

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamus teemal „Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, milles käsitletakse liidu suuniseid üleeuroopalise transpordivõrgu arendamise kohta ning millega muudetakse määrust (EL) 2021/1153 ja määrust (EL) nr 913/2010 ja tunnistatakse kehtetuks määrus (EL) nr 1315/2013

(COM(2021) 812 final – 2021/0420 (COD))

(2022/C 290/19)

Raportöör: **Stefan BACK**

Konsulteerimistaotlus	Euroopa Liidu Nõukogu, 17.2.2022 Euroopa Parlament, 7.3.2022
Õiguslik alus	Euroopa Liidu toimimise lepingu artikkel 172
Täiskogu otsus	25.10.2021
Vastutav seksioon	Transpordi, energeetika, infrastruktuuri ja infoühiskonna seksioon
Vastuvõtmine seksioonis	10.3.2022
Vastuvõtmine täiskogus	23.3.2022
Täiskogu istungjärk nr	568
Hääletuse tulemus (poolt/vastu/erapooletuid)	222/1/7

1. Järeldused ja soovitused

1.1. Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee avaldab heameelt ettepaneku üle, võttes arvesse, et praegune TEN-T määrus võeti vastu 2013. aastal ja seetõttu on viimane aeg teha ettepanek uue ajakohastatud raamistiku kohta, mis on kohandatud praegusele poliitilisele kontekstile ja tugineb praegusest määrusest saadud õppetundidele. Näiteks moodustab TEN-T ajakohastatud määrus taristubaasi, mis on vajalik rohelises kokkuleppes, säästva ja aruka liikuvuse strateegias ning raudtee tegevuskavas sisalduvate komisjoni eesmärkide edukaks elluviimiseks. Lisaks ei ole TEN-T rakendamine praeguses raamistikus olnud rahuldav, tekkinud on märkimisväärsed viivitused ning seetõttu toetab komitee tugedatut rakenduseeskirju.

1.2. Komitee nõustub meetmega, millega ühtlustatakse üha enam põhi- ja üldvõrgu taristunõuded ning muudetakse nende võrkude eristamine ajakava küsimuseks.

1.3. Komitee kiidab heaks ka keskendumise Euroopa koridoridele kui tõhusa transpordi ja mitmeliigilisuse edendamise vahendile, samuti rõhuasetuse tugevale järelevalvemehhanismile ja Euroopa koordinaatorite suurenenud rollile.

1.4. Komitee toetab ka lisaväärtust, mida toob Euroopa koridoride ja raudtee-kaubaveokoridoride paremast koordineerimisest tulenev koostoime.

1.5. Komiteel on heameel selle üle, et ettepanekus peetakse oluliseks ühtekuuluvust võrgu rakendamisel, ning märgib, et see tähendab juurdepääsu ja ühenduvuse tagamist kõigile liidu piirkondadele nii reisijate- kui ka kaubaveol ning tõhusat koordineerimist ja vastastikust ühendamist vastavalt pikamaa-, piirkondliku ja kohaliku liikluse ning linnatranspordisõlmede vahel. Komitee peab seega tervitatavaks ka ettepaneku artiklis 58 liikmesriikidele pandud kohustust viia riiklikud transpordi- ja investeerimiskavad vastavusse liidu transpordipoliitikaga.

Tõhusad raudtee-kaubaveo ühendused taristuga, mis võimaldavad piisavat kiirust ja aitavad saavutada täpsust, võimaldavad raudteel täita täiel määral oma osa ühendvedude ahelas, arvestades, et raudtee puudulik täpsus on olnud peamine takistus, miks mitmeliigilisus, sealhulgas raudteetransport, ei ole muutunud atraktiivseks valikuks.

1.6. Mis puudutab kahte koordinaatori lisafunktsiooni seoses Euroopa mereruumi ja Euroopa raudteeliikluse juhtimissüsteemiga (ERTMS), on komitee seisukohal, et võttes arvesse ERTMSi kiire rakendamisega kaasnevaid kulusid, nõuab see ka märkimisväärset rahalist toetust. Seetõttu rõõmustab komitee komisjoni ettepanek kaaluda ERTMSi riikliku rahastamise vabastamist riigiabi eeskirjade kohasest teatamiskohustusest. Lisaks palub komitee viia ellu teostatavusuuringu ERTMSi rakendamise kohta 2030. aastaks, võttes arvesse ka rahastamisküsimusi.

Seoses Euroopa mereruumiga juhib komitee tähelepanu regulaarsete ja tihedate parvlaevühendustega meresildadele, mida võib pidada taristuga sarnasteks ja mis võivad olla abikõlblikud kaasrahastamiseks ühist huvi pakkuvate projektidena.

1.7. Komitee avaldab kahetsust, et liikmesriikide aruannetele üldvõrgu rakendamise kohta ei ole ette nähtud kindlat ajakava.

1.8. Komitee toetab täielikult keskendumist kavandatud projektide teemalistele laialdasetele, asjakohastele ja õigeaegsetele konsultatsioonidele, millesse on kaasatud kõik asjaosalised ning tuleb meelde oma 2012. aasta arvamust, milles käsitletakse komitee potentsiaali kodanikuühiskonna ja institutsioonide vahendajana.

1.9. Komitee võtab positiivselt teadmiseks artiklis 12 toodud kõigi võrkude üldised prioriteedid, mis näevad ette haldus-, tehniliste ja tegevusalaste tõkete kõrvaldamise ning taristu kasutamise optimeerimise.

1.10. Komitee kutsub üles lihtsustama kõikjal tõhususe suurendamise meetmeid, et edendada mitmeliigilisust, mis tähendab kõigi transpordiliikide eeliste parimat võimalikku kasutamist parimate võimalike tulemuste saavutamiseks, parandades samal ajal ohutust ja vähendades keskkonnakoormust. Komitee juhib erilist tähelepanu maismaatranspordi ja muude transpordiliikide vahelise seose tähtsusele, kuna see võimaldab siseveeteedel, lähimerevedudel ja lennundusel anda täieliku panuse mitmeliigilisse ahelasse.

1.11. Komitee leiab, et ELi kodanikele ja ettevõtjatele pikaajalist väärtust loova võrgustiku rajamisel on oluline suurendada võrgustiku vastupanuvõimet kliimamuutustele, looduslikele ohtudele ja inimtegevusest tingitud katastroofidele. Vastupanuvõime aspekte tuleks arvesse võtta projekti võimalikult varajases kavandamisetaapis.

1.12. Komitee juhib tähelepanu sellele, et liiklusprobleemide või hädaolukordade korral tuleks eelistada kõige kestlikumat lahendust.

1.13. Komitee kiidab heaks tähelepanu pööramise IKT-süsteemidele ja nende võimekusele hõlbustada mitmeliigilise transpordi arengut. Komitee peab oluliseks, et esmajärjekorras tuleks arendada digiüleminekus peituvat tohutut potentsiaali transpordi tulemuslikkuse parandamiseks.

1.14. Komitee juhib tähelepanu sellele, et digitaalsed vahendid pakuvad võimalusi parandada järelevalvet töö- ja puhkeaegu reguleerivate eeskirjade täitmise üle, seda eelkõige raudteetranspordi valdkonnas, ning nõuab sellise süsteemi väljatöötamist.

1.15. Komitee toetab linnatranspordisõlmede ja mitmeliigiliste terminalide lisamist TEN-T konkreetsete elementidena, kuna mõlemad on hädavajalikud transpordi sujuvaks toimimiseks. Komitee märgib, et üks mitmeliigiline terminal võib teenindada rohkem kui ühte linnatranspordisõlme, kui on täidetud ettepanekus esitatud funktsionaalsed kriteeriumid.

1.16. Komitee märgib, et raudteetaristu on väga ebaühtlaselt varustatud raudteepersonali jaoks mõeldud rajatistega. Komitee arvates peab töötajatele mõeldud taristu sisaldama vähemalt turvalisi teid, ööbimisvõimalusi, nüüdisaegseid puhkeruume (varustatud jahutus- ja kütteseadmete ning pesemisvõimalustega), tarbe- ja sanitaarruume.

1.17. Komitee võtab teadmiseks artikli 29 lõike 2 punktis b sätestatud nõuded puhkealadele ja teeb ettepaneku kehtestada ka neile ühtsed miinimumnõuded.

1.18. Komitee toetab ka suuremat keskendumist ühendustele naaberriikidega, sealhulgas partnerriikidega, nagu Euroopa Majanduspiirkonna liikmesriigid ja Šveits, samuti läbirääkijariikidega. Komitee võtab teadmiseks, et selle eesmärk on toetada TEN-T poliitika laiendamist kolmandatesse riikidesse, sealhulgas kestlikkuse, ühtekuuluvuse, tõhususe ja kasutajate kasu suurendamise eesmärgi.

1.19. Komitee peab kiiduväärseks ka tähelepanu pööramist kolmandate riikide subjektide osalemisele TEN-T projektides, seda lähtuvalt julgeolekust ja avalikust korrast. Samuti hindab ta kõrgelt liikmesriikide sellekohast teatamiskohustust, et võimaldada mõjuhindamise elluviimist ka juhtudel, mis ei kuulu ELi välismaiste otseinvesteeringute taustauuringute üldraamistiku alla. See tagab ka koostalitlusvõime ja ELi standardid.

1.20. Komitee kiidab heaks ka võimaluse muuta taristuelemente ja koridoride configureerimist delegeeritud õigusaktide abil.

1.21. Komitee avaldab rahulolu selle üle, et nüüd tehakse ettepanek lisada määрусesse kohustus, mille alusel peavad TEN-T taristut hooldama liikmesriigid. Komitee oleks pidanud kiiduväärseks ka sellekohast järelevalvemehhanismi ja asjakohaseid sanktsioone puuduliku hoolduse korral.

1.22. Komitee peab tervitatavaks transporditaristuga seotud eesmäärke kogu maailmas, mis on sätestatud komisjoni globaalvõravarasteegias „Global Gateway“.

2. Taust

2.1. Komisjon esitas 14. detsembril 2021 ettepaneku võtta vastu uus määrus, millega asendatakse kehtiv määrus üleeuroopalise transpordivõrgu arendamist käsitlevate liidu suuniste kohta ((EL) nr 1315/2013) (edaspidi „ettepanek“) (COM(2021) 812 – 2021/0420 (COD)) ja mis on Euroopa roheline kokkulepe ning säästva ja aruka liikuvuse strateegia üks põhimeetmetest.

2.2. Ettepanekus säilitatakse üleeuroopalise transpordivõrgu (TEN-T) põhi- ja üldvõrgu struktuur. Põhivõrgu valmimise tähtajaks jääb 2030. aasta, järgmine verstaapost on seatud 2040. aastaks, mil peab valmis saama laiendatud põhivõrk ning üldvõrgu valmimise tähtaeg on 2050. aasta.

2.3. Praeguse TEN-T määрусese neli erieesmärki (tõhusus, ühtekuuluvus, säästvus ja kasutajate kasu suurendamine) jäävad samaks ja neid arendatakse edasi.

2.4. Ettepaneku eesmärk on lahendada probleemid, mis on seotud projektide ettevalmistamise ja rakendamise viibimisega, ühtlustades riiklikke ja TEN-T huve, eesmäärke ning kohustusi ning tugevdades järelevalvet eelkõige Euroopa transpordikoridoride ning horisontaalsete prioriteetide – Euroopa raudteeliikluse juhtimissüsteemi (ERTMS) ja Euroopa mereruumi – üle ning selleks tugevdatakse Euroopa koordinaatori rolli ja antakse rakendusaktidega töökavadele õiguslik jõud.

2.5. Ettepanekuga tagatakse muudatuste kaudu raudtee-kaubaveekoridoride vastavusse viimine Euroopa koridoridega määрусega (EL) nr 913/2010 ning nähakse ette nende kahe vahendi kooskõlastamine.

2.6. Ettepanekus kehtestatakse liikmesriikidele kohustus hooldada TEN-T võrku.

2.7. Märkimisväärsete viivituste korral võrgustike rakendamisel võib komisjon tühistada ELi kaasrahastamise, kui viivitus ei ole objektiivselt põhjendatud ja probleemile ei ole kuue kuu jooksul lahendust leitud.

3. Üldised kommentaarid

3.1. Komitee avaldab ettepaneku üle heameelt, võttes arvesse, et praegune TEN-T määrus võeti vastu 2013. aastal ja et ELi transpordipoliitika tegevuskava on sellest ajast alates palju muutunud, arvestades et 2011. aasta transpordipoliitika valge raamat asendati 2020. aasta säästva ja aruka liikuvuse strateegiaga, mis muu hulgas keskendub raudtee/mitmeliigilisuse kestlikkusele, digiüleminekule ning edendamisele.

Lisaks ei ole TEN-T rakendamise kogemused praegusest TEN-T määрусest lähtuvalt olnud rahuldavad ja tekkinud on märkimisväärsed viivitused.

Oli viimane aeg teha ettepanek praegusele poliitilisele kontekstile kohandatud raamistiku jaoks, luues taristu, mis on kooskõlas näiteks Euroopa roheline kokkulepe, säästva ja aruka liikuvuse strateegia ning raudtee tegevuskavaga ja arvestaks kehtivast määрусest saadud õppetundidega. Komitee juhtis tähelepanu selle ajakohastamise vajadusele oma 2020. aasta hindamisaruandes ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ „Üleeuroopalise transpordivõrgu hindamine – transpordivõrgu (TEN-T) suunised 2013–2020“, TEN/701.

3.2. Komitee nõustub meetmega, millega ühtlustatakse üha enam põhi- ja üldvõrgu taristunõuded ning neid kahte kategooriat eristatakse, kehtestades põhivõrgu valmimise tähtajaks 2030. aasta, nn laiendatud põhivõrgule 2040. aasta ja üldvõrgule 2050. aasta. Mis puudutab 2030. aastaks kehtestatud tähtaega, siis jääb komitee seoses teostatavusega juba 2020. aasta hindamisaruandes väljendatud kahtlevale seisukohale, kuid leiab, et liikmesriikidele surve avaldamiseks tuleks tähtaeg jätta samaks.

3.3. Samuti on komiteel heameel ühtekuuluvusele omistatud suure tähtsuse üle, sealhulgas ühenduvuse ja juurdepääsetavuse üle kõigi jaoks kogu ELis, nii reisijatele kui ka kaupadele ning nii pikkadel kui ka lühikestel vahemaadel, samuti liikmesriikide kohustuse üle tagada oma riiklikes meetmetes sidusus ELi transpordipoliitikaga. Raudteetaristuga seotud miinimumkriteeriumid parandavad mitmeliigilise transpordi väljavaateid.

3.4. Komitee kiidab heaks keskendumise Euroopa koridoridele, et edendada tõhusat transporti ja mitmeliigilisust. Samuti toetab komitee Euroopa koordinaatorite tugevdatud rolli ja tugevat järelevalvemehhanismi, mis peaks tagama piisava ning õigeaegse rakendamise.

Komitee väljendab rahulolu raudtee-kaubaveokoridoride ja Euroopa koridoride konfiguratsiooni ja juhtimise koordineerimise üle, mis peaks tänu koostoimele pakkuma märkimisväärset lisaväärtust.

3.5. Komitee märgib, et Euroopa koordinaatorid nimetatakse ametisse ka Euroopa mereruumi ja ERTMSi jaoks. Seoses ERTMSiga toonitab komitee vajadust rahalise toetuse järele, et tagada selle kiire elluviimine, ning pooldab ettepanekut mitte kohaldada riigi toetuse suhtes riigiabi teatamise nõudeid. Euroopa mereruumi koordinaatori ülesanne on tagada mereühenduste integreerimine üleeuroopalisesse transpordivõrku ning lähimereveoühenduste loomine ja uuendamine. Komitee rõhutab eriti seda, et ülesanded, mille eesmärk on tagada sujuv ühenduslüli mere-, sisevee- ja maismaatranspordi vahel, on väga kasulikud.

3.6. Euroopa mereruum asendab meremagistraale, mida peeti liiga keeruliseks. Komitee juhib tähelepanu nn meresildadele, mis tähendab regulaarseid ja tihedaid ro-ro-reisiparvlaevavahendusi, kus parvlaevad täidavad peaaegu silla funktsiooni. Komitee tõstatab küsimuse, kas niisuguseid meresildu ei peaks vaatlema taristuelemendiga sarnaste ühendustena ja kas neid võiks kaasrahastada kui ühist huvi pakkuvaid projekte.

3.7. Komitee avaldab kahetsust, et ei ole sätestatud kindlat ajakava, millal liikmesriigid peaksid jagama teavet väljaspool Euroopa koridore elluviidavate projektide rakendamise edenemise kohta.

3.8. Komitee kiidab siiski heaks järelevalve- ja sanktsioonimehhanismi, mis on ette nähtud projektide rakendamisel esinevate viivituste korral, millel puuduvad rahuldavad selgitused. Komitee kahetseb, et ainus selgelt esile toodud sanktsioon on kaasrahastamise lõpetamine, ning kutsub komisjoni üles esitama ettepanekuid, mis võimaldaks näiteks määrata igapäevase trahvi, kuni hooletuse tõttu tekkinud viivitus on kõrvaldamata.

3.9. Komitee toetab täielikult keskendumist asjakohastele konsultatsioonidele asjaomaste isikutega, nii eri tasandite asutuste kui ka kodanikuühiskonnaga, ning leiab, et komisjon peab sellega seoses tagama teabe vahetamise parimate tavade kohta. Selles kontekstis tuleb komitee meelde oma 2012. aasta arvamust „Transpordipoliitika valge raamat: kodanikuühiskonna kaasamise ja osalemise suunas“ ning suuniste eelnõu kodanike ja kodanikuühiskonna osalemiseks ELi transpordipoliitikas ning -projektides, mida arutati 24.–25. oktoobril 2016 Milanos komitee temaatilise uurimisrühma „Transport“ korraldatud konverentsil. Komitee viitab sellele ka eespool nimetatud 2020. aasta hindamisaruandes. Komitee rõhutab vajadust alustada võimalikult varakult laiaulatuslikke konsultatsioone, pöörates erilist tähelepanu organiseeritud kodanikuühiskonnale ja võttes nõuetekohaselt arvesse saadud tagasisidet.

3.10. Komitee hindab taristule suunatud rohkemaid eeltingimusi, mis on kehtestatud selleks, et edendada roheline kokkuleppe eesmärgi saavutamist – vähendada CO₂ heitkoguseid 90 % võrra enne 2050. aastat, ning projekti kavandamisel rõhu asetamist keskkonnanäppidele, sealhulgas väliskuludele.

3.11. Komitee võtab teadmiseks artiklis 12 toodud kõigi võrkude üldised prioriteedid, mis näevad ette haldus-, tehniliste ja tegevusalaste tõkete kõrvaldamise ning taristu kasutamise optimeerimise (artikli 12 lõike 2 punktid c ja d). See on kooskõlas ka artiklis 43 sisalduva üldiselt soodsa suhtumisega ressursitõhususse ja innovatsiooni säästvate kauba-veoteenuste puhul. Sellega seoses rõhutab komitee, et oluline on parandada võrgustike vastupanuvõimet katastroofidele, mida tuleks arvesse võtta juba kavandamise etapis. Võrgu vastupanuvõimet koormavate probleemide lahendamisel tuleks eelistada kestlikke lahendusi.

3.12. Seetõttu on komitee seisukohal, et eesmärk peaks olema suurem üldine tõhusus, pidades silmas, et kõigi transpordiliikide suurem tõhusus aitab kaasa keskkonnategevuse tulemuslikkuse parandamisele, nagu leiti Rootsi keskkonnakaitseameti hiljutises uuringus⁽²⁾.

3.13. Komitee hindab kõrgelt, et nii üld- kui ka põhivõrgu puhul peavad liikmesriigid tagama, et ilma eriloata oleks võimalik käitada ronge, mille pikkus on vähemalt 740 m ning leiab, et tuleks kaaluda taristu arendamist üle 740 m ja kuni 1 500 m pikkuste ning 25,0 t teljekoormusega rongide jaoks, võttes arvesse sotsiaal-majanduslikku kulude-tulude analüüsi. Säte 740 m rongide kohta eraomandis olevatel haruteedel kehtib ka mitmeliigilise transpordi taristu kohta.

3.14. Komitee kutsub üles lihtsustama tõhususe suurendamise meetmeid kõikjal, et edendada mitmeliigilisust, mis tähendab kõigi transpordiliikide eeliste parimat võimalikku kasutamist parimate võimalike tulemuste saavutamiseks, parandades samal ajal ohutust ja vähendades keskkonnamoormust. Komitee juhib erilist tähelepanu maismaatranspordi ja muude transpordiliikide vahelise seose tähtsusele, kuna see võimaldab siseveeteedel, lähimerevedudel ja lennundusel anda täieliku panuse mitmeliigilisse ahelasse.

3.15. Arvestades eelmises punktis nimetatud meetmeid, on üllatav ka see, et Euroopa transpordikoridorides ettenähtud maksimaalne peatusaeg piire ületavatele rongidele ei kehti põhi- ega ka üldvõrkudele.

3.16. Komitee avaldab tunnustust tähelepanule, mida osutatakse transpordi IKT-süsteemidele, et hõlbustada muu hulgas transpordi haldamist ja teabevahetust transpordiliikide vahel, lihtsustamaks mitmeliigilise transpordi arengut, mis on üks säästva kaubaveo arendamise prioriteete. Komitee on seisukohal, et võimalikult kiiresti tuleks arendada digiüleminekus peituvat tohutut potentsiaali transpordi tõhususe, sidususe ja kestlikkuse parandamiseks.

3.17. Komitee pooldab ka linnatranspordisõlmede ja mitmeliigiliste transporditerminale lisamist TEN-T konkreetsete elementidena. Mõlemad on hädavajalikud transpordi sujuvaks toimimiseks: esimesed on olulised esimese ja viimase kilomeetri ühenduste jaoks ning teistel on oluline roll hästitoimiva mitmeliigilise transpordi puhul. Komitee märgib, et kriteeriumid, mida on kavas kehtestada terminalide asukohtade suhtes, võimaldavad ühel terminalil teenindada mitut linnatranspordisõlme.

3.18. Sellega seoses juhib komitee tähelepanu oma arvamusele ühendvedude ja mitmeliigilise logistika kohta, milles rõhutatakse digiülemineku ja mitmeliigiliste terminalide tähtsust mitmeliigilisuse arendamisel⁽³⁾.

3.19. Komiteel on heameel, et teatisees pööratakse suuremat tähelepanu sidemetele naaberriikidega, sealhulgas partnerriikidega, nagu EMP liikmesriigid ja Šveits, ning läbirääkijariikidega, eelkõige Lääne-Balkani riikidega. Seda teemat on põhjalikumalt käsitletud komisjoni teatise üleeuroopalise transpordivõrgu (TEN-T) laiendamise kohta naabruses asuvatesse kolmandatesse riikidesse.

3.20. Sellega seoses juhib komitee tähelepanu ka sellele, et oluline on rakendada komisjoni globaalväravastrateegiat „Global Gateway“ (JOIN(2021) 30), et edendada ülemaailmseid investeringuid säästvasse, arukasse, vastupanuvõimelisse ja ohutusse igat liiki transporti ning koondada kõik transpordiliigid mitmeliigilisse süsteemi.

⁽²⁾ „Modal shift for an environmental lift“, raport 7003, august 2021, ingliskeelse kokkuvõttega.

⁽³⁾ ELT C 374, 16.9.2021, lk 1.

3.21. Lisaks peab komitee kiiduväärseks tähelepanu pööramist TEN-T projektides osalevatele kolmandate riikide subjektidele ja liikmesriikide kohustust teatada sellisest osalusest komisjonile, et viimane saaks hinnata selle mõju liidu julgeolekule või avalikule korrale kõikidel juhtudel, mis ei kuulu määruse (EL) 2019/452 (millega luuakse liitu tehtavate välismaiste otseinvesteeringute taustauuringute raamistik) kohaldamisalasse.

3.22. Komitee soovib väljendada oma tunnustust võimalusele muuta taristuelemente ja koridoride konfiguratsiooni delegeeritud õigusaktide abil. Transpordivood muutuvad ning selline kohandamisvõimalus muudab lihtsamaks võrgu taristu ja koridoride konfiguratsiooni vastavusse viimise transpordivoogude tegelikkusega.

3.23. Lõpetuseks soovib komitee väljendada oma rahulolu selle üle, et TEN-T hoolduse kui liikmesriigi kohustuse küsimus on nüüd lisatud ettepanekusse, nagu komitee soovitas oma eespool nimetatud hindamisaruandes.

4. Konkreetsed märkused

4.1. Komitee võtab teadmiseks vajaduse tagada, et töötajatel oleks raudteejaamades piisavalt võimalusi puhata.

4.2. Komitee märgib digiüleminekut käsitleva üldise märkuse jätkuks, et digiüleminekut võiks kasutada selleks sotsiaalõigusnormide täitmise jälgimiseks, näiteks raudteesektoris.

4.3. Maanteetranspordiga seoses leiab komitee, et miinimumkriteeriumeid ei tuleks kehtestada mitte ainult turvaliste parkimisalade (artikli 29 lõike 2 punkt c), vaid ka puhkealade suhtes (artikli 29 lõike 2 punkt b).

Brüssel, 23. märts 2022

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee
president
Christa SCHWENG