

Neljäpäev, 18. mai 2017

P8_TA(2017)0228

Maanteetransport Euroopa Liidus**Euroopa Parlamendi 18. mai 2017. aasta resolutsioon Euroopa Liidu maanteetranspordi kohta (2017/2545(RSP))**

(2018/C 307/19)

Euroopa Parlament,

- võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingu artiklit 91,
- võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 17. juuni 1999. aasta direktiivi 1999/62/EÜ raskete kaubaveokite maksustamise kohta teatavate infrastruktuuride kasutamise eest ⁽¹⁾,
- võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. märtsi 2002. aasta direktiivi 2002/15/EÜ autovedude alase liikuva tegevusega hõivatud isikute tööaja korralduse kohta ⁽²⁾,
- võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. märtsi 2006. aasta määrust (EÜ) nr 561/2006, mis käsitleb teatavate autovedusid käsitlevate sotsiaalseadusnormide ühtlustamist ⁽³⁾,
- võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 21. oktoobri 2009. aasta määrust (EÜ) nr 1071/2009, millega kehtestatakse ühiseeskirjad autoveo-ettevõtja tegevusalal tegutsemise tingimuste kohta ⁽⁴⁾,
- võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 21. oktoobri 2009. aasta määrust (EÜ) nr 1072/2009 rahvusvahelisele autoveoturule juurdepääsu käsitlevate ühiseeskirjade kohta ⁽⁵⁾,
- võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 21. oktoobri 2009. aasta määrust (EÜ) nr 1073/2009 rahvusvahelisele bussiteenuste turule juurdepääsu käsitlevate ühiseeskirjade kohta ⁽⁶⁾,
- võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 4. veebruari 2014. aasta määrust (EL) nr 165/2014 autovedudel kasutatavate sõidumeerikute kohta ⁽⁷⁾,
- võttes arvesse komisjoni valget raamatut „Euroopa ühtse transpordipiirkonna tegevuskava – Konkurentsivõimelise ja ressursitõhusa transpordisüsteemi suunas“ (COM(2011)0144),
- võttes arvesse oma 9. septembri 2015. aasta resolutsiooni 2011. aasta transpordipoliitika valge raamatu rakendamise kohta: vahekokkuvõtte ja edasised sammud säästva liikuvuse suunas ⁽⁸⁾,
- võttes arvesse oma 19. jaanuari 2017. aasta resolutsiooni ELi logistika ja mitmeliigilise transpordi kohta uutes üleeuroopalise transpordivõrgu koridorides ⁽⁹⁾,
- võttes arvesse oma 24. novembri 2016. aasta resolutsiooni väikeste transpordiettevõtjate uute võimaluste ja koostööl põhinevate ärimudelite kohta ⁽¹⁰⁾,

⁽¹⁾ EÜT L 187, 20.7.1999, lk 42.⁽²⁾ EÜT L 80, 23.3.2002, lk 35.⁽³⁾ ELT L 102, 11.4.2006, lk 1.⁽⁴⁾ ELT L 300, 14.11.2009, lk 51.⁽⁵⁾ ELT L 300, 14.11.2009, lk 72.⁽⁶⁾ ELT L 300, 14.11.2009, lk 88.⁽⁷⁾ ELT L 60, 28.2.2014, lk 1.⁽⁸⁾ Vastuvõetud tekstid: P8_TA(2015)0310.⁽⁹⁾ Vastuvõetud tekstid, P8_TA(2017)0009.⁽¹⁰⁾ Vastuvõetud tekstid, P8_TA(2016)0455.

Neljapäev, 18. mai 2017

- võttes arvesse komisjoni aruannet Euroopa Parlamendile ja nõukogule Euroopa Liidu autoveoturu olukorra kohta (COM(2014)0222),
 - võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. märtsi 2015. aasta direktiivi (EL) 2015/413, millega hõlbustatakse piiriülest teabevahetust liiklusohutusnõuete rikkumise kohta ⁽¹⁾,
 - võttes arvesse komisjoni teatist „Euroopa vähese heitega liikuvuse strateegia“ (COM(2016)0501) ning komisjoni teatist „Transport ja süsinikdioksiid“ (COM(1998)0204),
 - võttes arvesse Pariisi kokkulepet ja sellega võetud kohustust hoida globaalne soojenemine tunduvalt alla 2 °C võrreldes industriaalühiskonna eelse tasemega ja teha jõupingutusi selle nimel, et temperatuuri tõus ei oleks suurem kui 1,5 °C,
 - võttes arvesse 14. aprilli 2016. aasta Amsterdami deklaratsiooni ühendatud ja automatiseeritud sõidukite juhtimise valdkonnas tehtava koostöö kohta – navigeerimine ühendatud ja automatiseeritud sõidukite suunas Euroopa teedel,
 - võttes arvesse oma 14. septembri 2016. aasta resolutsiooni sotsiaalse dumpingu kohta Euroopa Liidus ⁽²⁾,
 - võttes arvesse komisjoni teatist „Koostoimelisi intelligentseid transpordisüsteeme käsitlev Euroopa strateegia – samm koostoimelise, ühendatud ja automatiseeritud liikuvuse tagamise suunas“ (COM(2016)0766),
 - võttes arvesse kodukorra artikli 123 lõiget 2,
- A. arvestades, et komisjon peaks kiiremas korras esitama seadusandlikud ettepanekud, mis käsitlevad autoveoturgu (edaspidi „maanteelgatused“), eesmärgiga määrata kindlaks ja lahendada probleemid, millega sektor silmitsi seisab;
- B. arvestades, et maanteetranspordisektor annab ELis otseselt tööd 5 miljonile inimesele ja selle panuseks on ligi 2 % ELi SKPst, kusjuures sinna kuulub 344 000 maanteedel reisijaid vedavat ettevõtjat ja üle 560 000 maanteekaubaveo ettevõtja ⁽³⁾;
- C. arvestades, et 2013. aastal ulatus maantee-reisijateveo maht ELis 5 323 miljardi reisijakilomeetrini, mille puhul reisijateveoga seotud tegevusest ELi 28 liikmesriigis 72,3 % moodustasid sõiduaudod ja 8,1 % bussid ⁽⁴⁾;
- D. arvestades, et liiklusohutuse küsimus on ELi jaoks endiselt aktuaalne ja et 2015. aastal hukkus liikluses 26 100 ja sai raskeid vigastusi 135 000 inimest;
- E. arvestades, et maanteetransport on ELi majanduse liikumapanevaid jõude, mis peaks jääma täiendava majanduskasvu ja töökohtade loomisel ning konkurentsivõime ja territoriaalse ühtekuuluvuse edendamisel esirinda, ning arvestades, et samal ajal on oluline, et see sektor muutuks jätkusuutlikumaks ning austaks inimväärseid töötingimusi ja sotsiaalseid õigusi;
- F. arvestades, et maanteetransport on valdkond, kus Euroopa on maailma liider nii tootmis- kui ka transporditegevuses, ning arvestades, et on otsustava tähtsusega, et Euroopa transpordisektoris jätkuaks areng, et seal tehtaks investeeringuid ja seda uuendatakse jätkusuutlikul ja ökoloogilisel viisil, et säilitada selle valdkonna tehnoloogiline juhtpositsioon üleilmsel tasandil maailma majanduse seisukohast, mida iseloomustab varasemast rohkem üha uute mõjuvõimsate osaliste ja uute ärimudelite esilekerkimine;
- G. arvestades, et maanteetranspordis loobutakse järk-järgult fossiilkütuste kasutamisest, võttes arvesse tungivat vajadust parandada energiatõhusust ja sektori jätkusuutlikkust, eelkõige alternatiivkütuste, alternatiivsete jõuseadmete ja digiteerimise abil kulutasuval viisil, ilma et seataks ohtu selle konkurentsivõimetele;

⁽¹⁾ ELT L 68, 13.3.2015, lk 9.

⁽²⁾ Vastuvõetud tekstid, P8_TA(2016)0346.

⁽³⁾ Allikas: ELi transport arvudes 2016, mis põhineb Eurostati andmetel.

⁽⁴⁾ Allikas: ELi transport arvudes 2016, mis põhineb Eurostati andmetel.

Neljapäev, 18. mai 2017

- H. arvestades, et transpordil on oluline osa kliimamuutustes, sest see tekitab kokku ligikaudu 23,2 % ELi kasvuhoonegaaside heitest, ja arvestades, et maanteetransport tekitas 2014. aastal 72,8 % ELi transpordisektori kasvuhoonegaaside heitest;
- I. arvestades, et ummikud lähevad ELi majandusele maksma hinnanguliselt 1 % ELi SKPst ajakaotuse, täiendava kütusekulu ja õhusaaste tõttu;
- J. arvestades, et rahvusvaheliste maanteevedude sektor seisab silmitsi liikmesriikide poolt üha arvukamalt tekitatavate õiguslike tõketega;
- K. arvestades, et mitmeliigilised transpordivõrgud ning erinevate transpordiliikide ja -teenuste integreerimine võivad olla kasulikud reisijate ja kaubaveo ühenduste ja tõhususe täiustamiseks, aidates sel viisil vähendada süsinikdioksiidi ja muid kahjulikke heiteid;
- L. arvestades, et liikmesriikides jõustatakse kabotaaži käsitlevaid ELi õigusakte puudulikult;
- M. arvestades, et kogu liidus esineb märkimisväärsed erinevusi kehtivate õigusaktide jõustamisel, mis käsitlevad töötingimusi, sotsiaalseid õigusi ja liiklusohutust;

Maanteesektori konkurentsivõime ja innovaatilisuse suurendamine

1. on seisukohal, et maanteealgatused peaksid andma äärmiselt vajaliku tõuke säästvama, ohutuma, innovaatilisema ja konkurentsivõimelisema Euroopa maanteetranspordi sektori arenguks, arendama edasi Euroopa maanteetaristut, et tõhustada maanteetransporti ja logistikat, tagama ettevõtjatele võrdsed võimalused ülemaailmsel turul ning siseturu väljakujundamise ja parema toimimise maanteedel toimuva reisijate- ja kaubaveo sektoris, ning nendega tuleks kehtestada Euroopa maanteetranspordi sektori pikaajaline strateegia;
2. on samuti seisukohal, et maanteealgatused peaksid soodustama sõidukite tehnoloogilist arengut, edendama alternatiivkütuste kasutamist, suurendama transpordisüsteemide ja -liikide koostalitlusvõimet ning tagama transpordisektori VKEdele turulepääsu;
3. kutsub komisjoni üles võtma maanteealgatuste koostamisel arvesse Euroopa Parlamendi 9. septembri 2015. aasta resolutsiooni 2011. aasta transpordipoliitika valge raamatu rakendamise kohta; rõhutab, et maanteetransporti tuleb käsitleda ELi mitmeliigilise ja säästliku transpordipoliitikaga hõlmatud tervikliku ja pikaajalise lähenemise raames;
4. kutsub komisjoni üles võtma liikuvust maanteedel käsitlevate algatuste paketi koostamisel arvesse ka Euroopa Parlamendi 14. septembri 2016. aasta resolutsiooni sotsiaalse dumpingu kohta Euroopa Liidus;
5. toonitab, et maanteetranspordi sektor aitab suurel määral kaasa ELi majanduskasvule ja töökohtade loomisele ning et majanduse olukord on tihedalt seotud ELi maanteetranspordi sektori konkurentsivõimega; nõuab seepärast ennetavat poliitikat, mille eesmärk on toetada ja arendada ausa konkurentsiga säästva maanteetranspordi sektorit, eriti VKEde jaoks, pidades eelkõige silmas digitaal-, tehnoloogia ja keskkonna valdkonna tulevast arengut kõnealuses sektoris, ergutades samal ajal tööjõu oskuste täiustamist;
6. kutsub Euroopa maanteetranspordi sektorit üles kasutama digiteerimise pakutavaid võimalusi; kutsub komisjoni üles töötama välja sidetaristut nii, et see toimiks sõidukilt sõidukile ning sõidukilt taristule toimuva kommunikatsiooni korral, et suurendada liiklusohutust ja tõhusust ning valmistada maanteeliikuvuse tulevikuks; rõhutab vajadust töötada välja tehnosiire sõidukite jaoks, suurendada nende logistilist toetust ning luua selles valdkonnas asjakohased määratlused ja koostada eeskirjad; kutsub komisjoni üles nägema ette sobiva õigusraamistiku sõidukite ühendatud ja automatiseeritud juhtimise jaoks ning ka uute koostööaluste põhinevate ärimudelite jaoks;

Neljapäev, 18. mai 2017

7. nõuab tungivalt, et komisjon suurendaks ühtlustamist reisijate- ja kaubaveo valdkonnas, eelkõige ELi elektrooniliste teemaksusüsteemide puhul, kuna praeguse vähese ühtlustamisega kaasnevad transpordi lisakulud; ergutab sellega seoses digitaalsete tehnoloogiate kasutamist (paberivabad ja standarditud dokumendid, e-CMR arukas sõidumeerik jne), et tagada täielikult toimiv siseturg;

Piiriülese liikuvuse hõlbustamine teedel

8. nõuab tungivalt, et liikmesriigid rakendaksid põhjalikumalt ELi asjakohaseid eeskirju ja komisjon jälgiks hoolikamalt rakendamist, sh piiriülese koostöö, kehtivate õigusaktide tõlgendamise ning nõuetekohase ja mittediskrimineeriva jõustamise puhul, ning et liikmesriigid tegeleksid riiklike õigusaktide ühtlustamisega; on veendunud, et alati, kui see on õigustatud, peaks komisjon algatama rikkumismenetlused seaduste ja meetmete suhtes, mis tekitavad turumoonutusi;

9. nõuab tungivalt, et liikmesriigid teeksid tihedamat koostööd Euro Contrôle Route'i ja Euroopa liikluspolitseinike võrgustikuga (TISPOL), et parandada maanteetransporti käsitlevate õigusaktide jõustamist Euroopas ning luua tõhus mehhanism, mis tagab kehtiva õigustiku võrdse ja asjakohase rakendamise, s.t toetada liikmesriike sertifitseerimise, standardimise, tehniliste teadmiste, andmete kogumise, koolituse ja kontrolli ülesannete puhul ning hallata platvorme teabe vahetamiseks riiklike ekspertide ja asutuste vahel;

10. palub liikmesriikidel tugevdada kontrolli, eelkõige seoses sõidu- ja puhkeaja nõuete ning kabotaaži suhtes kohaldatavate eeskirjade järgimisega, ning kasutada tõhusaid, proportsionaalseid ja hoiatavaid karistusi; nõuab tungivalt, et komisjon kiirendaks sõidukites selliste digitaalsete seadmete kohustuslikku kasutamist nagu arukad sõidumeerikud ja elektrooniliste saatelehtede (e-CMR) kasutamist, et parandada järelevalvet asjakohaste ELi eeskirjade järgimise üle, vähendades samal ajal halduskulusid;

11. nõuab tungivalt, et komisjon ühtlustaks veelgi kehtivaid kerge- ja raskeveokite kohustusliku turvavarustuse (nt ohukolmnurgad, helkurvestid, varulambid või alkomeetrid) eeskirju;

12. kutsub komisjoni üles uurima võimalusi, kuidas vähendada erinevate riikide õigusnormidega kaasnevat haldus- ja finantskoormust, et hõlbustada transporditeenuste osutamise vabadust kogu ELis;

13. rõhutab, et sidusa, õiglase, läbipaistva, mittediskrimineeriva ja bürokraatiavaba teetasude süsteemi rakendamine ELis, mis oleks proportsionaalne maanteede kasutamise ning veoautode, busside ja sõiduautode tekitatud väliskuludega (põhimõtted „kasutaja maksab“ ja „saastaja maksab“), soodustaks maanteetaristu seisukorra parandamist ning vähendaks liiklusummikuid ja saastet; kutsub komisjoni üles looma raamistikku, mis tagaks võrdse kohtlemise ja väldiks sõiduautode maksustamiskavade killustatust kogu ELis;

14. palub komisjonil teha ettepanek Euroopa elektroonilise maksukogumisteenuse direktiivi läbivaatamiseks, nii et see hõlmaks ka väliskulude elementi tulenevalt põhimõttest, et saastaja maksab, ja oleks täielikult koostalitlusvõimeline, et soodustada ELi teemaksu kogumise ühtlustatud tehniliste standardite teket, ning mille aluseks oleks läbipaistvus, sõidukitesse sisseehitatud aruka transpordisüsteemi seadmete parem arendamine ja lõimimine ning õigusaktide põhjalikum selgitamine, mis aitaks Euroopa elektroonilise maksukogumisteenuse osutajate õigusi paremini sõnastada ja kaitsta ning muuta nende kohustused vähem koormavaks;

15. on seisukohal, et ELi siseturu südapiirkondadesse on raskem pääseda liikmesriikidel, kes paiknevad liidu äärealadel ja kellel pole tegelikku alternatiivi maanteetranspordile; palub komisjonil lisada oma maanteelagatustesse mehhanismi, mille abil vähendada äärepoolsetest piirkondadest korraldatavate maanteevedudel võetavaid tasusid;

16. toonitab, et harilikult on rendisõidukid turul olevates sõidukitest kõige uuemad ja puhtamad ning tõstavad maanteetranspordisektori tõhusust; palub seepärast, et komisjon vaataks läbi rendisõidukitele kehtestatud eeskirjad, mis praegu võimaldavad liikmesriikidel keelata selliste sõidukite kasutamise rahvusvahelistel vedudel;

Neljapäev, 18. mai 2017

17. väljendab muret selle pärast, et riigiasutused ei tõkesta sõidumeerikute ja kabotaažvedudega seotud pettusi ning palub seepärast komisjonil nende küsimustega tegeleda muu hulgas uute tehnoloogiate kasutamise, kabotaaži reguleerivate õigusnormide lihtsamaks ja selgemaks muutmise ning asutustevahelise teabevahetuse parandamisega, mille kõige eesmärk oleks eeskirjade parem jõustamine ja kabotaažvedude parem järelevalve kogu ELis;

18. on seisukohal, et õigusaktide nõuded peaksid olema proportsionaalsed äriühingute laadi ja suurusega; väljendab siiski muret selle üle, kas väikestele tarbesõidukitele mitmete ELi eeskirjade kohaldamisel tehtavad erandid on endiselt õigustatud, arvestades nende sõidukite järjest ulatuslikumat kasutamist rahvusvahelisteks kaubavedudeks, ning palub komisjonil esitada põhjaliku analüüsi sellisest laienevast kasutusest majandusele, keskkonnale ja ohutusele tuleneva mõju kohta;

19. rõhutab, et naabruses asuvate läbiraakijariikidega toimuva piiriülese maanteeliikluse hõlbustamiseks tuleks maanteearistute, liiklusemärgide ja elektroonikasüsteemide standardeid rohkem ühtlustada, mis aitaks kõrvaldada kitsaskohti, eelkõige TEN-T põhivõrgustikus;

Sotsiaalsete tingimuste ja ohutuseeskirjade parandamine

20. toonitab, et põhiõigus osutada kogu ELis transporditeenuseid ei tohiks olla õigustuseks mis tahes töötajate põhiõiguste rikkumisele või kehtivate töötingimusi (puhkeajad, töögraafikud, kodubaasist eemaloleku kestus, kutseoskuste omandamine, täienduskoolitus ja tööalane karjäär, ohutus ja tervishoid, hooldus ja sotsiaaltoetus, miinimumpalk) reguleerivate õigusaktide nõuete lõdvendamisele;

21. peab äärmiselt oluliseks tuletada komisjonile meelde tema Euroopa sotsiaalõiguste samba kohta tehtud ettepanekus võetud kohustusi, eelkõige seoses järgmisega:

- kindel ja paindlik tööhõive, põhimõte 5d: „Hoidutakse töösuhetest, mille tulemuseks on ebakindlad töötingimused, sealhulgas keelatakse ebatüüpiliste töölepingute kuritarvitamine. Katseage peaks olema mõistliku kestusega“;
- õiglane palk, põhimõte 6a: „Töötajatel on õigus õiglasele palgale, mis võimaldab inimväärse elatustaseme“;

tuleb meelde, et kõik komisjoni maanteelalgatused peavad olema kooskõlas selle põhimõttega ega tohi ohustada kõnealuse sektori töötajate õigusi;

22. väljendab muret selliste sotsiaalselt problemaatiliste äritavade pärast, mis ohustavad ka liiklusohutust ning seonduvad valdavalt kabotaažvedude eeskirjade ja nn riulifirmadega (eelkõige küsimused seoses varjatult FIEna tegutsemise ning tahtlikult kahjulike tegevustavade või kehtivate ELi ja siseriiklike õigusaktide nõuete eiramisega, mis võimaldab kõlbatut konkurentsi tööjõu- ja tegevuskulude ebaseadusliku alandamise tõttu ning toob kaasa töötajate õiguste rikkumise ning tuleneb üleeuroopaliste eeskirjade ebaselgusest ja nende erinevast tõlgendamisest ja jõustamisest riiklikul tasandil);

23. kutsub komisjoni üles muutma asutamisoiguse suhtes kehtivaid nõudeid, et kaotada maanteetranspordisektorist riulifirmad;

24. kutsub komisjoni ja liikmesriike üles kiiremas korras tegelema sõiduväsimuse küsimustega, muu hulgas tagama, et maanteearistutesse investeerimisel alati täiustataks sõidukijuhtidele ja eriti pikamaa-autojuhtidele mõeldud rajatisi, ning et täiel määral täidetakse puhkeage reguleerivaid õigusakte;

25. palub komisjonil pettuste ja rikkumiste tulemuslikuks ärahoidmiseks muuta selgemaks eeskirjad, mis reguleerivad kabotaažvedusid ja maanteetranspordi kutsealadel tööle asumist, ning parandada nende rakendamist;

26. Ei nõustu kabotaaži edasise liberaliseerimisega, eelkõige piiramatute kabotaažvedudega teatava arvu päevade jooksul;

Neljapäev, 18. mai 2017

27. palub, et komisjon selgitaks töötajate lähetamise direktiivi sätete kohaldamist maanteetranspordisektoris ning parandaks nende rakendamist ja jõustamist;

28. rõhutab, et kasvanud nõudluse tõttu transporditeenuste järele, rahvusvahelise kaubanduse kiire arengu ja demograafilise olukorra tõttu on Euroopas tekkinud puudus kutselistest sõidukijuhtidest; palub seepärast, et komisjon lihtsustaks noorte meeste ja naiste pääsu sellele kutsealale ning tegeleks juhtide kehvale töötingimuste ja heade teeäärsete taristute puudumise küsimustega;

29. juhib tähelepanu asjaolule, et maanteetranspordisektoris kehtivaid sotsiaalseid tingimusi ja õigusi reguleerivate siseriiklike seaduste erinevused tekitavad ettevõtjate ja eriti VKEde jaoks märkimisväärsed ja ebaproportsionaalseid haldustõkkeid, muudavad õigusraamistiku keerulisemaks, raskendavad liidus maanteetranspordisektori siseturu loomist ning takistavad kaupade ja teenuste vaba liikumist;

30. palub komisjonil koostada eelseisvate maanteelalgatuste jaoks ettepanekud, mis võimaldaksid teenuste osutamise vabadust ja asutamisevabadust paremini eristada, tagamaks, et liikmesriigis, kus ettevõtte ei ole asutatud, oleks äritegevus ajutise iseloomuga ning et töötajatele kohaldataks selle riigi seadusi, kus on nende tavapärane töökoht või kus toimub suurem osa nende erialasest tegevusest;

31. palub komisjonil ja liikmesriikidel tegeleda maanteetranspordisektori töö kvaliteedi küsimustega, pöörates erilist tähelepanu koolitusele, sertifitseerimisele, töötingimustele ja tööalasele karjäärile, et luua kvaliteetseid töökohti, arendada vajalikke oskusi ja tugevdada ELi maanteeveoettevõtjate konkurentsivõimet, mis tooks sellesse valdkonda rohkem noori, ning kõige selle juures keskenduda sõidukijuhtide töö ja eraelu sobivale ühitamisele;

32. palub komisjonil muuta kombineeritud vedu käsitlevat direktiivi 92/106/EMÜ, et laiendada mitmeliigilise transpordi kasutamist, kaotada ebaõiglasel taval ning tagada kombineeritud vedudega seotud sotsiaalõigusnormide järgimine;

33. palub, et komisjon hindaks võimalust koostada kõigi ühenduse loa alusel tegutsevate ettevõtjate kohta elektrooniline ja terviklik ettevõtjafail, et koondada kokku kõik liikluskontrollide käigus registreeritud olulised andmed veoettevõtjate, sõidukite ja sõidukijuhtide kohta;

34. rõhutab, et ELi puhkerajatiste süsteem on puudulik ja ebapiisav; palub sellepärast, et liikmesriigid komisjoniga konsulteerides koostaksid kavad kasutajasõbralike, turvaliste ja ohutute puhkealade rajamiseks või pakkumiseks, kus oleks piisavalt parklakohti, sanitaarrajatisi ja ööbimisvõimalusi, kusjuures eelkõige tuleks hoolitseda strateegilise tähtsuse ja suure liiklusvooga sõlmpunktide eest;

35. palub komisjonil ja liikmesriikidel lahendada sõidu- ja puhkeaegadega seotud kehtivate eapraaktiliste nõuete probleemid, s.t tavalised on olukorrad, kus juhilt nõutakse mitme tunni pikkust puhkamist, kuigi ta on oma kodubaasist või elukohast veel vaid mõne kilomeetri kaugusel; palub komisjonil määruse (EÜ) nr 561/2006 (mis käsitleb teatavate autovedusid käsitlevate sotsiaalõigusnormide ühtlustamist) läbivaatamisel seda arvesse võtta;

36. kutsub komisjoni ja liikmesriike üles kehtestama kogu ELi hõlmavat sihteesmärki maanteeliikluses saadud raskete vigastuste arvu vähendamiseks;

37. kutsub komisjoni üles korraldama kogu ELi hõlmavat teadusuuringut juhtide väsimuse tagajärgede kohta bussitranspordis ning veo- ja furgoonautodega toimival kaubaveol;

38. palub, et komisjon viivitamata algataks üldise ohutuse määruse (EÜ) nr 661/2009 läbivaatamise ning võtaks arvesse uute tehnoloogiate ja standardite, sealhulgas vähemalt hädaolukorra andmete salvestite, otsese nägemisvälja standardite, arukate kiirusregulaatorite ja rehvirõhuandurite tähtsust;

Neljapäev, 18. mai 2017

39. rõhutab vajadust muuta ELi maanteed ohutumaks ning täita eesmärk vähendada aastaks 2020 surma või raskete vigastustega lõppenud õnnetuste arvu poole võrra; toetab komisjoni poolt maanteedaristute ohutuse korraldamise õigusraamistiku läbivaatamisel kasutatud mõjuhinnaangut;

Väheste heitkogustega maanteedtranspordi edendamine

40. väidab, et tuleb parandada maanteedtranspordi ressursitõhusust ja rolli kaasaegses sünkromodaalses transpordivõrgus, kui tahetakse olemasolevaid võimsusi tõhusamalt kasutada, suurendada sõidukite kasutamise määra, edendada väiksemate ja kergemate sõidukite kasutamist, ühisautode kasutamist ja koossõitu ning üleminekut neljarattalistelt sõidukitelt kahe- ja kolme- rattalistele; peab digiteerimist ressursitõhususe tõstmise keskseks küsimuseks;

41. rõhutab, et 2015. aasta Pariisi kliimakokkuleppe (COP21) eesmärkide täitmiseks tuleks saavutada transpordisektori CO₂-heite vähendamine ja õhukvaliteedi parandamine tänu elektritranspordi, kütuseelementide ja muude arenenud jõuseadmete, eriti selliste, mille osas Euroopal on suur tehnoloogiline edumaa, arendamisele;

42. maanteedtranspordi kasvuhoonegaaside heitkoguste vähendamiseks palub komisjonil esitada kaugeleulatuvad ettepanekud veokite ja busside CO₂ normide osas; palub komisjonil lähemalt uurida, kuidas renoveerimise stimuleerimise teel kiirendada üleminekut väheste heitkogustega transpordile;

43. nõuab võrdsete konkurentsitingimuste tagamist kõigis ELi piirkondades ning konkreetseid meetmeid, sealhulgas suuniseid ja parimaid tavasid, mille abil tagada maanteedtranspordis põhimõtete „kasutaja maksab“ ja „saastaja maksab“ rakendamine;

44. toonitab, et Euroopa elektroonilise maksukogumisteenuse direktiivi läbivaatamine võib aidata edendada vähem saastavaid sõidukeid ja sõidukite ühiskasutust;

45. rõhutab, kui võrd tähtis on maanteedtranspordis alternatiivkütuste kasutamise edendamiseks asjakohane taristu ning palub seepärast komisjonil ja liikmesriikidel luua stiimulite mudeleid, mis kiirendaksid alternatiivkütuste tarnevõrgustiku väljaehitamist;

46. nõuab mõjusaid riiklikke poliitikaraamistikke, mis stimuleeriksid alternatiivkütustel (näiteks elektrienergia, vesinik, surumaagaas, hübriidmootorid) töötavaid sõidukeid ulatuslikumalt kasutusele võtma, ning nõuab vajalike tankimis-/laadimistaristute kiiret väljaehitamist;

47. tunnistab, et uuenduslikud ja madalate heitkogustega maanteedõidukid ja taristud aitavad hõlbustada maanteed, raudteede ja sadamate vahelisi üleminekuid ja transpordiühendusi, mis soodustab üldist nihet keskkonnahoidlikumate transpordiviiside suunas nii üksikisikute, reisijate kui ka kaupade veol;

48. on veendunud, et koossõit ja ühisauto kasutamine on oluline ressurs transpordiühenduste säästvaks arendamiseks, muu hulgas äärepoolseimates ning maa- ja mägipiirkondades; kutsub komisjoni, liikmesriike ja kohalikke ametivõime üles hõlbustama koostööl põhinevate ärimudelite kujunemist selles valdkonnas;

49. palub komisjonil uurida mitmetes liikmesriikides väheste saastega piirkondade rajamise küsimust ning võimalust kehtestada selliste piirkondade moodustamise/toimimise ühtsed kriteeriumid/eeskirjad;

50. märgib, et sellised arukad transpordisüsteemid nagu koostoimelised intelligentsed transpordisüsteemid ning niisugused uuendused nagu e-kiirtee (trollitehnoloogial põhinevad elektriveokid) ja veokikaravanid võivad etendada transpordisüsteemide tõhususe, ohutuse ja keskkonnanäitajate parandamisel olulist osa; kutsub seepärast komisjoni üles stimuleerima arukate transpordisüsteemide arendamist ja kasutamist ning edendama innovatsiooni;

51. märgib, et maanteedtranspordis tehakse endiselt palju tühisõite ja see kahjustab keskkonda; tuletab meelde, et 2012. aastal moodustasid tühisõidud peaaegu veerandi (23,2 %) kõigi ELi raskete kaubaveokite läbitud kilometraazist ning et tühisõitude suurt mahtu põhjustavad kabotaažvedude praegused piirangud, mis ei lase vedajatel suuremaid kaubakoormaid komplekteerida ja halvendavad sellega nende tegevuse keskkonnanäitajaid; rõhutab seepärast turu avanemise soodsat mõju maanteedtranspordi keskkonnatõhususele;

Neljapäev, 18. mai 2017

52. nõuab, et komisjon ja liikmesriigid maanteetranspordi sektori CO₂-heite vähendamiseks kiirendaksid üleminekut tavapärastelt fossiilkütusel töötavalt maanteeõidukitelt säästvatele elektrisõidukitele, nt vesinikkütuseelemendiga sõidukitele;

53. soovib komisjonil ajakohastada oma transpordi väliskulude käsiraamatut ja lisada sinna uusi andmeid, mis kajastavad tegelikes sõidutingimustes tekkivaid heitkoguseid ning kliimamuutustest põhjustatud majanduslikku ja sotsiaalset kahju;

54. rõhutab asjaolu, et maanteetranspordis alternatiivsetele ja taastuvatele energiaallikatele ülemineku eesmärkide täitmiseks tuleks kasutada mitmesuguseid energiaallikaid ja praegusi energiasäästviise; juhib tähelepanu sellele, et üleminekuks on vaja stiimuleid ning et saaste piiramise eesmärgid tuleks sõnastada tehnoloogianeutraalsel kujul;

55. märgib, et nimetatud ülemineku hõlbustamiseks saab kasutada alternatiivkütuseid, näiteks surumaagaasi, veeldatud maagaasi ja teise põlvkonna biokütuseid;

o

o o

56. teeb presidendile ülesandeks edastada käesolev resolutsioon nõukogule ja komisjonile.
