

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

(2018/C 387/11)

Raportöör: Michiel SCHEFFER (NL/ALDE), Gelderlandi provintsi valitsuse liige

Viitedokumendid: komisjoni teatis Euroopa Parlamendile, nõukogule, Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele ning Regioonide Komiteele: „Euroopa vähese heitega liikuvuse strateegia elluviimine. Euroopa Liit, mis kaitseb planeeti, avardab oma kodanike võimalusi ning kaitseb oma tööstust ja töötajaid“

COM (2017) 675 final

Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv, millega muudetakse direktiivi 92/106/EMÜ (millega kehtestatakse ühiseeskirjad kaupade teatavate kombineeritud vedude kohta liikmesriikide vahel)

COM(2017) 648 final and final/2

Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, millega muudetakse määrust (EÜ) nr 1073/2009 rahvusvahelisele bussiteenuste turule juurdepääsu käsitlevate ühiseeskirjade kohta

COM(2017) 647 final

Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv, millega muudetakse direktiivi 2009/33/EÜ keskkonnasõbralike ja energiatõhusate maantee sõidukite edendamise kohta

COM(2017) 653 final

Komisjoni teatis Euroopa Parlamendile, nõukogule, Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele ning Regioonide Komiteele: „Alternatiivkütuste laialdasema kasutamise suunas – direktiivi 2014/94/EL artikli 10 lõike 6 kohane alternatiivkütuste taristu tegevuskava, sealhulgas direktiivi 2014/94/EL artikli 10 lõike 2 kohane riiklike poliitikaraamistike hinnang“

COM(2017) 652 final and final/2

I. MUUDATUSETTEPANEKUD

Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, millega muudetakse määrust (EÜ) nr 1073/2009 rahvusvahelisele bussiteenuste turule juurdepääsu käsitlevate ühiseeskirjade kohta

COM(2017) 647 – final

Muudatusettepanek 1

Põhjendus 3

Euroopa Komisjoni ettepaneku tekst	Euroopa Regioonide Komitee muudatusettepanek
Igas liikmesriigis tuleks määrata sõltumatu ja erapooletu reguleeriv asutus, et tagada sõitjate autoveo turu nõuetekohane toimimine. Kõnealune asutus võib samuti vastutada muude selliste reguleeritud sektorite eest nagu raudtee, energeetika või telekommunikatsioon.	Igas liikmesriigis tuleks määrata kas pädev transpordiamet või sõltumatu ja erapooletu reguleeriv asutus, et tagada sõitjate autoveo turu nõuetekohane toimimine. Kõnealune asutus võib samuti vastutada muude selliste reguleeritud sektorite eest nagu raudtee, energeetika või telekommunikatsioon.

Motivatsioon

ELi lepingu kohaselt on reisijatevedu üldist majandushuvi pakkuv teenus. Sõltumatu reguleeriva asutuse sisseseadmise kohustus võib olla ebaproportsionaalne, kui turg on korraldatud vastavalt määrusele (EÜ) nr 1370/2007.

Muudatusettepanek 2

Põhjendus 4

Euroopa Komisjoni ettepaneku tekst	Euroopa Regioonide Komitee muudatusettepanek
Kommertsliinivedude pakkumine ei tohiks ohustada kehtivate avaliku teenindamise lepingute majanduslikku tasakaalu. Seepärast peaks reguleeriv asutus olema võimeline tegema objektiivseid majandusanalüüse tagamaks, et seda ei juhtu.	Kommertsliinivedude pakkumine ei tohiks ohustada kehtivate avaliku teenindamise lepingute tasakaalu. Seepärast peaks reguleeriv asutus olema võimeline tegema objektiivseid analüüse tagamaks, et seda ei juhtu. Neis analüüsid tuleb võtta arvesse asjaomase turu ja võrgu struktuuri ja asukohaga seotud omadusi (suurus, nõudluse näitajad, võrgu keerukus, geograafiline ja tehniline eraldatus ning lepinguga hõlmatud teenused) ning teha kindlaks, kas uus teenus parandab teenuste kvaliteeti või kulutõhusust või mõlemat võrreldes varem sõlmitud avaliku teenindamise lepinguga.

Motivatsioon

Avalikke teenuseid nagu transport tuleb hinnata mitte ainult majanduslikus mõttes, vaid laiemas tähenduses, mis ei hõlma mitte üksnes majanduslikult mõõdetavaid kriteeriume, vaid ka kvaliteedi, ohutuse ning territoriaalse ja sotsiaalse ühtekuuluvusega seonduvaid küsimusi. Euroopa Regioonide Komitee peaks kõnealust arvamust kasutama suuniste andmiseks teatavate hindamist vajavate aspektide kohta.

Muudatusettepanek 3

Põhjendus 6

Euroopa Komisjoni ettepaneku tekst	Euroopa Regioonide Komitee muudatusettepanek
Turul ausa konkurentsi tagamiseks tuleks liinivedusid pakkuvatele ettevõtjatele tagada ausatel, õiglastel, mitte-diskrimineerivatel ja läbipaistvatel tingimustel juurdepääs liidus asuvatele terminalidele. Juurdepääsu lubamisest keeldumise või piiratud juurdepääsu võimaldamise otsuse vaidlustamiseks tuleks pöörduda reguleeriva asutuse poole.	Turul ausa konkurentsi tagamiseks tuleks liinivedusid pakkuvatele ettevõtjatele tagada ausatel, õiglastel, mitte-diskrimineerivatel ja läbipaistvatel tingimustel juurdepääs liidus asuvatele avalikult kasutatavatele terminalidele. Siiski ei tohi ohtu seada territoriaalset tasakaalu ja sotsiaalset ühtekuuluvust. Seega peaks avaliku teenuse osutajatel olema eelisjuurdepääs, et tagada pädevate asutustega sõlmitud avaliku teenindamise lepingu kohustuste täitmine. Juurdepääsu lubamisest keeldumise või piiratud juurdepääsu võimaldamise otsuse vaidlustamiseks tuleks pöörduda reguleeriva asutuse poole.

Motivatsioon

Avaliku teenuse osutajatel peaks olema terminalidele eelisjuurdepääs, kuna nad peavad täitma kohustusi (sagedus, sõiduplaanid, ühendused, teenused), mis on sätestatud nende avaliku teenindamise lepingutes pädevate asutustega.

Muudatusettepanek 4

Põhjendus 8

Euroopa Komisjoni ettepaneku tekst	Euroopa Regioonide Komitee muudatusettepanek
Loa andmise korda tuleks kohaldada nii riigisest kui ka rahvusvaheliste liinivedude jaoks lubade andmisel. Luba tuleks anda, välja arvatud juhul, kui ilmnevad konkreetsed loa taotlejast tulenevad põhjused sellest keeldumiseks või kui teenus ohustaks avaliku teenindamise lepingu majanduslikku tasakaalu. Tuleks kehtestada vahemaa künnis tagamaks, et kommertsliinivedude pakkumine ei ohusta kehtivate avaliku teenindamise lepingute majanduslikku tasakaalu. Kui marsruuti teenindatakse juba enam kui ühe avaliku teenindamise lepingu alusel, peaks olema võimalik vahemaa künnist suurendada.	Loa andmise korda tuleks kohaldada nii riigisest kui ka rahvusvaheliste liinivedude jaoks lubade andmisel. Luba tuleks anda, välja arvatud juhul, kui ilmnevad konkreetsed loa taotlejast tulenevad põhjused sellest keeldumiseks või kui teenus ohustaks avaliku teenindamise lepingu tasakaalu. Avaliku teenuse lepingu tasakaal peaks hõlmama selle majanduslikku elujõulisust, kuid ka kodanikele pakutavate teenuste ühendusi, mitmeliigilise reisi kavandamist, kvaliteeti, tõhusust, nõudlusele vastavust, ohutust ja turvalisust. Peale selle tuleb teenuste osutamisel arvesse võtta keskkonnavalaseid ja sotsiaalseid standardeid.

Motivatsioon

Avalikke teenuseid nagu transport tuleb hinnata mitte ainult majanduslikus mõttes, vaid laiemas tähenduses, mis ei hõlma mitte üksnes majanduslikult mõõdetavaid kriteeriume, vaid ka kvaliteedi, ohutuse ning territoriaalse ja sotsiaalse ühtekuuluvusega seonduvaid küsimusi. Avaliku teenuse lepingu tasakaal peaks hõlmama selle majanduslikku elujõulisust, kuid ka kodanikele pakutavate teenuste kvaliteeti. Keskkonnavalaste ja sotsiaalsete standardite järgimine on ausa konkurentsi alus.

Muudatusettepanek 5

Põhjendus 13

Euroopa Komisjoni ettepaneku tekst	Euroopa Regioonide Komitee muudatusettepanek
Kuivõrd käesoleva määrusega ühtlustatakse liikmesriikide turgudel bussiliinivedude ja terminalidele juurdepääsu suhtes kohaldatavaid eeskirju, ei saa selle eesmärkide, nimelt linnadevahelise liikuvuse edendamise ja säästvate sõitjateveoliikide osakaalu suurendamise saavutamist liikmesriigid piisaval määral tagada. Seega võib liit võtta vastu meetmeid kooskõlas Euroopa Liidu lepingu artiklis 5 sätestatud subsidiaarsuse põhimõttega. Kõnealuses artiklis sätestatud proportsionaalsuse põhimõtte kohaselt ei lähe käesolev määrus nimetatud eesmärkide saavutamiseks vajalikust kaugemale.	

Motivatsioon

Kohalikele terminalidele juurdepääsu ja piirkondliku avaliku transpordi turuga seotud küsimused on tihedalt seotud subsidiaarsuse põhimõttega.

Muudatusettepanek 6

Artikkel 1 punkt 2

<i>Euroopa Komisjoni ettepaneku tekst</i>	<i>Euroopa Regioonide Komitee muudatusettepanek</i>
Artiklit 2 muudetakse järgmiselt:	Artiklit 2 muudetakse järgmiselt:
(...)	(...)
(c) lisatakse punktid 9–11:	(c) lisatakse punktid 9–11:
„9. „terminal“ – vähemalt 600 m² suurune ala, kuhu saab parkida bussi sõitjate väljalaskmiseks või pealevõtmiseks;“	„9. „terminal“ – vastavalt riigi õiguses sätestatud määratlustele ja nõuetele avalikult kasutatav ala, kuhu saab parkida bussi sõitjate väljalaskmiseks või pealevõtmiseks;“
(...)	(...)

Motivatsioon

Liikmesriikidel peaks olema hindamisruum. Viide vähemalt 600 m² suurusele alale tuleks välja jätta, et mitte ohustada väikestes linnades ja maapiirkondades asuvaid väiksema alaga terminale, mille toimimine on keskse tähtsusega nende piirkondade ühendamiseks linnadega.

Muudatusettepanek 7

Artikkel 1 punkt 3

<i>Euroopa Komisjoni ettepaneku tekst</i>	<i>Euroopa Regioonide Komitee muudatusettepanek</i>
II peatükile lisatakse artikkel 3a:	II peatükile lisatakse artikkel 3a:
„Artikkel 3a	„Artikkel 3a
Reguleeriv asutus	Reguleeriv asutus
1. Iga liikmesriik määrab sõitjate autoveo sektori jaoks ühe riikliku reguleeriva asutuse. Kõnealune asutus on erapooletu asutus, mis on organisatsioonilise, funktsionaalse ja hierarhilise ülesehituse poolest ning otsuste tegemise seisukohast õiguslikult eraldiseisev ja sõltumatu muudest avalik-õiguslikest või eraõiguslikest üksustest. Reguleeriv asutus on sõltumatu pädevatest asutustest, mis on seotud avaliku teenindamise lepingu sõlmimisega.	1. Lähtuvalt riigisisese teenusteturu korraldusest määrab iga liikmesriik sõitjate autoveo sektori jaoks ühe riikliku reguleeriva asutuse. Kõnealune asutus on kas pädev transpordiamet või erapooletu asutus, mis on organisatsioonilise, funktsionaalse ja hierarhilise ülesehituse poolest ning otsuste tegemise seisukohast õiguslikult eraldiseisev ja sõltumatu muudest avalik-õiguslikest või eraõiguslikest üksustest. Viimasel juhul peab see olema sõltumatu pädevatest asutustest, mis on seotud avaliku teenindamise lepingu sõlmimisega.
Reguleeriv asutus võib vastutada muude reguleeritud sektorite eest.	Reguleeriv asutus võib vastutada muude reguleeritud sektorite eest.

Motivatsioon

Uued kaubanduslikud teenused ei tohi õõnestada üldist majandushuvi pakkuvate teenuste ülesannete ja avaliku teenindamise kohustuste täitmist. Liikmesriikidel peab olema paindlikkus valida sõltumatu reguleeriva asutuse või pädeva transpordiameti vahel, kes tunneb kasutajate sotsiaalmajanduslikke vajadusi.

Muudatusettepanek 8

Artikkel 1 punkt 3

Euroopa Komisjoni ettepaneku tekst	Euroopa Regioonide Komitee muudatusettepanek
II peatükile lisatakse artikkel 3a:	II peatükile lisatakse artikkel 3a:
„Artikkel 3a	„Artikkel 3a
Reguleeriv asutus	Reguleeriv asutus
(...)	(...)
3. Reguleeriv asutus täidab järgmisi ülesandeid:	3. Reguleeriv asutus täidab järgmisi ülesandeid:
(a) majandus analüüside tegemine, et teha kindlaks, kas kavandatav uus teenus ohustaks avaliku teenindamise lepingu majanduslikku tasakaalu;	(a) analüüside tegemine, et teha kindlaks, kas kavandatav uus teenus ohustaks avaliku teenindamise lepingu tasakaalu või mõjutaks negatiivselt kodanikele osutatava teenuse kvaliteeti, võttes arvesse saadaolevate ühenduste, sageduse, tasude, mitmeliigilise reisi kavandamise ja ohutusega ning teenuste osutamisel keskkonnavalaste ja sotsiaalsete standardite järgmisega seotud küsimusi;
(b) terminalidele juurdepääsu teabe kogumine ja jagamine ning	(b) terminalidele juurdepääsu teabe kogumine ja jagamine ning
(c) terminaliettevõtjate otsuste vaidlustamise kohta otsuste tegemine.	(c) terminaliettevõtjate otsuste vaidlustamise kohta otsuste tegemine.

Motivatsioon

Keskkonnavalaste ja sotsiaalsete standardite järgimine on ausa konkurentsi alus.

Muudatusettepanek 9

Artikkel 1 punkt 3

Euroopa Komisjoni ettepaneku tekst	Euroopa Regioonide Komitee muudatusettepanek
II peatükile lisatakse artikkel 3a:	II peatükile lisatakse artikkel 3a:
„Artikkel 3a	„Artikkel 3a
Reguleeriv asutus	Reguleeriv asutus
(...)	(...)
3. Reguleeriv asutus täidab järgmisi ülesandeid:	3. Reguleeriv asutus täidab järgmisi ülesandeid:

Euroopa Komisjoni ettepaneku tekst	Euroopa Regioonide Komitee muudatusettepanek
(...)	(...)
b) terminalidele juurdepääsu teabe kogumine ja jagamine ning	b) terminalidele juurdepääsu teabe kogumine ja jagamine eesmärgiga, et juurdepääs asjaomastele terminalidele antakse teenuse osutajatele õiglastel, võrdsetel, mitte-diskrimineerivatel ja läbipaistvatel tingimustel ning
c) terminaliettevõtjate otsuste vaidlustamise kohta otsuste tegemine.	c) terminaliettevõtjate otsuste vaidlustamise kohta otsuste tegemine.

Motivatsioon

Lähi- ja kaugliinibussid on ELis üks kõige paremini ligipääsetavamaid ja olulisemaid transpordiliike. Seega on väga oluline, et reisijad saaksid parimat võimalikku teenust ning aus ja õiglane konkurents on parim tee selle saavutamiseks.

Muudatusettepanek 10

Artikkel 1 punkt 6

Euroopa Komisjoni ettepaneku tekst	Euroopa Regioonide Komitee muudatusettepanek
Lisatakse artikkel 5a:	Lisatakse artikkel 5a:
„Artikkel 5a	„Artikkel 5a
Juurdepääs terminalidele	Juurdepääs terminalidele
(...)	(...)
2. Terminaliettevõtjad püüavad rahuldada kõik taotlused juurdepääsuks, et tagada terminalide optimaalne kasutamine.	2. Terminaliettevõtjad püüavad rahuldada kõik taotlused juurdepääsuks, et tagada terminalide optimaalne kasutamine ja pidada kinni avaliku teenindamise kohustusest.
Juurdepääsutaotluste rahuldamisest võib keelduda üksnes ebapiisava teenindusvõimsuse tõttu.	Juurdepääsutaotluste rahuldamisest võib keelduda ebapiisava teenindusvõimsuse tõttu või kui taotlus halvendab kodanikele kättesaadavaid teenuseid ühendustele ligipääsu osas, piirates ühendusi, kahjustades ohutust ja julgeolekut või halvendades pakutavate teenuste üldist kvaliteeti; kui terminaliettevõtja teeb sellise otsuse, siis teatab ta sellest reguleerivale asutusele.
Kui terminaliettevõtja keeldub juurdepääsutaotluste rahuldamisest, jagab ta taotlejaga teavet kõigi otstarbekate alternatiivide kohta.	

Motivatsioon

Terminaliettevõtja ülesanne ei ole teha teadusuuringuid elujõuliste alternatiivide kohta. Lisaks sellele tuleb ligipääs terminalidele siduda tarbijatele pakutavate teenuste kvaliteedi ning nende ohutuse ja turvalisuse küsimustega. Lisaks ei tohiks terminalidele juurdepääsu õigus ohustada üldist majandushuvi pakkuva teenuse avalike eesmärkide, ülesannete ja avaliku teenindamise kohustuste täitmist.

Piirang keskkonnastandardite tõttu võib olla vajalik eelkõige peentolmusaastega linnades.

Muudatusettepanek 11

Artikkel 1 punkt 9

Euroopa Komisjoni ettepaneku tekst	Euroopa Regioonide Komitee muudatusettepanek
Artikkel 8 asendatakse järgmisega:	Artikkel 8 asendatakse järgmisega:
„Artikkel 8 Linnulennul vähem kui 100 kilomeetri kauguse sihtkohahag arhvusvaheliseks sõitjateveoks loa andmise kord	„Artikkel 8 Rahvusvaheliseks sõitjateveoks loa andmise kord
1. Load antakse välja kõigi nende liikmesriikide pädevate asutuste nõusolekul, kelle territooriumil sõitjad peale võetakse või välja lastakse ja veetakse sihtkohta, mis asub linnulennul vähem kui 100 kilomeetri kaugusel . Lubade andmisega tegelev asutus edastab taotluse koopia ja muude asjakohaste dokumentide koopiad kahe nädala jooksul pärast taotluse kättesaamist asjaomastele pädevatele asutustele ning taotleb nende nõusolekut. Samal ajal edastab lubade andmisega tegelev asutus kõnealused dokumendid teavitamise eesmärgil selliste muude liikmesriikide pädevatele asutustele, kelle territooriumi teenuse osutamisel läbitakse.	1. Load antakse välja kõigi nende liikmesriikide pädevate asutuste kokkuleppel, kelle territooriumil reisijad peale võetakse või välja lastakse. Lubade andmisega tegelev asutus edastab taotluse koopia ja muude asjakohaste dokumentide koopiad kahe nädala jooksul pärast taotluse kättesaamist asjaomastele pädevatele asutustele ning taotleb nende nõusolekut. Samal ajal edastab lubade andmisega tegelev asutus kõnealused dokumendid teavitamise eesmärgil selliste muude liikmesriikide pädevatele asutustele, kelle territooriumi teenuse osutamisel läbitakse.
(...)	(...)

Motivatsioon

Otsus, kas transporditeenust lubada või mitte, ei tohiks sõltuda distantist (kaugus 100 km linnulennul), vaid sellest, milline mõju oleks lisanduval teenusel olemasolevate kodanikele pakutavatele teenustele (kas üldist huvi pakkuvatele või kommertsteenustele). Lisaks sellele ei saa piirkondlikke erinevusi (nt linnade ja majanduskeskuste vahelise kauguse mõttes) ühtemoodi mõõta kogu ELi ulatuses.

Muudatusettepanek 12

Artikkel 1 punkt 10

Euroopa Komisjoni ettepaneku tekst	Euroopa Regioonide Komitee muudatusettepanek
Lisatakse artiklid 8a–8d:	Lisatakse artiklid 8a–8b:
„Artikkel 8a Linnulennul vähemalt 100 kilomeetri kauguse sihtkohaga rahvusvaheliseks sõitjateveoks loa andmise kord	„Artikkel 8a Lubade andmisega tegelevate asutuste otsused
1. Lubade andmisega tegelev asutus teeb otsuse taotluse kohta kahe kuu jooksul pärast kuupäeva, mil vedaja taotluse esitas.	1. Vastavalt artikliga 8 ette nähtud korrale annab lubade andmisega tegelev asutus loa, annab piirangutega loa või lükkab taotluse tagasi. Lubade andmisega tegelev asutus teatab oma otsusest kõigile artikli 8 lõikes 1 osutatud pädevatele asutustele.

Euroopa Komisjoni ettepaneku tekst	Euroopa Regioonide Komitee muudatusettepanek
2. Luba antakse, kui selle andmisest keeldumist ei saa põhjendada ühe või mitme põhjusega, mis on loetletud artikli 8c lõike 2 punktides a–c. 3. Lubade andmisega tegelev asutus edastab taotluse koopia koos kõigi muude asjaomaste dokumentide koopiatega ja oma hinnangu taotluse kohta teavitamise eesmärgil kõigi nende liikmesriikide pädevatele asutustele, kelle territooriumil sõitjaid peale võetakse või välja lastakse, samuti nende liikmesriikide pädevatele asutustele, kelle territooriumilt läbi sõidetakse ilma sõitjaid peale võtmata või välja laskmata.	2. Taotluse tagasilükkamise või piiranguga loa andmise otsuses märgitakse põhjused, mille alusel otsus tehti. Luba antakse, kui selle andmisest keeldumist ei saa põhjendada ühe või mitmega järgmistest põhjustest: (a) (...) (...) (d) reguleeriv asutus teeb objektiivse analüüsi tulemusena kindlaks, et teenus ohustaks kehtiva avaliku teenindamise lepingu tasakaalu. Lubade andmisega tegelevad asutused ei lükka taotlust tagasi üksnes põhjusel, et vedaja pakub madalamaid hindu kui teised autovedudega tegelevad ettevõtjad, või põhjusel, et asjaomasel marsruudil tegutsevad juba teised autoveo-ettevõtjad, kui tehniliselt tõendatakse, et nende madalamate hindadega tagavatakse teenuse osutamine kogu lepingu kestuse ajal. (...)
Artikkel 8b Riigisiseseks liiniveoks loa andmise kord	Artikli 8 punkt b Juurdepääsuõiguse piiramine
1. Lubade andmisega tegelev asutus teeb otsuse taotluse kohta kahe kuu jooksul pärast kuupäeva, mil vedaja taotluse esitas. Tähtaega võib pikendada nelja kuu võrra, kui taotletakse analüüsi tegemist vastavalt artikli 8c lõike 2 punktile d. 2. Riigisisesteks liinivedudeks antakse luba, kui selle andmisest keeldumist ei saa põhjendada ühe või mitme artikli 8c lõike 2 punktides a–c loetletud põhjusega, ja kui sõitjaid veetakse sihtkohta, mis on väljumiskohast linnulennul vähem kui 100 kilomeetri kaugusel, artikli 8c lõike 2 punktis d loetletud põhjusega.	1. Liikmesriigid võivad piirata juurdepääsu rahvusvaheliste või riigisiseste liinivedude turule, kui kõnealune teenus ohustaks avaliku teenindamise lepingu tasakaalu või selliste teenuseosutajate puhul, keda on pädevad asutused karistanud teenuse tagamisega vastuolus oleva tegevuse eest. 2. Avaliku teenindamise lepingu sõlminud pädevad asutused või avaliku teenindamise lepingut täitvad avaliku teenuse osutajad võivad esitada reguleerivale asutusele taotluse analüüsida avaliku teenindamise lepingu tasakaalu võimalikku ohustamist. Reguleeriv asutus vaatab taotluse läbi ja otsustab, kas teha analüüs või mitte. Reguleeriv asutus teavitab huvitatud isikuid oma otsusest.

Euroopa Komisjoni ettepaneku tekst	Euroopa Regioonide Komitee muudatusettepanek
3. Lõikes 2 osutatud vahemaad võib suurendada 120 kilomeetrini, kui kavandatavad liiniveod toimuvad välju- mis- ja sihtkoha vahel, mille vahelisi vedusid pakutakse juba enam kui ühe avaliku teenindamise lepingu alusel. Artikkel 8c Lubade andmisega tegelevate asutuste otsused 1. Vastavalt artikliga 8, 8a või 8b ette nähtud korrale annab lubade andmisega tegelev asutus loa, annab piirangutega loa või lükkab taotluse tagasi. Lubade andmisega tegelev asutus teatab oma otsusest kõigile artikli 8 lõikes 1 osutatud pädevatele asutustele. 2. Taotluse tagasilükkamise või piiranguga loa andmise otsuses märgitakse põhjused, mille alusel otsus tehti. Luba antakse, kui selle andmisest keeldumist ei saa põhjendada ühe või mitmega järgmistest põhjustest: (a) (...) (...) (d) reguleeriv asutus teeb objektiivse majandusanalüüsi tulemusena kindlaks, et teenus ohustaks kehtiva avaliku teenindamise lepingu majanduslikku tasakaalu. Lubade andmisega tegelevad asutused ei lükka taotlust tagasi üksnes põhjusel, et vedaja pakub madalamaid hindu kui teised autovedudega tegelevad ettevõtjad, või põhjusel, et asjaomasel marsruudil tegutsevad juba teised autoveo-ettevõtjad. (...) Artikli 8 punkt d Juurdepääsuõiguse piiramine 1. Liikmesriigid võivad piirata juurdepääsu rahvusvaheliste või riigisiseste liinivedude turule, kui kavandatav liinivedu hõlmab sõitjate vedu sihtkohta, mis asub linnulennul vähem kui 100 kilomeetri kaugusel, ja kui kõnealune teenus ohustaks avaliku teenindamise lepingu majanduslikku tasakaalu.	3. Kui reguleeriv asutus teeb analüüsi, teavitab ta huvitatud isikuid selle tulemustest ja oma järeldustest kuue nädala jooksul pärast kogu asjakohase teabe saamist. Reguleeriv asutus võib jõuda järeldusele, et taotlejale tuleb anda luba, samuti et luba tuleb anda teatavatel tingimustel või et loa andmisest tuleb keelduda. Reguleeriva asutuse järeldused on lubade andmisega tegelevad asutuste jaoks siduvad. (...)

Euroopa Komisjoni ettepaneku tekst	Euroopa Regioonide Komitee muudatusettepanek
2. Avaliku teenindamise lepingu sõlminud pädevad asutused või avaliku teenindamise lepingut täitvad avaliku teenuse osutajad võivad esitada reguleerivale asutusele taotluse analüüsida avaliku teenindamise lepingu majandusliku tasakaalu võimalikku ohustamist. Reguleeriv asutus vaatab taotluse läbi ja otsustab, kas teha majandusanalüüs või mitte. Reguleeriv asutus teavitab huvitatud isikuid oma otsusest. 3. Kui reguleeriv asutus teeb majandusanalüüsi, teavitab ta huvitatud isikuid selle tulemustest ja oma järeldustest kuue nädala jooksul pärast kogu asjakohase teabe saamist. Reguleeriv asutus võib jõuda järeldusele, et taotlejale tuleb anda luba, samuti et luba tuleb anda teatavatel tingimustel või et loa andmisest tuleb keelduda. Reguleeriva asutuse järeldused on lubade andmisega tegelevad asutuste jaoks siduvad. (...)	

Motivatsioon

Otsus, kas transporditeenust lubada või mitte, ei tohiks sõltuda distantist (kaugus 100 km linnulennul), vaid sellest, milline mõju oleks lisanduval teenusel olemasolevate kodanikele pakutavatele teenustele (kas üldist huvi pakkuvatele või kommertsteenustele). Lisaks sellele ei saa piirkondlikke erinevusi (nt linnade ja majanduskeskuste vahelise kauguse mõttes) ühtemoodi mõõta kogu ELi ulatuses.

Artikkel 8a: eesmärk on mitte kõrvaldada madalate hindadega pakkumised, kui suudetakse tagada ka teenuse elujõulisus kogu lepingu kestuse ajal. Artikkel 8b: karistuse saanud teenuseosutajatele tuleb seada piirang.

Muudatusettepanek 13

Artikli 1 punkt 14

Komisjoni ettepaneku tekst	Euroopa Regioonide Komitee muudatusettepanek
Artikkel 13 jäetakse välja.	

Motivatsioon

Kõnealune artikkel on vaja alles jätta, kuna on vaja tagada, et kohalikke ekskursioone käsitletakse ühe rahvusvahelise transporditeenusena ja mitte kabotaažveona.

Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv, millega muudetakse direktiivi 92/106/EMÜ (millega kehtestatakse ühiseeskirjad kaupade teatavate kombineeritud vedude kohta liikmesriikide vahel)

COM(2017) 648 – final

Muudatusettepanek 14

Põhjendus 13

Euroopa Komisjoni ettepaneku tekst	Euroopa Regioonide Komitee muudatusettepanek
(13) (...) Keskmiselt peaks igast liidus asuvast laadimispaigast kõige enam 150 km kaugusel asuma üks sobiv ümberlaadimisterminal.	(13) (...) Keskmiselt peaks igast liidus asuvast laadimispaigast kõige enam 150 km kaugusel asuma üks sobiv ümberlaadimisterminal, <i>välja arvatud äärepoolsetes ja äärepoolseimates piirkondades, kus geograafilised piirangud teevad selle kas võimatuks või muudaksid investeeringud taristusse ääremiselt kalliks võrreldes direktiivi eesmärgiga edendada üleminekut maanteeveolt keskkonnasäästlikumatele transpordiliikidele.</i>

Motivatsioon

See nõue võib olla problemaatiline äärealadele (hõredalt asustatud piirkondadele, kus on hõredad raudtee- ja sadamavõrgud) ning võib kaasa tuua terminalide ehituse kohtades, kus puudub majanduslik vajadus selliste terminalide järele.

Muudatusettepanek 15

Artikkel 1 punkt 5

Euroopa Komisjoni ettepaneku tekst	Euroopa Regioonide Komitee muudatusettepanek
(5) Artiklile 6 lisatakse lõiked 4, 5, 6, 7 ja 8:	(5) Artiklile 6 lisatakse lõiked 4, 5, 6, 7 ja 8:
„4. Kui see on vajalik lõikes 9 osutatud eesmärgi saavutamiseks, võtavad liikmesriigid vajalikke meetmeid, et toetada investeerimist ümberlaadimisterminalidesse seoses järgmisega:	„4. Kui see on vajalik lõikes 9 osutatud eesmärgi saavutamiseks, võtavad liikmesriigid vajalikke meetmeid, et toetada investeerimist ümberlaadimisterminalidesse seoses järgmisega:
a) selliste kombineeritud vedudel kasutatavate ümberlaadimisterminalide ehitamine ja vajaduse korral nende laiendamine;	a) selliste kombineeritud vedudel kasutatavate ümberlaadimisterminalide ehitamine ja vajaduse korral nende laiendamine;
b) olemasolevate terminalide toimimistõhususe suurendamine.	b) olemasolevate terminalide toimimistõhususe suurendamine.

Euroopa Komisjoni ettepaneku tekst	Euroopa Regioonide Komitee muudatusettepanek
Liikmesriigid koordineerivad meetmeid naaberliikmesriikide ja komisjoniga tagamaks, et selliste meetmete rakendamisel on prioriteet sobivate terminalide tasakaalustatud ja piisava geograafilise jaotuse tagamine liidus ning eelkõige TEN-T põhivõrgu ja üldvõrgu ulatuses nii, et ükski paik liidus ei oleks kõnealust liiki terminalist kaugemal kui 150 km.	Liikmesriigid koordineerivad meetmeid naaberliikmesriikide ja komisjoniga tagamaks, et selliste meetmete rakendamisel on prioriteet sobivate terminalide tasakaalustatud ja piisava geograafilise jaotuse tagamine liidus ning eelkõige TEN-T põhivõrgu ja üldvõrgu ulatuses nii, et ükski paik liidus ei oleks kõnealust liiki terminalist kaugemal kui 150 km välja arvatud äärepoolsetes ja äärepoolseimates piirkondades, kus geograafilised piirangud teevad selle kas võimatuks või muudaksid investeeringud taristusse ääremiselt kalliks võrreldes direktiivi eesmärgiga edendada üleminekut maanteeveolt keskkonnasäästlikumatele transpordiliikidele.

Motivatsioon

Vt muudatusettepanek 12.

Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv, millega muudetakse direktiivi 2009/33/EÜ keskkonnasõbralike ja energiatõhusate maantesõidukite edendamise kohta

COM (2017) 653 – final

Muudatusettepanek 16

Lisada põhjenduse 16 järele uus põhjendus.

Euroopa Komisjoni ettepaneku tekst	Euroopa Regioonide Komitee muudatusettepanek
	Heitkoguste vähendamise potentsiaal üksnes avaliku hanke kaudu on piiratud ja ühistransport moodustab vaid väikese osa transpordisektori heitkogustest. Seepärast tuleks liikmesriike julgustada reguleerima keskkonnahoidlike sõidukite ostu teiste sõidukiparkide omanike puhul, nagu takso-, autorendi- ja koossõiduga tegelevad ettevõtjad.

Motivatsioon

Vaid väike osa (8 %) transpordi heitkogustest pärineb ühistranspordist, ent direktiivi ettepanek on peaausjalikult suunatud ühistranspordi sõidukitele. Selle tasakaalustamiseks ja heitkoguste vähendamise eesmärgi saavutamiseks peaks direktiiv hõlmama ka teisi suuri sõidukiparke.

Muudatusettepanek 17

Lisada põhjenduse 19 järele uus põhjendus.

Euroopa Komisjoni ettepaneku tekst	Euroopa Regioonide Komitee muudatusettepanek
	Tugevdada tuleb sidusust liidu varasemate õigusaktidega sõidukite, taastuvenergia ja alternatiivkütuste valdkonnas, iseäranis määrusega (EÜ) nr 595/2009, direktiiviga 2009/28/EÜ ja direktiiviga 2014/94/EL.

Motivatsioon

Eli õigusaktid peavad olema sidusad, järjepidevad ja minema samas suunas.

Muudatusettepanek 18

Artikkel 1 punkt 2

Euroopa Komisjoni ettepaneku tekst	Euroopa Regioonide Komitee muudatusettepanek
Artikkel 3 asendatakse järgmisega:	Artikkel 3 asendatakse järgmisega:
„Artikkel 3	„Artikkel 3
Kohaldamisala	Kohaldamisala
Direktiivi kohaldatakse lepingute suhtes, mis käsitlevad maanteeõidukite ostmist, liisimist, rentimist või väljaostuvõimalusega liisimist:	Direktiivil ei ole tagasiulatuvat mõju kehtivatele lepingutele, vaid seda kohaldatakse üksnes uute lepingute suhtes, mis käsitlevad maanteeõidukite ostmist, liisimist, rentimist või väljaostuvõimalusega liisimist:

Motivatsioon

Kehtivaid lepinguid tuleb kaitsta ja uued õigusaktid ei tohi neid mõjutada.

Muudatusettepanek 19

Artikkel 1 punkt 2

Euroopa Komisjoni ettepaneku tekst	Euroopa Regioonide Komitee muudatusettepanek
Artikkel 3 asendatakse järgmisega:	Artikkel 3 asendatakse järgmisega:
„Artikkel 3	„Artikkel 3
Kohaldamisala	Kohaldamisala
Direktiivi kohaldatakse lepingute suhtes, mis käsitlevad maanteeõidukite ostmist, liisimist, rentimist või väljaostuvõimalusega liisimist:	Direktiivi kohaldatakse lepingute suhtes, mis käsitlevad maanteeõidukite ostmist, liisimist, rentimist või väljaostuvõimalusega liisimist:
(...)	(...)
	d) teiste sõidukiparkide omanike suhtes, nagu takso- ja ühisauto kasutamise ja koossõiduga tegelevad ettevõtjad, kui liikmesriik otsustab luua mehhanismid, et reguleerida keskkonnahoidlike sõidukite ostu selliste sõidukiparkide omanike puhul.“

Motivatsioon

Vaid väike osa (8 %) transpordi heitkogustest pärineb ühistranspordist, ent direktiivi ettepanek on peaauslikult suunatud ühistranspordi sõidukitele. Selle tasakaalustamiseks ja heitkoguste vähendamise eesmärgi saavutamiseks peaks direktiiv hõlmama ka teisi suuri sõidukiparke.

Muudatusettepanek 20

Lisa

Euroopa Komisjoni ettepaneku tekst					Euroopa Regioonide Komitee muudatusettepanek				
Tabel 5. Tabeli 3 kohaste raskesõidukite miinimumsihtosakaal kergsõidukite kõikides riigihangetes liikmesriigi tasandil*					Tabel 5. Tabeli 3 kohaste raskesõidukite miinimumsihtosakaal kergsõidukite kõikides riigihangetes liikmesriigi tasandil*				
Liikmesriik	Veokid		Bussid		Liikmesriik	Veokid		Bussid	
	2025	2030	2025	2030		(XXXX- (**)-202- 5)	(2026 – 2030)	(XXXX- (**)-202- 5)	(2026 – 2030)
					(**) 24 kuud pärast jõustumist vastavalt artiklile 2.				

Motivatsioon

Eesmärk peaks olema uute lepingute keskmine teatud aastate jooksul, et võimalda paindlikkust erinevatele hankeobjektidele aastast aastasse (linnaliiklus, maapiirkondade liiklus jne). (XXXX) peaks olema kuupäev 24 kuud pärast jõustumist vastavalt artiklile 2.

II. POLIITILISED SOOVITUSED**EUROOPA REGIOONIDE KOMITEE****Põhisõnumid**

1. kiidab heaks komisjoni eesmärgi tugevdada Euroopa võimet tulla toime kliimamuutustega ja parandada kodanike elukvaliteeti, säilitades ja laiendades samas meie tööstuse konkurentsivõimet luua töökohti, edendada jätkusuutlikku majanduskasvu ning soodustada innovatsiooni taastuvenergia tehnoloogiatesse; toetab komisjoni eesmärki saavutada maailmas juhtpositsioon innovatsiooni, digiteerimise ja CO₂-heite vähendamise valdkonnas ning näeb üleminekus vähese CO₂-heitega majandusele ELi tööstusele nii võimalust kui ka väljakutset;

2. rõhutab tõhusate, tulemuslike ja säästvate transpordisüsteemide olulisust linnade ja piirkondade majandusliku konkurentsivõime jaoks ning Euroopa Liidu sotsiaalse, majandusliku ja territoriaalse ühtekuuluvuse jaoks;

3. märgib, et liikuvus ja transport kuuluvad sageli nende kohalike ja piirkondlike omavalitsuste pädevusse, kes vastutavad liikuvuspoliitika väljatöötamise ja rakendamise eest ning oma piirkonnas ühistranspordi pakkumise eest, kuigi kohaliku tasandi otsuseid tehakse sageli riiklikus ja ELi poliitikaraamistikus;

4. tunnistab, et transpordisektor toodab peaaegu viiendiku Euroopa kasvuhoonegaaside heitkogustest. See on ainus sektor, mille kasvuhoonegaaside heite tase ei ole võrreldes 1990. aastaga langenud. Transpordisektori CO₂-heite vähendamiseks on vaja kiiresti tegutseda, kuid on vaja ka rõhutada, et ainult väike osa heitkogustest on põhjustatud ühistranspordist.

5. märgib, et vähese tahkete osakeste ja NO_x heitega ja heitevaba tehnoloogia poole liikumisest saavad kasu Euroopa kodanikud, eriti selliste linnade elanikud, mille tihe ja väga saastav liiklus halvendab inimeste elukvaliteeti ja tervist;

6. viitab sellele, et kohalik ühistransport on juba praegu oluline meede süsinikuheite vähendamiseks ning e-liikuvuse edendamiseks linnas. Paljudes linnades on korralikult välja ehitatud rööbastepõhine e-liikuvus metroo, trammi ja trollibussi näol. Keskkonnasõbralike maanteeõidukite hanke juures on oluline arvesse ka neid meetmeid, samuti kogu linna või piirkonna sõidukiparki. Ainult busside nimetamisest üksi ei piisa.

7. rõhutab, et transpordisüsteemi muutus kasutatavate kütuste osas peab arvestama liiklustiheduse piirkondlike erinevustega ning linnade ja muude majandushuvide keskuste vahelise kaugusega. Kaugeimate ja äärepoolsete piirkondade diskrimineerimine neile Euroopa võrgule juurdepääsuks vajaminevate suuremate kulude tõttu mõjutab territoriaalset ja sotsiaalset ühtekuuluvust negatiivselt;

8. märgib, et mootorsõidukite keskkonnasäästlikumaks muutmist peaks edendama (kaubaveo)jalgrataste kasutamisega lühikesteks vahemaadeks (kooskõlas ELi jalgrattasõidu tegevuskavaga (2017/C 088/10)), nagu ka raudteevõrkude ja keskkonnahoidliku laevanduse kasutamist. Selleks on vaja ühendvedude sõlmpunkte, mille jaoks peaks piisav rahastus olema kättesaadav näiteks Euroopa Strateegiliste Investeeringute Fondist. Kiired elektrijalgrattad on autole hea alternatiiv eriti linnapiirkondades, need aitavad vähendada heitkoguseid ning samas mõjub füüsiline aktiivsus hästi ka rahvatervisele. Elektrijalgrataste kasutamist saab soodustada piisavate jalgratta kiirteede ja laadimispunktide loomise ning stiimulite abil;

9. ruumiline ja linnaplaneerimine võivad edendada liikuvuse puhaste vormide kasutamist. Kohalikust perspektiivist tähendab puhas liikuvus NO_x ja tahkete osakeste heite, aga globaalselt ka CO₂-heite vähenemist. Linnaplaneerimisel tuleks jälgida, jalgrattal ja ühistranspordiga juurdepääsu võimalusi edendada ning hoolikalt kaaluda autoga juurdepääsu võimaldamist. Parema õhukvaliteedi tagamisele linnades aitavad kaasa elektriautod ja -bussid tänu tahkete osakeste ja NO_x heite vähenemisele. Seda on võimalik saavutada saastava transpordi kasutamisest loobumise julgustamise teel, sulgedes piirkondi liiklusele – luues näiteks keskkonnatsoone – ja muutes keskkonnahoidlike liikuvusvahenditega reisimise lühemaks kui keskkonda saastavate vahenditega reisimine;

10. tunnistab alternatiivsete kütuste hankimise osas vajadust koostalitlusvõimelise lahenduse järele. Kuigi komitee tunnistab, et vähese heitega liikuvuse saavutamist käsitlevad seadused ja eeskirjad meetodid peaksid olema tehnoloogiliselt avatud, võiks iga kohalik ja piirkondlik omavalitsus püüelda mastaabisäästu poole, tehes selleks koostööd naaberpiirkondade ja piiriüleste piirkondadega;

11. kiidab heaks keskkonnahoidlike sõidukite riigihanke lihtsustamise püüde, kuid ei saa hästi aru, kuidas viia õigusaktide abil ellu ja käsitleda komisjoni ettepanekuid, milles sätestatakse keskkonnahoidlike sõidukite riigihangete protsendimäärad iga liikmesriigi kohta. Paljudes liikmesriikides opereerivad ühistransporti enamasti kohalikud ja piirkondlikud omavalitsused ning riigil puudub otsustusõigus selle üle, milliseid sõidukeid kohalikud ja piirkondlikud omavalitsused ostavad, liisivad ja rendivad või milliste üle nad läbirääkimisi peavad.

Kohalikud ja piirkondlikud omavalitsused on transpordisektoris keskkonnahoidliku tehnoloogia varaste kasutuselevõtjatena suure tähtsusega. Samas peab aga rõhutama, et ühistranspordi jaoks loodud taristu ei sobi tavaliselt erasõidukitele ning seega ei ole mõtet oodata kiireid ülekanduva mõju tulemusi. Tuleb tagada keskkonnahoidlikule transpordile ülemineku rahastamine. Euroopa Komisjoni poolt eraldatud rahastusvahendite mahust ei piisa ambitsioonikate meetmete jaoks enamasti alarahastatud ühistranspordi sektoris. Seega palub komitee komisjonil pakkuda täiendavaid rahastamisvõimalusi peale rahastusvahendite kasutamise, kuna neist ei ole negatiivsete tasuvusväljavaadete tõttu reeglina kasu.

12. juhib tähelepanu keskkonnahoidlike busside kasutuselevõtu algatusele, mille komisjon 2017. aasta juulis komitee täiskogu istungil algatas ning mis on kohalikele ja piirkondlikele omavalitsustele märkimisväärset toetust saanud. Sellega seoses ühinesid piirkonnad, linnad, transpordiametid ja -tootjad keskkonnahoidlike ning alternatiivkütust kasutavate busside riigihanke ühtsete põhimõtetega, et nende busside kasutuselevõttu kiirendada;

13. leiab, et ELi meetmed transpordisektori kliimamõjude vähendamiseks peaksid tuginema kliima seisukohalt parimatele lahendustele ja olulusringi jätkusuutlikkusele ning olema üldiselt tehnoloogiliselt neutraalsed;

14. usub, et vähese heitega ühistransporti ja avalikesse sõidukiparkidesse tuleks investeerida viisil, mis julgustaks era- ja avaliku sektori sõidukiomanikke eeskujuga järgima. Seda saab saavutada laadimis- ja vesinikutaristu koostoime abil. On võimalik, et selle saavutamiseks on vajalik ELi rahastus olemas;

15. on arvamisel, et vähese heitega liikuvuse kavad peaksid minema kaugemale toruotsatehnoloogia lahendustest ja need tuleks viia kooskõlla taastuvenergia ja taastuvkütuste tootmise ja jaotamise kasutuselevõtiga;

16. märgib, et akude arendamine ja tootmine mängivad strateegilist rolli keskkonnahoidlikule liikuvusele ja puhastele energiasüsteemidele üleminekul. Samal ajal ei ole Euroopas ühtegi olulist akudega tegelevat turuosalist. Seetõttu kiidab komitee heaks Euroopa akuliidu, mis aitab Euroopa tööstusharudel muutuda iseseisvamaks ja suurendada osalust elektrisõidukite tootmise väärtusahelas. Komitee kiidab heaks selle, et komisjon eraldab programmi „Horisont 2020“ raames 200 miljonit eurot aku-uuringutele ja innovatsioonile. See on lisaks varem eraldatud 150 miljonile eurole;

17. märgib, et elektrisõidukite ulatuslik kasutuselevõtt suurendab märkimisväärselt elektrinõudlust võrkudes. Liikuvuse ja laadimise vahel on vaja leida tasakaal, arendades välja intelligentsed laadimistsüklid aegadele, mil võrgu võimsus ei ole piiratud ja toodetakse piisavas koguses elektrit. Oluline on integreerida transpordisektori ja energiavarustuse CO₂-heite vähendamine, arukad võrgud ja uuenduslikud energia salvestamise lahendused; Selleks on vaja, et kohalikud jaotusvõrguettevõtted, kes vastutavad elektrivõrgu väljaehitamise ja juhtimise eest, aktiivselt osaleksid.

18. märgib, et laadimis- ja tankimistaristu tuleks välja ehitada kohalikest tingimustest tuleneva nõudluse alusel ning koostöös kohalike ja piirkondlike omavalitsuste, ühissõidukite ja linnade kaubaveoteenustega. See tuleks kooskõlastada arukate võrkude ja akudega hoonete arendamisega. Sellele peaksid juurde pääsma erasõidukid ja jalgrattad. Tankimine peaks olema lihtne ja piiriülesest koostalitlusvõimeline. See nõuab ühtse turu loomiseks Euroopa tasandil tegutsemist;

19. usub, et taotluste ja pakkumuste lihtsustamine ja standardimine muudab finantskohandamise ebavajalikuks ning muudab Euroopa fondidest ja erasektori rahastajatelt rahaliste vahendite saamise lihtsamaks, kasutades näiteks uusi rahastamisviise, nagu segarahastamine toetuste ja laenu vormis;

Euroopa vähese heitega liikuvuse strateegia elluviimine. Euroopa Liit, mis kaitseb planeeti, avardab oma kodanike võimalusi ning kaitseb oma tööstust ja töötajaid, COM(2017) 675 final.

20. kiidab heaks asjaolu, et komisjon suurendab rahalist toetust kuni 800 miljoni euroni, et suurendada era- ja avaliku sektori poolt alternatiivkütuste taristu rajamiseks tehtavaid investeeringuid. Komitee avaldab kahetsust, et mõned kohalikud ja piirkondlikud omavalitsused ning muud olulised osalised ei pääse piisavalt ligi rahastamisallikatele. Edendada tuleks segarahastamist – näiteks juurdepääsu laenule Euroopa Strateegiliste Investeeringute Fondi kaudu ja abiga. Rahastusele juurdepääsu tuleks standardida ja seda tuleks võimaldada võlakirjade väljastamise kaudu;

21. märgib, et saaste suhtes eriti haavatavatel piirkondadel peaks olema võimalus saastavat transporti maksustada. Sellest saadavat tulu saaks kasutada säästvuse saavutamise meetmete vastuvõtmiseks. Linnades saab teemakse ja parkimistasusid kasutada säästva liikuvuse eest maksmiseks – näiteks investeerides ühistransporti või pargi-ja-sõida-rajatistesse;

22. tuletab meelde, et äärepoolseimate piirkondade linnades ja rannikualadel esineb liiklusummikuid ning maapiirkondades on raske juurde pääseda. Küll aga töötavad need piirkonnad välja projekte, et muuta transport jätkusuutlikumaks ja keskkonnahoidlikumaks, andes heade tavade varal eeskuju teistele ELi piirkondadele ja naaberriikidele.

Alternatiivkütuste laialdasema kasutamise suunas – alternatiivkütuste taristu tegevuskava – muu kui seadusandlik dokument, COM (2017)652.

23. kiidab heaks alternatiivkütuste taristu tegevuskava, mis on oluline samm maanteeveosüsteemi CO₂-heite vähendamise suunas; avaldab kahetsust selle pärast, et enamik komisjonile esitatud riiklikke poliitikaraamistikke ei olnud keskkonnahoidlikele ja alternatiivkütustele ülemineku jaoks vajaliku eesmärgi saavutamiseks piisavalt ambitsioonikad;

24. märgib, et paljud Euroopa linnad ja piirkonnad on vähese heitega või heitevabale liikuvusele ülemineku eestvedajad. Just linnades on ka alternatiivkütuste kasutuselevõtmisel suurim mõju, vähendades õhu- ja mürasaastet. Kahjuks ei ole tegevuskavas viimast aspekti arvesse võetud. Märkimisväärse osa riigihangetest korraldavad munitsipaalasutused ja kohalikud omavalitsused. Seetõttu on selge, et alternatiivkütust kasutavate sõidukite kasutuselevõtt oleneb suuresti (peamiselt linnades ja linnapiirkondades asuvatest) kohalikest ja piirkondlikest omavalitsustest. Ummikute, õhu- ja mürasaastega võitlevad linnad ja piirkonnad – nagu ka loodus- ja kultuuripärandi hulka kuuluvad piirkonnad – peaksid oma prioriteediks seadma ülemineku ilma tahkete osakeste ja NO_x heiteta liikuvusele. Kui need on piiriülased piirkonnad ja koridorid, tuleks edendada sellel tasandil plaanimist;

25. märgib, et peamine aspekt on parim võimalik integratsioon säästva linnalise liikumiskeskonna tegevuskavadesse. Linnade peamine probleem on siinkohal ruumipiirang, mistõttu tuleb alternatiivkütuste taristu viia vastavusse teiste transpordiliikide olemasoleva taristuga. Linnalise liikumiskeskonna tegevuskava koostamisel on koostöö eri avaliku ja erasektori sidusrühmadega ülioluline, et tagada alternatiivkütuste sujuv kasutuselevõtt linnades;

26. rõhutab asjaolu, et soovitatult koostöös majanduslike ja muude sidusrühmadega tehtud linnade otsustel ei ole positiivset mõju, kui tarbijaid piisavalt ei kaasata. Kui alternatiivkütuste juurutamine ei ole kooskõlas tarbijate ootuste ja soovidega, on oht, et kasutuselevõtt on madal. Seetõttu peavad kohalikud ja piirkondlikud omavalitsused kasutajate käitumist mõjutama, et alternatiivkütused võetaks ulatuslikult kasutusele. On ülioluline, et alternatiivkütuseid kasutavad teenused (nt ühistransport ja muud teenused) jääks ligipääsetavaks ja usaldusväärseks;

27. märgib, et alternatiivkütuste kasutuselevõttu mõjutavad piirkondlikud erinevused. Äärepoolsete piirkondade jaoks ei pruugi praegune elektromobiilsuse süsteem olla eelistatav variant, nagu see linnapiirkondade jaoks võib olla. Kiire käivitamine oluliste ressurssidega ning kiireloomuliste õhukvaliteedi- ja müraprobleemidega Euroopa piirkondades võib tähendada, et äärepoolsed piirkonnad võivad tänu oma ulatusele, kriitilisele massile ja madalamatele hindadele pärast 2025. aastat tõestatud tehnoloogiatest ning madalamatest kuludest kasu saada;

28. märgib, et linnades, kus elektromobiilsus on eelistatav valik, tuleb seda kooskõlastada energijaotusega ja energiavajadusega teatud tipptundidel. Oluline on puhvri olemasolu ja see, et elektrit talletatakse ulatuslikult, näiteks suurtes akudes ja vesinikus (kütuseelemendid);

29. viitab samas sellele, et maapiirkondades ei ole elektromobiilsus reeglina sobiv võimalus üldise ühistranspordi tagamiseks. Kuna laadimisajad on praegu veel pikad ja bussiliinid ei ulatu piisavalt kaugele, peab enne vastavate tehnoloogiate väljaarendamist olema ka võimalus kasutada vähese heitega mootoriliike (nt pistikühendusega hübriidsõidukid). Samal ajal tuleb peatselt leida maapiirkondadele lahendusi, mida saaks katseprojektide abil toetada;

30. viidates arvamusele „Puuduvad transpordiühendused piirialadel“ (2017/C 207/05), märgib komitee, et taristu arendamise kulude osas on suur potentsiaal piiriüleses koostöös. Piiriülestes piirkondades tuleb tagada, et kahe liikmesriigi eelistatud tehnoloogia oleks koostalitlusvõimeline ja arendatud välja mitte ainult riiklike, vaid ka piiriüleste vajaduste rahuldamiseks;

31. rõhutab, et on oluline, et linnad saaksid vähese tahkete osakeste ja NO_x heitega sõidukite kasutuselevõttu juhtida linnadele juurdepääsu skeemide kaudu. Keskkonnatsoonide kehtestamisel tuleb lähtuda kohalikest analüüsidesid ja otsused langetada kohalikul tasandil. EL peaks aga looma keskkonnatsoonide kehtestamise ühise raamistiku abil tingimused ja rõhutama, et tegu on õhukvaliteedi parandamise lahendusega. Kuid kohalikel ja piirkondlikel organitel peaks olema võimalik otsustada ise tsooni ja selle kehtestamise tasandi üle;

32. rõhutab asjaolu, et rahastamist ei saa pakkuda ainult kohalikud ja piirkondlikud omavalitsused, ning märgib, et Euroopa Komisjon pakub välja laia valiku rahastamisvahendeid, kuid on üsna konservatiivne alternatiivse taristu kasutuselevõtu kulude suhtes ning vahest liiga optimistlik erasektori vahenditest esimesena rahastamise suhtes;

33. on arvamusel, et heitevaba keskkonna saavutamiseks mõeldud kontsessioone tuleks stimuleerida, andes neile pikema kestuse või pikenduse, kui vahe- ja lõppeesmärgid on saavutatud. Samuti on oluline, et laiendataks heade ülevõtmiskeskuste võimalusi. See tagab, et osalised suudavad oma investeeringud kiiremini katta;

34. usub, et ühistranspordi kontsessioonide jaoks on vaja Euroopa Liidu rahastust, et null-heitetaseme saavutamiseks võimalike uute lahenduste leidmist kiirendada. Euroopa Liidu rahastust tuleks kasutada innovatsiooni stimuleerimiseks ja investeeringute katmiseks, nii et enamik sõidukeid saaks kontsessiooni käivitamisel sõita heitevabalt;

35. viitab sellele, et uute hoonete ja taristu projekteerimisel ja ehitamisel võimaldatakse tulevikus potentsiaalsete laadimispunktide ja kaablite eelpaigaldamise kasutuselevõtmine;

36. kutsub üles suurema ambitsioonikusega suhtuma üldkasutatavate laadimispunktide osakaalu. Iga liikmesriik peaks 2020. aastaks tegevuskavas tagama minimaalse arvu elektrisõidukite laadimispunktide rajamise, kusjuures vähemalt 10 % neist peaksid olema üldkasutatavad. Üldkasutatavate laadimispunktide arendamine peab olema kooskõlas kohalike ja piirkondlike tingimuste ja nõudlusega. Hinnangute kohaselt vajatakse Euroopas 2025. aastal 2 miljonit üldkasutatavat elektrisõidukite laadimispunkti, millest 70 % asuvad linnapiirkondades. Eelistada tuleks TEN-T põhivõrgu koridoride täieliku alternatiivkütuste taristuga varustamist 2025. aastaks. Vähemalt TEN-T põhi- ja üldvõrgu linnatranspordisõlmede varustamine (kiirete) üldkasutatavate laadimispunktide ja tanklatega peaks suurendama investorite ja tarbijate usaldust. Tuleb luua rahvusvahelisel tasandil võrdsed võimalused avatud protokollide ja koostalitlusvõimega, et elektrisõiduki juht saaks kasutada laadimistaristut ilma takistusteta. Samuti on vaja piisavalt veeldatud maagaasi tanklaid kaubatranspordile ja laevadele. Komitee teeb ettepaneku seada ambitsioonikas eesmärk luua 2 000 veeldatud maagaasi tanklat Euroopas vastavalt kohalikele ja piirkondlikele vajadustele.

37. märgib, et kaasata tuleks omavalitsusüksusi, kuna üldkasutatavate laadimisjaamade asukohtade valimisel tuleks arvestada asjakohaseid kavu ja linnaarenduskaalutlusi, et laadimispunktid asuksid õigetes kohtades ja ei oleks ka laadimispunktide üleküllust, sh kohtades, mis ei ole kasumlikud;

38. kutsub üles suurema ambitsioonikusega suhtuma vesinikutanklatesse. Üks vesinikutankla 300 km kohta on tihedalt asustatud piirkonnas selgelt liiga vähe. Tanklate arv peaks sõltuma elanike arvust: üks tankla 300 000 elaniku kohta;

Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv, millega muudetakse direktiivi 2009/33/EÜ keskkonnasõbralike ja energiatõhusate maantesõidukite edendamise kohta, COM(2017) 653.

39. kiidab heaks eeskirjade kohandamise, mis innustab kohalikke ja piirkondlikke omavalitsusi hankima keskkonnahoidlikke sõidukeid. Samuti kiidab komitee heaks „rahalise väärtuse“ arvutamise väljajätmise ja hanke teiste vormide kaasamise. Komitee juhhib tähelepanu keskkonnahoidlike sõidukite väga kitsale määratlusele ja nendib, et see tuleks veel läbi vaadata, et kohalikel ja piirkondlikel omavalitustel oleks kaalutusõigus ning tõelised kulutõhusad ja keskkonnahoidlikud alternatiivid eri piirkondades ja eri transpordivajadusteks korraldatud hangetes;

40. rõhutab, et isegi kui avalike hangete kaudu saadud sõidukite osakaal on võrreldes linna kõigi sõidukitega madal, võib kohalike ja piirkondlike omavalitsuste hea eeskuju mõjutada turunõudlust ja autotootjaid, mis omakorda võib stimuleerida ka erasektori nõudlust. Direktiivi tuleks kohaldada ainult siis, kui eeldatakse, et hankemenetluse tulemus on piisavalt kasulik;

41. taunib ühistranspordiettevõtete ja seega kohalike ja piirkondlike omavalitsuste suurt finantskoormust, mis on tingitud alternatiivkütust kasutavate busside hanke maksumusest. Paljudel linnadel ja piirkondadel on juba suures osas elektrifitseeritud masinapark trammide, metroo ja trollibusside näol, mida ei võeta arvesse. Seega tuleb keskkonnahoidlike sõidukite hanke juures arvesse võtta kogu masinaparki, selle asemel et keskenduda vaid busside valdkonnale.

42. nõuab keskkonnahoidliku sõiduki määratlust, mis tugineks objektiivselt mõõdetavatele heitkogustele praktilises sõiduolukorras. Ainult sel viisil on avalikele tellijatele võimalik tagada planeerimiskindlus pikas perspektiivis. Heitevabade sõidukite saavutamiseks tuleb astuda samme üleminekul. Heitevaba staatus ei ole veel teostatav kõikides valdkondades nagu kaubavedu ja laevandus. Biogaas ja biokütused on vajalikud üleminekukütusena. Olemasolevaid süsteeme võib säilitada seni, kuni kasutatavad toorained on kohaliku päritoluga ja neid ei impordita. Biogaasi tuleks kasutada suure soojusvajadusega süsteemide puhul.

43. kiidab heaks keskkonnahoidlike kergsõidukite täpse määratluse (heitevaba sektor 2030. aastaks). Oluline on ühiste standardite ja selgete määratluste olemasolu, et valitsused saaksid osaliste pakkumusi õigesti hinnata, võrrelda ja kontrollida; Leiab siiski, et määratlus peab hõlmama tehnoloogianeutraalsust ja kliimale avalduva mõju üle otsustamisel tuleb võtta aluseks olusring. Lisaks on üleminekukütused nagu biogaas või muud biokütused vajalikud, eriti kaubaveo ja laevanduse valdkonnas, ja neid tuleb võtta arvesse;

44. kiidab raskeveokite puhul heaks tehnoloogianeutraalse käsitluse, kuid rõhutab samal ajal, et keskkonnahoidlike tehnoloogiate loend piirab iseenesest tehnoloogianeutraalsust ja välistab tehnoloogiaid, nagu sünteetilised biokütused või biogaas. Biogaas on raskeveokite jaoks oluline üleminekukütus. Mõnedes piirkondades, eriti Põhjamaades, võidakse pärssida investeerimist tehnoloogiatesse, mis on kliimasõbralikud, aga mille summutid ei ole tingimata heitevabad, kuna need ei ole lisatud lubatud tehnoloogiate loendisse. See võib olla ka subsidiaarsuse põhimõtte järgimise küsimus. Muud jõuseadmetehnoloogiad, sh täielikult fossiilkütuste vabad vedel- ja gaasikütused, nagu HVO100 ja biometaan, pakuvad samuti keskkonnahoidlikuks liikuvuseks suurt potentsiaali;

45. tõdeb, et praegu leidub erinevaid seisukohti eeskirjade rakendamise ajakava kohta. Leiab sellega seoses, et arvestus peaks algama esimesel ja teisel perioodil vastavalt 2025. ja 2030. aastal ning samasugused eesmärgid peaksid kehtima kõigile liikmesriikidele.

46. soovib pikaajalist planeerimiskindlust ja piisavaid üleminekuaegu hanget korraldavatele asutustele. Vajalike taristukohanduste tõttu seoses uute sõidukite hankimisega on vaja täpsustada, et hanke eeskirjad kehtivad vaid uutele lepingutele;

Ettepanek: määrus, millega muudetakse rahvusvahelisele bussiteenuste turule juurdepääsu käsitlevaid ühiseeskirju, (COM(2017) 647).

47. rõhutab asjaolu, et bussid on ikka veel rongidest vähem keskkonnahoidlikud ning et linnade ja piirkondade vahelised peamised teed on selle transpordiliigiga kaetud. Kaugbussid saavad ronge täiendada ja olla eraautodega võrreldes atraktiivsed;

48. soovib pikaajalist planeerimiskindlust ja piisavaid üleminekuaegu hanget korraldavatele asutustele ja ühistranspordiettevõtjatele.

49. peab rahvusvahelise bussituru avamisel oluliseks tagada, et järgitakse siseturu ja üldist majandushuvi pakkuvate teenuste eeskirju, et tagada üldine kättesaadavus ja vaba liikumine;

50. märgib, et ettepanek annab reguleerivale asutusele võimaluse taotlus tagasi lükata, kui objektiivse majandusanalüüsi tulemusena tehakse kindlaks, et teenus ohustaks kehtiva avaliku teenindamise lepingu majanduslikku tasakaalu. Siiski usub komitee, et kõik nii era- kui ka avaliku sektori osutatavad bussiteenused peavad vastama samadele vähese heite nõudmistele;

Kommertsliinivedude pakkumine ei tohiks kahjustada üldise majandusliku huviga teenuse avaliku teenindamise kohustust, mida tuleks analüüsida mitte ainult majanduslikust mõttes, vaid laiemas tähenduses. Konkurentsimoонutuste vältimiseks peaks erasektori bussiteenused samuti vähese heite nõudmisele vastama;

Ettepanek kaupade kombineeritud vedude direktiivi muutmise kohta, (COM(2017) 648).

51. kiidab heaks ettepaneku mõju transpordisüsteemi muutmisele keskkonnahoidlikumaks; märgib, et teatud piirkondade olukorda saab leevendada ainult maanteeveolt raudteeveole, veetele ja/või elektriveokitele üleminekuga. Selle oluliseks eelduseks on ühendveoterminalid. Kohalikud ja piirkondlikud omavalitsused saavad kasutusele võtta laadimispunkte ja tanklaid, mis toetavad nii ühistransporti kui ka kaubavedu. On väga oluline edendada rahalise toetuse meetmeid kombineeritud veo arenguks. See hõlmab nii toetust uutesse terminalidesse investeerimiseks, sealhulgas transpordi välismõju kajastav kulutõhususe analüüs, kui ka teenuse osutamisse investeerimiseks – vähemasti esimeste aastate jooksul –, võttes seejuures arvesse vajalike ja piisavate vahendite amortisatsiooni.

Brüssel, 5. juuli 2018

Euroopa Regioonide Komitee
president

Karl-Heinz LAMBERTZ