

ÜLEVAADE

SAAJA: Eesti Vabariigi Valitsus
ESITAJA: Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium
KUUPÄEV: 17. juuni 2011
Teema: Ülevaade 16. juuni 2011. a EL transpordi, telekommunikatsiooni ja energeetika nõukogu istungist

Lühidalt:

16. juuni 2011. a. transpordi, telekommunikatsiooni ja energeetika (TTE) nõukogu istungil olid arutluse all transpordiküsimused.

Seadusandliku arutelu maismaatranspordi punktina kiideti kvalifitseeritud häälteenamusega heaks üldine lähenemisviis Euroopa ühtse raudteeala direktiivi suhtes ning merenduse punktina üldine lähenemisviis Euroopa Mereohutuse Agentuuri määruse suhtes.

Muu kui seadusandliku arutelu raames toimus pikem poliitiline arutelu transpordipoliitika valge raamatu teemal. Kiideti heaks nõukogu järeldused Euroopa Liidu siseveeteede transpordi kohta, Euroopa Liidu liitumise lepe Rahvusvahelise Raudteevadude Assotsiatsiooni (OTIF) konventsiooniga, nõukogu otsus volitada Euroopa Komisjoni alustama läbirääkimisi Moldova Vabariigiga lennutranspordileppe alustamiseks ning nõukogu otsus Euroopa Liidu liikmesriikide ja Brasiilia vahelise lennundusleppe allkirjastamise kohta.

Nõukogu istungi lõpus esitas järgmine eesistujariik Poola oma tööprogrammi tutvustuse.

Pikemalt:

1. Päevakorra vastuvõtmine

Seadusandlikud arutelud

2. A-punktide nimekirja heakskiitmine

MAISMAATRANSPORT

3. Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv, millega luuakse ühtne Euroopa raudteepiirkond (uuesti sõnastatud)
 - Üldine lähenemisviis

Kõik sõna võtnud riigid toetasid dokumendi üldeesmärke, kuid peamiste probleemidena nähti võimalikku bürokratia tõusu, rahastamisprobleeme, reguleerivate asutuste pädevust, mitmeaastaste lepingute sõlmimise kohutust, kestust ja nendes sisalduvaid sätteid, müraprobleemide käsitlust.

Eesti toetas raudteeturu avamist ja ühtsete normide saavutamist, tõi välja meie raudteeturu eripära ja sellest tuleneva vajaduse paindlikkuse järele tasude määramisel. Praegune direktiivi eelnõu sõnastus võib meie jaoks põhjustada reisirongiliikluse

kallinemist ja tõsta koormust riigieelarvele. Juhul kui meie sõnastusettepanek on liiga ühekülgne ja lihtne, palus Eesti otsida pehmemat sõnastust, et probleem lahendada.

Eesistujariigi ettepanekuna täiendati probleemi lahendamiseks artiklit 31 lg 3: *The infrastructure manager may decide to gradually adapt to this methodology during a period of no more than five years after the deadline for transposition set in Article 66(1)*. Eesti jaoks oli see täiendus positiivne.

Teksti sisse viidud muud sõnastusparandused:

- VII lisasse p. 3 lisati sõnad *elements such as*. Artikli 65 teise lõigu viimast lauset täpsustati ...*propose complementary legislative measures*...
- Artikli 3 p.10a asendati *procedures* sõnaga *measures*.

Nõukogu leppis kvalifitseeritud häälteenamusega kokku ühise lähenemisviisi. Eesti oli erapooletu.

LAEVANDUS

4. Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EL) [.../....], millega muudetakse määrust (EÜ) nr 1406/2002, millega luuakse Euroopa Meresõiduohutuse Amet
– Üldine lähenemisviis

Kõik reservatsioone omanud liikmesriigid toetasid lõplikku kompromisettepanekut ning üldine lähenemisviis võeti vastu.

Muu kui seadusandlik tegevus

MITMELIIGILINE TRANSPORT

6. Valge raamat - Euroopa ühtse transpordipiirkonna tegevuskava – Konkurentsivõimelise ja ressursitõhusa transpordisüsteemi suunas
– Poliitiline mõttevahetus

Liikmesriigid tervitasid valge raamatu positiivset mõju transpordisektori konkurentsivõimele, siseturu väljakujundamisele, keskkonnanäesmärkidele ning naftasõltuvuse vähendamisele.

Nõustuti, et transpordisektor peab andma oma panuse kliimamuutustega seotud eesmärkide saavutamiseks. Siiski väljendati kahtlust 60% heitmete vähendamise saavutatavuse osas, kuigi leiti ka vastupidiselt, et eesmärk võiks olla veel ambitsioonikam. Seada tuleks vaheeesmärgid, tegema vaheülevaateid, vaja oleks täpsemalt määratleda, kuidas eesmärgid saavutada. Tuletati meelde, et eesmärkide poole püüdlemisel tuleb silmas pidada rahvusvaheline mõõdet ja Euroopa Liidu konkurentsivõimet. Transpordipoliitika eesmärgid peavad olema kooskõlas teiste valdkondade poliitikatega. Väljendati muret kulude tõusu, eelarvele tekkiva surve, investeeringute kulukuse pärast. Oluline on avatud ja läbipaistev siseturg.

Kõigi algatuste puhul tuleb rangelt järgida. Kaasama peab ka piirkondliku ja kohaliku taseme võimud ning sidusrühmad.

Rõhutati TEN-T (*Trans-European Transport Networks*) tähtsust, tuleb vähendada vahet infrastruktuuri arengu taseme piirkondlikke erinevuseid ning arvestada liikmesriikide ja piirkondade erisusi ka üldisemalt. Rahastamisel on vajalikud leidlikud lahendused. Erasektori poolne rahastamine sobib ainult teatud projektide puhul, erarahastus saab olla üksnes täiendav meede. Olulised on ühendused ja koostöö naaberriikidega.

Üleminek ühelt transpordiliigilt teisele on paljudel juhtudel tervitatav, kuid see peab olema põhjendatud ja eelkõige on vajalik erinevate transpordiliikide koostoime. Üleminekuks ühelt liigilt teisele on vaja jõulisemaid stiimuleid. Väliskulude sisestamisel tuleb edasi liikuda, tark hinnakujundus on oluline. Eesmärkide saavutamine on võimalik üksnes uute tehnoloogiate ja intelligentsete transpordisüsteemide kasutuselevõtmisel.

Eesti märkis ära eelmisel aastal algatatud elektromobiilusprogrammi ja kutsus ka teisi üles astuma konkreetseid samme.

Olulisena tõsteti esile lennu- ja mereohutust ning mitmed sõnavõtjad toetasid ka liikluses hukkunute vältimise eesmärki (0 hukkunut 2050).

MAISMAATRANSPORT

7. Nõukogu järeldused, milles käsitletakse edasist tegevust integreeritud ja konkurentsivõimelise ELi siseveetranspordi suunas
 - Vastuvõtmine

Reservatsioone omanud liikmesriigid kustutasid need ja järeldused võeti vastu.

8. Nõukogu otsus Euroopa Liidu ja Rahvusvaheliste Raudteevedude Valitsustevahelise Organisatsiooni vahelise lepingu (Euroopa Liidu ühinemise kohta 9. mai 1980. aasta rahvusvahelise raudteeveo konventsiooniga (COTIF), mida on muudetud 3. juuni 1999. aasta Vilniuse protokolliga) allakirjutamise ja sõlmimise kohta
 - Vastuvõtmine

Nõukogu järeldused võeti pikema aruteluta vastu.

LENNUNDUS

Välissuhted:

9. Eelnõu: nõukogu otsus volitada komisjoni alustama läbirääkimisi Moldova Vabariigiga üldise lennutranspordilepingu üle
 - Vastuvõtmine

Komisjonile anti volitus läbirääkimiste alustamiseks.

10. Ettepanek: nõukogu otsus Euroopa Liidu ja selle liikmesriikide ning Brasiilia Liitvabariigi vahelise lennutranspordilepingu allakirjutamise kohta
- Vastuvõtmine

Lepingu allkirjastamise otsus võeti vastu ilma pikema aruteluta.

11. Muud küsimused

a) Ühtne Euroopa taevas:

- i) Funktsionaalsete õhuruumiosade rakendamine: liikmesriikide poolt 2012. aasta detsembriks kehtestatud tähtaja järgimiseks võetud meetmed
- Teave komisjonilt

Komisjon teatas, et 2012 lõpuks peavad *functional airspace block*'id (FAB) toimima. Ühendkuningriigi ja Iirimaa FAB ning Taani-Rootsi FABid on olemas. Teised FABid on eri staadiumis, on palju erinevusi. Komisjon kutsus liikmesriike üles tegutsema koordineeritult ja tõhusalt.

Nõukogu võttis info teadmiseks.

ii) Lennuliikluse olukord 2011. aasta suvel

- Teave komisjonilt

Nõukogu võttis teadmiseks komisjoni info ennustatava olukorra kohta lennuliikluses 2011 suvel. Muuhulgas on arvatud, et umbes 16 miljoni inimese lend hilineb 30 minutit või rohkem.

b) Vulkaanilise tuha põhjustatud kriis ELis: järelmeetmed ja kriisiohjamise laiem ulatus

- Teave komisjonilt

Komisjon andis ülevaate tegevustest, mis seotud vulkaanilise tuha põhjustatud kriisist eelmisel aastal. Eelmine aasta jäi esimese 3 päevaga ära 42600 reisi. Sellel aastal oli sama arv 900 reisi. Kui eelmine aasta oleks olnud sama info ja kogemus, mis sel aastal, siis oleks tühistatud minimaalselt 10000 reisi. Volinik rõhutas vajadust lennukimootori tootjatel töötada välja ja testida täpsemaid norme ning juhised selle kohta, millal tohib ja millal ei tohi lennata. Ka palus volinik Kallas liikmesriikidel tegeleda nn. jätkuplaanidega (*contingency plan*) transpordi valdkonnas juhuks kui lennuliiklus peaks olema häiritud.

c) Lennukauba julgestuse alase töö edendamine

- Teave komisjonilt

Komisjon teatas, et eelmise nädala lennundusjulgestuse komitee (*Aviation Security Committee* – AVSEC) ei kiitnud heaks lennukauba julgestust puudutavat Komisjoni määrust ja Komisjoni otsuse kavandit, 3 oli vastu, samuti mitu erapooletut. Kaup lendab

ELi samamoodi nagu enne ja me oleme sama kaugel kui eelmise aasta lõpus. Eelmise aasta lõpus oli asjale 2 lähenemisviisi - 100% kontroll ja terve mõistuse suund. Komisjon on üritanud leida nende kahe vahel mõistlikku kompromissi nii, et ettevõtjaid liigselt ei koormataks.

Komisjon on valmis ettepanekud uuesti esitama.

Üks liikmesriik toetas voliniku poolt välja öeldut. Jeemeni juhtum näitab, et terroristid on avastanud nõrga koha ja said seda peaaegu ära kasutada. Toetatakse EL tasandil tegutsemist, kui see annab lisaväärtust. Kutsuti üles neid, kes eelmisel nädalal vastu hääletasid, pakkuma välja väikseid muudatusi kuid proovida siiski toetada komisjoni ettepanekuid kui komisjon need uuesti esitab.

Teine liikmesriik avaldas arvamust, et EL ei peaks hakkama maailma kategoriseerima. Ei soovita, et meie enda vedajate töö Aafrikas võtaksid üle teised, kes hakkaksid lendama läbi Lähis-Ida. Punasesse nimekirja riigi panemine omab olulisi tagajärgi. Nimekirjade asemel peaks partnerlust arendama.

Kolmas liikmesriik toetas komisjoni ja kutsus vastu hääletanud oma seisukohti üle vaatama. Iga hetk võib eelmise aasta sündmus korduda.

Nõukogu võttis komisjoni info ja liikmesriikide avaldused teadmiseks.

d) Kõrgetasemeline kokkulepe Eurocontrol'iga

- Teave komisjonilt

Komisjon teatas, et tulenevalt sellest, et Eurocontrol'i (vaatamata nimele) ei ole siiski komisjonile alluv ainult EL liikmesriikide huve esindav organisatsioon (39 riiki ja Euroopa Ühendus) siis peab koostöö selguse huvides sõlmima sellise kokkuleppe.

Nõukogu võttis info teadmiseks.

e) ASEMi transpordiministrite eelseisev teine kohtumine (Chengdu, Sichuan'i provintsi pealinn (Edela-Hiina)), 24.–26. oktoober 2011)

- Teave ühelt liikmesriigilt

Nõukogu võttis info eelseisvast teisest EL-Aasia transpordiministrite kohtumisest teadmiseks, peamine teema kriisijuhtimine transpordisektoris.

f) Ühe liikmesriigi strateegia piraatluse vastaste meetmete kohta ajavahemikuks 2011–2014

- Teave Taani delegatsioonilt

Tutvustati oma kõikehõlmavat lähenemist piraatlusega võitlemiseks.

Kolm liikmesriiki toetasid algatust.

Rõhutas vajadust jälgida ja piraatlusega teenitud rahade liikumist maailmas – raha ei jää Somaaliasse vaid liigub maailma finantskeskustesse. Samuti soovitakse, et relvastatud isikud kaitseksid laevu.

Komisjon rõhutas, et võidaks osaleda ka EL Atalanta koosöös, mitte ainult NATO koosöös.

- g) Merenduse sidusrühmade üritus „Puhas õhk merel – säästva ja konkurentsivõimelise laevanduse edendamine” (Brüssel, 1. juuni 2011)

- Teave komisjonilt

Tehti ülevaade 1. juunil toimunud seminarist, kus käsitleti laevakütuste väävlisisalduse 0,1% piirmääraga kaasnevaid väljakutseid.

Komisjon teatas, et võtab seisukoha IMO otsuse rakendamise kohta lähiajal. Komisjon kavatses toetada teadusuuringuid, investeringuid infrastruktuuri, arendada osapooltevahelist dialoogi. Riigiabi võivad liikmesriigid vajaduse korral anda, kuid see peab vastama riigiabi reeglitele.

Ka kutsus komisjon üles liikmesriike aktiivselt toetama IMO tehtavaid jõupingutusi kasvuhoonegaaside vähendamiseks, disainiindeksi rakendamise osas on sel suvel hääletus.

Nõukogu võttis komisjoni suulise infot teadmiseks.

- h) Järgmise eesistujariigi tööprogrammi tutvustus

- Teave ühe liikmesriigi delegatsioonilt

Tutvustati järgmise poolaasta eesistumise programmi.

Kõige olulisem on TEN-T võrgustiku ülevaatamine, mille kohta on 6. oktoobri TTE nõukogu istungil kavas võtta vastu nõukogu järeldused.

Oluline prioriteet on erinevad transpordialased lepingud idapoolsete naabritega. 24-25. oktoobril toimub Krakowis transpordikonverents Euroopa Liidu idanaabritega.

Merenduse sotsiaalpaketi on oluline direktiiv meeskondade väljaõppe kohta laeva pardal.

Lennujaamade paketiga kavatsetakse ka tööd teha.

5-6. september toimub Sopot'is mitteametlik transpordiministrite kohtumine, mille teemaks on rahastamisallikate otsimine väljaspool riigieelarvet transpordi infrastruktuuri rahastamiseks.