

Brüssel, 11. detsember 2020
(OR. en)

14012/20

TRANS 599
AVIATION 247
MAR 163
CLIMA 352
ENV 804
MI 566
RECH 520
COMPET 631
ENER 496
IND 268

SAATEMÄRKUSED

Saatja:	Euroopa Komisjoni peasekretär, allkirjastanud Martine DEPREZ, direktor
Kättesaamise kuupäev:	11. detsember 2020
Saaja:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Euroopa Liidu Nõukogu peasekretär
Komisjoni dok nr:	COM(2020) 789 final
Teema:	KOMISJONI TEATIS EUROOPA PARLAMENDILE, NÕUKOGULE, EUROOPA MAJANDUS- JA SOTSIAALKOMITEELE NING REGIOONIDE KOMITEELE Säästva ja aruka liikuvuse strateegia – Euroopa transpordivaldkonna edasise arengu suunad

Käesolevaga edastatakse delegatsioonidele dokument COM(2020) 789 final.

Lisatud: COM(2020) 789 final



Brüssel, 9.12.2020
COM(2020) 789 final

**KOMISJONI TEATIS EUROOPA PARLAMENDILE, NÕUKOGULE, EUROOPA
MAJANDUS- JA SOTSIAALKOMITEELE NING REGIOONIDE KOMITEELE**

**Säästva ja aruka liikuvuse strateegia – Euroopa transpordivaldkonna edasise arengu
suunad**

{SWD(2020) 331 final}

KOMISJONI TEATIS EUROOPA PARLAMENDILE, NÕUKOGULE, EUROOPA MAJANDUS- JA SOTSIAALKOMITEELE NING REGIOONIDE KOMITEELE

Säästva ja aruka liikuvuse strateegia – Euroopa transpordivaldkonna edasise arengu suunad

1 MEIE TULEVIKUVISIOON

1. **Liikuvus ja transport on olulised meile kõigile.** Liikuvus, s.o alates igapäevasest töö ja kodu vahel liikumisest, pere ja sõprade külastamisest ning turismist kuni poodide ja tööstusliku tootmise jaoks vajalike kaupade tarne üleilmsete ahelate eeskujuliku toimimiseni, võimaldab meie majandusel toimida ja ühiskonna elu korraldada. Inimeste ja kaupade vaba liikumine sisepiiridel on Euroopa Liidu ja selle ühtse turu üks põhivabadus. ELis reisimine on suurendanud ühtekuuluvust ja tugevdanud Euroopa identiteeti. Euroopa kodumajapidamiste kuludes on teisel kohal transport, selle osakaal Euroopa SKPs on 5 % ja selles sektoris töötab ligikaudu kümme miljonit inimest.
2. Kuigi liikuvusest saavad kasu paljud selle valdkonna kasutajad, ei ole see meie ühiskonna jaoks tasuta. Kulude poolel on kasvuhoonegaaside heide, müra-, õhu- ja veesaaste, aga ka liiklusõnnetused, ummikud ja elurikkuse vähenemine, mis kõik mõjutavad meie tervist ja heaolu. Varasemates jõupingutustes ja poliitikameetmetes ei ole neid kulusid veel piisavalt käsitletud. Transpordisektori tekitatav kasvuhoonegaaside heide on aja jooksul suurenenud ja moodustab nüüd kuni veerandi ELi koguheitest.
3. Ilmselt on kõige tõsisem transpordisektori ees seisev ülesanne heidet märkimisväärselt vähendada ja muuta sektor säästvamaks. Samal ajal pakub sektori selline ümberkujundamine suurepäraseid võimalusi, kuidas parandada elukvaliteeti, ajakohastada Euroopa tööstust kogu väärtusahelas, luua kvaliteetseid töökohti, töötada välja uusi tooteid ja teenuseid, tugevdada sektori konkurentsivõimet ja pürgida üleilmse juhtpositsiooni saavutamise poole, kuna teistelgi turgudel muutub heitevaba liikuvuse teema üha aktuaalsemaks. Võttes arvesse kasvuhoonegaaside koguheitte suurt osakaalu ELis, saavutatakse ELi eesmärk vähendada 2030. aastaks kasvuhoonegaaside heidet vähemalt 55 % ja muutuda 2050. aastaks kliimanetraalseks üksnes siis, kui võetakse kasutusele jõulisem poliitika vähendada viivitamata ja kooskõlas nullsaaste eesmärkidega transpordi sõltuvust fossiilkütustest. **Euroopa roheline kokkulepe¹ edukas ellurakendamine sõltub meie suutlikkusest muuta kogu transpordisüsteem säästvaks.**
4. COVID-19 pandeemia on selgelt näidanud, et hästi toimiv ühtne turg on ELi jaoks eluliselt tähtis. Kriisilukorras on ilmnenu, kui oluline roll on transpordil ning kui suured on sotsiaal-, tervishoiu- ja majanduskulud, kui inimeste, kaupade ja teenuste vaba liikumist rangelt piiratakse või see isegi ära keelatakse. Tarneahelate säilitamine ning **Euroopa kooskõlastatud lähenemisviis ühendatuse ja transpordi teemal on äärmiselt olulised**, et ületada kriise ja tugevdada ELi strateegilist sõltumatust ja vastupidavust.
5. Seepärast peab **ELi transpordipoliitika peamine eesmärk olema ka tagada, et meie transpordisüsteem peab tulevastes kriisides igati vastu.** 2011. aasta valges raamatus² kavandatud Euroopa ühtse transpordipiirkonna lõplik väljakujundamine on endiselt Euroopa transpordipoliitika põhialus. ELi jaoks on jätkuvalt strateegilise tähtsusega

¹ COM(2019) 640 final, „Euroopa roheline kokkulepe“.

² KOM(2011) 144 final, „Valge raamat – Euroopa ühtse transpordipiirkonna tegevuskava – Konkurentsivõimelise ja ressursitõhusa transpordisüsteemi suunas“. Komisjon on seda valget raamatut hinnanud ka oma talituste töödokumentides (2020) 410 ja (2020) 411.

soodustada ühtekuuluvust, vähendada piirkondade erinevusi ning parandada ühendusvõimalusi ja siseturule pääsu kõigi piirkondade jaoks. COVID-19 pandeemia avaldas liikuvusele märkimisväärt mõju. Sellest tõsisest kriisist taastumiseks on vaja avaliku sektori toetust, mis aitab liikuvusvaldkonnal paremini taastuda ning liikuda edasi säästvama ja arukama tuleviku suunas.

6. **Liikuvuse keskkonnahoidlikumaks muutmine peab olema transpordisektori kasvu eeltingimus.** Liikuvus Euroopas peaks põhinema tõhusal ja omavahel ühendatud mitmeliigilisel transpordisüsteemil, mis hõlmab nii reisijate- kui ka kaubavedusid ning mida täiendavad taskukohane kiirraudteevõrk, arvukate laadimis- ja tankimispunktide taristu heiteta sõidukite³ jaoks, taastuvallikatest saadud kütustega ja vähese CO₂-heittega kütustega varustamine ning keskkonnahoidlikumates linnades keskkonnasäästlikum ja aktiivsem liikuvussüsteem. See kõik aitab kaasa elanike hea tervise ja heaolu tagamisele.
7. **Digiüleminek on kogu süsteemi ajakohastamise vältimatu edasiviiv jõud**, mis muudab süsteemi toimimise sujuvamaks ja tõhusamaks. Euroopa peab kasutama digiüleminekut ja automatiseerimist ka selleks, et muuta valdkond veel ohutumaks, turvalisemaks, usaldusväärsemaks ja mugavamaks, säilitades niimoodi ELi juhtpositsiooni transpordivahendite tootmises ja teenuste osutamises ning parandades tõhusate ja vastupidavate logistikaahelate kaudu meie konkurentsivõimet maailmas.
8. Selles arengus ei tohiks kedagi kõrvale jätta: **on eluliselt oluline, et liikuvus oleks kõigile kättesaadav ja taskukohane, et maapiirkonnad ja äärealad oleksid paremini ühendatud,⁴ juurdepääsetavad piiratud liikumisvõimega ja puuetega inimestele ning et sektor pakuks häid sotsiaalingimusi, ümberõppevõimalusi ja meelepäraseid töökohti.** Euroopa jaoks on suunanäitajaks Euroopa sotsiaalõiguste sammas, mille abil tagada, et rohe- ja digiüleminek toimuvad sotsiaalses mõttes õiglaselt ja erapooletult.
9. **Kokkuvõttes võib öelda, et meil on vaja muuta praegust arusaama järkjärgulisest muutumisest ja hakata rääkima süsteemi põhjalikust ümberkujundamisest.** Seepärast esitatakse käesolevas strateegias tegevuskava, kuidas suunata Euroopa transport säästva ja aruka tuleviku teele. Meie visiooni elluviimiseks määratakse selles kindlaks kümme juhtvaldkonda ja nendest igauhe tegevuskava, mille alusel tööd lähiaastatel juhtida. Strateegia aluseks olevad stsenaariumid, mis kattuvad 2030. aasta kliimaeesmärgi kava⁵ toetavate stsenaariumidega, näitavad, et kui käesolevas strateegias sätestatud poliitikameetmeid õiges vahekorras kombineerida, on võimalik **vähendada transpordisektori tekitatavat heidet 2050. aastaks 90 %**. Võttes ka arvesse juuresolevas komisjoni talituste töödokumendis⁶ esitatud analüüsi, on seatud mitmeid **vahe-eesmärke**, et tõendada Euroopa transpordisüsteemi arenemist vastavalt säästva, aruka ja vastupidava liikuvuse eesmärkidele, näidates sellega, kui ambitsioonikas peab meie edasine poliitika olema, näiteks:

2030. aastaks:

- on Euroopa teedel kasutusel vähemalt 30 miljonit heiteta sõidukit;
- on Euroopa 100 linna kliimaneutraalsed;
- kahekordistub kiirraudteeliikluse maht;

³ Käesolevas teatistes tähendab mõiste „sõiduk“ kõiki sõidukiliike, sealhulgas autosid, veoautosid, busse, kergsõidukeid, ronge, õhusõidukeid, laevu, väikelaevu, parvlaevu jne.

⁴ Seda aspekti käsitletakse põhjalikumalt 2021. aastal komisjoni teatistes maapiirkondade pikaajalise visiooni kohta.

⁵ COM (2020) 562 final, „Euroopa 2030. aasta kliimaambitsiooni suurendamine: investeerimine kliimaneutraalsesse tulevikku meie inimeste hüvanguks“.

⁶ SWD (2020) 331.

- peaksid alla 500 km pikkused graafikujärgsed ühisreisiid olema ELis CO₂-neutraalsed;
- on automatiseeritud liikuvusviisid laialdaselt levinud;
- jõuavad turule heiteta laevad;

2035. aastaks:

- jõuavad turule suured heiteta õhusõidukid;

2050. aastaks:

- on peaaegu kõik autod, kaubikud, bussid ja uued raskeveokid heitevabad;
- kahekordistub raudteekaubavedude maht;
- kolmekordistub kiirraudteeliikluse maht;
- hakkab üldvõrgus toimima mitmeliigiline üleeuroopaline transpordivõrk (TEN-T), mis on varustatud säästva ja aruka transpordisüsteemi jaoks vajaliku kiire ühendusega.

2 SÄÄSTEVIKUVUS – PÕÖRDUMATU ÜLEMINEK HEITEVABALE LIKUVUSELE

10. Selleks et saada EL 2050. aastaks kliimanutraalseks majanduseks, kutsutakse Euroopa rohelises kokkuleppes üles vähendama transpordist tulenevat kasvuhoonegaaside heidet 90 % ja samal ajal tegema tööd nullsaaste eesmärgi saavutamise nimel. Selle süsteemse muutuse saavutamiseks **peame 1) muutma kõik transpordiliigid säästvamaks, 2) tegema säästvad alternatiivid mitmeliigilises transpordisüsteemis laialdaselt kättesaadavaks ja 3) kehtestama asjakohased stiimulid süsteemi ümberkorraldamise suunamiseks. Need on meie tulevaste meetmete kolm sammast.**
11. See tähendab, et **ära tuleb kasutada kõik poliitilised hoovad: 1) meetmed, mille eesmärk on oluliselt vähendada praegust sõltuvust fossiilkütustest** (asendades olemasolevad sõidukipargid vähese heitega ja heiteta sõidukitega ning soodustades taastuvallikatest toodetud kütuste ja vähese CO₂-heittega kütuste kasutamist); 2) **otsustav tegutsemine säästvamate transpordiliikide kasutuselevõtmiseks** (eelkõige suurendades raudteereisijate ning pendelliikujate arvu ühistranspordi ja aktiivsete transpordiliikide mahu suurendamisega ning suunates märgatava osa kaubavedudest raudteele, siseveeteedele ja lähimerevedudele); ning 3) **väliskulude arvessevõtmine** (rakendades põhimõtteid „saastaja maksab“ ja „kasutaja maksab“ eelkõige CO₂-heite maksustamisega ja taristumaksusüsteemidega).

2.1 Peame muutma kõik transpordiliigid säästvamaks

12. **Meie transpordisüsteemi jaoks on hädavajalikud kõik transpordiliigid, mistõttu peavad need kõik muutuma säästvamaks.** Esimesena peame oma lähenemisviisis viivitamata võtma maantee-, vee-, lennu- ja raudteetranspordis laialdasemalt kasutusele vähese heitega ja heiteta sõidukid ning taastuvallikatest toodetud kütused ja vähese CO₂-heittega kütused. Peame toetama konkurentsivõimeliste, säästvate ja ringluspõhiste toodete⁷ ja teenuste alaseid teadusuuringuid ja sellekohast innovatsiooni ning tagama, et tööstussektor tarnib nõuetekohaseid sõidukeid ja kütuseid, rajab vajaliku taristu ja stimuleerib lõpptarbijate nõudlust. See on oluline selleks, et saavutada 2030. ja 2050. aastaks seatud kliimaeesmärgid ja nullsaaste eesmärk ning võimaldada Euroopa ettevõtjatel jääda juhtpositsioonile maailma tööstuses. Kõigi transpordiliikide tehnoloogianeutraalsuse

⁷ Ringluspõhised tooted ja -teenused aitavad kaasa transpordisektori üldise säästvuse saavutamisele. Ringmajanduse tegevuskavas (COM (2020) 98 final) on kindlaks määratud seitse peamist toodete väärtusahelat, sealhulgas eelkõige patareid ja akud, sõidukid ja ehitustegevus.

säilitamine on väga oluline, kuid selle tagajärg ei tohiks olla tegevusetus fossiilkütusepõhiste lahenduste kõrvaldamisel.

1. JUHTALGATUS – HEITETA SÕIDUKITE, TAASTUVALLIKATEST TOODETUD KÜTUSTE JA VÄHESE CO₂-HEITEGA KÜTUSTE NING NENDEGA SEOTUD TARISTU LAIALDASEM KASUTUSELEVÖTT

13. Kuigi vähese heitega ja **heiteta sõidukite osakaal sõidukipargis** suureneb kiiresti, on see näitaja praegu **liiga väike**. CO₂-heite ja õhusaasteainete heite normid ning riigihanke-eeskirjad, näiteks keskkonnasäästlike sõidukite direktiivis⁸ sätestatud normid, on jätkuvalt peamised poliitika kujundamise aluspõhimõtted üleminekul heitevabale liikuvusele maanteetranspordis ja tänu heiteta sõidukite ulatuslikumale tarnimisele muutuvad säästva liikuvuse võimalused kõigile taskukohasemaks. Seepärast teeb komisjon 2021. aasta juuniks ettepaneku vaadata läbi sõiduautode ja kaubikute **CO₂-heite normid**, et saavutada 2030. aasta kliimaeesmärgi kavas seatud eesmärgid ja tagada, et alates 2025. aastast on tegevuse selge eesmärk muuta liikuvus heitevabaks. Komisjon vaatab sealjuures läbi ka raskeveokite CO₂-heite normid.
14. Viimase viie aasta jooksul on tehtud märkimisväärsed jõupingutusi, et vähendada mootorsõidukitest õhku paisatavate saasteainete heidet. Praegu müüdivad autod paiskavad õhku märgatavalt vähem saasteaineid kui 2015. aastal. Kuid teha võiks enamgi: eelseisva ettepanekuga **õhusaasteainete heite rangemate normide** kohta sisepõlemismootoriga sõidukite (Euro 7) puhul tagatakse, et tulevikus jõuavad kindlalt turule üksnes vähese heitega sõidukid.
15. Programmi „Euroopa horisont“ raames kavandatud partnerlussuhted, nagu „Batteries“, „2Zero“ ja „Clean Hydrogen“, võivad pakkuda innovaatiliste sõidukite tehnoloogia lahendusi. Samal ajal on vaja terviklikku poliitikat, et **stimuleerida** kogu meie ühtsel turul takistamatut **nõudlust heiteta sõidukite järele** ja samal ajal igakülgselt järgida liidu rahvusvahelisi kohustusi. Selleks et suurendada nõudlust selliste sõidukite järele, peaks eespool nimetatud keskkonnanormidega kaasnema meetmed, nagu CO₂-heite maksustamine, üldine maksusüsteem, teemaksud ning raskeveokite massi ja mõõtmeid käsitlevate eeskirjade läbivaatamine. Komisjon esildab meetmed, mille kaudu hoogustada heiteta sõidukite kasutuselevõttu erasektoris ja linnatranspordis. Lisaks tagatakse uue patareisid ja akusid käsitleva määrusega ELi turule lastavate patareide ja akude säästvus ja ohutus kogu nende olemusringi jooksul. Elektrisõidukite keskkonnajalajälje vähendamiseks on olulised säästvuse ja olemusringi lõpuga seotud nõuded, sealhulgas CO₂-jalajälje kohta ning toorainete eetilise ja säästva sisseostmise kohta.
16. Kohandada tuleks **sõidukite tehnoseisundit** käsitlevat õigusraamistikku, et tagada sõidukite vastavus heite- ja ohutusnormidele kogu nende kasutusea jooksul. Üks vigane sõiduk võib saastata õhku rohkem kui mitu tuhat keskkonnahoidlikku sõidukit⁹.
17. Maantesõidukite mootorite muutumine heitevabaks üksi ei lahenda probleeme, mis kaasnevad rehvikasutusega, mis ikka veel tekitab müra ja mikroplasti. Viimati nimetatult saastab veekogusid ja meresid ning võib lõpuks sattuda toiduahelasse. Rohkem tuleks reklaamida **kvaliteetrehve**, kuna tänu nendele vähenevad energiatarbimine ja heide (sealhulgas veeremüra) ning samal ajal on sõiduk ohutu. Samuti on romusõidukeid käsitleva direktiivi eelseisva läbivaatamise eesmärk vähendada autode tootmise ja lammutamise üldist keskkonnajalajälge.

⁸ Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv (EL) 2019/1161, 20. juuni 2019, millega muudetakse direktiivi 2009/33/EÜ keskkonnasõbralike ja energiatõhusate maantesõidukite edendamise kohta (EMP's kohaldatav tekst), ELT L 188, 12.7.2019, lk 116–130.

⁹ Vt näiteks: SWD(2012) 206 (final) ja hiljuti Belgias tehtud katsete tulemused. <https://magazine.vab.be/wp-content/uploads/2020/02/Roetfilter-Persdossier.pdf>

18. Kütusetarnijad ja käitajad peaksid nüüd saada selge signaali, et transpordikütused peavad muutuma CO₂-neutraalseks ning et **viivitamata tuleb kasutusele võtta säästvad taastuvaallikatest toodetud kütused ja säästvad vähese CO₂-heitega kütused**. Komisjon kaalub täiendavaid meetmeid selliste kütuste toetamiseks, kehtestades taastuvenergia direktiivi uuesti sõnastamisel ilmselt nendele kütustele miinimummäära või kvoodid.
19. **Maanteetranspordis** on heitevabad lahendused juba kasutusel. Tootjad teevad nüüd suuri investeeringuid akutoitega elektrisõidukitesse. Selliste sõidukite turuosa juba suureneb, seda eriti linnades kasutatavate sõiduautode, kaubikute ja busside puhul, ning turule hakkavad jõudma ka elektritoitega veoautod ja bussid. Tootjad investeerivad ka vesinikkütuseelemendiga sõidukitesse, eelkõige tarbesõidukitesse, bussidesse ja raskeveokitesse. Neid paljutootavaid valikuid toetatakse ELi energiasüsteemi lõimimise strateegia,¹⁰ vesinikustrateegia¹¹ ning patareisid ja akusid käsitleva strateegilise tegevuskava¹² alusel. Energiatõhusus on see kriteerium, mille alusel seatakse tulevikus tähtsuse järjekorda sobivad tehnoloogialahendused, pidades silmas kogu olusringi. Üleminekuetapis kasutatavad tehnoloogialahendused peaksid igati vastama CO₂-heite jm saaste normidele. Samuti tuleb veelgi rohkem elektrifitseerida **raudteetransporti** ja kui see ei ole teostatav, tuleks suurendada vesinikukasutust.
20. Järgmistel kümnenditel seisab CO₂-heite vähendamise ülesanne ees **lennunduses ja veetranspordisektoris**, kuna praegu puuduvad turul heitevabad tehnoloogialahendused, õhusõidukite ja laevade väljaarendamine kestab kaua ja nende olusring on pikk, tankimisseadmetesse ja -taristusse ei tehta vajalikke suurinvesteeringuid ning nendes sektorites on rahvusvaheline konkurents suur. ELi rahvusvahelisest laevandus- ja lennundussektorist tulenev heide on alates 1990. aastast suurenenud rohkem kui 50 %. Nendes sektorites on kiiresti vaja võtta meetmeid, sealhulgas praegusest kriisist toibumise kontekstis. Neile transpordiliikidele tuleb eelisjärjekorras tagada taastuvallikatest toodetud kütuste ning vähese CO₂-heitega vedel- ja gaaskütuste¹³ kättesaadavus, kuna sobivad alternatiivsed jõuseadmed lähitulevikus puuduvad. Algatustega „ReFuelEU Aviation“ ja „FuelEU Maritime“ hoogustatakse säästvate lennuki- ja laevakütuste tootmist ja kasutuselevõttu ning käsitletakse seda küsimust. Lisaks mõtleb komisjon luua taastuvallikatest toodetud kütuste ja vähese CO₂-heitega kütuste väärtusahela liidu, mille raames teevad koostööd avaliku sektori asutused ning tööstussektori ja kodanikuühiskonna esindajad, et soodustada kõige paljutootavamate kütuste tarnimist ja kasutuselevõttu, täiendades sellega Euroopa saastevaba vesiniku liidu võetud meetmeid ja tuginedes Euroopa akuliidu edukale tegevusele¹⁴.
21. **Õhusõidukite ja laevade energiatõhususe suurendamiseks ning nende tekitatava heite vähendamiseks** tuleb välja töötada ambitsioonikamad konstrueerimis- ja käitamisstandardid. EL peab jätkama tihedat koostööd kõigi rahvusvaheliste organisatsioonidega, näiteks Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooniga (ICAO) ja Rahvusvahelise Mereorganisatsiooniga (IMO), selliste konkreetsete meetmete teemal, mille eesmärk on saavutada teaduspõhised ülemaailmsed heitkoguste vähendamise eesmärgid kooskõlas Pariisi kokkuleppega¹⁵. Märkimisväärsed jõupingutusi on vaja teha

¹⁰ COM (2020) 299 final, „Kliimaneutraalse majanduse hoogustamine – ELi energiasüsteemide lõimimise strateegia“.

¹¹ COM (2020) 301 final, „Kliimaneutraalse Euroopa vesinikustrateegia“.

¹² COM(2018) 293 final, „2. LISA – Strateegiline tegevuskava akude kohta“.

¹³ Nendeks lahendusteks võivad näiteks olla vesinik, vesinikupõhised sünteetilised kütused ja täiustatud biokütused. Näiteks tuleb varakult välja töötada vesinikupõhise veetranspordi ohutuse standardid, et stimuleerida esimesi selles valdkonnas turule tulijaid, ning sertifitseerimismenetlused peaksid olema võimalikult lihtsad, ilma et see kahjustaks üldist ohutustaset.

¹⁴ https://ec.europa.eu/growth/industry/policy/european-battery-alliance_et.

¹⁵ EL ja selle liikmesriigid peaksid püüdma seada selle eesmärgi järgmisel ICAO peaassambleel 2022. aastal.

ka murranguliste tehnoloogialahenduste väljatöötamiseks, et tuua turule heiteta laevad ja õhusõidukid. Selle saavutamiseks peaks liit looma soodsa keskkonna, muu hulgas rakendades selleks asjakohast CO₂-heite maksustamise poliitikat ning teadusuuringuid ja innovatsioonitegevust eelkõige selliste partnerlussuhete kaudu, mida võiks luua programmi „Euroopa horisont“ raames (näiteks algatused heiteta veetranspordi (*Zero Emission Waterborne Transport*), saastevaba lennunduse (*Clean Aviation*) ja saastevaba vesiniku (*Clean Hydrogen*) kohta). Lisaks võib märkimisväärtset keskkonnakasu anda tõhusam liikluskorraldus, näiteks ühtse Euroopa taeva algatuse raames¹⁶. Need ettevõtmised on kesksel kohal **meetmekogumis, mis on vajalik CO₂-heite vähendamiseks lennunduses ja meretranspordis**, kus ülemaailmsed meetmed on endiselt äärmiselt tähtsad.

22. Samal ajal kui üha rohkem võetakse kasutusele ja kasutatakse taastuvallikatest toodetud kütuseid ja vähese CO₂-heitega kütuseid, tuleb luua **laadimis- ja tankimistaristu** üldvõrk, et kõigis transpordiliikides oleks võimalik kasutada ainult vähese CO₂-heitega ja heiteta sõidukeid. Euroopa taaste ja vastupidavuse rahastamisvahendi raames rakendatakse juhtalगतust „Laadi ja tangi“,¹⁷ mis tähendab, et 2025. aastaks püütakse ehitada 2030. aastaks eesmärgiks seatud 1 000 vesinikutanklast pooled ja 3 miljonist üldkasutatavast laadimispunkti¹⁸ 1 miljon punkti. Lõppeesmärk on saavutada tihe ja laialdane võrk, mis tagab kütuse hõlpsa kättesaadavuse kõigile klientidele, sealhulgas raskeveokeid käitavatele ettevõtjatele. Komisjon avaldab alternatiivkütuste taristu väljaarendamise strateegilise kava, milles esitatakse täiendavad meetmed, mille abil toetada sellise taristu kiiret kasutuselevõttu, sealhulgas valdkondades, kus pidevalt esineb vajakajäämisi. Need meetmed hõlmavad soovitusi planeerimis- ja loamenetluste ning rahastamise kohta ning need töötatakse välja koos komisjoni säästva transpordi foorumiga, mis koondab peamisi avaliku ja erasektori asutusi kogu väärtusahelas¹⁹.
23. Kogu Euroopas tuleb ka kõikide transpordiliikide puhul kõrvaldada olukord, et koostalitlusvõimeliste laadimis-/tankimisteenuste osutamine on jätkuvalt killustatud ning valdavalt need puuduvad. **Alternatiivkütuste taristu direktiivi eelseisva läbivaatamisega** seoses kaalub komisjon võimalusi seada siduvad eesmärgid taristu kasutuselevõtuks ning võtta täiendavaid meetmeid, et tagada taristu ja selle kasutamise teenuste täielik koostalitlusvõime kõigi alternatiivkütustel töötavate sõidukite jaoks. Peamised lahendamist vajavad küsimused on tarbijate piisav teavitamine, et teha lõpp praegusele läbipaistvuse puudumisele hinnakujunduses, ning sujuvate piiriüleste maksete hõlbustamine. Lisaks nõuab akutoitena elektrisõidukite ja muude elektromobiilsuse võimaluste eeldatav ulatuslik kasutuselevõtt nende sujuvat lõimimist elektrivõrku. Aruka laadimistaristu kasutuselevõtt aitab tagada hoiustamisvõimsuse ja elektrisüsteemi paindlikkuse. Lisaks alternatiivkütuste taristu direktiivi läbivaatamisele vaadatakse läbi üleeuroopalise transpordivõrgu (TEN-T) määrus ja muud poliitikavahendid, näiteks uuesti sõnastatud taastuenergiadirektiiv ja sealne elektriarestvuse mehhanism ning hoonete energiatõhususe direktiiv, et seada kõrgemad eesmärgid hoonetes leiduvate laadimispunktide kohta. Komisjon tagab ELi energiasüsteemi lõimimise strateegia ja vesinikustrateegia kohaste algatuste raames vajalike võrguinvesteeringute ühtlustamise.

¹⁶ See võib vähendada lennustranspordi tekitatavat heidet kuni 10 % ning ka lennuliikluse korraldamine võib aidata vähendada lennunduse muust kui CO₂-heitest tingitud kliimamõju.

¹⁷ COM(2020) 575 final, „2021. aasta kestliku majanduskasvu strateegia“.

¹⁸ Vajalike avalike laadimispunktide arvu hinnatakse üksikasjalikult alternatiivkütuste taristu direktiivi läbivaatamise tulemustele lisatud mõjuhinnangus.

¹⁹ Vajaduse korral kaasatakse ka muid turuosalisi ja rahastajaid. Sellega seoses on eriti vaja edendada laadimistaristut era- ja avaliku sektori hoonetes: valdav osa laadimisest toimub kodus või tööl. Tegevus viiakse igakülgset kooskõlla käimasoleva renoveerimislaenalgatusega ja tagatakse tugev vastastikune mõju nende kahe algatuse vahel. Selle protsessi tulemuste kinnitamiseks loob komisjon laadimis- ja tankimisalgatuse kõrgetasemelise tööühma.

24. **Sadamad ja lennujaamad** on meie rahvusvaheliste ühendusvõimaluste ning Euroopa majanduse ja piirkondade jaoks äärmiselt olulised. Parimad tavad, mida järgivad kõige säästvamad lennujaamad ja sadamad,²⁰ et saada heitevabadeks transpordisõlmedeks, peavad muutuma uueks tavapäraseks töökorralduseks ja tagama säästvamad ühendusvõimalused. Sadamatest ja lennujaamadest peaksid saama mitmeliigilise liikuvuse ja transpordi sõlmed, kus on ühendatud kõik asjakohased transpordiliigid. Tänu sellele paraneb kohapealse õhu kvaliteet ja seeläbi ka läheduses elavate inimeste tervis. Sisevee- ja meresadamatel on suur potentsiaal saada uuteks saastevaba energia keskusteks, kus on kasutusel lõimitud elektrisüsteemid, vesinik ja muud vähese CO₂-heitega kütused ning kus katsetatakse jäätmete korduskasutamist ja rakendatakse ringmajanduse põhimõtteid.
25. Komisjon esildab **meetmed, mille abil muuta meie lennujaamad ja sadamad keskkonnahoidlikuks**, stimuleerides taastuvallikatest toodetud kütuste ja vähese CO₂-heitega kütuste kasutuselevõttu ning varustades sadamates asuvad laevad ja lennujaamades asuvad õhusõidukid fossiilenergia asemel taastuvenergiaga, stimuleerides uute, keskkonnasäästlikumate ja vaiksemate õhusõidukite ja laevade väljatöötamist ja kasutamist, vaadates läbi lennujaamatasud, muutes lennujaamades toimuva maapealse liikumise ning sadamateenused ja -toimingud keskkonnahoidlikumaks, optimeerides sadamakülastuste arvu ning kasutades laialdasemalt arukat liikluskorraldust. Komisjon jälgib ka seda, kuidas on rakendatud Euroopa Liidu Lennundusohutusameti (EASA) aruandes soovitatud meetmeid, mis on seotud lennunduse muust kui CO₂-heitest tingitud kliimamõju ajakohastatud analüüsiga.²¹
26. Suurenema peavad **avaliku ja erasektori investeeringud** kohalikku taastuvenergia tootmisse, säästvama mitmeliigilise transpordi kättesaadavusse ning lennuki- ja laevapargi uuendamisse²². Mõne sellise investeeringu puhul oleks hea kehtestada asjakohased säästvuse taksonoomia kriteeriumid, mis kajastavad iga transpordiliigi eripära, sealhulgas heitevabale transpordile ülemineku ajal. Sama kasulik võib olla ka läbivaadatud laenupoliitika, mille üle otsustab Euroopa Investeeringuspank (EIP).
27. Koos alternatiivsete laevakütuste kasutuselevõttuga tuleks nullsaaste eesmärgi saavutamiseks pingutada, et laevandussektori üldist keskkonnajalajälge oluliselt vähendada. Esikohale tuleks seada ulatuslike nn **heitekontrollipiirkondade** loomine kõigis ELi vetes eesmärgiga saavutada lõpuks olukord, et merepiirkondades, rannikualadel ja sadamates on laevandusest tulenev õhu- ja veesaaste null. Eelkõige on komisjon suunanud oma jõupingutused Vahemerele ja kavatseb alustada samasugust tööd Mustal merel. Lisaks vaadatakse läbi ELi õigusaktid laevade ringlussevõtu kohta,²³ et määrata kindlaks võimalikud meetmed nende õigusaktide tugevdamiseks, st et veelgi edendada ohutuid ja säästvaid laevade ringlussevõtu tavasid.

Praeguse fossiilkütustest sõltuvuse vähendamise vahe-eesmärgid²⁴:

²⁰ Näiteks algatused „EcoPorts“ ja „Airport Carbon Accreditation“ (lennujaamade CO₂-heite akrediteerimine), mille on välja töötanud vastavalt Euroopa Meresadamate Organisatsioon (ESPO) ja Rahvusvahelise Lennuväljade Nõukogu Euroopa esindus (ACI EUROPE).

²¹ Vt COM(2020) 747 final, „Ajakohastatud analüüs lennunduse muust kui CO₂-heitest tingitud kliimamõju kohta ning heitkogustega kauplemise süsteemi käsitleva direktiivi artikli 30 lõike 4 kohased võimalikud poliitikameetmed“.

²² Näiteks väheneb praegu juba olemas olevate uusima põlvkonna õhusõidukite kasutamisega CO₂-heide 20–25 %, samuti väheneb müratase.

²³ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. novembri 2013. aasta määrus (EL) nr 1257/2013 laevade ringlussevõtu kohta ning määruse (EÜ) nr 1013/2006 ja direktiivi 2009/16/EÜ muutmise kohta (ELT L 330, 10.12.2013, lk 1).

²⁴ Võttes ka arvesse lisatud komisjoni talituste töödokumendis esitatud analüüsi, on need vahe-eesmärgid seatud selleks, et tõendada Euroopa transpordisüsteemi arenemist vastavalt säästva, aruka ja vastupidava liikuvuse eesmärkidele, näidates sellega, kui ambitsioonikas peab meie edasine poliitika olema.

- 1) 2030. aastaks on kasutusel vähemalt 30 miljonit heiteta autot ja 80 000 heiteta veoautot;
- 2) 2050. aastaks on peaaegu kõik autod, kaubikud, bussid ja uued raskeveokid heitevabad;
- 3) heiteta ookeanilaevad ja suured heiteta õhusõidukid jõuavad turule vastavalt 2030. ja 2035. aastaks.

2.2 Et transpordiliikide vahel paremini valida, peame tegema säästvad alternatiivlahendused laialdaselt kättesaadavaks

28. Meie lähenemisviisi teine samm **näeb ette muuta säästvad alternatiivlahendused nüüd laialdaselt kättesaadavaks** täielikult lõimitud ja sujuvas mitmeliigilises liikuvussüsteemis. EL ei saa tugineda üksnes tehnoloogialahendustele: viivitamata on vaja võtta meetmeid meie liikuvussüsteemi kohandamiseks, et võidelda kliimamuutustega ja vähendada saastet. Mitmeliigilise transpordi puhul kasutatakse ära eri transpordiliikide tugevaid külgi, nagu mugavus, kiirus, hind, usaldusväärsus, prognoositavus, ning neid aspekte ühildades on võimalik pakkuda tõhusamaid inimeste ja kaupade transpordi lahendusi. COVID-19 pandeemia on näidanud, kui oluline on mitmeliigilisem transport kogu süsteemi vastupidavuse tugevdamisel ning kui valmis on üldsus säästvaid alternatiivseid reisimisviise kasutama.
29. **Inimesed on valmis kasutama säästvamaid transpordiliike**, eelkõige igapäevases liikuvuses, kusjuures selle ülemineku põhitingimusteks on liikuvusvõimaluste hind,²⁵ kättesaadavus ja kiirus. EL peab aitama luua asjakohased tingimused ohutute, konkurentsivõimeliste ja taskukohaste säästvate alternatiivlahenduste ulatuslikumaks kasutuselevõtuks. Kui sobivad alternatiivlahendused on olemas konkurentsivõimelise hinna, sageduse ja mugavusega, valivad inimesed säästvama transpordiliigi²⁶.
30. Samal ajal muutuvad **liikuvusharjumused ja tarbijate käitumine**. Praegu võimendab neid muutusi COVID-19 pandeemia ja neid toetavad suuresti digilahendused. Kaugtöö, videokonferentsid, e-kaubandus, jagatud ja koostööl põhinevate liikuvusteenuste kasutuselevõtt aitavad kõik kaasa liikuvussüsteemi praegusele ümberkujundamisele.

3. JUHTALGATUS – LINNADEVAHELISE JA LINNALISE LIKUVUSE KESKKONNA MUUTMINE SÄÄSTVAMAKS JA TERVISLIKUMAKS

31. On vaja otsustavaid meetmeid, et muuta transpordisektor igati mitmeliigiliseks säästvate ja arukate liikuvusteenuste süsteemiks. Selle saavutamiseks peaks Euroopa välja ehitama kvaliteetse transpordivõrgu, mis hõlmab kiirraudteeliine lühimarsruutidel ja keskkonnahoidlikke lennuteenuseid, millega veelgi katta pikamaarsruute. Komisjon teeb tööd selle nimel, et luua tingimused, mis võimaldavad transpordiettevõtjatel pakkuda reisijatele ELi piires 2030. aastaks CO₂-neutraalseid alla 500 km pikkusi graafikujärgseid ühisreise. Aastatel 2021–2022 peab komisjon seda eesmärki silmas asjakohaste ELi õigusaktide läbivaatamisel. Lennuettevõtjad peaksid konkurentsioõigust järgides müüma üha rohkem mitmeliigilise transpordi pileteid. Investeeringud peaksid olema suunatud vajaliku TEN-T taristu ajakohastamisele, et võimaldada üleminekut säästvamatele

²⁵ Eurobaromeetri eriuuring nr 495 näitas, et enamik autokasutajaid on oma igapäevases liikuvuses valmis kasutama keskkonnahoidlikumaid transpordiliike. Pikamaareiside puhul mõjutaks vastajaid valima keskkonnasõbralikuma alternatiivlahenduse selle samaväärne kiirus või hind.

<https://ec.europa.eu/commfrontoffice/publicopinion/index.cfm/survey/getsurveydetail/instruments/special/surveyky/2226>

²⁶ Näiteks alates kiirraudteeliini avamisest Barcelona ja Madridi vahel on suhe lennu- ja raudteetranspordi vahel muutunud: 2008. aastal moodustasid lennureisid sellel marsruudil 85 % ja rongireisid 15 %, kuid 2016. aastal oli see suhe 38/62 %.

transpordiühendustele. Võetakse meetmeid, et luua üldine transpordisüsteem, kus liikuvusvajaduste rahuldamiseks ja mitmeliigilise transpordi eri võimaluste stimuleerimiseks kasutatakse ELi investeeringuid, riigiabi, läbilaskevõime jaotamise eeskirju ja avaliku teenindamise kohustusi.

32. **Euroopa raudteeaasta 2021 on liikmesriikide, komisjoni ja raudteesektori jaoks suurepärase võimalus** edendada üleeuroopalisi transpordiühendusi. Tänu neljanda raudteepaketi rakendamisele ja raudteeturgude konkurentsile avamisele on raudteeveo-ettevõtjatel võimalik paremini reageerida klientide vajadustele, muuta oma teenused kvaliteetsemaks ja suurendada nende kulutõhusust. Kogu ELis kasutatav ühtne sõidukite tüübikinnituse süsteem vähendab ka piiriüleste raudteevedude kulusid. TEN-T, sealhulgas kiirraudteeliinide, lõplik väljaehitamine tagab paremad ühendused põhikoridorides. Raudteeliikluse muudab klientide jaoks meelepärasemaks ka see, kui suurendada reisijate teadlikkust oma õigustest ja mittediskrimineerivalt jagada reisiteavet, sealhulgas pakkudes otsepiletivõimalusi.
33. 2021. aastal esitab komisjon **tegevuskava pikamaa raudtee-reisijateveo ja piiriüleste raudtee-reisijateveo teenuste edendamiseks**. See kava tugineb liikmesriikide jõupingutustele muuta peamised linnadevahelised ühendused kiiremaks, hallates paremini läbilaskevõimet, koordineerides sõiduplaanide koostamist, koondades kokku veeremi ja täiustades sihipäraselt taristut, et soodustada uute rongiteenuste osutamist, sealhulgas öösel. Kõigile liikmesriikidele peaksid olema avatud sellekohased platvormid või muud organisatsioonilised struktuurid. Tuleks toetada teenuste katselist osutamist mõnel sellisel marsruudil, kus teenuste osutamisega on seotud kõik huvirühmad, ning avaliku teenindamise lepinguid ja avatud juurdepääsuga teenuseid kombineerides võiks katsetada uute ühenduste ja teenuste eri mudeleid, eesmärgiga viia 2030. aastaks ellu 15 katseprojekti.
34. Euroopa ühtset raudteepiirkonda tuleb tõhustada ja komisjon kaalub **meetmeid raudteeturu laiendamiseks**,²⁷ rahuldades raudteeveo-ettevõtjate vajadusi kvaliteetse läbilaskevõime järele ja maksimeerides raudteetaristu kasutamist. **Piiriüleste teenuste pileteid peaks saama lihtsamini kasutada ja osta**. Alates 2021. aastast hakkab komisjon tegema ettepanekuid reguleerivate meetmete kohta, mis võimaldaksid kasutada uuenduslikke ja paindlikke pileteid, mis hõlmavad ühendatult eri transpordiliike ja pakuvad reisijatele tegelikke võimalusi reisida uksest ukseni.
35. Nagu 2030. aasta kliimaeesmärgi kavas märgitud, vähendab ühistranspordi, jalakäigu ja jalgrattasõidu ning automatiseeritud, ühendatud ja mitmeliigilise liikuvuse osakaalu suurendamine märkimisväärselt transpordist tulenevat saastet ja ummikuid, eelkõige linnades, ning parandab inimeste tervist ja heaolu. **Seepärast peaksid linnad olema praegu ja edaspidi säästvamale transpordile üleminekul esirinnas**. Komisjon jätkab koostööd linnade ja liikmesriikidega selle tagamiseks, et kõikides TEN-T võrku transpordisõlmedena kuuluvates suurtes ja keskmise suurusega linnades oleks 2030. aastaks kasutusel säästva linnalise liikumiskeskonna kava. Kõnealused kavad peaksid sisaldama uusi eesmärke, näiteks et transpordis heidet ei teki ja liikluses hukkunute arv on null. Aktiivsete transpordiliikide, nagu jalgrattasõidu osakaal on suurenenud ja linnad on teatanud rohkem kui 2 300 kilomeetri lisandumisest jalgrattataristusse. Järgmisel kümnendil tuleks seda näitajat kahekordistada ja lisada veel kuni 5 000 km ohutuid jalgrattateid. Komisjonil on ka plaanis töötada välja uus kliimaneutraalseid ja nutikaid linnu

²⁷ Eelkõige hindab komisjon määruse (EL) nr 913/2010 koostoimet direktiiviga 2012/34/EL, määrusega (EL) nr 1315/2013 ja direktiiviga 92/106/EMÜ.

hõlmav ülesanne²⁸ kui strateegiline prioriteet ühismeetmete jaoks, mille eesmärk on vähendada 2030. aastaks CO₂-heidet paljudes Euroopa linnades.

36. Digilahenduste võimaldatav sujuv mitmeliigiline transport on väga oluline linna- ja linnalähipiirkondade jaoks. Suurenev surve reisijateveosüsteemidele on suurendanud **nõudlust selliste uute ja uuenduslike lahenduste järele**, kus vastavalt liikuvuse kui teenuse kontseptsioonile lõimitakse eri transporditeenused üheks nõudmise korral osutatavaks teenuseks. Samal ajal minnakse paljudes linnades juba üle jagatud ja koostööl põhinevatele liikuvusteenustele (ühisautod, -jalgrattad, sõiduvahendus ja muud mikroliikuvuse viisid), mida hõlbustavad vaheplatvormid, mis aitavad vähendada sõidukite arvu igapäevaliikluses.
37. EL ja liikmesriigid peavad vastama kodanike ootustele seoses puhtama õhu, vähesema müra ja ummikutega ning tegema lõpu surmaga lõppevatele õnnetusjuhtumitele linnatänavatel. Vaadates läbi linnalise liikumiskeskonna paketi, et arendada ja toetada neid säästvaid ja tervislikke transpordiliike, aitab komisjon **täiustada linnalist liikumiskeskonda käsitlevat praegust Euroopa raamistikku**. Vaja on selgemaid suuniseid liikuvuse korraldamise kohta kohapeal ja piirkonnas, sealhulgas parema linnaplaneerimise kohta, ning maa- ja linnalähipiirkondade ühendatuse kohta, et pakkuda pendeltöötajatele säästva liikuvuse võimalusi. Linnalise liikumiskeskonna tähtsust TEN-T üldises toimimises tuleks arvesse võtta ka Euroopa poliitikasuundade ja rahalise toetuse puhul ning näha ette nn esimese ja viimase kilomeetri lahendused, mis hõlmavad mitmeliigilise liikuvuse sõlmpunkte, pargi-ja-sõida-rajatisi ning ohutut jalakäigu- ja rattasõidutaristut.
38. Komisjon otsib võimalusi, kuidas tagada, et reisijate nõudetransport (taksod ja erarendisõidukid) muutuks säästvamaks ja pakuks kodanikele tõhusaid teenuseid, säilitades samal ajal sujuvalt toimiva ühtse turu ning tegeldes sotsiaal- ja ohutusprobleemidega. Samuti **aitab komisjon linnadel ajakohastada oma poliitikavahendeid**, sealhulgas sellistes valdkondades nagu mikroliikuvus, heiteta sõidukite, sealhulgas busside ja parvlaevade hangete²⁹ toetamine ning seonduv taristu. Parem teave vähese heitega ja heitevabade alade ning ühtsete märgiste kohta ning sõidukite digilahendused võivad aidata säilitada ühtse turu hea toimimise ja lihtsustada põhivabaduste teostamist.

4. JUHTALGATUS – KESKKONNAHOIDLIKUMAD KAUBAVEOD

39. Euroopa roheline kokkuleppe kohaselt tuleb oluline osa (75 %) praegu maanteel toimuvatest sisemaavedudest **viia üle raudteele ja siseveeteedele**. Euroopas toimuvaid kaubavedusid võivad aidata keskkonnanahoidlikumaks muuta ka **lähimereveod** ja tõhusad heiteta sõidukid. Seepärast on vaja kiiresti võtta meetmeid, arvestades senist vähest edu sellel alal: näiteks vähenes raudteevedude osakaal sisemaa-kaubavedudes 18,3 %-lt 2011. aastal 17,9 %-le 2018. aastaks³⁰.

²⁸ Euroopa teadus- ja innovatsiooniülesannete eesmärk on leida lahendusi maailma suurimatele probleemidele. Need on 2021. aastal algava raamprogrammi „Euroopa horisont“ üks lahutamatu osa.

https://ec.europa.eu/info/horizon-europe/missions-horizon-europe/climate-neutral-and-smart-cities_et

²⁹ Näiteks on komisjoni algatuse „Suurhankijad kliima ja keskkonna heaks“ põhieesmärk soodustada Euroopas strateegiliste riigihangete puhul partnerlussuhteid selliste suurte avaliku sektori hankijate vahel nagu linnad, piirkonnad, haiglad, kesksed hankijad, kommunaalettevõtted jne, kes tegelevad konkreetsete projektide ja samalaadsete probleemidega. Selle eesmärgi saavutamiseks soodustatakse koostööd suurhankijate vahel strateegiliste riigihangete valdkonnas, et suunata innovaatiliste kaupade, teenuste ja tööde turgu.

³⁰ Ligikaudu pool raudtee-kaubaveo kogumahust moodustavad piiriülesed veod. See annab raudtee-kaubaveole tugeva Euroopa mõõtme ja on seetõttu veelgi tundlikum koostalitluse ja riikide raudteevõrkude koostöö puudumise suhtes, mis võib mõjutada sektori konkurentsivõimet. Kui varem veeti raudteel tavapärast näiteks tooraineid, siis nüüd on see majandusharu oluliselt muutunud ja väärtuslikemate kaupade täpselt ajastatud veod vajavad teistsuguseid teenuseid.

40. Selleks et muuta veod Euroopas keskkonnahoidlikumaks, tuleb **ühendvedude kohta praegu kehtiv raamistik märkimisväärselt ümber kujundada** ja tõhusaks vahendiks muuta. Kaaluda tuleks võimalusi vaadata läbi õigusraamistik, näiteks kombineeritud vedu käsitlev direktiiv, ning kehtestada majanduslikud stiimulid nii vedude kui ka taristu jaoks. Stimuleerivad mehhanismid peaksid põhinema sõltumatul tulemuslikkuse jälgimisel vastavalt transpordi ja logistikasüsteemi tekitatava heite mõõtmist käsitlevale Euroopa raamistikule.
41. Selline **süsteemi ümberkujundamine peab hõlmama mitmeliigilise transpordi logistikat** nii linnapiirkondades kui ka neist väljaspool. E-kaubanduse osakaalu suurenemine on märgatavalt muutnud tarbimisharjumusi, ent seejuures tuleb arvesse võtta miljonite saadetiste väliskulusid, sealhulgas tühisõitude ja tarbetute sõitude arvu vähendamist. Sellest tulenevalt peaks säästva linnalise liikuvuse planeerimisel võtma spetsiaalsetes säästva linnalise liikuvuse kavades arvesse ka kaubavedusid. Tänu sellistele kavadele võetakse kiiremini kasutusele juba olemas olevad heitevabad lahendused, sealhulgas kaubaveojalgrattad, automaattarned ja droonid (mehitamata õhusõidukid), ning kasutatakse paremini ära linnade siseveeteid.
42. **Ümberlaadimistaristu**, eelkõige sisemaal asuvate mitmeliigilise transpordi terminalide **nappus** torkab Euroopa teatavates osades eriti silma ja sellele tuleks pöörata tähelepanu eelisjärjekorras. Välja tuleks ehitada mitmeliigilise transpordi taristus puuduvad ühendused. Lisaks peaks transpordisüsteem tänu täiustatud ümberlaadimistehnoloogiale üldiselt tõhusamalt toimima. EL vajab mitmeliigilise transpordi andmete vahetust ja arukaid liikluskorraldussüsteeme kõikide transpordiliikide kohta. Kokkuvõtteks võib öelda, et mitmeliigilise transpordi terminalides peavad olema ühendatud kõik kaubaveoliigid ja komisjon kavandab algatusi, et ELi-poolne rahastamine ja muud poliitikavaldkonnad, sealhulgas teadusuuringute ja innovatsiooni toetamine, oleksid paremini suunatud nende probleemide lahendamisele ja et samal ajal järgitaks igakülgset liidu rahvusvahelisi kohustusi. Selle eesmärgi saavutamist toetab ka see, kui vaadata läbi raudteesektorile antava riigiabi eeskirjad, mille näol on juba tegemist mitmeliigilise transpordi riikliku rahastamise paindliku raamistikuga.
43. Viimastel aastatel on innovaatilised ettevõtted näidanud, et raudtee-kaubavedu võib olla usaldusväärne ja klientidele meelepärane. Siiski takistavad selle tulemuslikku toimimist ikka veel paljud siseriiklikud eeskirjad ja tehnilised tõkked. **Raudtee-kaubavedusid tuleb oluliselt soodustada**, suurendades läbilaskevõimet, tugevdades piiriülest koordineerimist ja koostööd raudteetaristu-ettevõtjate vahel, parandades raudteevõrgu üldist haldamist ning võttes kasutusele uusi tehnoloogialahendusi, nagu digiühendused ja automatiseerimine. Komisjon teeb ettepaneku vaadata läbi raudtee-kaubaveokoridore ja TEN-T põhivõrgukoridore reguleerivad määrused. Nende koridoride lõimimine Euroopa transpordikoridoride hulka, seades tähelepanu alla sellised kiire mõjuga meetmed nagu rongi pikkus, veeremi gabariit ja täiustatud käitamiseeskirjad, aga ka peamiste puuduvate ühenduste lõplik väljaehitamine ja põhivõrgu kohandamine täielikult kaubaveovõimeliseks tugevdavad ühendvedude edendamisele suunatud tegevuse seda osa, mis on seotud taristuga. Komisjon teeb ettepaneku täiustada raudtee läbilaskevõime jaotamise eeskirju vastavalt käimasolevale projektile sõidugraafikute muutmise kohta, et võimaldada täiendavate paindlike rongiliinide käitamist. Raudteemüraprobleeme on võimalik leevendada raudteemüra käsitlevate Euroopa normide rakendamisega.
44. Kuigi tänu järjestikustele tegevusprogrammidele³¹ on **siseveetransport** suures osas säilitanud oma osatähtsuse teiste transpordiliikide seas,³² on ka selles valdkonnas vaja võtta

³¹ NAIADES I ja II. https://ec.europa.eu/transport/modes/inland/promotion/naiades2_en.

meetmeid, et saavutatut säilitada ja seni rakendamata võimalusi säästvalt ära kasutada – seda nii TEN-T koridoride puhul kui ka nendes sisemaalinnades, kus tänu siseveeteedele on võimalik logistikat selle viimasel kilomeetril keskkonnahoidlikult korraldada. Selle potentsiaali ärakasutamiseks käivitab komisjon programmi NAIADES III, et lahendada selliseid põhiprobleeme nagu vajadus uuendada praamiparke ja muuta rahastamine kättesaadavamaks, tagades samal ajal täieliku vastavuse keskkonnapoliitikale, eelkõige veepoliitika raamdirektiivile ja elupaikade direktiivile.

45. Lisaks on tänu TEN-T raames meremagistraalidele antava toetuse tulemuseks see, et **lähimerevedudega** transporditakse rohkem kaupa säästvamalt. EL peab olema nüüd ka eeskujuks ning muutma Euroopa merepiirkonnad säästvaks, arukaks ja vastupidavaks.

Säästvamatele transpordiliikidele suunatud aktiivsemat tegevust käsitlevad vahe-eesmärgid³³:

- 4) 2030. aastaks peaksid alla 500 km pikkused graafikujärgsed ühisreisid olema ELis CO₂-neutraalsed;
- 5) 2030. aastaks kahekordistub ja 2050. aastaks kolmekordistub kiirrongiliikluse maht³⁴;
- 6) 2030. aastaks on Euroopas vähemalt 100 kliimaneutraalset linna;
- 7) 2030. aastaks suureneb raudteekaubavedu maht 50 % ja 2050. aastaks see kahekordistub³⁵;
- 8) 2030. aastaks suureneb siseveevedude ja lähimerevedude maht 25 % ja 2050. aastaks 50 %³⁶.

2.3 Heitevaba liikuvuse saavutamiseks peame võtma kasutusele õiged stiimulid

46. Meie lähenemisviisi kolmanda sambana **tuleb transpordikasutajaid rohkem stimuleerida valima säästvamaid lahendusi**. Need stiimulid on peamiselt majanduslikud, täpsemalt CO₂-heite maksustamine, üldine maksusüsteem ja taristumaksusüsteem, kuid lisaks sellele tuleks kasutajaid paremini teavitada.

5. JUHTALGATUS – CO₂-HEITE MAKSUSTAMINE JA TRANSPORDIKASUTAJATE PAREM STIMULEERIMINE

47. Hoolimata sellest, et pikka aega on kehtinud poliitilised kohustused seoses transpordihinna õiglase ja tõhusa kujundusega, on edu saavutatud vähe. Põhimõtteid „saastaja maksab“ ja „kasutaja maksab“ tuleb viivitamata rakendada kõigi transpordiliikide suhtes. Ainuüksi nende keskkonnamõjuga seotud väliskulud³⁷ ulatuvad igal aastal 388 miljardi euron. Võttes arvesse neid väliskulusid, kannavad kõik kulud transpordikasutajad, selle asemel et

³² Aastatel 2005–2017 suurenes siseveetranspordi osakaal 6 %.

³³ Võttes ka arvesse lisatud komisjoni talituste töödokumendis esitatud analüüsi, on need vahe-eesmärgid seatud selleks, et tõendada Euroopa transpordisüsteemi arenemist vastavalt säästva, aruka ja vastupidava liikuvuse eesmärkidele, näidates sellega, kui ambitsioonikas peab meie edasine poliitika olema.

³⁴ Võrreldes 2015. aastaga.

³⁵ Võrreldes 2015. aastaga.

³⁶ Võrreldes 2015. aastaga.

³⁷ Uuringus „Sustainable Transport Infrastructure Charging and Internalisation of Transport Externalities“ (Säästva transporditaristu maksustamine ja transpordi väliskulude arvessevõtmine) (juuni 2019) käsitleti otsest CO₂-heidet ja õhusaasteainete heidet, energiatootmisest tulenevat kaudset CO₂-heidet ja õhusaasteainete heidet, õhusaastet ning ülemäärast müra ja elupaikade kahjustamist. Sektorist kogutakse makse ja tasusid kokku hinnanguliselt vähemalt 340 miljardit eurot. Uuringu kohaselt lisandub ummikute tingitud viivituste tõttu sellele veel kuni 228 miljardi eurot. Liiklusõnnetuste väliskulud ulatusid hinnanguliselt 250 miljardi euron. Uuringus hinnati ka taristuga seotud kogukuludeks 256 miljardit eurot. Sadamate ja lennujaamadega seotud maksudest ja taristukuludest on käsitletud üksnes peamisi neist. Kõik näitajad on EL 27 kohta.

Allikas: „Study Sustainable Transport Infrastructure Charging and Internalisation of Transport Externalities“ (juuni 2019)
https://ec.europa.eu/transport/themes/sustainable/internalisation-transport-external-costs_en

jätta need ühiskonnas teiste kanda, ja see sunnib tegutsema säästvamate ja väiksemate väliskuludega transpordiliikide väljaarendamise suunas. **Seepärast töötab komisjon välja tervikliku meetmekogumi, et tagada õiglane ja tõhus hinnakujundus kõikide transpordiliikide puhul.** Heitkogustega kauplemise süsteem, taristumaksud ning energia- ja sõidukimaksud peavad moodustuma vastastikku ühilduvate, üksteist täiendavate ja sidusate poliitikavalikute alusel.

48. Selleks et võtta arvesse CO₂-heite kulusid, **on CO₂-heite maksustamise kõige olulisem vahend ELi heitkogustega kauplemise süsteem (ELi HKS).** Komisjon teeb ettepaneku laiendada ELi HKS-i meretranspordisektorile. Lennundussektori puhul tehakse ettepanek vaadata läbi ELi HKS-i direktiiv, eelkõige selleks, et vähendada lennuettevõtjatele tasuta eraldatavate lubatud heitkoguste ühikute (LHÜd) arvu. Nagu Euroopa rohelises kokkuleppes juba märgitud, võiks süsteemi edasi laiendada ka maanteetranspordist ja hoonetest pärit heitele ning praegu koostatakse selle kohta mõjuhinnaangut. Heite edasiseks vähendamiseks võib ELi HKSist saadava tulu investeerida ELi teadusuuringutesse ja innovatsiooni. Komisjon teeb ka ettepaneku rakendada rahvusvahelise lennunduse CO₂-heite kompenseerimise ja vähendamise süsteemi³⁸ (CORSIA), mille töötas välja ICAO, ja vaadata 2021. aastal läbi HKS-i direktiiv. IMO-s püüab EL jätkata arutelusid, mis käsitlevad turupõhiseid vahendeid kui keskpika perioodi meetmeid, et rakendada kasvuhoonegaaside vähendamise strateegiat.
49. **Fossiilkütuste toetamine tuleks lõpetada.** Energia maksustamise direktiivi läbivaatamisel seab komisjon eesmärgiks viia energiatoodete ja elektrienergia maksustamine kooskõlla ELi energia- ja kliimapolitikaga. Mõju käimasoleva hindamise raames uurib ta põhjalikult praegusi maksuvabastusi, sealhulgas lennuki- ja laevakütuste suhtes tehtud maksuvabastusi, ning teeb ettepaneku selle kohta, kuidas kõige paremini kõrvaldada kõik lüngad 2021. aastal. Rohkem tuleks ühtlustada eri kütuste energiasisalduse maksustamist ning paremini stimuleerida säästvate transpordikütuste kasutuselevõttu.
50. **Märgatavalt tõhusamalt tuleb maksustada taristu kasutamist,** seda eelkõige maanteetranspordis. See on oluline taristule tekitatava kahju kulude arvessevõtmiseks, kuid sama hädavajalik on käsitleda ühiskonnale saastest ja ummikutest tekkivate kulude küsimust. Komisjon kutsub Euroopa Parlamenti ja nõukogu tungivalt üles tegutsema vastavalt komisjoni ettepanekule muuta eurovinjeti direktiivi ja püüdma saavutada Euroopa rohelise kokkuleppe eesmäärke. Arukas, vahemaapõhine teekasutuse maksustamine eri määraga sõltuvalt sõiduki tüübist ja kasutusajast on tõhus vahend, mille abil stimuleerida säästvaid ja majanduslikult tõhusaid transpordiviise, korraldada liiklust ja vähendada ummikuid.
51. Praegu ei võta ei reisi kavandavad isikud ega tarneid korraldavad kaubasaatjad/logistikaettevõtjad piisavalt arvesse keskkonnajalajälge. Seda osaliselt seepärast, et neil ei ole **õiget teavet**, muu hulgas olemasolevate alternatiivide kohta. **Kõige säästvam valikuvariant tuleks selgelt välja tuua.** Kui tarbijatele antakse reisi keskkonnajalajälje kohta piisavalt teavet ja kui neil on süstemaatilisemalt võimalik seda jälge vabatahtlikult korvata, on tarbijatel ja ettevõtjatel võimalik teha säästvamaid tarne- ja transpordivalikuid.
52. Seepärast kavatseb komisjon **kehtestada transpordi- ja logistikasektorist tuleneva kasvuhoonegaaside heite ühtlustatud mõõtmise Euroopa raamistiku**, mis põhineb ülemaailmsel standardil ja mida saaks kasutada selleks, et anda ettevõtjatele ja lõppkasutajatele hinnang nende valikute CO₂-jalajälje kohta ning suurendada lõppkasutajate ja tarbijate nõudlust säästvamate transpordi- ja liikuvuslahenduste järele,

³⁸ <https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Pages/default.aspx>

vältides samal ajal ökoeksitamist. Konkreetse reisi CO₂-jalajälge käsitlevast teabest võib saada uus reisijaõigus ja sel juhul tuleks seda kohaldada kõigi transpordiliikide suhtes.

53. See, kuidas me keskkonnamõju vähendada suudame, sõltub olulisel määral meie valikutest. **Euroopa kliimapaktiga** esitletakse ja toetatakse paljusid võimalusi, kuidas kodanikud saavad tõhusalt, tervislikumalt ja vähem saastavalt liikuda. See aitab oluliselt suurendada heitevaba liikuvuse alast teadlikkust, edendada sellist liikuvust ning võtta meetmeid ettevõtete ja linnade liikuvuse keskkonnahoidlikumaks muutmise strateegiate raames.

Vahe-eesmärgid³⁹ transpordi väliskulude arvessevõtmise kohta, sealhulgas ELi heitkogustega kauplemise süsteemi kaudu:

9) 2030. aastaks suudab raudtee- ja veetranspordil põhinev ühendvedu konkureerida ELi maanteeveoga võrdsetel alustel⁴⁰.

10) Transpordikasutajad katavad kõik transpordi väliskulud ELis hiljemalt 2050. aastaks.

3 ARUKAS LIKUVUS – SUJUVA, OHUTU JA TÕHUSA ÜHENDATUSE SAAVUTAMINE

54. Inimesed peaksid saama nautida sujuvat mitmeliigilist transporti kogu teekonna vältel tänu säästvatele liikuvusvalikutele, mida üha enam juhitakse digiteerimise ja automatiseerimisega. Kuna innovatsioon kujundab reisijate ja kauba liikuvust tulevikus, tuleks kehtestada sobiv raamistik ja tagada selle ellurakendamise võimalused, et hõlbustada üleminekut oluliselt tõhusamale ja säästvamale transpordisüsteemile.

55. Üldsuse ja ühiskonna heakskiit on eduka ülemineku võti, mistõttu järgitakse jõupingutuste tegemisel Euroopa väärtusi, eetikanorme, võrdsust, andmekaitset ja eraelu puutumatust käsitlevaid õigusnorme ning esmatähtsaks peetakse küberturvalisust.

6. JUHTALGATUS – ÜHENDATUD JA AUTOMATISEERITUD MITMELIIGILISE LIKUVUSE ELLUVIIMINE

56. **EL peab täielikult ära kasutama arukaid digilahendusi ja intelligentseid transpordisüsteeme.** Ühendatud ja automatiseeritud süsteemidel on tohtu potentsiaal parandada põhjalikult kogu transpordisüsteemi toimimist ning aidata kaasa meie säästvus- ja ohutuseesmärkide saavutamisele. Meetmetega toetatakse transpordiliikide lõimimist toimivasse mitmeliigilisse süsteemi.

57. Euroopa peab kasutama võimalusi, mida pakub **ühendatud, koostoimeline ja automatiseeritud liikuvuse süsteem (CCAM)**. CCAM võib pakkuda liikuvusvõimalusi kõigile, säästa väärtuslikku aega ja parandada liiklusohutust. Komisjon edendab teadusuuringuid ja innovatsiooni, tehes seda võimaluse korral programmi „Euroopa horisont“ raames kavandatud uue Euroopa partnerlusega CCAMi valdkonnas ja muude digitehnoloogiale keskenduvate partnerluste kaudu. Sellised partnerlused on olulised Euroopa teadusuuringute ja innovatsiooni ühise, sidusa ja pikaajalise tegevuskava väljatöötamisel ning rakendamisel, sest sinna on koondunud osalejad kogu väärtusahelast. EL peab tagama, et jõupingutused on hästi koordineeritud ja tulemused jõuavad turule. Näiteks tuleb tegeleda asjaomaste liiklusreeglite puuduliku ühtlustamise ja koordineerimise ning automatiseeritud sõidukeid hõlmava vastutusega. Eesmärk on muuta Euroopa maailma liidriks CCAM-teenuste ja -süsteemide arendamisel ja kasutuselevõtmisel ning anda sellega

³⁹ Võttes ka arvesse lisatud komisjoni talituste töödokumendis esitatud analüüsi, on need vahe-eesmärgid seatud selleks, et tõendada Euroopa transpordisüsteemi arenemist vastavalt säästva, aruka ja vastupidava liikuvuse eesmärkidele, näidates sellega, kui ambitsioonikas peab meie edasine poliitika olema.

⁴⁰ Arvessevõetud väliskulude osakaal.

märkimisväärne panus Euroopa juhtpositsiooni saavutamisse ohutu ja säästva maanteetranspordi valdkonnas⁴¹.

58. Komisjon uurib võimalusi, kuidas olemasoleva ameti või muu asutuse kaudu **täiendavalt toetada ohutut, arukat ja säästvat maanteetransporti**. Nimetatud asutus võiks toetada intelligentsete transpordisüsteemide ning säästva, ühendatud ja automatiseeritud liikuvuse kasutuselevõttu ja haldamist kogu Euroopas. Ta võib hõlbustada asjakohaste tehniliste eeskirjade koostamist, sealhulgas seoses automatiseeritud sõidukite piiriülese kasutamise ning laadimis- ja tankimispunktide taristu kasutuselevõttuga, mis on ette nähtud liidu õigusaktidega ja mille võtab vastu komisjon. Sellised eeskirjad peaksid omakorda sünergia liikmesriikide vahel. Kõnealune asutus võiks näiteks koostada tehnoloogilise meetodite kavandid, täita muid konkreetseid liiklusohutusega seotud ülesandeid ja koguda asjakohaseid andmeid. Samuti võiks ta täita konkreetseid ülesandeid maanteetranspordi valdkonnas suurte häirete korral, nagu COVID-19 pandeemia, kus on olnud vaja erakorralisi meetmeid ja lahendusi, näiteks rohelised transpordikoridorid⁴².
59. **Mitmeliigiliste reiside kavandamine ja piletite ostmine** on tülikas, sest puudub kogu ELi hõlmav integreeritud ja mitmeliigilist transporti käsitlevat teavet, piletimüüki ja makseteenuseid soodustav raamistik. Lahendada tuleks probleemid, mis on seotud andmete ebapiisava kättesaadavuse ja neile juurdepääsuga, tarnijate ja müüjate vahelise ebaoptimaalse koostööga, mõnel juhul digipiletite puudumisega, maksesüsteemide ebapiisava koostalitlusega ning mitmesuguste erinevate litsentsimis- ja levitamislepingutega. EL peab muutma oma õigusraamistikku, et toetada mitmeliigilisi reise, broneerimis- ja piletimüügiteenuseid, uurides samas nende veebipõhiste vahendajate ja mitmeliigiliste digiteenuste osutajate õigusi ja kohustusi, kes tegelevad piletimüügi- ja/või liikuvusteenustega. Komisjon uurib, kas andmete jagamine, sealhulgas piletihindade kohta, maantee- ja raudtee-reisijateveo teenuste puhul ning müügitingimused on eesmärgipärased. Samal ajal tuleb edasi arendada arukaid ja koostalitlusvõimelisi makseteenuseid ja pileteid. Nende muutmine mis tahes asjakohases riigihankelepingus standardnõudeks edendaks nende ulatuslikumat kasutamist.
60. Sujuv reisikogemus ja teabevahetuse digiteerimine on eriti olulised maismaatranspordi puhul. **Tulevane liikuvussüsteem peaks pakkuma paberivabasid võimalusi kõikide transpordiliikide puhul**, seda nii elukutselistele kui ka erasõiduki juhtidele. Sujuvamale sõidukogemusele aitaksid kaasa sõidukijuhtide ja sõidukite elektroonilised tõendid ning kaubaveoteave, sealhulgas elektroonilised saatelehed, lihtsalt ja taskukohaselt kasutatavad piiriülesed autorenditeenused, parkimis- ja teemaksu kontaktivaba tasumine ning täpsem teave piirkondade kohta, kus linnad või kohalikud omavalitsused piiravad autode kasutamist ummikute vähendamiseks või õhukvaliteedi parandamiseks. Elektrooniliste tõendite ja kaubaveoteabe kättesaadavus hõlbustaks ka digitaalset eeskirjade täitmise tagamist, samas kui kaupade kindlakstegemine ja jälgimine reaalsajas oleks oluline samm digitaalse ühtse turu lõpliku väljakujundamise, reaalsajas majanduse ja roheülemineku suunas.
61. Tõeliselt aruka transpordisüsteemi loomiseks tuleb tegeleda ka **lähilaskevõime tõhusta jaotamise ja liikluskorraldusega**, et vältida lähilaskevõime kriitilise piiri saavutamist ja vähendada CO₂-heidet. Euroopa raudteeliikluse juhtimissüsteemi (ERTMS) kasutuselevõtt ja ühtne Euroopa taeva algatuse ellurakendamine on jätkuvalt komisjoni ja taasterahastu

⁴¹ Muud partnerlused, milles keskendutakse andmete ülekandmise põhiküsimustele, peaksid kaitsma kasutajaid ning andma neile selge ja läbipaistva ülevaate andmete kasutamisest ja edastamisest.

⁴² C(2020) 1897 final, komisjoni teatis rohelise transpordikoridori rakendamise kohta piirihaldusmeetmeid käsitlevate suuniste alusel, et kaitsta inimeste tervist ning tagada kaupade ja esmatähtsate teenuste kättesaadavus, ja COM(2020) 685 final, komisjoni teatis majanduse elushoidmiseks vajalike roheliste transpordikoridoride ajakohastamise kohta COVID-19 pandeemia taasleviku tingimustes.

„Next Generation EU“ prioriteedid: nende kasutuselevõtuga seotud investeeringuid võetakse täiel määral arvesse digikulutuste eesmärkide saavutamisel ja olulisel määral kliimakulutuste eesmärkide saavutamisel. Vaja on täiendavaid jõupingutusi rongide automatiseerimise ja lennuliikluse korraldamise süsteemide arendamiseks, näiteks ühisettevõtete kaudu. Komisjon kaalub selliseid ühisettevõtteid (nt ühisettevõtte Shift2Rail (S2R) ja SESAR) ja muid tulevasi partnerlusi programmi „Euroopa horisont“ raames. Laevaliikluse seire- ja teabesüsteemide (VTMIS) edasiarendamine võimaldab ohutult kasutusele võtta automatiseeritud ja autonoomsed mereoperatsioonid.

62. Selleks et raudteede automatiseerimine ja liikluskorraldus muutuksid piiriülestel põhiliinidel reaalsuseks, teeb komisjon ettepaneku **ajakohastada koostalitluse tehnilisi kirjeldusi (KTKd)**, et võtta kasutusele uued tehnoloogialahendused, nagu 5G ja satelliidiandmed, ning pakkuda hõlpsasti ajakohastatavat ja ühist süsteemiarhitektuuri. See on vajalik selleks, et ERTMSist saaks digitaalse raudteesüsteemi põhikomponent⁴³.
63. Lennunduses aitaks lennuliikluse tõhusam korraldamine sektorit moderniseerida ja säästvamaks muuta, aidates vähendada liigset kütusekulu ja CO₂-heidet, mis on tingitud ebatõhusatest lendudest ja õhuruumi killustatusest⁴⁴. **Ühtse Euroopa taeva lõplik väljakujundamine ja tõhus rakendamine** tagab ka paremad reisikogemused: ajakohastatud õigusraamistik ja digitaalne lennuliikluse korraldamise taristu aitavad vähendada kitsaskohti, võimaldades lendudel õigeaegsemalt väljuda ja saabuda. Seetõttu tuleks ühtset Euroopa taevast käsitlev õigusloomeprotsess viivitamata lõpule viia.

7. JUHTALGATUS – INNOVATSIOON, ANDMED JA TEHISINTELLEKT ARUKAMA LIIKUVUSE HUVIDES

64. **Esirinnas püsimiseks on oluline kujundada tuleviku liikuvust proaktiivselt, arendades ja kiites heaks uusi tehnoloogialahendusi ja teenuseid.** Seetõttu loob EL soodsad tingimused uute tehnoloogialahenduste ja teenuste arendamiseks ning kõik vajalikud seadusandlikud vahendid nende heakskiitmiseks. Lähitulevikus võime oodata droonide (mehitamata õhusõidukid) üha sagedasemat ja laialdasemat kasutamist kommertsrakendustes, autonoomsetes sõidukites, *Hyperloop*-sõidukites, vesiniklennukites, isiklikes elektrilistes õhusõidukites, elektritranspordis ja keskkonnahoidlikus linnalogistikasüsteemis. **Sellise murrangulise liikuvustehnoloogia jaoks on määrava tähtsusega soodne keskkond**, nii et EL võiks saada innovaatorite esmaseks kasutuselevõtukohaks. Idufirmad ja tehnoloogiaarendajad vajavad oma toodete katsetamiseks ja kasutuselevõtuks paindlikku õigusraamistikku. Komisjon töötab selle nimel, et hõlbustada katsetamist ja uuringuid ning muuta õiguskeskkond innovatsiooni jaoks sobivaks, toetamaks lahenduste kasutuselevõttu turul.
65. Komisjon **edendab uuenduslike ja säästvate tehnoloogialahenduste uurimist ja kasutuselevõttu transpordisektoris.** Investeeringud murrangulistesse lahendustesse sillutavad teed olulistele läbimurretele ja keskkonnakasule järgmistel aastatel ja kümnenditel. Täna ELi teadusprogrammid on lahenduste tulevase kasutuselevõtu jaoks üliolulised, nt selliste vahendite kaudu nagu Euroopa ühendamise rahastu, Ühtekuuluvusfond, Euroopa Regionaalarengu Fond või programm „InvestEU“.
66. **Komisjon toetab täielikult droonide ja mehitamata õhusõidukite kasutuselevõttu** ning arendab edasi asjakohaseid eeskirju, sealhulgas süsteemi „U-space“ kohta, et muuta need ohutu ja säästva liikuvuse edendamise jaoks sobivaks. Komisjon võtab vastu ka strateegia

⁴³ See aitab kiirendada raudteetoimingute digiteerimist tulevase raudtee-mobiilsidesüsteemi (FRMCS) abil ja nn gigabit-rongi kontseptsiooni rakendamist.

⁴⁴ See võib vähendada lennutranspordi tekitatavat heidet kuni 10 % ning ka lennuliikluse korraldamine võib aidata vähendada lennunduse muust kui CO₂-heidest tingitud kliimamõju.

„Drone Strategy 2.0“, milles esitatakse võimalikud viisid kõnealuse tehnoloogia ning selle õigus- ja ärikeskkonna edasiarendamiseks.

67. Selleks et muuta transpordisektoris digiüleminek reaalsuseks, **peab EL tagama, et on olemas selle peamised digitaalsed võimaldajad**, sealhulgas elektroonilised liikuvuskomponendid, võrgutaristu, pilvandmetöötlus, andmetehnoloogia ja -haldus ning tehisintellekt. EL peaks veelgi tugevdama oma digitaalse tarneahelaga seotud tööstuslikku võimekust. Selleks tuleb kavandada ja toota komponendid, tarkvaraplatvormid ja asjade interneti tehnoloogia transpordi ja liikuvuse täiendavaks elektrifitseerimiseks ja automatiseerimiseks⁴⁵.
68. Samuti peab EL tagama **digitaristu parima taseme ja tulemuslikkuse**, eelkõige **5G** kaudu, mis pakub laia teenusevalikut ja aitab eri liikuvusrakendusi rohkem automatiseerida. Lisaks on vaja teha täiendavaid jõupingutusi, et saavutada 2016. aasta 5G tegevuskavas⁴⁶ sätestatud eesmärk, mille kohaselt peab 5G-ühendusega taristu olema katkematult kättesaadav kogu Euroopa peamistes transpordikoridorides. Hästi toimiv digitaalne ühtne turg on väga oluline.
69. **Tehisintellekt**, mille keskmes on digitehnoloogia ja selle komponendid, muutub kõigi transpordiliikide automatiseerimisel väga oluliseks. Komisjon kavandab tipptasemel ja usaldusväärset tehisintellekti ökosüsteemi, mida kujundatakse teadusuuringute, innovatsiooni ja kasutuselevõtu rahastamisega programmide „Euroopa horisont“ ja „Digitaalne Euroopa“ kaudu. Sellega seoses toetab komisjon tehisintellekti katsetamise ja eksperimenteerimise võimalusi aruka liikuvuse jaoks programmi „Digitaalne Euroopa“ raames.
70. Transpordi- ja liikuvussektori digiüleminek nõuab täiendavaid jõupingutusi **andmete kättesaadavuse, neile juurdepääsu ja nende vahetamise** valdkonnas. Praegu takistavad seda sageli ebaselged regulatiivsed tingimused, ELi turu puudumine andmete kättesaadavaks tegemiseks, andmete kogumise ja jagamise kohustuse puudumine, andmete kogumise ja jagamise ühitamata vahendid ja süsteemid, eri standardid ja probleemid andmesuveräänsusega. Oluline on ka andmete, eelkõige reaalajaandmete ja statistika kättesaadavus, mis võimaldab pakkuda kodanikele paremaid teenuseid või tagab kaubaveo tarneahelate läbipaistvuse.
71. Seepärast teeb komisjon ettepaneku võtta täiendavaid meetmeid **Euroopa ühise liikuvusalase andmeruumi loomiseks**. Selles võetakse arvesse andmestrateegias⁴⁷ ja andmealases õigusaktis sätestatud horisontaalset juhtimist ning tehnoloogianeutraalsuse põhimõtet. Eesmärk on koguda, ühendada ja teha kättesaadavaks andmed ELi eesmärkide saavutamiseks alates säästvusest kuni mitmeliigilise transpordini. See liikuvusalane andmeruum peaks toimima kooskõlas muude oluliste süsteemidega, sealhulgas energia-, satelliitnavigatsiooni- ja telekommunikatsioonisüsteemidega, olles samal ajal küberturvaline ja vastates liidu andmekaitsestandarditele. Samal ajal tuleb säilitada võrdsed võimalused andmeväärtusahela jaoks, et edeneks innovatsioon ja tekiksid uued ärimudelid. Komisjon kaalub erinevaid regulatiivseid võimalusi, et anda operaatoritele turvaline ja usaldusväärne ruum oma andmete jagamiseks sektorite sees ja nende vahel, moonutamata seejuures konkurentsi ning järgides eraelu puutumatust ja liidu rahvusvahelisi kohustusi.
72. Kuna juurdepääs sõidukiandmetele on transpordiandmete jagamise ja aruka liikuvuse jaoks väga oluline, teeb komisjon 2021. aastal ettepaneku uue autoandmetele juurdepääsu

⁴⁵ EL suurendab oma toetust valdkonnale peamiste digitehnoloogiate ühissettevõtte kaudu ning toetust väikese energiatarbega ja turvaliste protsessorite tehnoloogiale.

⁴⁶ COM(2016)588 final, „5G Euroopa jaoks: tegevuskava“.

⁴⁷ COM (2020) 66 final, „Euroopa andmestrateegia“.

käsitleva algatuse kohta, mis sisaldaks tasakaalustatud raamistikku, mis tagab liikuvusteenuse osutajatele õiglase ja tulemusliku juurdepääsu sõidukiandmetele.

Aruka liikuvuse vahe-eesmärgid⁴⁸:

11) 2030. aastaks võimaldab sujuvat mitmeliigilist reisijatevedu integreeritud elektrooniline piletimüük ja kaubavedu on paberivaba:

12) 2030. aastaks on automatiseeritud liikuvus laialdaselt levinud.

4 VASTUPIDAV LIKUVUS – VASTUPIDAVAM ÜHTNE EUROOPA TRANSPORDIPIIRKOND KAASAVA ÜHENDATUSE NIMEL

73. Transport on üks neist sektoritest, mida COVID-19 pandeemia on kõige rängemini mõjutanud,⁴⁹ ning kahju on tekkinud suurtest negatiivsetest nõudlusšokkidest, mis järgnesid vajalikele ohjeldamis- ja leevendusmeetmetele. See on põhjustanud tarnehäireid, vähendanud järsult välis- ja sisereiside arvu ja turismi ning ühendusvõimalusi kogu ELis. Samuti on see põhjustanud tohutuid tegevus- ja finantsraskusi arvukatele transpordisektoris tegutsevatele ettevõtjatele, kellest paljud on väikesed ja keskmise suurusega ettevõtjad (VKEd). **Käesolev strateegia peab aitama sektoril ja asjaomastel ökosüsteemidel, nagu reisimine ja turism, kriisist paremini taastuda ning muutuda keskkonnahoidlikumaks, arukamaks ja vastupidavamaks.**

8. JUHTALGATUS – ÜHTSE TURU TUGEVDAMINE

74. ELil on nüüd võimalus luua säästev, arukas ja vastupidav liikuvussüsteem, mis on mõeldud tulevastele põlvkondadele. Komisjoni eelmisest hindamisest nähtus, et vaja on mahukaid ja kiireid investeeringuid, sealhulgas märkimisväärsed avaliku ja erasektori investeeringuid riigi tasandil: võrreldes eelmise kümnendiga tuleks aastatel 2021–2030 investeerida sõidukitesse (sealhulgas veerem, laevad ja õhusõidukid) ning taastuvallikatest toodetud kütuste ja vähese CO₂-heitega kütuste taristu kasutuselevõttu hinnanguliselt 130 miljardit eurot aastas⁵⁰. Taristuga seoses peaks aastas lisanduma veel 100 miljardit eurot, et katta „rohe- ja digiülemineku investeeringute puudujääk“⁵¹. Üksnes TEN-T põhivõrgu lõplikuks väljakujundamiseks ja selle tõeliselt mitmeliigiliseks süsteemiks ehitamiseks on järgmise kümne aasta jooksul vaja 300 miljardit eurot. Nendel **investeeringutel on põhiroll ühtse turu tugevdamisel.**

75. Investeeringuid tuleb koordineerida ja prioriseerida ELi rahastamisprogrammides, sealhulgas taasterahastus „NextGenerationEU“, järgides järgmisi põhimõtteid. Esiteks tuleks kõige suurema sotsiaalse, keskkonnaalase, majandusliku ja ELi lisaväärtusega ning töökohtadele, majanduskasvule ja vastupidavusele otsest mõju avaldavate projektide puhul seada esikohale eelkõige uuest taaste ja vastupidavuse rahastamisvahendist, ERFist ja Ühtekuuluvusfondist ning innovatsioonifondist saadav tagastamatu toetus. Euroopa ühendamise rahastu on peamine vahend, millest rahastatakse maksimaalse ELi lisaväärtusega taristu arendamist, võttes samal ajal arvesse rohe- ja digieesmärke. Teiseks

⁴⁸ Võttes ka arvesse lisatud komisjoni talituste töödokumendis esitatud analüüsi, on need vahe-eesmärgid seatud selleks, et tõendada Euroopa transpordisüsteemi arengut vastavalt säästva, aruka ja vastupidava liikuvuse eesmärkidele, näidates sellega, kui ambitsioonikas peab meie edasine poliitika olema.

⁴⁹ Näiteks 2020. aasta mais vähenes lennuliikluse maht eelmise aastaga võrreldes ligikaudu 90 % (allikas: Eurocontrol), pikamaa raudtee-reisijateveo maht vähenes 85 %, piirkondliku raudtee-reisijateveo maht vähenes 80 % (sh linnalähiliinidel), rahvusvahelised raudtee-reisijateveod on peaaegu peatatud (allikas: CER); merematkelaevade ja reisilaevade teenused vähenesid aprilli keskpaigas võrreldes eelmise aasta sama ajaga rohkem kui 90 % (allikas: EMSA).

⁵⁰ COM (2020) 562 final, „Euroopa 2030. aasta kliimaambitsiooni suurendamine: investeerimine kliimanetraalsesse tulevikku meie inimeste hüvanguks“.

⁵¹ SWD (2020) 98 final, mis põhineb TEN-Tga seotud prognoosidel ja Euroopa Investeeringupanga arvutustel. See hinnang ei hõlma kapitalivajaduse kulusid ega sõidukipargi korrapärase uuendamise kulusid, mis COVID-19 pandeemia poolt transpordiettevõtetele avalduva mõju tõttu võivad edasi lükkuda.

tuleks turutõrgete ja ebaoptimaalsete investeeringute taset prioriteetsetes poliitikavaldkondades käsitleda rahastamisvahendite kaudu, eelkõige programmi „InvestEU“ kestliku taristu ning teadusuuringute, innovatsiooni ja digiülemineku komponentide kaudu, täiendades seda vajaduse korral segarahastamisvahendite täiendava kasutamisega. Kolmandaks peaks ka EIP transpordilaenuade poliitika aitama saavutada strateegia eesmärged, pakkudes terviklikku raamistikku, mis meelitab ligi erainvesteeringuid, et suurendada vastupanuvõimet ning kiirendada säästvate ja arukate tehnoloogialahenduste kasutuselevõttu kõigis transpordiliikides.

76. Investeeringutega transpordisektori elavdamisse peaksid kaasnema **ettevõtjate investeeringud säästvasse ja digitaalsemasse liikuvusse**. Taksonoomiamäärusel⁵² põhinevad tehnilise sõelumise kriteeriumid tuleks kindlaks määrata kõigi transpordiliikide puhul, võttes arvesse konkreetseid investeerimisvajadusi. Säästvasse transporti tehtavate investeeringute rahastamisel võiks võtta aluseks ka tulevasel ELi taksonoomial põhineva roheliste võlakirjade Euroopa standardi. Transpordivaldkonna riigiabi eeskirjade eelseisvat läbivaatamist tuleb kasutada ka selleks, et suunata sektorit minema üle säästvusele, andes kõikidele transpordiliikidele suurema võimaluse konkureerida võrdsetel tingimustel toetuse saamiseks.
77. Elujõuliste projektide usaldusväärse registri loomiseks ja investeeringute kiirendamiseks on vaja nõuandvat **toetust avaliku sektori asutustele ja projektiarendajatele**. Seda saab pakkuda tehnilise toetuse vahendi ja InvestEU nõustamiskeskuse kaudu, samuti tehnilise abi kaudu, mis on kättesaadav ühtekuuluvuspoliitika alusel rahastatavate programmide raames.
78. **VKEd⁵³ vajavad hõlpsamat juurdepääsu rahastamisvahenditele**, eelkõige sõidukipargi uuendamiseks ning muudeks uuenduslikeks ja keskkonnahoidlikeks investeeringuteks. Seda on võimalik saavutada selgema teabevahetuse ja suuniste, sihtotstarbelise haldustoe ja lihtsustatud finantstoetusskeemide abil. Toetus vahendite koondamiseks ning fondide ja muude vahendusmehhanismide loomiseks tagab kriitilise massi rahastamisele juurdepääsuks. Liikmesriigid peaksid määrama ettevõtjatele sellise toetuse taotlemiseks ühtse kontaktpunkti.
79. Investeeringud **transporditaristusse** kogu ELis on keskse tähtsusega ühendatuse, majanduse jätkusuutliku toimimise ja liikmesriikidevahelise ühtekuuluvuse tagamisel. Seepärast on nüüd vaja läbi vaadata Euroopa majandusjuhtimise raamistik: EL peab edendama transpordiinvesteeringuid ELi taristuvarade klassile. Selline klass võiks hõlmata taristuprojekte, mille rakendamine põhineb Euroopa strateegilisel planeerimisel, näiteks TEN-T projektid. Samuti tagab komisjon, et uued TEN-T suunised on kooskõlas põhimõttega „ei kahjusta oluliselt“ ja Euroopa roheline kokkuleppega. Taristut tuleb kohandada ka kliimamuutustega ja muuta see katastroofidele vastupidavaks ning komisjon käsitleb seda küsimust nii TEN-T läbivaatamisel kui ka kliimamuutustega kohanemise strateegias, sealhulgas kliimakindluse tagamise suuniste kaudu.
80. **TEN-T õigeaegseks lõplikuks väljaarendamiseks tuleb võtta kõik vajalikud meetmed**. Komisjon teeb ettepaneku tugevdada Euroopa koordinaatorite rolli transpordikoridoride edendamisel kogu Euroopas, et need koridorid saaksid valmis 2030. aastaks. EL peab kaasaegse taristu loomisel seadma prioriteediks kõrvaldada erinevused ida-lääne ja põhja-lõuna piirkondade vahel. Taani ja Rootsi vahelise Øresundi silla ning Pariisi-Londoni-Brüsseli-Amsterdami ja Kölni vahelise kiirraudteevõrgustiku edu näitab vajadust ehitada

⁵² Euroopa Parlamendi ja nõukogu 18. juuni 2020. aasta määrus (EL) 2020/852, millega kehtestatakse kestlike investeeringute hõlbustamise raamistik ja muudetakse määrust (EL) 2019/2088 (ELT L 198, 22.6.2020, lk 13).

⁵³ 2017. aastal oli EL 27 transpordi ja ladustamisteenuste sektoris üle 1,1 miljoni ettevõtte, mis andsid tööd 8,1 %-le finantssektorivälises ettevõtluses töötavate inimeste koguarvust. Rohkem kui pooled neist töötavad väikestes ja keskmise suurusega ettevõtetes.

viivitamata lõplikult välja sellised projektid nagu Rail Baltica, Lyon-Torino, võrk Y-basque, Fehmarni väina raudtee, Brenneri tunnel, Dresdeni-Praha, Viini-Bratislava-Budapesti ja Seine'i-Scheldti ühendused ning paljud teised. Vaja on rohkem piiriüleseid projekte, et lõimida kõik liikmesriigid Euroopa tulevasse raudteesüsteemi ning luua sujuvad ühendused piiriülesteks raudteereisideks kogu Euroopas. Selle saavutamisel säilitatakse samal ajal pääs maapiirkondadesse ja äärealadele.

81. Samal ajal **tuleb investeringutega rahastada kõigi transpordiliikide sõidukipargi ajakohastamist**. See on vajalik selleks, et tagada vähese heitega ja heiteta tehnoloogia kasutamine, sealhulgas kõigi transpordiliikide moderniseerimise ja asjakohaste uuenduskavade kaudu. Majanduslikult soodsaima pakkumuse põhimõttel tehtavate ühiste ja piiriüleste riigihangete suurem kasutamine ELis võib aidata seda kulutõhusalt saavutada. Selline sõidukipargi uuendamise toetamine, mis on kooskõlas ELi toetuste andmise rahvusvaheliste kohustustega ja ELi riigiabi-eeskirjadega, aitab säilitada edukat tootmise ökosüsteemi piirkondades, kus Euroopal on strateegiline tehnoloogiline eelis, nagu lennuki-, rongi- ja laevatööstus. See suurendaks väljavaateid luua Euroopa töötlevas tööstuses piisav tootmisvõimsus ja piisavad tarneahelad kooskõlas Euroopa uue tööstusstrateegiaga⁵⁴ ning säilitada ELi tootmisbaasi tehnoloogiline juhtpositsioon.
82. Tuginedes Euroopa akuliidu edule,⁵⁵ **toetab komisjon strateegilisi väärtusahelaid (sealhulgas akude, toorainete, vesiniku ning taastuvallikatest toodetud kütiste ja vähese CO₂-heitega kütuste puhul)**⁵⁶ õigus- ja rahastamisvahenditega. See on oluline säästva ja aruka liikuvuse jaoks hädavajalike materjalidega ja tehnoloogialahendustega varustamise kindluse tagamiseks ning aitab vältida Euroopa sõltuvust välistarnijatest strateegilistes sektorites, et saavutada suurem strateegiline sõltumatus. Euroopa peab ära kasutama oma kosmosevarasid, mis pakuvad satelliitteenuseid, -andmeid ja -sidet kõigi transpordiliikide jaoks ning on eriti kriitilise tähtsusega CCAMi jaoks.
83. Euroopa ühtne transpordipiirkond on rohkem lõimitud kui kunagi varem, kuid see ei ole veel kaugeltki lõplikult välja arendatud. **Endiselt on takistatud kaupade ja teenuste vaba liikumine**, samuti aus konkurents ning samas ei rakendata õigeaegselt asjaomaseid õigusakte või ei tagata nende täitmist nõuetekohaselt.
84. COVID-19 pandeemia on toonud nähtavale ühtse turu haavatavuse. Katkematud maismaa-, vee- ja õhustranspordiga osutatavad kaubaveeteenused on äärmiselt tähtsad kaupade ja sisendite transportimiseks töötlevasse tööstusesse, ELi ühtse turu toimimiseks ning ELi tõhusaks reageerimiseks praegustele ja tulevastele kriisidele. Tuleks suurendada jõupingutusi mitmeliigilisuse ja eri transpordiliikide koostalitluse tagamiseks ning **kiirendada Euroopa ühtse transpordipiirkonna väljakujundamist**.
85. Säilitada tuleb ühtse turu terviklikkus ja võrdsed võimalused ettevõtjatele, sealhulgas tagades, et turgu valitsevaid ettevõtjaid ja uusi turuletulijaid ei diskrimineerita näiteks riigiabi andmisel, ning et ei kehtestata uusi konkurentsitõkkeid. **Komisjon jätkab rangelt ELi õigusnormide täitmise tagamist** ning vaatab läbi või esitab vajaduse korral õigusakti ettepaneku, et kõrvaldada transporti mõjutavad kaupade ja teenuste vaba liikumise takistused. Seda tehes püüab komisjon tõhustada transpordisüsteemi ja -toiminguid, näiteks vähendades tühisõite ja vältides seega kahjulikku heidet ja saastet.
86. Kõigi selle strateegia eesmärkide saavutamiseks on vaja toetada ajakohastamispuudlusi kõigi transpordiliikide puhul, et pakkuda ELi kodanikele arukaid ühendusvõimalusi

⁵⁴ COM(2020) 102 final, „Euroopa uus tööstusstrateegia“.

⁵⁵ 2017. aastal loodud Euroopa akuliitu on koondunud üle 500 ettevõtja, kes on võtnud kohustuse teha ELi väärtusahelas üle 100 miljardi euro ulatuses kombineeritud investeringuid.

⁵⁶ <https://www.eba250.com/>; <https://erma.eu/>; https://ec.europa.eu/growth/industry/policy/european-clean-hydrogen-alliance_et

taskukohaste ja läbipaistvate hindadega. Lennunduses teeb komisjon ettepaneku **vaadata läbi lennuteenuste määrus**⁵⁷. Eesmärk on kaitsta tarbijate huve, kujundada välja vastupidav ja konkurentsivõimeline Euroopa lennundussektor, säilitades samas lennuohutuse kõrgeima taseme ja kvaliteetsed töökohad. Seda algatust täiendab lennujaamatasusid, teenindusaegu ja arvutipõhiseid ettetellimissüsteeme käsitlevate ELi õigusnormide ajakohastamine. Raudteevaldkonnas hindab komisjon, kas kehtivad **raudteekasutustasude eeskirjad** pakuvad õigeid stiimuleid konkurentsivõimeliste turgude ja raudtee atraktiivsuse suurendamiseks.

87. Tulevaste häirete vältimiseks **koostab komisjon vastuseks nõukogu üleskutsele kriisiolukorra lahendamise plaani(d)**, mis toob/toovad kokku ELi ja liikmesriikide ametiasutused ja sektori esindajad. Eesmärk oleks tagada talitluspidevus ja koordineerida reageerimismeetmeid transpordisektoris COVID-19 pandeemia ajal välja töötatud suuniste ja õigusaktide alusel, näiteks rohelistes transpordikoridorides⁵⁸. Selleks et tagada kriisistsenaariumide korral katkematu kauba- ja reisijateveoteenuste osutamine, hindab komisjon võimalusi uute tervishoiu- ja operatiivmeetmete võtmiseks ning oluliste transporditeenuste ühtlustatud miinimumtaseme kehtestamiseks. Et kriisidele kiiresti reageerida, peab EL tõenäoliselt kohandama ka kehtivaid transpordialaseid õigusakte.

9. JUHTALGATUS – LIKUVUSE MUUTMINE KÕIGI JAOKS AUSAKS JA ÕIGLASEKS

88. Majandusšokk on toonud esile reisijate ja transporditeenuste muude kasutajate vajaduse **taskukohase, kättesaadava ja õiglase liikuvuse** järele. Kuigi ühtne transporditurg on parandanud ühendusvõimalusi, on liikuvus väikese netosissetulekuga inimeste jaoks endiselt kulukas ning puuetega või piiratud liikumisvõimega inimestele ja vähese IT-oskusega inimestele ei ole see piisavalt kättesaadav. Maapiirkondades ja äärealadel, sealhulgas äärepoolseimates piirkondades ja saartel, on oluline parandada ühistranspordiühendusi, et tagada kõigile takistusteta liikuvusvõimalused.
89. Üleminek säästvale, arukale ja vastupidavale liikuvusele peab olema õiglane või vastasel juhul varitseb oht, et seda ei toimu. Seepärast tagab komisjon, et **õiglase ülemineku mehhanismi võimalusi on igakülgset uuritud, et uus liikuvussüsteem oleks taskukohane ja kättesaadav kõikides piirkondades ja kõigi reisijate, sealhulgas puuetega või piiratud liikumisvõimega inimeste jaoks**. Komisjon annab Ühtekuuluvusfondist ja ERFist jätkuvalt toetust vähem arenenud liikmesriikidele ja piirkondadele.
90. Lisaks peaksid avaliku teenindamise kohustused olema veelgi sihipärasemad ja tõhusamad ning võimaluse korral toetama üleminekut mitmeliigilisele süsteemile. Avaliku sektori raha ja toetuse parima kasutamise tagamiseks peavad riikide ja kohaliku tasandi ametiasutused saama **kasutada avaliku teenindamise kohustusi ühendusvõimaluste parandamiseks** ja konkreetsete poliitikaeesmärkide täitmiseks. Seda on võimalik saavutada avaliku teenindamise kohustuste säästvuse kriteeriumidega, näiteks kriteeriumiga, mille kohaselt ei või kehtestada lühilendude avaliku teenindamise kohustusi, kui on olemas alternatiivne, sobiv, säästvam ja konkurentsivõimeline ühendus. Komisjon kaalub võimalusi luua mitmeliigiliste avaliku teenindamise kohustuste süsteem, eelkõige selleks, et võimaldada kõigil transpordiliikidel konkureerida asjakohaste transpordivajaduste täitmiseks võrdsetel alustel.

⁵⁷ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 24. septembri 2008. aasta määrus (EÜ) nr 1008/2008 ühenduses lennuteenuste osutamist käsitlevate ühiseeskirjade kohta.

⁵⁸ C(2020) 1897 final, komisjoni teatis rohelise transpordikoridori rakendamise kohta piirihaldusmeetmeid käsitlevate suuniste alusel, et kaitsta inimeste tervist ning tagada kaupade ja esmatähtsate teenuste kättesaadavus, ja COM(2020) 685 final, komisjoni teatis majanduse elushoidmiseks vajalike roheliste transpordikoridoride ajakohastamise kohta COVID-19 pandeemia taasleviku tingimustes.

91. Õiglane liikuvus tähendab ka **reisijate ja nende õiguste kaitset**. COVID-19 pandeemia ajal toimunud massilistest tühistamistest nähtus, kui olulised on kogu ELi hõlmavad õigusnormid ning nende ühetaoline rakendamine ja täitmise tagamine. EL peab aitama reisijaid, kui transpordiettevõtjad lähevad COVID-19 pandeemia tõttu pankrotti või on suures likviidsuskriisis. Kui vedajad tühistavad piletid, tuleb lõksujäänud reisijad kodumaale tagasi toimetada ja nende piletid hüvitada. Komisjon kaalub nende võimalike vahendite võimalusi ja eeliseid, mis kaitsevad reisijaid selliste sündmuste eest, ning teeb vajaduse korral seadusandlikud ettepanekud.
92. ELi reisijate õigusi tuleks paremini rakendada, need peaksid olema selgemad nii vedajate kui ka reisijate jaoks, pakkuma piisavat abi, tagasimaksevõimalust, võimalikku hüvitist reisi katkemise korral ning asjakohaseid karistusi, kui eeskirju ei kohaldata nõuetekohaselt. Komisjon kaalub võimalusi ja eeliseid, et liikuda edasi **mitmeliigilise transpordi kontekstis reisijate õigusi käsitleva raamistikuga**, mis on lihtsustatud, järjepidevam ja ühtsem.
93. Sektori kõige väärtuslikum vara on seal töötavad inimesed ning jätkusuutlik ja arukas üleminek ei ole võimalik ilma **transporditöötajate** toetuse ja poolehoiuta. Samas valitsevad teatavates transpordisektori osades sageli karmid töötingimused. Ebakindlatele töötingimustele (pikk tööaeg, kodust eemal veedetud aeg ja madalapalgaline töö) lisandub kohaldatavate töönormide järgimata jätmine ja nõuetekohase täitmise tagamata jätmine. Kõrgemate sotsiaalnormide kehtestamine aitaks sektori atraktiivsemaks muutmisele otseselt kaasa. Tööjõud vananeb kiiresti ja märkimisväärne tööjõupuudus on teatavatel kutsealadel⁵⁹ juba väga märgatav. Transporditöötajate probleeme on süvendanud COVID-19 pandeemia. Kui meetmeid ei võeta, võib olukord veelgi halveneda.
94. Seepärast kaalub komisjon **meetmete võtmist eri transpordiliikide lõikes, et tõhustada töötajate tingimusi käsitlevat õigusraamistikku**, tagada nende nõuetekohane rakendamine ja selgitada kohaldatavaid sotsiaalõigusi kooskõlas Euroopa sotsiaalõiguste samba rakendamiseks kättesaadavate eri vahenditega. Komisjon püüab edendada kõrgeid sotsiaalnorme, sealhulgas lennundussektoris, mis seisab silmitsi konkreetsete probleemidega, ning teeb koostööd Euroopa Tööjõuametiga, et toetada liikmesriike asjakohaste õigusaktide täitmise tagamisel. Rahvusvahelisel tasandil püüab komisjon teha jõupingutusi Rahvusvahelises Mereorganisatsioonis, Rahvusvahelises Tööorganisatsioonis ja muudes rahvusvahelistes institutsioonides, et tagada inimväärsed töö- ja elamistingimused laeva pardal ning õigeaegne meeskonnavahtetus, eelkõige ülemaailmse pandeemia ajal.
95. Sektori muutused, eelkõige need, mis on seotud automatiseerimise ja digiteerimisega, tekitavad palju uusi probleeme. Transpordisektori töökohad, eriti madalat ja keskmist kvalifikatsiooni nõudvad töökohad, võivad **automatiseerimise ja suurema säästvuse poole liikumise tõttu ohtu sattuda**. Samal ajal pakub käimasolev digiüleminek uusi võimalusi, nagu parem töökeskkond ja kvaliteetsed töökohad, mis võivad olla atraktiivsed naiste ja noorte jaoks. Seetõttu vajavad **transporditöötajad õiglaseks üleminekuks** usaldusväärset viisi. Komisjon esitab soovitusel automatiseerimisele üleminekuks ja digiüleminekuks ning vahendite kohta, millega leevendada nende mõju transpordisektori töötajatele.
96. Selleks et tegeleda suureneva oskustööliste puudusega, kutsub komisjon transpordivaldkonna huvirühmi ja sotsiaalpartnereid üles aitama kaasa jätkusuutlikku konkurentsivõimet, sotsiaalset õiglust ja vastupanuvõimet toetava Euroopa **oskuste**

⁵⁹ Näiteks teatas Rahvusvaheline Maanteeveo Liit 2019. aastal, et viiendik sõidukijuhikohtadest on Euroopa maanteetranspordisektoris täitmata.

tegevuskava⁶⁰ rakendamisele ning eelkõige ühinema oskuste paktiga⁶¹. Transpordivaldkonna huvirühmad peaksid ka looma täiendavaid praktikakohti, et saada Euroopa Õpipoisioppe Liidu liikmeks ja osaleda aktiivselt Euroopa kutseoskuste nädalal.

97. Komisjon võtab transpordiga seotud poliitiliste algatuste puhul nõuetekohaselt **arvesse võrdõiguslikkuse aspekti** ning toetab jätkuvalt huvirühmade koostööd ja heade tavade vahetamist algatuse „Naised ja transport – ELi muutuste platvorm“ raames, et suurendada naiste arvu transpordiga seotud kutsealadel. Samuti suurendab komisjon teadlikkust võrdõiguslikkuse küsimustes, luues selleks mitmekesisuse saadikute võrgustiku ja toetades seda. Kõik tulevased transpordialased ettepanekud on kooskõlas komisjoni soolise võrdõiguslikkuse strateegia⁶² ja puuetega inimeste strateegiaga⁶³.

10. JUHTALGATUS – TRANSPORDI OHUTUSE JA TURVALISUSE SUURENDAMINE

98. Transpordisüsteemi **ohutus ja turvalisus** on ülimalt tähtsad ning neid ei tohiks kunagi kahjustada, samuti peaks EL jääma selles valdkonnas maailmas juhtivale kohale. Pidevad jõupingutused koostöös rahvusvaheliste, riiklike ja kohalike ametiasutuste, huvirühmade ja kodanikega on võtmetähtsusega, kui tahame saavutada oma eesmärgi vähendada liikuvuse tõttu hukkunute arvu.
99. **Euroopa jääb maailma kõige ohutumaks transpordipiirkonnaks.** Kuigi lennu-, mere- ja rongireisid on väga ohutud, ei ole põhjust rahuloluks, eriti liiklusohutuse valdkonnas. 2019. aastal kaotas ELi teedel elu umbes 22 700 inimest ja iga hukkunu kohta sai veel umbes viis inimest elumuutvate tagajärgedega raskeid vigastusi. Seepärast on komisjon jätkuvalt täielikult pühendunud ELi 2018. aasta liiklusohutuse strateegia⁶⁴ rakendamisele.
100. **Sellised tegurid nagu kiirus, alkoholi- ja uimastitarbimine ning tähelepanu hajumine sõidu ajal** on tihedalt seotud liiklusõnnetuste põhjustamise ja raskusastmega. Komisjon kaalub, milliseid meetmeid on nende probleemide lahendamiseks vaja võtta, kasutades selleks näiteks täiendavalt ELi soovitusi. Prioriteediks on vähekaitstud liiklejate kaitsmine, samuti andmete tõhusam kogumine ja analüüs ning komisjon hindab ka õnnetuste põhjaliku uurimise lisaväärtust sellel tasandil. Kõrge riskitasemega olemasoleva taristu ajakohastamine peaks jääma taristuinvesteeringute prioriteediks ja erilist tähelepanu tuleks pöörata vananevatele ja vähearenenud võrgusegmentidele. Meetmed, millega toetatakse mitmesuguseid aktiivse liikuvuse vorme, aitavad ära hoida vähekaitstud liiklejate surma ja raskeid vigastusi.
101. Merendussektoris kavatseb komisjon algatada **lipuriigi kohustusi, sadamariigi kontrolli ja õnnetuste uurimist** käsitlevate kehtivate õigusaktide põhjaliku läbivaatamise ning veelgi täiendada tunnustatud organisatsioone käsitlevaid ELi õigusnorme. Üldeesmärk on võimaldada ohutut, turvalist ja tõhusat meretransporti, millega kaasnevad väiksemad kulud ettevõtjatele ja haldusasutustele. Meresõiduohutus ning arukas ja säästev laevandus ELi vetes sõltub ka edaspidi Euroopa Meresõiduohutuse Ameti panusest ning tema volitusi tuleks ajakohastada ja võimaluse korral laiendada täiendavatele valdkondadele.
102. Lisaks muudele jõupingutustele muuta transpordisektor ja sellega seotud taristu vastupidavamaks **ajakohastab ja täiustab EL olemasolevat julgeolekuraamistikku**, sealhulgas küberohtudega võitlemist, seda küsimust reguleerivate kehtivate õigusnormide

⁶⁰ COM (2020) 274 final, komisjoni teatis jätkusuutlikku konkurentsivõimet, sotsiaalset õiglust ja vastupanuvõimet toetava Euroopa oskuste tegevuskava kohta (2020).

⁶¹ Komisjon võtab arvesse hiljuti oskuste pakti osana käivitatud autotööstuse partnerlusest saadud kogemusi, et aidata tööstusharul tulla toime täiend- ja ümberõppeprobleemidega, millega see rohe- ja digiüleminekul silmitsi seisab.

⁶² COM (2020) 152 final, „Võrdõiguslik liit: soolise võrdõiguslikkuse strateegia 2020–2025“

⁶³ COM (2010) 636 final, Euroopa puuetega inimeste strateegia (2010–2020). Komisjon esitab 2021. aastal puuetega inimesi käsitleva tugevdatud strateegia, mis põhineb puuetega inimesi käsitleva Euroopa strateegia (2010–2020) käimasoleva hindamise tulemustel.

⁶⁴ COM(2018) 293 final, „Säästev liikuvus Euroopas: ohutu, ühendatud ja keskkonnahoidlik“

raames⁶⁵. Tuginedes kogu ELi hõlmavale IKT-toodete, protsesside ja teenuste sertifitseerimise raamistikule ning liikuvustaristute jaoks oluliste teenuste operaatorite määramisele, uuritakse võimalust luua ELi tasandijulgeolekualane kiirhoiatusmehhanism. Lisaks täiustatakse valdkonnaga seotud määrusi, näiteks automatiseeritud sõidukite küberturvalisuse sertifitseerimise raamistiku kohta.

Vahe-eesmärgid⁶⁶ vastupidava liikuvuse saavutamisel:

13) Kiire ühendusega säästva ja aruka transpordisüsteemi jaoks varustatud üleeuroopaline mitmeliigiline transpordivõrk hakkab põhivõrgus toimima 2030. aastaks ja üldvõrgus 2050. aastaks.

14) 2050. aastaks on kõikide transpordiliikide põhjustatud surmade arv ELis nullilähedane.

5 EL KUI MAAILMA ÜHENDUSSÕLM

103. Kiiresti muutuvaid geopoliitilisi arengutendentse silmas pidades peab EL tegutsema, et kaitsta ja edendada ELi huve. Kõigi rahvusvahelise mõõtmega transpordiliikidele **tuleb tagada moonutamata rahvusvaheline konkurents, vastastikune toimimine ja võrdsed tingimused**. Komisjon teeb ettepaneku sihtotstarbelise vahendi kohta,⁶⁷ et tõhusalt käsitleda välistoetuste moonutavat mõju siseturul, sealhulgas riigihangetes.

104. Edasised meetmed võiksid hõlmata olemasolevate mehhanismide kasutamist liikmesriikides, et julgeoleku või avaliku korra kaalutlustel teha taustauuringuid Euroopa transpordiettevõtetes tehtavate välismaiste otseinvesteeringute ja varade kohta. See võib hõlmata ka liidupoolseid kaubanduskaitse muudatusi, võttes arvesse lennunduses kehtestatud kriteeriume. Komisjon jätkab ka **Euroopa tehniliste, sotsiaal-, keskkonna- ja konkurentsinoormide kasutamise edendamist** rahvusvahelistel foorumitel ning suhetes ELi mittekuuluvate riikidega transpordiliikide lõikes. Transpordivahendid ja -lahendused on Euroopa ekspordi liikumapanev jõud ning sektori jätkusuutlik ja arukas ümberkujundamine annab meie töötlevale tööstusele võimaluse olla maailmas juhtpositsioonil.

105. Pariisi kokkuleppe eesmärkide saavutamiseks on vaja 2050. aastaks märkimisväärselt vähendada transpordi tekitatavat heidet ka väljaspool ELi. Seepärast on väga oluline, et **Euroopa roheline kokkulepe ja käesolev strateegia kajastuksid hästi meie välistegevuses**, et kestliku arengu eesmärkide saavutamiseks edendataks laialdaselt üleilmseid säästva ja aruka liikuvuse meetmeid ning et ELi sisepoliitika mõjuala laiendamisel väljaspool ELi tagataks poliitika sidusus. Sellest tulenevalt töötatakse välja eri tegevussuunad säästva ja aruka liikuvuse heade tavade, kvaliteetsete lahenduste ja standardite rakendamiseks ELi arengukoostöös, sealhulgas koostöös meie Aafrika partneritega,⁶⁸ võttes samal ajal arvesse tärkava turumajandusega riikide ja arenguriikide konkreetseid probleeme ja piiranguid.

106. EL **jätkab transpordisuhete süvendamist**, sealhulgas peamiste strateegiliste partnerite ja rahvusvaheliste organisatsioonidega, ning arendab edasi sidemeid uute rahvusvaheliste partneritega, nagu kiiresti kasvava ja tärkava majandusega riigid. See on ülimalt oluline selliste sektorite jaoks nagu lennundus ja merendus, mis vajavad kõikjal maailmas võrdseid

⁶⁵ Direktiiv (EL) 2016/1148 võrgu- ja infosüsteemide turvalisuse kohta (küberturvalisuse direktiiv), määrus (EL) 2019/881 (küberturvalisuse määrus) ja direktiiv Euroopa elutähtsate infrastruktuuride kaitse kohta (direktiiv 2008/114/EÜ).

⁶⁶ Võttes ka arvesse lisatud komisjoni talituste töödokumendis esitatud analüüsi, on need vahe-eesmärgid seatud selleks, et tõendada Euroopa transpordisüsteemi arenemist vastavalt säästva, aruka ja vastupidava liikuvuse eesmärkidele, näidates sellega, kui ambitsioonikas peab meie edasine poliitika olema.

⁶⁷ COM(2020) 253 final, „Valge raamat, milles käsitletakse võrdsete võimaluste loomist välisriigi subsidiumide osas“.

⁶⁸ JOIN(2020) 4 final, „Tervikliku Aafrika strateegia suunas“.

tingimusi. Komisjon taotleb nõukogult luba alustada läbirääkimisi uute lennutranspordilepingute sõlmimiseks kolmandate riikidega ning uurib võimalusi asjakohaste meetmete võtmiseks meretranspordialastes suhetes kolmandate riikide ja piirkondadega. EL peaks ka püüdma kehtestada rangeid standardeid Rahvusvahelises Mereorganisatsioonis, Rahvusvahelises Tsiviillennunduse Organisatsioonis ja muudes rahvusvahelistes organisatsioonides, sealhulgas ohutuse, julgeoleku ja keskkonnakaitse, eelkõige kliimamuutuste valdkonnas.

107. Transport on Lääne-Balkani riikide laienemisprotsessi ja **ELi naabruspoliitikat**, sealhulgas idapartnerlust ja lõunanaabrust toetavate poliitikameetmete ja vahendite oluline osa. Komisjon tugevdab peamistes valdkondades transpordi- ja naabruspoliitika vahelist seost ning töötab välja tervikliku lähenemisviisi ühendusvõimalustele naaberriikidega, tehes tihedat koostööd transpordiühendusega, laiendades TEN-T-d, pakkudes tehnilist tuge ja koostööd ning sõlmides uusi valdkondlikke lepinguid.
108. ELi rahvusvaheliste ambitsioonide ja prioriteetide saavutamiseks transpordi valdkonnas on oluline lõimida transpordipoliitika ELi välismõõtmesse ja tegutseda rahvusvahelisel areenil **tugeval, ühtsel ja sidusal viisil**. Sellega seoses tuleb meenutada, et selleks peavad kõik liidu institutsioonid ja liikmesriigid täielikult kohaldama aluslepingute sätteid, eelkõige neid, milles käsitletakse läbirääkimisi uute transpordilepingute üle ja nende sõlmimist, ning sätteid, milles käsitletakse esindatust rahvusvahelistel foorumitel, nagu ICAO ja IMO, kuna Lissaboni lepingu eesmärk oli nimelt muuta liit oma välissuhetes tõhusamaks.

6 JÄRELDUSED

109. COVID-19 pandeemia põhjustatud kriisist taastumist tuleks kasutada kogu transpordi- ja liikuvussüsteemi CO₂-heite vähendamise ja ajakohastamise kiirendamiseks, samuti tuleb piirata süsteemi negatiivset mõju keskkonnale ning parandada meie kodanike ohutust ja tervist. **Rohe- ja digiüleminek peaksid ümber kujundama sektori, muutma ühendatust ja elavdama majandust**. Komisjon tunnistab, et selline üleminek, mis peab olema sotsiaalselt aus ja õiglane, ei tule kergelt ning nõuab kõigilt transpordisektoris osalejatelt täielikku pühendumist ja toetust, samuti majanduskasvu soodustavate investeeringute märkimisväärset suurendamist avalikus ja erasektoris.
110. Säστεv Euroopa transpordisüsteem, mille poole EL püüdleb, peab olema arukas, paindlik ning kohandatav pidevalt muutuvatele transpordimudelitele ja -vajadustele ning tuginema tiptasemel tehnoloogilistele edusammudele, et tagada kõigi Euroopa kodanike sujuv, ohutu ja turvaline ühendatus. **Transport peaks näitama Euroopa leidlikkust ja ettevõtlikkust, olles teadusuuringute, innovatsiooni ja ettevõtluse esirinnas ning juhtides digi- ja roheüleminekut**.
111. Komisjon esitab tervikliku meetmekogumi, mis on loetletud käesoleva strateegia tegevuskavas, et suunata EL tuleviku säästva, aruka ja vastupidava liikuvussüsteemi loomise ning Euroopa rohelise kokkuleppe eesmärkide saavutamiseks vajalike põhjalike muudatuste teele. Need jõupingutused saavad olla edukad vaid siis, kui kõik asjaosalised, nimelt Euroopa institutsioonid, liikmesriigid ja nende ametiasutused kõigil valitsustasanditel, huvirühmad, ettevõtjad ja kodanikud, on piisavalt pühendunud.