



Brüssel, 17.5.2018
COM(2018) 293 final

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

LIIKUVUS EUROOPAS

Säästev liikuvus Euroopas – ohutu, ühendatud ja keskkonnahoidlik

1. SISSEJUHATUS

Oma 2017. aasta septembris peetud kõnes olukorra kohta Euroopa Liidus seadis president Juncker ELile ja ELi tööstusele eesmärgi jõuda innovatsiooni, digiteerimise ja CO₂-heite vähendamise valdkonnas maailmas juhtivale kohale. Komisjon on otsustanud tervikliku käsitusviisi kasuks, kandmaks hoolt selle eest, et need poliitilised prioriteedid kajastuksid ELi liikuvuspoliitikas. Järgides vähese heitega liikuvuse strateegiat,¹ võttis komisjon vastavalt 2017. aasta mais ja novembris vastu kaks nn liikuvuspaketti². Neis on sätestatud positiivne tegevuskava ning need sisaldavad seadusandlikke ettepanekuid ja algatusi, millega viiakse ellu vähese heitega liikuvuse strateegiat ning tagatakse kõigile sujuv üleminek puhtale, konkurentsivõimelisele ja ühendatud liikuvusele. Euroopa Parlament ja nõukogu peaksid seisma hea selle eest, et need ettepanekud kiiresti vastu võetaks.

Käesoleva kolmanda ja viimase algatuse „Liikuvus Euroopas“ paketiga rakendatakse 2017. aasta septembris vastu võetud uut tööstuspoliitika strateegiat ning selle eesmärk on viia lõpule sammud, mis võimaldavad Euroopal lõigata täit kasu liikuvuse ajakohastamisest³. Selleks on väga oluline, et tulevane liikuvussüsteem oleks kõikide ELi kodanike jaoks ohutu, keskkonnahoidlik ja tõhus. Me peame kasutama ära uusi tehnilisi võimalusi, et liikuda samal ajal mitme sihi suunas – muuta liikuvus Euroopas ohutumaks ja kättesaadavamaks, Euroopa tööstus konkurentsivõimelisemaks ja Euroopa töökohad turvalisemaks ning olla keskkonnasõbralikum ja paremini ettevalmistunud möödapääsmatuks võitluseks kliimamuutustega. See nõuab ELilt, ELi liikmesriikidelt ja sidusrühmadelt täielikku pühendumist.

Tehnilised muutused puudutavad kõiki ühiskonna ja majanduse osi ning kujundavad ümber ELi kodanike elu. Erand ei ole ka transport. Uus tehnoloogia muudab põhjalikult liikuvusmaastikku. See lööb segi tavapärased transpordiettevõtluse mudelid ja tegevusalad, tuues kaasa uusi võimalusi uute liikuvusteenuste ja uute tegijate, kuid ka uute raskuste kujul. Tööturg ja nõutavad oskused muutuvad kiiresti ning EL peab üleilmses pingelises konkurentsivõimelises püsima konkurentsivõimeline. Kuna autotööstuse ja transpordi väärtusahel hõlmab 12 miljonit töökohta ja tõhusat transpordisüsteemi, mis on ELi konkurentsivõime tagamisel võtmetähtsusega, on muutustega kohanemine ELi liikuvuspoliitikas eriti oluline.

Transpordi mõiste on muutmas ning traditsioonilised piirid sõiduki, taristu ja kasutaja vahel on järjest ähmasemad. Tähelepanu keskmes ei ole enam transpordivahend, vaid tänapäeval liigub aina paindlikuma ja lõimituma liikuvussüsteemi keskmesse üha enam kasutaja, seda suuresti tänu ulatuslikumale ühenduvusele ja automatiseeritusele.

Transpordi järgmiseks tasemeks on turule jõudnud järjest rohkem automatiseeritud ja ühendatud sõidukid, mis muudavad põhjalikult seda, kuidas kodanikud tulevikus liikuvusest kasu saavad. See pööre on juba alanud ja Euroopa peab selleks valmis olema. Digitehnoloogia sunnib tegema muudatusi, kuid see võib ühtlasi aidata meil ületada nii mitmeidki raskusi, millega tänapäeva liikuvussüsteem silmitsi seisab. Kui on kehtestatud kindel õigusraamistik, muudavad automatiseeritus ja põhjalikud ühenduvussüsteemid sõidukid turvalisemaks, kergemini jagatavaks ja kättesaadavamaks kõikidele kodanikele, sealhulgas neile, kes praegu ei pruugi liikuvusteenusele ligi pääseda, näiteks eakatele ja puudega isikutele. Lisaks kliimamuutusega võitlemisele antavale panusele saavad need aidata vähendada

¹ COM(2016) 501.

² COM(2017) 283, COM(2017) 675.

³ COM(2017) 479.

liiklusummikuid, suurendades seega energiatõhusust ja parandades õhu kvaliteeti. ELi poliitika tuleb kujundada seda ühist kasu kindlustavaks ja peab olema õigesti koordineeritud.

Euroopa peab liikuvussüsteemi taolisel ümberkujundamisel olema esirinnas, ning kui tõelised muutused on võimalikud, peab EL asuma tegevusse. ELil on parimad võimalused tagada, et kõnealuste edasiarenduste käigus pööratakse tähelepanu ringmajanduse vajadustele, igakülgset arvestatakse ühiskonnale kasulikuga, näiteks ohutuse ja elukvaliteediga, edendatakse innovatsiooni, töökohtade loomist ja konkurentsivõimet ning tagatakse, et kodanike liikuvusele antav toetus kogu Euroopa ulatuses oleks võimalikult suur.

2. OHUTU LIIKUVUS: ohutus ennekõike

Ohutus on iga transpordisüsteemi vundament ja peab alati olema esmatähtis. Olukorras, kus liikuvus aina kasvab ning digiteerimise, CO₂-heite vähendamise ja innovatsiooni tulemusel põhjalikult muutub, tuleb kasutada ära võimalused ohutusalaste tulemuste jätkuvaks parandamiseks.

ELi teede liiklusohutus on väga hea ja muude maailma piirkondadega võrreldes positiivne. Kuid kuna hukkunute arv on endiselt suur ja iga päev saadakse raskeid vigastusi, ei saa EL ega selle liikmesriigid olla enesega rahul, vaid peavad jätkuvalt püüdma ohvrite arvu vähendada. 2017. aasta märtsis vastu võetud Valletta deklaratsioonis liiklusohutuse kohta võtsid ELi liikmesriikide valitsused kohustuse vähendada veelgi liiklusõnnetustes hukkunute ja raskesti vigastatute arvu ning palusid komisjonil koordineerida tegevust ELi tasandil. Komisjoni kutsuti üles „valmistama 2020. aastale järgnevas kümnendiks ette uus liiklusohutuse poliitikaraamistik, sealhulgas hindama liiklusohutuse vallas saavutatud tulemusi, võttes arvesse käesolevas deklaratsioonis seatud sihte ja eesmärgi“. Riigid kohustusid seadma eesmärgiks vähendada raskete vigastuste arvu ELis 2030. aastaks poole võrra võrreldes 2020. aasta näitajaga⁴.

Liiklusohutus ELis on viimastel kümnenditel oluliselt paranenud tänu ELi, riiklikul, piirkondlikul ja kohalikul tasandil võetud meetmetele. Aastatel 2001–2010 kahanes ELis liiklusõnnetustes hukkunute arv 43 protsenti ning aastatel 2010–2017 veel 20 protsenti. Sellegipoolest kaotas 2017. aastal ELi teedel elu 25 300 inimest, mis võrdub ligikaudu 70 kaotatud eluga päevas, ning raskeid vigastusi sai umbes 135 000 inimest, sealhulgas suur hulk jalakäijaid, jalg- ja mootorrattureid. Need numbrid kajastavad vastuvõetamatut inim- ja ühiskondlikku kaotust. Rahaliselt on liiklussurmade ja raskete vigastuste aastane kulu hinnanguliselt enam kui 120 miljonit eurot, mis on võrdne ligikaudu ühe protsendiga SKPst.

Hoolimata sellest, et mõnes liikmesriigis vähendatakse liiklussurmade arvu ikka veel märkimisväärselt, on edasiliikumine ELis tervikuna viimastel aastatel peatunud. Ehkki 2016. ja 2017. aastal kahanes hukkunute arv umbes kaks protsenti, on mõnes liikmesriigis antud teada hukkunute arvu suurenemisest. Väga keeruline on saavutada ELi eesmärki vähendada liiklussurmade arvu aastatel 2010–2020 poole võrra⁵.

Olulisteks liiklusõnnetusi soodustavateks teguriteks on kiirus, alkoholi- või narkojoobes juhtimine ning turvavööde või kiivrite mittekasutamine. Lisaks nendele ja üha ulatuslikumale

⁴ Nõukogu järeldused liiklusohutuse kohta, 8. juuni 2017, <http://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-9994-2017-INIT/et/pdf>

⁵ Euroopa kui liiklusohutusala: poliitikasuunised liiklusohutuse valdkonnas aastateks 2011–2020 (KOM (2010) 389 (lõplik)). Valge raamat „Euroopa ühtse transpordipiirkonna tegevuskava – Konkurentsivõimelise ja ressursitõhusa transpordisüsteemi suunas“ (KOM(2011) 144).

mobiilsetest seadmetest tingitud tähelepanu hajumisele, on keerulises keskkonnas tekkimas uued suundumused, mis nõuavad paindlikku ja jõulist tegevust. Erilist tähelepanu tuleks pöörata vähekaitsstud liiklejatele, eriti jalgratturitele ja jalakäijatele, kuna nende osakaal hukkunute ja raskesti vigastatute hulgas on märgatavalt kasvanud. Niisuguste säästvate liikuvusviiside nagu rattasõit eeldatav levimine toonitab vajadust võtta nende liiklejate paremaks kaitsmiseks kiiresti erimeetmeid.

Tehnika areng, eeskätt ühenduvuse ja automatiseerituse vallas, loob uusi võimalusi inimliku vea kõrvaldamiseks või korvamiseks ning üleminek isejuhtivatele sõidukitele peaks pikema aja vältel tagama kodanikele suurema ohutuse. Kuid üleminekuetapis tekivad uued ohud, millest mõned on seotud ülimalt automatiseeritud sõidukite toimimisega segaliikluses ning juhi ja sõiduki vahelise keerulise koostoimiga (inimene-masin kasutajaliides), samuti tekivad küberturvalisusega seotud küsimused. Muud probleemid tulenevad demograafilisest muutusest ja individuaalse liikuvuse erinevatest käsitlustest.

Paremini tuleks ära kasutada ka ohutust ja jätkusuutlikkust tagavate meetmete omavahelist koostoimet. Näiteks peaks heiteta transpordiviiside kasutamise soodustamine ning keskkonna jalakäijatele ja jalgratturitele ohutumaks muutmine käima käsikäes. Uute ja ohutumate liikuvusviisidega võib kaasneda ka liikuvuse parem kättesaadavus kõikidele ühiskonna liikmetele, eelkõige puudega inimestele ja üha suurenevale eakate kogukonnale.

See näitab, et ELi liiklus- ja sõidukiohutuspoliitika rakendamine vajab jõulisemat käsitlusviisi, kusjuures esmajoones tuleb keskenduda selle mõjule ja tulemustele, kuid see peab olema piisavalt paindlik, et pidevalt kohaneda muutuvate oludega ja olla kaasav.

ELi pikaajaline eesmärk on endiselt viia liiklussurmade arv 2050. aastaks võimalikult nulli lähedale. Samasugune eesmärk tuleks saavutada ka raskete vigastuste vallas. EL hakkab püüdlema ka uute vahe-eesmärkide poole, milleks on liiklussurmade vähendamine 50 protsendi võrra aastatel 2020–2030 ning samal perioodil ka raskesti vigastatute arvu vähendamine 50 protsendi võrra (võttes aluseks uue, kõikide liikmesriikide vahel kokku lepitud raskete vigastuste ühtse määratluse)⁶.

Et aidata kaasa nende eesmärkide saavutamisele, teeb komisjon ettepaneku ühise liiklusohutuse raamistiku kohta aastateks 2021–2030 koos tegevuskavaga (1. lisa), mille üksikasjad töötatakse välja koostöös liikmesriikidega 2019. aasta keskpaigaks. Ühist liiklusohutuse raamistikku tuleks rakendada nn turvalise süsteemi põhimõttel, mida Maailma Terviseorganisatsioon ülemaailmselt soovitab ning mida ELi liikmesriikides, piirkondades ja omavalitsusüksustes üha enam järgitakse. Selle esmane eesmärk on tegeleda õnnetuste põhjustega ühtselt, luues kaitsekihid, millega tagatakse, et juhul, kui üks element ei toimi, korvab selle teine.

Turvalise süsteemi põhimõtte kohaselt ei ole surmad ja rasked vigastused liiklusõnnetustes vältimatu hind, mida tuleb liikuvuse eest maksta. Ehkki liiklusõnnetusi esineb alati, saab surmasid ja raskeid vigastusi enamasti ennetada. Turvalise süsteemi põhimõttega aktsepteeritakse tõika, et inimesed teevad vigu ning püütakse kindlustada, et need vead ei too kaasa hukkunuid ega raskeid vigastusi.

Näiteks nii sõiduki parem ülesehitus, parem maanteetaristu kui ka väiksemad kiirused võivad aidata vähendada õnnetuste mõju. Vastutus turvalise süsteemi eest jaguneb kooskõlastatult avaliku ja

⁶ Nõukogu järeldused liiklusohutuse kohta, 8. juuni 2017, <http://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-9994-2017-INIT/et/pdf>

erasektori vahel ning selle rakendamist jälgitakse tähelepanelikult, et hinnata tulemusi ja vajaduse korral meetmeid kohandada, võttes arvesse kogemust, uusi andmeid ja uut tehnoloogiat.

Konkreetsed tulemusi saab saavutada liikmesriikide tegevuse parema koordineerimisega ja eesmärgipõhise juhtimisega. Tõhus tegevus õnnetuste teadaolevate põhjustega tegelemiseks peaks hõlmama erinevaid vahendeid ja meetmeid. Õigusakte peaks seega toetama sellega, et ELi ja riiklikest vahenditest rahastamisel rakendatakse sõnaselgeid liiklusohutusega seotud rahastamiskõlblikkuse kriteeriume, samuti sellega, et õpitu ja parimad tavad võetakse paremini üle ning korraldatakse teadlikkust suurendavad kampaaniaid. Sel moel tagatakse, et ohutusele olulist mõju avaldavad meetmed saavad ELi vahenditest vahetumat toetust. Samuti palub komisjon kõikidel sidusrühmadel võtta vabatahtlikult kohustusi, et saavutada liiklussurmade nullini viimise ambitsioonikas eesmärk (vt 1. lisas sisalduv tegevuskava).

Komisjon toetab kõnealust põhimõtet, esitades liikmesriikidega tihedas koostöös põhilised, otseselt surmade ja raskete vigastustega seotud tulemusnäitajad. Nende määratlemisel peetakse nõu liikmesriikide ametiasutuste ekspertide ja hulga sidusrühmadega ning need peaksid hõlmama ühtset hindamismetoodikat ja kokkulepitud lähteväärtust ning olema võimaluste piires seotud seotud eesmärkidega. Komisjon kaalub, millisel viisil saab liikmesriike ühises metoodika ja näitajate kallal tehtavas töös toetada.

Ühtse turvalise süsteemi põhimõtte raames mängivad õigusaktid ka ELi tasandil jätkuvalt olulist rolli. Alates 2018. aasta märtsist kehtivad automaatset hädaabikõnet eCall käsitlevad õigusnormid⁷. Automaatne hädaabikõne eCall teavitab tõsise õnnetuse korral automaatselt päästeteenistusi ning edastab sõiduki asukohaandmed. See on kohustuslik sõiduautes ja kergeveokites ning esimesed sõidukid, millesse on paigaldatud eCalli süsteem, peaks jõudma ELi teedele 2018. aasta keskpaigas. Kõnealune süsteem võib kiirendada hädaolukordadele reageerimise kiirust kuni 40 protsenti linnapiirkonnas ja 50 protsenti maapiirkonnas. Komisjon kaalub selle laiendamist ka muudele sõidukikategooriatele.

Kõnealuse kolmanda liikuvuspaketi osana võtab komisjon liiklusohutuse eemärgi toetamiseks vastu kaks ettepanekut. Ühega kavatakse muuta ELi sõidukite ohutusstandardeid nii, et need hõlmavad ka näiteks uusimat turvavarustust, ja teisega täiustada maanteede infrastruktuuri ohutuse korraldamist.

ELi autotööstus on olnud esirinnas niisuguse tehnoloogia väljatöötamisel, mis võimaldab võtta kasutusele üha taskukohasemaid sõidukite turvasüsteeme. Kuigi kõik see aitab ennetada õnnetusi, on vaja teha rohkem. Sõidukis viibijate, samuti jalakäijate, jalgratturite ja teiste vähekaitsitud liiklejate kaitseks on sõidukite parem aktiivne ja passiivne turvavarustus mõõdapääsmatu. Seetõttu pakub komisjon välja kõikehõlmava paketi sõidukite uue kohustusliku turvavarustuse kohta, mis sisaldab nii uusi õnnetusi ennetavaid süsteeme kui ka ajakohaseid aktiivseid ja passiivseid turvameetmeid, et parandada ELi teedel aset leidvate liiklusõnnetustega seotud üldist olukorda. Uus sõidukite turvavarustus on kulutõhus ja otstarbekas ning suure tõenäosusega võib see oluliselt vähendada nii sõiduki sees kui ka väljaspool hukkunute ja raskesti vigastatud liiklejate arvu. Ühtlasi rajab see teed automatiseeritud sõidukite ulatuslikumale käikuandmisele.

Täiustatud katse-eeskirjadega nõutakse tootjatelt autode varustamist edasiarendatud turvasüsteemidega, et kaitsta paremini vananevat elanikkonda. Uued kokkupõrke vältimise

⁷ Määrus (EL) 2015/758 ja otsus nr 585/2014/EL.

võimalused ja veokijuhtide suurem vaateväli kaitseb ka aina kasvavat hulka jalakäijaid ja jalgrattureid, kes peavad teed sõidukitega jagama. Uute väljapakutud meetmetega võetakse tähelepanu alla ka sellised ühiskondlikud probleemid nagu kiiruse ületamine või rooli taga nutitelefonide kasutamine. Kokkuvõttes on need uued sõidukite turvavarustusega seotud meetmed hädavajalikud liiklusohutuse parandamiseks.

Komisjoni teise seadusandliku ettepaneku eesmärk on parandada maanteede infrastruktuuri ohutuse korraldamist ning vähendada nii õnnetuste arvu kui ka nende raskusastet. Sellega parandatakse liiklusohutuskorralduse läbipaistvust ja järelkontrolli (mõjuhindangud, auditid, ülevaatused) ning nähakse ette uus kord kogu võrgustiku ulatuses õnnetuste ohu kaardistamiseks. See võimaldab võrrelda maanteede ohutustaset kogu Euroopas ja anda teavet investeerimisotsuste tegemiseks, sealhulgas ELi vahenditest rahastamiseks. Lisaks sellele tuleks õigusaktide kohaldamisala laiendada üleeuroopalisest transpordivõrgust kaugemale, et hõlmata üleliidulises transpordis olulised põhimaanteed, kus leiab aset suur osa rasketest õnnetustest. See on kõikide ELi kodanike ja ettevõtjate huvides, kuna nad kasutavad ühtset maanteevõrku ning sellega kinnitatakse tavasid, mida juba järgitakse suures hulgas liikmesriikides, kes on laiendanud ELi õigusaktide kehtivust väljapoole üleeuroopalist transpordivõrku jäävate põhimaanteede suhtes.

Lähitulevikus tugineb sõidukites kasutatav täiustatud tehnoloogia praegusele füüsilisele taristule. Seetõttu võimaldatakse ettepanekuga määrata tulevikus taristu tõhususe nõudeid (nt selge teemärgistus ja liiklusmärgid), mis on vajalikud selleks, et võtta kasutusele uued tehnilised abinõud, näiteks sõidurajalt kõrvalekaldumist vältivad süsteemid. See on esimene näide selle kohta, kui olulisel määral saab taristu kaudu aidata kaasa ühendatud ja automatiseeritud liikuvussüsteemide ohutule kasutuselevõtule.

Komisjon jätkab liiklusohutuse valdkonnas ülemaailmse juhtrolli täitmist, tehes tihedat koostööd rahvusvaheliste organisatsioonidega, eelkõige ÜROga, jagades tehnilist oskusteavet ja häid tavasid ning uurides rahvusvahelistes rahastamisalgatustes osalemise võimalusi. Sellealane eraldi koostöö jätkub esmajoonel ELi naabritega, peamiselt Lääne-Balkani riikide, Türgi, idapartnerluse riikide ning Vahemere piirkonnaga.

Tegevuskava ning liikmesriikide ja sidusrühmadega tehtava tiheda koostöö kaudu soovib komisjon tagada, et eelolevatel aastatel liikuvussüsteemi ümberkujundamise käigus asetatakse ohutus endiselt esikohale. Kui järgitakse turvalise süsteemi põhimõtet, peaks käesolevas liiklusohutusraamistikus esitatud meetmed olema tõeliselt mõjusad, olulises ja vajalikus ulatuses veelgi parandama ohutusnäitajaid ELi maanteedel ning säästma elusid, mis on kõige olulisem.

3. ÜHENDATUD JA AUTOMATISEERITUD LIIKUVUS: rajades teed uue verstapostini

3.1 Ühendatud ja automatiseeritud sõidukite Euroopas kasutuselevõtu strateegia

Isejuhtivad sõidukid ja täiustatud ühenduvussüsteemid peaksid muutma sõidukid turvalisemaks ja lihtsamini jagatavaks ning võimaldama suuremale hulgale kasutajatele juurdepääsu liikuvusteenustele. See tehnoloogia võib aidata lahendada ka paljusid suuri probleeme, millega tänapäeva maanteetranspordisüsteemid silmitsi seisavad, näiteks liiklusohutus, liiklusummikud, energiatõhusus ja õhukvaliteet. See muudab märkimisväärselt liikuvusmudeleid ning kujundab ümber ühistranspordi ja linnaplaneerimise. Sõidukid, mis võimaldavad juhil, vähemalt teatavate sõidutingimuste korral, üha suuremal määral täita

juhtimise asemel muid ülesandeid, peaks jõudma kaubaturule 2020. aastaks. Selline areng võib muuta kogu autotööstuse nn ökosüsteemi⁸. Juhita liikuvusel on ühtlasi kaugeleulatuv mõju ELi majandusele tervikuna, kuna see mõjutab nii ELi konkurentsivõimet, juhtpositsiooni tehnika valdkonnas, kasvupotentsiaali (tootlikkus ja muudele sektoritele, sealhulgas telekommunikatsioonile või e-kaubandusele, ülekanduv mõju) kui ka tööturgu (koondamised, kuid ka uued töökohad ja nõudlus uute oskustööliste järele).

Selleks, et Euroopa püsiks sõidukite automatiseerimise ja ühenduvuse vallas maailmas teedrajaval positsioonil ning töökohad jääksid ELi, on oluline, et võtmetähtsusega tehnoloogia töötataks välja Euroopas, automatiseeritud ja iseseisev juhtimine oleks ohutu ning õigusraamistik oleks ajakohastatud ja looks tehnika arengule õige keskkonna.

Euroopa tööstus on maailmas konkureerimiseks heal positsioonil. ELi autotööstus on tänu oma tehnilistele uuendustele maailmas üks konkurentsivõimelisemaid tööstusi. EL on automatiseerimise vallas maailmas juhtkohal. Galileo satelliitnavigatsiooniteenused tulevad samuti selgelt kasuks, pakkudes täpsemat positsioneerimist. Nagu iga murranguline tehnoloogia tekitab ka isejuhtivate sõidukite kasutuselevõtt loomulikult ohte, aga loob ka võimalusi. Sellegipoolest näitavad esimesed hinnangud, et üldine mõju majandusele on paljulubav, kui EL kasutab ära võimalused ja soodustab vastavate töökohtade loomist oma territooriumil⁹.

Uuringud näitavad, et rohkem kui 90 protsenti õnnetustest on aset leidnud inimliku vea tõttu¹⁰. Kui vajadus juhi järele kaotatakse, peaks isejuhtivad sõidukid märkimisväärselt parandama liiklusohutust. Näiteks järgivad isejuhtivad sõidukid täpsemini liikluseeskirja ning reageerivad kiiremini kui inimesed. Ühendatud ja automatiseeritud sõidukid võivad aidata vähendada ka ülekoormust, kuna sõidukite jagamine on lihtsam ning toetavad uusi ja täiustatud ärimudeleid (nt liikuvus kui teenus), muutes auto omamise linnades vähem vajalikuks.

EL on juba hakanud pinnast ette valmistama, näiteks sidusaid intelligentseid transpordisüsteeme¹¹ ja tulevast 5G sidetehnoloogiat¹² käsitlevate strateegiate vastuvõtmisega. Erinevalt maailma muudest piirkondadest on ELis juba kehtestatud suur osa vajalikust õigusraamistikust. Näiteks uuendati 2018. aastal põhjalikult Euroopa sõidukite tüübikinnitust käsitlevaid akte ning nähti ette turujärelevalve normid, millega tagati sõidukitele, sealhulgas isejuhtivatele sõidukitele, tõelise ELi siseturu olemasolu. Kõnealune ELi raamistik on ÜRO Euroopa Majanduskomisjonis koos rahvusvaheliste partneritega normide ühtlustamisel sihttasemeks. ELis on ka digitaalse ühtse turu tulevikku kujundavad andmekaitse normid väga eesrindlikud.

Teha tuleks aga palju rohkem. EL vajab selles ülimalt konkurentsitihedas sektoris juhirolli säilitamiseks selget, tulevikku suunatud ja otsusekindlat tegevuskava. Tehnika areneb kiiresti ning teadusuuringute rahastamise, samuti esitluste ja kasutuselevõtuga seotud tegevus ja

⁸ Automatiseerimine mõjutab kõiki transpordiliike (vee-, õhu-, raudtee- ja maanteetransporti), reisijate ja kaubavedu, ühis- ja individuaaltranspordi, kuid vaieldamatult on just maanteetranspordi automatiseerimisel avalikkusele suurim mõju.

⁹ Komisjoni uuring (2018): <https://ec.europa.eu/jrc/en/publication/eur-scientific-and-technical-research-reports/analysis-possible-socio-economic-effects-connected-cooperative-and-automated-mobility-CCAM-Europe>

¹⁰ Komisjoni aruanne „Kuidas säästa elusid: autode turvalisuse suurendamine ELis“, COM(2016) 787.

¹¹ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/?uri=CELEX:52016DC0766>

¹² <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/et/TXT/?uri=CELEX%3A52016DC0588>

prioriteedid peavad kindlasti olema Euroopa ja riiklikul tasandil koordineeritud, et saada käimasolevatest ja tulevatest programmidest võimalikult suurt kasu, et avaliku ja erasektori ühised investeeringud oleks võimalikult ulatuslikud ning et ühenduvuse ja automatiseerituse koostoime saaks igakülgsest ära kasutatud. Liikmesriikide tasandil (nt Ühendkuningriigis, Saksamaal, Prantsusmaal, Rootsis ja Madalmaades) on isejuhtivate sõidukitega, eriti esitluste ja ulatusliku katsetamisega seoses juba esimesed sammud asutud. Põhjalikel katsetel on asjaomase tehnoloogia väljatöötamises ja kasutuselevõttus ning vastavate ettevõtjate omavahelise koostöö edendamises oluline roll ning komisjon toetab tegevuse piiriülest koordineerimist ja isejuhtivate sõidukite ulatuslikke piiriüleseid katseid vastavate projektikonkurssidega¹³.

Isejuhtivate sõidukite ning nende tulevase ühenduvusvõrkude ja muude sõidukitega koostoime edasiarendamiseks on vajalikud täiendavad toetusmeetmed, et suunata asjaomast sektorit ja liikmesriike. Need hõlmavad sidusate intelligentsete transpordisüsteemide jaoks vajalike teenuste pakkumise kiirendamist. Amsterdamis deklaratsooniga nõuti selgeid ELi suuniseid, et vältida turu killustumist ja teha õigeid investeeringuid¹⁴. Mõnes liikmesriigis on juba kehtestatud oma strateegiad ja hakatakse vastu võtma riiklikke õigusakte. ELi tasandil on vajalik siseturupõhine tegutsemine, et tagada ühtlustamise ja koostalitluse minimaalne tase ning õiguskindlus.

Vastuseks nendele mitmetahulistele probleemidele ja selleks, et lõigata täit kasu kõnealuste tehniliste muutustega tekkivatest uutest võimalustest, teeb komisjon ettepaneku ELi käsitusviisi kohta, mis põhineb kolmel omavahel seotud strateegilisel eesmärgil:

- arendada välja võtmetähtsusega tehnoloogia ja taristu, et suurendada ELi konkurentsivõimet;
- tagada ühendatud ja automatiseeritud sõidukijuhtimise ohutu ja turvaline rakendamine;
- tegeleda juhita liikuvuse sotsiaal-majanduslike mõjudega.

ELi meetmed on abiks sellega, et luuakse ühine arusaam sektori edasisest arengust ning tagatakse, et põhilisi küsimusi (nt liiklusohutust ja küberturvet) käsitlev ELi õigus- ja poliitiline raamistik on valmis uute toodete ja teenuste turule toomiseks. Nende kaudu saab toetada ka võtmetähtsusega tehnoloogia, teenuste ja taristu väljatöötamist ja piiriülest kasutuselevõttu, sealhulgas ELi järgmise mitmeaastase finantsraamistiku alusel partnerluse sõlmimist, luues sel moel võimalusi ja kasu nii Euroopa kodanikele kui ka tööstusele. Mis aga kõige olulisem, EL saab ühtlasi aidata tegeleda asjakohaste ühiskondlike probleemidega ja leida neile ühiseid üleeuroopalisi lahendusi, mis on tõenäoliselt otsustavad selleks, et ühiskond need uued tehnilised lahendused omaks võtaks, eelkõige puudutab see isikuandmete kaitset, iseseisvate süsteemide väljatöötamisega seotud eetilisi valikuid, õnnetuste korral vastutuse kandja selget määramist ning mõju töökohtadele ja oskustele¹⁵.

Konkreetsed ja täiendavad meetmed, mis võimaldavad saavutada need kolm üldist eesmärki, on sätestatud lisatud teatistes ELi ühendatud ja automatiseeritud liikuvuse strateegia kohta¹⁶.

3.2. Digikeskkonna loomine transpordialase teabe vahetuseks

¹³ <http://ec.europa.eu/research/index.cfm?pg=newsalert&year=2017&na=na-030417>.

¹⁴ <https://www.regjeringen.no/contentassets/ba7ab6e2a0e14e39baa77f5b76f59d14/2016-04-08-declaration-of-amsterdam---final1400661.pdf>

¹⁵ Vt ka teatist, mis käsitleb tehisintellekti Euroopa huvides (COM(2018) 237) ja komisjoni talituste töödokumenti, mis käsitleb vastutust seoses kujunemisjärgus digitehnoloogiaga (SWD(2018) 137).

¹⁶ COM(2018) 283.

Lisaks algatustele, millega edendatakse ELi ühendatud ja automatiseeritud liikuvuse strateegiat, sisaldab kolmas liikuvuspakett ka kahte ettepanekut, mille eesmärk on luua täielikult digitaalne ja ühtne keskkond teabevahetuseks veoettevõtjate ja ametiasutuste vahel. Ettepanekud Euroopa ühtset mereteabekeskonda ja kaubaveo elektroonset teavet käsitlevate määruste kohta täiendavad teineteist ning võimaldavad ettevõtjatel ja ametiasutustel vahetada teavet elektroonsel ja lihtsustatud kujul kogu veomarsruudi ulatuses, alates kauba ELi sadamatesse sissetoomise kohtadest kuni selle lõppsihtkohani¹⁷. Nende kahe ettepanekuga vähendatakse bürokraatiat ja lihtsustatakse logistikatoiminguteks vajalike andmete digitaalset edastust, luues erinevate transpordiliikide vahele parema ühenduse ning aidates seega kaasa mitmeliigilistele lahendustele.

4. KESKKONNAHOIDLIK LIIKUVUS: astume vastu kliimaprobleemile, hoides samas ELi tööstust konkurentsivõimelisena

4.1 Konkurentsivõimelise akude „ökosüsteemi“ loomine Euroopas – strateegiline tegevuskava

Akude tootmine ja arendamine on Euroopa jaoks puhtale energiale üleminekul strateegiliselt hädavajalik ning Euroopa autotööstuse konkurentsivõime tagamisel võtmetähtsusega. Sellisena moodustab see lahutamatu osa uues tööstuspoliitika strateegias sätestatud komisjoni eesmärgist tõsta EL innovatsiooni, digiteerimise ja CO₂-heite vähendamise valdkonnas juhtivale kohale¹⁸.

Euroopasse konkurentsivõimelise ja jätkusuutliku akutööstuse kiire loomine on äärmiselt mahukas töö ning Euroopa peab üleilmses konkurentsivõimelises ruttu tegutsema, et vältida suurt sõltuvust meie konkurentide tehnoloogiast, kuid ka selleks, et kasutada ära akudega seotud tohutu töökohtade loomise, kasvu- ja investeerimispotentsiaal. Mõningate prognooside kohaselt võiks Euroopa alates 2025. aastast hõivata kuni 250 miljardi euro suuruse aastakäibega akuturu, mida teenindab vähemalt 10–20 hiiglaslikku tehast (rajatised akuelementide masstootmiseks), ja seda vaid ELi nõudluse rahuldamiseks¹⁹.

Arvestades seda, millises mahus ja kui kiiresti on vaja investeerida, ei saa seda tööstusvaldkonna ülesannet killustatult täita.

2017. aasta oktoobris lõi komisjon koos tööstusvaldkonna oluliste sidusrühmade, aktiivsete liikmesriikide ja Euroopa Investeerimispankaga **Euroopa akuliidu**²⁰. Selle koostööplatvormi eesmärk on toetada hästi lõimitud ja tööstusvaldkonna juhitavaid akuelementide tootmisprojekte, mis koondavad ELi tugevaid külgi ja edendavad väärtusahela erinevate osaliste vahelist koostööd, päästavad valla sünergia ning suurendavad konkurentsivõimet ja mastaabisäästu. Pärast Euroopa akuliidu asutamist on juba aset leidnud nähtavad muutused, sest teada on antud tööstusvaldkonnas loodud konsortsiumitest või ühisettevõtetest, mille eesmärk on arendada akuelementide tootmist ja sellega seotud nn ökosüsteeme.

Seda arengut tuleb toetada.

¹⁷ COM(2018) 278 ja COM(2018) 279.

¹⁸ Need valdkonnad on ka GEAR 2030 kõrgetasemelise töörühma poolt autotööstuse tuleviku kohta koostatud aruandes nimetatud valdkondadeks, millesse tuleb esmajärjekorras sekkuda.
<https://ec.europa.eu/docsroom/documents/26081/attachments/1/translations/en/renditions/native>

¹⁹ Allikas: Euroopa Innovatsiooni- ja Tehnoloogiainstituudi teadmis- ja innovaatikakogukond InnoEnergy
<http://www.innoenergy.com/>.

²⁰ https://ec.europa.eu/growth/industry/policy/european-battery-alliance_et

Osana algatuse „Liikuv Euroopa“ paketist ning pärast tööstusvaldkonna sidusrühmadega (enam kui 120 osalejat)²¹ Euroopa akuliidu raames konsulteerimist ja tihedat koostööd esitab komisjon põhjaliku **strateegilise tegevuskava akude kohta** (2. lisa), milles on sätestatud hulk konkreetseid meetmeid, millega aidatakse kaasa kõnealuse uudse, jätkusuutliku ja konkurentsivõimelise akude „ökosüsteemi“ loomisele Euroopas.

Kõnealuse tegevuskavaga komisjon mitte üksnes ei edenda Euroopa piiriülest ja lõimitud tegevust, vaid võtab põhjalikult tähelepanu alla ka akude jätkusuutliku tootmise kogu väärtusahela ulatuses, alates (esmaste ja teiseste) toorainete kaevandamisest ja töötlemisest, akuelementide ja -pakkide projekteerimis- ja tootmisetapist kuni nende kasutamise, teistkordse kasutamise, ringlussevõtu ja utiliseerimiseni ringmajanduses. Niisuguse tegevusega soodustatakse suure jõudlusega akude tootmist ja kasutamist ning määratakse kogu ELi väärtusahelas jätkusuutlikkuse sihttasemed.

Tegevuskavaga ühendatakse ELi tasandil sihipärased meetmed, sealhulgas meetmed, mis on seotud toorainete, teadusuuringute ja innovatsiooni, rahastamise/investeermise, standardimise / regulatiivsete nõuete, kaubanduse ja oskuste arendamisega, et tõsta Euroopa ringmajanduses akude jätkusuutliku tootmise ja kasutamise vallas maailmas juhtivale kohale.

Täpsemalt on tegevuskava eesmärk:

- **hankida** ELi mittekuuluvatelt ressursirikastelt riikidelt **juurdepääs toorainetele**, lihtsustada juurdepääsu Euroopa tooraineallikatele ning luua ringmajanduses akude ringlussevõtuga ligipääs **teisestele toorainetele**;
- **toetada mastaapset akuelementide tootmist ning täielikku ja konkurentsivõimelist väärtusahelat Euroopas järgmisel moel**: viies kokku tööstusvaldkonnas olulised tegutsejad ja riigi ametiasutused; tehes liikmesriikide ja Euroopa Investeermispangaga koostööd, et toetada uuenduslikke ja lõimitud mastaapseid tootmisprojekte, mis on olulisel määral piiriülesed ja jätkusuutlikud;
- **tugevdada ELi juhtpositsiooni tööstuses, suurendades ELi teadus- ja innovatsioonitoetusi** täiustatud (nt liitium-ioon) ja murrangulisele (nt tahke elektrolüüt) tehnoloogiale;
- **arendada ja kindlustada kõrgetasemeliste oskustega tööjõudu kõikides akude väärtusahela osades**, et kaotada ELis ja liikmesriikides võetavate meetmetega oskustöötajate nappus, pakkudes piisavat välja-, ümber- ja täiendusõpet ning muutes Euroopa akude väljatöötamis- ja tootmisvaldkonna maailmatasemel ekspertidele ligitõmbavaks kohaks;
- **toetada ELi akuelementide tööstuse kestlikkust, tagades võimalikult väikese keskkonnajalajälje**. Selle eesmärgi elluviimiseks tuleks eelkõige näha ette nõuded akude ohutuks ja kestlikuks tootmiseks Euroopas;
- **tagada kooskõla ELi üldisema õigus- ja tugiraamistikuga** (puhta energia strateegia ja liikuvuspakettidega, kaubanduspoliitikaga jne).

Määratud meetmetega võidakse lühikese või keskmise aja jooksul avaldada mõju esmajoones ELi akuelementide tootmisele ning aidata tekitada pikemaajalisi struktuurseid muutusi,

²¹ Selle loomises osales rohkem kui 120 tööstus- ja innovatsioonivaldkonnas tegutsejat ning nad on ühiselt heaks kiitnud soovitud esmatähtsate meetmete kohta, mis on rakendamisejärgus.
<http://www.innoenergy.com/eit-innoenergys-role-within-the-european-battery-alliance/>

millega soodustatakse ELis kogu akude väärtusahelat hõlmava ja uue põlvkonna akutehnoloogiatele teed rajava akude „ökosüsteemi“ loomist.

Niisugust koostööd tuleb erinevate meetmete edukaks rakendamiseks veelgi kindlustada ning komisjon loodab, et kõik sidusrühmad pühenduvad Euroopa akuväljakutse vastuvõtmisele ja osalevad selles. Sel eesmärgil hoiab komisjon jätkuvalt liikmesriikide ja tööstusvaldkonnaga Euroopa akuliidu kaudu tihedat sidet, et hoog ei raueks ning võetud kohustuste ja meetmete abil tagataks kiiresti nähtavate tulemuste saavutamine.

Selle tegevuskavaga soovib komisjon suunata Euroopat kindlalt hõivama juhtpositsiooni ühes tulevikus võtmetähtsust omavas tööstusvaldkonnas, toetades ringmajanduses töökohtade loomist ja majanduskasvu, tagades samas keskkonnahoidliku liikuvuse ning ELi kodanikele parema keskkonna ja elukvaliteedi.

4.2 Maanteetranspordi CO₂-heiteid käsitleva ELi õigusraamistiku väljatöötamise lõpuleviimine

Euroopa vähese heitega liikuvuse strateegias võttis komisjon poliitilise kohustuse teha esimest korda ettepanek ELi õigusakti kohta, milles käsitletakse raskesõidukite CO₂-heiteid. Kõnealuse kolmanda liikuvuspaketiga täidab komisjon selle kohustuse²². Ettepanek veokite ja busside CO₂-heite normide kohta on oluline lisa õigusraamistikule, milles käsitletakse maanteetranspordist tekkivate kasvuhoonegaaside heitkoguseid. See järgneb 2017. aasta novembris teise liikuvuspaketi osana tehtud ettepanekule sõiduautode ja kaubikute CO₂-heite 2020. aasta järgsete normide kohta.

Kõnealune seadusandlik ettepanek on vajalik, et täita Pariisi kokkuleppest tulenevaid ELi kohustusi ning rakendada 2030. aasta kliima- ja energiapoliitika raamistikku. Raskesõidukite sektor tekitab ligikaudu neljandiku maanteetranspordi käigus tekkivast CO₂-heitest, kusjuures 2030. aastaks peaks see osakaal veelgi suurenema. ELi kasvuhoonegaaside heitkoguste vähendamise eesmärgi ei ole võimalik kulutõhusal moel saavutada ilma raskesõidukite sektori panuseta.

Veotevõtjad, kellest suurem osa on väikesed või keskmise suurusega ettevõtjad, võivad kütusesäästu võimalusest ilma jääda. Ehkki nende pikaajalistes huvides oleks vähendada oma sõltuvust kütusehindadest, ostes kõige tõhusamaid sõidukeid, tähendavad turu- ja regulatiivsed piirangud seda, et kulutõhus ja uudne tehnoloogia ei ole turul laialdaselt levinud. Nüüd teeb komisjon ettepaneku teatavate piirangute kaotamise kohta lisana muudele aktidele (näiteks Eurovignette'i direktiivile, keskkonnahoidlike sõidukite direktiivile ja alternatiivkütuste taristu tegevuskavale), mille komisjon on kahe eelmise liikuvuspaketi raames hiljuti välja pakkunud.

ELi tootjad ja komponentide tarnijad võivad kaotada oma praeguse juhtpositsiooni uude tehnoloogia valdkonnas. Olulistel turgudel, näiteks Ameerika Ühendriikides, Kanadas, Jaapanis, Hiinas ja Indias, on viimastel aastatel kehtestatud kütuse tarbimise ja/või heitkoguste normid eesmärgiga soodustada innovatsiooni ja parandada kiiresti sõidukite tõhusust. Komisjoni ettepanekuga antakse selles sektoris konkreetne tõuge ELi juhtimisel toimuvaks vähese CO₂-heitega tehnoloogia innovatsiooniks ja sellesse investeerimiseks.

Komisjon peab kõige kohasemaks reguleerida raskesõidukite tekitatava CO₂-heite kogust samm-sammult koos ennetähtaegse läbivaatuse klausliga. Õigusaktide eesmärk peaks olema

²² COM(2016) 501.

kasutada ära juba kõige esimesed soodsad tegurid, kindlustades, et kõige kulutõhusamad ja juba kättesaadavad tehnilised lahendused jõuavad kiiresti kõige suuremate uute veokite turule. Suurimate veokite neli põhirühma on esimesed sõidukitüübid, mille heitkoguste kohta on ELil alates 2019. aastast olemas usaldusväärsed ja sertifitseeritud andmed. Need kogused moodustavad ligikaudu 65–70 protsenti kogu raskesõidukite tekitatavast kasvuhoonegaaside heitkogusest.

Pärast kolme aasta ametlike sertifitseerimisandmete läbivaatust 2022. aastal tuleks täiustatud tehnoloogia mõju üha laialdasemalt juurutada. Lisaks võidakse CO₂-heite sihtkogused kehtestada ka muud tüüpi sõidukite kohta, mis ei ole veel vajalike sertifitseerimist käsitlevate õigusaktidega hõlmatud. See puudutab busse, väiksemaid veokeid ja järelhaagiseid.

Selle esimese ettepanekuga sätestatud heitkoguste vähendamise eesmärgid ei kehti busside kohta, mille tarbeks on vähesaastavad ja heiteta jõuseadmed kõige enam kättesaadavad, kuna välja tuleb töötada õigusaktid, milles käsitletakse busside tekitatavate kasvuhoonegaaside heitkoguste kohta andmete kogumist ja sertifitseerimist. Kuid muudetud keskkonnahoidlike sõidukite direktiivi ja alternatiivkütuste taristu tegevuskavaga toetatakse otseselt riigihangete kaudu vähesaastavate ja heiteta busside kasutuselevõttu linnades juba praegu. Seda täiendavad toetusmeetmed, mille eesmärk on kiirendada alternatiivkütuste infrastruktuuri rakendamist vastavalt teise liikuvuspaketi osana vastu võetud tegevuskavale. Lisaks pakub keskkonnahoidlike busside kasutuselevõtu algatus, mille käivitas komisjon ja mida toetab Regioonide Komitee, platvormi keskkonnahoidlike busside kasutuselevõtu kiirendamiseks²³.

Komisjon palub Euroopa Parlamendil ja nõukogul need õigusaktid viivitamatult vastu võtta, et vältida raskesõidukite sektori ja muu maanteetranspordi tekitatavate heitkoguste lõhe suurenemist, võimaldada veoettevõtjatel saada kasu väiksematest kütusekuludest ning tagada ELi tootjate ja komponentide tarnijate pikaajaline konkurentsivõime.

4.3 Uus kütusehindade võrdlemise metoodika tarbijatele

Olukorras, kus elektromobiilsus ja mitmeid erinevaid alternatiivkütuseid kasutavad sõidukid on kiiresti levimas, pakub komisjon välja metoodika, mis võimaldab kasutajatel erinevate kütuste hindu hõlpsalt võrrelda²⁴. See aitab suurendada tarbijate teadlikkust (sealhulgas uut sõidukit ostes) ja kütusehindade läbipaistvust ning peaks aitama kaasa energiaallikate mitmekesistamisele transpordi valdkonnas, samuti CO₂-heite ja muude saasteainete heitkoguste vähendamisele selles vallas.

4.4 Rehvide parem märgistamine

ELi määrusega rehvide märgistamise kohta soodustatakse kütusesäästlike ja ohutute vähese välise veeremismüraga rehvide kasutamist, et tagada kütusesääst ja maanteetranspordi ohutus²⁵. Samuti soovitakse standardmärgise abil anda tarbijatele rohkem teavet, et mõjutada nende ostuotsuseid. Kuna rehvid võivad sõiduki kütusekulu muuta 20–30 protsendi ulatuses, on nende sõiduomadustel oluline mõju sõiduki kütusesäästlikkusele ja heitkogustele.

²³ https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/cleanbus_en

²⁴ Direktiivi 2014/94/EL artikli 7 lõike 3 kohane komisjoni rakendusmäärus alternatiivkütuste ühikuhindade võrdlemise ühtse metoodika kohta kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga 2014/94/EL, C(2018) 2751.

²⁵ Määrus nr 1222/2009.

Komisjoni ettepaneku eesmärk on kõnealust määrust tugevdada ja muuta see tulemuslikumaks²⁶. Eelkõige on ettepaneku mõte tagada, et märgis on rehvi ostmisel tarbijatele selgesti nähtav. See ühtlasi tähendab, et märgis on võimalikele ostjatele äratuntav või sõiduomaduste näitajad arusaadavad, näiteks nende täpsuse ja usaldusväärsuse tõttu. Lisaks sellele soovitakse määrusega laiendada märgisel kajastatavaid sõiduomaduste näitajaid ja lisada uusi elemente ning lõppkokkuvõttes võtta rohkem arvesse muid ELi poliitilisi prioriteete, näiteks ringmajanduse tegevuskava. Lõpetuseks tugevdatakse määrusega turujärelevalve rakendamist.

4.5 Veokite ehitusnõuded CO₂-heite vähendamiseks ja ohutuse suurendamiseks

Sõidukite aerodünaamilistel omadustel on otsene mõju CO₂-heite kogustele. Seetõttu teeb komisjon ettepaneku muuta teatavate maantesõidukite kaalu ja mõõtmeid käsitlevaid õigusakte, et tuua see tähtpäev, millest alates on tootjatel lubatud lasta turule uued, ümarama ja aerodünaamilisema sõitjateruumiga rasked kaubaveokid, kolm aastat varasemaks ehk 2019. aastasse²⁷. Koos komisjoni ettepanekuga rasketele kaubaveokitele CO₂-heite normide kehtestamise kohta peaks kõnealune ettepanek aitama kaasa transpordist tuleneva CO₂-heite vähendamisele ja tulema kasuks keskkonnale. Teiseks eesmärgiks on suurendada teiste liiklejate ohutust ning parandada juhtide nägemisulatust ja mugavust, soodustades jätkuvalt ühendvedusid.

4.6 Energia maksustamise raamistiku muutmine elektromobiilsuse edendamiseks

Ehkki energia maksustamise direktiivi kõnealuse paketi raames põhjalikult ümber tegema ei hakata, jätkab komisjon elektromobiilsust soodustavate võimaluste otsimist, arvestades direktiivi muutmise tulevikus. Pealegi võimaldab lahendus, mille kohaselt on ELi tasandil sätestatud üksnes minimaalsed maksumäärad, liikmesriikidel juba praegu ilma ELi õigusakte muutmata kohandada oma maksumäärasid nii, et need toetavad vähese heitega liikuvust. Eelkõige peaks liikmesriigid üle vaatama praegused soodustused diislikütusele.

4.7 Üleeuroopalise transpordi põhivõrgu rakendamise ühtlustamine vähese heitega liikuvuse saavutamiseks

Taristu on hädavajalik vahend transpordisüsteemis keskkonnahoidlike, ohutute, digitaalsete ja ühendatud lahenduste kasutuselevõtuks. Üleeuroopaline transpordivõrk on Euroopa transporditaristu alustala. Komisjoni eesmärk on tagada, et see on tõhus, arukas, ohutu ja jätkusuutlik. Ühtsete nõuete sätestamise, kvaliteetsete taristuprojektide loomise ja innovatsiooni vallapäästmise kaudu mõjutab see oluliselt kauba ja reisijate liikuvusmudeleid. Seetõttu sisaldab kõnealune kolmas liikuvuspakett ettepanekut määruse kohta, mille eesmärk on lihtsustada üleeuroopalise transpordi põhivõrgu rakendamist ja edendada mitmeliigilist transporti. Väljapakutud meetmetega soovitakse hõlbustada lubade andmist, riigihankeid ja muid haldusmenetlusi, et saavutada tõhusam tegevus ning suurem läbipaistvus ja avalikkuse heakskiit. Seega soodustab ettepanek keskkonnahoidlikumat, ohutumamat ja enam ühendatud liikuvust, sest lubade andmisel antakse eesõigus vastavatele üleeuroopalise transpordi põhivõrguga seotud projektidele²⁸.

Lisaks sellele toetatakse paketti Euroopa ühendamise rahastu rahastatava projektikonkursiga. Liiklusohutust ning transpordisektori digiteerimist ja mitmeliigilisust otseselt edendavatesse projektidesse investeerimiseks on võimalik saada 450 miljoni euro ulatuses ELi toetusi.

²⁶ COM(2018) 296.

²⁷ Direktiiv (EL) 2015/719. COM(2018) 275.

²⁸ COM(2018) 277.

5. KOKKUVÕTE

Kõnealuse kolmanda paketiga „Liikuvus Euroopas“ lõpetab komisjon oma laiaulatuslikud seadusandlikud ettepanekud ja toetusmeetmed, mis moodustavad kõikehõlmava, lõimitud ja tulevikku suunatud käsitlese sellest, kuidas saavutada ELi kodanike jaoks puhas, ühendatud ja konkurentsivõimeline liikuvus. Digiteerimine, CO₂-heite vähendamine ja innovatsioon tähendavad, et liikuvus on pöördepunktis. EL peab haarama uutest võimalustest, mida need endaga kaasa toovad, kuid olema korralikult ette valmistatud ka selleks, et kohaneda mitmete üleminekuperioodil ette tulevate probleemidega. Liikuvus on inimeste ja kaupade vaba liikumise nurgakivi, mis on Euroopa Liidu tõrgeteta toimimisel põhilise tähtsusega. Seetõttu ei tohi eksida ning EL ja eelkõige tema olulised liikuvusega seotud tööstusvaldkonnad peavad püsima selles majanduse ja ühiskonna jaoks elutähtsas sektoris juhtkohal, jääma konkurentsivõimeliseks ka edaspidi ning tagama liikuvusteenuste ohutuse, keskkonnahoidlikkuse ja jätkusuutlikkuse. Seetõttu kutsub komisjon kaasseadusandjaid kõnealuseid seadusandlikke ettepanekuid Euroopa Parlamendis kiiresti vastu võtma ja seeläbi tagama, et Euroopa liigub edasi.