



Euroopa Liidu
Nõukogu

ET

16378/14

(OR. en)

PRESSE 622
PR CO 64

PRESSITEADE

Nõukogu 3352. istung

Transport, telekommunikatsioon ja energeetika

Transport

Brüssel, 3. detsember 2014

Eesistuja

Maurizio Lupi

Itaalia infrastruktuuri- ja transpordiminister

P R E S S I T E A V E

Rue de la Loi 175 B – 1048 BRÜSSEL Tel.: +32 (0)2 281 6319 / 6319 Faks: +32 (0)2 281 8026
press.office@consilium.europa.eu <http://www.consilium.europa.eu/press>

16378/14

1
ET

Nõukogu istungi peamised tulemused

SES II+: Ühtne Euroopa taevas

Nõukogu leppis kokku üldise lähenemisviisi kahe SES II + paketti kuuluva ettepaneku suhtes: kiirendada ühtse Euroopa taeva rakendamist (SES ettepanek) ning muuta Euroopa Lennundusohutusameti tegevust reguleerivaid eeskirju (EASA ettepanek). Ettepanekute eesmärk on vähendada Euroopa lennutranspordisüsteemi killustatust ja muuta see konkurentsivõimelisemaks. [Pressiteade](#)

Kohtumist juhatanud Itaalia infrastruktuuri- ja transpordiminister Maurizio Lupi ütles: „Täna andsime seda ettepanekut oodanud ELi lennundusvaldkonna osalistele ja ELi kodanikele konkreetse vastuse. Me jõudsime olulisele kokkuleppele ettepaneku suhtes, mis peaks lahendama paljud ühtse Euroopa taeva õigusaktidega seotud liikmesriikide probleemid ning peaks taas seadma ühtse Euroopa taeva algatuse uuele positiivsele alusele.”

Neljas raudteepakett

Ministrid tegid kokkuvõtte edusammudest, mis on tehtud turu avamist ja tugevdatud juhtimist käsitlevate ettepanekute osas. Nad võtsid vastu üldise lähenemisviisi ettepaneku suhtes tunnistada kehtetuks raudtee-ettevõtjate finantskohustuste ja soodustuste tasendamist käsitlev määrus, mis on aegunud.

Minister Maurizio Lupi teatas: „Pärast kolme poolaastat, mis pühendati eranditult neljanda raudteepaketi tehnilisele sambale, käsitles eesistujariik Itaalia põhjalikult selle poliitilist sammast. Pärast eelmise aasta oktoobris Luxembourgis toimunud esimest poliitilist mõttevahetust korraldasime põhjalikud läbirääkimised, mis võimaldasid meil kindlaks teha ettepanekud, mida on vaja teha kõikide oluliste edasiminekuteks vajalike küsimuste kohta. Seega on eesistujariik Lätil võimalik läbirääkimised nõukogus lõpule viia, luues võimaluse viimaseks arvamuste vahetuseks Euroopa Parlamendiga ning loodetavasti kogu paketi vastuvõtmiseks vastavalt parlamendi ning ELi kodanike ja ettevõtjate soovile.”

Transporditaristusse tehtavad investeeringud

Ministrid võtsid vastu järeldused transporditaristu ja üleeuroopalise võrgu kohta.

Minister Maurizio Lupi sõnas: „Transporditaristutesse ja tõhusatesse võrkudesse tehtavad investeeringud on majanduskasvu ja konkurentsivõime edendamise eeldusteks, luues rohkem ja paremaid töökohti. Täna vastu võetud järeldustega edastab nõukogu ühehäälselt selge sõnumi transporditaristutesse tehtavate investeeringute väga suure potentsiaali kohta, pidades silmas strateegia „Euroopa 2020” läbivaatamist.”

SISUKORD¹

OSALEJAD	4
-----------------------	----------

ARUTLUSEL OLNUD PUNKTID

TARISTUSSE TEHTAVAD INVESTEERINGUD	6
SES II+: ÜHTNE EUROOPA TAEVAS	6
KALALAEVADE LAEVAPERE LIIKMED	7
NELJAS RAUDTEEPAKETT	8
Raudtee-ettevõtjate finantskohustuste ja soodustuste tasendamine	8
Raudteeturu avamine ja juhtimine	9
Komisjoni ettepanekud turu avamise ja juhtimise kohta	10
MUUD KÜSIMUSED	11
Mehitamata õhusõidukite küsimus Euroopa Lennundusohutusameti ohutusalasel aastakonverentsil.....	11
Galileo.....	11
Venemaa embargo mõju Leedu kaupade autoveo sektorile.....	11
Järgmise eesistujariigi tööprogramm transpordi valdkonnas.....	11

MUUD HEAKSKIIDETUD PUNKTID

puuduvad

¹

- Kui nõukogu on deklaratsioonid, järeldused või resolutsioonid ametlikult vastu võtnud, märgitakse see ära asjakohase punkti pealkirjas ja vastav tekst pannakse jutumärkidesse.
- Dokumendid, millele tekstis on viidatud, on kättesaadavad nõukogu veebisaidil <http://www.consilium.europa.eu>.
- Õigusaktid, mis on vastu võetud koos nõukogu protokolliga kantud avaldustega, mille võib üldsusele kättesaadavaks teha, on tähistatud tärniga; need avaldused on kättesaadavad nõukogu veebisaidil ja pressibüroos.

OSALEJAD

Belgia:

Jacqueline GALANT

liikuvuse minister, vastutav Belgocontroli ja Belgia riikliku raudtee-ettevõtja NMBS/SNCB eest

Bulgaaria:

Ivailo MOSKOVSKI

transpordi-, infotehnoloogia- ja kommunikatsiooniminister

Tšehhi Vabariik:

Ladislav NĚMEC

asetranspordiminister

Taani:

Magnus HEUNICKE

transpordiminister

Saksamaa:

Alexander DOBRINDT

transpordi- ja digitaalinfrastruktuuri minister

Eesti:

Clyde KULL

alalise esindaja asetäitja

Iirimaa:

Paschal DONOHOE

Euroopa asjade riigiminister (peaministri büroo ning välis- ja kaubandusministeerium)

Kreeka:

Andreas PAPASTAVROU

alalise esindaja asetäitja

Hispaania:

Ana María PASTOR JULIÁN

riiklike tööde minister

Prantsusmaa:

Alain VIDALIES

transpordi, merenduse ja kalanduse eest vastutav riigisekretär

Horvaatia:

Siniša HAJDAŠ DONČIĆ

merendus-, transpordi- ja infrastruktuuriminister

Itaalia:

Maurizio LUPI

infrastruktuuri- ja transpordiminister

Küpros:

Marios DEMETRIADES

kommunikatsiooni- ja avalike tööde minister

Läti:

Anrijs MATĪSS
Kaspars OZOLIŅŠ

transpordiminister
transpordiministeeriumi riigisekretär

Leedu:

Arijandas ŠLIUPAS

transpordi ja kommunikatsiooni aseminister

Luksemburg:

François BAUSCH

säästva arengu ja infrastruktuuri minister

Ungari:

Olivér VÁRHELYI

alalise esindaja asetäitja

Malta:

Joe MIZZI

transpordi- ja infrastruktuuriminister

Madalmaad:

Melanie SCHULTZ
van HAEGEN-MAAS GEESTERANUS
Wilma MANSVELD

infrastruktuuri- ja keskkonnaminister
infrastruktuuri ja keskkonna riigisekretär

Austria:

Alois STÖGER

transpordi-, innovatsiooni- ja tehnoloogiaminister

Poola:

Zbigniew KLEPACKI

infrastruktuuri ja arengu aseriigisekretär

Portugal:

Sérgio MONTEIRO

infrastruktuuri, transpordi ja kommunikatsiooni
riigisekretär

Rumeenia:

Iulian MATACHE

transpordiministeeriumi riigisekretär

Sloveenia:

Peter GAŠPERŠIČ

infrastruktuuriminister

Slovakkia:

František PALKO

transpordi-, ehitus- ja regionaalarengu ministeeriumi
riigisekretär

Soome:

Marianne HUUSKO-LAMPONEN

alalise esindaja asetäitja

Rootsi:

Anna JOHANSSON

infrastruktuuriminister

Ühendkuningriik:

Robert GOODWILL

transpordi parlamentaarne aseriigisekretär

.....

Komisjon:

Violeta BULC
Elżbieta BIENKOWSKA

liige
liige

ARUTLUSEL OLNUD PUNKTID**TARISTUSSE TEHTAVAD INVESTEERINGUD**

Nõukogu võttis avalikul istungil vastu **järeldused transporditaristu ja üleeuroopalise võrgu (TEN-T) kohta**. Järeldused toetavad **majanduskasvu strateegiat „Euroopa 2020”** **vahekokkuvõtte** tegemist, mis on kavandatud 2015. aastaks.

Detsembrikuisele Euroopa Ülemkogu kohtumisele edastatav põhisõnum – pidades samuti silmas strateegia „Euroopa 2020” läbivaatamist – on, et ELi majandus vajab täielikku ja tõhusat transporditaristu võrku, et kasvada ja uusi töökohti luua.

Paljud ministrid võtsid sõna ja tänasid eesistujariiki kõnealuste järelduste ja nendes edastatava sõnumi eest. Mitmed ministrid tervitasid Jean-Claude Junckeri investeerimiskava tutvustamist 26. novembril. Nad olid koos eesistujariigi ja komisjoniga seisukohal, et transporditaristusse tehtavad investeeringud, mis toovad tulu nii lühi- kui pikaajalises perspektiivis, toetavad president Junckeri tegevuskava.

- [Nõukogu järeldused transporditaristu ja üleeuroopalise võrgu kohta](#)

Komisjoni asepresident Henning Christophersen ja koordinaator Carlo Secchi esitasid koordinaator Kurt Bodewigiga ühiselt koostatud vahearuanne. Aruandes määratakse kindlaks need TEN-T projektid, mille puhul oleks uute rahastamiskavade kasutamine eriti asjakohane. Autoritel on kavas esitada lõpparuanne 2015. aasta kevadel. Nende eesmärk on teha kindlaks, et Euroopa transpordiprojektid saaksid sellistest kavadest kasu. Aruande tellis eesistujariik Itaalia 2014. aasta septembris transpordiministrite mitteametlikul kohtumisel.

- [Euroopa transporditaristu projektide uued rahastamiskavad – vahearuanne](#)
- [Üleeuroopaline transpordivõrk](#)
- [Ülevaade tööhõive ja majanduskasvu strateegia „Euroopa 2020” rakendamise edusammudest](#) – komisjoni teatis

SES II+: ÜHTNE EUROOPA TAEVAS

Nõukogu leppis kokku **üldise lähenemisviisi** kahe SES II + paketti kuuluva ettepaneku suhtes: kiirendada **ühtse Euroopa taeva rakendamist** (SES ettepanek) ning muuta **Euroopa Lennundusohutusameti** tegevust reguleerivaid eeskirju (EASA ettepanek).

Ühtse Euroopa taeva algatuse eesmärgiks on reformida Euroopa õhuruumi korraldamist ja juhtimist. Eesmärgiks on kaotada õhuruumi senine killustatus, tõhustada lennuliiklusteenuste osutamist ja optimeerida lennuliikluse korraldamise võimekuse kasutamist. Otsesemad lennutrajektoorid ja tihedam koostöö muudaks lendamise veelgi ohutumaks ning vähendaks kulusid ja kasvuhoonegaaside heitkoguseid. See kõik peaks muutma ka Euroopa lennundussektori konkurentsivõimelisemaks võrreldes maailma muude piirkondadega.

- Üksikasjalikuma teabe saamiseks vt pressiteadet: [Ühtne Euroopa taevas: nõukogu lepib kokku oma seisukoha](#)

KALALAEVADE LAEVAPERE LIIKMED

Ministrid **leppisid üldjoontes kokku** otsuse suhtes **anda liikmesriikidele luba saada Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni kalalaevade laevapere liikmete väljaõppe, diplomeerimise ja vahiteenistuse aluste rahvusvahelise konventsiooni (STCW-F) osaliseks.** Nüüd, kui nõukogu on kokkuleppe saavutanud, saab otsuse ettepaneku saata Euroopa Parlamendile tema nõusoleku saamiseks. Pärast nimetatud nõusoleku saamist võib nõukogu otsuse vastu võtta.

STCW-F on Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni konventsioon, mis võeti vastu 1995. aastal ning see jõustus 2012. aastal. See on esimene katse muuta kalalaevade meeskonnaliikmete ohutusstandardid kohustuslikuks kogu maailmas.

Konventsiooni eesmärk on tagada, et laevadel töötav personal oleks kvalifitseeritud ja töövõimeline. Selle tõestamiseks vajavad nad tunnistust ja peavad läbima arstliku läbivaatuse. See peaks viima miinimumini merel viibivate inimeste, samuti vara ja merekeskkonna võimalikud ohutusriskid. Täiendav eesmärk on luua kõigi kalandussektoris tegutsejate jaoks võrdsed tingimused.

Konventsiooni sätteid kohaldatakse laevade suhtes, mille pikkus on vähemalt 24 meetrit ja mille peajõuseadme võimsus on vähemalt 750 kW. Need sätted puudutavad kapteneid, ohvitseri, laevamehaanikuid ja raadiooperaatoreid.

EL ei või saada STCW-F konventsiooni osaliseks, sest selle osalised saavad olla üksnes riigid. Neli ELi liikmesriiki (Taani, Hispaania, Läti ja Leedu) on juba konventsiooniga ühinenud. Komisjoni hinnangul käsitlevad mõned konventsiooni osad küsimusi, mis kuuluvad ELi ainupädevusse seoses kutsekvalifikatsiooni vastastikuse tunnustamisega ning mõjutavad aluslepingu sätteid ja ELi teisest õigust. Seetõttu peab liikmesriikidel olema nõukogu luba, et saada STCW-F konventsiooni osaliseks.

Otsuses kutsutakse samuti kõiki ELi liikmesriike, kellel on oma lipu all sõitvaid kalalaevu või kelle sadamatesse võetakse vastu kõnealuse konventsiooni reguleerimisalasse kuuluvaid merekalalaevu või kellel on kalalaevade laevapere liikmete väljaõppeks ette nähtud koolitusasutusi, saama konventsiooni osaliseks.

- [Nõukogu otsus, millega antakse liikmesriikidele luba](#)
- [Rahvusvaheline Mereorganisatsioon: STCW-F](#)

NELJAS RAUDTEEPAKETT

Nõukogu võttis vastu **üldise lähenemisviisi** ettepaneku suhtes tunnistada kehtetuks praegune raudtee-ettevõtjate **finantskohustuste ja soodustuste tasendamist** käsitlev määrus. Ministrid **tegid** samuti **kokkuvõtte edusammudest** seoses kahe ettepanekuga, mille eesmärk on muuta ELi raudteeveoteenused paremaks **туру avamise** ja tugevdatud **juhtimise** kaudu.

Need kaks ettepanekut moodustavad **neljanda raudteepaketi „poliitilise samba” ehk „turusamba”**. Selleks et neist saaksid õigusaktid, peab ka Euroopa Parlament need heaks kiitma.

Raudtee-ettevõtjate finantskohustuste ja soodustuste tasendamine

Ettepaneku eesmärk on tunnistada kehtetuks määrus nr 1192/69, mis on aegunud ja ei ole ELi õigusaktidega kooskõlas. Määrus võeti algselt vastu, et viia monopolsete riiklike raudteeveo-ettevõtjate kulud ja tulud vastavusse teiste transpordisektorite tulude ja kuludega.

See korraldus oli vajalik 1960ndatel aastatel, mil riiklikud raudteeveo-ettevõtjad täitsid sageli ülesandeid riigiasutuse nimel. Nad maksid peretoetusi ja pensione ning tasusid ravikulusid. Nad toetasid üldist tööhõivepoliitikat, võttes tööle inimesi, keda nad tegelikult ei vajanud. Nad parandasid isegi sõjakahjustusi, võttes raha omaenda eelarvest. Need kulud ja mõnel juhul ka tulud, seadsid raudteeveo-ettevõtjad ebavõrdsesse olukorda võrreldes muude transpordiliikidega.

Vaid neli liikmesriiki – Belgia, Saksamaa, Iirimaa ja Poola – kohaldavad ikka veel kõnealust määrust. Ikka veel kasutatakse järgmiseid hüvitiste kategooriaid: töö tekkinud kahju või vigastused, pensionid ja raudteeületuskohtadega seotud kulud. Iga-aastane hüvitiste kogusumma on veidi suurem kui 100 miljonit eurot.

ELi õigusaktidega kooskõlas olevaid makseid võib siiski teha alternatiivsetest vahenditest või alternatiivse korra kohaselt. Suurima kategooria moodustavate raudteeületuskohtadega seotud kulude jaoks kehtestatakse alternatiivne vahend 16. juuniks 2015, mil tuleb lõpule viia ühtse Euroopa raudteepiirkonna loomist käsitleva direktiivi ülevõtmine.

Ministrid leppisid kokku, et kõnealune määrus peaks jõustuma esimesel päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*, nagu pakkus välja komisjon.

- [Finantskohustuste ja soodustuste tasendamine: aruanne nõukogule](#)

Raudteeturu avamine ja juhtimine

Kavandatud direktiivi ja määruse eesmärk on parandada **riigisiseseid reisijateveoteenuseid, avades need konkurentsile**. Samuti soovitakse nendega kehtestada uued **juhtimiseeskirjad taristuettevõtjatele**, et tagada võrdne juurdepääs taristule ja vastata paremini turu vajadustele.

Eesmärk on muuta raudteeveoteenused dünaamilisemaks ja kliendikeskseks ning soodustada investeerimist ja innovatsiooni.

Pärast oktoobris nõukogus toimunud mõttevahetust on töörühmas tehtud edukalt tööd. Eduaruandes võetakse kokku siiani tehtud töö ning antakse soovitusel edasiseks aruteluks.

- [Turu avamist ja juhtimist käsitlev eduaruanne](#)

Täiendavate edusammude tegemiseks **soovitab eesistujariik uurida muu hulgas järgmisi küsimusi:**

- Tuleks luua kaitsemeetmed, et säilitada nn majanduslik tasakaal ehk avaliku teenindamise lepingute elujõulisus; see puudutab sellised lepingud, millega kaasneb kohustus osutada teenuseid ka siis, kui need toodavad kahjumit.
- Samuti tuleks kehtestada kaitsemeetmed nn parimate palade väljanõppimise vältimiseks. See tähendab, et äriettevõtetal ei tohiks olla lubatud välja valida üksnes tulutoovaid marsruute, jättes hooletusse üldsusele vajalikud, kuid kahjumit andvad marsruudid.
- Avaliku teenindamise lepingute puhul peaks liikmesriikidel olema võimalik omavahel siduda nii tulutoovaid kui ka kasumit mitteandvaid marsruute.

- Konkurentsipõhise hankemenetluse põhimõtte säilitamise korral tuleks lubada mitmeid erandeid.
- Juhtimismudeli valimine peaks olema iga liikmesriigi enda otsustada. Infrastruktuuriettevõtjate erapooletuse ja rahavoogude läbipaistvuse tagamiseks kehtestatakse ühised eeskirjad, olenemata struktuurist.
- Tähtajad peaksid olema komisjoni soovitatud tähtaegadest pikemad.

Eesistujariigi ettepanekud on edasise arutelu lähtepunktid ning ei ole mõeldud ettekirjutavana.

Komisjoni ettepanekud turu avamise ja juhtimise kohta

Pärast raudtee-kaubaveoteenuste turu avamist 2007. aastal ja rahvusvaheliste reisijateveoteenuste turu avamist 2010. aastal teeb komisjon ettepaneku avada riigisiseste raudtee-reisijateveoteenuste turg konkurentsile alates 2019. aasta detsembrist. Sellest ajast alates saaksid ELi raudtee-ettevõtjad riigisiseste raudtee-reisijateveoteenuste osutamiseks võrdse juurdepääsu rööbasteedele, signaalidele ja jaamadele kõigis ELi riikides.

Samuti kasutatakse alates 2019. aastast avaliku teenindamise lepingute puhul, mille alusel toimub praegu rohkem kui 90% ELi kõigist rongireisidest, üldise reeglina kohustuslikku pakkumuste esitamist. Kehtivate otselepingute täitmist lubatakse jätkata kuni nende lepingute lõppemise kuupäevani, kuid mitte kauem kui 2022. aasta lõpuni.

Komisjon soovib ka muuta rangemaks ELi eeskirju, mis käsitlevad raudteevõrku ja jaamu haldavate taristuettevõtjate ning teenust pakkuvate raudteeveo-ettevõtjate lahusust. Siseriiklikud raudteeveomonopolid, mis täidavad mõlemat ülesannet, jagatakse kaheks („institutsionaalne lahusus”). Seal aga, kus liikmesriigid soovivad säilitada ettevõtte olemasolevad struktuurid, rakendatakse rangeid kaitsemeetmeid, et tagada infrastruktuuriettevõtja sõltumatus.

- [Neljas raudteepakett](#)

MUUD KÜSIMUSED

Mehitamata õhusõidukite küsimus Euroopa Lennundusohutusameti ohutusalasel aastakonverentsil

Eesistujariik esitas ministritele ülevaate 15.–16. oktoobril 2014 Roomas toimunud EASA ohutusalase aastakonverentsi kohta. Konverentsil keskenduti üdlennunduse ohutuse ning kaugjuhitavate õhusõidukite süsteemide (RPAS, tsiviilkasutuses olevad droonid) küsimustele. Komisjon kuulutas kaugjuhitavate õhusõidukite süsteeme käsitlevad avalikud konsultatsioonid lõppenuks. Järgmisel aastal peavad neile järgnema komisjoni konkreetset ettepanekud.

Ministrid käsitlesid kaugjuhitavate õhusõidukite süsteemide küsimust ka oktoobris toimunud transpordinõukogu istungil.

Galileo

Komisjon esitas ministritele oma ajakohastatud seisukoha ELi ülemaailmsete satelliitnavigatsioonisüsteemide Galileo ja EGNOS kohta. Komisjon rõhutas nende süsteemide poliitilist ja majanduslikku potentsiaali ning märkis, et eesmärk on pakkuda Galileo esialgseid teenuseid 2016. aastaks ja kõiki teenuseid 2020. aastaks.

Venemaa embargo mõju Leedu kaupade autoveo sektorile

Leedu delegatsioon teavitas ministreid Leedu veo- ja sõiduautode hiljutistest probleemidest Venemaa piiril. Ta osutas võimalikele tõsistele majanduslikele tagajärgedele ja finantskahjule paljude ettevõtjate jaoks.

Komisjon lubas olukorda tähelepanelikult jälgida.

- [Leedu delegatsiooni kirjalik teave](#)

Järgmise eesistujariigi tööprogramm transpordi valdkonnas

Järgmine eesistujariik Läti esitas oma transpordi valdkonna tööprogrammi 2015. aasta esimeseks pooleks. Seadusandlikud ettepanekud, millele Läti keskendub, käsitlevad muu hulgas neljandat raudteepaketti, lennureisijate õigusi ja siseveelaevade tehnilisi nõudeid. Muude oluliste valdkondade hulka kuuluvad liiklusohutus, meretranspordi rahvusvaheline keskkond ja üleeuroopaline transpordivõrk. Transpordinõukogu istungid on kavas 13. märtsil ja 11. juunil 2015.

- [Eesistujariik Läti kirjalik teave](#)

MUUD HEAKSKIIDETUD PUNKTID
