

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamus teemal „Komisjoni teatis Euroopa Parlamendile, nõukogule, Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele ning Regioonide Komiteele „Säästva liikuvuse suunas. Tegevuskava sotsiaalselt õiglaseks üleminekuks puhtale, konkurentsivõimelisele ja ühendatud liikuvusele kõigi jaoks““

[COM(2017) 283 final]

(2018/C 081/27)

Raportöör: **Ulrich SAMM**

Kaasraportöör: **Brian CURTIS**

Konsulteerimistaotlus	Euroopa Komisjon, 5.7.2017
Õiguslik alus	Euroopa Liidu toimimise lepingu artikkel 304
Vastutav sektsioon	transpordi, energeetika, infrastruktuuri ja infoühiskonna sektsioon
Vastuvõtmine sektsioonis	2.10.2017
Vastuvõtmine täiskogus	18.10.2017
Täiskogu istungjärk nr	529
Hääletuse tulemus	111/0/0
(poolt/vastu/erapooletuid)	

1. Järeldused ja soovitused

1.1. Komisjoni teatises „Säästva liikuvuse suunas“ [COM(2017) 283 final] (edaspidi „teatis“) esitatud liikuvuse tegevuskava väljendab Euroopa eesmärki teha kiireid edusamme selleks, et luua 2025. aastaks puhas, konkurentsivõimeline ja ühendatud liikuvussüsteem, mis ühendab kõik transpordiliigid ja ulatub üle kogu liidu. Kõnealuse teatise keskmes olev Euroopa maanteetransport tugineb tööstusharule, millel on maailmas juhtiv roll tootmise ja teenuste pakkumise valdkonnas. Sektori tootmise osa annab tööd 11 %-le kõigist ELi tootmissektori töötajatest ning loob 7 % ELi SKPst.

1.2. Teatise rõhutatakse seost energialiidu üldiste prioriteetide, digitaalse ühtse turu ja Euroopa investeerimiskavaga. Iseäranis üritatakse selles lahendada mõningaid ühtse turu seni lahendamata transpordiküsimusi, võttes seejuures jätkuvalt tasakaalustatult arvesse inim- ja tööõigusi ning keskkonnaaspekte.

1.3. **Euroopa ühtse transpordipiirkonna** toimimise edukus sõltub asjakohasest õigusraamistikust. Komitee on seisukohal, et õigusaktides kavandatud muudatused, mis puudutavad juurdepääsu kutsealale, turulepääsu – sh kabotaaži – ja töötingimusi, nagu sõidu- ja puhkeaeg ning konkreetseid eeskirjad töötajate lähetamise kohta maanteetranspordi sektoris, ei suuda enamasti tõhusalt lahendada probleeme, millele need on suunatud. Neid küsimusi puudutavaid konkreetseid ettepanekuid käsitletakse üksikasjalikumalt komitee eraldi arvamustes. Komitee rõhutab, et kiiresti on vaja leida sobivad ja sujuvalt toimivad lahendused, arvestades, kui oluline on eesmärgipärane õigusraamistik hästi toimiva siseturu tagamiseks. Komitee toonitab sellega seoses oma ootust, et eelseisvas kombineeritud transpordi ettepanekus käsitletakse ka turulepääsu küsimusi.

1.4. **Digiteerimine** ja automatiseerimine kujundavad tõenäoliselt maismaatranspordi tehnoloogia revolutsiooniliselt ümber. Need tehnoloogiad pakuvad hulgaliselt uusi võimalusi tarbijatele ja ettevõtjatele, kes soovivad paremat kvaliteeti, mugavust, paindlikkust, taskukohasust ja ohutust nende kasutatavates teenustes ja igat liiki seadmetes. Komitee märgib, et selle uue tehnoloogia abil on võimalik nii suurendada transpordituru tõhusust kui ka esitada analüütilisi andmeid, mis aitavad kontrollida ja jõustada kehtivaid õigusakte ning kaitsta inim- ja sotsiaalseid õigusi.

1.5. Olukorda võib põhjanevalt muuta automatiseeritud sõit, mis võimaldab pakkuda uusi teenuseid ja luua ärivõimalusi, parandades märkimisväärselt sõidukite aktiivset ohutust ja vähendades oluliselt surmajuhtumite arvu. Komitee julgustab komisjoni jätkama projekti „**Vision Zero by 2050**“, sest selle eesmärgid on meie ühiskonna ja kõigi kodanike jaoks äärmiselt olulised.

1.6. Komitee toetab kindlalt komisjoni ettepanekut parandada erinevate olemasolevate elektrooniliste **teemaksu** kogumise süsteemide nõrka koostalitlusvõimet liikmesriikides ja rakendada ühtset koostalitlusvõime raamistikku. Samuti leiab komitee, et paindlikul, õiglasel, läbipaistval ja mittediskrimineerival teemaksu süsteemil, mis on kooskõlas „kasutaja maksab“ ja „saastaja maksab“ põhimõtetega, oleks positiivne mõju, kui tulused kasutataks sihipäraselt. Tulude sihtotstarbeline kasutamine võiks Euroopas luua rohkem kui 500 000 täiendavat töökohta.

1.7. Komitee juhhib tähelepanu lahknevusele asjaomase paketi raames maanteetranspordis prognoositava **heitlekoguste vähenemise** (13 %) ja heitlekoguste vajaliku, 18–19 % vähendamise eesmärgi vahel. Viimatinimetatu on transpordisektoris vajalik selleks, et panustada 2030. aasta kliima- ja energiaeesmärkide saavutamisse. See lõhe on ületatav üksnes juhul, kui liikmesriigid teevad märkimisväärsed jõupingutusi, et stimuleerida „puhta“ maanteetranspordi algatuste käivitamist.

1.8. Komitee soovib rõhutada, et puhta elektri tootmine on vältimatu eeltingimus **elektrisõidukite** läbimurdeks massiturul. Elektrisõidukid võivad aidata vähendada kohalikku õhusaastet vooluallikast sõltumata, samas kui ELi üldised kasvuhooonegaaside heite vähendamise eesmärgid on saavutatavad üksnes puhta elektritootmise meetmete abil.

1.9. Tarbijate usaldus autotööstuse ja õigusraamistiku vastu on viimasel ajal tõsiselt kõikuma löönud. Usalduse taastamine realistlike **heitenormide** ja nõuetekohaste katsemenetlustega on ülimalt oluline. Komitee peab kahetsusväärseks, et komisjoni väljapakutud idee luua sõltumatu ELi-ülene sõidukite heite kontrollimise järelevalveasutus lükati 2017. aasta algul mõningate liikmesriikide vastuseisu tõttu tagasi.

1.10. Euroopas tuleb puhast energiat kasutatavatele sõidukitele seada selged ja kaugeleulatuvad eesmärgid, et stimuleerida tootmisektorit **teadusuuringute**, turuleviimise ja tootmise valdkonnas. Alternatiivsete veojõusüsteemide kiiremat kasutuselevõttu endiselt takistavaid tehnilisi piiranguid on võimalik ületada üksnes tugeva uurimisprogrammi abil (järgmises raamprogrammis), mis hõlmab kõiki valdkondi alates alusuuringutest ja innovatsioonist kuni turuleviimiseni.

1.11. Komitee sooviks, et tunnustataks rohkem transpordi ülemineku toetamise tähtsust, luues rohkem stiimuleid ühistranspordi eelistamise julgustamiseks ja viies kaubaveod maanteelt raudteele. Üldine strateegia võib aidata maanteetranspordi heitlekoguseid vähendada, kuid ei pruugi mõjuda ummikutele ja saastele, eelkõige kuna nõudlus maanteetranspordi järele eeldatavasti kasvab.

2. Sissejuhatus

2.1. Kõnealune teatis on liikuvuspaketi esimene oluline etapp, millele järgnevad aasta lõpupoole uued ettepanekud. Teatise asetatakse poliitilisse konteksti komitee poolt eraldi arvamustes käsitletud konkreetset ettepanekud, sätestatakse toetusmeetmed, nagu teemaksud (sh vajalik taristu), alternatiivkütused ja ühenduvus, parem teave tarbijatele, tugevam siseturg ja paremad töötingimused autokaubaveo sektoris, ja tehakse ettepanekud luua alus koostöömehhanismidele, ühendatud ja automatiseeritud liikuvusele. Praktilisest aspektist käsitletakse komisjoni ettepanekus peaaesjalikult maanteetranspordi sektorit.

2.2. Teatise tuuakse ühtlasi esile seos energialiidu üldiste prioriteetidega (energiatõhusus ja transpordisektori CO₂-heite vähendamine, sh vähese CO₂-heitega kütuste kasutamine ja elektromobiilsuse edendamine), digitaalse ühtse turuga, töökohtade loomise, majanduskasvu ja investeerimise tegevuskavaga ning selle rakendamist toetava Euroopa investeerimiskavaga. Samuti rõhutatakse teatise Euroopa sotsiaaldiguste samba raames sätestatud õigluse suurendamise ja sotsiaalse mõõtmise tugevdamise eesmärgid. Teatisega üritatakse lahendada mõningaid ühtse turu seni lahendamata transpordiküsimusi, võttes seejuures jätkuvalt tasakaalustatult arvesse inim- ja tööõigusi ning keskkonnaaspekte – kuigi mõned pinged siiski jäävad.

2.3. Liikuvuse tegevuskava väljendab Euroopa eesmärki teha kiireid edusamme selleks, et luua 2025. aastaks puhas, konkurentsivõimeline ja ühendatud liikuvussüsteem, mis ühendab kõik transpordiliigid, ulatub üle kogu liidu ning seob liidu tema naabrite ja muu maailmaga. Selle väga ambitsioonika eesmärgi saavutamine tugineb ühelt poolt tööstusharule, millel on maailmas juhtiv roll tootmise ja teenuste pakkumise valdkonnas, ja teiselt poolt liikmesriikide kindlale ja tõelisele poliitilisele tahtele.

2.4. Tuleb meeles pidada, et ELi riigid saavad autotranspordisektorist rohkem kui 500 miljardit eurot maksutulu. Sektori tootmise osa annab tööd 11 %-le kõigist ELi tootmissektori töötajatest, loob 7 % ELi SKPst ja tagab kaubandusbilansi ülejäägi 90 miljardi euro ulatuses. Tegemist on õigupoolest nii võimsa ja olulise sektoriga, et paljudes ELi-ülese reguleerimise valdkondades on edusammud ja arengud olnud aeglased just seetõttu, et mitmed liikmesriigid käsitlevad seda riiklikult strateegilise tähtsusega sektorina. Riiklikke süsteeme ja prioriteete mõjutada võivate muutuste (turu avamine ja teemaksud) vastuvõtmine ja rakendamine võtab sageli kaua aega.

2.5. Euroopa Liit ei alusta nullist. Siseturu ja jätkusuutlikkuse eesmärkide elluviimine on andnud märkimisväärseid tulemusi. Komitee on juba väljendanud oma seisukohti mitmes arvamuses, näiteks nendes, milles käsitletakse Euroopa ühtset transpordipiirkonda⁽¹⁾ kui vaba siseturu alustala, mitmeliigilisi reisimisvõimalusi⁽²⁾ ja rahvusvahelise autokaubaveo siseturgu⁽³⁾. Olulist roll mängib ELi transpordipoliitika jätkusuutlik areng,⁽⁴⁾ iseäranis transpordi CO₂-heite vähendamine⁽⁵⁾ ja COP21 konverentsi järelduste mõju Euroopa transpordipoliitikale⁽⁶⁾. Komitee on samuti käsitlenud transpordi digiteerimise ja robotiseerimise mõjusid ELi poliitika kujundamisele⁽⁷⁾ ning koostoieliste intelligentsete transpordisüsteemide väljavaateid⁽⁸⁾ kui järjest kaalukamaid elemente ELi transpordipoliitikas.

2.6. Palju on siiski veel teha. Liikuvuse tegevuskava peab sillutama teed Euroopa transpordisüsteemile, mis suudab toime tulla digiteerimisest ja keskkonnamõjust tulenevate peamiste väljakutsetega.

3. Digiteerimine

3.1. Kiirel ja usaldusväärsel internetil põhinev digiteerimine ja automatiseerimine pakub hulgaliselt uusi võimalusi tarbijatele ja ettevõtjatele, kes soovivad paremat kvaliteeti, mugavust, paindlikkust, taskukohasust ja ohutust nende kasutatavates teenustes ja igat liiki seadmetes. Samuti pakuvad need tõhusaid uusi tehnoloogiaid kehtivate õigusaktide analüüsimiseks, kontrollimiseks ja jõustamiseks ning inim- ja sotsiaalsete õiguste kaitseks. Digiteerimine kujundab tõenäoliselt iseäranis maismaatranspordi tehnoloogia revolutsiooniliselt ümber. Üks üldine eesmärk peab olema süsteemide ühtlustamine või selliste tehniliste lahenduste leidmine, mis võimaldaks süsteemidel toimida piiriüleselt, sest see on siseturu sujuva toimimise seisukohalt elutähtis. Üks näide sellest on arukate sõidumeerikute eelseisev kasutuselevõtt. Olemasolevate sõidukite kavandatud moderniseerimiseks on siiski ette nähtud 15aastane üleminekuperiood. Seda aega tuleks märkimisväärselt lühendada.

3.2. ELi **koostoielise, ühendatud ja automatiseeritud liikuvuse** ja selle rakendamise strateegias kirjeldatakse esimesi samme automatiseeritud sõidu poole (vt ka TEN/621). **Ühenduvus** sõidukite ning sõidukite ja püsitaristu vahel on otsustav omadus, mis on vajalik digitaalse tehnoloogia täielikuks ärakasutamiseks. Seepärast tervitab komitee 2025. aastaks seatud strateegilisi eemärke, mis esitati hiljutises teatises „Euroopa gigabitühiskond“⁽⁹⁾. Teatises kehtestatakse ajakava sellise suure läbilaskevõimega Euroopa lairibataristu väljatöötamiseks, mis pakuks katkematut 5G leviala ja väga suure läbilaskevõimega internetiühendust kõigil olulisematel maapealsetel transpordimarsruutidel.

3.3. Digiteerimine on samuti keske tähtsusega uute turumudelite väljatöötamiseks, sh erinevat liiki platvormid ja **jagamismajanduse** käsitused, mis võivad parandada ressursitõhusust, mis aga ühtlasi tõstavad rea õiguslikke, sotsiaalseid ja tarbijatega seotud küsimusi, nagu internetiplatvormide roll ja staatus ning muutused tööturul.

3.4. **Automatiseeritud**, sh juhita autodega **sõidu** potentsiaali nähakse peamiselt võimalusena uute ärimudelite tekkeks. Ent olulised on ka vastutusega seotud küsimused ja neid tuleb ELis selgitada ühtsel viisil. Lisaks sellele võib automatiseeritud või poolautomatiseeritud sõit märkimisväärselt parandada maismaasõidukite aktiivset ohutust. Liiklussurmade arv on alates 1970. aastatest vähenenud neli korda, peamiselt tänu passiivsete ohutusseadiste paigaldamisele autodele. Sellele vaatamata

⁽¹⁾ ELT C 291, 4.9.2015, lk 14.

⁽²⁾ ELT C 12, 15.1.2015, lk 81.

⁽³⁾ ELT C 13, 15.1.2016, lk 176.

⁽⁴⁾ ELT C 248, 25.8.2011, lk 31.

⁽⁵⁾ ELT C 173, 31.5.2017, lk 55.

⁽⁶⁾ ELT C 303, 19.8.2016, lk 10.

⁽⁷⁾ ELT C 345, 13.10.2017, lk 52.

⁽⁸⁾ ELT C 288, 31.8.2017, lk 85.

⁽⁹⁾ ELT C 125, 21.4.2017, lk 51.

kaotas ELi teedel 2016. aastal elu ikkagi 25 500 inimest. Nüüd peaks tänu täiustatud aktiivsete ohutusseadiste (poolautomatiseeritud juhtimine, ühendatud autod) väljaarendamisele ja kasutuselevõtule olema võimalik surmajuhtumite arvu oluliselt vähendada või see isegi nullini viia, nagu on kavandatud ohutusprojekti Vision Zero. See projekt, mis käivitati 1997. aastal Rootsis ja millega EL hiljem ühines, ei saavutanud aga kunagi loodetud tulemusi. Olukorda võib põhjapanevalt muuta automatiseeritud sõit. Komitee julgustab komisjoni jätkama projekti „**Vision Zero by 2050**“, sest selle eesmärk on meie ühiskonna ja kõigi kodanike jaoks äärmiselt oluline.

4. Euroopa ühtne transpordipiirkond

4.1. Komitee tunneb heameelt komisjoni algatuse üle selgitada maanteetranspordi turu regulatiivset raamistikku ja tagada selle parem jõustamine, parandades samas töötajate ja võideldes sotsiaalse dumpingu vastu, et tagada sektoris hästi toimiv siseturg. Kavandatud muudatustega käsitletakse juurdepääsu kutsealale, turulepääsu – sh kabotaaži – ja töötajate, nagu sõidu- ja puhkeajad ning konkreetsed eeskirjad töötajate lähetamise kohta maanteetranspordi sektoris.

Komitee leiab siiski, et kuigi õigusaktide kavandatud muudatustega püütakse muuta need lihtsamini jõustatavaks ja tagada õiglane konkurents, ei lahenda need enamasti tõhusalt probleeme, millele nad on suunatud, k.a neid, mis on ilmnenud praeguse raamistiku rakendamisel. Komitee märgib, et algatus on toonud esile erinevaid vaatenurki liikmesriikidelt, sotsiaalpartneritelt ja ettevõtjatelt. Komitee jääb seisukohale, et ainus jätkusuutlik tee edasi on selgete ja kergesti jõustatavate õigusaktide abil, millega tagatakse õiguskindlus turule juurdepääsul ja sotsiaalõiguste nõuetekohane kaitse. Komitee rõhutab samuti vajadust kasutada rakendamise ja jõustamise hõlbustamiseks ajakohaseid IT-rakendusi (sõidumeerikud jne) ja tõhusat taristut (turvalised parkimiskohad). Üllatav on see, et teatistes ei käsitleta kombineeritud transporti mitte turulepääsu kontekstis, vaid üksnes kui jätkusuutlikkuse optimeerimise küsimust. (Üksikasjalikku teavet asjaomaseid ettepanekuid puudutavate komitee seisukohtade kohta leiate vastavatest vastu võetud arvamustest).

4.2. Komitee tunneb heameelt kavatsuse üle muuta direktiivi **ilma juhita renditud sõidukite** kasutamise kohta kaupade autoveol, kuid soovib väljendada mõningaid kahtlusi võimalike tagajärgede osas. Need võib jagada kahte kategooriasse: esimene puudutab varifirmade arvu võimalikku kasvu, teine on seotud ettevõtja võimalusega teostada ebaseaduslikke kabotaažvedusid, ilma et see avastataks.

4.3. Komitee leiab, et paindliku, õiglase, läbipaistva, mittediskrimineeriva ja mittebürookraatliku **teemaksu** süsteemi rakendamisel, mis on kooskõlas „kasutaja maksab“ ja „saastaja maksab“ põhimõtetele, oleks positiivne mõju siis, kui maanteetaristu kasutamise eest saadavat tulu kasutatakse sihipäraselt ja transpordi siseturul välditaks diskrimineerivaid tavasid. Tulude täieulatuslik sihipärane kasutamine võiks Euroopas luua rohkem kui 500 000 täiendavat töökohta. Komitee toetab kindlalt komisjoni ettepanekut parandada erinevate olemasolevate **elektrooniliste teemaksu kogumise süsteemide** nõrka koostalitlusvõimet liikmesriikides ja võtta kogu ELis kasutusele täiustatud tehnoloogial põhinev ühtne elektrooniline teemaksu kogumise süsteem. (Üksikasjalikku teavet nende seisukohtade kohta leiate komitee asjaomastel teemadel vastu võetud arvamustest).

5. Jätkusuutliku transpordisüsteemi poole

5.1. Transport põhjustab ligikaudu 20 % Euroopa **kasvuhoonegaaside heitest**. Kuigi transporditegevus suureneb, peab kasvuhoonegaaside heide vähenema, et vastata ELi 2030. aasta energia- ja kliimaeesmärkidele. Sellest tulenevalt sisaldas 2016. aasta novembri pakett „Puhas energia kõikidele eurooplastele“ meetmeid, mille abil kiirendada vähese CO₂-heitega kütuste kasutuselevõttu ja toetada elektromobiilsust. Komitee toetas neid meetmeid ⁽¹⁰⁾.

5.2. Üldiselt eeldatakse, et transpordi koguheitte kahanev trend jätkub tänu praegustele arengusuundumustele ja valitud poliitikasuundadele, tuues 2030. aastaks kaasa heite 13 % vähenemise 2005. aastaga võrreldes (15 % aastaks 2050). Kuid see ei ole kooskõlas heite 18–19 % kulutõhuga vähendamisega, mis oleks transpordisektori vajalik panus 2030. aasta kliima- ja energiaeesmärkide saavutamiseks. Komitee nõustub, et uute sõidukite heitele piirmäära seadmine on tõhus vahend

⁽¹⁰⁾ ELT C 246, 28.7.2017, lk 64.

heitkoguste vähendamiseks, kuid sellest ei piisa, et saavutada kindlaks määratud eesmärgid. Seepärast tuleks neid täiendada meetmetega, millega parandatakse veelgi energiatõhusust ja edendatakse alternatiivseid kütuseid ja jõuallikaid, sh veeldatud maagaas ja sõiduki seadmestikest saadav elekter või elektrifitseeritud maanteed, ning **teemaksudega**.

5.3. Ootused **elektrisõidukitele** on suured, nagu ilmestasiid liikmesriikide teadaanded selle kohta, et nad järgivad Norra (2025) ning Prantsusmaa ja Ühendkuningriigi (2040) eeskujuga kõigi uute sisepõlemismootoriga (benssiini- ja diiselmootoriga) autode keelustamisel. Elektrisõidukite turg kasvab kiiresti kogu maailmas. Elektrisõidukite arv maailma teedel jõudis 2016. aastal kahe miljonini, moodustades siiski vaid 0,2 % kõigist sõiduautodest (Rahvusvaheline Energiaagentuur 2017). Kõige suurem absoluutkasv on Hiinas, kus püütakse lahendada õhusaaste probleeme ja saavutada heitkoguste vähendamise eesmärgid. Euroopas tuleb puhast energiat kasutatavatele sõidukitele seada selged ja kaugeleulatuvad eesmärgid, et stimuleerida tootmissektorit teadusuuringute ja tootmise valdkonnas.

5.4. Elektrisõidukite kiiremat kasutuselevõttu on takistanud akude tööga seotud **tehnilised piirangud**. Kuigi akude maksumus väheneb oodatust kiiremini, on endiselt mõningaid probleeme (mõnel juhul vastuoluliste) parameetritega, mis piiravad elektrisõidukite tõhusust: mass, laadimissuutlikkus (sõiduulatus), laadimiskiirus ja kasutusea/amortiseerumise küsimused. Siiski hakatakse elektrisõidukeid tunnustama märkimisväärse tulevase kasvu valdkonnana sõiduautode ja väikeste tarbesõidukite osas.

5.5. Tehnilisi piiranguid on võimalik ületada üksnes tugeva **uurimisprogrammi** abil, mis hõlmab kõiki valdkondi alates alusuuringutest kuni innovatsioonini. Euroopa uurimisprogrammid, iseäranis „Horisont 2020“, on sihipärased ja aktiivsed teadusuuringud toimuvad mitmes alternatiivses valdkonnas, nagu uut tüüpi akud või kütuseelemendid ja vesinik. Eesmärgid on küll paljutõotavad, kuid suur osa sellest uurimistegevusest on alles varases etapis. Siiski on täheldatavad mõningad esialgsed tulemused, mida toetab Kütuseelementide ja Vesiniku Valdkonna Ühisettevõte (www.fch.europa.eu).

5.6. Et kaotada ebakindlus sõidukite veojõusüsteemide tuleviku osas, peab Euroopa Liit ka järgmises raamprogrammis seadma oma transpordiga seotud **teadusuuringute prioriteedi**. Sellele panevad kindla aluse Euroopa Komisjoni ja Euroopa tehnoloogiaplatformide, nt Euroopa lennundusuuringute ja -innovatsiooni nõuandekogu (ACARE), sõnastatud Euroopa transpordivaldkonna uurimis- ja innovatsioonistrateegiad. Lisaks on kõige tulemuslikum tee turuleviimise suunas koostöö, mis hõlmab kogu tehnoloogilise valmisoleku tasemete ahelat alates alusuuringutest kuni rakendamiseni.

5.7. Komitee kordab,⁽¹¹⁾ et teadusuuringute riiklik ja ELi-poolne rahastamine ei ole **piisavalt ühtlustatud**. Näiteks kontseptsiooni „Power-to-X“ – st auru ja süsinikdioksiidi elektrokeemiline muundamine taastuvatest energiaallikatest toodetud elektri kasutamise abil sünteetiliste kütuste tootmiseks – toetatakse jõuliselt Saksamaa rahastamisprogrammist,⁽¹²⁾ kuid sellele puudub täiendus ELi poolelt.

5.8. Olemasolevale tehnoloogiale tuginedes kasvab Euroopas praegu jõuliselt nõudlus akude järele. Suur osa ülemaailmsest akuelementide tootmisvõimsusest on jätkuvalt Aasias ja USAs. Komitee jagab komisjoni kartusi selle pärast, et autotööstus jääb suurel määral sõltuvaks akuelementide impordist, mis toob tarnimisele kaasa mitmeid riske. Euroopa autotootjate huvides on kohalik **Euroopa akutööstus**, mis on suuteline vastama nõudlusele.

5.9. Elektromobiilsuse toetamine ei piirdu akude arendamisega. Iseäranis raskeveokite puhul hõlmavad alternatiivsed lahendused **elektrifitseeritud maanteed**, kus elektriline jõuallikas asub tee kohal paiknevates kontaktjuhtmetes või teepinnal paiknevates rööbastes (e-kiirtee jne). Alternatiivsete jõuallikasüsteemide ühine väljakutse on ühiste standardite väljatöötamine, et võimaldada piiriülest liiklust ja luua vähemalt kogu ELi hõlmav, eelistatult aga ülemaailmne turg. Ülemaailmne transpordivõrk, eriti põhivõrgukoridorid, võiks olla selleks sobiv vahend.

⁽¹¹⁾ ELT C 34, 2.2.2017, lk 66.

⁽¹²⁾ <https://www.kopernikus-projekte.de/projekte/power-to-x>.

5.10. **Sisepõlemismootor**, mis kujutab endast meie maanteeliikluse alustala, pälvib aina enam vastuseisu. Toimunud on tõsine usalduse kaotus äriühingute ja sõidukite heitega seotud regulatiivse süsteemi suhtes, iseäranis nüüd, kui on paljastatud ebaseaduslike katkestusseadmete olemasolu. Nimetatud seadmed häirivad või blokeerivad reaalse sõiduolukorras heitekontrolli. Kuid on hästi teada, et sõidukid, mis läbivad ametliku heitekatse ka ilma ebaseaduslike trikkideta, tekitavad tegelikes sõidutingimustes palju rohkem reostust. See erinevus on viimastel aastakümnetel suurenenud, olles praeguste probleemide peapõhjus. Kiiresti on vaja taastada tarbijate usaldus autotööstuse vastu ja taastada regulatiivse süsteemi hea maine realistlike heitenormide ja nõuetekohaste katsemenetluste abil. Komitee peab kahetsusväärseks, et komisjoni väljapakutud idee luua sõltumatu ELi-ülene sõidukite heite kontrollimise järelevalveasutus lükati 2017. aasta algul pärast mõningate liikmesriikide vastuseisu tagasi.

5.11. Sellele vaatamata tuleb sisepõlemismootoreid ja elektrilist veojõudu vastandavas arutelus heitenormidest kaugemale vaadata. Konkreetsemalt peame eristama mõju **ülemaailmsele** soojenemisele ja mõju **kohalikule** õhusaastele. Kohaliku õhusaaste vähendamiseks on parim valik kohapeal otseseid heitkoguseid mittetootvad elektrisõidukid. Ent elektrisõidukid ei ole siiski üldiselt võttes heitevabad. Heite tase sõltub laadimisakude jaoks elektri tootmise meetodist ja akude tootmisprotsessidest. Kuna CO₂-vaba elektritootmise osakaalus on liikmesriigiti suuri erinevusi, on ilmselge, et elektrisõidukite panus ELi kliimaeesmärkide saavutamisele kaasaaitamisse sõltub riigist, kus elektrisõidukit kasutatakse. **Elektromobiilsusele** antava ELi toetuse puhul tuleb arvesse võtta tõsiasja, et see küsimus on tihedalt seotud elektritootmise valdkonnaga, mida käsitletakse **Euroopa energialiidu** raames.

5.12. Sisepõlemismootorid on maanteeliikluses praegu sobivaimad pikamaasõitudel ja raskveokite töös. Võttes arvesse seda, kui kiiresti elektriline veojõud järele jõuab, tuleks valmis olla **pikaks üleminekuajaks**, mil eksisteerivad kõrvuti mõlemad veojõusüsteemid. Näiteks võivad hübriidautod pakkuda lahenduse, milleks Euroopa autotööstus on hästi valmistunud. Hübriidautosid saab lülitada sisepõlemismootorile pikamaasõidul ja elektrimootorile linna piires. Teatud kasutuseks (nt pikamaa kaubavedu) aga akuga elektrisõidukid ei sobi. Kasutada võib väga erinevaid alternatiivseid tehnoloogiaid, nagu vesinikuelemendid ja elektrifitseeritud kiirteed. Euroopa peab investeerima nende arendamisse, et saavutada juhtpositsioon keskkonnahoidliku transpordi alal.

5.13. Komitee toetab logistikaalase kutseõppe arendamist kõigis liikmesriikides, et pakkuda selle paketi algatusi toetavaid uusi oskusi.

5.14. Tasub märkida, et suured linnad kogu ELis on iseseisvalt loonud rea erinevaid algatusi, et tulla toime ummikute ja saastega. Komitee julgustab komisjoni laiendama praegust koostööd kohalike omavalitsustega parimate tavade jagamisel ja teabe levitamisel.

Brüssel, 18. oktoober 2017

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee
president
Georges DASSIS