

Euroopa Regioonide Komitee arvamus teemal „Euroopa vähese heitega liikuvuse strateegia“

(2017/C 342/09)

Raportöör: József Ribányi (HU/EPP), Tolna komitaadi volikogu aseesimees**POLIITILISED SOOVITUSED**

EUROOPA REGIOONIDE KOMITEE

1. väljendab heameelt tõsiasi üle, et praegune strateegia on multidistsiplinaarne ja laiahaardeline lähenemisviis, mis hõlmab sotsioloogilisi ja majanduslikke aspekte, energeetika-, taristu- ja digitaalsektori innovatsiooni, tööstuse konkurentsivõimet ja oskuste arendamist;
2. kiidab heaks strateegia eesmärgid, mis olid juba seatud 2011. aasta valges raamatus ⁽¹⁾, nimelt vähendada transpordi kasvuhoonegaaside heidet 1990. aastaga võrreldes vähemalt 60 %;
3. sellele vaatamata soovitab, et strateegias võetaks kooskõlas 2011. aasta valge raamatuga arvesse edusamme, mida on alates 2011. aastast tehtud transpordisüsteemi tõhususe parandamisel, ning nii praegust ELi 2030. aasta kliima- ja energiapoliitika raamistikku kui ka 2015. aasta Pariisi kokkuleppe raames võetud ELi kohustusi;

TRANSPORDISÜSTEEMI OPTIMEERIMINE JA SELLE TÕHUSUSE PARANDAMINE

Digitaalsed liikuvuslahendused

4. rõhutab, et rakendades digitaaltehnoloogiate potentsiaali, on võimalik optimeerida transporti ja luua üleeuroopaline mitmeliigiline transpordivõrk (TEN-T). Selle eeltingimused on intelligentsed transpordisüsteemid ja taristu. Lisaks on oluline arvestada ökosüsteemidega, mis peegeldavad konkreetseid kohalikke keskkonnavalaseid iseärasusi, ning tagada kohalike ja piirkondlike omavalitsuste kaasamine rakendusetapis;
5. rõhutab, et Euroopa linnad ja piirkonnad, kui neil on aktiivne roll nutika telekommunikatsiooni ja transporditaristu loomises, võivad tagada omavahel ühendatud ja automatiseeritud sõidukite tõhusa kasutuse liikmesriikide piire ja territooriumeid ületava üleeuroopalise transpordivõrgu koridorides linnapiirkondades säästva linnalise liikumiskeskonna kavade ja piirkondade säästva transpordi üldkavade elluviimisel;
6. tunnistab, et IT-lahendused kujundavad transpordiettevõtlike mudeleid ja toimimisviise. Kohalikud ja piirkondlikud omavalitsused peaksid rakendama lihtsasti kasutatavaid, kaasavaid IT-lahendusi, et kasutada intelligentsid transpordisüsteeme nutikate linnade ja liikumiskeskondade arendamisel;
7. juhib tähelepanu vajadusele lihtsustada andmebaase ja need omavahel ühendada ning soovitab välja töötada Euroopa standardid, mis hõlbustaksid andmete, teenuste ja tehniliste lahenduste koostalitlust kõigil tasanditel. Need andmed peavad olema esitatud ja tagatud asjaomaste piirkondlike transpordiasutuste poolt ühes andmetihenduse süsteemis;

Õiglane ja tõhus transpordihinna kujundus

8. leiab, et kohalikel ja piirkondlikel omavalitsustel on iseenesest märkimisväärne õigus- ja finantspädevus (nt kasutades parkimiskohti, bussiradasid, hankehüvesid, rohelisi registreerimisnumbreid või kasutusmaksude tariifide vähendamist), et mõjutada tarbijate eelistusi ja valikuid, julgustades alternatiivkütusega sõidukite kasutamist. Komitee juhib Euroopa

⁽¹⁾ Valge raamat „Euroopa ühtse transpordipiirkonna tegevuskava – konkurentsivõimelise ja ressursitõhusa transpordisüsteemi suunas“. Brüssel, 28. märts 2011, COM(2011) 144 final.

Komisjoni tähelepanu sellele, et kõnealuseid vahendeid piiratakse sellega, et Euroopa struktuuri- ja investeerimisfondide kasutamise tingimused ei võimalda toetada sõidukite või erasõidukiparkide uuendamist. See aeglustab uuendamist ja jäetakse kasutamata võimalused muuta transport tõhusamaks ja konkurentsivõimelisemaks ning parandada linnade õhukvaliteeti energia- ja keskkonnavalase parandamise kaudu, nt taksoteenuste või tarnete viimaste lõikude puhul;

9. rõhutab, et hinnakujunduse eesmärgil tuleb ühtlustada erinevatest liikuvusega seotud allikatest transpordi kohta saadavat teavet. Integreeritud piletimüügi laiem kasutus on ikka veel takistatud, sest transpordiliikide kasumlikkus on erinev. Integreeritud hinnakujunduse kasutuselevõtt võib vähendada mõne transpordiliigi üldist rahalist kasumit või selle kahjumisse viia;

10. juhib tähelepanu asjaolule, et vaatamata ühis- ja mitmeliigilise transpordi toetamiseks tehtud suurtele jõupingutustele ja märkimisväärsetele eraldatud vahenditele on reisijate teavitamine mitmeliigilises transpordis täiesti ebapiisav. Olukord on veelgi halvem piletimüügi vallas. Selline olukord ei tulene asjaolust, nagu oleks tehniliselt võimatu pakkuda mitmeliigilises transpordis kasutajatele üksikasjalikku ja kasutajasõbralikku teavet ning piletimüügi alaseid teenuseid ja teavet, vaid sellest, et ühistranspordi ettevõtjatel puudub tahe jagada kõnealust teavet ja teenuseid. Seetõttu tuleks ELil oma õigusnormide abil kehtestada kohustus teha sõidugraafikud ja muu reiseiteave avalikuks ning kõigile ELi kodanikele kättesaadavaks sellises vormis, et iga ELi kodanik saaks neid kasutada nii hõlpsalt ja tõhusalt kui võimalik. Sellega seoses viitab Euroopa Regioonide Komitee oma arvamusele teemal „Teabe-, planeerimis- ja piletimüügiteenused mitmeliigilise reisimise valdkonnas“ (CdR 4895/2014);

11. „saastaja maksab“ põhimõtte kohaselt peaksid kõik transpordiliigid panustama proportsionaalselt oma tekitatud saaste kogusega enda põhjustatud väliskuludesse;

12. juhib tähelepanu sellele, et energiavõrgud, elektri salvestamine, sellega kauplemine ja avaliku taristu haldamine, samuti transpordieeskirjad ja sõidukite maksustamine vajavad ajakohastamist, et need uute ja innovaatiliste, sealhulgas akutoite või vesinikkütuseelemendiga transpordiliikide jaoks asjakohaselt ette valmistada. Seejuures on ka soovitatav tagada seda tüüpi elektrisõidukite laadimiseks koostalitlusvõimelised ja lihtsad maksimisvõimalused;

13. juhib tähelepanu asjaolule, et lennukikütusele ja rahvusvahelistele lennupiletitele kohaldatav maksuvabastussüsteem kujutab transpordisektoris selget turumoonutust. Komitee kutsub ELi liikmesriike üles arutama kehtivat rahvusvahelist kütuse maksustamise süsteemi Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooniga, et tagada kooskõla kliimamuutustega seotud rahvusvaheliste kohustustega, piiramata seejuures äärepoolseimate piirkondade iseärasuste ja huvide tunnustamist;

Mitmeliigilise transpordi edendamine

14. julgustab säästva linnalise liikumiskeskonna kavade kontekstis mitmeliigilisust ja vähese heitega või heitevaba linnalis-piirkondliku transpordi ja logistika ning raudtee-, mere- ja jõetranspordi kooskõlastatud kasutamist. Eelkõige on maanteetranspordilt teistele, väiksema heitkogusega transpordiliikidele üleminekul märkimisväärne potentsiaal heitkoguste vähendamise mõttes. Igal juhul tuleks seada suureks prioriteediks lahendused, millega edendatakse üleminekut vähese heitega liikuvuse transpordiliikidele, näiteks vaadates läbi olemasolevad varjatud või avalikud maanteetranspordi toetused;

15. kutsub üles võtma lähimerevedude puhul kasutusele uue lähenemisviisi, arendades välja ökoloogilise boonussüsteemi ning käsitledes merekiirteid taristuna, mille puhul tuleks riigiabi kontrolliga seoses kasutada kohandatud lähenemisviisi. See lähenemisviis on eriti vajalik piirkondades, mis jäävad Euroopa transpordikoridoride äärealadele;

16. siinkohal tuleks konkreetselt kaaluda linnatranspordisõlmi ja logistikaplatvorme, nagu on määratletud seoses üleeuroopaliste põhivõrkudega (põhi- ja üldvõrk) ja 2013. aasta Euroopa ühendamise rahastu määruses, arvestades nende struktureerivat rolli säästvas liikuvuses ja ühendvedudes liikmesriikide, piirkondade ja kogu ELi tasandil. Seepärast teeb komitee ettepaneku hõlmata selleteemaline arutelu mitmeliigiliste transpordikoridoride Euroopa foorumitesse, kus käsitletakse konkreetselt transpordisõlmede küsimust;

17. toetab ELi aktiivset rolli Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsioonis ja Rahvusvahelises Mereorganisatsioonis eesmärgiga vähendada mere- ja õhustranspordi sektori heidet. Edendada tuleks uute, väiksema heitega tehnoloogiate arendamist ja kasutuselevõttu;

VÄHESE HEITEGA ALTERNATIIVENERGIA LAIALDASEM KASUTAMINE TRANSPORDIVALDKONNAS

Vähese heitega alternatiivenergia tõhus raamistik

18. julgustab energeetikasektori arengut toetades alternatiivsete energiaallikate kasutuselevõttu transpordivaldkonnas, sillutades teed heitevabale transpordile;

19. rõhutab, et liikmesriike, piirkondi ja omavalitsüksusi julgustatakse ühtekuuluvuspoliitika tagastamatute toetuste abil investeerima transpordivaldkonnas alternatiivenergiasse, arvestades seejuures tehnoloogianeutraalsuse põhimõtet, mis on sätestatud direktiivis 2014/94/EL alternatiivkütuste taristu kohta;

20. pooldab taastuvatest energiaallikatest keskkonnahoidlikult toodetud ja traditsioonilistest fossiilkütustest vähem CO₂-heidet tekitavate täiustatud biokütuste ulatuslikumat kasutuselevõttu, et vähendada transpordisektori heitkoguseid. Seejuures tuleks esikohale seada mittetoidukultuuripõhised (sünteesilised) või söödapõhised biokütused. Lisaks täiendavale majandusväärtusele peaks eeldatavalt positiivse mõjuna tekkima töövõimalusi ja töökohti maa- ja vähem arenenud piirkondades. Kuna täiustatud biokütuseid ei peeta praegu ilma toetuseta konkurentsivõimelisteks energiaallikateks, tuleks nende tootmist subsideerida, et konkureerida fossiilkütuste või toidukultuuripõhiste biokütustega;

21. juhib tähelepanu sellele, et direktiiviga alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu kohta⁽²⁾ on juba sätestatud kohustuslikud nõuded elektri, maagaasi ja vesiniku sõidukite kütuseks kasutamise kohta;

22. rõhutab, et praegu kättesaadavad alternatiivenergia liigid, biometaan ja biokütused hakkavad osaliselt asendama tavapäraseid diislikütusel või bensiinil töötavaid sõidukeid. See suurendab energiajulgeolekut, vähendades nõudlust tavakütuste järele;

23. kutsub üles kehtestama laialdaselt aktsepteeritava biokütuste mõiste ning võtma selles kontekstis kasutusele ka kriteeriumite kogumi kestlikkuse tagamiseks ja CO₂-heidete vähendamiseks, et nii tugevdaks õiguskindlust, toetataks õiguskaitset ja investeerimisotsuste tegemist biokütuste tootmise ja kasutamise valdkonnas;

24. annab nõu, et oluline on võtta arvesse konkreetset liikmesriigi, piirkondlikku ja kohalikku olukorda ning piirkondlikult ja kohapeal kättesaadavaid erinevaid tooraineid. Taastuvatest loodusvaradest toodetavate alternatiivkütuste kasutamise reguleerimisel tuleks arvesse võtta kogu energjabilanssi (sealhulgas kütusetootmist);

25. rõhutab, et piirkondlikust ja kohalikust vaatepunktist peaks ideaalne vähese heitega alternatiivenergia olema kohapeal toodetud ja samuti kohapeal säilitatud ja kasutatud/tarbitud. Vähese heitega energia tootmine ja selle salvestamine kohaliku tarbimise jaoks on veelgi olulisem äärealade puhul, nagu saared ja äärepoolseimad piirkonnad, et vähendada nende välist sõltuvust;

Alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtt

26. rõhutab, et eeldatavalt toob vähese heitega või heitevaba liikuvus murrangulise muutuse võrgustike ja sõidukite ning samuti kütuste vallas. Selle eeltingimus on odavad ja kättesaadavad energiaallikad ja kütused. Lisaks mittesaastavatele elektri- ja vesinikumootoritele on heitkoguste vähendamise eesmärkide saavutamisel oluline roll täiustatud biokütustel, mis ei konkureeri toiduainete tootmisega ja mille tootmine on keskkonnahoidlik. Seega tuleks keskenduda peamiselt, aga mitte ainult, elektrisõidukite ja vesinikkütuseelemendiga sõidukite taskukohase hinnaga laadimise taristu arendamisele, arvestades seejuures vesinikku kütusena ja selle säilitusmahtu. Siiski tuleks toetada – rahaliste stiimulite näol – ka vähesaastavaid tehnoloogiaid, mis kasutavad näiteks täiustatud biokütuseid;

27. soovib kehtestada kõigile avaliku halduse tasanditele siduvad tähtajad, millal nende sõidukipargi uuendamiseks tehtavad sõidukite ostmise hanked ja ühistranspordi teenuste kontsessioonid peavad hõlmama üksnes alternatiivenergiat toimivaid sõidukeid;

⁽²⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 22. oktoobri 2014. aasta direktiiv 2014/94/EL alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu kohta.

28. nõuab, et on vaja strateegiat, et edendada veeldatud maagaasi kasutust meretranspordis ja -kaubanduses, suurendades toetust sadamataristute kohandamisele ning töötades välja üldise lähenemisviisi innovatsioonile ning veeldatud maagaasi ja jäätmekäitlusele toodetud metanooli kasutava laevavarustuse rahastamisele;

29. peab vajalikuks sadamadokkide elektritaristut, et vähendada selliste laevade CO₂-heidet, mis peatuvad sadamates, hoides mootorit töös, ja mille arvele langeb sadamalinnades suur osa reostusest;

30. märgib, et elektritransporditaristu ning akutoitega ja vesinikkütuseelemendiga elektrisõidukite laadimise taristu saaks linnapiirkondades ja linnastutes väga kiiresti kasutusele võtta, kui kohalikud omavalitsused seda asjakohaseks peavad. Elektritransporditaristu tuleb rajada piki strateegilisi marsruute, mis ühendavad Euroopa piirkondi, sest piiriülene elektriline liikuvus (elektromobiilsus) võib olla lahendus siseturu killustatusele. Lisaks on valdaval osa Euroopa saartel oma suurusest tulenevalt sobilikud eeldused elektrilise liikuvuse jaoks, sest asjakohase ruumilise jaotusega laadimistaristu saab aidata kaasa elektrilise liikuvuse kiirele levikule neil aladel;

31. rõhutab, et kohapeal toodetud ja salvestatud elektrienergia võiks olla stabiilne ja odav kütuseallikas, et kiirendada üleminekut vähesel heitega elektromobiilsusele. Sellise liikuvuse järkjärguline kasutuselevõtt võib lahendada ebasoodsa konkurentsiolekorra võrreldes tavakütusepõhise liikuvusega. Võrku integreeritud detsentraliseeritud energiasalvestamisega saab pakkuda elektrisüsteemile lisateenuseid, nt saab kaotada mittevastavuse taastuvatest energiaallikatest saadava energiaga varustatuse ning energianõudluse vahel kõrge ja madala nõudlusega perioodidel või aidata reguleerida sagedust. Seepärast on vaja ka hõlbustada tarbijate aktiivset osalemist elektrisüsteemi juhtimises, näiteks nõudluse koondamise kaudu, kõrvaldades kehtivad õiguslikud takistused;

Elektritranspordi koostalitlus ja standardimine

32. jagab Euroopa Komisjoni arvamust, et tuleb kehtestada ühtsed tehnilised ja tehnoloogilised standardid, võttes arvesse eri liikmesriikide ja piirkondade vajadusi. Standardimine tõukab tagant koostalitlust kohalike transpordisüsteemide vahel samas piirkonnas ja erinevate piirkondade vahel;

33. väljendab muret, et riiklikke rakenduskavasid alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtuks koostatakse enamikus liikmesriikides ilma pädevate kohalike ja piirkondlike omavalitsuste aktiivse panuseta, kuigi nende kavade puhul on selge vajadus mitmetasandilise juhtimise järele, samuti selle pärast, et elektrilise liikuvuse edendamise kavade poliitiline ja eelarveline toetus ei ole piisav;

34. juhhib tähelepanu sellele, et elektrisõidukite laadimisjaamu tuleb standardida, ning kutsub komisjoni üles toetama elektrisõidukite laadimisjaamade levikut selliste standardite väljatöötamise abil, mis võimaldavad laadimisjaamu integreerida juba olemasolevatesse hoonetesse/rajatistesse, võttes sealjuures arvesse iga liikmesriigi kehtivaid õigusakte;

ARENG HEITEVABADE SÕIDUKITE SUUNAS

Sõidukikatsetuste täiustamine tarbijate usalduse taastamiseks

35. väljendab heameelt hiljutise korralduse üle sõidukitest tulenevate kahjulike ainete heitkoguste mõõtmiseks ja kontrollimiseks, et tagada sõidukite keskkonnamõju läbipaistvus ja usaldusväärsus. See aitab rakendada piiranguid õhusaasteainetele ja suurendada tarbijate usaldust. Sõiduautode ja väikeste tarbesõidukite heite künnisväärtused peavad olema asjakohased, et tagada saasteainete heitkoguste ja inimeste tervisega seotud eesmärkide ja kokkulepete saavutamine;

36. toetab sõidukite märgistamise kohta uute suuniste koostamist, sest see aitab vältida tarbijate eksitamist. Eeskirju selle kohta, kuidas uue kergsõidukite ülemaailmse ühtlustatud katsemenetluse ja vana menetluse (uus Euroopa sõidutsükkel) abil väärtusi mõõdetakse ja kuidas need tuleks esitada, tuleb selgemaks muuta. Kaaluda tuleks mitte ainult suuniste, vaid ka märgistamisdirektiivi⁽³⁾ muutmist. Samuti tuleb põhjalikult läbi vaadata keskkonnasõbralike ja energiatõhusate

⁽³⁾ Komisjoni aruanne Euroopa Parlamendile ja nõukogule – Euroopa Parlamendi ja nõukogu 19. mai 2010. aasta direktiivi 2010/30/EL (energiamõjuga toodete energia- ja muude ressursside tarbimise näitamise kohta märgistuses ja ühtses tootekirjelduses) läbivaatamine. Brüssel, 15. juuli 2015, COM(2015) 345 final.

maanteesõidukite edendamist käsitlev direktiiv⁽⁴⁾, et pidada sammu autotööstuse uusimate tehniliste arengusuundumustega;

2020. aasta järgse perioodi sõiduautode ja kaubikute strateegia

37. rõhutab, et elektromobiilsuse kasutuselevõtu julgustamise meetmetele tuleks seada kvantitatiivsed parameetrid ja meetmed peaksid olema tähtajalised, et tagada ülemineku toimumine;

2020. aasta järgse perioodi veoautode ja busside strateegia

38. leiab, et ühistransport peaks jätkama oma osa suurendamist eraautode arvelt, ja teeb seetõttu ettepaneku kiirendada liikumist elektromobiilsuse ja teiste kütuste kasutamise poole, mida EL käsitab naftasaaduste alternatiivina, seades prioriteediks elektribusside ja -trammide – mida toidetakse ka vesinikkütuseelemendiga – tootmise ning kasutamise, samuti maagaasi kasutamise bussides, vähendades nii busside põhjustatud CO₂-heidet. Pikamaa-kaubavedude osas teeb komitee ettepaneku kiirendada veoautoparkide üleminekut diislikütuselt maagaasile, mis on ainus diislikütust asendada saav kütus. Lisaks on selle saasteainete heide peaaegu null ja süsinikusisaldus väiksem kui diislikütusel;

39. väljendab heameelt Euroopa Komisjoni jõupingutuste üle edendada ELis keskkonnahoidlike busside kasutuselevõtu algatust, et toetada paremat teabevahetust ja turu laiendamist, pakkudes platvormi linnadele, piirkondadele, ettevõtjatele ja tootjatele. Selle kaudu suurendatakse Euroopa bussitootjate usaldust, et tulevikus on nõudlus keskkonnahoidlike alternatiivkütusel töötavate busside järele, kasutatakse paremini esseeisvaid avalikke pakkumismenetlusi ning tõhustatakse rahastamisvõimaluste otsimist suuremate pakkumiste korral, näiteks Euroopa Investeerimispanka kaudu;

40. peab vajalikuks suurendada ELi abi osakaalu, et saavutada suurem sünergia Euroopa Strateegiliste Investeeringute Fondi, Euroopa ühendamise rahastu ja Euroopa struktuuri- ja investeerimisfondide rahastamisvahendite vahel ning kasutada ära toetusi. Sellega lihtsustatakse praeguse saastava ühistranspordi sõidukipargi kiiret asendamist ja tagatakse kõigi kasutada olevate ELi rahastamisvahendite parim kasutus;

Lennutransport ja rööbasahelatel põhinev transport

41. toob esile eelised, mis on rööbasahelatel põhinevatel transpordiliikidel, mis kasutavad taastuvat elektrienergiat või mõnda alternatiivkütust, mis on majanduslikult jätkusuutlikud;

42. juhib tähelepanu vajadusele luua vähem väljaarendatud raudteesektoriga piirkondades vajalik taristu nii kohalikul kui ka piirkondliku tasandil, nii et neil oleks võimalik kasutada raudteetransporti samadel tingimustel kui teistes liikmesriikides ja et lõpuks oleks võimalik luua ühtne Euroopa raudteepiirkond;

VÄHESE HEITEGA LIIKUVUSE SAAVUTAMISEKS SOODSA KESKKONNA TAGAMINE

Energialiit – transpordi- ja energiasüsteemi ühendamise

43. tunneb heameelt selle üle, et strateegiat peetakse positiivseks sammuks 2030. aasta kliima- ja energiaraamistikus, mille Euroopa Liidu Nõukogu võttis vastu 23.–24. oktoobril 2014. aastal,⁽⁵⁾ ja Pariisi kokkuleppega, mis võeti vastu 12. detsembril 2015. aastal ÜRO kliimamuutuste raamkonventsiooni osaliste 21. konverentsil,⁽⁶⁾ sidudes kaks peamist osalejat ELis: transpordi nõudluse poolel ja energia tootmise ja ülekandmise valdkonna peamised osalejad pakkumise poolel;

⁽⁴⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. aprilli 2009. aasta direktiiv 2009/33/EÜ keskkonnasõbralike ja energiatõhusate maanteesõidukite edendamise kohta. Direktiiv 2009/33/EÜ.

⁽⁵⁾ Euroopa Ülemkogu 23.–24. oktoobri 2014. aasta järelused. Brüssel, 24. oktoober 2014, EUCO 169/14.

⁽⁶⁾ Pariisi COP21 kokkulepe, 30. november – 11. detsember 2015.

44. leiab, et pakett „Puhas energia kõikidele eurooplastele“⁽⁷⁾ on osa ELi jõupingutustest näidata teed nutikamate ja puhtamate energialahenduste poole kõigi jaoks, toetada majanduskasvu, investeringuid ja tehnoloogilist juhtimist, luua uusi töökohti ja parandada kodanike heaolu ELi piirkondades ja linnades;

Teadusuuringud, innovatsioon ja konkurentsivõime

45. leiab, et elektromobiilsus on üks innovatsiooni ja tehnoloogilise arengu tõukejõude, millel on vahetuid eeliseid ja oluline roll keskkonnamõju vähendamisel;

46. leiab, et ülemineku vähese CO₂-heitega transpordile saab saavutada peamiselt regionaal- ja ühtekuuluvuspoliitika abil. Teadusuuringutesse ja innovatsiooni investeerides saavad piirkonnad ja omavalitsusüksused toetada vähese heitega taastuvaid energiaallikaid, nutivõrke ja säästvat linnatransporti;

47. toetab teadusuuringute ja innovatsiooni raamprogrammi „Horisont 2020“ tulemuste kasutamist, et leida teenuseid/ investeringuid hõlmavaid innovaatilisemaid vähese heitega liikuvuslahendusi;

48. julgustab innovaatiliste tehnoloogiate arendamist veeldatud maagaasi varustuse paigaldamiseks laevadele ja reisibussidele, et optimeerida selle asenduskütuse ladustamise tõhusust, ning kutsub üles eraldama rahastust selle tutvustamiseks kauba- ja reisilaevadel ning kaugsõidubussides;

49. innustab samuti arendama innovaatilist tehnoloogiat, mis võimaldaks kasutada biokütuseid, nt jäätmekäitlusel toodetud metanooli, ka kauba- ja reisilaevade mootorites, ning kutsub seepärast üles seda rahastama;

50. kutsub samuti üles rahastama sadamadokkide elektritaristut ja eelkõige võtma vastu siduva õigusraamistiku, mida kohaldataks kõigis ELi sadamates;

Digitaal tehnoloogia lahendused: intelligentseid transpordisüsteemid, omavahel ühendatud ja ise sõitvad sõidukid

51. märgib, et infotehnoloogia lahendused edendavad liikuvust, mis põhineb kõigi transpordiliikide kombineeritud kasutamisel reisijate ja kaubaveoks (nt integreeritud piletimüügi ja kasutusmaksude süsteemid, ühendvedude transpordidokumendid, elektrooniline marsruudi planeerimine, reaalaajas reisijainfo jne);

52. märgib, et digitaal tehnoloogiat kasutavate omavahel ühendatud ja automatiseeritud (ise sõitvate) sõidukite esilekerkimine võib pakkuda palju võimalusi transpordi negatiivsete mõjude käsitlemiseks ja võib anda võimaluse hõredalt asustatud piirkondades ühistransporditeenuse pakkumiseks; nõuab tungivalt meetmete rakendamist omavahel ühendatud ja automatiseeritud sõidukite juhtimise kohta kooskõlas Amsterdami deklaratsiooniga⁽⁸⁾; väljendab heameelt, et 30. novembril 2016 võeti vastu koostoimelisi intelligentseid transpordisüsteeme käsitlev Euroopa strateegia⁽⁹⁾; pooldab sellega seoses ühtsemat nägemust säästva transpordi innovaatilistest arengutest ning üksteisega tihedalt seotud komisjoni erinevate töopakettide ja neid puudutava teabevahetuse tihedamat sidumist;

53. rõhutab, et Euroopa piirkonnad tahavad olla kaasatud nutika telekommunikatsiooni ja transporditaristu loomisesse. Nii toimides saab omavahel ühendatud ja automatiseeritud sõidukeid kasutada tõhusalt ja takistusteta üleeuroopalise transpordivõrgu koridorides, nagu ka linna- ja maapiirkondades;

54. rõhutab, et proportsionaalsuse ja subsidiaarsuse põhimõtte annavad kohalikele ja piirkondlikele omavalitsustele volitused otsustada, kas ja kuidas võtta kasutusele intelligentseid transpordisüsteemid ja keskkonnanahoidlikud sõidukid, nagu on tunnistanud ELi linnalise liikumiskeskonna tegevuskavas, et vähendada transpordist tekkivat heidet ja ummikuprobleeme ning edendada sotsiaalset kaasatust;

⁽⁷⁾ „Puhas energeetika kõigile eurooplastele – Euroopa majanduskasvu potentsiaali valla päästmine“. Euroopa Komisjoni pressiteadete andmebaas. http://europa.eu/rapid/press-release_IP-16-4009_et.htm.

⁽⁸⁾ Amsterdami deklaratsioon ühendatud ja automatiseeritud sõidukite juhtimise valdkonnas tehtava koostöö kohta, 14. –15. aprill 2016.

⁽⁹⁾ Komisjoni teatis Euroopa Parlamendile, nõukogule, Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele ning Regioonide Komiteele „Koostoimelisi intelligentseid transpordisüsteeme käsitlev Euroopa strateegia – samm koostoimelise, ühendatud ja automatiseeritud liikuvuse tagamise suunas“, Brüssel, 30. november 2016, COM(2016) 766 final.

Oskused

55. tunnistab, et üleminek vähese heitega majandusele tekitab tööturu jaoks probleeme ja seetõttu on esmatähtis tagada, et tööjõule pakutakse uute töökohtade jaoks ümberõpet. Hoolimata kõrgetest tööpuuduse määradest on transpordisektori mitmes olulises valdkonnas puudus tööjõust digitaaluskuste puudumise tõttu;

56. kahetseb, et praegune teatis ei hõlma eelmises, 2009. aasta linnalise liikumiskeskonna teemalises teatises esitatud ettepanekut, et kohalikud omavalitsused arendaksid säästva linnalise liikumiskeskonna kavasad. Seepärast rõhutab komitee vajadust selgitada nii asjaomase strateegia kui ka algatuste ja nende rakendusaktide raames, et linnade integreeritud kavandamine on keskne tegur säästva liikuvuse arendamiseks, sh säästva linnalise liikumiskeskonna kavade koostamise ja rakendamise teel;

57. rõhutab duaalsete koolitussüsteemide tähtsust ja teeb ettepaneku, et ELi piirkonnad vahetaksid tihedalt kogemusi vähese heitega liikuvuse heade tavade vallas, kaasates kutseharidussüsteemid ning ettevõtjad;

Investeeringud

58. väljendab heameelt tõsiasi üle, et innovatsioon ja taristu arendamine on Euroopa Strateegiliste Investeeringute Fondi tähtsad eesmärgid transpordi ja taristu kombineeritud (avaliku ja erasektori rahastatavate) investeeringute ergutamisel. Euroopa Strateegiliste Investeeringute Fond koos Euroopa struktuuri- ja investeerimisfondide tagastamatute toetustega võiks tagada kohaliku ja piirkondliku tasandi intensiivsema osaluse sellistes projektides, olgu need väikese- või suuremahulised;

59. teeb ettepaneku suurendada järgmise mitmeaastase finantsraamistiku kavandamisel programmis „Horisont 2020“ ja Euroopa ühendamise rahastus vähese heitega transpordile eraldatavate vahendite mahtu ja osakaalu. Euroopa ühendamise rahastut tuleks veelgi tutvustada, sest sellel on märkimisväärne võimendav mõju: iga kasutatud euro rahastu toetusest tekitab vähese heitega transpordi investeeringutes 3–3,5 eurot;

60. juhib tähelepanu sellele, et ametiasutuste abi ja avaliku ja erasektori partnerlused linnades ja piirkondades võiksid pakkuda vajalikku võimendust vähese heitega liikuvuslahenduste tõhusaks rahastamiseks ja käitamiseks; samuti teeb ettepaneku, et prioriteediks tuleks seada Euroopa Strateegiliste Investeeringute Fondi ja Euroopa struktuuri- ja investeerimisfondide kasutamine kohalike, innovaatiliste ja vähese heitega transpordilahenduste jaoks. Mittetagastatavad toetused tuleks teha kättesaadavaks eespool loetletud otstarvete jaoks 2020. aasta järgses strateegilises võrdlusraamistikus;

61. rõhutab, et kohalikel ja piirkondlikel omavalitsustel on juhtiv roll kohaliku energiatootmise ning samuti integreeritud ja intelligentsete energiavõrkude edendamisel. Euroopa struktuuri- ja investeerimisfondid peaksid lihtsustama vajalikke investeeringuid tagastamatute toetuste abil, peamiselt vähem arenenud ja kõige rohkem maha jäänud ELi piirkondades;

62. märgib, et Euroopa investeerimiskavaga pakutakse ühtlasi avaliku sektori rahastamist vähese heitega transpordi-projektide ja nutivõrkude jaoks 2015. aasta algusest 2017. aasta lõpuni;

Linnade meetmed

63. teeb ettepaneku, et Euroopa linnade ja linnadevahelise linnaplaneerimise tavad peaksid säästva linnalise liikumiskeskonna kavade raames hõlmama asukohtade määramist vähese heitega transpordiliikide ja liikuvuse jaoks. Linnalises planeerimises tuleks eelistada aktiivset transporti (jalgrattasõit ja kõndimine), reisijate ühistranspordi lahendusi, ühisautode kasutamist ja koossõitu. Seepärast nõuab komitee lisaks tulevikku vaatavat ELi transpordinvesteeringute poliitikat, mis peaks parandama rahvatervist ja investeeriks COP21 Pariisi kokkulepet täiel määral arvesse võttes vähemalt 10 % ELi transpordi rahastamisvahenditest jalgrattasõitu piirkondades, kus geograafilised iseärasused seda võimaldavad;

64. teeb ettepaneku koostada eeluuring linna- ja asulaplaneerimisest tuleneva liikuvuse kohta suurlinnapiirkondades. Linnade ja neid ümbritsevate suurlinnapiirkondade tihedust tuleb suurendada, et ühelt poolt vähendada vajadust mootorsõidukiga liikumise järele, tuues teenused elanikele lähemale, ning teiselt poolt võimaldada ühistranspordivõrkude parandamist, suurendades nende sotsiaalset ja majanduslikku tõhusust ja nende kasutust;

65. rõhutab ruumilise planeerimise tähtsust vähese heitega liikuvuse jaoks. Linnakeskkonna kujundamise ja asumistruktuuride kaudu saab luua füüsilised tingimused vähese heitega liikuvuse pikaajaliseks arenguks. Soovitatakse, et seal, kus kohalikel ja piirkondlikel omavalitsustel on liikmesriigi õigus- või põhiseadusliku süsteemi alusel territoriaalse planeerimise pädevus, hõlmaksid nende piirkondlikud, omavalitsusüksuste ülesed või suurlinnade tegevuskavad ka sedalaadi algatusi;
66. tunnistab, et kooskõlas komitee arvamusega „ELi jalgrattasõidu tegevuskava“⁽¹⁰⁾ tuleks toetada jalgrattasõitu transpordiliigina, suurendades ELi avaliku sektori rahastamist, mis on kättesaadav jalgrattasõidu projektidele, ning kordab oma üleskutset lisada ELi jalgrattasõidu tegevuskava komisjoni 2018. aasta tööprogrammi. Rattasõidu aktiivsete ja seejuures ka keskkonnahoidlike riigihangete edendajatena saavad omavalitsused suurendada oma rolli kliimamuutustevastases võitluses, osaledes sellistes algatustes nagu Euroopa roheline pealinna auhind või „Teadus saab kokku piirkondadega“. Esitada võiks ettepanekuid, kuidas integreerida konkreetseid suuri rattateelõike üleeuroopalisse mitmeliigilisse transpordivõrku;
67. rõhutab, et kooskõlas hoonete energiatõhususe direktiiviga⁽¹¹⁾ peaksid uued ELis rajatavad hooned hõlmama elektrisõidukite laadimispunkte (eelistatavalt koos salvestamisrajatistega). Samamoodi peaks selliseid ehitusmeetmeid hõlmama korterelamute renoveerimine⁽¹²⁾;
68. märgib, et laadimise nutisüsteemide paigaldamine hoonetesse võiks aidata tagada, et energivõrk jääb paindlikuks, st elektrisõidukite akudesse salvestatud energiat saaks võrku tagasi laadida. Vaja on terviklikku lähenemisviisi, milles näiteks käsitletak elektrisõidukeid hoonetepargi lahutamatu osana;
69. rõhutab, et linnad on elanike suure arvu tõttu peamised transpordi sidusrühmad, ning märgib, et linnalise liikumiskeskonna probleeme ei saa lahendada üksnes valdkondliku lähenemisviisi abil. Seepärast tuleb komitee meelde kohalike ja piirkondlike omavalitsuste lisandväärtust säästva linnalise liikumiskeskonna kava⁽¹³⁾ koostamisel samal ajal säästva energia tegevuskavaga, et võtta arvesse transpordipoliitika linnamõõtme seost ruumilise planeerimise laiema käsitusega, mis hõlmab ülevaadet tegelikust ja ideaalsest kohalikust energiaallikate jaotusest. Need kohalikud jõupingutused võiksid saada linnapeade pakti kaudu asjatundlikku juhendamist ja abi, et luua kaasavam, vähem õhusaastet ja müra tekitav kohalik transport;
70. sarnaselt soovitatakse, et seal, kus piirkondadel on oma õigus- või põhiseadusliku süsteemi alusel territoriaalse planeerimise pädevus, hõlmaksid nende säästva linnalise ja linnadevahelise liikumiskeskonna kavade ka sedalaadi algatusi;
71. teeb ettepaneku luua temaatilised Euroopa linnade võrgustikud vähese heitega liikuvuse edendamiseks. Need võiksid aidata kohalikel ettevõtjatel ning isegi tavakodanikel olla rohkem kaasatud vähese heitega liikuvuse arengusuundade elluviimisse, näiteks pakkudes ühisliikuvuse teenuseid. Kasutades kaasajastatud IT-lahendusi, saaksid need linnade võrgustikud mobiliseerida ka asjaomaseid sihtrühmi vähese heitega liikuvuse laialdasemaks kasutuselevõtuks.

Brüssel, 13. juuli 2017

Euroopa Regioonide Komitee
president

Markku MARKKULA

⁽¹⁰⁾ ELi jalgrattasõidu tegevuskava, Regioonide Komitee. Vastu võetud 12. oktoobril 2016.

⁽¹¹⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 19. mai 2010. aasta direktiiv 2010/31/EL hoonete energiatõhususe kohta.

⁽¹²⁾ Praegu koostatav arvamus ENVE-VI-019 „Energiatõhusus ja hooned“ (Michiel Rijsberman, ALDE/NL).

⁽¹³⁾ Komitee arvamus säästva linnalise liikumiskeskonna kavade kohta (COTER-V-048, linnalise liikumiskeskonna pakett).