirangud;
- Euroopa raudteeliikluse juhtimissüsteemi (ERTMS) kasutuselevõtmist esmajärjekorras kõikides TEN-T põhivõrgu transpordikoridorides, kusjuures see peab hõlmama ka rongide vedurite varustamist asjakohaste seadmetega;
- et kiiresti rakendataks määrust (EL) nr 913/2010, mis käsitleb konkurentsivõimeliseks kaubaveoks kasutatavate rahvusvaheliste raudteekoridoride loomist, ja arendataks või parendataks ühtseid kontaktpunkte nende koridoride koordineerimiseks;
- raudtee kaubavedudega kaasneva müra vähendamist, milleks tuleb renoveerida kaubavaguneid ja parandada raudtee infrastruktuuri avaliku sektori poolse sihtotstarbelise rahastamise abil; et komisjon esitaks ettepaneku liigset müra tekitavate kaubavagunite kasutamise keelamise kohta ELis 2020. aastaks;
- riigisiseste ja rahvusvaheliste raudteevõrkude integreeritud piletimüügisüsteemi väljatöötamist ja rakendamist ning nende lisakulude kaotamist, mida piiriülesed rongireisijad praegu peavad kandma;
- nende barjääride kõrvaldamist, mis takistavad Euroopa raudteetööstusel (raudteeveeremi, raudtee infrastruktuuri ja signaalimissüsteemide tootjatel) ELi-väliste riikide riigihangetel pakkumiste tegemist;

66. nõuab meretranspordiga seoses järgmist;

- meetmeid, et hõlbustada formaalsusi ELi eri sadamate vahel tegutsevate laevade jaoks, pidades silmas Euroopa tegeliku ühise piirideta meretranspordiruumi (nn sinine vöönd) loomist;
- paremat koordineerimist merendus- ja tolliasutuste vahel kõikidel tasanditel, et tagada sujuv teabevahetus ning piirata tarbetut halduskoormust ja tollitoiminguid;
- meetmeid, millega arendada merekiirteede potentsiaali, käsitades neid üleeuroopalise transpordivõrgu osana;
- täiendavate meetmete rakendamist, et laevatransport säiliks ja areneks edasi heal tasemel, atraktiivse, turvalise ja jätkusuutlikuna ning et tagataks avatud mereveoturgude toimimine ja piiranguteta juurdepääs lastile;
- et võetaks meetmeid, millega toetatakse ja koordineeritakse sadamate sissepääsude ja logistikasüsteemide kohandamist suurematele laevadele ning edendatakse sadamate paremat sidumist eelkõige raudteede ja siseveeteedega; sadamatesse investeerimise hõlbustamist mitmesuguste ELi rahastamisallikate kaasamise kaudu, et suurendada ELi sadamate võimsust, uuendada olemasolevat infrastruktuuri, arendada mitmeliigilisi terminale ja soodustada n-ö arukate sadamate loomist, kasutades intelligentseid transpordisüsteeme, samuti arukate sadamalinna arendamist; meetmete rakendamist meresadamate infrastruktuuri parandamiseks eelkõige Vahemere ja Musta mere piirkonnas, et nendes piirkondades saaks kaubaveo raudteelt merele suunata;
- kinnitust selle kohta, et põhivõrgustikku kuuluvad meresadamad ühendatakse 2030. aastaks üleeuroopalise transpordivõrgu raudtee- ja maanteetranspordi infrastruktuuriga ning võimaluse korral ka siseveetranspordi infrastruktuuriga, v.a juhul, kui selliste ühenduste loomine on füüsiliste takistuste tõttu võimatu;
- rohkem selgust ja sidusust riigiabi eeskirjade kohaldamisel sadamate suhtes, et luua pragmaatiline, prognoositav ja stabiilne keskkond, mis võimaldaks rakendada pikaajalisi sadamatesse investeerimise strateegiaid, vähendaks halduskoormust ning viiks menetluste kestuse miinimumini;

Kolmapäev, 9. september 2015

- et edendataks komisjoni esitatud määruse eelnõu sadamateenuste turulepääsu ja sadamate finantsilise läbipaistvuse tagamise kohta, et ajakohastada ja parandada sadamateenuste kvaliteeti ja tõhusust, tugevdada konkurentsi ning luua raamtingimused sadamatesse investeerimise soodustamiseks;
 - Rahvusvahelises Mereorganisatsioonis (IMO) siduva sihi seadmist, et saavutada valge raamatu eesmärk vähendada 2050. aastaks merendussektoris punkrikütustega kaasnevat CO₂-heidet vähemalt 40 %, mida tuleb toetada 2030. aastaks seatud ELi vahe-eesmärgi täitmisega; rahvusvahelise meretranspordi heitkoguste probleemi lahendamiseks globaalse turupõhise mehhanismi (nt heitkoguste hinna kujundamise mehhanism) väljaarendamise üle peetavate läbirääkimiste tõhustamist Rahvusvahelises Mereorganisatsioonis; juhul kui saavutatakse rahvusvaheline kokkulepe kasvuhoonegaaside heite ülemaailmse seire- aruandlus- ja kontrollisüsteemi loomise kohta või ülemaailmsete meetmete kohta meretranspordi põhjustatud kasvuhoonegaaside heite vähendamiseks – et komisjon vaataks läbi määruse (EL) 2015/757 ning esitaks vajaduse korral muudatusettepanekud sellele määrusele, et tagada selle kooskõla rahvusvahelise kokkuleppega;
 - et kaalutaks SOx-heite kontrolli piirkondades kohaldatavate laevakütuse väävlisisalduse piirangute ja Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni asjaomaste eeskirjade laiendamist kogu Euroopa mereruumile;
 - heitkoguste vähendamise tehnoloogiate ja energiatõhususe meetmete edendamist rahaliste stiimulite ja suunatud toetusmeetmete kaudu, pannes erilist rõhku alternatiivkütuste kasutamisele, samuti meetmete rakendamist laevade sõidukiiruse piiramiseks, mis teadaolevalt võimaldab suurel määral vähendada kütusekulu ja kasvuhoonegaaside heidet;
 - meetmeid, mis toetavad mere- ja siseveesadamates alternatiivkütuste infrastruktuuri kasutuselevõtmist, sealhulgas veeldatud maagaasi punkerdamiseks vajalike rajatiste ehitamist ja kaldaäärse elektri kasutamist;
 - seadusandliku ettepaneku esitamist reisilaevade ohutust käsitlevate õigusaktide ajakohastamiseks; kolmanda meresõiduohutuse paketi paremat rakendamist ja vajaduse korral läbivaatamist, et tõhustada laevaõnnetuste ärahoidmist ja õnnetuste tagajärgedega tegelemist;
 - seadusandliku ettepaneku esitamist, et seoses konteinerite üha sageneva kaotsiminekinguga merel täpsustada vastutuse ja hüvitamise korda, võttes aluseks süsteemi, mis võimaldab kindlaks teha nende konteinerite omanikud;
67. nõuab siseveetranspordiga seoses järgmist:
- sobiva raamistiku väljatöötamist siseveetranspordi siseturu optimeerimiseks ja selliste takistuste kõrvaldamiseks, mis ei luba siseveetranspordi võimalusi täielikult ära kasutada;
 - tegevuskava Naiades II täielikku rakendamist, erilise rõhuasetusega infrastruktuurile, jöeteabeteenuste kasutuselevõtule ja innovatsioonile; kava hindamist 2017. aastaks ja vajaduse korral kavandatud meetmete kohandamist, et tagada kava eesmärkide täitmine;
 - esmajärjekorras nende ELi rahastatavate siseveeteede projektide heakskiitmist, mis on osaks üleeuroopalise transpordivõrgu põhivõrgustikust;
 - üleeuroopalise transpordivõrgu põhivõrgustikku kuuluvate siseveeteede nõuetekohast ajakohastamist ja hooldamist ning ummikukohtade kõrvaldamist 2025. aastaks kooskõlas ELi keskkonnaalaste õigusnormidega, et kindlustada teenuste osutamine nõutaval tasemel;
 - et komisjon ja liikmesriigid toetaksid programmi „Horisont 2020“ ja Euroopa ühendamise rahastu raames suuremal määral siseveetranspordi valdkonna innovatsiooni, samuti alternatiivkütuste kasutamist ning laevade tehnilist ja keskkonnatehnilist kohandamist, et vähendada kasvuhoonegaaside heidet;

Kolmapäev, 9. september 2015

- siseveetranspordi integreerimist mitmeliigilisse transporti ja logistikasse ning säästva linnaliikuvuse kavadesse ja nende Euroopa linnade poliitikameetmetesse, mida läbivad veeteed, samuti siseveesadamate osa suurendamist linnade kaubavedudes;
- ühtlustatud jäteabeteenuseid (RIS) käsitleva direktiivi 2005/44/EÜ kiiret läbivaatamist, et tagada jäteabeteenuste täielik kasutuselevõtmine 2020. aastaks ja ühendamine teiste koostalitlevate intelligentsete transpordisüsteemidega;
- vajaduse korral Reini ja Doonau juhtimis- ja reguleerimissüsteemide omavahelist sidumist, et neil Euroopa peamistel veeteedel välja arendada tõhus, mitmeliigiline ja säästev transpordisüsteem;
- komisjoni osalust ELi Doonau piirkonna strateegias sisalduvate projektide tarbeks ELi vahendite määramisel ja projektide rakendamise koordineerimisel;
- seadusandlikku ettepaneku esitamist siseveeliikluse valdkonna kutsekvalifikatsioonide tunnustamise ja ajakohastamise kohta ning selliste meetmete kaalumist, millega tuua sellesse sektorisse rohkem noori;

o

o o

68. palub komisjonil võtta käesolevas resolutsioonis tehtud ettepanekuid arvesse valge raamatu vahekokkuvõttes ja edaspidistes transpordivaldkonna algatustes;

69. nõuab, et komisjon jälgiks edusamme, mida tehakse valge raamatu eesmärkide saavutamiseks, ja annaks valge raamatu rakendamisest iga viie aasta järel aru;

70. teeb presidendile ülesandeks edastada käesolev resolutsioon nõukogule, komisjonile ning liikmesriikide valitsustele ja parlamentidele.
