

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamus teemal „Komisjoni teatis Euroopa Parlamendile, nõukogule, Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele ning Regioonide Komiteele „Euroopa vähese heitega liikuvuse strateegia““

(COM(2016) 501 (final))

(2017/C 173/10)

Raportöör: **Stefan BACK**

Konsulterimistaotlus	Euroopa Komisjon, 20.7.2016
Õiguslik alus	Euroopa Liidu toimimise lepingu artikkel 304
Vastutav seksioon	transpordi, energeetika, infrastruktuuri ja infoühiskonna seksioon
Vastuvõtmine seksioonis	10.2.2017
Vastuvõtmine täiskogus	23.2.2017
Täiskogu istungjärk nr	523
Hääletuse tulemus	128/0/2
(poolt/vastu/erapooletuid)	

1. Järeldused ja soovitused

1.1. Komitee toetab Euroopa vähese heitega liikuvuse strateegiat⁽¹⁾ (edaspidi „strateegia“), sealhulgas selle eesmärgi ja meetodeid, mis on kooskõlas 2011. aasta ELi transpordipoliitika valge raamatuga (edaspidi „valge raamat“)⁽²⁾ ning kavatsetava riiklikult kindlaksmääratud panusega, mille EL ja selle liikmesriigid esitasid ÜRO kliimamuutuste raamkonventsiooni osaliste konverentsi 21. istungjärgul (edaspidi „COP21 konverents“) ning mille on heaks kiitnud ka komitee⁽³⁾ ja mida toetati Marrakechis toimunud COP22 konverentsil.

1.2. Komitee kordab taas oma seisukohti, mis ta esitas arvamustes valge raamatu ja selle rakendamise kohta ning COP21 konverentsi kokkuleppe mõju kohta ELi transpordipoliitikale, pidades silmas asjaolu, et valges raamatus kehtestatud kasvuhoonegaaside heite vähendamise eesmärgid kehtivad endiselt, kuigi nende saavutamise meetodeid tuleb ajakohastada ja tugevdada.

1.3. Komitee väljendab heameelt strateegia selliste meetmete üle, mis lähevad valgest raamatust kaugemale, eeskätt innovatsiooni edendamine, sealhulgas koostoimelisi intelligentseid transpordisüsteeme käsitlev Euroopa strateegia,⁽⁴⁾ ühendatud, integreeritud ja automatiseeritud sõidukite väljatöötamine ning elektrisõidukite ja energiasüsteemi integreerimine arukate võrkude kaudu, samuti nii jagamismajanduse arengust kui ka digitaalrajanduse üldisest arengust tulenevate uute ärimudelite ja uute transpordimudelite väljatöötamine.

1.4. Komitee toetab strateegia terviklikku lähenemisviisi, millega tagatakse sidusus transpordipoliitika ja teiste poliitikavaldkondade vahel, nagu elektrituru arendamine, teadusuuringute ja innovatsiooni edendamine, uute transpordilahenduste ja uute oskuste arendamine ning liikuvuse tõhusam kavandamine, sealhulgas ühistranspordi arendamine. Komitee oleks soovinud selle lähenemisviisi edasiarendamist strateegia ja siseturu täiustamist käsitleva teatise vaheliste ühenduste, sealhulgas turgude avamise ja tõhususe koostoime näol. See kehtib ka digitaalrajanduse, kaasa arvatud digitaalse liikuvuse ning jagamis- ja ringmajanduse arendamise kohta.

1.5. Komitee toonitab punktis 1.4 kirjeldatud transpordimudelite arendamise võimalikke mõjusid ning juhib tähelepanu nende sotsiaalsetele tagajärgedele, sealhulgas kasutajate ja töötajate töötingimustega seotud mõjud ning alltöövõtjana kasutatavate mikroettevõtjate olukord. Kõik need küsimused vajavad õigeaegset tähelepanu, et lahendada võimalikud probleemid juba varajases etapis. Samuti tuleks käsitleda isoleeritud kogukondadele avaldatavat mõju.

⁽¹⁾ COM(2016) 501 (final).

⁽²⁾ KOM(2011) 144 (lõplik).

⁽³⁾ ELT C 24, 28.1.2012, lk 146; ELT C 291, 4.9.2015, lk 14; ELT C 303, 19.8.2016, lk 10.

⁽⁴⁾ COM(2016) 766 (final).

1.6. Komitee toonitab, et ülimalt oluline on taastada usaldus tootjate esitatavate sõidukite heitkoguste andmete vastu ning toetab selle tulemuse saavutamiseks kavandatud meetmeid. Samuti rõhutab komitee, kuivõrd oluline on sidusrühmade ja üldsuse toetus ja nendega dialoogi pidamine, nagu ka sammude astumine selleks, et teha kindlaks vastutus varasema valeandmete esitamise eest ja vältida rikkumise kordumist.

1.7. Komitee väljendab heameelt tõhususe suurendamise meetmete üle, nagu üleeuroopalise transpordivõrgu rakendamise hõlbustamine, konkurentsivõimeliseks kaubaveoks kasutatava raudteevõrgustiku läbivaatamine ning mitmeliigilisuse edendamise ja vähesema heitega transpordiliikidele ülemineku ergutamise tähtsus, sealhulgas raudtee ja kombineeritud veod. Komitee võtab teadmiseks komisjoni üleskutse parandada bussiteenuste turule juurdepääsu, kuid soovib komisjonil kaaluda ka muid poliitikameetmeid ühistranspordivõrkude laiendamiseks ja isiklikelt autodelt ühistranspordile ülemineku ergutamiseks. Seepärast soovib komitee põhjalikumalt analüüsida olemasolevaid võimalusi. Komitee väljendab siiski kahetsust, et teatise ei käsitleta autoveoturule juurdepääsu täiustatud eeskirju ja suuremat energiatõhusust võimaldava Euroopa moodulsüsteemi kasutamist autorongide puhul. Sellega seoses juhib komitee ka tähelepanu oma arvamusele „Rahvusvahelise maanteekaubaveo siseturg: sotsiaalne dumping ja kabotaaž“ (TEN/575) ning toonitab veelkord selgete ja jõustatavate õigusaktide olulisust ja vajadust võidelda kõigi sotsiaalse dumpingu vormide ning töötajate lähetamise ja sotsiaalkindlustushüvitiste kättesaadavusega seotud pettuste ja kuritarvitamisega.

1.8. Komitee tervitab ka Eurovignette'i direktiivi läbivaatamise kava, kuid kordab, et oluline on tagada paindlikkus vältimaks põhjendamatu mõju kuludele kaugetes ja hõredalt asustatud piirkondades, sealhulgas saared ja mägipiirkonnad. Samuti rõhutab komitee, et oluline on tagada eri transpordiliikide võrdsed tingimused taristu- ja väliskulude osas, et tagada eri transpordiliikide õiglane konkurents.

1.9. Komitee võtab teadmiseks Euroopa elektroonilise maksukogumisteenuse taaskäivitamise, kuid tuleb meelde, et teenuse kohta tehti otsus 2004. aastal ja seda ei ole endiselt rakendatud, mis osutab vajadusele vaadata läbi kogu süsteem, et kõrvaldada rakendamist takistavad tõkked.

1.10. Komitee väljendab heameelt selle üle, et tähelepanu pööratakse alternatiivkütustele, keskendudes innovatsiooni soodustamise olulisusele ja vajadusele tagada asjakohane võrgustik, mis võimaldab kasutada elektrit, maagaasi, vesinikku ja biokütuseid piiriülel, mõjutamata seejuures toiduainete tootmist. See on kooskõlas komitee varem väljendatud seisukohtadega. Komitee väljendab heameelt elektromobiilsuse koostalitlusvõimele ja standardimisele keskendumise üle.

1.11. Ühtlasi väljendab komitee heameelt tähelepanu osutamise üle rahastamislahenduste eluliselt tähtsale küsimusele ning juhib tähelepanu vajadusele leida kaasrahastamislahendusi väikeprojektidele.

1.12. Komitee tunnustab asjaolu, et strateegias peetakse oluliseks kodanikuühiskonna toetust. Komitee toob esile osalusdialoogi potentsiaali toetuse saamisel ja probleemide lahendamisel ning võimalused kodanikuühiskonna ja piirkondlike omavalitsuste koalitsiooni loomiseks⁽⁵⁾.

1.13. Läbipaistvuse osas teeb komitee komisjonile ettepaneku avaldada igal aastal transpordisektori heite tulemustabel.

1.14. Komitee kiidab heaks Rahvusvahelise Tsiivilnunduse Organisatsiooni ja Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni kavandatavad meetmed ning leiab, et võiks võtta ka täiendavaid meetmeid, nagu naaberriikidega peetav vähesema heitega transpordi teemaline konkreetsete projektideni viiv struktureeritud välisdialoog.

1.15. Komitee märgib, et jõupingutuste jagamist käsitlev ettepanek jätab iga liikmesriigi otsustada, kuidas tagada oma kasvuhoonegaaside heitkoguste vähendamine, ning soovib hoida transpordile esitatavad nõudmised valges raamatus kehtestatud piirides.

1.16. Komitee väljendab kahetsust, et valge raamatu ajakohastamine ei ole enam komisjoni tegevuskavas, kuna digiteerimine, energiapoliitika väljatöötamine ning komisjoni praeguse koosseisu terviklik käsitus poliitika kujundamisest ja rakendamisest tingivad ajakohastamise.

⁽⁵⁾ ELT C 299, 4.10.2012, lk 170, ELT C 389, 21.10.2016, lk 20.

2. Taustteave

ELi heite vähendamise kohustused ja 2011. aasta transpordipoliitika valge raamat

2.1. Euroopa Komisjon võttis 20. juulil 2016 vastu otsuse meetmepaketi kohta, et vähendada heitkoguseid nendes sektorites, mida ELi heitkogustega kauplemise süsteem ei hõlma (edaspidi „pakett“).

2.2. Pakett on osa eesmärgist vähendada kasvuhoonegaaside heitkoguseid 2030. aastaks 40 % võrra võrreldes 1990. aasta tasemega. Eesmärk kehtestati Euroopa Ülemkogu 23.-24. oktoobri 2014. aasta otsusega ning Euroopa Liit ja selle liikmesriigid võtsid selle kohustuse 2015. aasta detsembris Pariisis toimunud COP21 konverentsil (kavatsetav riiklikult kindlaksmääratud panus).

2.3. Vastavalt 2014. aasta oktoobri järeldustele tuleks heitkogustega kauplemise süsteemi kuuluvates sektorites vähendada heitkoguseid 43 % võrra ja heitkogustega kauplemise süsteemi mittekuuluvates sektorites (mh transport, kuid mitte lennundus) 30 % võrra ning selles osalevad kõik liikmesriigid õigluse ja solidaarsuse alusel. Järeldustes transporti eraldi ei mainita.

2.4. 2011. aasta ELi transpordipoliitika valges raamatus [COM(2011) 144] leitakse, et arenenud riikide kasvuhoonegaaside heidet tuleb vähendada „2050. aastaks 80–95 % allapoole 1990. aasta taset“, et globaalne soojenemine ei ületaks 2 °C. Transpordi puhul piisaks sellest, kui heidet „vähendada 2050. aastaks [...] 60 % võrreldes 1990. aasta tasemega“ või 2030. aastaks 20 % allapoole 2008. aasta taset (8 % üle 1990. aasta taseme).

2.5. Komisjon on kinnitanud, et need eesmärgid on kooskõlas 2014. aasta kliima- ja energiapoliitika raamistikuga ajavahemikuks 2020–2030 ja 2015. aasta energialiidu raamistikuga ning kavatsetavat riiklikult kindlaksmääratud panust käsitlevate ELi võetud kohustustega ⁽⁶⁾.

2.6. Ühtlasi on komisjon märkinud, et pärast 2020. aastat on nende eesmärkide saavutamiseks vaja täiendavaid jõupingutusi ⁽⁷⁾.

2.7. Hiljutises valge raamatu rakendamisel tehtud edusammude hindamises leitakse, et järeldusi teha on liiga vara, ning pööratakse tähelepanu rakendamisele ⁽⁸⁾.

Pakett

2.8. Paketti kuuluvad:

- üldine teatis „Euroopa kiirem üleminek vähese CO₂-heitega majandusele“ [COM(2016) 500] (edaspidi „teatis“);
- seadusandlik ettepanek, milles käsitletakse liikmesriikide võetud siduvaid eesmärke kasvuhoonegaaside heite vähendamiseks aastatel 2021–2030 [COM(2016) 482] (edaspidi „jõupingutuste jagamist käsitlev ettepanek“);
- seadusandlik ettepanek, millega lisatakse maakasutusest, maakasutuse muutusest ja metsandusest pärinevad kasvuhoonegaaside heited ja nende gaaside sidumine 2030. aasta kliima- ja energiapoliitika raamistikku (COM(2016) 479);
- Euroopa vähese heitega liikuvuse strateegia (COM(2016) 501) (edaspidi „strateegia“).

2.9. Teatises on sätestatud rakendamise peamised põhimõtted, nagu koormuse jagamine, mis on seotud liikmesriikide majandusega (õiglus ja solidaarsus), paindlikkuse võimaldamine saastekvootide kasutamise abil heitkogustega kauplemise süsteemi mittekuuluvates sektorites, kasvuhoonegaaside heite vähendamise kaugeleulatuvate eesmärkide alalhoidmine, käsitledes iga sektorit eraldi (keskkonaeesmärkidele vastavus). Teatises rõhutatakse üleminekut soodustava konteksti olulisust.

2.10. **Jõupingutuste jagamist käsitlevas ettepanekus** jaotatakse liikmesriikide vahel COP21 Pariisi kokkuleppe alusel võetud vastutus kavatsetava riiklikult kindlaksmääratud panuse eest. Iga liikmesriik otsustab ise, kuidas ta oma tulemused saavutab.

⁽⁶⁾ COM(2014) 15 (*final*), lk 14, punkt 4.1; COM(2015) 80 (*final*); KOM(2011) 112 (*lõplik*), lk 6.

⁽⁷⁾ COM(2014) 15 (*final*), lk 14, punkt 4.1.

⁽⁸⁾ SWD(2016) 226.

2.11. **Strateegiaga** rakendatakse valges raamatus kehtestatud heite vähendamise eesmärgid. Selles keskendutakse maanteetranspordile ning see hõlmab järgmisi põhipunkte.

a) **Tõhusus, käitumine, teede maksustamine**

- Transpordisüsteemide optimeerimine
- Käitumise mõjutamine teemaksude kaudu
- Mitmeliigilise transpordi edendamine

b) **Alternatiivkütused**

- Vähesse heitega alternatiivenergia kasutamise edendamine transpordis
- Teise põlvkonna biokütuste väljatootamine
- Alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu direktiiv (2014/94/EL)

c) **Vähesse heitega sõidukid**

- Ühtsed standardid piiriülese reisimise võimaldamiseks
- Heitevabade sõidukite edendamine, muu hulgas riigihangete kaudu
- Busside ja raskeveokite CO₂-heite ja kütusekulu sertimine
- Usalduse taastamine heitetaseme mõõtmise suhtes tegelikes sõidutingimustes

d) **Taustatingimuste loomine: koostoime ja uued ärimudelid, innovatsioon, digitaalmajandus, pädevuse arendamine, investeringud ja tugi**

- Vähesse heitega liikuvuse jaoks soodsate taustatingimuste loomine koostoime kaudu teiste poliitikavaldkondade, teadusuuringute, innovatsiooni ja pädevuse arendamisega

e) **Lennundus ja meretransport – rahvusvahelised meetmed**

- Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsioon (ICAO) on teinud ülemaailmse turupõhise meetme ettepaneku ning Rahvusvahelises Mereorganisatsioonis (IMO) töötatakse välja laevanduse energiatõhususe kriteeriume, alustades heiteseirega.

3. Üldised märkused

3.1. Kooskõlas oma seisukohtadega valge raamatu ja ELi kavatsetava riiklikult kindlaksmääratud panuse küsimuses⁽⁹⁾ toetab komitee strateegias kehtestatud eesmärgid.

3.2. Komitee kinnitab taas oma toetust valge raamatu eesmärkidele ning väljendab samuti nagu valge raamatu rakendamist käsitlevas 2015. aasta arvamuses kahetsust, et transpordi siseturg on väljakujundamisest veel kaugel ning selles suunas võetavad meetmed oleksid tervitatavad⁽¹⁰⁾. Siseturu täielik väljakujundamine suurendaks ressursitõhusust ja vähendaks heidet. See tuleb saavutada selgete ja jõustatavate eeskirjade ning nendega kaasnevate meetmete abil, mille eesmärk on võidelda kõigi sotsiaalse dumpingu vormide ning töötajate lähetamise ja sotsiaalkindlustushüvitiste kättesaadavusega seotud pettuste ja kuritarvitamisega.

3.3. Komitee toetab ka strateegia uusi ja innovaatilisi elemente, nagu koostööl põhinevad intelligentsed transpordisüsteemid, sealhulgas koostööl põhinevate, ühendatud ja automatiseeritud sõidukite arendamine ning elektrisõidukite energiasüsteemi integreerimine arukate võrkude kaudu, samuti nii jagamismajanduse IT-platvormide kaudu toimival arengul kui ka digitaalmajanduse üldisel arengul põhinevate uute ärimudelite ja uute transpordimudelite väljatootamine. Digitaalsed süsteemid avaldavad ka mõju nii reisijate- kui ka kaubaveole ning optimeerivad näiteks liiklusvooge ja võimalust teha heidet vähendavaid ressursitõhusaid valikuid⁽¹¹⁾.

⁽⁹⁾ ELT C 24, 28.1.2012, lk 146; ELT C 291, 4.9.2015, lk 14; ELT C 303, 19.8.2016, lk 10.

⁽¹⁰⁾ ELT C 291, 4.9.2015, lk 14, punktid 1.5 ja 1.6.

⁽¹¹⁾ COM(2016) 766 (final).

3.4. Komitee toonitab, et ülimalt oluline on taastada usaldus tootjate esitatavate sõidukite heitkoguste andmete vastu, ning toetab selle tulemuse saavutamiseks kavandatud meetet. Komitee rõhutab, kuivõrd oluline on sidusrühmade ja üldsuse toetus ja nendega dialoogi pidamine, nagu ka sammude astumine selleks, et teha kindlaks vastutus varasema valeandmete esitamise eest ja vältida selle kordumist.

3.5. Komitee kordab taas, et paljude kavandatavate meetmete, sealhulgas teede maksustamise puhul on vajalik paindlikkus ning nende kohandamine kohalikele tingimustele⁽¹²⁾.

3.6. Komitee kinnitab oma toetust COP21 Pariisi kokkuleppe eesmärkidele ja ELi kavatsetavale riiklikult kindlaksmääratud panusele ning jääb seisukohale, et asjaomased kohustused ei suurenda valges raamatus kehtestatud eesmärgi⁽¹³⁾. Komitee võtab teadmiseks osaliste toetuse Pariisi kokkuleppe rakendamisele dokumendis „Marrakech Action Proclamation“ ning ülemaailmsete kliimameetmete võtmiseks moodustatud Marrakechi partnerluse, kuhu kuuluvad nii lepingus osalevad kui ka mitteosalevad sidusrühmad.

3.7. Komitee kordab oma seisukohta, et valge raamatu rakendamine ja vastupidava energialiidu raamstrateegia (COM(2015) 80) tuleb läbi vaadata ning vajaduse korral tuleb nende eesmärkide saavutamiseks luua uusi meetmeid⁽¹⁴⁾.

3.8. Komitee toonitab vajadust luua strateegia rakendamist soodustav keskkond või seda võimaldav raamistik ning osutab sellega seoses komisjoni teatisele „Pariisi kliimakonverentsi tulemused“,⁽¹⁵⁾ mille kohaselt peame eemalduma killustatud süsteemist, mida iseloomustavad liikmesriikide kooskõlastamata poliitika, turutõkked ja energeetika seisukohast isoleeritud piirkonnad. Energialiit on raamistik, mis tagab energiaalast üleminekut soodustava keskkonna, ning tulevase teadusuuringute, innovatsiooni ja konkurentsivõime strateegia puhul kasutatakse ära energeetika-, transpordi-, ringmajandus-, tööstus- ja digitaalinnovatsiooni vahelist koostoimet, et suurendada Euroopa praeguste ja tulevaste CO₂-heite vähendamise ja energiatõhususe suurendamise tehnoloogialahenduste konkurentsivõimet. Nagu juba mainitud punktis 3.3, hõlmab see ka meetmeid oskuste parandamiseks ning teadus- ja arendustegevuse edendamiseks.

Vaja on ka tegevust, mis hõlmab mitmeid kodanikuühiskonna sidusrühmi – üldsust, tarbijaid, sotsiaalpartnereid, VKEsid, uuenduslikke idufirmasid ja ülemaailmse konkurentsivõimega tööstusharusid. Suure osa tulevaste muutuste raamistikuna mainitakse nutikaid linnu ja linnapiirkondi ning nende rolli ühistranspordi arendamisel ja transpordi kavandamisel⁽¹⁶⁾.

3.9. Strateegias kasutatakse valdkonnaülest lähenemisviisi, näiteks käsitledes vajadust muutusi soodustava keskkonna järele ja viidates digitaalsetele liikuvuslahendustele ja seostele energiapoliitikaga. Asjaomane lähenemisviis on kooskõlas komisjoni töödokumendiga valge raamatu rakendamise kohta ja komisjoni teatisega ühtse turu täiustamise kohta. Mõlema dokumendi eesmärk on parandada valdkondliku poliitika nähtavust ja selle mõistmist, paigutades nad ELi üldiste strateegiate konteksti⁽¹⁷⁾.

3.10. Komitee kiidab heaks strateegia tervikliku lähenemisviisi transpordipoliitikale, kuid oleks soovinud selle edasiarendamist, näiteks strateegia ja ühtse turu täiustamist käsitleva teatise sidususe osas, sealhulgas turu avamise ja tõhususe vaheline koostoime, digitaalse siseturu pakutavad väljavaated ning jagamis- ja ringmajandus, sealhulgas transpordimudelitele avaldatav mõju ja sotsiaalsed aspektid⁽¹⁸⁾.

3.11. Strateegiale lisatud komisjoni talituste töödokumendis esitatakse mitu uut nn ühiskondlikku arengusuunda, nagu jagamismajandus transpordis, automatiseeritud ja ühendatud sõidukid, digiteerimine ja liikuvus kui teenus. Neid arengusuundi, sealhulgas internetiplatvormide kasutuse kasvu oleks tulnud nimetada ka strateegias.

⁽¹²⁾ ELT C 24, 28.1.2012, lk 146.

⁽¹³⁾ ELT C 303, 19.8.2016, lk 10, punktid 1.3, 3.1, 4.6, 5.1 ja 5.2.

⁽¹⁴⁾ ELT C 303, 19.8.2016, lk 10, punktid 1.4, 5.2 ja 5.3.

⁽¹⁵⁾ COM(2016) 110 (final), jaotis 3.1, lk 5.

⁽¹⁶⁾ COM(2016) 110 (final), jaotis 3.1, lk 7.

⁽¹⁷⁾ SWD(2016) 226, jaotis 4.1, lk 27.

⁽¹⁸⁾ COM(2016) 288 (final) ja COM(2016) 356 (final).

3.12. Komitee peab kahetsusväärseks asjaolu, et strateegias ei mainita teatud kavandatud algatuste sotsiaalseid aspekte, muu hulgas tarbijaõigusi, töösuhteid ega mikroettevõtjate seisundit. Sellised algatused on näiteks koostööl põhinevate intelligentsete transpordisüsteemide kava, digitaalmajandus, uued transpordimudelid ja turu täiendav avamine eri transpordisektorites. Komitee peab oluliseks käsitleda neid küsimusi varajases etapis, et vältida tarbetuid pingeid.

3.13. Komitee tunnustab asjaolu, et strateegias käsitletakse rahastamist, kuna see on strateegia rakendamisel põhjapaneva tähtsusega. Komitee juhib tähelepanu piiratud rahaliste vahenditega piirkondade ja selliste projektide rahastamisvajadustele, mis ei ole piisavalt suured, et saavutada ELi kaasrahastamiseks kehtestatud künnis. Nagu energiasektoris, nii peaksid ka transpordisektoris olema võimalused väikeprojektide rahastamiseks.

3.14. Komitee peab oluliseks valge raamatu läbivaatamist, mida komisjon kavandas juba 2016. aastaks⁽¹⁹⁾. Komitee ei nõustu seisukohaga, et rakendamist on liiga vara hinnata,⁽²⁰⁾ kuna arengud, nagu digiteerimine, energiapoliitika väljatöötamine ning komisjoni praeguse koosseisu terviklik käsitlus poliitika kujundamisest ja rakendamisest tingivad valge raamatu ajakohastamise.

3.15. Komitee toetab strateegias esitatud ettepanekuid välistegevuse kohta, eelkõige täiendava tegevuse kohta Rahvusvahelises Tsiviilennunduse Organisatsioonis ja Rahvusvahelises Mereorganisatsioonis seoses lennunduse ja laevandusega. Komitee peab kahetsusväärseks, et strateegias ei mainita välistegevuse muid vorme, nagu struktureeritud dialoogid ja võrdlusanalüüs naaberriikidega Ida-Euroopas ja Põhja-Aafrikas.

4. Konkreetsed märkused

4.1. Komitee kiidab strateegiale lisatud tegevuskava heaks järgmiste märkustega.

— Komitee peab kahetsusväärseks, et kuigi tegevuskavas mainitakse üleeuroopalise transpordivõrgu rakendamise hõlbustamist, konkurentsivõimeliseks kaubaveoks kasutatava Euroopa raudteevõrgustiku ja rahvusvahelisele bussiteenuste turule juurdepääsu käsitlevate eeskirjade läbivaatamist, ei mainita kavandatavaid ettepanekuid seoses autoveoturule juurdepääsu käsitlevate täiustatud eeskirjadega. Sellelega jäetakse transporditurule reguleerimisest välja see element, mille puhul saaks märkimisväärselt parandada turu toimimist, et kujundada see energia- ja ressursitõhusamaks transpordisüsteemiks. Komitee juhib tähelepanu oma arvamusele „Rahvusvahelise maanteekaubaveo siseturg: sotsiaalne dumping ja kabotaaž“ (TEN/575) ning toonitab veelkord selgete ja jõustatavate õigusaktide olulisust ja vajadust võidelda kõigi sotsiaalse dumpingu vormide ning töötajate lähetamise ja sotsiaalkindlustushüvitiste kättesaadavusega seotud pettuste ja kuritarvitamisega.

— Komitee võtab hea meelega teadmiseks kava vaadata läbi Eurovignette'i direktiiv (1999/62/EÜ), Euroopa elektroonilist maksukogumisteenust käsitlev direktiiv (2004/52/EÜ) ja komisjoni 2009. aasta otsus Euroopa elektroonilise maksukogumisteenuse tehniliste aspektide kohta.

— Komitee kordab oma seisukohta, et iga tulevase ettepaneku olulised elemendid peaksid olema paindlikkus ja kuludele avaldatava põhjendamatu mõju vältimine kaugetes ja hõredalt asustatud piirkondades, sealhulgas saared ja mägipiirkonnad⁽²¹⁾.

— Euroopa elektroonilist maksukogumisteenust käsitlev direktiiv võeti vastu 2004. aastal ja seda ei ole vaatamata mitmele katsele endiselt rakendatud. Komitee leiab, et see kontseptsioon tuleks nüüd läbi vaadata, et muuta see ettevõtjatele ja kasutajatele meelepärasemaks.

4.2. Komitee nõustub, et koostööl põhinevate intelligentsete transpordisüsteemide Euroopa strateegial on suur potentsiaal luua lisaväärtust tõhususe suurendamise kaudu, ning juhib tähelepanu muudatustele, mille toovad endaga kaasa koostööl põhinevad intelligentsete transpordisüsteemid transpordimudelite, turu struktuuri, lepinguõiguse ja sotsiaalsete aspektide seisukohast, arvestades näiteks internetiplatvormide hallatavate mikroettevõtjate suuremat hulka. Neid aspekte tuleks nõuetekohaselt arvesse võtta⁽²²⁾.

⁽¹⁹⁾ ELT C 303, 19.8.2016, lk 10, punktid 1.4 ja 5.2.

⁽²⁰⁾ SWD(2016) 226, jaotis 5, lk 34 ja jaotis 2, lk 4.

⁽²¹⁾ OJ C 303, 19.8.2016, lk 10, punkt 1.6.

⁽²²⁾ COM(2015) 192 (final).

4.3. Komitee kiidab heaks strateegia eesmärgi soodustada mitmeliigilist transporti ja rõhutab, et eelistada tuleks igal konkreetsel juhul kõige ressursitõhusamaid transpordilahendusi. Ühtlasi loodab komitee, et kombineeritud vedusid käsitleva direktiivi hindamine toob kaasa kasuliku ajakohastamise koos piisava paindlikkusega, et tagada võimalikult suur tõhusus, kehtestamata seejuures siiski paralleelset maanteetranspordi turule juurdepääsu käsitlevat eeskirja. Samuti rõhutab komitee, kui oluline on ergutada vähese heitega transpordiliikidele üleminekut, sealhulgas raudtee ja kombineeritud veod, ning käsitleda taristu- ja väliskulusid nii, et tagatakse eri transpordiliikide õiglane konkurents.

4.4. Komitee juhib tähelepanu suuremale ressursitõhususele, mille on kaasa toonud 25,25 meetri pikkused autorongid (Euroopa moodulsüsteem). Kaks Euroopa moodulsüsteemi autorongi saavad vedada kolme tavapärase autorongi veost, mis tähendab suuremat energiatõhusust ja väiksemaid heitkoguseid ühiku kohta. Sõltuvalt iga liikmesriigi hinnangust peaksid Euroopa moodulsüsteemi autorongid seetõttu olema lubatud igal pool, kus on tagatud asjakohased tingimused, sealhulgas piiriüleses liikluses.

4.5. Komitee toetab strateegia lähenemisviisi alternatiivkütustele, sealhulgas turu toetamise ja taristu kasutuselevõtu vajadust kooskõlas eri transpordiliikide erinevate vajadustega, mis on praegu peamiselt a) elekter, peamiselt autodele; b) maagaas mitmesuguses vormis, mida enamasti kasutavad veoautod, bussid ja laevad, ning c) biokütused. Komitee toonitab, et alternatiivkütuste sektor areneb pidevalt ning et nii pakkumine kui ka nõudlus võivad muutuda.

4.6. Kooskõlas oma varem väljendatud seisukohtadega kiidab komitee heaks kava arendada biokütuseid, mis ei põhine toiduainete tootmist mõjutaval põllumajandustoodetel või maakasutusel, vaid muudel allikatel, nagu muu hulgas metsanduse tootmisjäätis, kõrvalsaadused ja jäätmed⁽²³⁾.

4.7. Komitee rõhutab, kui oluline on kaasata strateegia rakendamisse kodanikuühiskond ja piirkondlikud ja kohalikud omavalitsused. Selles oleks oluline osa kodanikuühiskonnaga peetava osalusdialoogi suuremal kasutamisel, nagu on soovitatud komitee 11. juuli 2012. aasta arvamuses kodanikuühiskonna kaasamise kohta,⁽²⁴⁾ mille tulemusena on korraldatud kaks konverentsi (2015. aastal Malmös ja 2016. aastal Milanos) Euroopa põhivõrgukoridoride tuleviku kohta, millel käsitleti rakendamise, juhtimise ja rahastamise seotud küsimusi.

4.8. Läbipaistvuse suurendamiseks teeb komitee komisjonile ettepaneku avaldada kord aastas heite vähendamise tulemustabel.

4.9. Komitee juhib ka tähelepanu sellele, kui oluline on rakendamise toetamiseks ja probleemide lahendamiseks luua koalitsioon vastavalt komitee selleteemalises arvamuses esitatud ettepanekule⁽²⁵⁾.

4.10. Komitee peab kahetsusväärseks, et jõupingutuste jagamist käsitlevas ettepanekus ei arutata võimalikku vajadust sektoripõhiste heite vähendamise eesmärkide järele. Strateegias leitakse, et valge raamat on suunatud transpordivaldkonnale ning see tugineb usaldusväärsele hinnangule selle kohta, mis on teostatav ning millega ei kaasne negatiivset mõju transpordi funktsioonidele. Strateegiale lisatud komisjoni talituste töödokumendis kirjeldatud täiendavad meetmed on tagasihoidlikud ning nendega vähendatakse transpordist tulenevat heidet 2030. aastaks praegu kavandatud 18–19 % asemel ligikaudu 18–22 %⁽²⁶⁾.

Brüssel, 23. veebruar 2017

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee
president
Georges DASSIS

⁽²³⁾ OJ C 303, 19.8.2016, lk 10, punkt 1.8.

⁽²⁴⁾ ELT C 299, 4.10.2012, lk 170, punkt 1.11 ja ELT C 389, 21.10.2016, lk 20.

⁽²⁵⁾ ELT C 389, 21.10.2016, lk 20.

⁽²⁶⁾ SWD(2016) 501, jaotis 5, lk 82–83.