

## PRAKTINIS VADOVAS



***Europe Direct – tai paslauga, padėianti Jums  
rasti atsakymus į klausimus apie Europos Sąjungą***

**Informacija teikiama nemokamai telefonu (\*):**

**00 800 6 7 8 9 10 11**

(\* ) Kai kurie mobiliojo ryšio operatoriai neteikia paslaugos skambinti 00 800 numeriu  
arba šie skambučiai yra mokami.

Daug papildomos informacijos apie Europos Sąjungą yra internete.  
Ji pasiekama per EUROPA serverį (<http://europa.eu>).

Katalogo duomenys pateikiami šio leidinio pabaigoje.

Liuksemburgas: Europos Bendrijų oficialiųjų leidinių biuras, 2009

ISBN 978-92-823-2837-8

doi: 10.2861/69237

*Printed in Belgium*

SPAUSDINTA BALTAME POPIERIUJE, BLUKINTAME NENAUDOJANT CHLORO



VIDAUS POLITIKOS GENERALINIS DIREKTORATAS  
POLITIKOS DEPARTAMENTAS **B**  
STRUKTŪRINĖS PARAMOS IR SĄGLAUDOS POLITIKA

# PRAKTINIS VADOVAS

**Transportas ir turizmas**

## **AUTORIAI**

Nils DANKLEFSEN ir Piero SOAVE, B politikos departamentas Struktūrinė ir sanglaudos politika, Europos Parlamentas

## **KALBOS**

Originalas: EN

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

## **FOTOGRAFIJU AUTORYSTĖS PRIPAZINIMAS**

Shutterstock, iStockphoto, Europos Parlamentas

## **APIE LEIDĖJĄ**

Norėdami susisiekti su Teminiu skyriumi ar užsiprenumeruoti jo mėnesinį naujienlaiškį, rašykite adresu [HYPERLINK "mailto:poldep-cohesion@europarl.europa.eu"](mailto:poldep-cohesion@europarl.europa.eu) poldep-cohesion@europarl.europa.eu.

Rankraštis parengtas 2009 m. balandžio mėn.

Briuselis, © Europos Parlamentas, 2009 m.

## **ATSAKOMYBĖ**


Už šiame dokumente išreikštą nuomonę atsako tik jo autorius ir ji nebūtinai atitinka oficialią Europos Parlamento poziciją.

Šį dokumentą kopijuoti ir versti į kitas kalbas nekomerciniais tikslais leidžiama tik jei nurodomas šaltinis, apie tai iš anksto pranešama leidėjui ir jam nusiunčiamas dokumento egzempliorius.

# TURINYS

■ PRATARMĖ .....	7
■ BENDROJI INFORMACIJA .....	9
■ ATEITIES GAIRĖS .....	19
■ APIE TEMINĮ SKYRIŲ .....	31
■ IŠSAMESNĖ INFORMACIJA .....	35
■ PAPILDOMI INFORMACIJOS ŠALTINIAI .....	38





**Tvarumo samprata turi būti Europos  
transporto politikos pagrindas ir kriterijus.**

Iš Europos Parlamento 2003 m. vasario 12 d. rezoliucijos dėl Komisijos baltosios knygos  
„Europos transporto politika 2010 m. Laikas spręsti“.







Gerbiamas Parlamento nary,

Naudodamas šia galimybe norėčiau pasveikinti jus Europos Parlamente ir suteikti informacijos apie ekspertų konsultacijas, teikiamas naudojantis vidiniais ištekliais. Veiksmingam parlamentiniam darbui užtikrinti reikalinga specializuota, objektyvi, kokybiška ir naujausia informacija. Šiuo tikslu buvo įkurti penki už mokslinius tyrimus atsakingi padaliniai, vadinami teminiais skyriais. Jų veikla apima visas Europos Parlamento kompetencijos sritis. Teminiai skyriai organizuoja nepriklausomus mokslinius aukštos kokybės tyrimus, kuriuos atlieka vidaus arba išorės ekspertai.

B teminis skyrius, susijęs su struktūrine ir sanglaudos politika, ypač atsakingas už penkias politikos sritis: žemės ūkį ir kaimo plėtrą, kultūrą ir švietimą, žuvininkystę, regionų plėtrą, transportą ir turizmą. Šis skyrius rengia labai įvairias priemones nuo išsamios sudėtingų teisėkūros klausimų analizės iki trumpų apibendrinamųjų pastabų ir net seminarų, į kuriuos kviečiami ekspertai pateikti savo pranešimus. Šiomis priemonėmis siekiama padėti parlamentinių organų veikloje, pavyzdžiui, tiesiogiai prisidedant prie konkretaus komiteto teisėkūros darbo arba teikiant aktualią informaciją, reikalingą Europos Parlamento narių delegacijų vizitams rengti. Išskyrus kelis konfidencialaus pobūdžio dokumentus, visi B teminio skyriaus parengti tekstai skelbiami Parlamento interneto svetainėje ir prieinami visiems EP nariams ir plačiajai visuomenei.

Šiame leidinyje rasite glaustos informacijos apie pagrindinius transporto ir turizmo politikos pokyčius per pastarąją Europos Parlamento kadenciją. Čia taip pat aptariami artimiausios ateities transporto ir turizmo politikos uždaviniai. Galiausiai pateikiama B teminio skyriaus teikiamų galimybių, susijusių su vidaus ir išorės ekspertų patirtimi, santrauka.

Malonaus skaitymo!

Ismael Olivares Martinez  
**Direktorius**

*B direktoratas. Struktūrinė ir sanglaudos politika  
Europos Sąjungos vidaus politikos generalinis direktoratas*



## TEISINIS TRANSPORTO POLITIKOS PAGRINDAS IR SVARBIAUSI ETAPAI

**E**B sutarties 3 straipsnio 1 dalies f punkte ir V antraštinėje dalyje aptariama transporto politika. Lisabonos sutartyje, kuri dar neįsigaliojo, transporto politika aptariama 4 straipsnio 2 dalies g punkte ir VI antraštinėje dalyje dėl Europos Sąjungos veikimo.

Jau Romos sutartyse valstybės narės atskiroje antraštinėje dalyje pabrėžė bendros transporto politikos svarbą. Todėl transportas tapo viena pirmųjų bendros politikos sričių Bendrijoje. Vis dėlto, nepaisant Komisijos pastangų, bendros transporto politikos srityje iki praėjusio amžiaus devintojo dešimtmečio padaryta tik labai nežymi pažanga.

- **1985 m.:** Galimybė rengti Bendrijos teisės aktus atsirado tik po to, kai Europos Parlamentas pradėjo teismo procesą prieš Tarybą dėl neveikimo. Europos Teisingumo Teismas 1985 m. gegužės 22 d. **bylos 13/83 sprendime** paragino Tarybą imtis transporto politikos veiksmų.
- **1985 m.: Baltojoje knygoje dėl vidaus rinkos sukūrimo** pateiktos rekomendacijos siekiant užtikrinti paslaugų teikimo laisvę ir parengtos bendros transporto politikos gairės, kurių tikslas – visoje Bendrijoje liberalizuoti ir suderinti transporto politiką.
- **1992 m.:** Komisija patvirtino **Baltąją knygą dėl tolesnės bendros transporto politikos plėtros**, kurioje pabrėžiamas pagrindinis tikslas – atverti transporto rinkas. Tuo metu, kai buvo patvirtinta ši baltoji knyga, pradėta taikyti integruotą, visas transporto rūšis apimančią požiūrį, grindžiamą vadinamuoju tvaraus judumo modeliu.
- **1996 m.:** Priimtas sprendimas dėl Bendrijos transeuropinio transporto tinklo vystymo gairių.
- **2001 m.: Baltojoje knygoje „Europos transporto politika 2010 m. Laikas spręsti“** (COM(2001)370) Komisija pirmą kartą išnagrinėjo Europos transporto problemas ir sunkumus, ypač susijusius su tuo metu numatoma ES plėtra į rytus. Komisija prognozavo žymų eismo suintensyvėjimą, lydimą transporto grūščių ir perkrovų, ypač kelių ir oro transporto

sektoriuose, taip pat padidėjusias sveikatos priežiūros ir aplinkosaugos išlaidas, keliančias didelę grėsmę ES konkurencingumui ir klimato apsaugos tikslams. Siekdama įveikti nepageidaujamus pokyčius ir padėti sukurti ekonomiškai veiksmingą, bet aplinkai nekenkiančią ir socialiniu požiūriu patikimą transporto sistemą, Komisija pateikė šešiasdešimties priemonių paketą. Tos priemonės parengtos siekiant panaikinti ekonomikos augimo ir eismo intensyvėjimo sąsają ir pašalinti skirtingų transporto rūšių plėtros nevienodumus.

- **2004 m.:** Transeuropinio transporto tinklo (*angl.* TEN-T) gairių persvarstymas vykstant ES plėtrai.
- **2006 m.:** Komisija paskelbė 2001 m. baltosios knygos dėl transporto politikos „Išlaikyti judėjimą Europoje. Tvarusis judumas mūsų kontinente“ laikotarpio vidurio apžvalgą (COM (2006) 314).

## TRANSPORTO TIKSLAI IR LAIMĖJIMAI

Judumas yra pagrindinis Europos Sąjungos principas. Europos transporto politika sieja daugelį svarbiausių politikos sričių. Ją sudaro daug svarbių sudedamųjų dalių, pavyzdžiui, pramonės, ekonomikos, aplinkosaugos ir socialinė politika. Transporto politika – esminis Lisabonos strategijos elementas, kuris daro didžiulę įtaką ES teritorinei ir socialinei sanglaudai.

Sėkmingai sukurta Europos vidaus rinka, vidaus sienų panaikinimas ir transporto kainų sumažėjimas dėl transporto rinkų atvėrimo ir liberalizavimo, taip pat gamybos ir sandėliavimo sistemų pokyčiai skatino nuolatinį transporto sektoriaus augimą. Vis dėlto, nors transporto sektorius veikia sėkmingai ir ekonominiu požiūriu yra dinamiškas, jame kyla vis daugiau



socialinių ir ekologinių problemų, kurios pabrėžia didėjančią vadinamojo **tvaraus judumo modelio** svarbą. Tačiau šis modelis yra **dviejų vienas kitam trukdančių tikslų sankirtoje**. Viena vertus, Europos transporto politika neabejotinai skirta tinkamos kainos ir veiksmingam žmonių ir prekių judumui užtikrinti, nes tai – konkurencingos ES vidaus rinkos ir laisvo žmonių judėjimo pagrindas. Kita vertus, atsiranda poreikis taikytis prie suintensyvenusio eismo ir mažinti tokius padarinius kaip transporto avarijos, kvėpavimo sistemos ligos, triukšmas, žala aplinkai ir transporto grūstys. Trečia svarbi sudedamoji Europos transporto politikos sritis – socialinis aspektas, susijęs su užimtumu ir darbo sąlygomis, taip pat su keleivių teisėmis, transporto sauga ir saugumu.

Siekiant įgyvendinti tvaraus judumo keliamus uždavinius, nuo 2001 m. Baltosios knygos dėl transporto politikos parengimo ir jos 2006 m. laikotarpio vidurio apžvalgos<sup>1</sup> Europos transporto politikoje pasiekta reikšminga pažanga. Sukurta aiški Europos transporto politikos teisinė sistema. Priimta daug esminių ir dažnai labai prieštaringų teisės aktų, pavyzdžiui:

<sup>1</sup> COM (2001) 370; COM (2006) 314.

- atgaivinti geležinkeliai patvirtinus pirmąjį, antrąjį ir trečiąjį geležinkelio teisės aktų paketus, kurie visų pirma susiję su rinkos atvėrimu, bet taip pat apima ir saugos, tarpusavio sąveikos ir keleivių teisių klausimus;
- parengtos naujos transeuropinių transporto tinklų (*angl.* TENs) gairės, pirmenybę teikiant geležinkelio, vidaus vandenų ir jūrų transportui;
- patvirtintos įvairių rūšių transporto kaitaliojimo programos, kaip antai iš pradžių – „Marco Polo“, o dabar – programa „Marco Polo II“;
- priimta nauja Eurovinjetės direktyva<sup>2</sup>, susijusi su tarifų suderinimu visose valstybėse narėse ir vienodais infrastruktūros išlaidų skaičiavimo metodais. Pagal šią naują direktyvą taip pat nustatoma didesnė mokesčių įvairovė, atsižvelgiant į aplinkosaugos aspektus ir perkrovas, be to valstybėms narėms suteikiama eismo valdymo priemonė;
- patvirtinti trys jūrų saugos paketai;
- paskelbta bendro Europos dangaus iniciatyva;
- parengta nauja teisinė sistema, skirta viešajam transportui;
- aviacija įtraukta į ES prekybos išmetamųjų teršalų leidimų sistemą;
- įsteigta Europos aviacijos saugos agentūra (EASA), Europos geležinkelio agentūra (**EGA**), Europos jūrų saugumo

agentūra (EJSA), Transeuropinio transporto tinklo vykdomoji agentūra (*angl.* TEN-T EA);

- pradėti įgyvendinti trys plataus užmojo technologiniai projektai: palydovinė navigacinė sistema „Galileo“, Europos geležinkelių eismo valdymo sistema (*angl.* ERTMS) ir programa SESAR, skirta oro eismo kontrolės infrastruktūrai gerinti. Šių svarbių Europos projektų tikslas – padėti užtikrinti veiksmingesnį ir saugesnį transporto valdymą ateityje;
- sustiprintos keleivių teisės civilinės aviacijos ir geležinkelio transporto sektoriuose.

Transporto ir turizmo komitetas yra vienas iš daugiausia dirbančių komitetų sprendžiant klausimus pagal bendro sprendimo procedūrą, kurią taikant Parlamentas dažnai pademonstruoja savo teisės aktų leidėjo galias. Gerai žinomas pavyzdys – du kartus atmetas vadinamasis uostų paketas, bet yra nemažai kitų pavyzdžių, kai Parlamentas sėkmingai pakeitė daug įvairių Komisijos pasiūlymų. Be to, Parlamentas daug kartų ragino imtis politikos iniciatyvų ir pateikė išsamių Europos transporto politikos formavimo pasiūlymų. Į daugelį šių pastabų Komisija atsižvelgė rengdama vėlesnius teisės aktų pasiūlymus.

Trumpą bendro pobūdžio ES transporto politikos apžvalgą galima rasti reguliariai atnaujinamame Europos Parlamento interneto svetainės skyriuje **Faktų apie Europos Sąjungą suvestinės**. Išsami paskutinės Parlamento kadencijos Transporto ir turizmo komiteto veiklos apžvalga pateikta komiteto sekretoriato **padėties vertinimo ataskaitoje**<sup>3</sup>. Be to, daug

<sup>2</sup> 2006 m. gegužės 17 d. Direktyva 2006/38/EB.

<sup>3</sup> Europos Parlamentas: „Tvarus, veiksmingas ir saugus transportas Europoje – Transporto ir turizmo komiteto veiklos tikslas“, Briuselis, 2009 m.

svarbios informacijos apie paskutinės Parlamento kadencijos transporto politiką galima rasti brošiūroje „**Klausimai, kuriais Parlamentas pasiekė pažangą**“.

## SVARBIAUSI TRANSPORTO POLITIKOS STATISTIKOS DUOMENYS

Toliau pateikiami faktai ir skaičiai, susiję su transporto politikos ekonominio, socialinio ir aplinkos apsaugos aspektų apžvalga. Šią negalutinę trumpą duomenų suvestinę reikėtų vertinti kaip pradinį tašką. Jei nenurodyta kitaip, naudotasi šiais šaltiniais: „ES energetikos ir transporto sektorių statistinių duomenų knygelė, 2009 m.“, oficialūs Komisijos dokumentai, Europos aplinkos agentūros ataskaitos ir pranešimas, kurį parengė trys diskusijų dėl transporto ateities grupės.

### Ekonominis transporto aspektas

- Teikiant transporto paslaugos sukuriama 4,3 proc. visos ES pridėtinės vertės, neskaitant vežimo savo sąskaita, transporto infrastruktūros ir transporto priemonių konstravimo ir priežiūros.
- Europos logistikos pramonė apytikriai sudaro 14 proc. BVP.

### Transporto rūšių paskirstymas

- Krovinių transportavimo sektoriuje keturių rūšių sausumos transporto veiklos (kelių, geležinkelio, vidaus vandenų ir vamzdynų) 27 ES valstybėse narėse 2007 m. apimtis sudaro 2 650 mlrd. tonkilometrų. Kelių transportas sudarė



72,7 proc. šio skaičiaus, geležinkelis – 17,1 proc., vidaus vandenų transportas – 5,3 proc., o naftotiekis – 4,9 proc. Įskaičiavus ES vidaus jūrų transportą (apie 1 575 mlrd. tonkilometrų) ir ES vidaus oro transportą (apie 3,1 mlrd. tonkilometrų), kelių transporto dalis sumažėja iki 45,6 proc., geležinkelis sudaro 10,7 proc., vidaus vandenų transportas – 3,3 proc., naftotiekis – 3,0 proc., jūrų transportas – 37,3 proc. ir oro transportas – 0,1 proc. viso skaičiaus (2007 m. duomenys 27 ES valstybėse narėse).

- Keleivinio sausumos transporto 2007 m. veiklos apimtis siekė 5 861 mlrd. keleivio kilometrų (arba 11 826 km asmeniui). Automobilai sudarė 80,0 proc. šio skaičiaus, motociklai – 2,6 proc., miesto ir tolimojo susisiekimo autobusai – 9,2 proc., geležinkelis – 6,7 proc. ir tramvajai bei metro – 1,5 proc. Į šį skaičiavimą įtraukus ES vidaus oro transportą

(apie 571 mlrd. keleivio kilometrų 2006 m.) ir ES vidaus jūrų transportą (apie 41 mlrd. keleivio kilometrų), keleivinių automobilių dalis sumažėja iki 72,4 proc., o motociklų – iki 2,4 proc. Miesto ir tolimojo susisiekimo autobusai tuomet sudaro 8,3 proc., geležinkeliai – 6,1 proc., o tramvajai bei metro – 1,3 proc. Pagal šį transporto rūšių pasiskirstymą dvi papildomos transporto rūšys, oro ir jūros, sudaro 8,8 proc. ir 0,6 proc. (2007 m. duomenys 27 ES valstybėse narėse).

- Nuo 1995 iki 2007 m. prekių transportavimo apimtis didėjo vidutiniškai 2,7 proc. per metus, o keleivių gabenimo – vidutiniškai 1,7 proc. per metus.
- 2007 m. 27 ES valstybėse narėse keliais krovinių transportuota (tonkilometrais) 27 proc. daugiau nei 2000 m.
- Per 90 proc. Europos Sąjungos išorės prekybos vykdoma jūra. ES uostuose pakraunama ir iškraunama daugiau kaip 3,7 mlrd. tonų per metus. Prognozuojama, kad iki 2018 m. transportavimas jūra naudojantis ES uostais išaugs nuo 1,6 mlrd. iki 5,3 mlrd. tonų.
- 2007 m. 27 ES valstybėse narėse buvo naudojama 4 300 civilinių keleivinių orlaivių, iš kurių beveik penkiuose šimtuose yra daugiau kaip du šimtai penkiasdešimt vietų. Į šį skaičių neįeina privatūs orlaiviai, kurių yra daugiau kaip 30 000.

## Transportas ir aplinka

- Transporto sektoriui tenka maždaug vienas trečdalis 27 ES valstybėse narėse galutinai sunaudojamos energijos. Šiuo metu tai didžiausias energijos vartotojas. Kelių transportui

sunaudojama 74 proc. šio kiekio, aviacijai – 15 proc., jūrų transportui – 7,8 proc., geležinkeliui – 2,2 proc., o vidaus vandens transportui – 1,0 proc. Transporto sektorius yra sparčiausiai nuo 1990 m. augantis sektorius. Dėl jo veiklos išskiriama beveik ketvirtadalis visų 27 ES valstybių narių išmetamų šiltnamio poveikį sukeliančių dujų.

- Nors nuo 1990 m. iki 2005 m. bendras 27 ES valstybių narių išmetamų šiltnamio poveikį sukeliančių dujų kiekis sumažėjo 7,9 proc., transporto sektoriuje padėtis kitokia. Minėtu laikotarpiu į Kioto protokolą įtrauktų transporto išmetamų šiltnamio poveikį sukeliančių dujų kiekis išaugo 27 proc. Įvertinta, kad įskaitant didelį jūrų transporto ir tarptautinės aviacijos išmetamų dujų padidėjimą (atitinkamai 58 proc. ir 98 proc.) nuo 1990 m. iki 2006 m., bendras ES transporto išmetamų dujų kiekis išaugo 36 proc. Ši padėtis transporto sektoriuje trukdo išmetamųjų dujų mažinimo pastangoms kituose sektoriuose. Jei ne ši atvirkštinė tendencija transporto sektoriuje, 27 ES valstybių narių išmetamų šiltnamio poveikį sukeliančių dujų kiekis nuo 1990 m. iki 2005 m. būtų sumažėjęs ne 7,9 proc., o 14 proc.
- 2006 m. dėl kelių transporto veiklos išskirta 71 proc. visų transporto išmetamų šiltnamio poveikį sukeliančių dujų. Dėl jūrų ir oro transporto veiklos – atitinkamai 15 proc. ir 12 proc. Įskaičius išmetamąsias dujas iš jėgainių, gaminančių geležinkelio transporto naudojamą elektros energiją, dėl geležinkelio transporto veiklos išskirta apie 1,6 proc.
- Remiantis keliavimo klausimynų duomenimis, didžiąją daugumą kelionių sudaro kelionės trumpesniu nei 100 km atstumu (97,5 proc.). Tačiau likusieji 2,5 proc. kelionių sudaro daugiau nei pusę visų keleivio kilometrų.



- Pusė visų ES piliečių kelionių yra trumpesnės nei 5 km.
- 2007 m. 27 ES valstybėse narėse buvo 229 mln. keleivinių automobilių.
- Automobilių savininkų skaičius 27 ES valstybėse narėse išaugo 22 proc., t. y. 52 mln. automobilių.
- Vidutiniškai 30 proc. 15 ES valstybių narių gyventojų, arba beveik 120 mln. žmonių, patiria daugiau kaip 55 dB kelių eismo triukšmo poveikį.
- Nors jūrų transportas vis dar yra efektyviausiai energiją naudojanti transporto rūšis vienam eismo vienetui, galutinė su jūrų transportu susijusi vadinamoji išorės sąnaudų sąskaita pasaulio piliečiams ir aplinkos ištekliams siekia apie 300 mlrd. EUR per metus (2006 m.), iš kurių 21 proc. tenka ES laivynui (64 mlrd.)<sup>4</sup>.
- 40 proc. visų kelių transporto CO<sub>2</sub> teršalų ir iki 70 proc. kitų kelių transporto išmetamų teršalų priskiriama judumui miestuose.
- Danijoje ir Nyderlanduose dviračiais naudojama virš dešimt kartų daugiau nei Prancūzijoje ir Jungtinėje Karalystėje<sup>5</sup>.
- Dėl miestų plėtros per pastaruosius penkis dešimtmečius Europoje padidėjo miestų užimama teritorija. Nuo praėjusio amžiaus šeštojo dešimtmečio vidurio Europos miestai

<sup>4</sup> Europos Parlamentas, „Jūrų transporto išorės sąnaudos“, Briuselis, 2007 m.

<sup>5</sup> Danijoje vienas asmuo per metus dviračiu nuvažiuoja 936 km, o Nyderlanduose – 848 km, palyginti su 75 km Prancūzijoje ir tik 20 km Ispanijoje (EEA 2008, p. 31).



išsiplėtė vidutiniškai 78 proc., o gyventojų skaičius išaugo tik 33 proc.

- Penkiuose ES oro uostuose<sup>6</sup> vykdoma daugiau kaip 400 000 orlaivių skrydžių (keleivinių ir krovinių orlaivių pakilimų ir nusileidimų) per metus. Tai prilygtų daugiau kaip vienam pakilimui ar nusileidimui per minutę aštuoniolika valandų per dieną. Apytikriai 37 ES oro uostuose vykdoma daugiau kaip 100 000 orlaivių skrydžių per metus.

## Socialinis transporto aspektas

- Transporto paslaugų sektoriui tenka 4,3 proc. viso ES užimtumo, neskaitant vežimo savo sąskaita, transporto infrastruktūros ir transporto priemonių konstravimo ir priežiūros.
- 2005 m. transporto sektoriuje dirbo apie 8,8 mln. žmonių. Iš jų apie 10 proc. dirbo geležinkelio sektoriuje, 2 proc. – jūrų transporto, 0,4 proc. – vidaus vandenių transporto, 5 proc. – oro transporto sektoriuje ir 30 proc. – pagalbinėje ir papildomoje transporto veikloje (pvz., krovinių krovimo, kelionių ir transporto agentūrų, kelionių operatorių veikla). Kelių transportui tenka apie 50 proc. viso transporto sektoriaus užimtumo, kurio du trečdaliai tenka kroviniams sektoriui ir vienas trečdalis – keleiviniams transportui.
- ES namų ūkiai išleidžia apie 13,7 proc. savo pajamų, arba 949 mlrd. EUR, su transportu susijusioms prekėms ir paslaugoms, taigi namų ūkių išlaidos transportui užima antrą

vietą po išlaidų, susijusių su būstu. Apie vienas trečdalis šios sumos (310 mlrd. EUR) išleidžiamas transporto priemonėms įsigyti.

- Apskaičiuotas vidutinis keliavimo laikas asmeniui yra apie 1,1 valandos per dieną. Per pastaruosius keturiasdešimt metų šis skaičius liko santykinai nepakitęs. Vis dėlto per pastaruosius du dešimtmečius pradėjus naudoti greitesnių rūšių transportą ir priemones padidėjo asmenų judumas.
- Europos jūrų transporto sektoriuje įdarbinta 1,5 mln. žmonių. Apie 70 proc. su laivyba susijusių darbo vietų, kaip antai laivų statybos, karo laivų architektūros, mokslo, inžinerijos, elektronikos, krovinių krovimo ir logistikos srityse, yra krante.



<sup>6</sup> Paryžiaus Šarlio de Golio, Frankfurto (prie Maino), Londono „Heathrow“, Amsterdamo „Schiphol“ ir Madrido „Barajas“ oro uostai.



## Transporto sauga

- 2007 m. kelių eismo įvykiuose žuvo 42 448 žmonės (mirčių skaičius per trisdešimt dienų po eismo įvykio). Palyginti su 2000 m., keliuose žuvusių žmonių skaičius sumažėjo beveik ketvirtadaliu (24,8 proc.).

## Transporto infrastruktūra

- Tinklas TEN-T bus platus ir įvairus. Jį sudarys 95 700 km kelių, 106 000 km geležinkelio (iš kurių 32 000 km bus skirta greitiesiems traukiniams) ir 13 000 km vidaus vandens kelių. Tinklo mazgai – 411 tarptautinių oro uostų ir 404 didieji jūrų uostai. Remiantis valstybių narių informacija, viso tinklo sukūrimo ir modernizavimo išlaidos 1996–2020 m. sieks 900 mlrd. EUR. Iš šios sumos 500 mlrd. EUR dar reikia investuoti nuo 2007 m. iki 2020 m. (iš jų 270 mlrd. EUR skiriama prioritetinėm sritims ir projektams).
- 2005 m. 27 ES valstybėse narėse buvo naudojamosi 215 000 km geležinkelio linijų, iš kurių beveik 50 proc. elektrifikuotos.
- ES užima antrą vietą po Kanados pagal turimos pakrantės ilgį (136 000 km).

## TURIZMO POLITIKA

ES sutartyje vis dar nenustatytas teisinis turizmo pagrindas. Ši padėtis pasikeis įsigaliojus Lisabonos sutarčiai, kurios 195 straipsnyje nustatoma ES teisės aktų leidybos kompetencija turizmo srityje, net jei tai priklauso pagalbinės kompetencijos sričiai (6 straipsnis).

Virš 90 proc. turizmo įmonių yra mažos, jose dirba nuo vieno iki devynių žmonių. Turizmo sektorius, kuriame vyrauja mažos ir vidutinės įmonės (MVĮ), sukuria 4 proc. ES BVP. Iš viso turizmo sektorių sudaro 2 mln. firmų, kuriose dirba 4 proc. visos darbo jėgos (beveik 8 mln. darbuotojų). Įskaitant įvairius aspektus, kuriais turizmas susijęs su kitais ekonomikos sektoriais, jo įnašas į BVP padidėja iki 11 proc., o darbo vietų skaičius viršija 12 proc. (24 mln. darbo vietų)<sup>7</sup>.

Dėl didelės ekonominės svarbos turizmo sektorius yra neatskiriama Europos ekonomikos dalis, todėl reikia imtis priemonių siekiant padėti jį organizuoti ir plėtoti. Visos Europos mastu įgyvendinant turizmo politiką padedama siekti taip pat ir bendrų politikos tikslų užimtumo ir ekonomikos augimo srityse. Be to, turizmas įeina į kur kas platesnę aplinkos apsaugos politiką, kurios svarba ilgainiui augs.

Be to, Europos turizmo politika galėtų labai padėti spręsti dabartinę ekonomikos krizę. 2009 m. vasario mėn. daugiau kaip 27 000 vyresnių kaip penkiolikos metų amžiaus ES gyventojų dalyvavo Komisijos surengtoje apklausoje. Iš apklausos rezultatų matyti, kad mažiausiai 50 proc. piliečių kasmet vyksta atostogauti, o 48 proc. linkę atostogas praleisti savo šalyje (palyginti su 43 proc. 2008 m.). Keturi iš dešimties piliečių (41 proc.), pla-

<sup>7</sup> Daugiau informacijos rasite Pasaulio turizmo organizacijos pranešime „2008 m. Turizmo aktualijos“.



nuojančių atostogas 2009 m., mano, kad atostogoms turi pakankamai lėšų. Vienas asmuo iš dešimties (11 proc.) pripažino, kad planuodamas savo atostogas susidūrė su rimtomis finansinėmis problemomis. Vis dėlto 2009 m. neketina vykti atostogauti tik 19 proc., o tai kur kas mažesnis skaičius nei 2008 m. (32 proc.). Iš tų, kurie vyks atostogauti, 28 proc. dar nenusprendė dėl atostogų trukmės ir vietos. Labai padaugėjo žmonių, kurie patys organizuojasi atostogas, daugiausia internetu (56 proc.). Dauguma žmonių (54 proc.) pirmenybę teikia tradicinėms turistinėms vietoms ir tik 28 proc. renkasi naujas, iki šiol nesūlytas vietas. Kokybiškos paslaugos už gerą kainą yra svarbiau (33 proc.) nei maža kaina (16 proc.). Pusė visų europiečių atostogauja liepos ir rugpjūčio mėn. Dėl finansinių priežasčių sumažėjo atostogaujančių žiemą skaičius ir 42 proc. linkę žiemą neatostogauti. Kiti (23 proc.) linkę keliauti ne atostogų sezono metu. (Daugiau informacijos rasite Pasaulio turizmo organizacijos leidinyje „Pasaulio turizmo barometras“, 2009 m. sausio mėn.).

Leidinio „Eurostat“ 2009 m. Nr. 13 (13/2009) duomenimis, naktų, praleistų ES viešbučiuose, skaičius 2008 m. sumažėjo 0,5 proc., palyginti su 2007 m. Pagrindinė šio sumažėjimo priežastis – toje šalyje negyvenantys asmenys (-1,1 proc.). Penkioms šalims tenka daugiau kaip 70 proc. turizmo verslo dalis pagal viešbučiuose praleistų naktų skaičių: Ispanija (270 mln.), Italija (247 mln.), Vokietija (219 mln.), Prancūzija (204 mln.) ir Jungtinė Karalystė (173 mln.). Didžiausias sumažėjimas užregistruotas Kipre (-4,8 proc.), Graikijoje (-4,6 proc.) ir Nyderlanduose (-4,1 proc.), o kitos šalys padarė didelę pažangą: Slovakija (+7,7 proc.), Lenkija (+4,7 proc.) ir Lietuva (+4,6 proc.).

Nors viešbučiuose turistų praleistų naktų skaičius šiek tiek sumažėjo, ES piliečių poilsinių kelionių skaičius 2008 m. išaugo 7,1 proc. (ypač pirmame pusmetyje). Tiesa, šiek tiek sutrumpejo kelionių trukmė. Tokia pati tendencija (+1,6 proc.) nustatyta keleivinio oro transporto sektoriuje, nors būta nedidelio sumažėjimo paskutiniaisiais keturiais metų mėnesiais.

2007 m. pabaigoje Parlamentas paragino Komisiją parengti partnerystę pagrįstą turizmo politiką, kuri Europą paverstų turistų mėgiama vieta ir propaguotų geriau organizuotą ir aplinkai žalos nedarantį turizmą. Pranešime savo iniciatyva dėl Europos turizmo politikos, be kita ko raginama greičiau ir pigiau išduoti turistines visas, teikti patikimus, standartizuotus ir naujausius statistinius duomenis, suderinti turistams apgyvendinti skirtų vietų kokybės standartus, pagerinti vartotojų ir keleivių teisių apsaugą. Kadangi šie klausimai Reglamente 261/2004 apima tik oro transportą, Parlamentas siekė, kad šios teisės būtų suteiktos ir geležinkelio bei jūrų transporto naudotojams. Naujausios Parlamento, Tarybos ir Komisijos iniciatyvos šiuo klausimu gali panaikinti visas likusias spragas (Reglamentai 1371/2007, COM (2008) 816 ir COM (2008) 817).

Parlamentas paragino Komisiją ne tik sukurti vadinamąjį Europos ženklą, kuriuo būtų pažymėtos visos turizmo operatorių aptarnaujamos ES turizmo vietovės, bet ir imtis įvairių naujų iniciatyvų, pradedant sveikatos turizmu, įranga riboto judumo turistams ir vadinamąja jaunimo transporto kortele, skirta Europos jaunimui, kurie gauna stipendiją pagal programą „Erasmus“, ir baigiant programa „Ulysses“, skirta pensininkų turizmui ne sezono metu, ir atminimo maršrutu buvusios geležinės uždangos vietomis.



## EKONOMIKOS KRIZĖS IR KLIMATO KAITOS ĮTAKA

**N**ors nemaža svarbiausių dokumentų jau priimta iki 2009 m. Europos Parlamento rinkimų, Transporto ir turizmo komitetui lieka daug spręstinių uždavinių naujos Parlamento kadencijos laikotarpiu nuo 2009 m. iki 2014 m.

Transporto ir turizmo komiteto darbe daugiausia dėmesio bus skiriama dviem klausimams, kurie, ko gero, vyraus ir komiteto diskusijose. Pirmas – **ekonomikos nuosmukis**. Dėl dabartinės pasaulio finansų ir ekonomikos krizės pasaulio ekonomikos ateitis tampa labai neprognuojama. Krizė jau padarė daug žalos Europos transporto sektoriui. Jei krizė užtruks, šis sektorius dar labiau nukentės. Kai sumažėja prekyba, sumažėja transportavimo mastas. Šią paprastą formulę patvirtino neseniai pateikti skaičiai ir naujienos iš įvairių transporto sektorių ir bendrovių. Itin didelę žalą patyrė Europos krovininio transporto sektorius – nuo laivybos įmonių, oro linijų iki ekspeditorių agentūrų ir geležinkelių. Taip pat nukentėjo keleivinio transporto sektorius, ypač kelionių oru. Ateityje prarastos pajamos gali prisidėti prie tolesnio judumo poreikių mažėjimo, ypač turizmo ir poilsio tikslais.

2009 m. kovo mėn. Transporto ir turizmo komitete vykusios prieštaringos diskusijos dėl laiko tarpinių paskirstymo ekonomikos krizės metu padėjo numatyti būsimus sunkumus, susijusius su galimomis prisitaikymo priemonėmis visuose transporto sektoriuose. Šiuo metu sunku įvertinti krizės poveikį, nes vis dar neaiški bendra padėtis. Todėl labai svarbu išsamiai išnagrinėti krizės padarinius įvairiuose transporto sektoriuose, taip pat nustatyti, koku mastu Bendrijos politika pritaikyta būsimiems sunkumams įveikti.

Antras didžiulės svarbos spręstinas uždavinys – **mažas Europos transporto sistemos ekologiškumas**.

Nors dabartinė ekonomikos krizė gali laikinai sumažinti transporto paklausą, Europos aplinkos agentūra (EAA) savo naujausioje ataskaitoje<sup>8</sup> pabrėžė, kad „sprendžiant pagal transporto tendencijas, judama klaidinga linkme“. Šiame pranešime pateikti skaičiai ir tendencijos, kai

<sup>8</sup> EEA ataskaita Nr. 3/2009: „Transportas kryžkelėje. 2008 m. laikotarpis: transporto ir aplinkos stebėjimo Europos Sąjungoje rodikliai“, Kopenhaga, 2009 m.

kurie iš jų čia jau paminėta, kelia nerimą ir pabrėžia būtinybę nedelsiant imtis radikalių priemonių, ypač būtinybę mažinti transporto išmetamų šiltnamio poveikį sukeliančių dujų kiekį, taip pat oro taršą, triukšmą ir gamtinių arealų naikinimą.

ES politikos, įskaitant transporto politiką, koregavimas atsižvelgiant į ekonomikos krizę turės įtakos ir kovos su klimato kaita rezultatams ir prisidės prie šios kovos sėkmės ar nesėkmės. Nors ekonomikos krizė ateityje dar kels nemažai problemų Europos ekonomikai ir visuomenei, ji, daugumos įsitikinimu, laikino pobūdžio. Tačiau moksliniu požiūriu jau neabejojama, kad klimato kaita, jei šiuo metu nebus ryžtingai ir vienu metu imtasi priemonių visuose sektoriuose, sukels negrįžtamus katastrofiškus padarinius. Taigi 2009 m. vasario 4 d. rezoliucijoje „**2050 m.: ateitis prasideda šiandien – rekomendacijos dėl būsimos integruotos ES kovos su klimato kaita politikos**“<sup>9</sup> Europos Parlamentas pabrėžė, kad būtina reaguoti į klimato kaitą ir jos poveikį politinėmis ir šviečiamosiomis priemonėmis, pagrįstomis ilgalaikėmis perspektyvomis, ir nuosekliai įgyvendinant strateginius sprendimus bei neprikirti jų prie trumpalaikių politinių tikslų.

Ekonomikos krizę taip pat galima laikyti pirminiu tašku ir galimybe iš esmės keisti politiką siekiant tvaresnės ekonomikos, numatant naujas galimybes Europos įmonių verslui ateinančiais metais. Be to, tai – tinkamas laikas pradėti gerokai vėluojančius pokyčius siekiant sukurti integruotą ir tvarią Europos transporto sistemą, kaip ragina EAA.

Be šių dviejų svarbiausių iššūkių, naujos sudėties Transporto ir turizmo komiteto darbotvarkė labai priklausys nuo:

- naujos Komisijos darbo programos,
- pagrindinių šiuo metu rengiamų dokumentų.

Toliau bendrais bruožais aptariami kai kurie svarbiausi dokumentai, kurie galbūt bus patvirtinti.

## PAGRINDINIAI ŠIUO METU RENGiami DOKUMENTAI

### Eurovinjetė

2009 m. kovo mėn. Europos Parlamentas pirmuoju svarstymu priėmė pasiūlymą dėl Eurovinjetės direktyvos persvarstymo, kurioje taip pat kalbama apie sunkiasvorio krovininio transporto išorės sąnaudų priskyrimą vidaus sąnaudoms. Iš esmės, Europos Parlamentas pritarė Komisijos požiūriui. Ateityje sunkiasvorių krovininio transporto priemonių virš 3,5 t apmokestinimas turės būti grindžiamas ne tik infrastruktūros išlaidomis, bet iš dalies ir jų keliamo oro ir triukšmo tarša. Parlamentas laikosi nuomonės, kad taip pat reikėtų numatyti galimybę apmokestinti sunkvežimius už grūstis perpildytuose keliuose piko metu, nors konkretūs grūstčių mokesčių skaičiavimo metodai ir viršutinės ribos į tekstą neįtraukti.

Jei Transporto ir turizmo komitetas nuspręs toliau svarstyti šį teisės akto projektą, antrasis svarstymas vyks naujos sudėties Parlamente.

<sup>9</sup> Laikinojo klimato kaitos komiteto parengtame galutiniam pranešime, kuriame siūlomos atitinkamos priemonės visais lygmenimis, EP taip pat pateikė daug rekomendacijų dėl būsimų priemonių transporto sektoriuje (nuo 77 iki 106 punkto).



## Ekologiškesnis transporto paketas

Transporto sektoriaus išorės sąnaudų priskyrimas vidaus sąnaudoms vertinamas kaip vienas didžiausių klausimų, kurį Europos transporto politika turi spręsti ateinančiais metais.

Parlamentas 2009 m. kovo mėn. priėmė rezoliuciją, kurioje Komisija kritikuojama už tai, kad nepateikė bendros ekologiškesnio transporto strategijos ir neparengė išorės sąnaudų, pavyzdžiui, transporto poveikio aplinkai, praktinio vertinimo modelio. Komisijos vadinamasis ekologiškesnio transporto paketas skirtas padėti įgyvendinti ES tikslus klimato ir energetikos srityje. Paketo, kurį sudaro keletas komunikatų, tikslas – skatinti tvarų transportą ir užtikrinti, kad tikrosios transporto sąnaudos atsispindėtų jo faktinėje kainoje.

Parlamento rezoliucijoje nurodoma, kad Komisija neparengė ir nepateikė visuotinai pritaikomo, skaidraus ir aiškaus visų išorės sąnaudų vertinimo modelio. Ji neatliko visų rūšių transporto poveikio analizės ir praktiškai iki šiol pateikė teisės aktą, susijusį tik sunkiasvorėmis krovininėmis kelių transporto priemonėmis. Todėl Parlamentas paragino Komisiją nedelsiant imtis veiksmų ir, pirma, parengti konkrečius pasiūlymus dėl visų rūšių transporto, antra, pateikti aiškų išorės sąnaudų apskaičiavimo ir apmokestinimo planą ir jų

poveikio vertinimą remiantis aiškiu modeliu. Iš minėtos EAA ataskaitos matyti, kad dabar labiau nei kada nors būtina imtis nuoseklių politikos priemonių, skirtų kiekvienam transporto sektoriui.

## Pasirengimas, kad „Galileo“, SESAR ir ERMTS galėtų veikti visu pajėgumu

Pastaraisiais metais ES pradėjo vykdyti kelis plataus užmojo technologinius projektus, kaip antai palydovinės navigacijos sistemos „Galileo“, Europos geležinkelių eismo valdymo sistemos (ERTMS) ir programos SESAR, skirtos oro eismo kontrolės infrastruktūrai gerinti. Šie pagrindiniai Europos projektai turėtų padėti ateityje veiksmingiau ir saugiau valdyti eismą. Kol kas nevykdomas nė vienas iš šių trijų projektų. Vis dar reikia nemaža nuveikti ir galbūt išsamiau apsvarstyti projektus atsakinguose komitetuose (Transporto ir turizmo komitete ir Pramonės, mokslinių tyrimų ir energetikos komitete).

Galutinis programos „Galileo“ įrenginių, kuriuos sudaro trisdešimt palydovų ir su jais susijusi antžeminė infrastruktūra, dislokavimas planuojamas 2013 m. Tam, kad būtų visiškai parengti vykdyti kiti du projektai, prireiks daugiau laiko.

## Miesto transportas

Miesto transporto problemų sprendimas ES lygmeniu tampa svarbiausiu Europos transporto darbotvarkės prioritetu. Aštuoniasdešimt procentų Europos gyventojų gyvena miėtų zonose, daugiau kaip 60 proc. gyventojų – vietovėse, kurių gyventojų skaičius viršija 10 000. Ši tendencija stiprėja. Miesto transportas išmeta 40 proc. visų CO<sub>2</sub> dujų ir 70 proc. kitų su kelių transportu susijusių teršalų. Todėl miestų zonose būtina siekti efektyviai naudoti energiją ir mažinti transporto teršalų. Perėjimo prie tvaraus transporto skatinimas ne tik sumažintų eismo grūstis ir taršą miestuose, bet ir labai prisidėtų prie šiltnamio efektą sukeliančių dujų (ŠESD) kiekio mažinimo. Daug įvairaus pobūdžio Europos teisės aktų taikymas jau padarė poveikį miesto transportui, tačiau vis dar neparengtos konkrečios strategijos, skirtos miesto transportui ES lygmeniu.

2007 m. Europos Komisija parengė Žaliąją knygą dėl mobilumo mieste<sup>10</sup>, kurioje nagrinėjamas klausimas, kaip sukurti naują mobilumo mieste kultūrą siekiant ekonominę miestų ir miestelių plėtrą ir su ja susijusius judumo poreikius suderinti su būtinybe vystyti tinkamus gyventi miestus ir saugoti aplinką. 2008 m. liepos 9 d. Europos Parlamentas, tikėdamasis, kad Komisija imsis tolesnių veiksmų ir parengs veiksmų planą, priėmė rezoliuciją dėl minėtosios žaliosios knygos. Kadangi Komisija nepateikė jokio veiksmų plano projekto ir kadangi iki 2009 m. birželio mėn. Parlamento rinkimų liko nedaug laiko, Parlamentas nusprendė parengti kitą pranešimą savo iniciatyva, kuriame nurodomos konkrečios miesto transportui skirtos Europos lygmens priemonės. Parlamento rekomendacijose siūloma parengti tvaraus miesto transporto planus ir juos bendrai taikyti miestų aglomeracijose, turinčiose daugiau kaip 100 000 gyventojų, pradėti įgyvendinti programą,

<sup>10</sup> Žalioji knyga „Nauja mobilumo mieste kultūra“, COM(2007)0551.

skirtą Eurostato mobilumo mieste statistikos ir duomenų bazėms atnaujinti, ir įsteigti mobilumo mieste observatoriją. Be to, Parlamentas pabrėžia, kad būtina didesnė ES finansinė parama.

Diskusijos dėl mobilumo mieste bus tęsiamos naujos kadencijos Parlamente.

## Nuo laisvo judėjimo be sienų prie bendro dangaus

Pasirodo, kad sunkiau panaikinti ES oro sienas nei sausumos sienas. Šį darbą Komisija pradėjo 1999 m. rudenį parengdama komunikatą dėl bendro Europos dangaus sukūrimo<sup>11</sup>. 2004 m. balandžio mėn. baigus Parlamento ir Tarybos bendro sprendimo procedūrą įsigaliojo keturių reglamentų paketas (įskaitant Pagrindų reglamentą Nr. 549/04 – dėl oro navigacijos paslaugų teikimo, dėl oro erdvės organizavimo ir naudojimo ir dėl Europos oro eismo valdymo tinklo sąveikos.

Nors ir pripažįstama, kad Sutartyje nustatytos konkurencijos taisyklės netaikomos oro transportui, Parlamentui pavyko iškovoti, kad būtų įkurtas bendro dangaus iniciatyvos įgyvendinimo konsultacinis techninių aspektų komitetas ir nustatytos sankcijos už taisyklių nesilaikymą. Be to, Parlamentas išsiderėjo nuolaidų dėl civilių ir karinių naudotojų bendradarbiavimo.

Šeštoji parlamentinė kadencija buvo itin sėkminga siekiant paspartinti bendro Europos dangaus kūrimo procesą. Transporto ir turizmo komitetas žodiniame klausime Komisijai, dėl kurio diskutuota 2007 m. rugsėjo 4 d. plenariniame posėdyje,

<sup>11</sup> COM (1999) 614.





atkreipė dėmesį į vieną svarbiausių problemų, būtent į būtinybę atsisakyti nepasitvirtinusio vadinamojo iš apačios į viršų požiūrio, kuriuo remiantis valstybės narės turėjo kurti funkcinis oro erdvės blokus (oro maršrutus, kurie būtų optimalūs eismo organizavimo požiūriu, siekiant sumažinti ir naudojimą, ir šiltnamio poveikį sukeliančių dujų išmetimą) ir rinktis veiksmingesnį ES požiūrį. Komisija tuo metu paskelbė perėjimą prie antro etapo, pagrįsto bendro Europos dangaus kūrimo mechanizmais ir veiklos rezultatais.

Tuo pačiu metu Komisija pradėjo skatinti darnesnę ir veiksmingesnę aviaciją (COM 2008/389). Prižiūrint Europos oro navigacijos saugumo organizacijai „Eurokontrolė“ ir iš Komisijos gavus TEN-T finansavimą, pradėta oro eismo valdymo Europoje modernizavimo programa SESAR (iš pradžių vadinta SESAME). Ją vykdant, iki 2013 m. bus sukurta šiuolaikinė Europos oro eismo valdymo sistema, kuri turėtų pašalinti dabartines skirtingų nacionalinių oro eismo valdymo sistemų kelias problemas. Per pastarąjį dešimtmetį oro eismas išaugo daugiau nei 50 proc. „Eurokontrolė“ įvertino, kad Europoje per metus atliekama apie 8,5 mln. skrydžių (prognozuojama, kad iki 2020 m. skrydžių skaičius padidės iki 17 mln.). Piko dienomis gali būti net iki 30 000 skrydžių tarp 130 oro uostų; 80 proc. skrydžių vykdoma Europos teritorijoje. Vidutinis skrydžių atstumas – 826 km. 2007 m. užregistruota daugiau nei 790 mln. keleivių, iš kurių 520 mln. keliavo ES viduje. Taip pat pergabenta 12,5 mln. tonų krovinių. 1993 m. atvėrus bendrą rinką, prie jos prisijungė daugiau nei trisdešimt naujų oro bendrovių (daugiausia – pigių vežėjų, kurių pajėgumai didėja 25 proc. per metus).

2008 m. birželio mėn. pasiūlytame bendro Europos dangaus iniciatyvos persvarstyme (SES-II) Europos aviacijos saugos agentūra (EASA), veikianti Kelne nuo 2003 m. (jai priklauso ir keturios valstybės, kurios nėra ES narės), turi užtikrinti aukš-

čiausio lygio aplinkos apsaugą ir rūpintis svarbiausiais saugumo klausimais (inspekcijomis, mokymo ir standartizavimo programomis, standartiniais tinkamumo skraidyti pažymėjimais, leidimais trečiųjų šalių operatoriams ir jų orlaivių saugos kontrole pagal programą SAFA).

2009 m. kovo 25 d. patvirtintame pranešime Parlamentas pritarė dviem Komisijos pasiūlytiems teisės aktų projektams iš antrojo bendro Europos dangaus teisės aktų paketo (2008 m.): Bendro Europos dangaus reglamento pakeitimui ir Europos aviacijos saugos agentūros reglamento pakeitimui. Minėtame pranešime dėl Europos aviacijos sistemos veiksmingumo ir tvarumo EP visų pirma pritaria siūlymui leisti EASA kontroliuoti visą Europos aviacijos sistemą. Pranešime patvirtintas kompromisas, kurio siekė Parlamentas, ypač dėl Bendrijos veiklos tikslų (svarbiausiose saugos, aplinkos apsaugos, pajėgumo ir rentabilumo srityse), patvirtintų Komisijos po konsultacijų su tiesiogiai susijusiais nevalstybiniais subjektais. Taip pat nustatyti oro navigacijos paslaugų teikėjams privalomi tikslai ir funkcinis oro erdvės blokų (*angl.* FABs) kūrimo tvarka, kurią taikant užtikrinama lankstus vienodų blokų tinklas, pritaikytas oro eismo reikmėms ir veikiantis už nacionalinių sienų ribų.

Šeštosios Parlamento kadencijos pabaigoje EP tikisi, kad antrasis bendro Europos dangaus teisės aktų paketas Europos dangui suteiks tokių pranašumų, kokių Šengeno susita-

rimas suteikė laisvo asmenų judėjimo ES srityje. Kitos kadencijos metu Parlamentą turės užtikrinti, kad bendro dangaus koncepcija ir visos jos sudedamosios dalys, įskaitant SESAR technologinį aspektą, iš tiesų įsigaliojotų. Siekiant pagerinti oro bendrovių veiklą, sumažinti išmetamų teršalų kiekį ir padidinti oro erdvės pajėgumus, reikia sukurti maršrutų tinklą, kuriame būtų daugiau tiesioginių skrydžių. Šiam tikslui bus paskirtas funkcinis oro erdvės blokų koordinatorius, kuris, kaip šiuo metu jau pareigas einantys aštuoni TEN-T koordinatoriai, kas tris mėnesius teiks ataskaitas Parlamentui. Šiame įsteigimo reglamente jau nustatytas planuojamų priemonių įgyvendinimo grafikas. EP mano, kad įgyvendinimo taisyklės turi būti pateiktos nurodant tinkamus terminus, todėl paragino parengti nuoseklias įgyvendinimo taisyklių taikymo gaires, atsižvelgiant į jų prioritetiškumą ir tarpusavio ryšį. Be to, EP siūlo, kad visos šalys turėtų priimti atsakomybę derinti savo politinius įsipareigojimus su technologinės sistemos kūrimu ir, nuosekliai laikantis SESAR vykdymo etapų, spartinti bendro Europos dangaus kūrimo procesą, kad nuo 2014 m. jau būtų galima naudotis visais jo pranašumais.

Praėjus pusantrų metų nuo naujo Reglamento įsigaliojimo datos, Komisija, atsižvelgdama į FAB kūrimo raidą ir prienamą technologijas, turės Parlamentui ir Tarybai pateikti bendro Europos dangaus teisinio, saugumo, pramoninio, ekonominio ir socialinio poveikio vertinimo ataskaitą. Panašus ataskaitos teikimo laikotarpis nustatytas veiklos rezultatų gerinimo sistemos tikslams įgyvendinti. Be to, kitą kadenciją Parlamentą turės prižiūrėti nepriklausomų nacionalinių stebėsenos institucijų steigimo procesą, laikantis bendro Europos dangaus saugos ir veiksmingumo reikalavimų, ir oro saugos suinteresuotųjų šalių patarimo organo, kuris teiks patarimus Komisijai, steigimą.

## Keleivių teisės

Prieš pat kadencijos pabaigą Parlamentą per pirmąjį svarstymą patvirtino Komisijos pasiūlymus dėl keleivių teisių, įskaitant riboto judumo ir neįgalių keleivių teises, miesto ir tolimojo susisiekimo autobusų sektoriuje ir jūrų transporto sektoriuje.

Šie pasiūlymai susiję su Komisijos planais keleivių teises aviacijos ir geležinkelio sektoriuose pradėti taikyti ir kitų rūšių transporto sektoriuose. Pasiūlymų tikslas – nustatyti keleivių teises siekiant padidinti šių rūšių transporto patrauklumą ir pasitikėjimą juo ir sukurti vienodas veiklos sąlygas visų valstybių narių vežėjams ir visų rūšių transportui. Jei Transporto ir turizmo komitetas nuspręs toliau svarstyti šiuos pasiūlymus, antrasis svarstymas vyks naujos sudėties Parlamente.

Be to, Komisija jau pranešė apie savo ketinimą 2009 m. antroje pusėje paskelbti ataskaitą dėl keleivių teisių padėties aviacijos sektoriuje. Transporto ir turizmo komitetas jau ilgą laiką ir ne kartą ragina Komisiją tai padaryti.



## Galiojančių teisės aktų perkėlimas į nacionalinę teisę ir jų įgyvendinimas

Keliose rezoliucijose dėl geresnės teisės aktų leidybos Parlamentas išreiškė pageidavimą atidžiau stebėti priimtų teisės aktų perkėlimo į nacionalinę teisę ir jų įgyvendinimo procesą, ypač pasitelkdamas Parlamento komitetus.

Lyginant su kitais komitetais, Transporto ir turizmo komitetas nagrinėja labai daug teisės aktų pasiūlymų. Kaip minėta, neseniai buvo priimti svarbiausi ES transporto teisės aktai, tačiau kai kurie iš jų vis dar nėra tinkamai perkelti į kai kurių valstybių narių teisę ir įgyvendinti (pavyzdžiui, jūrų saugos ir geležinkelio teisės aktų paketai). Ateityje Transporto ir turizmo komitetas ne tik rengs pranešimus dėl naujų teisės aktų, bet vis daugiau dėmesio skirs galiojančios Bendrijos teisės taikymo priežiūrai. Vienas iš galimų būdų šiam tikslui pasiekti – skirti vadinamuosius įgyvendinimo pranešėjus arba numatyti laiko įprastiniams klausimams dėl perkėlimo ir įgyvendinimo pateikti, remiantis 2008 m. rugsėjo mėn. Pirmininkų sueigos susitarimu.

## NUMATYTI NAUJI DOKUMENTAI

### Transporto ateitis

Europos Komisija neseniai pradėjo diskusijas dėl pagrindinių uždavinių ir galimybių transporto sektoriuje ilgos trukmės laikotarpiu (nuo dvidešimt iki keturiasdešimt metų). Komisija pranešė, kad paskelbtas komunikatas dėl vidutinės trukmės laikotarpio, kurį ketinama patvirtinti 2009 m. vasarą.

2009 m. kovo mėn. trys diskusijų grupės – ekonomikos ir visuomenės, aplinkosaugos ir technologijos, infrastruktūros ir logistikos – pateikė pirmą pranešimą, į kurį įtraukta laikotarpiai iki 2050 m. numatoma veikla. Pranešime pateiktos kai kurios galimos tendencijos ir transporto sektoriaus spęstinai uždaviniai, pavyzdžiui, didėjanti globalizacija ir augantys judumo poreikiai, urbanizacija, gyventojų senėjimas, klimato kaita, tarša ir grūstys.

Perversmas energijos, transporto ir ryšių technologijų srityse galbūt pagerins žmonių gyvenimą, tačiau taip pat gali daryti neigiamą poveikį transporto sistemai. ES transporto politikos formuotojams reikės spręsti šiuos uždavinius rengiant naujas politikos iniciatyvas. Kadangi dabartinės baltosios knygos galiojimo laikotarpis baigsis 2010 m., šį komunikatą galima vertinti kaip pirmą žingsnį vėlesniu laikotarpiu. Vis dar daug neaiškumų dėl transporto ateities. Transporto paklausos varomųjų jėgų sąveika sudėtinga, sunku prognozuoti technologijų vystymąsi, nelengva numatyti ir išorės veiksnių, pavyzdžiui, ekonominių ir geopolitinių pokyčių ar klimato kaitos, įtaką. Tačiau jau pasiektas aiškus sutarimas, kad ES transporto politika pasiekė perėjimo prie naujos transporto sistemos etapą ir kad būtina spręsti šioje srityje iškilusius uždavinius. Sutariama, kad Europos Sąjungai reikia aiškios pageidaujamos tvaraus Europos transporto sistemos vidutinės ir ilgos trukmės laikotarpiais vizijos. Šioje vizijoje turi būti idėjų ir pasiūlymų dėl:

- būsimų judumo poreikių ir judumo varomųjų jėgų;
- patogių gyventi miestų ir naujos mobilumo mieste kultūros;
- individualaus judumo, kuris nepriklauso nuo įprastinių energijos šaltinių;

- techninių galimybių, naudojamų naujos kartos varomosioms sistemoms, ir atitinkamų pereinamųjų laikotarpių nustatymo;
- perėjimo prie integruotos transporto sistemos;
- būsimos transporto infrastruktūros politikos;
- išorės išlaidų, kainodaros sistemų ir veiksmingumo priemonių;
- būsimų transporto rinkų atvėrimo, organizavimo ir reguliavimo;
- transporto paklausos varomųjų jėgų supratimo ir valdymo;
- elgesio keitimo;
- geresnių informacijos technologijų transporto tinklų integravimui ir veiksmingesniam jų naudojimui;
- saugos ir saugumo;
- vidutinės trukmės ir ilgalaikių mokslinių tyrimų ir technologijų plėtros prioritetų transporto sektoriuje.

Šios svarbios diskusijos dar tik prasidėjo ir bus aktyviai tęsiamos naujos Parlamento kadencijos metu.

## TEN-T ateitis

2009 m. vasario mėn. parengtoje Žaliojoje knygoje dėl TEN-T politikos persvarstymo<sup>12</sup> siekiama Bendrijos veiksmus priderinti prie naujų ES spęstinių uždavinių, ypač susijusių su klimato kaita, socialiniais ir ekonominiais Lisabonos sutarties tikslais ir su tarptautiniu ES vaidmeniu, gerinant ES ir kaimyninių šalių bei likusio pasaulio infrastruktūros ryšius. Komisija pasiūlė sustiprinti tinklo integravimą geriau derinant įvairių rūšių transportą keleiviams ir kroviniams vežti, optimaliai naudojant intelektines transporto valdymo sistemas ir skatinant technologijų naujoves.

Be to, nuo 2007 m. Parlamentas ragina Komisiją nedelsiant pradėti darbą dėl integruoto požiūrio į Europos transporto politiką ilgalaikių tikslų ir atsakomųjų veiksmų nustatymo (laikotarpiu po 2010 m.). 2009 m. balandžio mėn., reaguodamas į Komisijos žaliąją knygą, Parlamentas šia tema patvirtino rezoliuciją, kurioje pabrėžė sąnaudų ir naudos analizės svarbą, tvarumą ir papildomą Europos tarptautinių infrastruktūros projektų naudą. EP mano, kad ekologiniu ir ekonominiu požiūriu įvairiarūšio transporto sistemos, kurios sudaro sąlygas tam tikrame maršrute naudoti skirtingų rūšių transporto priemones, daugeliu atvejų yra vienintelis galimas perspektyvus ir tvarus pasirinkimas. Šioje rezoliucijoje valstybės narės raginamos žaliuosius koridorius, krovinių vežimo geležinkeliais tinklus, Transeuropinį krovininio geležinkelio tinklą (*angl.* TERFN), Europos geležinkelių eismo valdymo sistemos (ERTMS) koridorius, jūros greitkelius, pavyzdžiui, artimąjį vežimą jūra, esamus pakankamo ploto vandens kelius, įtraukti į įvairiarūšio TEN-T sąvoką, remiantis suplanuotais veiksmais, kuriais skatinami aplinkai mažiau kenksmingi, mažiau naftos naudojantys ir saugesni režimai. EP remia visapusį požiūrį ir

<sup>12</sup> COM(2009) 44.

mano, kad dviračių maršrutų tinklas „EuroVelo“ ir „Geležinės uždangos kelias“ yra geri Europos tarpvalstybinė važiavimo dviračiu infrastruktūros skatinimo pavyzdžiai. Be to, EP ragina daugiau dėmesio skirti regioninėms tarptautinėms geležinkelio jungtims.

Atsižvelgdamas į ES finansinės programos laikotarpio vidurio apžvalgą ir į šiuo metu vykstančias diskusijas dėl ES ekonomikos atkūrimo plano, Parlamentą nurodė, kad investavimas į transporto infrastruktūrą yra vienas svarbiausių ekonomikos ir finansų krizės sprendimo būdų. Todėl EP paragino Komisiją sparčiau įgyvendinti infrastruktūros projektus, susijusius su TEN-T ir finansuojamus iš struktūrinių fondų ir (arba) Sanglaudos fondų.

Be to, Parlamentą tikėjosi, kad Taryba, skatindama rengti TEN-T projektus ir priimdama sprendimus dėl TEN-T biudžeto, bus nuoseklesnė. EP ragino valstybes nares iš naujo įvertinti investavimo prioritetus, siekiant paspartinti jų atsakomybės sričiai tenkančių TEN-T projektų, ypač tarpvalstybinėse atkarpose, įgyvendinimą.

Todėl Parlamentą palankiai įvertino persvarstyta valstybių narių TEN-T biudžetą rengiant finansinės programos laikotarpio vidurio apžvalgą 2009-2010 m.

Diskusijos dėl TEN-T ateities ir jo finansavimo po 2014 m., ko gero, bus vienos iš svarbiausių naujos Parlamento kadencijos metu.

## Jūrų transporto strategija 2018 m.

2009 m. sausio mėn. Komisija pateikė komunikatą dėl Europos Sąjungos jūrų transporto politikos strateginių tikslų iki 2018 m.<sup>13</sup>, kuriame nurodytos Europos jūrų transporto sistemos pagrindinės strateginės galimybės laikotarpiu iki 2018 m. Šiame komunikate nustatytos pagrindinės veiklos sritys, įskaitant įvairius spręstinius uždavinius, kaip antai:

- *ES vežimo laivais ateitis pasaulio rinkose.* Kaip atlaikyti tarptautinio vežimo laivais sektoriuje didėjančios konkurencijos spaudimą ir užtikrinti vienodas veiklos sąlygas jūrų transportui? Ar gali ES tapti varomąja pertvarkos jėga kuriant išsamią tarptautinę vežimo laivais reguliavimo sistemą?

<sup>13</sup> COM(2009) 8 galutinis.



- *Žmogiškieji ištekliai, jūrininkystė ir jūrų sektoriaus praktinė patirtis.* Problemų, susijusių su vis didėjančiu profesionalių jūrų sektoriaus darbuotojų trūkumu, sprendimas. Numatant galimas priemones daugiausia dėmesio skiriama su jūrininkyste susijusių profesijų patrauklumui didinti, jūrininkų įdarbinimo sąlygoms gerinti, visą gyvenimą trunkančios karjeros jūrų sektoriaus įmonių grupėse galimybėms plėsti ir laivybos sektoriaus įvaizdžiui gerinti. Kitomis priemonėmis numatoma įgyvendinti TDO 2006 m. Darbo jūroje konvenciją (DJK) ir gerinti įgulų švietimą bei mokymą.
- *Kokybiškas vežimas laivais.* Nustatytos kelios ES vežimo laivais ekologiškumo didinimo priemonės siekiant ilgalaikio tikslo – jūrų transporto be atliekų ir išmetamųjų teršalų. Aptariamoms saugumo jūroje gerinimo priemonėms ir terorizmo ir piratavimo prevencijos galimybėms.
- *Vežimo jūra trumpais atstumais galimybės.* Kaip spręsti numatomo jūrų transporto masto didėjimo klausimą? Kaip tinkamai suderinti priemones, kuriomis būtų užtikrinta, kad uostai galėtų veiksmingai atlikti savo, kaip patekimo į šalį punkto, funkciją? Keli iš svarstomų galimų sprendimų apima Europos jūrų transporto erdvės be kliūčių sukūrimą, plataus masto ES jūrų greitkelių projekto įgyvendinimą, uostų ir susisiekimo su nutolusiais nuo pakrantės rajonais infrastruktūros modernizavimą ir plėtimą sudarant patrauklias sąlygas investicijoms ir naudojantis ES finansavimo programomis.
- *Jūros srities moksliniai tyrimai ir naujovės.* Komisija siūlo skatinti naujoves, mokslinius technologijų tyrimus ir taikomąją veiklą vežimo laivais sektoriuje, siekiant didinti energijos naudojimo laivuose efektyvumą, mažinti poveikį aplinkai ir dirbantiems jūroje užtikrinti geresnę gyvenimo

kokybę. Siūloma sukurti informacinę sistemą, kad Europos ir pasaulio lygmenimis būtų galima naudotis elektroninėmis jūrų sektoriaus paslaugomis.

Tikėtina, kad per ateinančius penkerius metus Komisija pateiks keletą pasiūlymų, susijusių su šiame komunikate numatytais svarbiausiais veiklos sritimis.









## KAS ESAME

**T**eminiai skyriai yra mokslinio tiriamojo darbo padaliniai, padedantys Parlamento organams vykdyti teisės aktų leidybos ir institucines užduotis. Jie įkurti 2004 m. Biuro sprendimu, siekiant į Parlamento veiklą įtraukti mokslinius tyrimus ir padidinti komitetams teikiamą paramą. Pagrindinė teminių skyrių užduotis – teikti visas priemones, užtikrinančias geresnę teisės aktų leidybą. Šiuo metu yra penki teminiai skyriai, apimantys visas Parlamento komitetų ir kitų organų atsakomybei tenkančias sritis: Ekonomikos ir mokslo politikos (A teminis skyrius), Struktūrinės ir sanglaudos politikos (B teminis skyrius), Piliečių teisių ir konstitucinių reikalų (C teminis skyrius), Biudžeto reikalų (Budg teminis skyrius) ir Išorės ryšių (Expo teminis skyrius).

**B teminis skyrius. Struktūrinės ir sanglaudos politikos skyriaus veikla apima** šias sritis: žemės ūkio ir kaimo plėtros, kultūros ir švietimo, žuvininkystės, regioninės plėtros ir **transporto ir turizmo**.

## VIDAUS IR IŠORĖS EKSPERTŲ PATIRTIS

Šią patirtį gali turėti vidaus arba išorės ekspertai. Parlamento komitetui pateikus prašymą, B teminis skyrius išnagrinėja, ar galima jį patenkinti naudojantis vidaus ištekliais. Didžiąją dalį teikiamų dokumentų rengia B teminio skyriaus administratoriai. Jei vidinių išteklių nepakanka, teminis skyrius skelbia konkursus, kurie yra skirtingos trukmės ir sudėtingumo. Juos organizuoja ir jiems vadovauja B teminio skyriaus administratoriai, griežtai laikydamiesi Finansinio reglamento taisyklių – skaidrumo, nediskriminavimo ir patikimo finansų valdymo.

## KĄ SIŪLOME

B teminis skyrius teikia įvairias pagal užsakymą atliekamų mokslinių tyrimų paslaugas, susijusias su Transporto ir turizmo komiteto poreikiais. Toliau pateikiamas trumpas siūlomų galimybių sąrašas.

## Informaciniai pranešimai

Informaciniai pranešimai yra glausti dokumentai klausimais, susijusiais su Transporto ir turizmo komiteto darbu ir einamaisiais reikalais. Šio tipo priemonė dažniausiai naudojama teikiant medžiagos komiteto narių apmąstymams, kai jie rengia pranešimus, taip pat delegacijoms, kai jos ruošiasi vykti oficialiu vizitu, arba kai organizuojami svarbūs renginiai, susiję su Europos klausimais.

B teminis skyrius vidaus informacinius pranešimus parengia lanksčiai ir per labai trumpą laiką. Informaciniams labai siaurų specialių sričių arba temų, kuriomis atlikta labai mažai mokslinių tyrimų, pranešimams parengti gali būti pagal sutartį samdomi ir išorės ekspertai. Jie atrenkami konkurso būdu.

## Tyrimai

Tyrimų medžiaga yra išsamesnio pobūdžio dokumentai, paprastai susiję su ketinamu priimti teisės akto pasiūlymu ar pranešimu savo iniciatyva. Tai dažniausiai naudojama priemonė. Tyrimus atlieka ekspertai, kuriuos konkurso tvarka atrenka B teminis skyrius. Kadangi šiai priemonei vykdyti sudaromos sutartys, reikia daugiau laiko. Paprastai tyrimų rezultatai pateikiami Transporto ir turizmo komitetui. Kartais jų pagrindu organizuojami vieši svarstymai, kuriems B teminis skyrius taip pat gali teikti paramą.

## Poveikio vertinimai

Tam tikrais atvejais ir kai reikia teisės aktų leidybos tikslu, komitetas gali prašyti atlikti teisės aktų pasiūlymo esminių pakeitimų poveikio vertinimą. Be to, komiteto nariai gali paprašyti atlikti

Europos teisės aktų įgyvendinimo įvairiose valstybėse narėse poveikio vertinimus. Šiuos vertinimus atlieka išorės ekspertai.

## Seminarai

Seminarų tikslas – pateikti nepriklausomą ekspertų patirtį raštu parengto dokumento forma. Šis dokumentas pristatomas žodžiu ir svarstomas komiteto narių ir kitų ekspertų. Organizuojant seminarus gali būti prašoma pateikti ir informacinius pranešimus, ir tyrimų rezultatus, kuriais komiteto diskusijose naudojama kaip papildomais dokumentais.

## Ekspertų grupės

Ekspertų grupę sudaro išorės ekspertai, kurie komiteto nariams reguliariai teikia raštu parengtus dokumentus, dažniausiai trumpus informacinius pranešimus. Prireikus ekspertai dalyvauja komiteto posėdžiuose, kuriuose teikia informaciją ir konsultuoja. Šių posėdžių dokumentai ir jų nagrinėjimo eiga komitete paprastai pateikiami pranešimų forma, su jais galima susipažinti B teminio skyriaus intraneto svetainėje.

## Faktų suvestinės

Faktų suvestinių paskirtis – teikti trumpas ES ir Parlamento veiklos apžvalgas plačiai visuomenei. **Faktų apie Europos Sąjungą suvestinės** yra vienas iš populiariausių Parlamento leidinių, o jų versija internete – viena labiausiai skaitomų visoje Parlamento interneto svetainėje.

Kiekviena faktų suvestinė skirta konkrečiai temai. Suvestines rengia teminių skyrių administratoriai, o Redakcinis komitetas

atsako už bendrą šio darbo koordinavimą. Faktų suvestinės pateikiamos internete anglų, prancūzų ir vokiečių kalbomis. Spausdintas faktų suvestinių leidinys leidžiamas anglų, prancūzų, vokiečių, italų, lenkų ir ispanų kalbomis, taip pat yra daugiakalbė leidinio versija 21 kalba pastoviosios atminties kompaktinio disko pavidalu (visa tai galima gauti Parlamento nariams skirtoje dokumentų platinimo tarnyboje).

## PRAŠYMO PATEIKIMAS

Parlamento komitetai gali prašyti jiems reikalingų ekspertų paslaugų, remdamiesi savo politikos prioritetais (pranešimais, svarstymais, delegacijų vizitais ir kt.). Kai koordinatoriai nusprendžia, kad reikia ekspertų patirties, Transporto ir turizmo komitetas turi raštu pateikti prašymą B teminiam skyriui.

Transporto ir turizmo komiteto narių prašymai turi būti adresuoti atitinkamos politinės frakcijos koordinatoriui, kuris gali pateikti pasiūlymą dėl sprendimo priėmimo koordinatorių posėdyje arba naudotis Transporto ir turizmo komiteto sekretoriato organizuojama rašytine procedūra.

## VIDUTINĖS TRUKMĖS TERMINAI

Atlikimo terminai priklauso nuo reikalingos ekspertų patirties sudėtingumo. Paprastai, informaciniam pranešimui parengti reikia nuo trijų iki šešių savaičių. Išorės ekspertų patirtimi naudojamas sudarius sutartis, todėl reikia daugiau laiko. Pagrįstai nustatytas terminas būtų nuo keturių iki dvylikos mėnesių. Susisiekite su mumis, jei norite sužinoti, kiek laiko reikia konkrečiam prašymui patenkinti.

## TURIMAS BIUDŽETAS

Parlamento komitetams skiriamas metinis biudžetas įvairiems išorės vykdytojų atliekamiems moksliniams tyrimams finansuoti. Biudžeto dydis priklauso nuo komiteto dydžio. Komitetas turi teisę naudoti biudžetą be išankstinio kitų Parlamento organų leidimo. Transporto ir turizmo komiteto 2008 m. biudžetas, skirtas išorės ekspertų patirčiai panaudoti, buvo 407 000 EUR.

## MŪSŲ KOKYBĖS CHARTIJA

B teminis skyrius siūlo įvairias mokslinių tyrimų paslaugas, kurios svarbios remiant Parlamento veiklą.

Pagrindiniai mūsų principai yra principingumas, nepriklausomumas ir kokybė. Principingumas reiškia, kad laikomasi tvirtų etinių principų ir profesinių standartų. Nepriklausomumas reiškia, kad pagrįsti ekspertų patarimai teikiami be jokio spaudimo. Kokybė reiškia, kad siekiama aukščiausių profesinio meistriškumo standartų.

Šiais principais paremtos mūsų meistriškumo siekimo ir atskaitomybės tradicijos, jais grindžiama kasdienio darbo tvarka ir kontrolė.

Mes įsipareigojome taikyti aukščiausius profesinio elgesio standartus, laikydamiesi nepriklausomumo, etinių ir kitų profesinių reikalavimų, ir elgtis taip, kad didintume pasitikėjimą Parlamento nariais ir gerintume jų reputaciją. Šis įsipareigojimas suteikia galimybę dalytis žiniomis ir patirtimi su kitomis institucijomis, nacionaliniais parlamentais, mokslo bendruomenėmis ir suinteresuotosiomis šalimis vietoje.

Parlamento narių ir Parlamento organų pasitikėjimo išsaugojimas yra vienas svarbiausių prioritetų, kuris daro poveikį visiems mūsų darbo aspektams.

## KREIPKITĖS Į MUS

Su visais mūsų dokumentais, išskyrus konfidencialius, galite susipažinti internete arba bibliotekoje.

### Interneto adresas:

[www.europarl.europa.eu/studies](http://www.europarl.europa.eu/studies)

### Intraneto adresas:

[www.europarl.ep.ec](http://www.europarl.ep.ec)

**IPOLnet** → **Directorate B** → **Policy Department B**

### Faktų suvestinės internete:

[www.europarl.europa.eu/factsheets](http://www.europarl.europa.eu/factsheets)

Mūsų publikacijų katalogas pateiktas intraneto svetainės pradžios tinklalapyje.

Pateikus prašymą galima gauti spausdintas dokumentų kopijas. Be to, naujausių leidinių kopijas galite rasti Europos Parlamento ASP pastato trečiame aukšte esančiose dokumentų lentynose.



Mes platiname mėnesinį elektroninį naujienlaiškį, kuriame trumpai pateikiame informaciją apie savo naujausias publikacijas ir renginius.

### Visada džiaugiamės sulaukę pastabų.

Jei turite kokių nors pastabų, pageidaujate informacijos ar norite užsiprenumeruoti mūsų naujienlaiškį, rašykite elektroniniu paštu

**[poldep-cohesion@europarl.europa.eu](mailto:poldep-cohesion@europarl.europa.eu)**



**B**teminis skyrius, siekdamas padėti ruošti Transporto ir turizmo komiteto posėdžiams ir suteikti medžiagos įvairioms politikos diskusijoms, atliko nemažai tyrimų ir parengė informacinių pranešimų. Įprastai tyrimų duomenys pateikiami anglų kalba, bet gana dažnai ir kitomis kalbomis, pavyzdžiui, prancūzų ir vokiečių.

Toliau nurodyti kai kurie šių dokumentų pavyzdžiai. Visą dokumentų sąrašą galite rasti mūsų intraneto svetainėje.

## Informaciniai pranešimai

- **Klimato kaitos uždaviniai, keliami struktūrinei ir sanglaudos politikai.** Vidaus tarnybų informacinis pranešimas, išplatintas rengiantis naujausiam metiniam Parlamento susitikimui su pilietine visuomene – piliečių agora.
- **Eurovinjetė III: naujaisi pokyčiai ir laikotarpio vidurio politikos galimybės (angl. Eurovignette III: Recent developments and medium-term policy options).** Šis trumpas informacinis pranešimas susijęs su siūloma ES direktyva, iš dalies keičiančia Direktyvą 1999/62 ir įvedančia mokesčius už sunkiasvorių krovininio transporto priemonių išorės sąnaudas. Informaciniame pranešime Komisijos pasiūlymas iš pradžių lyginamas su išvodomis, pateiktomis transporto sektoriaus išorės sąnaudų vertinimo žinyne. Vėliau nagrinėjami patys prieštarigiausi klausimai, pavyzdžiui, išorės sąnaudų sudedamųjų dalių pasirinkimas, grūsčių išlaidų nustatymo tvarka, viršutinių ribų nustatymas, naudojimas tinklu ir pajamų panaudojimas. Galiausiai pasiūlytos kai kurios priemonės ir politikos galimybės vidutinės trukmės laikotarpiu (DE, EN, ES, FR, IT, NL, PL, PT).
- **ES ir JAV atviro dangaus susitarimas (angl. The 'open skies' agreement between the EU and the USA).** Šiame trumpame informaciniame pranešime atkreipiamas dėmesys į ES ir JAV susitarimo, pasirašyto 2007 m. balandžio 30 d. Vašingtone, pagrindinius klausimus ir pranašumus. Šis visai neseniai įsigaliojęs susitarimas turėtų suteikti galimybę sukurti oro erdvę be sienų, kuria naudosis skirtingose Atlanto pusėse esančios susitarimo šalys (EN, FR).
- **Jūrų transporto išorės sąnaudos (angl. External costs of maritime transport).** Šiame informaciniame pranešime vertinamos bendros ir specialiosios jūrų transporto išorės sąnaudos. Analizuojami trys pagrindiniai išorės veiksniai: a) jūrų tarša (teršalų išmetimas į jūrą); b) oro kokybė (į atmosferą išmetami teršalai); ir c) klimato kaita (šiltnamio poveikį

sukeliančios dujos). Be to, kiekybiškai įvertintas antros veiksnių grupės fizinis poveikis, kurio piniginė vertė dar nenustatyta: d) išteklių sunaudojimas; ir e) kietosios (šiukšlės) ir skystosios (dumblas) atliekos. Šiame informaciniame dokumente įvertintas ir neteisėtas atliekų išmetimas. Paskutiniame skyriuje pateiktos rekomendacijos dėl ekonomiškai naudingų pažangių priemonių, skirtų jūrų transporto išorės sąnaudoms mažinti ir (arba) jas priskirti vidaus sąnaudoms (DE, EN, FR).

- **ES turizmo paslaugų standartizacija ir kokybės ženklai (*angl. Standardisation and Quality Labels for EU Tourist Services*)**. Šiame informaciniame pranešime pateikiama dabartinių ES kokybės standartų ir ženklų apžvalga ir galimų schemų, taikytinų Europos mastu, vertinimas. Pagrindinis dėmesys skiriamas turistų apgyvendinimui ir viešbučių kokybės ženklu, bet nagrinėjami ir kiti turizmo aspektai (DE, EN, FR, IT).

## Tyrimai

- **Transporto sektoriaus išorės sąnaudų skaičiavimas (*angl. The Calculation of External Costs in the Transport Sector*)**. Transporto sektoriaus išorės sąnaudų priskyrimas vidaus sąnaudoms yra vienas svarbiausių klausimų, kuriuos reikia spręsti rengiant Europos transporto politiką ateinantiems metams. Atlikus tyrimą parengta glausta svarbiausių ir naujausių išorės sąnaudų tyrimų apžvalga, pabrėžiant įvairių požiūrių pranašumus ir trūkumus ir analizuojant dabartinį Komisijos transporto direktorato darbą – žinynas IMPACT, skirtas transporto sektoriaus išorės sąnaudoms apskaičiuoti, ir ekologiškesnio transporto paketas (EN).
- **Europos dviračių maršrutų tinklas „EuroVelo“: tvaraus turizmo iššūkiai ir galimybės (*angl. The European Cycle Route Network EuroVelo: Challenges and Opportunities for Sustainable Tourism*)**. Atlikus tyrimą įvertinti dviračių turizmo tinklo Europoje vystymo sunkumai ir galimybės. Pagrindinis dėmesys skiriamas „EuroVelo“, dvylikos ilgo nuotolio maršrutų tinklui, kurį prižiūri Europos dviratininkų federacija. Šis tinklas, padedant daugeliui partnerių, išplėtotas keliose valstybėse. Tyrime apžvelgiama dviračių turizmo Europoje rinka, o tinklas „EuroVelo“ pristatomas kaip šios srities paklausos didinimo pavyzdys. Apžvelgiama dviračių vežimo traukiniais tvarka. Galiausiai įvertinamos dviračių maršruto „Geležinės uždangos kelias“ galimybės.
- **Didėjantis ES jūrų uostų vaidmuo pasaulinėje jūrų uostų logistikoje (*angl. The evolving role of EU seaports in global maritime logistics*)**. Šis tyrimas susijęs su reikšmingais

pokyčiais jūrų prekybos rinkoje per pastaruosius penkiolika metų. Globalizacija, gamybos perkėlimas ir precedento neturintis konteinerių naudojimo masto didėjimas sukėlė jūrų transporto ir logistikos grandinių pokyčių. Šis tyrimas skirtas paaiškinti tų pokyčių poveikį jūrų uostams ir parengti rekomendacijas Europos Parlamentui (DE, EN, FR, IT).

- **Kelių krovinio transporto apmokestinimo sistemos ES valstybėse narėse ir Šveicarijoje (angl. Pricing systems for road freight transport in EU Member States and Switzerland).** Šio tyrimo tikslas – pateikti išsamią dabartinės sunkiasvorių krovinio transporto priemonių apmokestinimo sistemos Europos Sąjungoje ir Šveicarijoje analizę. Atlikus tyrimą pateikiama bendra šiuo metu galiojančių sistemų padėtis ir jų poveikis siūlant Eurovinjetės direktyvą, diskusijos dėl klimato kaitos ir prognozuojamo kelių krovinio transporto sektoriaus augimo (DE, EN, FR, IT).
- **Europos pigių skrydžių oro bendrovių sektoriaus augimo padariniai (angl. The consequences of the growing European low-cost airline sector).** Šiame tyrime pateikiama pokyčių oro transporto rinkoje, kuriuos kelia pigių skrydžių oro bendrovių atsiradimas, padarinių poveikio analizė. Nustatyta, kad minėtos permainos daro didelį poveikį seniai įsteigtoms oro bendrovėms, pagrindiniams oro uostams, taip pat konkurencijai tarp vienos rūšies transporto ir tarp skirtingų rūšių transporto, Europos turizmui, keleivių srautams ir regionų plėtrai (DE, EN, FR).
- **Transporto politikos energijos ir aplinkos aspektai (angl. Energy and Environmental Aspects of the Transport Policy).** Šio tyrimo tikslas – nustatyti ekonomiškai ir politiškai veiksmingas priemones, kurios padėtų labai padidinti energijos naudojimo efektyvumą ir sumažinti neigiamą transporto veiklos poveikį. Tyrimas pagrįstas išsamia literatūros apžvalga, apimančia naujausią statistiką, tyrimus, informacinius pranešimus ir kt., kuriuose analizuojama įvairių transporto rūšių išmetamų teršalų žala ir pateikiamos rekomendacijos, kaip spręsti susijusias problemas. Literatūros apžvalgoje nurodytos perspektyviausios ir ekonomiškai naudingiausios priemonės trumpu, vidutiniu ir ilgu laikotarpiams, ypatingą dėmesį skiriant energijai ir naujoms technologijoms (DE, EN, ES, FR, IT).
- **Naftos kainų svyravimo poveikis transporto ir su juo susijusiems sektoriams (angl. The impact of oil price fluctuations on transport and related sectors).** Šiame tyrime nagrinėjamas naftos kainų svyravimo poveikis kroviniam transportui ir pagrindinis dėmesys skiriamas vežėjų veiksams įvairiuose transporto sektoriuose. Naftos kainų kilimas pirmame 2008 m. pusmetyje suteikė galimybę atlikti įrodymais pagrįstą veiksmų skirtinguose transporto sektoriuose analizę (EN).

# PAPILDOMI INFORMACIJOS ŠALTINIAI



Informacijos šaltiniai internete:

## EUROPOS PARLAMENTAS

### **Transporto ir turizmo komitetas**

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

### **E. tyrimai**

*[www.europarl.europa.eu/studies](http://www.europarl.europa.eu/studies)*

### **Faktų suvestinės**

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

### **Biblioteka**

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

## ES INSTITUCIJOS IR ĮSTAIGOS

### **Europos Komisija (transportas)**

*[http://ec.europa.eu/transport/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/index_en.htm)*

### **Europos Komisija (turizmas)**

*[http://ec.europa.eu/enterprise/tourism/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/enterprise/tourism/index_en.htm)*

### **Regionų komitetas**

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

### **Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetas (ECO skyrius)**

*[http://www.eesc.europa.eu/sections/eco/index\\_en.asp](http://www.eesc.europa.eu/sections/eco/index_en.asp)*



**Europos investicijų bankas**

<http://www.eib.org>

**Eurostatas (transporto statistika)**

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

**Eurostatas (turizmo statistika)**

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

**Europos jūrų saugumo agentūra (EJSA)**

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

**Europos aviacijos saugos agentūra (EASA)**

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

**Europos geležinkelio agentūra (EGA)**

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

**Europos aplinkos agentūra (EAA)**

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

**Transeuropinio transporto tinklo vykdomoji įstaiga (angl. TEN-T EA)**

[http://europa.eu/agencies/executive\\_agencies/ten-t](http://europa.eu/agencies/executive_agencies/ten-t)

**Europos GNSS priežiūros institucija (GPI)**

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

## ES TEISĖS AKTAI

### **Europos Parlamento teisės aktų leidybos observatorija**

*<http://www.europarl.europa.eu/oeil/>*

### **PreLex – sprendimų priėmimo proceso tarp institucijų stebėseną**

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

### **Galiojantys ES teisės aktai**

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

### **ES transporto politikos apžvalga**

*[http://europa.eu/pol/trans/index\\_en.htm](http://europa.eu/pol/trans/index_en.htm)*

## SUINTERESUOTOSIOS ŠALYS, NEVYRIAUSYBINĖS ORGANIZACIJOS IR MOKSLO INSTITUTAI

### **Europos transporto saugos taryba (ETST)**

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

### **Europos transporto ir aplinkos federacija (angl. T&E)**

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

### **Europos transporto darbuotojų federacija (ETF)**

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

### **Tarptautinė kelių transporto sąjunga (angl. IRU)**

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

### **Tarptautinės automobilių federacijos (angl. FIA) Europos biuras**

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

**Europos automobilių gamintojų asociacija (EAGA)**

<http://www.acea.be>

**Europos mokamų kelių infrastruktūros operatorių asociacija (angl. ASECAP)**

<http://www.asecap.com>

**Europos geležinkelių bendrija (angl. CER)**

<http://www.cer.be>

**Europos geležinkelio infrastruktūros valdytojai (angl. EIM)**

<http://www.eimrail.org>

**Europos geležinkelių pramonės sąjunga (angl. UNIFE)**

<http://www.unife.org>

**Tarptautinė viešojo transporto asociacija (angl. UITP)**

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

**„Eurocities“**

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

**Europos oro bendrovių asociacija (angl. AEA)**

<http://www.aea.be>

**Tarptautinė Europos oro uostų taryba (angl. ACI EUROPE)**

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

**Europos regioninių oro bendrovių asociacija (angl. ERA)**

<http://www.eraa.org>

**Europos skrydžių įgulų asociacija (angl. ECA)**

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

**Europos jūrų uostų organizacija (angl. ESPO)**

<http://www.espo.be>

**Europos privačių uostų operatorių federacija (angl. Feport)**

<http://www.feport.be>

**Europos bendrijos laivų savininkų asociacija (angl. ESCA)**

<http://www.ecsa.be>

**Europos laivų kapitonų asociacijų konfederacija**

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

**Europos jūrų locmanų asociacija**

<http://empa-pilots.org>

**Europos vidaus navigacija (angl. INE)**

<http://www.inlandnavigation.org>

**Europos intermodalinė asociacija (EIA)**

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

**Europos siuntėjų taryba (angl. ESC)**

<http://www.europeanshippers.com>

**Europos ekspeditorių, transporto, logistikos ir muitinės paslaugų asociacija (angl. CLECAT)**

<http://www.clecat.org>

**Europos skubių siuntų asociacija**

<http://www.europeanexpressassociation.eu>

**Europos kelių transporto telematikos diegimo koordinavimo organizacija. Europos pažangioji transporto sistema (angl. ERTICO - ITS Europe)**

<http://www.ertico.com>

## TRANSPORTO MOKSLINIAI TYRIMAI

### **ES transporto moksliniai tyrimai**

*[http://ec.europa.eu/research/transport/index\\_en.cfm](http://ec.europa.eu/research/transport/index_en.cfm)*

### **Transporto mokslinių tyrimų žinių centras (TRKC)**

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

### **Prancūzijos nacionalinis transporto ir saugos mokslinių tyrimų institutas (angl. INRETS), transporto mokslinių tyrimų apžvalga**

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

### **„Transportnet“ – universitetų tinklas**

*<http://transportnet.org>*

### **Europos vietos transporto informacijos tarnyba (angl. ELTIS)**

*<http://www.eltis.org>*

## TARPTAUTINĖS ORGANIZACIJOS

### **Tarptautinis transporto forumas (angl. OECD)**

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

### **Ekonominio bendradarbiavimo ir plėtros organizacija (EBPO, turizmas)**

*[http://www.oecd.org/topic/0,3373,en\\_2649\\_34389\\_1\\_1\\_1\\_1\\_37461,00.html](http://www.oecd.org/topic/0,3373,en_2649_34389_1_1_1_1_37461,00.html)*

### **Tarptautinė jūrų organizacija (TJO)**

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

### **Tarptautinė oro transporto asociacija (TOTA)**

*<http://www.iata.org>*

### **Tarptautinė civilinės aviacijos organizacija (TCAO)**

*<http://www.icao.int>*

**Kelių transporto priežiūros organizacijų konfederacija (angl. CORTE)**

<http://www.corte.be>

**Tarptautinė darbo organizacija (TDO)**

[www.ilo.org](http://www.ilo.org)

**Jungtinių Tautų prekybos ir plėtros konferencija (angl. UNCTAD)**

<http://www.unctad.org>

**ŽEMĖLAPIAI****Eurostatas (statistiniai žemėlapiai)**

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

**Europos aplinkos agentūra (diagramos ir žemėlapiai)**

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

SUVESTINĒS









Europos Parlamentas

## **Praktinis vadovas — Transportas ir turizmas**

Liuksemburgas: Europos Bendrijų oficialiųjų leidinių biuras

2009 — 46 p. — 21 x 21 cm

ISBN 978-92-823-2837-8

Doi: 10.2861/69237

### **Kaip įsigyti ES leidinių?**

#### **Parduodamų leidinių galite įsigyti:**

- *EU Bookshop* (<http://bookshop.europa.eu>);
- knygyne, nurodę leidinio pavadinimą, leidėją ir (arba) ISBN kodą;
- tiesiogiai iš mūsų platintojų. Jų adresus rasite tinklavietėje: <http://bookshop.europa.eu> arba kreipęsi faksu: +352 2929-42758.

#### **Nemokamų leidinių galite įsigyti:**

- *EU Bookshop* (<http://bookshop.europa.eu>);
- Europos Komisijos atstovybėse arba delegacijose. Jų adresus rasite tinklavietėje: <http://ec.europa.eu/> arba kreipęsi faksu: +352 2929-42758.

## Funkcija

Politikos departamentai – tai mokslinių tyrimų skyriai, teikiantys specializuotas konsultacijas komitetams, tarparlamentinėms delegacijoms ir kitoms parlamentinėms įstaigoms.

## Politikos sritys

Žemės ūkis ir kaimo plėtra  
Kultūra ir švietimas  
Žuvininkystė  
Regioninė plėtra  
Transportas ir turizmas

## Dokumentai

Apsilankykite Europos Parlamento interneto svetainėje:  
<http://www.europarl.europa.eu/studies>

FOTOGRAFIJŲ AUTORYSTĖS PRIPĀŽINIMAS: iStock International Inc., Photodisk, Phovoir



ISBN 978-92-823-2837-8

