

SISEPOLIITIKA PEADIREKTORAAT
POLIITIKAOSAKOND **B**
STRUKTUURI- JA ÜHTEKUULUVUSPOLIITIKA

PRAKTILINE JUHEND



ET



„Europe Direct” on teenistus, mis aitab leida vastused Euroopa Liitu puudutavatele küsimustele

**Tasuta infotelefon (*):
00 800 6 7 8 9 10 11**

(*) Teatud juhtudel ei võimalda mobiilsideoperaatorid helistamist 00800 numbritele või on need kõned tasulised.

Lisateavet Euroopa Liidu kohta saate Internetist „Europa” serverist (<http://europa.eu>).

Kataloogimisandmed on esitatud väljaande lõpus.

Luxembourg: Euroopa Ühenduste Ametlike Väljaannete Talitus, 2009

ISBN 978-92-823-2830-9

doi: 10.2861/67323

Printed in Belgium

TRÜKITUD VALGELE KLOORIVABALE PABERILE



SISEPOLIITIKA PEADIREKTORAAT
POLIITIKAOSAKOND **B**
STRUKTUURI- JA ÜHTEKUULUVUSPOLIITIKA

PRAKTILINE JUHEND

Transport ja turism

AUTORID

Nils DANKLEFSEN ja Piero SOAVE, poliitikaosakond B: struktuuri- ja ühtekuuluvuspoliitika, Euroopa Parlament

DOKUMENT AVALDATAKSE JÄRGMISTES KEELTES

Originaal: EN

Tõlked: BG CS DA DE EL ES ET FI FR HU IT LT LV MT NL PL PT RO SK SL SV

FOTO ALLIKAS

Shutterstock, iStockphoto Euroopa Parlament

VÄLJAANDJA

Poliitikaosakonnaga ühenduse saamiseks või selle igakuise uudiskirja tellimiseks kirjutage aadressil [HYPERLINK "mailto:poldep-cohesion@europarl.europa.eu"](mailto:poldep-cohesion@europarl.europa.eu) poldep-cohesion@europarl.europa.eu

Käsikiri valmis 2009. aasta aprillis.

Brüssel, © Euroopa Parlament, 2009.

VASTUTUSE VÄLISTAMINE

Käesolevas dokumendis väljendatud arvamuste eest vastutab täielikult autor ja need võivad erineda Euroopa Parlamendi ametlikust seisukohast.

Levitamine ja tõlkimine mittetulunduslikul eesmärgil on lubatud, kui allikas on märgitud ning väljaandjale on sellest eelnevalt teatatud ja talle saadetakse koopia.

SISUKORD

■ EESSÕNA	7
■ TAUST	9
■ EDASINE TEGEVUS	19
■ POLIITIKAOSAKOND	31
■ TÄIENDAVAT LUGEMIST	35
■ MUUD TEABEALLIKAD	38





**“Jätkusuutlikkuse mõiste peab olema
Euroopa transpordipoliitika alus
ja mõõdupuu”**

Euroopa Parlamendi 12. veebruari 2003. aasta resolutsioonist komisjoni valge raamatu
“Euroopa transpordipoliitika aastani 2010: aeg otsustada” kohta.





Lugupeetud parlamendiliige

Tahaksin kasutada võimalust, et tervitada teid Euroopa Parlamendis ja anda teile teavet parlamendisestest võimaluste kohta eksperdiarvamuse saamiseks. Parlamendi tõhus töö sõltub erialasest, objektiivsest, kvaliteetsest ja ajakohasest teabest. Selleks on loodud viis uurimistöö eest vastutavat üksust ehk poliitikaosakonda. Nende töö hõlmab kõiki Euroopa Parlamendi pädevusvaldkondi ning nad avaldavad kvaliteetseid sõltumatuid uuringuid, mida viivad läbi sise- või välisekspertid.

Poliitikaosakond B (struktuuri- ja ühtekuuluvuspoliitika) vastutab viie poliitikavaldkonna eest: põllumajandus ja maaelu areng, kultuur ja haridus, kalandus, regionaalareng ning transport ja turism. Osakond teeb väga mitmekesist tööd, koostades näiteks keeruliste õigusloomeküsimuste põhjalikke analüüse, andes lühikest taustateavet või korraldades seminare, kuhu kutsutakse eksperte ettekandeid tegema. Eesmärk on toetada parlamendi tegevust, aidates näiteks vahetult kaasa konkreetse parlamendikomisjoni õigusloometegevusele või jagades taustateavet parlamendiliikmete delegatsioonide visiitideks. Kõik poliitikaosakonna B (struktuuri- ja ühtekuuluvuspoliitika) koostatud dokumendid avaldatakse Euroopa Parlamendi veebilehel ning on kõigile parlamendiliikmetele ja laiemale üldsusele kättesaadavad, välja arvatud mõned konfidentsiaalsed dokumendid.

Käesolevas väljaandes leiate lühiülevaate parlamendi viimase koosseisu ametiajal transpordi ja turismi valdkonnas toimunud peamiste poliitiliste arengute kohta. Samuti vaadeldakse, millised väljakutsed võivad transpordi ja turismi valdkonnas esineda lähitulevikus. Lisaks tutvustatakse poliitikaosakonna B pakutavaid võimalusi sise- ja välisekspertide arvamuse saamiseks.

Head lugemist!

Ismael Olivares Martinez
Direktor

*Direktoraat B: struktuuri- ja ühtekuuluvuspoliitika
Sisepoliitika peadirektoraat*



TRANSPORT: ÕIGUSLIK ALUS JA VERSTAPOSTID

Transpordipoliitikat käsitletakse EÜ asutamislepingu artikli 3 lõike 1 punktis f ja V jaotises. Lissaboni lepingus, mis ei ole veel jõustunud, käsitletakse transpordipoliitikat artikli 4 lõike 2 punktis g ja VI jaotises Euroopa Liidu toimimise kohta.

Juba Rooma lepingutes on liikmesriigid rõhutanud ühise transpordipoliitika olulisust eraldi jaotise kaudu. Seega oli transport üks esimesi ühenduse ühiseid poliitikavaldkondi. Hoollimata komisjoni pingutustest oli ühise transpordipoliitika areng kuni 1980. aastate teise pooleni vaid vaevumärgatav.

- **1985:** tee ühenduse õigusaktide suunas vabanes alles siis, kui Euroopa Parlament esitas nõukogu vastu tegevusetushagi. Euroopa Kohus nõudis oma 22. mai 1985. aasta **otsuses kohtuasjas 13/83** tungivalt, et nõukogu tegutseks transpordipoliitika valdkonnas.
- **1985. aastal** anti **valges raamatus siseturu väljakujundamise kohta** soovitusi teenuste osutamise vabaduse tagamiseks ning sätestati suuniseid ühise transpordipoliitika jaoks, et liberaliseerida ja ühtlustada kogu ühenduse transpordipoliitika.
- **1992. aastal** võttis komisjon vastu **valge raamatu ühise transpordipoliitika arengu kohta**. Kõige suuremat tähelepanu pöördi transporditurgude avamisele. Samal ajal tähistas valge raamat pöördepunkti teel ühtse lähenemisviisi poole, mis hõlmab kõiki transpordiliike ning põhineb „jätkusuutliku liikuvuse“ mudelil.
- **1996. aastal** võeti vastu otsus üleeuroopalise transpordivõrgu arendamist käsitlevate ühenduse suuniste kohta.
- **2001. aastal** analüüsis komisjon **valges raamatus „Euroopa transpordipoliitika aastani 2010: aeg otsustada“** (KOM(2001)0370) esmakordselt Euroopa transpordipoliitika probleeme ja väljakutseid, eriti seoses sel ajal ees seisnud ELi idalaienemisega. Valges raamatus ennustati liikluse mahu tohutut kasvu, millega kaasnevad liiklusummikud ja ülekoormus, eriti maantee- ja õhustranspordi puhul, ning suurenevad tervishoiu- ja keskkonnakulud, mis seavad tõsiselt ohtu ELi konkurentsivõime ja kliimakaitsese eesmärgid. Et

kõnealuste muutuste vastu võidelda ja aidata luua majanduslikult tõhus, kuid samal ajal keskkonnale ja ühiskonnale kasulik transpordisüsteem, esitas komisjon 60 meetmest koosneva paketi. Meetmete eesmärk oli kaotada side majanduskasvu ja liikluse mahu suurenemise vahel ning võidelda eri transpordiliikide ebavõrdse kasvu vastu.

- **2004. aastal** toimus TEN-T suuniste läbivaatamine seoses ELi laienemisega.
- **2006. aastal** avaldas komisjon 2001. aasta transpordipoliitika valge raamatu vahekokkuvõtte „Liikumisvõimeline Euroopa – jätkusuutlik liikuvus meie mandril“ (KOM(2006)0314).

TRANSPORT: EESMÄRGID JA SAAVUTUSED

Liikuvus on Euroopa Liidu peamine juhtmõte. Euroopa transpordipoliitika on mitmete oluliste poliitikavaldkondade vaheline ühenduslüli. See koosneb paljudest olulistest samastest, näiteks tööstus-, majandus-, keskkonna- ja sotsiaalpoliitika. Transpordipoliitika on Lissaboni strateegia tähtis osa ning annab märkimisväärse panuse ELi territoriaalsesse ja sotsiaalsesse ühtekuuluvusse.

Euroopa siseturu edukas väljakujundamine, sisepiiride kaotamine, transporditurgude avamisest ja liberaliseerimisest tingitud langevad transpordihinnad ning muutused tootmissüsteemides ja ladustamises on viinud transpordi mahu pideva kasvuni. Kuigi transpordisektor on majanduslikust seisukohast väga edukas ja dünaamiline, suureneb selle sotsiaalne ja ökoloogiline mõju üha enam, mis tõstab esile **jätakuutliku liikuvuse mudeli** üha suurenevat tähtsust. Siiski kujutab kõnealune mudel endast **kahe eri eesmärgi vahelist**



vägikaikavedu. Ühelt poolt on Euroopa transpordipoliitika selge eesmärk tagada isikute ja kaupade õiglaste hindadega ja tõhus liikuvus kui konkurentsivõimelise ELi siseturu tugi-samm ja isikute vaba liikumise alus. Teiselt poolt on vaja tulla toime liikluse mahu suurenemisega ja minimeerida selle tagajärjed, nagu liiklusõnnetused, hingamisteede haigused, müra, keskkonnakahjustus ja liiklusummikud. Euroopa transpordipoliitika kolmas oluline samm on selle tööhõive ja töötõngimustega seotud sotsiaalne mõõde, kuid see hõlmab ka reisijate õigusi ning transpordi ohutust ja turvalisust.

Jätakuutliku liikuvuse eesmärgi saavutamiseks on Euroopa transpordipoliitika teinud suuri edusamme alates 2001. aasta transpordipoliitika valgest raamatust ja selle 2006. aasta vahekokkuvõttest¹. Euroopa transpordipoliitika õiguslik raamistik on selgelt kujundatud. Vastu on võetud palju olulisi ja sageli väga vastuolulisi õigusakte, näiteks:

- raudteede taaselustamine esimese, teise ja kolmanda raudteepaketi abil, milles käsitleti eelkõige turu avamist, kuid ka ohutusküsimusi, koostalitlusvõimet ja reisijate õigusi;

¹ KOM(2001)0370; KOM(2006)0314.

- üleeuroopaliste transpordivõrkude (TEN) uued suunised, seades prioriteediks raudteed, siseveeteed ja meretranspordi;
- liikluse ümbersuunamise programmid, nagu esialgne „Marco Polo“ ja praegune „Marco Polo II“;
- uus Eurovignette'i direktiiv², milles käsitletakse maksu-määrade ühtlustamist kõigis liikmesriikides ja infrastruktuuri kulude arvestamise ühtseid meetodeid. Uue direktiiviga nähakse lisaks ette suurem maksude diferentseerimine, võttes arvesse keskkonnaaspekte ja ummikuid, ning seega antakse liikmesriikidele vahend liikluse korraldamiseks;
- kolm mereohutust käsitlevat paketti;
- ühtse Euroopa taeva algatus;
- ühistranspordi uus õiguslik raamistik;
- lennunduse lisamine ELi saastekvootidega kauplemise süsteemi;
- Euroopa Lennundusohutusameti (EASA), Euroopa Raudteeagentuuri (ERA), Euroopa Meresõiduohutuse Ameti (EMSA) ja Üleeuroopalise Transpordivõrgu Rakendusameti (TEN-T EA) loomine;
- kolme ambitsioonika tehnoloogiaalase projekti (satelliitnavigatsioonisüsteemi Galileo, Euroopa raudteeliikluse juhtimissüsteemi (ERTMS) ja programmi SESAR) algatamine, et parandada lennujuhtimise infrastruktuuri. Kõne-

aluste oluliste Euroopa projektide eesmärk on aidata tulevikus tagada tõhusamat ja ohutumamat liikluskorraldust;

- reisijate õiguste tugevdamine tsiviillennunduse ja raudteetranspordi valdkonnas.

Transpordi- ja turismikomisjon (TRAN-komisjon) on olnud üks töökamaid komisjone kaasotsustamismenetluses, kus Euroopa Parlament on korduvalt tõestanud oma mõjuvõimu kaasõigusloojana. Märkimisväärne näide on nn sadamapaketi tagasilükkamine kahel korral, kuid on ka mitmeid teisi näiteid, kus Euroopa Parlamendil on õnnestunud muuta suurt hulka komisjoni ettepanekuid. Lisaks on Euroopa Parlament paljudel juhtudel nõudnud poliitikaalgatusi ja teinud üksikasjalikke ettepanekuid Euroopa transpordipoliitika kujundamiseks. Komisjon on paljusid kõnealuseid nõudeid oma õigusakti ettepanekute koostamisel arvesse võtnud.

ELi transpordipoliitika üldine lühiülevaade on esitatud Euroopa Parlamendi infolehtedes, mida ajakohastatakse korrapäraselt. Transpordi- ja turismikomisjoni viimase ametiaja tegevuse üksikasjalik ülevaade on esitatud transpordi- ja turismikomisjoni sekretariaadi ülevaatlikus aruandes³. Lisaks võib brošüürist „Küsimused, mille puhul Euroopa Parlament saavutas positiivseid tulemusi“ leida teavet mitmete oluliste saavutuste kohta transpordipoliitika valdkonnas Euroopa Parlamendi viimasel ametiajal.

² 17. mai 2006. aasta direktiiv 2006/38/EÜ.

³ Euroopa Parlament: *Achieving sustainable, efficient and safe transport in Europe - The Committee on Transport and Tourism in action (Säästva, tõhusa ja ohutu transpordipoliitika saavutamine Euroopas – transpordi- ja turismikomisjoni tegevus)*, Brüssel 2009.

TRANSPORDIPOLIITIKA – MÕNED OLULISEMAD ARVNÄITAJAD

Järgmiste faktide ja arvnäitajate eesmärk on anda ülevaade transpordipoliitika majanduslikust, sotsiaalsest ja keskkonnanalasest mõõtmest. Käesolevat mitteammendavat lühiloendit tuleks vaadelda kui lähtepunkti. Kui tekstis ei ole märgitud teisiti, on kasutatud allikateks Statistical Pocketbook 2009 – EU Energy and Transport in Figures (Statistiline taskuraamat 2009 – Euroopa Liidu energia ja transport arvudes), komisjoni ametlikud dokumendid, Euroopa Keskkonnaagentuuri aruanded ja kolme teemarühma koostatud aruanne käimasoleva transpordipoliitika tulevikku käsitleva arutelu jaoks.

Transpordi majanduslik mõõde

- Transporditeenuste osutamine annab 4,3 % kogu ELi lisandväärtusest, võtmata seejuures arvesse transporti omal kulul, transpordi infrastruktuuri ja transpordivahendite ehitamist ning hooldust.
- Euroopa logistikatööstuse osa moodustab hinnanguliselt 14 % SKPst.

Transpordiliikide osakaal

- Kaubaveo valdkonnas oli nelja maismaatranspordi liigi (maantee- ja raudteetransport, siseveeteed ja torujuhtmed) maht 2007. aastal EU-27s 2650 miljardit t/km. Sellest 72,7 % moodustas maanteetransport, 17,1 % raudteetransport, 5,3 % siseveeteed ja 4,9 % naftajuhtmed. Võttes lisaks arvesse ka ELi-sisest meretransporti (umbes 1575 miljardit t/km) ja ELi-sisest õhutransporti



(umbes 3,1 miljardit t/km), moodustab maanteetransport 45,6 %, raudteetransport 10,7 %, siseveeteed 3,3 %, naftajuhtmed 3,0 %, meretransport 37,3 % ja õhutransport 0,1 % kogumahust (tegemist on EU-27 2007. aasta näitajatega).

- Reisijate maismaatranspordi maht oli 2007. aastal 5861 miljardit inimest/km (või 11 826 km inimese kohta). Autod moodustasid sellest kogumahust 80,0 %, kahe rattalised mootorsõidukid 2,6 %, bussid ja kaugsõidubussid 9,2 %, raudteed 6,7 % ning trammid ja metroo 1,5 %. Lisades arvestusse ka ELi-sisese õhutranspordi (2006. aastal umbes 571 miljardit inimest/km) ja ELi-sisese meretranspordi (umbes 41 miljardit inimest/km), väheneb sõiduautode osakaal 72,4 %-le ja kahe rattaliste mootorsõidukite osakaal 2,4 %-le kogumahust. Bussid ja kaugsõidubus-

sid moodustavad 8,3 %, raudteed 6,1 % ning trammid ja metroo 1,3 %. Kaks lisatud transpordiliiki, õhu- ja mere-transport, moodustavad transpordiliikide kogumahust vastavalt 8,8 % ja 0,6 % (tegemist on EU-27 2007. aasta näitajatega).

- Kaubavedu kasvas ajavahemikul 1995–2007 aastas umbes 2,7 % ning reisijatevedu umbes 1,7 %.
- 2007. aastal oli EU-27 autokaubavedu (t/km) 27 % võrra suurem kui 2000. aastal.
- Üle 90 % Euroopa Liidu väliskaubandusest toimub meritsi ning ELi sadamates laaditakse aastas peale ja maha üle 3,7 miljardi tonni kaupa. ELi sadamate kaudu toimuv mere-transport kasvab 2018. aastaks hinnanguliselt 1,6 miljardilt tonnilt 5,3 miljardile tonnile.
- 2007. aastal oli EU-27s kasutuses 4300 tsiviilõhusõidukit, millest peaaegu 500 oli enam kui 250 istekohaga. Kõnealune arv ei sisalda eraisikutele kuuluvaid õhusõidukeid, mida on üle 30 000.

Transport ja keskkond

- Transport moodustab umbes ühe kolmandiku ELi 27 liikmesriigi lõplikust energiatarbimisest ning on praegu kõige suurem lõpliku energia tarbija. Maanteetransport moodustab sellest 74 %, õhustransport 15 %, meretransport 7,8 %, raudteetransport 2,2 % ja siseveeteed 1,0 %. Transport on olnud alates 1990. aastast kõige kiiremini kasvav sektor. See tekitab ligikaudu ühe neljandiku kogu EU-27 kasvuhoonegaaside heitest.

- Kuigi ajavahemikul 1990–2005 vähenes EU-27 kasvuhoo- negaaside koguheide 7,9 %, on transpordisektori olu- kord erinev. Samal ajavahemikul suurenes Kyoto proto- kolli lisatud transpordi põhjustatud kasvuhoo- negaaside heide 27 %. Võttes arvesse ka olulist heite suurenemist meretranspordi (+58 %) ja rahvusvahelise õhustranspordi (+98 %) puhul, suurenes ajavahemikul 1990–2006 ELi transpordi põhjustatud heide kokku hinnanguliselt 36 %. Transpordisektori olukord nurjab kõigi teiste sektorite jõu- pingutused. Ilma kõnealuse vastupidise suundumuseta transpordisektoris oleks EU-27 kasvuhoo- negaaside heide langenud ajavahemikul 1990–2005 7,9 % asemel 14 %.
- 2006. aastal põhjustas maanteetransport 71 % kogu transpordisektori kasvuhoo- negaaside heitest. Mere- ja õhustranspordi osakaal oli vastavalt 15 % ja 12 %. Kui võtta arvesse ka niisuguste elektrijaamade heidet, mis toodavad raudteetranspordis kasutatavat elektrienergiat, oli raud- teetranspordi osakaal 1,6 %.
- Reisiuuringute kohaselt tehakse enamik reisidest (97,5 %) lähemale kui 100 km. Siiski moodustavad ülejäänud 2,5 % reisidest rohkem kui poole kõigi reiside mahust mõõtühik- us inimest/km.
- Pool kõigist ELi kodanike reisidest on lühemad kui 5 km.
- 2007. aastal oli EU-27s 229 miljonit sõiduautot.
- Autoomanike arv suurenes EU-27s 22 % ehk 52 miljoni auto võrra.
- Umbes 30 % EU-15 elanikest ehk umbes 120 miljonit ini- mest puutuvad kokku liiklusrüüa tasemetega, mis on suu- remad kui 55 dB(A).



- Kuigi meretransport on endiselt kõige energiatõhusam transpordiviis liikluse ühe ühiku kohta, on sellega kaasnevad väliskulud kokku maailma kodanike ja keskkonnanressursside jaoks ligikaudu 300 miljardit eurot aastas (2006), millest 21 % (64 miljardit) tuleneb ELi laevastikust⁴.
- Linnaline liikumiskeskond põhjustab 40 % maantee-transporti süsinikdioksiidiheitest ning kuni 70 % maanteetranspordi tekitatud muudest saasteainetest.
- Taanis ja Madalmaades on jalgrattasõidu määr enam kui kümme korda suurem kui Prantsusmaal ja Ühendkuningriigis⁵.
- Euroopa linnapiirkondade kasvuga viimase viie aastakümne jooksul on kaasnenum ka valglinnastumine. Alates 1950. aastate keskpaigast on Euroopa linnad laienenud keskmiselt 78 %, kuid elanike arv on kasvanud vaid 33 %.
- Viies ELi lennujaamas⁶ toimub üle 400 000 õhusõidukite lennu (õhukütõusmised + maandumised reisijate- ja kauba-veoks) aastas. See võrdub rohkem kui ühe lennuga minutis 18 tundi päevas. Umbes 37 ELi lennujaamas toimub üle 100 000 õhusõidukite lennu aastas.

⁴ Euroopa Parlament, *The external costs of maritime transport* (Meretranspordi väliskulud), Brüssel 2007.

⁵ Taanis 936 km ja Madalmaades 848 km inimese kohta aastas, võrreldes 75 km Prantsusmaal ja Ühendkuningriigis ning üksnes 20 km Hispaanias (EEA 2008, lk 31).

⁶ Pariis (Charles de Gaulle), Frankfurt (Main), London (Heathrow), Amsterdam (Schiphol) ja Madrid (Barajas).

Transpordi sotsiaalne mõõde

- Transporditeenuste osutamine moodustab ELis 4,3 % kogutööhõivest, kui arvata välja transport omal kulul ning transpordi infrastruktuuri ja transpordivahendite ehitamine ja hooldus.
- 2005. aastal töötas transpordisektoris umbes 8,8 miljonit inimest. Umbes 10 % nendest töötas raudteeseektoris, 2 % meretranspordi sektoris, 0,4 % siseveeteede transpordi sektoris, 5 % õhustranspordi sektoris ning 30 % transpordi tugi- ja lisateenuste (näiteks veoste käitlemine, reisi- ja transpordiagentuurid ning reisikorraldajad) osutajatena. Maanteetranspordi sektor annab umbes 50 % kogu transpordisektori töökohtadest, andes kaks kolmandikku kaubaveo sektori ja ühe kolmandiku reisijateveo sektori töökohtadest.
- ELi majapidamised kulutavad umbes 13,7 % oma sissetulekust ehk 949 miljardit eurot transpordiga seotud kaupadele ja teenustele, mis teeb transpordisektorist suuruselt teise eelarvepunkti majapidamiskulude järel. Umbes kolmandik kõnealuselt summast (310 miljardit eurot) kasutati sõidukite ostmiseks.
- Keskmine reisimise kestvus inimese kohta on hinnanguliselt 1,1 tundi päevas ja see on viimase 40 aasta jooksul olnud suhteliselt stabiilne. Inimeste liikuvus on viimase kahe aastakümne jooksul siiski suurenenud tänu kiirematele transpordiliikidele ja -vahenditele.
- Meretranspordi sektoris töötab Euroopas 1,5 miljonit inimest. Umbes 70 % laevandusega seotud töökohtadest asuvad maismaal (laevaehitus, laevaarhitektuur, teadus-

töö, masinaehitus, elektroonika, veoste käitlemine ja logistika).

Transpordi ohutus

- 2007. aastal sai liiklusõnnetustes surma 42 448 inimest (kaasa arvatud inimesed, kes on saanud vigastustesse surnud 30 päeva jooksul). Võrreldes 2000. aastaga on liiklusõnnetustes hukkunute arv vähenenud peaaegu neljandiku võrra (24,8 %).

Transpordi infrastruktuur

- Üleeuroopaline transpordivõrk saab olema lai ja mitmekesine. See koosneb 95 700 km maanteedest, 106 000 km raudteedest (millest 32 000 km on mõeldud kiirrongide jaoks) ja 13 000 km siseveeteedest. Võrgu sõlmpunktideks on 411 rahvusvahelist lennujaama ja 404 suuremat





sadamat. Liikmesriikidelt saadud teabe kohaselt kulub ajavahemikul 1996–2020 kogu võrgu väljaehitamiseks ja ajakohastamiseks 900 miljardit eurot, millest 500 miljardit eurot tuleb investeerida alles ajavahemikus 2007–2020 (sellest 270 miljardit eurot esmatähtsatesse telgedesse ja projektidesse).

- 2005. aastal oli EU-27s kasutusel 215 000 km raudteeliine, millest peaaegu 50 % olid elektrifitseeritud.
- ELi rannajoon on Kanada järel maailmas pikkuselt teine (136 000 km).

TURISMIPOLIITIKA

Turismipoliitikal puudub ELi lepingus veel oma õiguslik alus. See muutub Lissaboni lepingu jõustumisega, mille artikliga 195 on ette nähtud, et liidul on turismi valdkonnas õigusloome pädevus, isegi kui tegemist on toetamise pädevusega (artikkel 6).

Rohkem kui 90 % turismiettevõtetest on väikeettevõtted, kus töötab 1-9 inimest. Turismisektor, kus domineerivad VKEd, annab 4 % ELi SKPst ning selle 2 miljonit ettevõtet annavad

tööd 4 % kogu tööjõust (ligikaudu 8 miljonile töövõtjale). Võttes arvesse ka mitmesuguseid muid tegevusi, mille abil turism on teistesse majandussektoritesse kaasatud, on selle panus SKPsse 11 % ning töökohtade arv ületab 12 % (24 miljonit töökohta)⁷.

Turismi majandusliku kaalu tõttu on kõnealune sektor Euroopa majanduse lahutamatu osa ja seega on selle korraldamiseks ja arendamiseks vaja meetmeid võtta. Euroopa vaatepunktist lähtudes on turismipoliitika tööhõive ja majanduskasvu valdkonnas ka üks üldiste poliitiliste eesmärkide toetamise vahendeid. Turism on ka osa laiemast keskkonnapoliitikast ning selle mõõtme tähtsus on aja jooksul oluliselt suurenenud.

Euroopa turismipoliitika võiks aidata oluliselt kaasa ka praeguse majanduskriisi lahendamisele. 2009. aasta veebruaris osales enam kui 27 000 vähemalt 15-aastast ELi alalist elanikku komisjoni korraldatud küsitluses. Kõnealuse uuringu tulemus näitas, et vähemalt 50 % kodanikest sõidavad igal aastal puhkusereisile ning et 48 % kavatsesid puhkuse veeta oma päritoluriigis (võrreldes 43 %ga 2008. aastal). Kümnest neli kodanikku, kes kavatsesid 2009. aastal sõita puhkusereisile, olid seisukohal, et neil on selleks piisavalt vahendeid (41 %), samal ajal kui üks kodanik kümnest (11 %) tunnistas, et tal on puhkuseplaanide tegemisel tõsised rahalised raskused. Siiski olid vaid 19 % peaaegu kindlad, et nad ei lähe 2009. aastal puhkusereisile, mis on oluliselt väiksem arv kui 2008. aastal (32 %). Puhkusereisile minejate hulgast ei olnud 28 % veel reisi kestuse ja sihtkohaga seoses otsusele jõudnud. Oluliselt oli suurenenud (56 %) niisuguste inimeste arv, kes korraldavad oma puhkuseisei ise (paljudel juhtudel interneti

⁷ Üksikasjalikum teave: Maailma Turismiorganisatsiooni aruanne *Tourism Highlights 2008*.

teel). Enamus (54 %) eelistab traditsioonilisi turismi sihtkohti ning vaid 28 % valivad tärkavad turismi sihtkohad. Kvaliteedi ja hinna suhe (33 %) on tähtsam kui madal hind (16 %). Pooled eurooplastest lähevad puhkusele juulis ja augustis. Talviste puhkuste arv väheneb rahalistel põhjustel, 42 % inimestest otsustavad talvel puhkust mitte võtta. Teised (23 %) eelistavad reisida hooajavälisel ajal. (Üksikasjalikuma teabe saamiseks vt „WTO Barometer“, jaanuar 2009.)

Vastavalt Eurostati uuringu 13/2009 andmetele langes 2007. aastaga võrreldes ELi hotellides ööbimiste arv 2008. aastal 0,5 %. Kõnealuse languse põhjustajateks olid peamiselt mitteresidendid (-1,1 %). Ööbimisi silmas pidades moodustavad viis riiki enam kui 70 % kogu turismiärist: Hispaania (270 miljonit), Itaalia (247 miljonit), Saksamaa (219 miljonit), Prantsusmaa (204 miljonit) ja Ühendkuningriik (173 miljonit). Kõige suurem langus registreeriti Küprosel (-4,8 %), Kreekas (-4,6 %) ja Madalmaades (-4,1 %); samal ajal toimus suur areng järgmistes riikides: Slovakkia (+7,7 %), Poola (+4,7 %) ja Leedu (+4,6 %).

Samal ajal kui turistide ööbimiste arv veidi langes, kasvas 2008. aastal ELi kodanike vaba aja veetmiseks tehtud reiside arv 7,1 % võrra (eriti aasta esimesel poolel), kuigi üldiselt oli tegemist lühemaajaliste reisidega. Sama suundumus (+1,6 %) registreeriti reisijate õhustranspordi sektoris, kus toimus väike langus aasta nelja viimase kuu jooksul.

2007. aasta lõpus kutsus Euroopa Parlament komisjoni üles kujundama partnerlusel põhineva turismipoliitika, mis muudaks Euroopa eelistatuimaks turismipiirkonnaks, mida iseloomustab parema märgistusega ja keskkonnasõbralikum turism. Algatusraportis uue Euroopa turismipoliitika kohta nõuti muu hulgas turismiviisade kiiremat ja odavamalt väljastamist, usaldusväärset, standarditud ja ajakohast statisti-



kat, turistidele mõeldud majutuskohtade kvaliteedistandardite ühtlustamist ning tarbijate ja reisijate õiguste paremat kaitsmist. Et määruses nr 261/2004 käsitleti selles kontekstis üksnes õhustranspordi, soovis Euroopa Parlament, et kõnealuseid õigusi laiendataks ka raudtee- ja meretranspordi kasutajatele. Selles osas võivad Euroopa Parlamendi, nõukogu ja komisjoni kõige hilisemad algatused (määrus 1371/2007, KOM(2008)0816 ja KOM(2008)0817) täita kõik ülejäänud lüngad.

Lisaks Euroopa märgise loomisele, mis hõlmab kõiki reisikorraldajate pakutavaid ELi turismi sihtkohti, kutsus Euroopa Parlament komisjoni üles tegema ka mitmeid uusi algatusi, alates terviseturismi arendamisest, piiratud liikumisvõimega turistidele mõeldud vahenditest ja Erasmuse programmist toetust saavatele noortele eurooplastele mõeldud nn noorte transpordikaardist kuni programmi Ulysses loomiseni hooajavälise turismi jaoks pensionäridele ning piki endise „raudse eesriide“ piiri kulgeva, ajalugu meenutava jalgrattatee edendamiseni.



MAJANDUSKRIISI JA KLIIMAMUUTUSE VAHEL

Kuigi paljud olulised õigusaktid võeti vastu juba enne 2009. aasta Euroopa Parlamendi valimisi, peab transpordi- ja turismikomisjon Euroopa Parlamendi järgmise, 2009.–2014. aasta ametiaja jooksul tegelema veel mitmete väljakutsetega.

Transpordi- ja turismikomisjoni tulevastes aruteludes hakkavad olulist rolli etendama ja tõenäoliselt domineerima kaks arengut. Esiteks **majanduslangus**: praeguse ülemaailmse finants- ja majanduskriisi tõttu on maailma majanduse tulevikku väga raske ennustada. Euroopa transpordisektorit on kriis juba tõsiselt mõjutanud ning kriisi jätkudes kannatab sektor veelgi. Mida väiksem on kaubavahetus, seda vähem kasutatakse transporti. Seda lihtsat valemit on kinnitanud hiljutised näitajad ja teave mitmesugustelt transpordisektoritelt ja ettevõtetelt. Eriti halvasti on juba kriis mõjunud Euroopa kaubaveo sektorile, alates laevandusettevõtjatest ja lennuettevõtjatest kuni ekspediitorite ja raudteedeni. Kuid ka reisijateveoga seoses kannatab eriti õhustranspordi sektor. Edasine saamatajäänud tulu võib liikuvuse nõudlust, eriti turismi ja vaba aja veetmise eesmärgil, veelgi vähendada.

Transpordi- ja turismikomisjoni 2009. aasta märtsi vastuoluline arutelu teenindusaegade jaotamise üle seoses majanduskriisiga andis ettekujutuse raskustest potentsiaalsete kohandamismeetmete võtmisel kõigis transpordisektorites. Kriisi mõju on raske hinnata, sest ulatuslik ülevaade veel puudub. Sellest tulenevalt on oluline uurida üksikasjalikult kriisi mõju eri transpordisektoritele ja seda, millises ulatuses kohandatakse ühenduse poliitikavaldkondi tulevaste väljakutsetega.

Teine olulisim väljakutse on **Euroopa transpordisüsteemi nõrk keskkonnatoime**. Kuigi praegune majanduskriis võib transpordinõudlust ajutiselt vähendada, tõdeb Euroopa Keskkonnaagentuur (EEA) oma viimases aruandes⁸, et transpordisektori suundumused kulgevad vales suunas. Aruandes esitatud arvud ja suundumused, millest mõned on eespool esitatud, on hoiatavad ja rõhutavad vajadust võtta viivitamata kaugeleulatuvaid meetmeid, eriti

⁸ EEA aruanne nr 3/2009, Transport at a crossroads. TERM 2008: indicators tracking transport and environment in the European Union (Transport ristteedel. TERM 2008: Euroopa Liidu transpordi ja keskkonna näitajad), Kopenhagen 2009.

seoses transpordisektori kasvuhoonegaaside heitega, kuid ka õhusaaste, müra ja elupaikade kadumisega.

Viis, millega ELi poliitika, kaasa arvatud transpordipoliitika, majanduskriisile reageerib, aitab kaasa ka kliimamuutusevastase võitluse õnnestumisele või läbikukkumisele. Kuigi majanduskriis mõjutab Euroopa majandust ja ühiskonda jätkuvalt tõsiselt, peetakse seda üldiselt ajutiseks. Kuid teaduslikult ei ole enam kahtlust, et kliimamuutusel – kui sellega ei tegeleta nüüd, otsustavalt ja samaaegselt kõigis sektorites – on pöördumatud ja katastroofilised tagajärjed. Oma 4. veebruari 2009. aasta resolutsioonis „**2050: tulevik algab täna – soovitusel ELi tulevaseks kliimamuutusi käsitlevaks poliitikaks**” kohta⁹ rõhutas Euroopa Parlament seega „vajadust astuda kliimamuutusele ja selle tagajärgedele vastu poliitiliste meetmete ja kasvatuslike mõjutusvahendite abil, mis põhinevad pikaajalisel perspektiivil, ning rakendada otsuseid järjekindlalt ellu ja mitte allutada neid lühiajalistele poliitilistele eesmärkidele”.

Majanduskriisi võib näha ka lähtepunkti ja võimalusena teha kaugeleulatuvaid poliitilisi muudatusi, mis viivad jätkusuutlikuma majanduse suunas ja pakuvad tulevastel aastatel Euroopa ettevõtetele uusi ärivõimalusi. See on ka võimalus teha muutusi, millega ei ole võimalik enam kauem viivitada, et luua integreeritud ja jätkusuutlik Euroopa transpordisüsteem, mida on nõudnud EEA.

Lisaks kõnealusele kahele olulisimale väljakutsele sõltub transpordi- ja turismikomisjoni tegevuskava suurel määral:

- uue komisjoni tööprogrammist,
- juba koostamisel olevatest olulistest õigusaktidest.

Allpool esitatakse mõned võimalikud olulised õigusaktid.

KOOSTAMISEL OLEVAD OLULISED ÕIGUSAKTID

Eurovignette

2009. aasta märtsis võttis Euroopa Parlament esimesel lugemisel vastu ettepaneku Eurovignette'i direktiivi läbivaatamise kohta, milles käsitletakse eelkõige raskete kaubaveokite väliskulude arvestamist. Põhimõtteliselt Euroopa Parlament toetas komisjoni lähenemisviisi. Tulevikus peaksid enam kui 3,5 t kaaluvate raskete kaubaveokite maksud sõltuma lisaks infrastruktuuri kuludele osaliselt ka nende toodetavast õhusaastest ja mürast. Euroopa Parlament on seisukohal, et veoautosid peaks olema võimalik maksustada ka ummikute tekitamise eest tipp tundidel ummistunud maanteedel, kuigi ummikutega seotud konkreetsed arvutusmeetodid ja ülempiirid jäeti tekstist välja.

Kui transpordi- ja turismikomisjon otsustab võtta kõnealuse ettepaneku teisele lugemisele, toimub Euroopa Parlamendi teine lugemine uuel ametiajal.

⁹ Kliimamuutuste ajutise komisjoni lõplikus raportis, milles tehti ettepanek kõigil tasanditel asjakohaste meetmete võtmise kohta, tegi Euroopa Parlament ka mitmeid soovitusi transpordisektori tulevaste meetmete jaoks (punktid 77–106).



Transpordipaketi keskkonahoidlikuks muutmine

Transpordisektori väliskulude arvestamist nähakse üldiselt ühe kõige suurema väljakutsena, millega Euroopa transpordipoliitika peab tulevastel aastatel tegelema.

2009. aasta märtsis võttis Euroopa Parlament vastu resolutsiooni, milles kritiseeritakse komisjoni üldise strateegia puudumise pärast seoses transpordi keskkonahoidlikuks muutmisega ning kasutuskõlbliku väliskulude, näiteks transpordi keskkonnamõju hindamise mudeli puudumise eest. Komisjoni keskkonahoidliku transpordi paketi eesmärk on aidata ELil täita kliima ja energiaga seotud eesmärke. Mitmetest teatistest koosneva paketi eesmärk on edendada jätkusuutlikku transporti ja tagada, et transpordi tegelikud kulud kajastuksid nende tõhusas hinnas.

Euroopa Parlamendi resolutsioonis märgitakse, et komisjon ei ole töötanud välja ega esitanud kõikide väliskulude hindamiseks tervikuna ja üldiselt rakendatavat, läbipaistvat ja arusaadavat mudelit. Komisjon ei ole analüüsinud kõikide transpordiliikide mõju ja on siiani esitanud konkreetselt üksnes raskeid kaubaveokeid käsitleva õigusakti. Seetõttu kutsub Euroopa Parlament komisjoni tungivalt üles viivitamata

samme astuma; esiteks selleks, et koostada konkreetsed ettepanekud kõigi transpordiliikide jaoks, ja teiseks selleks, et esitada kõikehõlmav kava väliskulude arvutamiseks ja maksustamiseks ning nende mõju hindamiseks arusaadava mudeli alusel. Eespool viidatud EEA aruanne näitab, et praegu on rohkem kui kunagi varem vaja võtta igas transpordisektoris sidusaid poliitikameetmeid.

Galileo, SESARi ja ERTMSi täieliku toimimise saavutamine

Viimastel aastatel on EL algatanud mitmeid ambitsioonikaid tehnoloogiaalaseid projekte, nagu satelliitnavigatsioonisüsteem Galileo, Euroopa raudteeliikluse juhtimissüsteem (ERTMS) ja programm SESAR lennujuhtimise infrastruktuuri parandamiseks. Nende oluliste Euroopa projektide eesmärk on aidata muuta liikluskorraldus tulevikus tõhusamaks ja ohutumaks. Ükski kolmest projektist ei ole veel käivitunud. Veel on vaja teha palju tööd ja tõenäoliselt pidada täiendavaid arutelusid asjaomastes parlamendikomisjonides (transport ja tööstus).

30 satelliidist ja nendega seotud maapealsest infrastruktuurist koosneva Galileo täielik kasutuselevõtt on kavandatud 2013.

aastaks. Teised kaks projekti vajavad täielikuks käivitumiseks rohkem aega.

Linnatransport

Linnatranspordiga tegelemine ELi tasandil on muutumas üha tähtsamaks teemaks Euroopa transpordi tegevuskavas. 80 % Euroopa elanikest elavad linnapiirkondades, enam kui 60 % rohkem kui 10 000 elanikuga piirkondades, ning kõnealune suundumus kasvab. Linnaliiklus põhjustab 40 % süsinikdioksiidihettest ja 70 % maanteetranspordi tekitatud teiste saasteainete heitest. Siit tulenevalt on linnapiirkondades suur potentsiaal suuremaks energiatõhususeks ja heite vähendamiseks transpordisektoris. Jätksuutlikule transpordile ülemineku edendamine ei too kaasa mitte üksnes ummikutes ja saastatud linnade olukorra paranemist, vaid aitab vähendada oluliselt ka kasvuhoonegaaside heidet. Suur hulk Euroopa õigusakte on linnatranspordile juba mõju avaldanud, kuid siiski ei ole veel koostatud konkreetset linnatransporti käsitlevat strateegiat ELi tasandil.

2007. aastal esitas Euroopa Komisjon roheline raamatu linnalise liikumiskeskonna kohta¹⁰, milles käsitletakse linnalise liikumiskeskonna arendamise uusi suundi, et ühitada linnade majandusareng ja seonduvad liikuvusvajadused elamiskõlblike linnade ja keskkonnakaitse vajadustega. Euroopa Parlament võttis vastu resolutsiooni kõnealuse roheline raamatu kohta 9. juulil 2008. aastal, oodates järelmeetmeid tegevuskava vormis. Kuna komisjon ei teinud tegevuskava projekti ettepanekut ning pidades silmas 2009. aasta juuni Euroopa Parlamendi valimistest tingitud ajalisi piiranguid, otsustas

Euroopa Parlament koostada teise algatusraporti, milles käsitletakse linnatranspordiga seotud konkreetseid meetmeid Euroopa tasandil. Euroopa Parlamendi soovitusel sisaldavad jätkusuutliku linnatranspordi kavade loomist ja üldist kohaldamist enam kui 100 000 elanikuga linnastutes, Eurostati linnalist liikumiskeskonda käsitleva statistika ja andmebaaside ajakohastamiseks mõeldud programmi algatamist ning linnalise liikumiskeskonna vaatluskeskuse loomist. Euroopa Parlament rõhutas ka vajadust tugevama ELi rahalise toetuse järele.

Linnalist liikumiskeskonda käsitlevad arutelud jätkuvad Euroopa Parlamendi uuel ametiajal.

Piirideta vabast liikumisest ühtse õhuruumi

ELi õhupiire on keerulisem kaotada kui maismaapiire. Komisjon tegi sellega algust 1999. aasta sügisel teatisega ühtse Euroopa taeva loomise kohta¹¹. Euroopa Parlamendi ja nõukogu kaasotsustamismenetlus lõppes 2004. aasta aprillis neljast määrusest – kaasa arvatud raammäärus nr 549/04 – koosneva paketi jõustumisega, milles käsitleti aeronavigatsiooniteenuste osutamist, õhuruumi korraldamist ja kasutamist ning Euroopa lennuliikluse juhtimisvõrgu koostalitlusvõimet.

Tunnistades, et asutamislepingu konkurentsieeskirju ei kohaldata õhutranspordi suhtes, on Euroopa Parlament edukalt võidelnud ühtse õhuruumi rakendamise tehniliste aspektidega tegeleva nõuandekomitee loomise ja kõnealuste eeskirjade mittetäitmise puhul kehtestatavate sanktsioonide lisamise

¹⁰ Roheline raamat „Uued suunad linnalise liikumiskeskonna arendamisel“ – KOM(2007)0551.

¹¹ KOM(1999)0614.



eest. Euroopa Parlament saavutas ka järeleandmisi seoses tsiviil- ja militaarkasutajate vahelise koostöoga.

Euroopa Parlamendi kuues ametiaeg oli osalt edukas selles osas, et tegeleti olulise ülesandega kiirendada ühtse Euroopa taeva loomist. Transpordikomisjoni Euroopa Komisjonile esitatud suulises küsimuses ja 4. septembri 2007. aasta täiskogu arutelul käsitleti ühte peamist teemat, st vajadust lõpetada läbikukkunud alt-üles-lähenemisviisi, mille kohaselt oli liikmesriikide ülesanne luua funktsionaalsed õhuruumiosad (lennuliinid, mida optimeeritakse seoses liikluskorraldusega, et vähendada nii energiakulu kui ka kasvuhoonegaaside heidet) ning võtta vastu ennetavam ELi lähenemisviis. Seejärel teatas komisjon liikumisest teise etappi, mis põhineb tulemuslikkuse ja ühtse Euroopa taeva arendusmehhanismidel.

Samal ajal liikus komisjon säästvama ja paremini toimiva lennunduse suunas (KOM(2008)0389). Tehnoloogiaalase ühisalgatuse programm SESAR (algelt SESAME) käivitus Eurocontrol'i egiidi all ja tänu komisjoni üleeuroopalise transpordivõrgu jaoks mõeldud rahalistele vahenditele. Aastaks 2013 arendatakse kõnealuse programmi raames välja kaas- aegne Euroopa lennuliikluse juhtimissüsteem, mis peaks kõrvaldama praeguse killustunud riiklike lennuliikluse juhtimissüsteemide probleemi. Lennuliikluse maht on viimase kümnendi jooksul suurenenud enam kui 50 %. Eurocontrol'i hinnangul toimub Euroopas umbes 8,5 miljonit lendu aastas (mille arv kasvab prognoosi kohaselt 2020. aastaks 17 miljonini). Tipp-päevadel võib toimuda kuni 30 000 lendu, mis ühendavad umbes 130 lennujaama; 80 % lendudest on Euroopa-sisesed. Keskmine vahemaa on 826 km. 2007. aastal oli registreeritud reisijate arv üle 790 miljoni, kellest 520 miljonit lendasid ELi-siseselt, ning veeti 12,5 miljonit tonni kaupa. Alates ühtse turu loomisest 1993. aastal on turule tulnud üle 30 uue lennuettevõtja (peamiselt odavlen-

nuettevõtjad, kes suurendavad oma läbilaskevõimet 25 % aastas).

2008. aasta juunis esitatud ühtse Euroopa taeva (SES-II) läbi- vaatamist käsitleva ettepaneku kohaselt peaks Euroopa Lennundusohutusamet (EASA), mis tegutseb Kölnis alates 2003. aastast (ja hõlmab ka nelja ELi mittekuuluvat riiki), tagama kõrgeima keskkonnakaitse taseme ja tegelema oluliste julgeolekualaste küsimustega (kontrollid, koostis- ja standardimisprogrammid, standardsed lennukõlblikkussertifikaadid, kolmandate riikide ettevõtjatele loa andmine ja nende õhusõiduki ohutuse kontrollimine SAFA programmi alusel).

Oma 25. märtsi 2009. aasta raportis toetas Euroopa Parlament komisjoni teise ühtse õhuruumi õigusaktide paketi (2008) raames esitatud kahte õigusakti eelnõud: ühtset Euroopa taevast käsitleva määruse ja Euroopa Lennundusohutusametit käsitleva määruse muutmise ettepanekuid. Eelkõige nõustatakse eespool mainitud Euroopa Parlamendi raportis Euroopa lennundussüsteemi toimivuse ja säästvuse kohta ettepanekuga võimaldada EASA-l kontrollida kogu Euroopa lennundussüsteemi. Raportis kinnitati kompromissi, mida Euroopa Parlament oli püüdnud saavutada, eriti seoses ühenduse tegevuseesmärkidega (ohutuse, keskkonna, läbilaskevõime ja kasumlikkuse võtmevaldkonnas), mille komisjon oli vastu võtnud pärast asjaomaste valitsusväliste organisatsioonidega

konsulteerimist. Raportis on sätestatud ka siduvad eesmärgid aeronavigatsiooniteenuste osutajatele ja funktsionaalsete õhuruumiosade loomine. Üldiselt on selle tulemuseks ühtlaste õhuruumiosade paindlik võrk, mis on kohandatud lennuliikluse vajadustega ja ulatub kaugemale riigipiiridest.

Euroopa Parlamendi kuuenda ametiaja lõpus ennustab Euroopa Parlament, et teine ühtse õhuruumi õigusaktide pakett toob Euroopa õhuruumidele sama palju kasu kui Schengeni leping isikute vabale liikumisele ELis. Järgmisel ametiajal peab Euroopa Parlament tõepoolest tagama, et ühtse õhuruumi kontseptsioon kinnistuks tegelikkuses koos kõigi selle elementidega, kaasa arvatud SESARi tehnoloogiline aspekt. On vaja luua otsesem lennuliinide võrk, et parandada lennuettevõtjate toimivust, vähendada nende heidet ja suurendada õhuruumi läbilaskevõimet. Sellega seoses määratakse funktsionaalsete õhuruumiosade koordinaator, kes peab sarnaselt kaheksale üleeuroopalise transpordivõrgu raames juba tegutsevale koordinaatorile andma Euroopa Parlamendile aru iga kolme kuu tagant. Asutamismääruses on juba sätestatud kavandatavate meetmete rakendamise ajakava. Euroopa Parlament usub, et rakenduseeskirjad tuleks esitada sobivas ajalisel raamistikus, ning on nõudnud praeguse rakenduseeskirjade väljatöötamise jaoks asjakohaseid suuniseid, võttes arvesse nende prioriteetsust ja vastastikuseid seoseid. Eelkõige soovib Euroopa Parlament, et kõik osalised peaksid pühenduma poliitiliste kohustuste ja tehnoloogilise raamistiku sobitamisele ning kiirendama ühtse Euroopa taeva loomise protsessi täielikus kooskõlas SESARi projekti arendusetapiga, et alates 2014. aastast arendusetapist täielikult kasu saada.

Kaheksateist kuud pärast uue määruse jõustumist peab komisjon esitama Euroopa Parlamendile ja nõukogule hindamisaruande ühtse õhuruumi õiguslike, julgeolekualaste,

tööstuslike, majanduslike ja sotsiaalsete mõjude kohta, võttes arvesse funktsionaalsete õhuruumiosade arengut ja kättesaadavat tehnoloogiat. Samasugune võrdlusperiood on nähtud ette toimivuse kava eesmärkide saavutamiseks. Järgmisel ametiajal peab Euroopa Parlament kontrollima ka sõltumatute riiklike järelevalveasutuste loomist, võttes arvesse ühtse õhuruumi ohutus- ja toimimismõudeid, ning komisjoni nõustamiseks mõeldud lennuohutuse sidusrühmadest koosneva nõuandeorgani loomist.

Reisijate õigused

Veidi enne viimase ametiaja lõppu võttis Euroopa Parlament esimesel lugemisel vastu komisjoni ettepanekud reisijate õiguste kohta bussiveo- ja meretranspordi sektoris, kaasa arvatud piiratud liikumisvõime ja puudega reisijate puhul.

Kõnealused ettepanekud on osa komisjoni eesmärgist laiendada lennundus- ja raudteesektori reisijate õigusi muudele transpordiliikidele. Eesmärk on näha ette reisijate õigused,



et parandada kõnealuste transpordiliikide atraktiivsust ja usaldust nende vastu ning tagada võrdsed võimalused eri liikmesriikide vedajatele ja eri transpordiliikidele. Kui transpordi- ja turismikomisjon otsustab jätkata kõnealuste ettepanekute teise lugemisega, toimub Euroopa Parlamendi teine lugemine uuel ametiajal.

Lisaks on komisjon juba teatanud oma kavatsusest avaldada 2009. aasta teisel poolel aruanne reisijate õiguste olukorra kohta lennundussektoris; see on olnud transpordi- ja turismikomisjoni pikaajaline ja korduv taotlus.

Kehtivate õigusaktide ülevõtmine ja rakendamine

Euroopa Parlament on mitmes paremat õigusloomet käsitlevas resolutsioonis väljendanud soovi kontrollida põhjalikumalt vastuvõetud õigusaktide ülevõtmist ja rakendamist, eriti parlamendikomisjonide abil.

Teiste parlamendikomisjonidega võrreldes tegeleb transpordi- ja turismikomisjon suure hulga õigusakti ettepanekutega. Nagu eespool mainitud, võeti hiljuti vastu kesksed ELi transpordi käsitlevad õigusaktid, kuigi mitmed liikmesriigid ei ole neid kõiki veel nõuetekohaselt üle võtnud ega rakanud (nt meresõiduohutuse ja raudtee paketid). Tulevikus muutub transpordi- ja turismikomisjoni jaoks lisaks uute õigusaktide kohta raportite koostamisele üha olulisemaks ka kehtiva ühenduse õiguse kohaldamise kontrollimine. Selle teostamise üks viis on see, et määratakse nn rakendamise raportöörid või korraldatakse korrapäraselt rakendamist ja ülevõtmist käsitlevaid infotunde, nagu lepidi kokku esimeeste konverentsil 2008. aasta septembris.

TULEVASED ÕIGUSAKTID

Transpordi tulevik

Euroopa Komisjon algatas hiljuti transpordisektori pikaajalisi (20–40 aastat) väljavaateid ja peamisi väljakutseid käsitleva arutelu. Komisjon teatas keskpikka perspektiivi käsitleva teatise avaldamisest, mille ta kavatses vastu võtta 2009. aasta suvel.

2009. aasta märtsis esitasid kolm teemarühma, kes tegelesid vastavalt majanduse ja ühiskonna, keskkonna ja tehnoloogia ning infrastruktuuri ja logistika küsimustega, esimese aruande, mis hõlmab stsenaariumit kuni 2050. aastani, esitades teatavad võimalikud suundumused ja transpordiga seotud eelseisvad väljakutsed, näiteks üha suurenev üleilmastumine, liikuvuse nõudlus, linnastumine, vananemine, kliimamuutus, saaste ja ummikud.

Läbimurded energia, transpordi ja sidetehnoloogia valdkonnas muudavad inimeste elu tõenäoliselt positiivselt, kuid võivad samal ajal avaldada ka negatiivset mõju transpordisüsteemile. ELi transpordipoliitika peab kõnealuste väljakutsetega tegelema uutes poliitikaalgatustes. Et praeguse valge raamatu periood lõpeb 2010. aastal, võib kõnealust teatist käsitleda järelmeetmete esimese sammuna. Transpordi tuleviku osas on endiselt palju ebakindlust. Transpordinõudluse tegurite vaheline koostoime on keeruline, tehnoloogiliste arengute prognoosimine on väga raske ja väliseid tegureid, näiteks majanduslikke või geopoliitilisi arenguid ja kliimamuutuse mõju, ei ole lihtne ennustada. Siiski näib, et ulatuslikult ollakse üksmeelel selles osas, et ELi transpordipoliitika on jõudnud uuele transpordisüsteemile ülemineku etappi ja peab nüüd tegelema eelseisvate väljakutsetega. Seoses sel-

lega tundub, et on jõutud ulatuslikule üksmeelele, et Euroopa Liit vajab selget keskpikas ja pikas perspektiivis nägemust soovitatavast Euroopa säästvast transpordisüsteemist. Kõnealune nägemus peaks sisaldama ideid ja soovitusi järgmistes valdkondades:

- tulevased liikuvuse vajadused ja tegurid;
- elamiskõlblikud linnad ja uus linnaline liikumiskeskond;
- individuaalne liikumine, mis ei sõltu tavapäraestest energiaallikatest;
- käitamissüsteemide uue põlvkonna puhul kasutatavad tehnilised valikud ja vahepeal kehtestatavad vastavad üleminekuperioodid;
- liikumine integreeritud transpordisüsteemi suunas;
- tulevane transpordi infrastruktuuri poliitika;
- väliskulud, hinnakujunduse kavad ja tõhususmeetmed;
- tulevaste transporditurgude avamine, korraldamine ja reguleerimine;
- transpordinõudluse tegurite mõistmine ja haldamine;
- käitumisharjumuste muutmine;
- parem infotehnoloogia transpordivõrkude tõhusamaks kasutamiseks ja integreerimiseks;
- ohutus ja turvalisus;

- transpordisektori teadusuuringute ja tehnoloogiaarenduse keskpikad ja pikaajalised prioriteetidid.

Kõnealune oluline arutelu alles algas ja see jätkub intensiivselt Euroopa Parlamendi uuel ametiajal.

Üleeuroopalise transpordivõrgu tulevik

2009. aasta veebruari rohelises raamatus üleeuroopalise transpordivõrgu poliitika läbivaatamise kohta¹² püüti ühenduse tegevust kohandada ELi ees seisvate uute väljakutsetega, pidades eelkõige silmas kliimamuutuste vastast võitlust, Lissaboni strateegia sotsiaalseid ja majanduslikke eesmärke ning ELi rolli rahvusvaheliselt olulise partnerina, et parandada Euroopa Liidu infrastruktuuri ning selle naabrite ja ülejäänud maailma infrastruktuuri vahelisi seoseid. Komisjon tegi ettepaneku tugevdada võrkude integreerumist, kasutades paremini ära kombineeritud transpordiliike nii reisijate- kui ka kaubaveo puhul, optimeerides arukate transpordisüsteemide kasutamist ja edendades tehnoloogilist innovatsiooni.

Lisaks on Euroopa Parlament alates 2007. aastast nõudnud tungival, et komisjon alustaks viivitamata tulevase Euroopa transpordipoliitika integreeritud lähenemisviisi pikaajaliste (2010. aastale järgneva perioodiks kavandatud) eesmärkide ja vastuste väljatöötamist. 2009. aasta aprillis võttis Euroopa Parlament vastusena komisjoni rohelisele raamatule vastu resolutsiooni kõnealusel teemal, milles rõhutati kulude-tulude analüüsi, säästvuse ja Euroopa piiriüleste infrastruktuuriprojektide lisandväärtuse olulisust. Seoses

¹² KOM(2009)0044.

sellega oli Euroopa Parlament arvamusel, et ökoloogilisest ja majanduslikust vaatepunktist kujutavad mitmeliigilised transpordisüsteemid, mis võimaldavad kasutada teataval liinil eri transpordiliike, endast paljudel juhtudel tulevikku silmas pidades ainsat elujõulist ja säästvat valikut. Resolutsioonis kutsutakse liikmesriike üles lülitama rohelised transpordikoridorid, kaubaveo raudteevõrgud, üleeuroopalise raudtee-kaubaveovõrgu (TERFN), Euroopa raudteeliikluse juhtimissüsteemi (ERTMS) koridorid, nn meremaanteed (nagu lähisõit, piiratud mahuga olemasolevad siseveeteed) üleeuroopalise kombineeritud transpordivõrgu kontseptsiooni, mille aluseks on kavandatud meetmed, mille puhul eelistatakse keskkonnasõbralikke, vähem kütust tarbivaid ja ohutumaid transpordiliike. Euroopa Parlament toetab kõikehõlmavat lähenemisi viisi ning kaalub ka Eurovelo võrgustikku ja nn raudse eesriide rada Euroopa piiriüleseid jalgrattainfrastruktuurvõrgustikke soodustava võimalusena. Lisaks palub ta pöörata rohkem tähelepanu piirkondlikele piiriülestele raudteeühendustele.

Pidades silmas ELi finantsraamistiku vahepealset läbivaatamist ja praegust arutelu ELi majanduse elavdamise kava üle, märkis Euroopa Parlament, et transpordi infrastruktuuri investeerimine on üks peamisi majandus- ja finantskriisiga toimetulemise viise. Seetõttu kutsus Euroopa Parlament komisjoni üles kiirendama üleeuroopalise transpordivõrguga seotud ja struktuuri- ja/või ühtekuuluvusfondide alusel rahastatavate infrastruktuuriprojektide elluviimist.

Lisaks ootas Euroopa Parlament nõukogult suuremat sidusust üleeuroopalise transpordivõrgu projektide taotluste ja üleeuroopalise transpordivõrgu eelarveid käsitlevate otsuste vahel ning kutsus liikmesriike üles hindama uuesti oma investeerimisprioriteete, et kiirendada nende vastutusalasusse kuuluvaid

üleeuroopalise transpordivõrgu projekte, eriti piiriülestes lõikudes.

Seega pooldas Euroopa Parlament, et liikmesriigid vaataksid 2009.–2010. aastal toimuva finantsperspektiivi vahekokkuvõtte raames oma üleeuroopalise transpordivõrgu eelarved uuesti läbi.

Arutelu üleeuroopalise transpordivõrgu tuleviku ja selle rahastamise üle alates 2014. aastast on tõenäoliselt Euroopa Parlamendi uue ametiaja üks olulisemaid arutelusid.

Meretranspordi strateegia 2018

2009. aasta jaanuaris esitas komisjon teatise strateegiliste eesmärkide ja soovitude kohta seoses ELi meretranspordipoliitikaga kuni 2018. aastani¹³, tuues välja Euroopa meretranspordi

¹³ KOM(2009)0008 lõplik.



süsteemi peamised strateegilised valikuvõimalused kuni aastani 2018. Teatistes on kindlaks tehtud peamised tegevusvaldkonnad, kaasa arvatud suur hulk eelseisvaid väljakutseid, näiteks järgmised:

- *ELi laevanduse tulevik maailmaturgudel:* kuidas tulla toime üha suureneva konkurentsivõimega rahvusvahelises laevanduses ja kuidas saavutada meretranspordis võrdsed võimalused? Kuidas muuta EL laevanduse kõikehõlmava rahvusvahelise reguleeriva raamistiku poole liikumise peamiseks toetajaks?
- *Inimressursid, merepraktika ja merendusala oskusteave:* tegelemine kõnealuste teemadega, kaasa arvatud küsimusega, kuidas tulla toime üha suureneva merendustöötajate nappusega. Potentsiaalsed meetmed keskenduvad merendusega seotud elukutsete atraktiivsemaks muutmisele, meremeeste tööhõiveväljavaadete parandamisele, elukestva edutamise võimaluste edendamisele merendusklasterites ning laevanduse maine tõstmisele. Teisteks ettenähtud meetmeteks on ILO 2006. aasta meretöö konventsiooni rakendamine ning meeskondade hariduse ja koolituse parandamine.
- *Kvaliteetne laevandus:* rõhutatakse mitmeid keskkonnasõbralikumaid laevandust käsitlevaid ELi meetmeid, mille eesmärk on saavutada jäätmete- ja saastevaba meretranspordi pikaajaline eesmärk. Arutatakse meetmeid, mille eesmärk on parandada meresõiduohutust, ja võimalusi meresõiduturvalisuse tugevdamiseks, et ennetada terrorismi ja piraatlust.
- *Lähimerevedude potentsiaal:* kuidas tulla toime meretranspordi mahtude prognoositava suurenemisega? Kuidas näha ette õiged meetmed, et tagada sadamate suutlikkus

täita oma ülesandeid seoses ligipääsuga? Potentsiaalsed lahendused hõlmavad Euroopa piirideta meretranspordiruumi loomist, meremagistraaliprojektide täielikku rakendamist ning sadamate ja sisemaa-ühenduste infrastruktuuri ajakohastamist ja laiendamist, et meelitada ligi investeeringuid vajalike tingimuste tagamise ja ELi rahastamisprogrammide abil.

- *Merendusuringud ja -innovatsioon:* Euroopa Komisjon teeb ettepaneku edendada laevanduses innovatsiooni ning tehnoloogiaalast uurimis- ja arendustegevust, et parandada laevade energiatõhusust, vähendada keskkonnamõjusid ja parandada elukvaliteeti merel. Soovitatakse luua ka võrdlusraamistik e-merendusteenuste rakendamise tagamiseks Euroopas ja kogu maailmas.



Järgmise viie aasta jooksul esitab komisjon tõenäoliselt mitmeid ettepanekuid eespool mainitud teatises sätestatud peamiste tegevusvaldkondade kohta.



KES ME OLEME

Poliitikaosakonnad on uurimisüksused, mis toetavad Euroopa Parlamendi organeid õigusloomega seotud ja institutsiooniliste ülesannete täitmisel. Poliitikaosakonnad loodi 2004. aastal juhatuse otsusega, et ühendada teadustöö Euroopa Parlamendi tegevusega ja tugevdada parlamendikomisjonide toetamist. Poliitikaosakondade peamine eesmärk on tagada paremaks õigusloomeks kõik vajalikud vahendid. Praegu on kokku viis poliitikaosakonda, mis katavad Euroopa Parlamendi komisjonide ja muude organite kõik vastutusala: majandus- ja teaduspoliitika (poliitikaosakond A), struktuuri- ja ühtekuuluvuspoliitika (poliitikaosakond B), kodanike õigused ja põhiseadusküsimused (poliitikaosakond C), eelarveküsimused (poliitikaosakond Budg) ja välissuhted (poliitikaosakond Expo).

Poliitikaosakond B (struktuuri- ja ühtekuuluvuspoliitika) tegeleb järgmiste valdkondadega: põllumajandus ja maaelu areng, kultuur ja haridus, kalandus, regionaalareng ning **transport ja turism**.

SISE- VÕI VÄLISEKSPERDI HINNANG

Eksperthinnangu võib saada asutusesiseselt või -väliselt. Kui parlamendikomisjon esitab eksperthinnangu taotluse, uurib poliitikaosakond B, kas tal on võimalik teostada seda parlamendisiseselt. Suure osa dokumentidest koostavad poliitikaosakonna B administraatorid. Kui see ei ole võimalik, algatab poliitikaosakond B konkursid, mis erinevad pikkuse ja keerukuse poolest. Neid korraldavad ja haldavad poliitikaosakonna B administraatorid ranges kooskõlas finantsmääruses sätestatud põhimõtetega – läbipaistvus, mittediskrimineerimine ja usaldusväärne finantsjuhtimine.

MIDA ME PAKUME

Poliitikaosakond B pakub suurt hulka uuringutega seotud teenuseid, mis on kohandatud transpordi- ja turismikomisjoni vajadustega. Allpool kirjeldatakse lühidalt pakutavaid võimalusi.

Teated

Teated on lühivormis dokumendid transpordi- ja turismikomisjoni tööga seotud ja/või päevakohaste küsimuste kohta. Teateid kasutatakse kõige sagedamini selleks, et anda parlamendiliikmetele ideid raporti koostamiseks, delegatsiooni ametliku visiidi eel või Euroopa küsimustega seotud oluliste ürituste korraldamiseks.

Parlamendisisesed teated koostab poliitikaosakond B väga lühikese ajaga ning suure paindlikkusega. Teadete koostamiseks võib kaasata ka väliseksperthe (kui teated hõlmavad väga tehnilisi teemasid või teemasid, mida on väga vähe uuritud), kes valitakse välja konkursi alusel.

Uuringud

Uuringud on sügavuti minevad dokumendid, mis on tavaliselt seotud kavandatava õigusakti ettepaneku või algatusraportiga. Uuring on kõige laialdasemalt kasutatav vahend. Uuringuid koostavad eksperdid, kelle valib välja poliitikaosakond B konkursi alusel. Selle vahendi lepinguline iseloom tähendab pikemat ajagraafikut. Uuringud esitatakse tavaliselt transpordi- ja turismikomisjonile. Mõnikord korraldatakse uuringutega seoses avalikke kuulamisi, mille abistamises võib osaleda ka poliitikaosakond B.

Mõjuhindangud

Kui see on õigusloomeprotsessi seisukohast asjakohane ja vajalik, võivad parlamendikomisjonid paluda mõjuhindanguid õigusakti ettepanekute oluliste muudatuste kohta. Nad võivad taotleda mõjuhindanguid ka Euroopa õigusaktide

rakendamise kohta eri liikmeriikides. Kõnealuseid hindamisi teevad väliseksperdid.

Seminarid

Seminaride eesmärk on pakkuda kirjalikus vormis sõltumatut eksperthinnangut, mida tutvustatakse suuliselt ning arutatakse parlamendiliikmete ja teiste ekspertidega. Seoses seminaridega võib taotleda ka teateid ja uuringuid, mis on parlamendikomisjonide arutelul taustadokumentideks.

Ekspertirühmad

Ekspertirühm on väliseksperthe rühm, kes toetab parlamendiliikmeid korrapärase kirjalike nõuannetega, mis koostatakse peamiselt lühiteadete vormis. Vajaduse korral osalevad eksperdid ka parlamendikomisjoni koosolekul, et jagada teavet ja nõuandeid. Kõnealuste koosolekute dokumendid ja protokollid tehakse tavaliselt kättesaadavaks aruannetena ning nendega on võimalik tutvuda poliitikaosakonna B intraneti veebisaidil.

Infolehed

Infolehtede eesmärk on anda laiale publikule lühiülevaade ELI ja Euroopa Parlamendi tegevusest. Euroopa Liidu infolehed on ühed kõige populaarsemad Euroopa Parlamendi väljaanded ning nende online-versioon on üks kõige enam külastatud lehekülgi Euroopa Parlamendi veebisaidil.

Iga infoleht käsitleb konkreetset teemat. Neid koostavad poliitikaosakondade administraatorid ja nende üldise koor-

dineerimise eest vastutab toimetuse. Infolahend on internetis kättesaadavad inglise, prantsuse ja saksa keeles. Kättesaadavad on ka paberandjal koopiad inglise, prantsuse, saksa, itaalia, poola ja hispaania keeles koos mitmekeelse CD-ROMiga 21 keeles (koopiad on võimalik taotleda parlamendiliikmete jaotusteenistusele).

TAOTLUSE ESITAMINE

Parlamendikomisjonid võivad taotleda eksperthinnangut, mis on vajalik vastavalt nende poliitilistele prioriteetidele (raportid, kuulamisid, delegatsioonid jms). Kui koordinaatorid otsustavad, et on vaja kasutada ekspertide abi, peab transpordi- ja turismikomisjon saatma poliitikaosakonnale B kirjaliku taotluse.

Üksikute transpordi- ja turismikomisjoni liikmete taotlused tuleks esitada vastava fraktsiooni koordinaatorile, kes võib teha ettepaneku langetada otsus koordinaatorite koosolekul või transpordi- ja turismikomisjoni sekretariaadi korraldatud kirjaliku menetluse teel.

KESKMISED TÄHTAJAD

Tähtajad olenevad taotletava eksperthinnangu keerukusest. Teate puhul on tavaline tähtaeg 3–6 nädalat. Välisekspertide abi osutamise lepinguline iseloom tähendab pikemat tähtaega. Seetõttu oleks tähtaja mõistlik pikkus 4–12 kuud. Konkreetse taotluse täpse tähtaja prognoosimiseks võtke ühendust poliitikaosakonnaga.

KASUTADA OLEVAD EELARVEVAHENDID

Parlamendikomisjonidele eraldatakse erinevate välisekspertide uuringute rahastamiseks igal aastal eelarvevahendid. Eelarve suurus oleneb komisjoni suurusest, kellel on õigus seda kasutada, ilma et ta peaks eelnevalt teistelt Euroopa Parlamendi organitelt nõusolekut taotlema. Transpordi- ja turismikomisjoni eelarve välisekspertide abi kasutamiseks oli 2008. aastal 407 000 eurot.

MEIE KVALITEEDIHARTA

Poliitikaosakond B pakub suurt hulka uuringuteenuseid, millel on Euroopa Parlamendi tegevuse toetamisel äärmiselt oluline roll.

Meie peamised põhimõtted on terviklikkus, sõltumatus ja kvaliteet. Terviklikkus tähendab ranget kinnipidamist kõige kõrgematest eetikapõhimõtetest ja ametialastest standarditest. Sõltumatus tähendab usaldusväärse ekspertnõu andmist, mis on vaba igasugusest survest, ning kvaliteet tähendab eesmärki vastata kõige kõrgematele ametialase pädevuse standarditele.

Kõnealused põhimõtted toetavad meie pädevuse ja vastutuse kultuuri ning kujundavad kontrollimisi ja menetlusi, millest me iga päev juhindume.

Seega oleme pühendunud ametialaste käitumisreeglite kõige kõrgemate standardite kohaldamisele seoses sõltumatuse, eetika ja teiste ametialaste nõuetega ning käitumisele viisil, mis säilitab parlamendiliikmete usalduse ja tugevdab nende mainet. Tänu niisugusele pühendumusele jagame oma tead-

misi ja kogemusi ka teiste institutsioonide, riikide parlamentide, teadusringkondade ja kohaliku tasandi sidusrühmadega.

Euroopa Parlamendi liikmete ja organite usalduse säilitamine on meie olulisemaid prioriteete ning see mõjutab meie töö kõiki aspekte.

VÕTKE MEIEGA ÜHENDUST

Kõik meie dokumendid, välja arvatud konfidentsiaalsed dokumendid, on kättesaadavad internetis või kohapeal raamatukogus.

Internet

www.europarl.europa.eu/studies

Intranet

www.europarl.ep.ec

IPOLnet → Directorate B → Policy Department B

Infolehed

www.europarl.europa.eu/factsheets

Meie väljaannete kataloog on kättesaadav meie kodulehel (intraneti vahendusel).

Paber kandjal koopiaid saab omandada taotluse alusel. Meie kõige viimaste väljaannete paber kandjal koopiaid on kättesaadavad meie esitlusriiulitel ASP-hoone 3. korrusel.



Anname välja ka igakuist elektroonilist uudiskirja, milles jagatakse täpset teavet meie viimaste väljaannete ja sündmuste kohta.

Tagasiside on alati teretulnud.

Kui soovite anda tagasisidet, saada teavet või tellida uudiskirja, kirjutage aadressil poldep-cohesion@europarl.europa.eu.



Selleks et aidata kujundada transpordi- ja turismikomisjoni arutelu ning anda oma panus erinevatesse poliitilistesse aruteludesse, on poliitikaosakond B teinud mitmeid uuringuid ja koostanud teateid. Uuringud on tavaliselt kättesaadavad inglise keeles ja sageli ka muudes keeltes, näiteks prantsuse ja saksa keeles.

Valik nimetatud dokumentidest on toodud allpool. Täielik nimekiri on tutvumiseks kättesaadav meie intraneti veebilehel.

Teated

- **The Challenge of Climate Change for Structural and Cohesion Policies (Kliimamuutuste väljakutse struktuuri- ja ühtekuuluvuspoliitikas):** parlamendisisesene teade, mida levitati ulatuslikult enne kõige viimast agoraad (parlamendi ja kodanikuühiskonna iga-aastane kohtumine).
- **Eurovignette III: Recent developments and medium-term policy options (Eurovignette III: viimased arengud ja keskpikas perspektiivis poliitilised valikud):** teates käsitletakse ettepanekut võtta vastu ELi direktiiv, millega muudetakse direktiivi 1999/62 ja kehtestatakse raskete kaubaveokite väliskulude maksud. Teates võrreldakse kõigepealt komisjoni ettepanekut transpordisektori väliskulude hindamise käsiraamatu (IMPACT) kokkuvõttega. Seejärel uuritakse kõige vastuolulisemaid teemasid, näiteks väliskulude komponentide valimine, ummikutega seotud kulude käsitlemine, ülempiiride seadmine, võrgurakendused ja tulude kasutamine. Lisaks pakutakse välja mõned keskpikad perspektiivid ja poliitilised valikud. (DE – EN – ES – FR – IT – NL – PL – PT).
- **The ‘open skies’ agreement between the EU and the USA (USA ja ELi vaheline nn avatud taeva kokkulepe):** teates tuuakse välja 30. aprillil 2007. aastal Washingtonis ELi ja USA vahel allkirjastatud kokkuleppe peamised punktid ja eelised. Alles hiljuti jõustunud kokkulepe peaks võimaldama luua Atlandi ookeani mõlema poole partnerite vahel piirideta õhuruumi. (EN – FR).
- **External costs of maritime transport (Meretranspordi väliskulud):** teates hinnatakse meretranspordi väliskulusid koos ja eraldi. Analüüsitakse kolme peamist välistegurit: a)

merereostus (merre heitmine); b) õhu kvaliteet (atmosfääriheide) ja c) kliimamuutused (kasvuhoonegaasid). Lisaks määratakse teise tegurite rühma puhul füüsilised mõjud, kuna nende rahalised väärtused ei ole teada; d) ressursside tarbimine ja e) tahked (prügi) ning vedelad (setted) jäätmed. Teates hinnatakse ka ebaseaduslikku heidet. Viimane peatükk sisaldab soovitusi kulutõhusate ja paljulubavate meetmete kohta meretranspordi väliskulude vähendamiseks/arvestamiseks. (DE – EN – FR)

- **Standardisation and Quality Labels for EU Tourist Services (ELi turismiteenuste standardimine ja kvaliteedimärgid):** teates antakse ülevaade ELis praegu kehtivatest kvaliteedistandarditest ja märgistest ning hinnatakse ELi tasandil kavade potentsiaali. Keskendutakse majutusele ja hotellide kvaliteedimärkidele, kuid arutatakse ka muid turismiga seotud teemasid. (DE – EN – FR – IT).

Uuringud

- **The Calculation of External Costs in the Transport Sector (Transpordisektori väliskulude arvestamine):** transpordisektori väliskulude arvestamine on üks raskemaid küsimusi, millega Euroopa transpordipoliitika peab järgnevatel aastatel tegelema. Uuringus antakse lühiülevaade kõige olulisematest ja hiljutisematest uuringutest väliskulude valdkonnas, tuues välja eri lähenemisviiside head ja halvad küljed ning analüüsides komisjoni transpordi peadirektoraadi praegust tööd: IMPACTi käsiraamat transpordisektori väliskulude hindamise kohta ning keskkonnahoidlikku transporti käsitlev meetmepakett. (EN).
- **The European Cycle Route Network EuroVelo: Challenges and Opportunities for Sustainable Tourism (Üleeuroopaline jalgrattateede võrgustik EuroVelo: säästva turismi väljakutsed ja väljavaated):** uuringus hinnatakse üleeuroopalise jalgrattaturismi võrgustiku loomise väljakutseid ja väljavaateid. Keskendutakse Euroopa Jalgratturite Föderatsiooni hallatavale 12 pikamaa jalgrattamarsruudist koosnevale võrgustikule EuroVelo, mida arendab eri riikides suur hulk partnereid. Uuringus antakse ülevaade jalgrattaturismi turust Euroopas ning esitatakse EuroVelo võrgustiku nõudluse mudel. Antakse ülevaade ka jalgrattaste vedamise kohta rongides. Lisaks hinnatakse raudse eesriide raja potentsiaali.
- **The evolving role of EU seaports in global maritime logistics (ELi meresadamate muutuv roll ülemaailmses merenduslogistikas):** uuringus käsitletakse merekaubanduse

туруолукорras viimase 15 aasta jooksul toimunud olulisimaid muutusi. Üleilmastumine, avameretegevus ja konteinervedude enneolematu kasv on toonud kaasa muutused mere-transportis ja logistikaahelates. Uuringu eesmärk on selgitada kõnealuste muutuste mõju meresadamatele ja koostada soovitusel Euroopa Parlamendile. (DE – EN – FR – IT).

- **Pricing systems for road freight transport in EU Member States and Switzerland (Autokaubavedude tariifisüsteemid ELi liikmesriikides ja Šveitsis):** uuringu eesmärk on esitada põhjalik analüüs Euroopa Liidus ja Šveitsis kehtivate raskete kaubaveokite maksustamise süsteemide kohta. Uuringus antakse ülevaade praegu kehtivast korrast ja selle mõjust Eurovignette'i direktiivi kavandatava muutmise, kliimamuutusi käsitleva arutelu ja autovedude prognoositava kasvu valguses. (DE – EN – ES – FR – IT – NL – PL).
- **The consequences of the growing European low-cost airline sector (Euroopa kasvava odavlennusektori tagajärjed):** uuringus analüüsitakse odavlennuettevõtjate tekkimise tagajärjel toimunud õhustranspordituru muutuste mõju. Praktika näitab, et need muutused on mõjutanud oluliselt olemasolevaid lennuettevõtjaid, peamisi lennujaamu ja ka eri transpordiliikide sisest ja nende vahelist konkurentsi, Euroopa turismi, reisijatevooge ja regionaalarengut. (DE – EN – FR).
- **Energy and Environmental Aspects of the Transport Policy (Transpordipoliitika energia ja keskkonnaga seotud aspektid):** uuringu eesmärk on teha kindlaks majanduslikult ja poliitiliselt elujõulised meetmed, mis parandavad oluliselt energiatõhusust ja vähendavad transporditegevuse negatiivseid mõjusid. Uuring põhineb põhjalikul kirjanduse ülevaatel, mis hõlmab hiljutist statistikat, uuringuid, teateid jms, milles analüüsitakse eri transpordiliikide põhjustatud heite mitmesuguseid mõjusid ja tagajärgi ning soovitusi selle kohta, kuidas sellega seonduvate probleemidega toime tulla. Kirjanduse ülevaates määrati kindlaks kõige paljutootavamad ja kulutõhusamad lühikese, keskmise ja pikaajalise tähtajaga meetmed, pöörates erilist tähelepanu energia ja uue tehnoloogia arengule. (DE – EN – ES – FR – IT).
- **The impact of oil price fluctuations on transport and related sectors (Naftahinna kõikumiste mõju transpordi- ja sellega seotud sektoritele):** uuringus käsitletakse seda, kuidas naftahindade oluline kõikumine mõjutab kaubavedu, ning keskendutakse eri transpordisektorite vedajate reageeringule. Naftahindade tõusu 2008. aasta esimesel poolel võeti kui võimalust koostada transpordisektorite reageeringute tõenditel põhinev analüüs. (EN).



Elektronilised teabeallikad

EUROOPA PARLAMENT

Transpordi- ja turismikomisjon

<http://www.europarl.europa.eu/activities/committees/homeCom.do?language=EN&body=TRAN>

E-uuringud

www.europarl.europa.eu/studies

Infolehed

<http://www.europarl.europa.eu/factsheets>

Raamatukogu

<http://www.library.ep.ec/libraryapp/services/home.action?pid=01>

ELI INSTITUTSIOONID JA ASUTUSED

Euroopa Komisjon (transport)

http://ec.europa.eu/transport/index_en.htm

Euroopa Komisjon (turism)

http://ec.europa.eu/enterprise/tourism/index_en.htm

Regioonide Komitee

<http://www.cor.europa.eu>

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee (ECO seksioon)

http://www.eesc.europa.eu/sections/eco/index_en.asp

Euroopa Investeerimispank

<http://www.eib.org>

Eurostat (transpordialane statistika)

http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page?_pageid=0,1136228,0_45572942&_dad=portal&_schema=PORTAL

Eurostat (turismialane statistika)

<http://epp.eurostat.ec.europa.eu/>

Euroopa Meresõiduohutuse Amet (EMSA)

<http://www.emsa.europa.eu>

Euroopa Lennundusohutusamet (EASA)

<http://www.easa.europa.eu>

Euroopa Raudteeagentuur (ERA)

<http://www.era.europa.eu>

Euroopa Keskkonnaagentuur (EEA)

<http://www.eea.europa.eu/themes/transport>

Üleeuroopalise Transpordivõrgu Rakendusamet (TEN-T EA)

http://europa.eu/agencies/executive_agencies/ten-t

Euroopa GNSSi Järelevalveamet (GSA)

<http://www.gsa.europa.eu>

ELI ÕIGUSAKTID**Euroopa Parlamendi õigusloome jälgimissüsteem**

<http://www.europarl.europa.eu/oel/>

PreLex – institutsioonidevaheliste menetluste jälgimine

<http://ec.europa.eu/prelex/apcnet.cfm?CL=et>

ELi kehtivad õigusaktid

<http://eur-lex.europa.eu/et/legis/latest/chap07.htm>

ELi transpordipoliitika ülevaade

http://europa.eu/pol/trans/index_et.htm

**SIDUSRÜHMAD, VALITSUSVÄLISED ORGANISATSIOONID
JA EKSPERDIRÜHMAD****Euroopa Transpordiohutuse Nõukogu – ETSC (European Transport Safety Council)**

<http://www.etsc.eu/home.php>

Euroopa Transpordi ja Keskkonna Föderatsioon – T&E (European Federation for Transport and Environment)

<http://www.transportenvironment.org/>

Euroopa Transporditöötajate Föderatsioon – ETF (The European Transport Workers Federation)

<http://www.itfglobal.org/etf>

Rahvusvaheline Maanteetranspordi Liit – IRU (International Road Transport Union)

<http://www.iru.org/>

**Rahvusvaheline Autoföderatsioon – FIA (Fédération Internationale de l'Automobile)
– Euroopa büroo**

<http://www.fiabrussels.com/>

Euroopa Autotootjate Liit – ACEA (European Automobile Manufacturers Association)

<http://www.acea.be>

Tasuliste teede infrastruktuuride haldajate Euroopa Ühendus – ASECAP (European Association of operators of toll road infrastructures)

<http://www.asecap.com>

Euroopa Raudteede Ühendus – CER (Community of European Railways)

<http://www.cer.be>

Euroopa raudteeinfrastruktuuri ettevõtjad – EIM (European Rail Infrastructure Managers)

<http://www.eimrail.org>

Euroopa Raudteetööstuste Liit – UNIFE (Union of European Railway Manufacturing Industries)

<http://www.unife.org>

Rahvusvaheline Ühistranspordi Liit – UITP (International Association of Public Transport)

<http://www.uitp.org/>

Eurocities

<http://www.eurocities.eu/main.php>

Euroopa Lennuettevõtjate Ühendus – AEA (Association of European Airlines)

<http://www.aea.be>

ACI EUROPE – Rahvusvaheline Lennujaamade Nõukogu (Airports Council International)

<http://www.aci-europe.org>

Euroopa Piirkondlike Lennuettevõtjate Ühendus – ERA (European Regions Airline Association)

<http://www.eraa.org>

Euroopa Lennumeeskonnaliikmete Liit – ECA (European Cockpit Association)

<http://www.eca-cockpit.com>

Euroopa Meresadamate Organisatsioon – ESPO (European Sea Ports Organisation)

<http://www.espo.be>

Euroopa Erasadamate Käitajate Liit – Feport (Federation of European Private Port Operators)

<http://www.feport.be>

Euroopa Ühenduse Reederite Ühing – ESCA (European Community Shipowner's Association)

<http://www.ecsa.be>

Euroopa Laevakaptenite Ühenduste Konföderatsioon (Confederation of European Shipmasters' Associations)

<http://www.cesma-eu.org>

Euroopa Merekaptenite Ühendus (European Maritime Pilots Association)

<http://empa-pilots.org>

Euroopa siseveelaevanduse organisatsioon – INE (Inland Navigation Europe)

<http://www.inlandnavigation.org>

Euroopa Transpordiliikide Ühendus – EIA (European Intermodal Association)

<http://www.eia-ngo.com>

Euroopa Kaubavedajate Nõukogu (European Shippers' Council)

<http://www.europeanshippers.com>

Ekspedeerijate Euroopa Assotsiatsioon – CLECAT (European Association for forwarding, transport, logistic and customs services)

<http://www.clecat.org>

Euroopa Ekspressteenuste Ühendus (European Express Association)

<http://www.europeanexpressassociation.eu>

**Euroopa intelligentsete transpordisüsteemide organisatsioon – ERTICO - ITS Europe
(Intelligent Transport Systems and Services)**

<http://www.ertico.com>

TRANSPORDIALASED TEADUSUURINGUD

ELi transpordialased teadusuuringud

http://ec.europa.eu/research/transport/index_en.cfm

Transpordiuuringute Keskus – TRKC

<http://www.transport-research.info/web/>

INRETS: transpordialaste teadusuuringute ülevaade

<http://www.inrets.fr/ur/cir/resources/index.e.html>

Transportnet – ülikoolide võrk

<http://transportnet.org>

**Euroopa Kohaliku Transpordi Informatsiooni Talitus – ELTIS (European Local
Transport Information service)**

<http://www.eltis.org>

RAHVUSVAHELISED ORGANISATSIOONID

Rahvusvaheline Transpordi Foorum (OECD)

<http://www.internationaltransportforum.org/>

OECD (turism)

http://www.oecd.org/topic/0,3373,en_2649_34389_1_1_1_1_37461,00.html

Rahvusvaheline Mereorganisatsioon – IMO (International Maritime Organisation)

<http://www.imo.org/>

Rahvusvaheline Lennutranspordi Assotsiatsioon – IATA (International Air Transport Association)

<http://www.iata.org>

Rahvusvaheline Tsiviillennundusorganisatsioon – ICAO (International Civil Aviation Organisation)

<http://www.icao.int>

Autovedude Kontrolli Organisatsioonide Konföderatsioon – CORTE (Confederation of Organisations in Road Transport Enforcement)

<http://www.corte.be>

Rahvusvaheline Tööorganisatsioon – ILO (International Labour Organization)

www.ilo.org

ÜRO kaubandus- ja arengukonverents – UNCTAD (United Nations Conference on Trade and development)

<http://www.unctad.org>

KAARDID

Eurostat (statistilised kaardid)

http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page?_pageid=2254,62718791&_dad=portal&_schema=PORTAL

Euroopa Keskkonnaagentuur (graafikud ja kaardid)

<http://dataservice.eea.europa.eu/atlas/default.asp?refid=2D511360-4CD0-4F20-A817-B3A882ACE323>

TEATIS

Euroopa Parlament

Praktiline juhend — Transport ja turism

Luxembourg: Euroopa Ühenduste Ametlike Väljaannete Talitus

2009 — 46 lk — 21 x 21 cm

ISBN 978-92-823-2830-9

Doi: 10.2861/67323

Euroopa Liidu väljaannete tellimine

Tasulised väljaanded:

- EU Bookshopi kaudu (<http://bookshop.europa.eu>);
- raamatukauplustes, esitades pealkirja, väljaandja ja/või ISBNi numbri; võtke otse ühendust meie müügiesindajatega; kontaktandmed leiate veebilehelt <http://bookshop.europa.eu> või saatke faks numbrile +352 2929-42758.

Tasuta väljaanded:

- EU Bookshopi kaudu (<http://bookshop.europa.eu>);
- Euroopa Komisjoni esindustes ja delegatsioonides; kontaktandmed leiate veebilehelt <http://ec.europa.eu> või saatke faks numbrile +352 2929-42758.

Roll

Poliitikaosakonnad on uurimisüksused, mis jagavad spetsialistide nõuandeid parlamendikomisjonidele, parlamentidevahelistele delegatsioonidele ja teistele parlamendi organitele.

Poliitikavaldkonnad

Põllumajandus ja maaelu areng
Kultuur ja haridus
Kalandus
Regionaalareng
Transport ja turism

Dokumendid

külastage Euroopa Parlamendi veebilehte: <http://www.europarl.europa.eu/studies>

FOTO ALLIKAS: iStock International Inc., Photodisk, Phovoir



ISBN 978-92-823-2830-9

