



Euroopa Liidu
Nõukogu

Brüssel, 4. juuni 2021
(OR. en)

9324/21

TRANS 349
AVIATION 141
MAR 90
ENV 384
CLIMA 132
MI 417
RECH 280
IND 156
ENER 252
COMPET 442

MENETLUSE TULEMUS

Saatja:	Nõukogu peasekretariaat
Saaja:	Delegatsioonid
Eelmise dok nr:	8824/21
Teema:	Nõukogu järeldused komisjoni säästva ja aruka liikuvuse strateegia kohta

Delegatsioonidele edastatakse lisas nõukogu järeldused komisjoni säästva ja aruka liikuvuse strateegia kohta, mille nõukogu (transport, telekommunikatsioon ja energeetika) 3. juunil 2021 heaks kiitis.

NÕUKOGU JÄRELDUSED**komisjoni säästva ja aruka liikuvuse strateegia kohta****VÕTTES ARVESSE**

- Euroopa Ülemkogu 2019. aasta detsembri järeltusi¹ ja 2020. aasta detsembri järeltusi² kliimamuutuste osas;
- Euroopa Ülemkogu 2020. aasta oktoobri järeltusi³ ja Euroopa Ülemkogu liikmete 2021. aasta märtsi avaldust⁴ digiküsimuste osas;
- nõukogu järeltusi, mis käsitlevad Euroopa kaubaveosektori pandeemia- ja muu ulatusliku kriisilukorra lahendamise plaaniga seotud poliitilisi kaalutlusi;⁵
- nõukogu järeltusi, mis käsitlevad vajalike hügieeni- ja nakkustõrjemeetmete järgimist piiriülese ühistranspordi tagamiseks⁶;
- nõukogu järeltusi edusammude kohta üleeuroopalise transpordivõrgu (TEN-T) ja Euroopa ühendamise rahastu (CEF) transpordiprogrammi rakendamisel;⁷

¹ EUCO 20/19.

² EUCO 22/20.

³ EUCO 13/20.

⁴ Dok SN 18/21.

⁵ Dok ST 12391/20.

⁶ Dok ST 9699/20.

⁷ Dok ST 15425/17.

- nõukogu järeltusi „ELi meretranspordipoliitika prioriteedid 2020. aastani: konkurentsivõime, CO₂-heite vähendamine, digiteerimine ülemaailmse ühenduvuse, tõhusa siseturu ja maailmatasemel merendusklatri tagamiseks“;⁸
- nõukogu järeltusi transpordi digiteerimise kohta;⁹
- nõukogu järeltusi „ELi veetranspordisektori tulevikuväljavaade: CO₂-neutraalne, õnnetusteta, automatiseeritud ja konkurentsivõimeline ELi veetranspordisektor“;¹⁰
- nõukogu järeltusi Euroopa vesinikuturu loomise kohta;¹¹
- nõukogu järeltusi energiasüsteemide tuleviku kohta energialiidus, et tagada energiasüsteemi ümberkujundamine ning energia- ja kliimaeasmärkide saavutamine aastaks 2030 ja pärast seda;¹²
- nõukogu järeltusi „Teeme majanduse taastamise ringluspõhiseks ja keskkonnahoidlikuks“;¹³
- nõukogu järeltusi „Raudtee seadmine aruka ja säästva liikuvuse etteotsa“;¹⁴

⁸ Dok ST 9976/17.

⁹ Dok ST 15431/17.

¹⁰ Dok ST 8648/20.

¹¹ Dok ST 13976/20.

¹² Dok ST 10592/19.

¹³ Dok ST 13852/20.

¹⁴ Dok ST 9396/21.

1. TERVITAB komisjoni esitatud säästva ja aruka liikuvuse strateegiat¹⁵, mis sisaldab keskpikka ja pikaajalist visiooni keskkonna- ja kliimasõbralikuma, digitaliseeritud, vastupidavama, õiglasema ja konkurentsivõimelisema transpordi- ja liikuvussüsteemi jaoks;
2. TOETAB komisjoni visiooni muuta Euroopa transport kestlikumaks, kaasavaks, intelligentseks, ohutuks ja vastupidavaks ning tagada transpordisektori oluline panus ELi kliimaneutraalsuse eesmärgi saavutamisse 2050. aastaks kooskõlas Pariisi kokkuleppega, samuti siduvat eesmärki vähendada 2030. aastaks kasvuhoonegaaside netoheidet ELis vähemalt 55 % võrreldes 1990. aastaga;
3. ON sellega seoses SEISUKOHAL, et paralleelselt üleminekuga säästvamatele transpordiliikidele peaksid kõik transpordiliigid aitama oluliselt vähendada transpordisektori heitkoguseid 2030. ja 2050. aastaks viisil, mis säilitab nende konkurentsivõime ja võtab arvesse nende heitkoguste vähendamise potentsiaali. sellega seoses PALUB komisjonil hinnata kooskõlas parema õigusloome nõuetega, kuidas iga säästva ja aruka liikuvuse strateegias kavandatud meede tagab, et transpordiliigid saavad kõige paremini kaasa aidata eespool nimetatud 2030. ja 2050. aasta eesmärkide saavutamisele, muu hulgas viies läbi keskkonna-, majandusliku ja sotsiaalse mõju põhjaliku uurimise liikmesriigi tasandil;
4. lisaks RÕHUTAB, et heitkoguste vähendamise eesmärkide saavutamiseks tehtavad jõupingutused tuleks teha ühiselt võimalikult kulutõhusal viisil, kusjuures nendes jõupingutustes peaksid osalema kõik liikmesriigid, võttes arvesse õigluse ja solidaarsuse kaalutlusi ning liikmesriikide erinevaid lähtepositsioone ja konkreetseid olusid riikides, kaasa arvatud saareriikidest liikmesriikide ja saarte puhul, ning jätmata kedagi kõrvale;

¹⁵ Komisjoni teatis „Jätkusuutliku ja aruka liikuvuse strateegia – Euroopa transpordivaldkonna edasise arengu suunad“ (ST 14012/20 + ADD 1).

5. ON fossiilkütuste tarbimist ja nendest sõltuvuse olulist vähendamist taotledes SEISUKOHAL, et ambitsioonikas, kuid tasakaalustatud üleminek heitevabadele sõidukitele, laevadele, õhusõidukisüsteemidele ja sõidukiparkidele, edendades kõigi osaliste teadlikkust ja nende jaoks prognoositavust alates tarnijatest kuni tarbijateni, nõuab ELi õigusraamistiku ajakohastamist kooskõlas toimiva siseturu põhimõtetega, et hõlbustada alternatiivsete jõuallikate, näiteks elektril või vesinikul põhinevate jõuallikate turule laskmist ja kasutuselevõttu, mida täiendab toetava taristu, muu hulgas laadimispunktide ja alternatiivkütuste tankimispunktide ulatuslik kasutuselevõtt. LEIAB sellega seoses, et vähese heitega lahendused ja vähese CO₂-heitega või taastuvad transpordikütused võivad pakkuda üleminekuks tõhusaid lahendusi, ning et iga transpordiliigi puhul tuleks intensiivistada jõupingutusi kõige saastavamate transpordivahendite turuleviimise vältimiseks;
6. RÕHUTAB, et põhimõtted „saastaja maksab“ ja „kasutaja maksab“ peaksid kajastuma transpordipoliitika meetmetes kõigi transpordiliikide puhul. RÕHUTAB, et tuleks luua stiimulid säästvama transpordi kasutuselevõtu edendamiseks, sealhulgas sõidukite, laevade, õhusõidukisüsteemide ja sõidukiparkide uuendamiseks ja moderniseerimiseks;
7. RÕHUTAB, et digiteerimine ja keskkonnahoidlike tehnoloogiate innovatsiooni edendamine on ELi transpordisüsteemi pikaajalise ülemaailmse konkurentsivõime peamised tõukejõud, kuna need võivad parandada kestlikkust, sealhulgas vähendades saastet, suurendada tõhusust, ohutust, turvalisust ja mugavust ning edendada integreeritud mitmeliigilise transpordi ökosüsteemi, ning KUTSUB sellega seoses ÜLES võtma transpordi- ja liikuvuspoliitika väljatöötamisel kasutusele lähenemisviisi, mis on kindlaks määratud 29. oktoobri 2020. aasta Passau deklaratsioonis „Liikuvuse arukas kokkulepe – tuleviku liikuvuse kujundamine digitaliseerimisega – kestlik, ohutu, turvaline ja tõhus“. TULETAB MEELDE, et mitmeliigilise transpordi jaoks on vaja mitmeliigilist ja koostalitluslikku reisisiteavet, piletimüügisüsteemi ja maksevõimalusi;

8. TULETAB MEELDE teadus- ja innovatsioonitegevuse tähtsust transpordi- ja liikuvussüsteemi jätkusuutlikkuse, digiteerimise ja vastupidavuse tugevdamisel ning TERVITAB eelkõige panust, mida selleks peaksid andma programmi „Euroopa horisont“ raames loodud partnerlused, ning toonitades samas, et lisaks uuenduslike kliimaneutraalsete tehnoloogiate arendamisele ja kasutuselevõtule on selleks vaja ka muutusi transpordi- ja liikuvussüsteemi kasutajate käitumises;
9. RÕHUTAB, et teadus- ja innovatsioonialased jõupingutused koostoimelise, ühendatud ja automatiseeritud liikuvuse valdkonnas peaksid hõlmama kõiki transpordiliike viisil, mis parandab transpordi ohutust ja tõhusust, vähendab ummikuid ning aitab kaasa kliima- ja keskkonnanäesmärkide saavutamisele, samal ajal edendades kasutuselevõtu etapis koostalitlusvõimet ja andmekaitset ning nähes ette kaasavad, kättesaadavad ja taskukohased kasutusviisid. TULETAB MEELDE vajadust valmistada ette infrastruktuur automatiseerimise toetamiseks;
10. KUTSUB ÜLES kiiresti vastu võtma algatuse ELi liikuvusalase andmeruumi kohta, mis peaks tagama õiglase, usaldusväärse ja turvalise juurdepääsu andmetele ja nende koostalitlusvõime, et parandada transpordi tõhusust, muu hulgas selleks, et edendada sujuvat mitmeliigilist reisijate- ja kaubaveotransporti, seades ühtlasi eesmärgiks andmete koostalitlusvõime muude seotud andmeruumidega. MÄRGIB, et intelligentsete transpordisüsteemide arendamine peaks jätkuvalt põhinema mitmesugustel elektroonilistel sidetehnoloogiatel (nt mobiil- ja WIFI-tehnoloogiad) ning strateegiliselt olulistel teenustel ja infrastruktuuril (nt Galileo ja EGNOS);

11. TOONITAB, et Euroopa ühtse transpordipiirkonna väljakujundamine jääb ELi transpordipoliitika nurgakiviks, ning RÕHUTAB, et selle eesmärgi elluviimise ning säästva ja aruka transpordi ja liikuvuse saavutamise eeltingimus on vastupidav, ajakohane ja hästitoimiv mitmeliigiline transporditaristu, mis aitab ühendada ja integreerida ELi kõik liikmesriigid ja piirkonnad, sealhulgas kauged, äärepoolseimad, saarelised, kõrvalised, mägised ja hõredalt asustatud piirkonnad, et parandada isikute, kaupade ja teenuste vaba liikumist. Sellega seoses TULETAB MEELDE üleeuroopalise põhi- ja üldtranspordivõrgu lõpuleviimise tähtsust kindlaksmääratud aja jooksul, sealhulgas puuduvate ühenduste ja kitsaskohtadega tegelemise kaudu, ning tervitab linnatranspordisõlmede edasist integreerimist;
12. JÄÄB OOTAMA komisjoni ettekannet tulevase linnalise liikumiskeskonna algatuse kohta ning TOONITAB sellega seoses, et on oluline edendada aktiivset liikuvust, nagu jalgrattasõit ja kõndimine, ühistranspordi ja uute liikuvusteenuste kasutamist, tõhusat liikuvuse haldamist, mitmeliigilisust ja säästvaid transpordivahendeid kõigis transpordiliikides (maantee-, raudtee-, vee- ja õhutransport), nagu kutsutakse üles 30. oktoobri 2018. aasta Grazi deklaratsioonis „Uue ajastu käivitamine: puhas, ohutu ja taskukohane liikuvus Euroopas“. TULETAB sellega seoses MEELDE, et COVID-19 kriis on ühistransporti tõsiselt mõjutanud ning et kriisile reageerimiseks võetavate poliitikameetmete eesmärk peaks olema taastada ühistranspordi usaldusväärsus ja tugevdada selle vastupanuvõimet, kiirendades selle kestlikku ümberkujundamist ja ajakohastamist, tagades samal ajal transpordi taskukohasuse, võttes arvesse ühistranspordi olulist rolli sotsiaalses ja territoriaalses ühtekuuluvuses;

13. TOONITAB, et kuigi transpordi- ja liikuvussüsteem muutub kestlikumaks, digitaliseerituks ja automatiseerituks, peaks see jääma kasutaja- ja inimkeskseks. ELi transpordipoliitika peaks olema kaasav, edendama kättesaadavust ja juurdepääsetavust kõigi jaoks, sealhulgas haavatavad rühmad, nagu eakad, piiratud liikumisvõimega inimesed ja puuetega inimesed, ning lapsed. Transpordivaesuse vastu võitlemiseks tuleks tagada taskukohasus, ning suurendada tuleks transpordiohutust, muu hulgas aktiivse liikuvuse puhul. Samuti tuleks ELi transpordipoliitika abil jätkuvalt parandada kõigis transpordiliikides sotsiaalseid tingimusi, sealhulgas töötingimusi, ja ümberõppevõimalusi, ning suurendada töökohtade atraktiivsust selles sektoris. MÕISTAB, et ELi transpordipoliitika eesmärk peaks olema ebavõrdsuse kaotamine ja soolise võrdõiguslikkuse ning kõigi õiguste ja võrdsete võimaluste edendamine. Nende eesmärkide süvalaiendamist tuleks arvesse võtta ja edendada transpordipoliitika meetmete ettevalmistamise, rakendamise ja järelevalve käigus. TOONITAB vajadust üldsuse tõhusa kaasamise ja sotsiaaldialoogi järele, et transpordi ja liikuvuse alastes poliitikameetmetes asjakohaselt kajastada inimeste ja sidusrühmade muutuvaid vajadusi;
14. RÕHUTAB vajadust tagada, et transport ja logistika toibuvad täielikult praegusest COVID-19 kriisist. TOONITAB, et majanduslike meetmete abil reageerimine sellele kriisile annab võimaluse kiirendada transpordi- ja liikuvussüsteemi kestlikku ümberkujundamist ja ajakohastamist, ning PALUB komisjonil anda kiiresti aru edusammudest transpordisektori kriisiolukorra lahendamise plaani ettevalmistamisel, et paremini käsitleda pandeemiaid ja muid suuri kriise, nagu on nõutud nõukogu järeldustes Euroopa kaubaveosektori pandeemia ja muude suurte kriisiolukordade lahendamise plaani poliitiliste kaalutluste kohta;

15. RÕHUTAB, et tähtis on pidada silmas ka transpordipoliitika rahvusvahelist mõõdet, et suurendada ELi transpordisektori konkurentsivõimet ning selle kestlikkust ja tõhusust vastavalt maailmas toimuvatele arengutele ning etendada rahvusvahelistel foorumitel aktiivset rolli, eelkõige ülemaailmsete standardite kehtestamise ja võrdsete tingimuste säilitamise kontekstis;
16. VÕTAB TEADMISEKS komisjoni säästva ja aruka liikuvuse strateegias sisalduva hinnangu, et kuni 2030. aastani on vastupidavama, kestlikuma ja arukama transpordi- ja liikuvussüsteemi visiooni saavutamiseks, kaasa arvatud üleminekuga seotud jõupingutuste jaoks vajalike meetmete rahastamise puudujääk ligikaudu 230 miljardit eurot aastas. TOONITAB, et ELi rahastamise, riiklikul, piirkondlikul ja kohalikul tasandil toimuva avaliku rahastamise ning erasektori vahendite asjakohane tase on väga oluline, et tegeleda märkimisväärsede investeerimisvajadustega, mis tulenevad suurematest arukuse ja säästvusega seotud ambitsioonidest kõigis transpordiliikides. Tervitab sellega seoses asjaolu, et EIP grupp vaatab praegu läbi oma transpordi rahastamispoliitikat kliimapanga 2021.–2025. aasta tegevuskava laiemas raamistikus, ning RÕHUTAB vajadust viia see rahastamispoliitika kooskõlla ELi transpordipoliitika eesmärkidega, nagu on sätestatud käesolevates nõukogu järeldustes;
17. KUTSUB komisjoni ÜLES korrapäraselt jälgima, kas säästva ja aruka liikuvuse strateegias kavandatud poliitikameetmed on piisavad nende ELi transpordipoliitika eesmärkide saavutamiseks, või võib vaja minna lisameetmeid.