

EUROOPA LIIDU
POLIITIKA
LAHTISELETATUNA



Transport

Ühendusteed
Euroopa
kodanikele
ja ettevõtjatele

„Konkurentsivõimelised transpordisüsteemid on olulised Euroopa üleilmse konkurentsivõime, majanduskasvu, töökohtade loomise ja inimeste igapäevaelu kvaliteedi seisukohalt.”

Euroopa Komisjoni asepresident
ja transpordivolnik Siim Kallas

EUROOPA LIIDU POLIITIKA LAHTISELETATUNA

Käesolev väljaanne kuulub sarja, mis arusaadavas keeles kirjeldab ja põhjendab ELi tegevust eri poliitikavaldkondades ning selle tegevuse tulemusi.

Avaldatud väljaannete nimekirja leiate ja need saate alla laadida veebilehelt:

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

Kuidas EL toimib?
„Euroopa 2020”: Euroopa majanduskasvu strateegia
ELi asutajad

Areng ja koostöö
Digitaalarengu tegevuskava
Eelarve
Energeetika
Ettevõtlus
Haridus, koolitus, noored ja sport
Humanitaarabi ja kodanikukaitse
Kaubandus
Keskfond
Kliimameetmed
Konkurents
Kultuur ja audiovisuaalküsimused
Laienemine
Majandus- ja rahaliit ning euro
Maksustamine
Merendus- ja kalandusasjad
Pettusevastane võitlus
Piiirid ja julgeolek
Põllumajandus
Rahvatervis
Regionaalpoliitika
Rände- ja varjupaigaküsimused
Siseturg
Tarbijad
Teadusuuringud ja innovatsioon
Toiduohutus
Toll

Transport ✖

Tööhõive ja sotsiaalküsimused
Välisasjad ja julgeolekupoliitika
Õigusküsimused, kodakondsus ja põhiõigused

SISUKORD

Miks on ELil vaja transpordipoliitikat?	3
Kuidas ELi transpordipoliitika toimib?.....	6
Mida ELi transpordipoliitika teeb? ...	8
Peamised transpordiliigid.....	10
ELi transpordipoliitika tulevik	18
Lisateave.....	20

Euroopa Liidu poliitika lahtiseletatuna Transport

Euroopa Komisjon
Teabevahetuse peadirektoraat
Väljaanded
1049 Brüssel
BELGIA

Käsikiri valmis detsembris 2013

Esikaas ja foto lk-l 2: © iStockphoto.com/nadla

20 lk – 21 × 29,7 cm
ISBN 978-92-79-24070-6
doi:10.2775/45436

Luxembourg: Euroopa Liidu Väljaannete Talitus, 2014

© Euroopa Liit, 2014

Paljundamine on lubatud. Üksikute fotode kasutamiseks tuleb taotleda luba otse autoriõiguste omanikelt.

Miks on ELil vaja transpordipoliitikat?

Euroopal on vaja tugevaid transpordiühendusi kaubanduse ja majanduskasvu soodustamiseks ning töökohtade ja rikkuse loomiseks. Transpordivõrgustikud on tarneahela selgroog ja riikide majanduse vundament. Neid mööda saab kaupu vedada ja reisida ning need pakuvad juurdepääsu, ühendavad meid ja võimaldavad head elukvaliteeti.

Transport on Euroopa integratsiooni nurgakivi ning tihedalt seotud töökohti ja majanduskasvu edendava siseturu loomise ja terviklikuks muutmisega. Seda üht esimestest Euroopa Liidu ühistest poliitikavaldkondadest oli vaja, et saavutada Euroopa Majandusühenduse asutamislepinguga 1957. aastal kehtestatud ühisturu neljast vabadusest kolm: inimeste, teenuste ja kaupade vaba liikumine.

Sujuvate transpordiühenduste ja -võrgustiketa sellist liikumist ei toimuks. Sellepärast on ELi transpordipoliitikas alati keskendutud eesmärgile kõrvaldada liikmesriikidevahelised takistused ning luua ühtne Euroopa transpordiala, kus on tagatud ausa konkurentsi tingimused kõigi transpordiliikide (maantee-, raudtee-, lennu- ja veetranspordi) jaoks ja vahel.

Viimase 60 aasta jooksul on ELi transport märgatavalt arenenud ning aitab endiselt palju kaasa Euroopa rikkuse ja tööhõive kasvule. Transpordisektoris töötab praegu umbes 10 miljonit inimest. See on 4,5% ELi kogutööhõivest. Sektori protsentuaalne panus sisemajanduse koguprodukti (SKP) on umbes sama suur. Sujuvad transpordiühendused on ELi majandusele olulised ka ekspordi seisukohalt, sest 90% ELi väliskaubandusest toimub laevanduse kaasabil.

Paljud Euroopa ettevõtted on taristu, logistika ja transpordivahendite tootmise valdkonnas maailmas juhtival kohal. ELi leibkonnad kulutavad tänapäeval 13,5% oma sissetulekust transpordiga seotud kaupadele ja teenustele (nt hooajalised rongipiletid, puhkuse- või ärilennud). Nii on transport leibkondade eelarves eluasemega seotud maksete järel suuruselt teine kuluartikkel.

Viimastel kümnenditel on Euroopa transpordipoliitika areng soodustanud ELi laienenud siseturu tugevamaks muutumist, avades riikide turud, kus varem domineerisid monopoolsed riigiettevõtted (nt lennunduses ja raudteel).

Peale selle on tõeliselt üleeuroopalise kõiki transpordiliike hõlmava transpordiala loomisega järk-järgult kadumas juurdepääsutakistused, tarbetud erinevused tehnilistes ja haldusstandardites ning liikmesriikidevahelised konkurentsimoonutused (hinnad, maksud ja muud tasud).

Näiteks lennunduses on see suuresti juba saavutatud: 1990ndatel alguse saanud turu avamise poliitika tõi kaasa ennenägematu kasvu perioodi.

Ainult turgude avamisest aga ei piisa, et saavutada Euroopa Liidu eesmärk parandada reisimisvõimalusi kogu Euroopas ja tagada nii kodanikele kui ka ettevõtjatele kvaliteetsed transporditeenused.

ELi-ülese taristu laiendamine, moderniseerimine ja sujuvamaks muutmine on samuti vajalik selleks, et luua tõrgeteta piiriülesed võrgustikud, mis hõlmavad erinevaid transpordiliike. Sellepärast pandigi 1992. aasta Euroopa Liidu lepingusse kirja üleeuroopalise transpordivõrgu poliitika. Siseturu terviklikkuse saavutamisele suunatud transpordipoliitikasse kaasati lepinguga ka keskkonnakaitsenõuded.

ELi transpordipoliitikaga tahetakse aidata ja kaitsta ka reisijaid. Selles valdkonnas on üks asjaomase poliitika saavutusi reisijaõiguste tagamine. Kui reisijad puutuvad kokku viivitustega, ei pea nad nüüd enam ise püüdma probleemi tuvastada. Neil on õigus teabele ja nad teavad, et võivad seda oma transpordiettevõtjalt nõuda. Samuti on puuetega inimestel ja piiratud liikumisvõimega inimestel õigus erikohtlemisele.

EL on maailmas esimene ja ainus piirkond, kus iga transpordiliigi reisijatel on palju omavahel seotud põhiõigusi.

Nende aluseks on diskrimineerimise keeld, täpse, õigeaegse ja kättesaadava teabe andmise kohustus ning kohese ja proportsionaalse abi andmise nõue.



**Euroopa Komisjoni
reisijaõiguste rakenduse
saate alla laadida siit:**

<http://europa.eu/!VJ79Wh>

Samuti on ELi poliitika abil vähendatud transpordi saastavust ning parandatud selle tõhusust, ohutust ja turvalisust. EL on teinud neis valdkondades nii tehnilisi kui ka seadusandlikke edusamme kõigi transpordiliikide puhul: maantee-, raudtee-, lennu- ja meretranspordis.

Veidi transpordipoliitika ajaloo

Transport oli üks esimesi Euroopa Majandusühenduse ühistest poliitikavaldkondadest ja selle juured on Euroopa Majandusühenduse asutamislepingus.

Lepingus aga ei olnud määratletud ühise transpordipoliitika sisu, mis tähendas, et liikmesriigid pidid selle sõnastuses omavahel kokku leppima. Kuni 1980ndateni olid edusammud visad tulema, peamiselt sellepärast, et valitsused ei tahtnud loobuda kontrollist oma transpordivõrgustike üle ning riikide õigusaktid ja transpordistruktuur olid väga erinevad.

Seisnud rohkem kui 25 aastat silmitsi ühtlustamata õigusaktide probleemiga, tegi Euroopa Parlament pretsedenditu sammu ja kaebas Euroopa Liidu Nõukogu ühise transpordipoliitika väljatöötamise ebaõnnestumise pärast Euroopa Kohtusse. Kohtu otsus, mis langetati 1985. aasta mais, andis poliitilise stiimuli ja lõpuks tulid ka sammud ühise poliitika suunas.

Kohtu 1985. aasta otsuse järel andis Euroopa Komisjon peagi välja valge raamatu siseturu edendamise kohta. Selles olid kirjas konkreetset viited transpordile ja kindlad eesmärgid, mis tuli 1992. aastaks saavutada.



© SNCF CAV

Euroopa transpordipoliitika areng on muutnud reisimise paremaks ja kiiremaks.

1986: ühtse Euroopa aktiga asendati ELis lennu- ja meretranspordipoliitika üle otsustamisel ühehäälsuse nõue kvalifitseeritud häälteenamusega, mis leevendas varasematel kümnenditel valitsenud poliitilist suluseisu.

1992: Euroopa Liidu lepinguga kehtestati üleeuroopalised võrgud ja lisati transpordipoliitikasse keskkonnakaitsemeetmed. Seda toetas ka komisjoni sama aasta valge raamat ühise transpordipoliitika kohta, milles rõhutati säästva liikuvuse põhimõtet ja eesmärki avada transporditurud konkurentsile.

1992. aastaks oli ühisele transpordipoliitikale alus pandud.

1997: Amsterdami lepinguga lisati transpordipoliitikasse rohkem keskkonnakaitsemeetmeid. Sellega anti Euroopa Parlamendile õigus koos nõukoguga otsustada peaaegu kõigi transpordipoliitika aspektide üle.

Järgnevatel aastatel analüüsis komisjon transpordikulude, -tasude ja hindade erinevusi riikide ning piirkondade vahel, et oleks võimalik luua paremad konkurentsitingimused.

ELi transpordipoliitika tähtsündmused

2001: järjekordses valges raamatus tehti otsustavam samm keskkonna suhtes vastutustundlikuma transpordipoliitika suunas, et kohandada seda vastavalt eri transpordiliikide ebavõrdsele kasvule, ummikutele Euroopa maanteedel ja raudteedel ning saastamise suurenevale mõjule.

Prognoositi liikluse suurt tihenemist, eelkõige maanteel ja õhus, ning üha suurenevast saastamisest tingitud tervise- ja keskkonnaprobleemide sagenemist.

2006: vahekokkuvõttes jõuti järeldusele, et transpordi negatiivse mõju vähendamiseks energiakasutusele ja keskkonnakvaliteedile on vaja teha enamat. Pakuti välja selliseid meetmeid nagu kaubaveologistika tegevuskava, arukad süsteemid transpordi keskkonnahoidlikumaks ja tõhusamaks muutmiseks ning plaan arendada siseveeteid.

2011: järgmises valges raamatus („Euroopa ühtse transpordipiirkonna tegevuskava“) keskenduti tööle, mida on veel vaja ära teha, et siseturg oleks transpordivaldkonnas terviklik. Muu hulgas keskenduti järgmisele:

- lõimitud transpordivõrgustiku loomine, et eri transpordiliigid oleksid ühendatud;
- eri transpordiliike koondavate sõlmjaamade loomine ning tehniliste, halduslike ja võimekusega seotud kitsaskohtade kaotamine;
- taristu täiustamine alates 2004. aastast ELiga ühinenud riikides;
- rõhu panemine teadusuuringutele, innovatsioonile ja investeeringutele, et arendada naftast sõltumatut tulevikutransporti ning valmistada valdkond ette toimetulekuks CO₂ vähendamise eesmärkidega, vähendamata sealjuures liikuvust.

Kuidas ELi transpordipoliitika toimib?

Euroopa siseturu terviklikkuse saavutamiseks tuleb ELi 28 liikmesriigi transpordiühendused omavahel korralikult siduda.

Selleks on vaja ehitada puuduolevaid ühendusteid ning kõrvaldada tehnilised ja halduslikud takistused, mis ei võimalda sujuvat transpordi- ja kaubavoogu ning tekitavad Euroopa transpordisüsteemis tarbetuid kitsaskohti. Samuti on selleks sageli vaja ühtlustada riikidevahelised transpordipoliitika erinevused, mis võivad moonutada konkurentsi, ja kaotada turulepääsu takistused.

Lõppeesmärk on luua Euroopas ühtne transpordiala, mis aitab Euroopal säilitada konkurentsivõimelisuse, kuna kogu transpordisektori toimimine on optimeeritud kõigi huvidest lähtuvalt.

Selleks, et seda saavutada, peavad kättesaadavad olema kõrgel tasemel transporditaristu ja -teenused, mida toetavad teadusuuringud, innovatsioon ja pikaajaline kindel rahastamine.

Õigusaktid

1980ndatel alguse saanud õigusloomeline tõuge Euroopa ühtse turu suunas oli transpordipoliitika pöördepunkt. Sellest ajast alates hakati keskenduma kaupade ja teenuste piiriülese liikumise soodustamisele.

See ei tähendanud mitte ainult piiriülese liikumise takistuste kaotamist, vaid ka riikide turgude ühendamist. Transpordiõigusaktide eesmärk on ka juurdepääsu avamine turgudele ja taristule, tehnilise kokkusobivuse saavutamine (nt raudteeveeremi puhul) ning muude tehniliste ja halduslike konkurentsitõkete kõrvaldamine. See on parandanud SKPd kogu Euroopas, sest reisijate ja kaupade vedu on suurenenud.

Turulepääsu tasakaalustavad ELi-üleised eeskirjad, näiteks sõidu- ja puhkeaegade kohta maanteeveol, kõikide transpordiliikide reisijatele tagatud õiguste kohta ning sotsiaalse võrdsuse kohta tingimustes, mis tagavad õiglase ja avatud konkurentsikeskkonna.

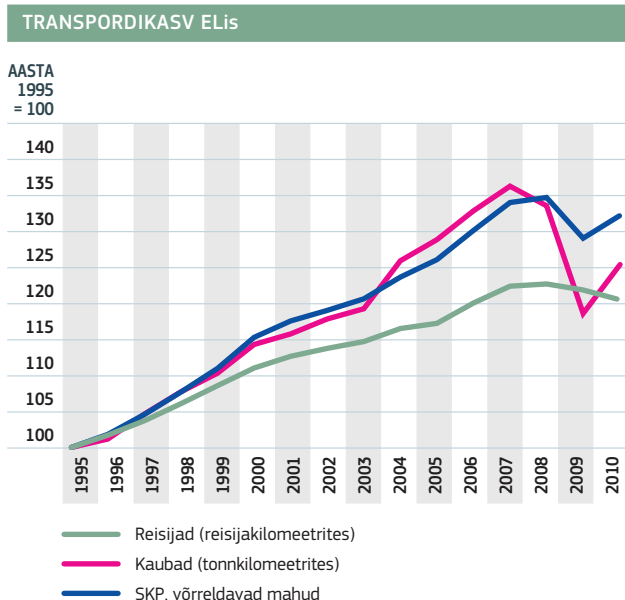
ELi olulisimad transpordialased õigusaktid on kolm raudteeteemaliste õigusaktide paketti, millega sai alguse riiklike raudteeturgude järkjärguline avanemine, õigusaktid maantee- ja merekabotaaži (kaupade või reisijate vedu ühes riigis asuvate punktide vahel teises riigis registreeritud vedaja poolt) kohta ning kaks ühtse Euroopa taeva teemaliste õigusaktide paketti, mille eesmärk on luua Euroopa õhuruum, kus kehtivad ühised lennueeskirjad.

Taristu

Praegu on transporditaristu arengutase Euroopas erinev. Paljudes viimati ELi täisliikmeteks saanud riikides ei ole sihtotstarbelisi kiireid raudteeühendusi ning nende kiirteevõrgustik on keskmiselt palju vähem arenenud kui vanemates liikmesriikides. Lisaks vajadusele ehitada puuduvad ühendused, on suurt osa Euroopa transporditaristust vaja ka laiendada ja uuendada.

Siin tuleb mängu üleeuroopaline transpordivõrk: pikaajaline ambitsioonikas projekt uuendada ja integreerida praegused riikide võrgud ühte sujuvasse võrgustikku, mis ühendab kogu Euroopat, kasutades selleks parimal viisil kõiki transpordiliike.

Sellise üleeuroopalise võrgu jaoks kavatakse EL luua 2030. aastaks põhivõrgu, ehitades puuduvad piiriüleised ühendused ja muutes võrgu „arukamaks”. Põhivõrgu loomisele kaasa aitavad projektid viiakse ellu esmajärjekorras.



Põhivõrku hakkab toetama laiaulatuslik tugiteede võrk, mis on piirkonniti ja riigiti põhivõrguga ühendatud. Selleks, et rongid, laevad, lennukid, veokid ja sõiduautod saaksid taristut kasutada ohutult ning tehniliste probleemideta, kehtestatakse standardid.

Euroopa ühendamise rahastust aastatel 2014–2020 transpordi jaoks ette nähtud vahendeid (vt Euroopa ühendamise rahastu osa allpool) kasutatakse samuti põhivõrgu väljaarendamise jaoks.

Eesmärgiks on tagada, et hiljemalt 2050. aastaks oleks suurem osa Euroopa kodanikest ja ettevõtjatest sellest võrgust kõige rohkem 30 minuti kaugusel. Lisaks sujuvamale ja kiiremale liikumisele on siis liiklus ka ohutum ning vähemate ummikutega.

Üks kõige tähelepanuväärsemaid üleeuroopalise transpordivõrgu edulugusid on Øresundi sild Malmö ja Kopenhaageni vahel. See on Euroopa pikim maantee- ja raudteesild, mis ühendab põhjamaid Kesk-Euroopaga.

Ühendustee on suurendanud kaubandust nende piirkondade vahel ning olnud sealsele piirkondlikule arengule väga kasulik. Alates silla avamisest üle kümne aasta tagasi on raudteeliiklus sellel kasvanud enam kui 200%.

Teadusuuringud ja innovatsioon

EL peab transpordipoliitika oluliseks osaks ressursitõhusa transpordiga seotud teadusuuringuid, et ükski reisimisviis ei oleks keskkonnale kahjulik. Arukas, keskkonnahoidlik ning integreeritud transport on määratud ELi teadusuuringute ja innovatsiooni raamprogrammi „Horisont 2020” 2014.–2020. aasta uurimisprogrammis projektide rahastamisel üheks olulisemaks ülesandeks. Sellega püütakse tagada, et Euroopa jääks transpordivaldkonna tehnoloogilise arengu esirinda.



Øresundi sild on pikim maantee- ja raudteesild Euroopas.

Tehnoloogiline areng on Euroopa transpordi tuleviku alus, eeskätt, et hoida Euroopa transpordisektor üleilmse konkurentsi eesotsas. Samuti on sellel vajalik roll transpordi heitkoguste vähendamises, sest innovatsiooni ja arenguga paraneb tõhusus (näiteks lennuki- ja automootorite täiustamise või naftapõhistele energiaallikatele alternatiivi leidmisega).

See on eriti tähtis lähiaastatel, sest naftast sõltuvuse, kasvuhooenergiaõhku paistamise ja saastamise vähendamiseks on vaja olulist muutust transpordikasutuses. Selleks tuleb paremini kasutada puhtamaid – ja sageli ka odavamaid – alternatiive, nagu raudtee- või veetransport.

Eri reisimisviiside sujuva ühenduse tagamiseks tehtavad teadusuuringud olemasoleva taristu ja IKT kasutamise parandamise kohta ning sellesuunaline arendustegevus ja innovatsioon aitavad samuti muuta transpordi puhtamaks, ohutumaks ja tõhusamaks.

Maanteetransport on üks näide sellest, mille puhul innovatiivne tehnoloogia võimaldab juhtidel vähendada kütusekulu, leida vaba parkimiskohta ning vältida liiklusummikuid ja kokkupõrkeid.

Lennunduses on Euroopa lennuliikluse uue põlvkonna juhtimissüsteem SESAR tehnoloogiline samm ühtse Euroopa taeva suunas. SESAR peaks õhuruumi võimekust kolme- ja ohutust kümnekordistama. Nii väheneksid iga lennu heitkogused 10% ja lennujuhtimiskulud 50%. SESARiga püütakse ühendada tõhus kütusekasutus ning optimaalne juurdepääs lennujaamadele ja lennutrajektoori juhtimine, et lennundus oleks säästlikum ning toimiks paremini.



Video „Tuleviku kujundamine teadusuuringute ja innovatsiooniga”:

<http://europa.eu/!Nu48RW>

Mida ELi transpordipoliitika teeb?

Kuidas meile meeldib reisida?

2010. aastal reisis keskmine eurooplane toonase ELi 27 liikmesriigi territooriumil aastas umbes 12 900 kilomeetrit.

Eraisikute seas on levinuim transpordivahend auto, seda osaliselt sellepärast, et autot kasutatakse lühikesteks kohalikeks sõitudeks ja maapiirkondades, kus muud transpordivõimalused puuduvad. See transpordiliik moodustas eraisikute reisikilomeetritest 74%. Järgnes lennundus 8%-ga, bussid umbes sama suure osakaaluga, raudteed 6%-ga ning seejärel kaherattalised mootorsõidukid, trammid ja metroo. Viimasele kohale jäi meretransport vähem kui 1%-ga.

Lühi- ja keskpika maa kaubaveoks kasutatakse endiselt peamiselt veokeid. Samamoodi veeti 2010. aastal peaaegu pool kaupadest maanteed mööda. Teisel kohal oli mere- ja raudteevedu ning neile järgnesid siseveeteed ja naftajuhtmed. Lennutransport oli vähema kui 1%-ga viimasel kohal, aga mahtude vähesusele vaatamata on selle transpordiliigi kulude ja tulude suhe sageli palju soodsam.



Sõiduautod on eurooplaste seas endiselt levinuim transpordivahend.

Kui palju transport saastab?

Euroopa Liidu transpordisektoris kasutatakse väga palju fossiilkütuseid. Naftapõhised kütused moodustavad umbes 96% sektori kogu energiavarustusest, kusjuures maanteetransport kasutab energiat teiste transpordiliikidega võrreldes oluliselt rohkem.

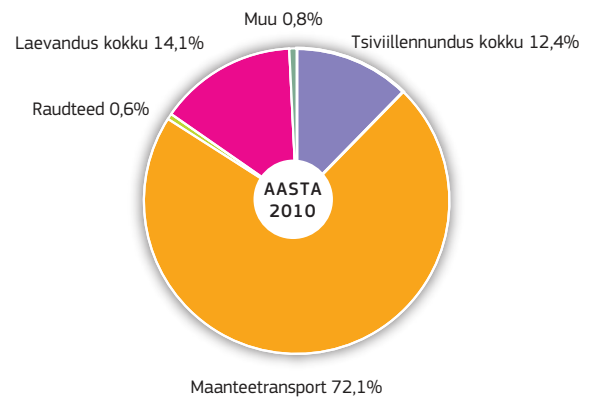
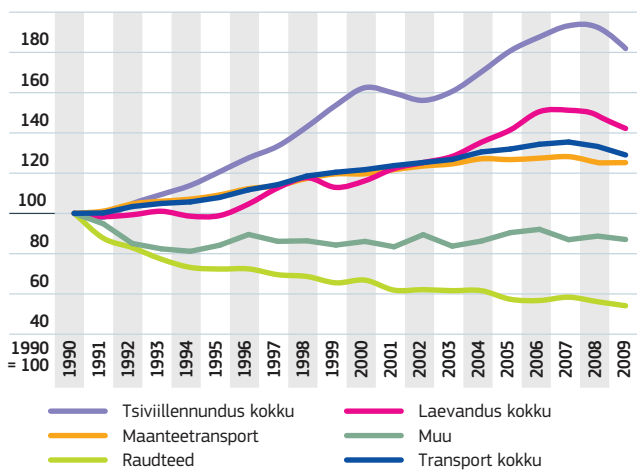
Kliimamuutusega seotud ELi eesmärkide saavutamiseks on transpordisektori heitkoguseid vaja väga palju vähendada, sest selle tekitatud CO₂ moodustab ELi kasvuhoonegaaside heitkogustest vähemalt 20%. Selleks et vähendada ülemaailmseid kasvuhoonegaaside heitkoguseid 80%, nagu arvatakse olevat vajalik kliimamuutuse ohututes piirides hoidmiseks (temperatuur ei tohi tõusta rohkem kui 2 °C), tuleb transpordisektori heitkoguseid aastaks 2050 vähendada 60%.

Transpordisektori heitkoguste piiramine on ELi poliitika oluline osa. Seda toetavad paljud projektid ja algatused, millega püütakse vähendada linnades ummikuid, ärgitada rohkem kasutama puhtamaid reisimisviise (nt raudtee ja siseveeteed) ning töötada välja alternatiivseid mittenaftapõhiseid kütuseid laevanduse ja autode jaoks.

Maanteetransport kui suurim transpordiliik saastab kõige rohkem: viimastel andmetel toodab see kogu transpordi tekitatud CO₂-st umbes 71%, millest omakorda kaks kolmandikku tuleb sõiduautodest. Teised transpordiliigid saastavad palju vähem. Merenduse ja lennunduse vastavad näitajad on 14% ja 13% ning siseveeteedel sõitvatel alustel 2%. Raudteetranspordi saastesakaal on kõige väiksem – alla 1%.

Kuna veerand ELi transpordi tekitatud heitkogustest paisatakse õhku linnapiirkondades, on linnadel kliimamuutuse mõjude leevendamisel väga oluline roll. Paljudes neist püütakse võidelda ka ummikutega ja parandada õhukvaliteeti.

KASVUHOONEGAASID ELiS TRANSPORDISEKTORITE KAUPA



Allikas: Euroopa Komisjon.

ELi toetatavatest projektidest on juba näha, et linnaliiklust on võimalik säästvaks muuta. Seda saab öelda eelkõige programmi Civitas põhjal, mille raames aidatakse linnadel võtta kasutusele vähesaastavaid sõidukeid, parandada turvalisust ja vähendada ummikuid.

Linnad näitavad, mida on võimalik saavutada ka laiemalt, eelkõige kui võtta ulatuslikumalt kasutusele alternatiivkütused ja sellised energiaressursid, mis vähendavad sõltuvust naftast.

Kuigi selliste kütuste ja energiaallikate laialdast kasutamist saab linnades soodustada suurte busi- ja taksoparkide ning kaubikute abil, puudub maapiirkondades selleks sageli vajalik taristu.

Sellele on mõeldud ELi strateegias, millega püütakse edendada puhaste transpordikütuste kasutamist, mida seni on takistanud napp laadimis- ja tankimistaristu ning selliste sõidukite kallidus ja tarbijate vähene huvi nende vastu.

Peamised transpordiliigid

Raudteetransport

Raudteetranspordi valdkonnas on riiklikud kaalutlused olnud alati rahvusvahelistest olulisemad. Isegi tänapäeval, kaks sajandit pärast rongi leiutamist, kuulub raudtee-ettevõtja paljudes liikmesriikides riigile ja raudteekorraldus on riiklik.

Nii on tekkinud killustunud raudteesüsteem, sest riikide tehnilised standardid, signalisatsioonisüsteemid, vooluvõrgud ja rööpmelaius on erinevad. See kõik takistab sujuvat piiriülest raudteeliiklust ja kogu Euroopa jaoks sobivate rongide tootmist.

1980ndate lõpuks pidi raudteesektor, nagu teisedki transpordiliigid, kohanema Euroopa siseturu avanemisega. Konkurents kaupade maanteeveol tihenes, aga raudteevedu ei edenenud.

Esimene suurem raudteereform sai alguse 1991. aastal, mil raudteed avati ettevaatlikult konkurentsile. Raudteesectori avamine, eelkõige kaubaveo valdkonnas, andis tõe eraldada taristuettevõtjad ja transporditeenuse pakkujad. Seda tehti kolme raudteeteemaliste õigusaktide paketiga.

Pärast aastatepikkust paigalseisu ja allakäiku on Euroopa raudteesektor suutnud alates 2001. aastast reisijate- ja kaubaveo mahtu suurendada ning saavutada teiste transpordiliikide kõrval kindla turuosa.

See turuosa ei ole aga kasvanud lootuste kohaselt, eelkõige kuna paljudes lõuna- ja idapoolsetes liikmesriikides on raudteesektor endiselt hääbumas (põhjas ja läänes see aga kasvab). Senini on lahendamata koostalitlusvõime probleeme ning ka klientidega seotud probleeme, nagu hind, täpsus ja usaldusväärsus.

Euroopa raudteed on maailma ohutuimad. Raudteeohutuse valdkonnas on ELi poliitika eesmärk säilitada karmid standardid ja ühtlustada nõuded kogu Euroopas.

Kuigi raudteetransport on maanteetranspordist oluliselt keskkonnahoidlikum ja statistiliselt ka ohutum, on sellel konkurentsiprobleeme nii reisijate- kui ka kaubavedude osas. Praeguseks ei ole Euroopa raudteede tõelist potentsiaali veel rakendatud.

Neljanda raudteealaste õigusaktide paketiga püütakse parandada raudtee mainet, tõhusust ja turuosa ning avada see rohkem konkurentsile, et piiriülesed teenused oleksid sujuvamad.



Vaata videot:

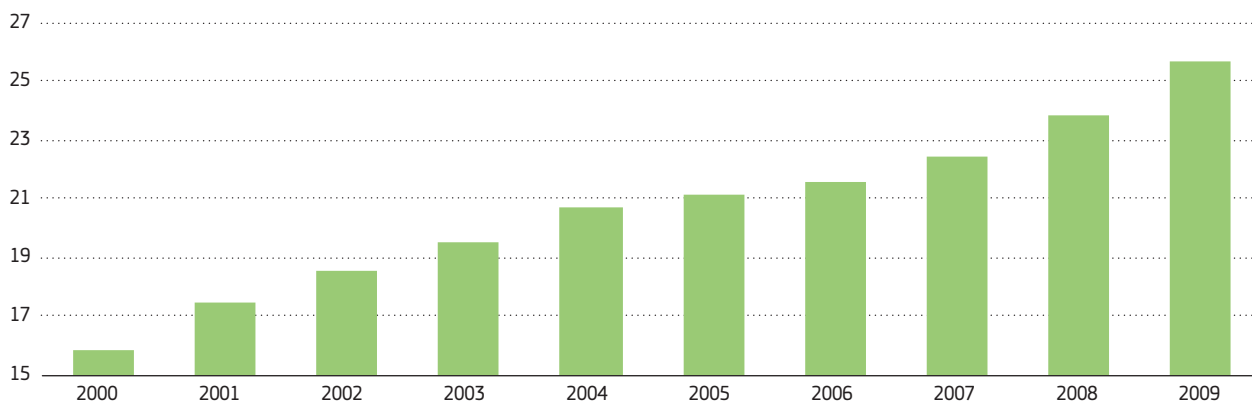
<http://europa.eu/!gT94DH>



Reisijate arv ja kaubamahud Euroopa raudteedel kasvavad.

KIIRRONGILIIKLUSE OSAKAAL KOGU RAUDTEELIIKLUSEST ELIS

Protsent/aasta



Allikas: Euroopa Komisjon.

Lennundus

Lennundus on strateegiliselt oluline sektor, mille panus ELi üldisesse majandusse ja tööhõivesse on väga suur. Lennundus annab otseselt ja kaudselt tööd 5,1 miljonile inimesele ning selle osa Euroopa SKPst on 365 miljardit eurot ehk 2,4%.

Euroopa Majandusühenduse asutamislepingu sõlmimisele järgnenud aastatel korraldati lennutransporti riiklikult kujundatud konkurentsi, mitte vabaturu tingimustes. Nii tekkisid killustunud turud, riigimonopolid ja kõrged hinnad. Kõnealusel ajal reguleeriti lennutransporti liikmesriikidevaheliste kahepoolsete lepingutega.

Lennundusturg avati järk-järgult kolme järjestikuse meetmepaketi abil, mis käsitlesid lennuettevõtjate litsentsimist, turulepääsu ja veotasusid. Nii kaotati Euroopa lennutransporditurgude piirangud, mis takistasid Euroopa lennuettevõtjate piiriüleseid investeeringuid.

1992. aastal oli Euroopas vaid 93 lennuliini, mida teenindas enam kui kaks lennuettevõtjat. 2011. aastal oli selliseid marsruute juba 482. Tänu ELi transpordipoliitikale on lennureisijatel praegu palju suurem valik kui 20 aastat tagasi. Samuti on hinnad palju madalamad.



ELi transpordipoliitika on andnud lennureisijatele rohkem reisimisvõimalusi.

Kolmanda ja kõige olulisema paketiga kehtestati täielik vabadus pakkuda teenuseid kogu ühtsel turul ning kaotati riiklikud või „kellegi lipu all lendavad” lennukid – nüüd konkureerivad omavahel kõik Euroopa lennuettevõtjad.

Järgmisena tuli midagi ette võtta ummikutega õhus, mille pärast paljud Euroopa lennud hilinesid väga palju. Prognoositi, et 2020. aastaks on nõudlus lennureiside järele kahekordistunud, ja see koormab lennujaamade läbilaskevõimet.

2004. aastal pandi alus ühtse Euroopa taeva algatusele, et muuta lennuliikluse juhtimine õhuruumi ühise haldamisega sujuvaks. Sellega püütakse vähendada keskkonnasaastet ja ka tasusid, sest lennuettevõtjate lisakulud killustunud turul tegutsedes on ülisuured.

Üks põhieesmärke on asendada 28 riiklikku õhuruumisüsteemi ühega, mis hõlmab kogu ELi. Nii paraneks tõhusus ja väheneksid kulud.

Ühtse taeva jaoks vajalik tehnoloogia saadakse lennuliikluse juhtimise uuringute programmist SESAR, mille eesmärk on uuendada taristut ja parandada võimekuse optimeerimise kaudu tõhusust ning muuta ühtne Euroopa taevas sel viisil reaalsuseks. Teine meetmepakett, nn ühtne Euroopa taevas II, võeti vastu 2009. aastal ning selles keskenduti peamiselt keskkonnale ja kulutõhususele.

Eesmärgiks on uuendada Euroopa lennujuhtimissüsteem, luua ühtne Euroopa taevas ja muuta Euroopa ühine lennunduspiirkond terviklikuks.

Ühtse Euroopa taevani on siiski veel pikk tee. Vaja on teha rohkem tööd selle nimel, et tõeliselt ühendatud õhuruumist oleks võimalikult ruttu ka kasu.

Lennundusohutus ja -julgestus õhus ning maal

Tänapäeva terroristide jaoks on tsiviillennundus endiselt üks põhisihimärke ja nad on oma rünnakutes ennasthävitavalt leidlikud. Seetõttu tuleb ELi julgeolekupoliitikat pidevalt uute ohtude ja uue tehnoloogia valguses kohandada.

Alates 11. septembri 2001. aasta rünnakutest Ameerika Ühendriikides on rünnakud lennundusele muutunud üha nutikamaks: kingapommid 2001. aastal, vedelate lõhkeainete pardaletoomine 2006. aastal, aluspesusse peidetud lõhkeaine kasutamise katse 2009. aastal ning kaks isetehtud pommi lennusaadetisena 2010. aastal.

ELi poliitikas reageeriti igale uuele ohule kiiresti. Reisijatel keelati võtta kaasa vedelikke, aerosoole ja geele, ELi lennujaamades hakkasid kehtima uued turvaskannerite kasutamise eeskirjad ning uusimad eeskirjad kehtestati kolmandatest riikidest kaup ja posti ELi toovatele lennuettevõtjatele.

Lennundusohutuses on mõjusad standardid muutnud Euroopa Liidu lennundusohutuse üheks paremaks maailmas.



ELi lennundusohutusmeetmed on muutnud Euroopa lennundusohutuse üheks paremaks maailmas.



Teemaksu kogumisest saadavat raha kasutatakse Euroopa teedevõrgustiku parandamiseks.

Ohutuse veelgi paremaks muutmiseks keelab Euroopa Komisjon liikmesriikide lennundusohutusametitega konsulteerides ohtlikel lennuettevõtjatel Euroopa õhuruumis tegutseda.

ELi lennundusohutuse mustas nimekirjas on kõik lennuettevõtjad, kellel on Euroopas tegutsemine keelatud. Teises nimekirjas on lennuettevõtjad, kes võivad siin tegutseda ainult teatavatel tingimustel.

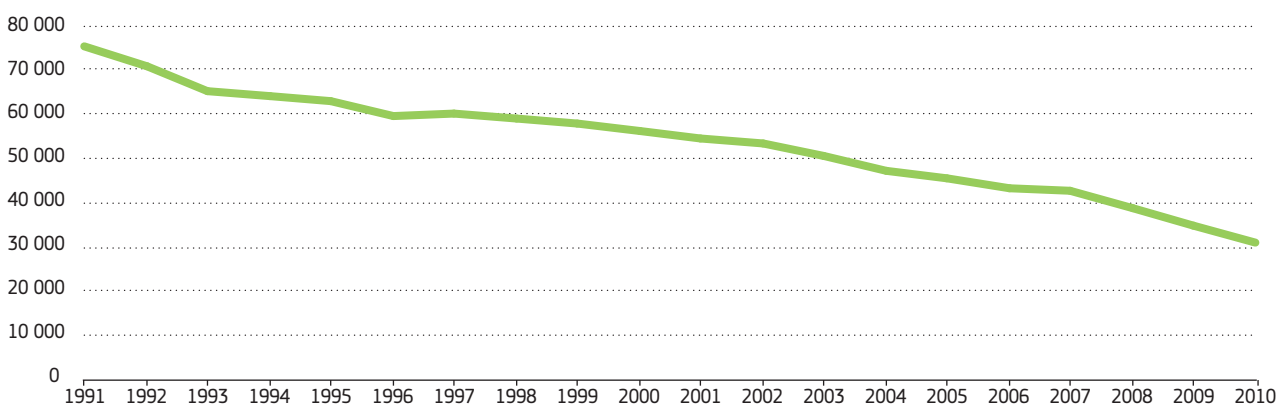
Maanteetransport

Reisijate ja kaupade vedu toimub Euroopas endiselt peamiselt maanteed mööda. Ka majanduslikult vaatevinklist toimub kaubavedu põhiliselt maanteitsi, moodustades suurema osa Euroopa Liidu sisetranspordist, ja selle osakaal on viimastel kümnenditel pidevalt kasvanud.

Euroopal kulus ligikaudu kümme aastat (1980ndate keskpaigast 1990ndate keskpaigani), et avada oma rahvusvaheliste kaubavedude turg ning kaotada konkurentsitakistused (maanteeveoettevõtjalt teise riigi turule pääsemiseks nõutavad litsentsid, maanteevedude mahukvoodid ja tariifid).

SURMAJUHTUMID ELI MAANTEEDEL (EU-27)

Hukkunute arv / aasta



Allikas: Euroopa Komisjon.

Selle turu avamise edukust kogu ELis näitavad suurenenud rahvusvahelised piiriülesed kaubaveod ja kabotaaž, mille puhul vedajatel on lubatud pakkuda riigisiseseid vedusid ka teistes liikmesriikides. Kabotaaž moodustab siiski vaid väikese osa riikide veoturust ja õigusaktid sisaldavad veel sellega seotud piiranguid.

Reisijateveo teenuste turu avamine on olnud aeglasem. 1992. aastal lubati Euroopa bussiettevõtjatel pakkuda liikmesriikidevahelisi reisijateveo teenuseid. Praegu võivad ELi kommertsvedajad sõidutada reisijaid bussiga kogu ELi teedevõrgu ulatuses, kui nende asukohariik on väljastanud neile Euroopa tegevusloa.

Teine maanteetranspordi jaoks tundlik teema on juba aastakümneid olnud teemaksud. ELi poliitikas on kaks sellega seotud eesmärki.

Esiteks ei tohi teemaks olla ülemäära suur ega diskrimineerida välismaiseid juhte. Teiseks peavad need maksud olema kooskõlas põhimõtetega „kasutaja maksab” ja „saastaja maksab” ning aitama katta transporditaristu hooldus- ja arenduskulusid.

Tähtis õigusakt selles valdkonnas oli 1999. aastal vastu võetud Eurovignette'i direktiiv, millega kehtestati raskeveokitele teatavate taristuliikide (nt kiirteed, mitmerealised teed, sillad, tunnelid ja mäekurud) kasutamise eest tasu. Eurovignette on ühine elektrooniline maksukogumissüsteem, mille abil saab registreeritud sõiduk pärast kaalust ja gabariitidest sõltuva ühekordse maksu maksmist Euroopa teemaksupunktidest läbi.

Mõnes piirkonnas võidakse küsida lisatasusid, et leevendada keskkonnakahju (sh halb õhukvaliteet) või investeerida keskkonnahoidlikumatesse transpordiliikidesse (nt raudteed).

1990ndate algusest alates hakkasid kaduma paljud ühtse turu takistused, kuna võeti vastu eeskirjad, millega ühtlustati tehnilisi ja haldusstandardeid. Nende hulka kuulusid eeskirjad teatavate veokite maksimaalse suuruse ja kaalu kohta, juhilubade ning sõidukite ja veokite registreerimisdokumentide vormi ja sõiduõppe miinimumnõuete kohta.

Liikmesriikidel kulus palju aastaid, et jõuda kokkuleppele maanteedevõtte töötaja suhtes. See oli eriti tundlik küsimus osaliselt sellepärast, et töösuhted ja -kultuur olid riigiti erinevad. Praegu on ELil ühised eeskirjad kõikide maanteel kauba- ja reisijateveoga tegelevate juhtide maksimaalse sõiduaja ning minimaalse puhkeaja kohta.

Kuna 75% liikmesriikidevahelistest kaubavedudest toimub maanteel, on veokijuhtidel nii lihtsam oma reisi planeerida ja ametiasutustel nende sõiduaegu kontrollida. Igas uues raskeveokis ja bussis peab nüüd olema digitaalne sõidumeerik.

Ohutus on ELi maanteepoliitika lahutamatu osa. Aastatega on ohutustase märgatavalt paranenud. Viimase kümne aasta jooksul on maanteedel aset leidnud surmajuhtumite arv vähenenud 43%, 2012. aastal oli selliste surmade arv läbi aegade kõige väiksem.

Liiklusõnnetuste arv on siiski liikmesriigiti erinev ja üldkokkuvõttes ei ole Euroopa maanteed kaugeltki mitte ohutud. Kuigi ELi liikmesriigid on maanteesurmade vähendamisel selgelt paremuse poole liikunud, on vigastatute arv ikkagi lubamatult suur ega kahane samas tempos hukkunute arvuga. 2010. aastal sai maanteedel vigastada hinnanguliselt 1,5 miljonit inimest, neist veerand miljonit väga raskesti. Võrdluseks võib tuua, et 2012. aastal hukkus ELi teedel 28 000 inimest.

Iga autoõnnetuses surma saanud inimese kohta on neli püsiva puudega jääjat, 10 raskelt ja 40 kergelt vigastada saanut.

Komisjoni liiklusohutuse tegevusprogrammi eesmärk on vähendada 2020. aastaks maanteel hukkunute arvu poole võrra. Vajadus kehtestada veokitele ja sõiduautodele karmimad ohutusmeetmed, parandada liikluseeskirjade jõustamist, keskenduda mootorratturitele, edendada liiklusohutust, rakendada uusimat ravitehnoloogiat, ning tõhustada hädaabiteenust on vaid mõned selle strateegilistest eesmärkidest.



Mereõnnetuste ennetamiseks on ELi eeskirju ja standardeid karmimaks muudetud.

Meretransport

Meretransport on Euroopa kaubanduses ülioluline, sest peaaegu 90% ELi väliskaubavedudest ja 40% sisevedudest toimub meritsi.

Aastaid ei olnud Euroopa Ühendusel oma meretranspordipoliitikat. Euroopa oli alles 1986. aastal valmis vastu võtma esimese õigusaktide paketi, mille põhieesmärk oli muuta ühenduse meretranspordi ja -teenuste turud avatuks.

Teine pakett võeti vastu 1989. aastal ja sellega lubati liikmesriikide ettevõtjatel pakkuda meretranspordi teenuseid ka teistes liikmesriikides (kabotaaž). Nii oli võimalik tagada piisavad ühendused saarte ja kaugemate meretaguste piirkondade ning mandri vahel.

Nagu teistegi transpordiliikidega, on ka meretranspordis alati olulisel kohal olnud ohutus ning meremeeste töötingimused ja väljaõpe. Pädev meeskond on ohutuse ja teenuse kvaliteedi seisukohalt hädavajalik.

Kahjuks juhtus 1990ndatel laevadega palju õnnetusi: Aegean Sea (1992), Braer (1993) ja Estonia (1994). Pärast neid sattusid õnnetusse ka Erika (1999) ja Prestige (2002), millest mõlema puhul oli nii hukkunuid kui ka naftareostus. Need õnnetused tõid ELis esile poliitilise soovi karmistada eeskirju ja standardeid, et vältida mereõnnetusi, eelkõige praamide ning tankeritega.

Õigusaktide pakettidega Erika I ja Erika II kaotati järk-järgult ühepõhjalised alused, võeti kasutusele must nimekiri, et korduvalt halvas tehnilises olukorras nähtud laevad ei saaks siseneda ELi sadamatesse, ning loodi üleeuroopaline mereliikluse seiresüsteem.

Keskkonnateemad on nüüd laevanduslaste õigusaktide lahutamatu osa. EL tegutseb selle nimel, et kehtestataks üleilmsed eeskirjad, mille abil vähendada heitkoguseid ja kaitsta tundlikku merekeskkonda. Kehtestatakse ka eeskirjad laevaheitmete ja -heitvee kohta ning kütuse- ja heitkogustealased standardid. Keerulised seire- ja kontrollisüsteemid aitavad ELi liikmesriikidel naftareostust avastada, ära hoida ja kõrvaldada.

Reisilaevade ohutuse alasel Euroopa Komisjoni poliitikal on kolm eesmärki:

- pidevalt täiustada olemasolevaid reisijate kaitse valdkonna õigusakte, eesmärgiga kehtestada Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni kaudu üleilmsed standardid;
- tagada ohutuseeskirjade täitmine, et ELi ja Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni õigusakte rakendataks õigesti;
- panna sektor ise vabatahtlikult oma tegevust pidevalt parandama.

Ühtlasi on ELi poliitika eesmärk kasutada parimal viisil kvaliteeti ja innovatsiooni, et laevastik ei jääks maha üleilmsest arengust laevade konstruktsiooni, tehnoloogia ja tegevuspõhimõtete valdkonnas.

Turvalisuse poolest on rahvusvahelise laevanduse peamine oht piraadid.

Laevadele suunatud piraatlus ohustab tõsiselt meeskondade ja reisijate elusid ning meresõidu ohutust ja turvalisust. Samuti on see suur probleem meretranspordi olulisuse tõttu ELi üleilmsetes kaubandussuhetes.

EL jõustab laevade ja sadamate turvalisust käsitlevaid eeskirju, eesmärgiga tagada Euroopa vetesse saabuvate ning sealt läbi sõitvate arvukate laevade ohutus ja turvalisus.

Sadamad on olulised nii merendusele kui ka teistele sektoritele ja neil on lähiaastatel suur kasvupotentsiaal. Kogu ELi transpordivõrgustiku väravatena kannustavad need majandusarengut ning on riikide, linnade ja piirkondade rikkuse allikaks.



Euroopa meresadamad on ELi transporditaristu oluline osa.

Euroopa sõltub olulisel määral oma meresadamatest, kus toimub 74% muu maailmaga aset leidvast kaubavahetusest. Samuti on need tähtsad integreeritud ja säästliku transpordisüsteemi loomiseks, sest lühimerereise saab kasutada tiheda liiklusega maatranspordikoridoride alternatiivina.

Isegi väga väikese majanduskasvu korral prognoositakse aastaks 2030 sadamate kaubamahtude 60% kasvu, mis tekitab üsna kindlasti ummikuid.

Vähema kui 20 aasta pärast on sajad Euroopa sadamad silmitsi suurte probleemidega tootlikkuse, investeerimisvajaduste, säästvuse, personali ning sadamalinnade ja -piirkondadega integreerumise valdkonnas.

Seetõttu peavad nad kohanema ja ELi poliitikaga püütakse igati sellele kaasa aidata, et jääda konkurentsivõimeliseks ning olla valmis tulevaseks kasvuks.

Investeeringud ja rahastamine – Euroopa ühendamise rahastu

Taristu ehitamine ja ülalpidamine on kulukas. Prognoositava transpordikasvu jaoks vajaliku taristu loomine Euroopas aastaks 2030 maksab hinnanguliselt 1,5 triljonit eurot. Kui vaadata ainult 2020. aastani, siis kulub üleeuroopalise transpordivõrgu terviklikuks muutmisele komisjoni hinnangul umbes 500 miljardit eurot ja umbes pool sellest läheb suurimate kitsaskohtade kõrvaldamiseks.

Transpordile on eraldatud ligikaudu 26 miljardit eurot, mis moodustab Euroopa ühendamise rahastust saadavast abist suurima osa. Rahastu abil investeeritakse ELi eelarveperioodil 2014–2020 transpordi-, energia- ja IKT-taristusse.



- | | | |
|---|--|--|
| ■ LÄÄNE- JA AADRIA MERE KORIDOR | ■ IDA-EUROOPA – VAHEMERE IDAOSA KORIDOR | ■ ATLANDI KORIDOR |
| ■ PÕHJAMERE-LÄÄNEMERE KORIDOR | ■ SKANDINAAVIA-VAHEMERE KORIDOR | ■ PÕHJAMERE-VAHEMERE KORIDOR |
| ■ VAHEMERE KORIDOR | ■ REINI-ALPIDE KORIDOR | ■ REINI-DOONAU KORIDOR |

Üleeuroopaline transpordivõrk kujundab ümber ühendusteed, kõrvaldab kitsaskohad, uuendab taristut ja muudab piiriülese transpordi sujuvamaks.

Suur osa Euroopa ühendamise rahastu raames transpordi jaoks ette nähtud abist läheb ELi vaesematele piirkondadele. Nii kantakse hoolt selle eest, et ida ja lääts oleksid paremini ühendatud ning et nende riikide vahel valmiks olulised ühendusliinid. See aitab kaasa üleeuroopalise transpordivõrgu, eelkõige kavandatud põhivõrgu, terviklikuks muutmisele.

Rahastu eesmärk on saavutada ka palju võimendatud erainvesteeringuid, millest enamik läheb projektidesse, mida peetakse üleeuroopalise transpordivõrgu terviklikuks muutmise seisukohalt kõige olulisemaks: selle põhilistele transpordikoridoridele ja piiriülestele lõikudele.

Teised transpordi rahastamise võimalused Euroopas on muu hulgas avaliku ja erasektori partnerlus, et pakkuda Euroopas reisijatele paremaid teenuseid.

ELi transpordipoliitika tulevik

Euroopa Komisjoni värskeim transpordipoliitikateemaline dokument anti välja 2011. aastal ja see kannab pealkirja „Euroopa ühtse transpordipiirkonna tegevuskava”. Kavas on esitatud tulevikunägemus Euroopa transpordist aastani 2050, soovitatud põhjalikke muutusi poliitilises mõtlemises ning selle juurde kuulub hulk konkreetseid eesmärke ja algatusi.

Tegevuskava põhipunktid on järgmised.

Tulevikueesmärgid

- Nõudlus transpordi järele suureneb (ainuüksi kaubavedude oodatav kasv aastaks 2050 on 80%) ja linnastumine jätkub. Kuna liikuvuse piiramine ei tule kõne alla, on vaja tegelda kõigi transpordiliikide läbilaskevõime probleemidega.
- ELi transpordisektor (eelkõige maanteetransport) sõltub peaaegu täielikult naftast. Arvestades naftaturu kõikumist ja tõenäolisi varustusprobleeme tulevikus, tuleb fossiilkütuste asendamiseks leida alternatiivid.
- EL on võtnud endale kohustuse vähendada oma kasvuhoonegaaside heitkoguseid aastaks 2050 vähemalt 80%. Selle saavutamiseks peab transpordisektor kui peamine saastaja (u 25% ELi kasvuhoonegaasidest) vähendama oma heitkoguseid 1990. aasta tasemega võrreldes vähemalt 60%.
- Üks suuremaid transpordiprobleeme on ummikud, eelkõige maanteedel ja õhus. Need lähevad Euroopale igal aastal maksma umbes 1% meie SKPst ning tekitavad tohutut koguses CO₂ ja teisi soovimatuid heiteid. See probleem tuleb lahendada.

Muutused transpordikasutuses

- Vaja on suurendada transpordi tõhusust. See hõlmab ka logistika parandamist ja nutikamate reisimisharjumuste kujundamist.
- Euroopas tuleb muuta reisimisharjumusi, et oleks ühendatud kõik võimalikud transpordiliigid ja -võrgustikud, mitte ei kasutataks ainult üht reisimisviisi.
- Samuti peaksid eurooplased mõtlema sellele, kuidas ühendada või asendada maanteetransport puhtamate võimalustega, nagu seda on rongiliiklus või veetransport.

Innovatsioon, taristu ja siseturg

- Keskendumine teadusuuringutele ja innovatsioonile aitab hoida Euroopa transpordisektori üleilmselt konkurentsivõimelisena ning transporditehnoloogia arengu eesrinnas.
- Taristuvaldkonna eesmärgid on üleeuroopalise transpordivõrgu täiustamine, uuendamine ja terviklikkuse saavutamine; maantee-, raudtee-, lennu- ja veetranspordi parem ühendamine sujuvasse logistikaahelasse; peamiste tehniliste ja halduslike kitsaskohtade kõrvaldamine ning puuduvate (eelkõige piiriüleste) ühenduslülide ehitamine.
- Kuigi siseturu terviklikkuse suunas on transpordisektoris tehtud suuri edusamme, on mõnes allsektoris (nt raudteel) vaja veel teha tööd selle nimel, et turud avada ning tekitada aus ja avatud konkurents.

Konkreetsed tulevikueesmärgid

- Vähendada aastaks 2020 maanteedel hukkunute arvu 2010. aastaga võrreldes poole võrra; liikuda lähemale eesmärgile, et 2050. aastaks selliseid surmajuhtumeid ei oleks.

LINNADEVAHELINE REISIMINE

- Pool keskmise pikkusega reisijate- ja kaubavedudest peaks maanteedelt üle minema raudteedele ja mereteedele.
- Aastaks 2050 peaks enamik keskmise pikkusega (üle 300 km) reisijateveo reise toimuma raudteel.
- Aastaks 2030 peaks 30% enam kui 300 km pikkustest maanteevedudest minema teist liiki teedele (raudteed või veeteed) ning aastaks 2050 peaks neist seal toimuma juba pool.
- Aastaks 2030 tuleb ELi olemasolevat kiirrongivõrku ehitada kolm korda pikemaks.
- Aastaks 2050 tuleb kõik põhivõrgu lennujaamad ühendada raudteevõrgustikuga, eelistatavalt kiirraudteedega.
- Aastaks 2050 tuleb kõik peamised meresadamad ühendada kaubaraudtee võrgustikuga ja võimaluse korral siseveeteedega.

PIKAMAAREISID JA MANDRITEVAHELINE KAUBAVEDU

- Võimalikult vähese CO₂-heitega kütuste osakaal lennunduses peaks aastal 2050 olema 40%.
- Aastaks 2050 peab laevanduses kasutatavatest laevakütustest tingitud CO₂-heide olema 2005. aasta tasemega võrreldes 40% väiksem.
- Aastaks 2020 tuleb uuendada Euroopa lennuliikluse juhtimissüsteem ja hakata rakendama ühtset Euroopa taevast.
- Aastaks 2020 peab Euroopa ühine lennunduspiirkond olema täielik (58 riiki ja 1 miljard inimest).

LINNATRANSPORT

- Vähendada aastaks 2030 tavakütust tarvivate autode hulka linnatranspordis poole võrra ja kaotada need sealt 2050. aastaks täielikult. Saavutada 2030. aastaks suuremates linnades sisuliselt CO₂-vaba kaubavedu.

Lisateave

- ▶ Euroopa Komisjoni liikuvus- ja transporditeemaline veebisait: http://ec.europa.eu/transport/index_en.htm
- ▶ Kas Teil on küsimusi Euroopa Liidu kohta? Europe Direct saab aidata: 00 800 6 7 8 9 10 11
<http://europedirect.europa.eu>

