

DIRECȚIA GENERALĂ POLITICI INTERNE
DEPARTAMENTUL TEMATIC **B**
POLITICI STRUCTURALE ȘI DE COEZIUNE

GHID PRACTIC



RO

Europe Direct este un serviciu destinat să vă ajute să găsiți răspunsuri la întrebările pe care vi le puneți despre Uniunea Europeană.

**Un număr unic gratuit (*):
00 800 6 7 8 9 10 11**

(*) Unii operatori de telefonie mobilă nu permit accesul la numerele 00 800 sau pot factura aceste apeluri.

Numeroase alte informații despre Uniunea Europeană sunt disponibile pe internet pe serverul Europa (<http://europa.eu>).

O fișă bibliografică figurează la sfârșitul prezentei publicații.

Luxemburg: Oficiul pentru Publicații Oficiale ale Comunităților Europene, 2009

ISBN 978-92-823-2848-4

doi: 10.2861/71970

Printed in Belgium

TIPĂRIT PE HĂRTIE ÎNĂLBITĂ FĂRĂ CLOR



DIRECȚIA GENERALĂ POLITICI INTERNE
DEPARTAMENTUL TEMATIC **B**
POLITICI STRUCTURALE ȘI DE COEZIUNE

GHID PRACTIC

Transport și turism

AUTORI

Nils DANKLEFSEN și Piero SOAVE, Departamentul Tematic B: Politici structurale și de coeziune, Parlamentul European

VERSIUNI LINGVISTICE

Original: EN

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

SURSE FOTO

Shutterstock, iStockphoto, Parlamentul European

DESPRE REDACTOR

Pentru a contacta Departamentul de politici sau pentru a vă abona la Buletinul informativ lunar, vă rugăm să ne scrieți la adresa: poldep-cohesion@europarl.europa.eu

Manuscris terminat în aprilie 2009.

Bruxelles, © Parlamentul European, 2009.

DECLINAREA RESPONSABILITĂȚII


Responsabilitatea pentru opiniile exprimate în prezentul document îi revine în exclusivitate autorului, iar acestea nu reprezintă obligatoriu poziția oficială a Parlamentului European.

Este autorizată reproducerea și traducerea în scopuri necomerciale, cu condiția precizării sursei, a informării prealabile a editorului și trimiterii unei copii către acesta.

CUPRINS

■ PREFAȚĂ	7
■ CONTEXT	9
■ PERSPECTIVE DE VIITOR	19
■ DESPRE DEPARTAMENTUL DE POLITICI	31
■ ALTE LECTURI	35
■ SURSE SUPLIMENTARE DE INFORMAȚII	38





„Conceptul de durabilitate trebuie să reprezinte baza și măsura pentru politica europeană în domeniul transporturilor.”

Din Rezoluția Parlamentului European din 12 februarie 2003 privind Cartea albă a Comisiei:
„Politica europeană în domeniul transporturilor pentru 2010: momentul deciziilor”.





Stimate membru,

Aș dori să profit de această oportunitate pentru a vă ura bun venit la Parlamentul European și pentru a vă oferi câteva informații despre asigurarea de consiliere specializată utilizând resursele interne. Activitatea parlamentară de succes se bazează pe informații specializate, obiective, actualizate și de înaltă calitate. În acest scop, au fost create cinci unități responsabile pentru cercetare, denumite departamente de politici. Activitățile acestora cuprind toate domeniile de competență ale Parlamentului European. Acestea furnizează cercetări independente de înaltă calitate, care sunt desfășurate fie intern, fie de experți externi.

Departamentul de politici B: Politici structurale și de coeziune este responsabil în mod specific de cinci domenii de competență: agricultură și dezvoltare rurală, cultură și educație, pescuit, dezvoltare regională și transport și turism. Acesta furnizează o gamă largă de instrumente, de la analiza aprofundată a chestiunilor legislative complexe la scurte note de informare și chiar ateliere în cadrul cărora sunt invitați experți pentru a susține prezentări. Aceste instrumente sunt destinate să sprijine activitatea organismelor parlamentare, de exemplu, contribuind direct la activitatea legislativă a unui comitet anume sau servind drept informare pentru vizitele membrilor în delegație. Cu excepția câtorva documente confidențiale, toate textele alcătuite de Departamentul de politici B: Politici structurale și de coeziune sunt publicate pe site-ul internet al Parlamentului, în beneficiul tuturor membrilor și al publicului.

În această publicație, veți găsi o scurtă informare cu privire la evoluțiile majore ale politicilor din domeniul transporturilor și turismului pe durata ultimului mandat parlamentar. De asemenea, sunt discutate provocările cu care se vor confrunta transporturile și turismul în viitorul apropiat. În sfârșit, este inclus un rezumat al posibilităților oferite de Departamentul de politici B în materie de expertiză internă și externă.

Lectură plăcută!

Ismael Olivares Martinez
Director

*Diracția B: Politici structurale și de coeziune
Diracția Generală Politici Interne ale Uniunii*



TRANSPORT: TEMEI JURIDIC ȘI REPERE

Articolul 3 alineatul (1) litera (f) și titlul V din Tratatul CE se referă la politica în domeniul transporturilor. În Tratatul de la Lisabona, care nu a intrat încă în vigoare, politica în domeniul transporturilor este menționată la articolul 4 alineatul (2) litera (g) și în titlul VI privind funcționarea Uniunii Europene.

În tratatele de la Roma, statele membre accentuaseră deja importanța unei politici comune în domeniul transporturilor conturate individual. Prin urmare, transporturile au reprezentat unul dintre primele domenii de politici comune ale Comunității. Cu toate acestea, în ciuda eforturilor Comisiei, politica comună în domeniul transporturilor a înregistrat progrese ezitante până în a doua jumătate a anilor 1980.

- **1985:** Calea pentru înaintarea unei legislații comunitare a fost deschisă doar atunci când Parlamentul European a inițiat acțiuni împotriva Consiliului în constatarea abținerii de a acționa. În hotărârea sa din 22 mai 1985 în Cauza 13/83, Curtea Europeană de Justiție a solicitat Consiliului să acționeze cu privire la politica în domeniul transporturilor.
- **1985:** O **Carte albă privind definitivarea pieței interne** a oferit recomandări pentru asigurarea libertății de a furniza servicii și a stabilit orientări pentru politica comună în domeniul transporturilor în scopul liberalizării și armonizării politicilor din domeniul transporturilor la nivel comunitar.
- **1992:** Comisia a adoptat o **Carte albă privind dezvoltarea viitoare a politicii comune în domeniul transporturilor**. Principalul accent a fost pus pe deschiderea piețelor transporturilor. În același timp, Cartea albă a marcat un punct de cotitură spre o abordare integrată, cuprinzând toate modurile de transport, pe baza modelului „mobilității durabile”.
- **1996:** Adoptarea unei Decizii privind orientările comunitare pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport
- **2001:** În **Cartea albă: Politica europeană în domeniul transporturilor pentru 2010: momentul deciziilor** [COM(2001)370], Comisia a analizat în primul rând problemele și provocările politicii europene în domeniul transporturilor, în special în ceea ce privește extinderea spre Est a UE care, la acel moment, urma să aibă loc. Aceasta a prevăzut o creș-

tere masivă a traficului, însoțită de blocaje de trafic și supra-aglomerări în special în cazul transportului rutier și aerian, precum și creșterea costurilor privind mediul și sănătatea, ridicând o amenințare serioasă la adresa competitivității și obiectivelor privind protecția mediului ale UE. Pentru a combate aceste evoluții și pentru a ajuta la crearea unui sistem de transport eficient economic, dar responsabil din punct de vedere social și ecologic, Comisia a înaintat un pachet de 60 de măsuri. Acele măsuri erau destinate să întrerupă legătura dintre creșterea economică și creșterea traficului și să combată creșterea neuniformă dintre diferitele moduri de transport.

- **2004:** Revizuirea orientărilor TEN-T în lumina extinderii UE.
- **2006:** Comisia a publicat evaluarea intermediară a Cărții albe privind transportul: „Menținerea Europei în mișcare - Mobilitate durabilă pentru continentul nostru” din 2001 [COM(2006) 314].

TRANSPORT: OBIECTIVE ȘI REUȘITE

Mobilitatea este un principiu central al Uniunii Europene. Politica europeană în domeniul transporturilor este interfața între o întreagă gamă de politici-cheie. Aceasta este alcătuită din mulți piloni importanți, precum politica industrială, economică, socială și de mediu. Politica în domeniul transporturilor este un element central al Strategiei de la Lisabona și contribuie semnificativ la coeziunea socială și teritorială a UE.

Definitivarea cu succes a pieței interne europene, demontarea barierei interne și scăderea prețurilor transporturilor datorată deschiderii și liberalizării piețelor transporturilor, precum și schimbările aduse sistemelor de producție și de depozitare au condus la o creștere constantă a transporturilor. Cu toate



acestea, în vreme ce sectorul transporturilor cunoaște un mare succes și dinamism din punct de vedere economic, acesta are tot mai multe ramificații sociale și ecologice, care subliniază importanța crescândă a **modelului „mobilității durabile”**. Însă acest model **crează un conflict între două seturi diferite de obiective**. Pe de o parte, politica europeană în domeniul transporturilor a vizat în mod clar să mențină o mobilitate eficientă și la prețuri corecte pentru populație și mărfuri, reprezentând coloana vertebrală a unei piețe interne competitive a UE și baza pentru libera circulație a persoanelor. Pe de altă parte, este necesar să se soluționeze probleme apărute din cauza creșterii traficului și să se minimizeze consecințele precum accidentele de trafic, afecțiunile respiratorii, zgomotul, daunele cauzate mediului și blocajele de trafic. Dimensiunea socială în termeni de ocupare a forței de muncă și condiții de muncă, dar și în ceea ce privește drepturile pasagerilor, siguranța și securitatea transporturilor, este cel de-a treilea pilon important al politicii europene în domeniul transporturilor.

Pentru a răspunde provocărilor mobilității durabile, politica europeană în domeniul transporturilor a înregistrat progrese importante de la cartea albă privind transportul din 2001 și de la evaluarea sa intermediară din 2006.¹ Cadru legal pentru transporturile europene a fost conturat clar. Au fost adoptate

¹ COM(2001) 370; COM(2006) 314.

numeroase acte cu putere de lege esențiale și adesea controversate, printre care:

- revitalizarea căilor ferate prin intermediul primului, celui de-al doilea și celui de-al treilea pachet privind căile ferate, care abordează în primul rând deschiderea pieței, dar și chestiuni privind siguranța, interoperabilitatea și drepturile pasagerilor.
- Noi orientări pentru rețelele transeuropene de transport, acordându-se prioritate căilor ferate, căilor navigabile interioare și transportului maritim.
- Programe de modificări ale traficului, precum, inițial, „Marco Polo” și actualul „Marco Polo II”.
- Noua directivă „Eurovigneta”², care abordează armonizarea taxelor în toate statele membre și metode uniforme de calculare a costurilor infrastructurii. Noua directivă prevede, de asemenea, o mai mare diferențiere între tarife, ținând seama de aspectele de mediu și de congestione și, în consecință, oferă statelor membre un instrument pentru gestionarea traficului.
- Trei pachete privind siguranța maritimă.
- Inițiativa Cerul unic european.
- Un nou cadru legal pentru transportul public.
- Includerea aviației în schema UE de comercializare a certificatelor de emisii.
- Înființarea Agenției Europene de Siguranță a Aviației (AESA), a Agenției Europene a Căilor Ferate (AEF), a Agen-

ției Europene pentru Siguranță Maritimă (EMSA) și a Agenției Executive pentru Rețeaua Transeuropeană de Transport (AE TEN-T).

- Lansarea a trei proiecte tehnologice ambițioase: sistemul de navigație prin satelit Galileo, Sistemul european de gestionare a traficului feroviar (ERTMS) și programul SESAR pentru îmbunătățirea infrastructurii de control al traficului aerian. Aceste proiecte europene majore sunt destinate să ajute la asigurarea unei gestionări a traficului mai eficiente și mai sigure pe viitor.
- Consolidarea drepturilor pasagerilor în transportul feroviar și aviația civilă.

Comisia pentru transporturi este una dintre cele mai ocupate comisii atunci este vorba despre procedura de codecizie, în cadrul căreia Parlamentul și-a demonstrat adesea competențele de colegiator. Un exemplu notabil a fost dubla respingere a așa-numitului „pachet portuar”, dar au existat numeroase alte situații în care Parlamentul a modificat cu succes o gamă largă de propuneri ale Comisiei. În plus, parlamentul a solicitat în numeroase ocazii inițiative privind politicile și a făcut propuneri detaliate privind modelarea politicii europene în domeniul transporturilor. Comisia a ținut seama de multe dintre aceste solicitări în propunerile sale legislative ulterioare.

O scurtă prezentare generală asupra politicii UE în domeniul transporturilor se găsește pe pagina **Fișe tehnice** a site-ului Parlamentului, care este actualizată în mod regulat. O prezentare detaliată a activităților Comisiei pentru transport pe durata ultimului mandat parlamentar se găsește în **raportul de evaluare**³ al Secretariatului Comisiei pentru transport. În

² Directiva 2006/38/CE din 17.5.2006.

³ Parlamentul European: „Realizarea unui transport durabil, eficient și sigur în Europa - Comisia pentru transport și turism în acțiune”, Bruxelles, 2009.

plus, o serie de elemente importante ale politicii în domeniul transporturilor din perioada ultimului mandat parlamentar se găsesc în broșura „**Chestiuni în care Parlamentul a contat**”.

POLITICA ÎN DOMENIUL TRANSPORTURILOR - CÂTEVA CIFRE-CHEIE:

Următoarele date și cifre sunt destinate să ofere o prezentare generală a dimensiunilor economică, socială și de mediu ale politicii în domeniul transporturilor. Această scurtă compilație neexhaustivă ar trebui considerată un punct de plecare. Dacă nu este specificat altfel, sursele utilizate sunt: Statistical Pocketbook 2009 - EU Energy and Transport in Figures, documente oficiale ale Comisiei, rapoarte ale Agenției Europene de Mediu și raportul alcătuit în cadrul a trei grupuri-țintă pentru actuala dezbateră privind viitorul transporturilor.

Dimensiunea economică a transporturilor

- Asigurarea serviciilor de transport reprezintă 4,3% din valoarea adăugată totală în UE, fără a include transportul pe cont propriu, construcția sau întreținerea infrastructurii de transport și a mijloacelor de transport.
- Cota industriei europene a logisticii este estimată la aproximativ 14% din PIB.

Repartizarea modurilor de transport

- În transportul de marfă, cele patru moduri de transport pe uscat (rutier, feroviar, pe căile de navigație interioare și conducte) au însumat 2 650 miliarde tkm în UE-27 în



anul 2007. Transportul rutier a avut o cotă de 72,7% din total, transportul feroviar 17,1%, căile de navigație interioare 5,3%, iar conductele petroliere 4,9%. Dacă se include transportul maritim intra-UE (aproximativ 1 575 miliarde tkm) și transportul aerian intra-UE (aproximativ 3,1 miliarde), cota transportului rutier scade la 45,6%, a celui feroviar la 10,7%, a celui pe căile de navigație interioare la 3,3%, a celui prin conductele petroliere la 3,0%, transportul maritim reprezintă 37,3%, iar cel aerian 0,1% din total (toate cifrele se referă la UE-27 pentru anul 2007).

- Transportul de pasageri pe uscat a reprezentat 5 861 miliarde pkm (sau 11 826 km/persoană) în 2007. Din acest total, autovehiculele au reprezentat 80%, vehiculele cu două roți 2,6%, autobuzele și autocarele 9,2%, căile ferate 6,7%, iar tramvaiele și metrourele 1,5%. Dacă în acest calcul se include transportul aerian intra-UE (aproximativ 571 miliarde pkm în 2006) și transportul maritim intra-UE

(aproximativ 41 miliarde pkm), cota autoturismelor se reduce la 72,4%, iar a vehiculelor cu 2 roți la 2,4%. Atunci autobuzele și autocarele reprezintă 8,3%, căile ferate 6,1%, iar tramvaiele și metrourele 1,3%. Cele două moduri suplimentare, aerian și maritim, contribuie cu 8,8% și respectiv 0,6% la repartizarea modurilor de transport (toate cifrele referindu-se la UE-27 în 2007).

- Transportul de mărfuri a crescut cu aproximativ 2,7% pe an, iar transportul de pasageri cu aproximativ 1,7% pe an între 1995 și 2007.
- În 2007, transportul rutier de marfă (TKM) în UE-27 a fost cu 27% mai ridicat decât în anul 2000.
- Peste 90% din comerțul exterior al Uniunii Europene se desfășoară pe apă și peste 3,7 miliarde tone de marfă sunt încărcate și descărcate anual în porturile UE. Transportul maritim prin porturile UE este prevăzut să crească cu 1,6 miliarde tone până la 5,3 miliarde tone în 2018.
- În 2007, 4 300 de aeronave civile de pasageri au fost în operare în UE-27, aproape 500 dintre acestea având peste 250 de pasageri. Această cifră nu include aeronavele private, care sunt peste 30 000.

Transportul și mediul

- Transportul reprezintă aproximativ o treime din consumul de energie finală în cele 27 de state membre ale UE și este în prezent cel mai mare consumator de energie finală. Transportul rutier acoperă 74% din consumul total, aviația 15%, transportul maritim 7,8%, transportul feroviar 2,2%, iar navigația pe căi interioare 1,0%. Transporturile au fost sectorul cu cea mai rapidă creștere din 1990. Acesta este

responsabil pentru aproape un sfert din emisiile de gaze cu efect de seră în UE-27.

- În vreme ce emisiile totale de gaze cu efect de seră în UE-27 au scăzut cu 7,9% între 1990 și 2005, situația este diferită în sectorul transporturilor. În aceeași perioadă, emisiile de gaze cu efect de seră din transporturi incluse în Protocolul de la Kyoto au crescut cu 27%. Împreună cu creșterea semnificativă a emisiilor din transportul maritim (+58%) și din aviația internațională (+98%), creșterea totală estimată a emisiilor din transporturile UE se ridică la 36% din 1990 până în 2006. Evoluțiile din sectorul transporturilor afectează eforturile din toate celelalte sectoare. În absența acestei tendințe contrare din sectorul transporturilor, emisiile de gaze cu efect de seră în UE ar fi scăzut între 1990 și 2005 cu 14%, în loc de 7,9%.
- În 2006, transportul rutier a reprezentat 71% din totalul emisiilor de gaze cu efect de seră din transporturi. Urmează transportul maritim și aerian cu cote de 15% și respectiv 12%. Incluzând emisiile de la centralele care produc energia electrică utilizată în transportul feroviar, cota transporturilor feroviare se ridică la aproximativ 1,6%.
- Potrivit studiilor privind călătoriile, majoritatea covârșitoare a călătoriilor (97,5%) sunt mai scurte de 100km. Cu toate acestea, cei 2,5% rămași reprezintă mai mult de jumătate din totalul de pkm.
- Jumătate din călătoriile efectuate de cetățenii UE sunt mai scurte de 5 km.
- În 2007, au fost 229 milioane de autoturisme în UE-27.
- Nivelurile de deținere de autoturisme în UE-27 au crescut cu 22%, echivalentul a 52 milioane de autoturisme.



- Aproximativ 30% din populația UE-15, aproape 120 milioane de persoane, sunt expuse unor niveluri de zgomot provocat de traficul rutier mai mari de 55dB(A).
- Cu toate că transportul maritim este în continuare cel mai eficient mod de transport din punct de vedere energetic pe unitatea de trafic efectuată, „costurile externe” totale pe care le plătesc cetățenii lumii și resursele de mediu datorate transportului maritim se ridică la aproximativ 300 miliarde EUR pe an (2006), din care 21% se datorează flotei UE (64 miliarde)⁴.
- Mobilitatea urbană produce 40% din toate emisiile de CO₂ produse de transportul rutier și până la 70% din ceilalți poluanți datorăți transportului rutier.
- În Danemarca și Țările de Jos, rata ciclismului este de peste zece ori mai mare decât în Franța și Regatul Unit⁵.
- Extinderea zonelor urbane a însoțit dezvoltarea zonelor urbane în întreaga Europă pe parcursul ultimelor cinci decenii. De la jumătatea anilor 1950, orașele europene s-au extins în medie cu 78%, în timp ce populația a crescut cu numai 33%.
- Cinci aeroporturi din UE⁶ înregistrează peste 400 000 deplasări de aeronave (decolare + aterizare pentru pasageri și marfă) pe an. Acesta este echivalentul a peste o deplasare pe minut timp de 18 ore pe zi. Aproximativ 37 de aeroporturi din UE înregistrează peste 100 000 de deplasări de aeronave pe an.

⁴ Directiva 2006/38/CE din 17.5.2006.

⁵ În Danemarca 936, iar în Țările de Jos 848 km/persoană/an, în comparație cu 75 km în Franța și Regatul Unit și numai 20 km în Spania (AEM 2008, p. 31).

⁶ Paris-Charles de Gaulle, Frankfurt (Main), London-Heathrow, Amsterdam-Schiphol și Madrid-Barajas.

Dimensiunea socială a transporturilor

- Asigurarea serviciilor de transport reprezintă 4,3% din totalul ocupării forței de muncă în UE, fără a include transportul pe cont propriu, construcția sau întreținerea infrastructurii de transport și a mijloacelor de transport.
- În 2005, aproximativ 8,8 milioane de persoane au ocupat un loc de muncă în sectorul transporturilor. Aproximativ 10% dintre acestea au lucrat în sectorul feroviar, 2% în transportul maritim, 0,4% în transportul pe căile de navigație interioare, 5% în transportul aerian și 30% în activități de sprijin și activități auxiliare de transport (precum manipularea mărfurilor, agenții de voiaj și de transport și operatori de turism). Transportul rutier asigură 50% din locurile de muncă din sectorul transporturilor, din care două treimi în sectorul de marfă și o treime în sectorul de pasageri.
- Gospodăriile din UE cheltuiesc aproximativ 13,7% din veniturile lor, adică 949 miliarde EUR, pe bunuri și servicii legate de transport, făcând din transport al doilea articol bugetar ca mărime, după cheltuielile legate de locuință. Aproximativ o treime din această sumă (310 miliarde EUR) a fost utilizată pentru cumpărarea de autovehicule.
- media timpului de călătorie pe persoană a fost estimată la aproximativ 1,1 ore pe zi și aceasta a rămas relativ constantă pe parcursul ultimilor 40 de ani. Cu toate acestea, mobilitatea individuală a crescut pe parcursul ultimelor două decenii, datorită trecerii la moduri și mijloace de transport mai rapide.
- Activitățile legate de transportul maritim asigură locuri de muncă pentru aproximativ 1,5 milioane de persoane în Europa. Aproximativ 70% din locurile de muncă legate de transportul maritim sunt pe uscat - în construcțiile navale,

în arhitectură, știință, inginerie, electronică navale, în manipularea mărfii și logistică.

Siguranța transporturilor

- 42 448 de persoane au fost ucise în accidente rutiere (decese în decursul a 30 de zile) în 2007. În comparație cu anul 2000, numărul de accidente rutiere fatale a scăzut cu aproape un sfert (24,8%).

Infrastructura de transport

- Rețeaua TEN-T va fi vastă și variată. Aceasta va include 95 700 km de drumuri, 106 000 km de căi ferate (dintre care 32 000 km vor fi pentru trenurile de mare viteză) și 13 000 km de căi navigabile interioare. Nodurile rețelei vor fi cele 411 aeroporturi internaționale și 404 porturi maritime majore. Pe baza informațiilor din partea statelor





membre, costul finalizării și modernizării întregii rețele va fi de 900 miliarde EUR pentru perioada 1996-2020; dintre acestea, 500 miliarde EUR urmează a fi investite în perioada 2007-2020 (dintre care 270 miliarde EUR pentru axa și proiectele prioritare.)

- În 2005 au fost utilizate în UE-27 215 000 km de șine de cale ferată, dintre care 50% au fost electrificate.
- Linia de coastă a UE este a doua ca lungime din UE (136 000), după Canada.

POLITICA ÎN DOMENIUL TURISMULUI

Turismul nu are încă un temei juridic propriu în Tratatul UE. Situația se va schimba odată cu intrarea în vigoare a Tratatului de la Lisabona, al cărui articol 195 prevede competențe legislative ale Uniunii în domeniul turismului, chiar dacă acestea sunt incluse în contextul competențelor de sprijin (articolul 6).

Peste 90% din întreprinderile din turism sunt mici, având între 1 și 9 angajați. Dominat de IMM, sectorul reprezintă 4% din PIB-ul UE, cu 2 milioane de întreprinderi care asigură 4% din totalul locurilor de muncă (aproape 8 milioane de persoane angajate). Incluzând diferitele modalități prin care turismul

este implicat în alte sectoare ale economiei, contribuția sa la PIB se ridică la 11%, iar procentul de locuri de muncă depășește 12% (24 milioane de locuri de muncă)⁷.

Datorită ponderii sale economice, sectorul de turism este o parte integrantă a economiei europene și prin urmare, sunt necesare măsuri pentru a ajuta la organizarea și dezvoltarea acestuia. Din perspectivă europeană, politica în domeniul turismului este, de asemenea, o modalitate de a susține obiectivele politice generale în domeniile creșterii economice și ocupării forței de muncă. De asemenea, turismul face parte din politica mai largă de mediu, iar această dimensiune a câștigat importanță în timp.

Politica europeană în domeniul turismului poate, de asemenea, ajuta în mod semnificativ la soluționarea actualei crize economice. În februarie 2009, peste 27 000 de persoane rezidente în UE în vârstă de cel puțin 15 ani au participat la un chestionar organizat de Comisie. Rezultatele acestui studiu au arătat că cel puțin 50% din cetățeni merg în vacanță în fiecare an și că 48% dintre aceștia intenționează să își petreacă vacanța în propria țară (în comparație cu 43% în 2008). Patru cetățeni din 10 care își planifică o vacanță pentru anul 2009 au considerat că au fonduri suficiente (41%), în timp ce unul din 10 (11%) a recunoscut că planurile de vacanță le ridică probleme financiare serioase. Cu toate acestea, numai 19% erau aproape siguri că nu vor avea o vacanță în anul 2009, ceea ce reprezintă o scădere substanțială față de anul 2008 (32%). Dintre cei care merg în vacanță, 28% erau încă nehotărâți în privința duratei și a destinației. S-a constatat o creștere importantă a numărului de persoane care se ocupă singuri de organizare (56%) și care, de multe ori, utilizează internetul pentru aceasta. Majoritatea (54%) preferă destinații turistice tradiționale și numai 28% aleg destinații „emergente”. Raportul

⁷ Pentru informații suplimentare, consultați: Organizația Mondială de Turism, raportul *Punctele centrale ale turismului în 2008*.

calitate/preț (33%) este mai important decât costurile reduse (16%). Jumătate dintre europeni merg în vacanță în lunile iulie și august. Vacanțele de iarnă înregistrează o scădere din motive financiare, 42% alegând să nu petreacă o vacanță de iarnă. Alții (23%) preferă să călătorească în extrasezon. (Pentru mai multe informații, a se vedea Barometrul OMT, ianuarie 2009.)

Potrivit Eurostat 13/2009, numărul de sejururi peste noapte în hotelurile din UE a scăzut cu 0,5% în 2008, în comparație cu 2007. Nerezidenții (-1,1%) au reprezentat cauza principală a acestei scăderi. Cinci țări cumulează peste 70% din tranzacțiile din turism în ceea ce privește sejururile peste noapte: Spania (270 milioane), Italia (247 milioane), Germania (219 milioane), Franța (204 milioane) și UK (173 milioane). Cel mai mare declin a fost înregistrat de Cipru (-4,8%), Grecia (-4,6%) și Țările de Jos (-4,1%); în timp ce altele au înregistrat un progres important: Slovacia (+7,7%), Polonia (+4,7%) și Lituania (+4,6%).

În timp ce s-a înregistrat o ușoară scădere a sejururilor peste noapte ale turiștilor, numărul călătoriilor de recreere ale cetățenilor UE au crescut cu 7,1% în 2008 (majoritatea în prima parte a anului), deși în general au avut o durată mai scurtă. Aceeași tendință (+1,6%) s-a înregistrat și în sectorul transportului aerian de călători, cu o ușoară scădere în ultimele patru luni ale anului.

La sfârșitul anului 2007, Parlamentul a invitat Comisia să formuleze o politică în domeniul turismului bazată pe parteneriat, prin care Europa să devină o destinație turistică favorită cu un turism mai bine etichetat și mai ecologic. Raportul din proprie inițiativă privind o nouă politică europeană în domeniul turismului a solicitat, printre alte lucruri, eliberarea mai rapidă și mai ieftină a vizelor turistice, statistici standardizate, actualizate și de încredere, armonizarea standardelor de calitate pentru spațiile de cazare pentru turiști și îmbună-



tăirea protecției consumatorilor și a drepturilor pasagerilor. Întrucât Regulamentul nr. 261/2004 se ocupa, în această privință, numai de transportul aerian, Parlamentul a încercat să extindă acele drepturi și la utilizatorii transportului maritim și feroviar. În această privință, cele mai recente inițiative ale Parlamentului, Consiliului și Comisiei pot acoperi zonele rămase restante [Regulamentul nr. 1371/2007, COM (2008) 816 și COM (2008) 817].

Pe lângă crearea unei etichete „Europa” care să includă toate destinațiile turistice UE deservite de operatorii din turism, Parlamentul a invitat, de asemenea, Comisia să deruleze a gamă largă de noi inițiative, de la dezvoltarea turismului de sănătate, la facilități pentru turiștii cu mobilitate redusă și un „card de transport pentru tineri” pentru europenii care beneficiază de bursele Erasmus, la programul „Ulysses” pentru turismul în extrasezon pentru pensionari și o rută ciclistă comemorativă care să retraseze calea fostei Cortine de Fier.



ÎNTRE CRIZA ECONOMICĂ ȘI SCHIMBĂRILE CLIMATICE

Cu toate că multe dosare-cheie au fost deja adoptate înainte de alegerile din 2009, Comisia TRAN se confruntă încă cu multe provocări pentru noul mandat parlamentar 2009-2014.

Două evoluții vor juca un rol esențial și este foarte probabil ca acestea să domine viitoarele dezbateri din cadrul Comisiei TRAN. În primul rând, **recesiunea economică**: actuala criză economică și financiară globală creează un nivel ridicat de imprevizibilitate cu privire la viitorul economiei mondiale. Sectorul european de transport a fost deja afectat serios de această criză și va avea de suferit în continuare dacă aceasta continuă. Scăderea comerțului înseamnă scăderea transporturilor. Această formulă simplă a fost confirmată de cifre și știri recente din partea diferitelor sectoare și companii de transport. Sectorul transportului de marfă din Europa, de la companii de transport maritim și companii aeriene la societăți de expediție și căi ferate, este deja afectat în mod foarte serios. Dar și în transportul de călători, sectorul transportului aerian este afectat în mod deosebit. Pierderi de venit pe viitor ar putea contribui la o continuare a reducerii cererii de mobilitate, în special pentru scopuri turistice și recreative.

Dezbaterea în contradictoriu din cadrul Comisiei TRAN în martie 2009 cu privire la alocarea sloturilor în contextul crizei economice a oferit un prim exemplu al dificultăților de abordare a măsurilor de adaptare potențiale în toate sectoarele de transport. Impactul crizei este dificil de estimat, deoarece nu există încă o imagine de ansamblu asupra acesteia. De aici provine și importanța examinării în detaliu a impactului în diferitele sectoare de transport și a măsurii în care politicile comunitare sunt adaptate la viitoarele provocări.

Cea de a doua provocare majoră **o reprezintă slabele performanțe de mediu ale sistemului european de transport**. Cu toate că actuala criză economică ar putea reduce temporar cererea de transport, Agenția Europeană de Mediu (AEM) evidențiază în cel mai recent raport⁸ al său că „tendențele din transporturi indică direcția greșită”. Cifrele și tendințele prezentate în acest raport, dintre care unele sunt menționate mai sus, sunt alarmante și subliniază necesitatea unor măsuri imediate și extinse, în special în ceea ce privește soluționarea

⁸ Raport AEM nr. 3/2009, Transportul la răscruce. TERM 2008: indicatori care urmăresc transportul și mediul în Uniunea Europeană, Copenhaga, 2009.

problemei emisiilor de gaze cu efect de seră, dar și în ceea ce privește soluționarea problemei poluării aerului, zgomotul și pierderea habitatelor.

Modul în care politica UE, inclusiv politica în domeniul transporturilor, reacționează la criza economică va contribui la rândul său la succesul sau la eșecul combaterii schimbărilor climatice. Deși criza economică va avea impacturi ulterioare severe asupra economiei și societății din Europa, se consideră în general că acestea vor fi temporare. dar din punct de vedere științific, nu mai există nicio îndoială că schimbările climatice - dacă nu sunt abordate acum, decisiv și simultan în toate sectoarele - vor avea consecințe catastrofale și ireversibile. În Rezoluția sa din 4 februarie 2009, „**2050: Viitorul începe astăzi - recomandări pentru viitoarea politică integrată a UE privind schimbările climatice**”⁹, Parlamentul European a subliniat în consecință „necesitatea de a ne confrunta cu schimbările climatice și efectele acestora prin intermediul măsurilor politice și educaționale, pe baza unei perspective pe termen lung și prin punerea în aplicare a deciziilor într-o manieră coerentă, fără a le subordona obiectivelor politice pe termen scurt.”

Criza economică poate fi considerată și un punct de pornire și o oportunitate pentru schimbări extinse la nivelul politicilor spre o economie mai durabilă, oferind noi oportunități de afaceri companiilor europene în anii care urmează. De asemenea, aceasta reprezintă o oportunitate de a introduce schimbările îndelung așteptate spre un sistem european de transport integrat și durabil, la care invită și AEM.

Pe lângă aceste două provocări fundamentale, agenda noii Comisii TRAN va depinde în mare măsură de:

- programul de lucru al noii Comisii,
- dosarele-cheie care se află în lucru.

În continuare sunt conturate câteva dintre posibilele dosare-cheie pentru viitor.

DOSARE-CHEIE ÎN LUCRU

Eurovigneta

În martie 2009, Parlamentul European a adoptat prima lectură a unei propuneri de revizuire a directivei „Eurovigneta” care se ocupă în mod special de internalizarea costurilor externe ale transportului greu de mărfuri. În principiu, Parlamentul European a susținut abordarea Comisiei. Pe viitor, taxele aplicate vehiculelor grele pentru transportul de mărfuri de peste 3,5 t ar trebui să se bazeze nu doar pe costurile infrastructurii ci și, parțial, pe poluarea aerului și poluarea fonică pe care o produc. Poziția Parlamentului este aceea că ar trebui să fie, de asemenea, posibilă taxarea camioanelor pentru congestiionarea traficului în perioadele de vârf pe drumurile aglomerate, cu toate că metodele specifice de calculare și plafoanele pentru congestiionarea traficului au fost excluse din text.

În cazul în care Comisia TRAN decide să continue cu cea de a doua lectură a acestei propuneri, cea de a doua lectură a Parlamentului va avea loc în timpul noii legislaturi.

⁹ În raportul final al Comisiei temporare pentru schimbările climatice, în care propune măsuri adecvate la toate nivelurile, PE a oferit, de asemenea, recomandări pentru măsuri viitoare în domeniul transporturilor (punctele 77-106).



Ecologizarea pachetului de transport

Internalizarea costurilor externe din sectorul de transport este considerată în general drept una dintre cele mai mari provocări cu care va trebui să se confrunte politica europeană în domeniul transporturilor în următorii ani.

În martie 2009, Parlamentul a adoptat o rezoluție prin care critică Comisia pentru lipsa unei strategii generale pentru „ecologizarea transportului” și absența unui model viabil pentru evaluarea „costurilor externe”, precum impactul de mediu al transportului. Pachetul „ecologizarea transportului” al Comisiei este destinat să ajute UE să își atingă obiectivele în ceea ce privește energia și schimbările climatice. Alcătuit dintr-o serie de comunicări, acestea vizează promovarea transportului durabil și garantarea faptului că costurile reale ale transportului sunt reflectate în prețurile efective ale acestuia.

Rezoluția Parlamentului evidențiază faptul că Comisia nu a formulat și nu a prezentat un model comprehensibil, transparent și general aplicabil pentru evaluarea costurilor externe în ansamblu. Nu a analizat impactul asupra fiecărui mod de transport și, în termeni practici, a propus acte legislative numai pentru vehiculele rutiere grele de marfă. Prin urmare, Parlamentul a solicitat Comisiei să întreprindă măsuri fără întârziere; în primul rând să înainteze propuneri speci-

fice pentru toate modurile de transport și în al doilea rând, să transmită un plan cuprinzător pentru calcularea și impunerea costurilor externe și pentru evaluarea impactului acestora pe baza unui model comprehensibil. Raportul AEM menționat anterior arată că acum, mai mult ca niciodată, sunt necesare măsuri coerente privind politicile pentru fiecare sector de transport.

Galileo, SESAR și ERTMS pe deplin operaționale

În ultimii ani, UE a lansat o serie de proiecte tehnologice ambițioase, precum sistemul de navigație prin satelit Galileo, Sistemul european de gestionare a traficului feroviar (ERTMS) și programul SESAR pentru îmbunătățirea infrastructurii de control al traficului aerian. Aceste proiecte europene majore sunt destinate să ajute la asigurarea unei gestionări a traficului mai eficiente și mai sigure pe viitor. Niciunul dintre aceste trei proiecte nu este încă operațional. Este încă necesară o activitate semnificativă și, probabil, viitoare dezbateri în comisiile relevante (pentru transport și industrie).

Funcționarea deplină a lui Galileo, care constă din 30 de sateliți și infrastructura conexă la sol, este programată pentru 2013. Celelalte două proiecte vor avea nevoie de mai mult timp pentru a deveni pe deplin operaționale.

Transportul urban

Abordarea transportului urban la nivelul UE devine tot mai mult o prioritate de vârf pe agenda transportului european. 80% din populația UE locuiește în zone urbane, peste 60% în zone cu peste 10 000 de locuitori și tendința este ascendentă. Traficul urban produce 40% din emisiile de CO₂ și 70% din emisiile de alți poluanți generați de transportul rutier. De aceea în zonele urbane există un potențial ridicat pentru o mai mare eficiență energetică și reduceri mai mari ale emisiilor în transporturi. Promovarea trecerii la transportul durabil nu va conduce doar la degajarea orașelor poluate și aglomerate, ci va contribui semnificativ la reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră. O serie largă de acte legislative europene au deja un impact asupra transportului urban, dar nu există până acum o strategie specifică dedicată transportului urban la nivelul UE.

În 2007, Comisia Europeană a prezentat Cartea verde privind mobilitatea urbană¹⁰, care abordează chestiunea modului de creare a unei noi culturi a mobilității urbane pentru a reconcilia dezvoltarea economică a orașelor mici și mari și necesitățile adiacente privind mobilitatea cu necesitatea de a avea orașe locuibile și de protecție a mediului. Parlamentul European a adoptat o rezoluție privind această Carte Verde la 9 iulie 2008 în așteptarea unei continuări sub forma unui plan de acțiune. Deoarece nici un proiect de plan de acțiune nu a fost propus de către Comisie și având în vedere constrângerile de timp impuse de alegerile europene din iunie 2009, Parlamentul a decis să alcătuiască un alt raport din proprie inițiativă conturând măsuri specifice pentru transportul urban la nivel european. Recomandările Parlamentului includ introducerea și aplicarea generală a planurilor pentru un transport urban durabil în aglomerările urbane cu peste 100 000 de locuitori, lansarea unui program pentru actualizarea statisticilor și

a bazelor de date privind mobilitatea urbană în cadrul Eurostat și înființarea unui observator pentru mobilitatea urbană. De asemenea, Parlamentul a evidențiat necesitatea unui sprijin financiar mai puternic al UE.

Dezbaterile privind mobilitatea urbană vor continua pe parcursul noului mandat parlamentar.

De la libera circulație fără frontiere la cerul unic

Frontierele aeriene ale UE se dovedesc a fi mai dificil de înlăturat decât cele terestre. Comisia a demarat acțiunile în toamna anului 1999 printr-o comunicare privind „crearea cerului unic european”¹¹. Procedura legislativă a codeciziei între Parlamentul European și Consiliu a fost încheiată în aprilie 2004 odată cu intrarea în vigoare a unui pachet de patru regulamente - inclusiv a Regulamentului-cadru nr. 549/04 - cu privire la furnizarea de servicii de navigație aeriană, organizarea și utilizarea spațiului aerian și interoperabilitatea rețelei europene de gestionare a traficului.

Recunoscând că normele privind concurența din tratat nu se aplică transportului aerian, parlamentul a susținut cu succes crearea unui comitet consultativ cu privire la aspectele tehnice ale implementării cerului unic și includerea de sancțiuni pentru nerespectarea normelor. De asemenea, acesta a obținut concesii privind cooperarea dintre utilizatorii civili și cei militari.

Cel de-al șaselea mandat parlamentar a reușit parțial să soluționeze provocarea majoră de a accelera crearea cerului unic european. Întrebarea cu solicitare de răspuns verbal a Comisiei pentru transport adresată Comisiei, dezbătută în cadrul

¹⁰ Cartea verde: Către o nouă cultură a mobilității urbane COM(2007) 0551 final

¹¹ COM(1999)614



plenarei din 4 septembrie 2004, a abordat una dintre chestiunile fundamentale: necesitatea de a pune capăt eșecului abordării de jos în sus care a lăsat statelor membre sarcina de a crea blocuri funcționale de spațiu aerian (rute aeriene care să fie optimizate în termeni de organizare a traficului pentru a reduce atât consumul, cât și emisiile de gaze cu efect de seră) și de a opta pentru o abordare a UE mai proactivă. Atunci Comisia a anunțat trecerea la o a doua etapă „pe baza performanței și a mecanismelor pentru dezvoltarea cerului unic european”.

În același timp, Comisia a înaintat în direcția unui sector aviatic mai durabil și mai eficient (COM2008/389). SESAR (inițial SESAME), un program tehnologic sub forma unei întreprinderi comune, a demarat sub egida Eurocontrol și grație finanțării TEN-T a Comisiei. Până în 2013 programul va dezvolta un sistem modern de gestionare a traficului aerian european care ar trebui să soluționeze actuala problemă a sistemelor naționale fragmentate de gestionare a traficului aerian. Volumul traficului aerian a crescut cu mai mult de 50 % în ultimul deceniu. Eurocontrol estimează că există în jur de 8,5 milioane de zboruri pe an în Europa (se estimează că se va ajunge la 17 milioane de zboruri până în 2020). În zilele de vârf se poate ajunge până la 30 000 zboruri, conectând în jur de 130 aeroporturi; 80% din zboruri au loc în spațiul european. Distanța medie este de 826 de km. În 2007 numărul de pasageri înregistrați a fost de peste 790 de milioane dintre care 520 de milioane au zburat în spațiul european și au fost transportate 12.5 milioane de tone de marfă. De la lansarea pieței unice în 1993 mai mult de 30 de noi companii aeriene au intrat pe piață (în special transportatorii cu tarife reduse, care își măresc capacitatea cu 25 % pe an).

În contextul revizuirii cerului unic (SES-II), propusă în iunie 2008, Agenția Europeană de Siguranță a Aviației (AESA), care își desfășoară activitatea în Köln din 2003 (aceasta include patru țări care nu sunt state membre ale UE), ar trebui să

garanteze cel mai înalt nivel de protecție a mediului și să abordeze chestiuni de securitate vitale (inspecții, programe de formare și standardizare, certificate-standard de navigabilitate, autorizația pentru operatorii din țările terțe și controale privind siguranța navei acestora, în conformitate cu programul SAFA).

În raportul său adoptat la 25 martie 2009, Parlamentul a susținut cele două proiecte legislative prezentate de Comisie în cadrul celui de al doilea pachet legislativ privind cerul unic (2008): modificarea regulamentului privind cerul unic european și modificarea regulamentului privind Agenția Europeană de Siguranță a Aviației. În special, raportul PE menționat mai sus, privind funcționarea și durabilitatea sistemului aviatic european, este de acord cu propunerea de a permite AESA să monitorizeze întregul sistem aviatic european. Acest raport a confirmat compromisul căutat de Parlament, în special în ceea ce privește obiectivele de performanță ale Comunității (în domeniile-cheie ale siguranței, mediului, capacității și rentabilității) adoptate de Comisie după consultarea entităților nestatale relevante. Raportul a stabilit, de asemenea, obiective obligatorii pentru furnizorii de servicii de navigație aeriană și a stabilit crearea de blocuri funcționale de spațiu aerian (FAB). Global, aceasta va rezulta într-o rețea flexibilă de blocuri omogene adaptate nevoilor traficului aerian, rețea care depășește granițele naționale.

La sfârșitul celei de a șasea legislaturi, PE preconizează că cel de al doilea pachet legislativ privind cerul unic ar însemna pentru cerul Europei ceea ce Acordul Schengen a însemnat pentru libera circulație a persoanelor pe teritoriul UE. Într-adevăr, în cursul următoarei legislaturi, Parlamentul va trebui să se asigure că realmente conceptul de cer unic devine realitate, cu toate elementele sale diferite, inclusiv aspectul tehnologic privind SESAR. Este necesară crearea unei rețele mai directe a rutelor pentru a îmbunătăți funcționarea companiilor aeriene, pentru a reduce emisiile acestora și pentru a crește capacitatea spațiului aerian. În acest context va fi numit un coordonator al blocurilor funcționale de spațiu aerian care, alături de cei opt coordonatori care activează deja în cadrul TEN-T, ar trebui să transmită rapoarte Parlamentului o dată la trei luni. Regulamentul de instituire a stabilit deja un calendar pentru punerea în aplicare a măsurilor planificate.

PE consideră că normele de punere în aplicare ar trebui prezentate într-un interval de timp adecvat și a solicitat o foaie de parcurs coerentă pentru elaborarea efectivă a normele de punere în aplicare, ținând seama de priorități și interconexiuni. În special PE sugerează faptul că toate părțile ar trebui să se angajeze în armonizarea angajamentelor politice cu cadrul tehnologic și în accelerarea procesului de instituire a cerului unic european în deplină concordanță cu faza de dezvoltare a SESAR, pentru a se bucura, din anul 2014, de beneficiile depline ale fazei de implementare.

La optsprezece luni de la intrarea în vigoare a noului regulament, Comisia va trebui să transmită Parlamentului și Consiliului un raport de evaluare cu privire la impactul juridic, industrial, economic, social și privind securitatea al cerului unic, luând în considerare evoluția blocurilor funcționale de spațiu aerian (FAB) și a tehnologiei disponibile. A fost stabilită o perioadă de referință similară pentru realizarea obiectivelor sistemului de îmbunătățire a performanțelor. În cursul următoarei legislaturi, Parlamentul va trebui, de asemenea,

să monitorizeze instituirea de autorități naționale de supraveghere independente, cu privire la cerințele de siguranță și funcționare ale cerului unic, și a unui organism consultativ al părților interesate de siguranța aeriană, pentru a adresa recomandări Comisiei.

Drepturile pasagerilor

Cu puțin înainte de sfârșitul ultimei legislaturi, Parlamentul a adoptat, la prima lectură, propunerile Comisiei privind drepturile pasagerilor referitoare la sectorul transportului cu autocarul și autobuzul, inclusiv ale pasagerilor cu mobilitate redusă și ale pasagerilor cu handicap.

Aceste propuneri fac parte din obiectivul Comisiei de a extinde drepturile pasagerilor din sectorul aviatic și feroviar către alte moduri de transport. Scopul este acela de a institui drepturile călătorilor în vederea sporirii atractivității și încrederii în aceste moduri de transport, precum și în scopul creării unor condiții echitabile de concurență între transportatorii



din diferite state membre și între diferitele moduri de transport. În cazul în care Comisia TRAN decide să continue cu cea de a doua lectură a acestor propuneri, cea de a doua lectură a Parlamentului va avea loc în timpul noii legislaturi.

În plus, Comisia și-a anunțat deja intenția de a publica un raport în cea de a doua jumătate a anului 2009 în care să treacă în revistă situația drepturilor pasagerilor din sectorul aviatic; aceasta a fost o cerere îndelung repetată a Comisiei TRAN.

Transpunerea și punerea în aplicare a legislației existente

În mai multe rezoluții privind o mai bună legiferare, Parlamentul și-a afirmat dorința de a monitoriza mai îndeaproape transpunerea și punerea în aplicare a legislației adoptate, în special prin comisii parlamentare.

În comparație cu alte comisii, Comisia TRAN se ocupă de un mare număr de propuneri legislative. După cum s-a menționat mai sus, au fost adoptate recent părți centrale ale legislației UE în materie de transport, deși unele dintre acestea sunt încă în așteptarea unei transpuneri sau a punerii în aplicare adecvate în câteva state membre (de exemplu pachetul privind siguranța maritimă și cel feroviar). În viitor, pe lângă rapoartele referitoare la noua legislație, monitorizarea aplicării legislației comunitare existente va deveni din ce în ce mai importantă pentru Comisia TRAN. Una dintre modalitățile în care s-ar putea face acest lucru este numirea unor „raportori pentru punerea în aplicare” sau stabilirea unor intervale periodice de timp afectate întrebărilor cu privire la punere în aplicare și transpunere, după cum s-a convenit în cadrul Conferinței președinților din septembrie 2008.

NOI DOSARE PENTRU VIITOR

Viitorul transporturilor

Recent Comisia Europeană a lansat o dezbatere cu privire la principalele provocări și posibilități pentru sectorul transporturilor pe termen lung (20 - 40 ani). Comisia a anunțat publicarea unei comunicări referitoare la perspectiva pe termen mediu și lung, pe care intenționează să o adopte în vara anului 2009.

În martie 2009 trei grupuri-țintă având ca obiect de interes „economia și societatea”, „mediul și tehnologia” și „infrastructura și logistica” au prezentat un prim raport care a inclus un scenariu pentru perioada de până în anul 2050, care schițează unele dintre tendințele și provocările posibile legate de transport, precum intensificarea globalizării și cererea de mobilitate, urbanizarea, avansarea în vârstă, schimbările climatice, poluarea și aglomerația.

Progresele în domeniul energetic, al transportului și al tehnologiilor comunicațiilor vor transforma viețile oamenilor în moduri care par a fi pozitive, dar vor avea, de asemenea, impacturi negative asupra sistemului de transport. Politica UE în domeniul transporturilor va trebui să abordeze aceste provocări prin noi inițiative de politică. Deoarece perioada actualei cărți albe se încheie în 2010, această comunicare poate fi văzută ca un prim pas pentru perioada ulterioară. Există încă multe incertitudini referitoare la viitorul transporturilor. Interacțiunile dintre mecanismele cererii de transport sunt complexe, preconizarea evoluțiilor tehnologice este foarte dificilă și factorii externi precum evoluția economică sau geopolitică sau impactul schimbărilor climatice nu pot fi prevăzuți cu ușurință. Totuși, pare să existe un consens larg cu privire la faptul că politica UE în domeniul transporturilor a ajuns într-un punct de tranziție către un nou sistem de transport și trebuie

să facă față la acest moment provocărilor care o așteaptă. În acest sens pare să existe un consens larg cu privire la faptul că Uniunea Europeană are nevoie de o viziune clară pe termen mediu și lung cu privire la un sistem de transport european oportun și durabil. Această viziune ar trebui să includă idei și sugestii cu privire la:

- viitoarele nevoi legate de mobilitate și mecanismele acesteia;
- orașe locuibile și o nouă cultură a mobilității urbane;
- mobilitatea individuală care este independentă de sursele de energie convenționale;
- opțiuni tehnice care urmează a fi utilizate de o nouă generație de sisteme de propulsie și perioadele de tranziție respective care urmează a fi organizate între timp;
- avansarea către un sistem de transport integrat;
- viitoarea politică privind infrastructura de transport;
- costurile externe, sisteme de tarifare și măsuri de eficiență;
- deschiderea, organizarea și reglementarea viitoarelor piețe ale transporturilor;
- înțelegerea și gestionarea motivelor cererii de transport;
- modificări comportamentale;
- tehnologii ale informației mai bune pentru utilizarea și integrarea mai eficientă a rețelelor de transport;
- siguranță și securitate;

- prioritățile pe termen mediu și lung ale cercetării și dezvoltării tehnologice (CDT) în domeniul transporturilor.

Această dezbateră-cheie este abia la început și va continua în mod intensiv în cursul noii legislaturi.

Viitorul TEN-T

Cartea verde din februarie 2009 privind reexaminarea politicii TEN-T¹² a încercat să adapteze acțiunea Comunității noilor provocări cu care se confruntă UE, în special în ceea ce privește combaterea schimbărilor climatice, obiectivele sociale și economice ale Strategiei de la Lisabona și rolul UE ca actor internațional, în vederea îmbunătățirii conexiunilor dintre infrastructura UE și aceea a vecinilor acesteia și restul lumii. Comisia a propus consolidarea integrării în rețea printr-o mai bună utilizare a modurilor de transport combinate, atât pentru pasageri, cât și pentru mărfuri, optimizând utilizarea sistemelor de transport inteligente și promovând inovațiile tehnologice.

În plus, din 2007 Parlamentul a solicitat Comisiei să înceapă imediat lucrările privind stabilirea obiectivelor și a răspunsurilor pe termen lung (pentru perioada de după 2010) în vederea unei abordări integrate a viitoarei politici europene în domeniul transportului. În aprilie 2009, ca răspuns la cartea verde a Comisiei, Parlamentul a adoptat o rezoluție cu privire la acest subiect, care a subliniat importanța analizei cost-beneficiu, durabilitatea și valoarea adăugată europeană a proiectelor de infrastructură transfrontaliere. În această privință, PE a susținut că, din punct de vedere ecologic și economic, sistemele de transport multimodale, care permit utilizarea diferitelor mijloace de transport pe o anumită rută, sunt în multe cazuri singura opțiune viabilă și durabilă pentru viitor. Rezo-

12 COM(2009)44

luția invită statele membre să integreze coridoarele ecologice, rețelele feroviare de marfă, Rețeaua Transeuropeană de Transport Feroviar de Marfă (TERFN), coridoarele Sistemului european de gestionare a traficului feroviar (ERTMS), „autostrăzile” maritime cum ar fi transportul maritim pe distanță scurtă, căile navigabile existente cu capacitate ridicată, într-un concept TEN-T intermodal, având la bază acțiuni planificate în favoarea unor moduri de transport mai ecologice, mai sigure și care să consume mai puțin petrol. PE sprijină o abordare cuprinzătoare și consideră, de asemenea, că rețeaua Eurovelo și pista de biciclete “Cortina de Fier” sunt posibilități de a promova infrastructura europeană transfrontalieră pentru circulația cu bicicleta. Este, de asemenea, necesară mai multă atenție în ceea ce privește legăturile feroviare regionale transnaționale.

Având în vedere evaluarea intermediară a cadrului financiar al UE și având în vedere, de asemenea, discuția actuală referitoare la planul de redresare a UE, Parlamentul a punctat faptul că investițiile în infrastructura de transport reprezintă un mod esențial de abordare a crizei economice și financiare. În consecință, PE a invitat Comisia să accelereze proiectele de infrastructură legate de TEN-T și finanțate din fondurile structurale și de coeziune.

În plus, Parlamentul s-a așteptat la mai multă coerență din partea Consiliului între cererile pentru proiectele TEN-T și deciziile referitoare la bugetele TEN-T și a invitat statele membre să își reevalueze prioritățile de investiții în vederea accelerării proiectelor TEN-T pentru care sunt responsabile, în special în secțiunile transfrontaliere.

În consecință, Parlamentul a fost în favoarea revizuirii bugetului pentru TEN-T de către statele membre în contextul unei evaluări intermediare a perspectivei financiare în 2009-2010.

Dezbaterea referitoare la viitorul TEN-T și la finanțarea acestuia după 2014 este posibil să fie una dintre debaterile esențiale ale noii legislaturi.

Strategia privind transportul maritim 2018

În ianuarie 2009 Comisia a prezentat o comunicare privind principalele obiective strategice pentru sistemul de transport maritim european până în 2018¹³, subliniind principalele opțiuni strategice pentru sistemul de transport maritim european în perioada de până în anul 2018. Această comunicare identifică principalele domenii de acțiune, inclusiv o largă gamă de provocări care trebuie abordate, precum:

- *viitorul transportului maritim european pe piețele globalizate: Cum se poate aborda presiunea concurențială în*

¹³ COM(2009) 8 final



creștere la nivelul transportului maritim internațional și cum se poate ajunge la condiții echitabile de concurență pentru transportul maritim? Cum poate UE să devină forța motrice pentru trecerea la un cadru amplu de reglementare internațională a transporturilor maritime?

- *Resurse umane, competențe de navigație și tehnologie maritimă:* Abordarea chestiunilor referitoare inclusiv la întrebarea privind modul de abordare a deficitului tot mai accentuat de profesioniști în sectorul maritim. Măsurile potențiale se axează pe mărirea atractivității profesiilor maritime, pe îmbunătățirea ocupării forței de muncă a navigatorilor, facilitând perspectivele de cariere de-a lungul vieții în centrele de activități maritime și îmbunătățind imaginea transporturilor maritime. Alte măsuri avute în vedere sunt punerea în aplicare a Convenției OIM privind munca maritimă (MLC) din 2006 și îmbunătățirea educației și a formării pentru echipajele navelor.
- *Transportul maritim de calitate:* Sunt subliniate mai multe măsuri vizând un transport maritim mai ecologic pentru a realiza obiectivul pe termen lung „zero deșeuri, zero emisii”. Se discută măsuri de îmbunătățire a siguranței maritime și opțiuni pentru creșterea securității maritime pentru a preveni terorismul și pirateria.
- *Potențialul transportului maritim pe distanțe mici:* Cum să se abordeze creșterea prevăzută a volumului de transport maritim? Cum să se furnizeze combinația judicioasă de măsuri pentru a garanta că porturile pot asigura în mod eficient funcția de „porți de acces”? Posibilele soluții avute în vedere vizează, printre altele, crearea unui spațiu european de transport maritim fără bariere, dezvoltarea completă a proiectului privind autostrăzile mării și promovarea modernizării și extinderii infrastructurilor portuare și a infrastructurii legăturilor cu interiorul prin condițiile

adecvate pentru atragerea investițiilor și prin programe de finanțare europeană.

- *Cercetare și inovare în domeniul maritim:* Comisia sugerează promovarea cercetării și dezvoltării tehnologice și a inovării în transporturile maritime pentru a îmbunătăți eficiența energetică pe nave, pentru a reduce impactul asupra mediului și pentru a asigura o calitate sporită a vieții pe mare. Se sugerează, de asemenea, instituirea unui cadru de referință pentru dezvoltarea serviciilor „e-Maritime” la nivel european și mondial.

Este foarte posibil ca, în următorii cinci ani, Comisia să prezinte câteva propuneri referitoare la domeniile principale de acțiune stabilite în comunicarea menționată mai sus.





CINE SUNTEM NOI

Departamentele de politici sunt unități de cercetare care sprijină organismele parlamentare în desfășurarea sarcinilor legislative și instituționale ale acestora. Departamentele au fost înființate printr-o decizie a Biroului în 2004 pentru a încorpora cercetarea în activitățile parlamentare și pentru a crește sprijinul furnizat comisiilor.

Principalul obiectiv este acela de a pune la dispoziție toate instrumentele necesare pentru o mai bună legislație.

La acest moment, există cinci departamente de politici care gestionează toate domeniile de competență ale comisiilor parlamentare și ale altor organisme: Politica economică și științifică (Departamentul de politici A), Politici structurale și de coeziune (Departamentul de politici B), Drepturile cetățenilor și afaceri constituționale (Departamentul de politici C), Politici bugetare (Departamentul de politici Budg), Relații Externe (Departamentul de politici Expo).

Departamentul de politici B: Politicile structurale și de coeziune are în vedere următoarele domenii: agricultura și dezvoltarea rurală, cultura și educația, pescuitul, dezvoltarea regională și **transportul și turismul**.

EXPERTIZA INTERNĂ SAU EXTERNĂ

Expertiza poate fi asigurată intern sau extern. Ca urmare a cererii din partea unei comisii parlamentare, Departamentul de politici B analizează posibilitatea realizării expertizei la nivel intern. O parte fundamentală a documentelor furnizate sunt alcătuite de administratorii Departamentului de politici B. Dacă acest lucru nu este posibil, Departamentul de politici lansează proceduri competitive de atribuire care variază în ceea ce privește intervalul de timp și complexitatea. Acestea sunt organizate și gestionate de administratorii Departamentului de politici B în deplină conformitate cu normele regulamentului financiar - transparență, nediscriminare și o bună gestiune financiară.

CE OFERIM

Departamentul de politici B pune la dispoziție o gamă largă de servicii de cercetare adaptate pentru a răspunde nevoilor Comisiei pentru transport și turism. Mai jos sunt prezentate scurte descrieri ale opțiunilor propuse.

Note

Notele sunt informații precise referitoare la chestiuni legate de lucrările Comisiei pentru transport și turism și/sau actualități. Acest tip de instrument este folosit cel mai adesea pentru a alimenta reflecțiile membrilor atunci când o delegație a aranjat o vizită oficială sau atunci când sunt organizate evenimente majore referitoare la chestiuni europene.

Notele interne sunt alcătuite de Departamentul de politici B într-un termen scurt și cu o mare flexibilitate. Pentru alcătuirea notelor pot fi angajați cu contract și experți externi (care să se ocupe de chestiuni eminentemente tehnice sau de chestiuni care nu au fost decât foarte puțin cercetate). Aceștia sunt selectați prin proceduri competitive de atribuire.

Studii

Studiile sunt contribuții mai aprofundate, care sunt adesea legate de o propunere legislativă preconizată sau de un raport din proprie inițiativă. Acesta este instrumentul cel mai des folosit. Studiile sunt efectuate de experți aleși de Departamentul de politici B prin proceduri competitive de atribuire. Natura contractuală a acestui instrument justifică perioade mai lungi de timp. Studiile sunt în general prezentate Comisiei pentru transport și turism. Ocazional, acestea atrag după sine audieri publice pentru care Departamentul de politici B poate, de asemenea, acorda asistență.

Studiu de impact

Atunci când este adecvat și necesar pentru procesul legislativ, comisiile pot solicita evaluări de impact privind modificări de fond aduse propunerilor legislative. Comisiile pot solicita, de asemenea, evaluări de impact referitoare la punerea în aplicare a legislației europene în diferitele state membre. Aceste evaluări se efectuează de către experți externi.

Ateliere

Scopul atelierelor este de a furniza expertiză independentă sub forma unei contribuții scrise prezentate oral și discutate cu membri și alți experți. De asemenea, pot fi solicitate note și studii în legătură cu ateliere pentru a servi drept documente de bază pentru o discuție a comisiei.

Grupuri de experți

Un grup de experți este un grup de experți externi instituit pentru a transmite membrilor în mod periodic contribuții scrise, în principal sub formă de scurte note de informare. Atunci când este necesar, la întâlnirile comisiei vin și experți pentru a contribui cu informații și recomandări. Documentele și procedurile acestor reuniuni sunt adesea puse la dispoziție sub formă de rapoarte și sunt disponibile pe site-ului intranet al Departamentului de politici B.

Fișe tehnice

Scopul fișelor tehnice este acela de a oferi unui public larg o scurtă privire asupra activităților UE și ale Parlamentului. **Fișele tehnice privind Uniunea Europeană** sunt printre cele mai populare publicații ale Parlamentului și versiunea on-line

este unul dintre cele mai vizitate pagini ale site-ului internet Europarl.

Fiecare fișă tehnică se referă la un subiect anume. Fișele sunt alcătuite de administratorii departamentelor de politici și un comitet editorial care răspunde de coordonarea globală a acestora. Fișele tehnice sunt disponibile pe internet în limbile engleză, franceză și germană. Sunt disponibile, de asemenea, exemplare pe suport de hârtie în limbile engleză, franceză, germană, italiană, poloneză și spaniolă, alături de un CD-ROM multilingv în 21 de limbi (exemplarele pot fi solicitate la Serviciul Distribuție).

TRANSMITEREA UNEI CERERI

Comisiile parlamentare pot solicita expertiza de care au nevoie pe baza priorităților lor politice (rapoarte, audieri, delegații, etc). Atunci când coordonatorii decid că este necesară expertiză, Comisia pentru transport și turism trebuie să transmită o cerere în scris Departamentului de politici B.

Cererile individuale ale membrilor Comisiei TRAN ar trebui transmise coordonatorului respectivului grup politic, care poate face o propunere de decizie în cadrul reuniunii coordonatorilor sau printr-o procedură scrisă organizată de secretariatul Comisiei TRAN.

TERMENE-LIMITĂ MEDII

Termenele-limită depind de complexitatea expertizei solicitate. Termenul-limită obișnuit pentru o notă este de trei-șase săptămâni. Expertiza externă este furnizată pe baza unui contract, ceea ce înseamnă că sunt necesare intervale de timp mai mari. În consecință, un termen-limită rezonabil ar fi între

patru și 12 luni. Vă rugăm să ne contactați pentru o estimare a timpului necesar pentru o cerere specifică.

BUGETUL DISPONIBIL

Un buget anual este alocat comisiilor parlamentare pentru a finanța diversele lucrări de cercetare asigurate din exterior. Dimensiunea bugetului crește în funcție de mărimea comisiei, care are dreptul de a îl utiliza fără a solicita o autorizare prealabilă din partea altor organisme parlamentare. Bugetul Comisiei pentru transport și turism pentru expertiză externă a fost în anul 2008 de 407 000 EUR.

CARTA CALITĂȚII NOASTRE

Departamentul de politici B oferă o gamă cuprinzătoare de servicii de cercetare care joacă un rol vital în sprijinirea activităților parlamentare.

Principiile noastre fundamentale sunt integritatea, independența și calitatea. Integritatea înseamnă o respectare fermă a celor mai înalte principii etice și standarde profesionale. Independența înseamnă furnizarea de consiliere specializată temeinică în afara oricărui tip de presiune. Iar calitatea presupune obiectivul de a încorpora cele mai înalte standarde de excelență profesională.

Aceste principii sprijină cultura noastră de excelență și responsabilitate și modelează controalele și procedurile care ne ghidează zi de zi.

Ne angajăm să respectăm cele mai înalte standarde de conduită profesională - în ceea ce privește independența, etica și toate celelalte cerințe profesionale - și să ne comportăm într-

un mod care sprijină încrederea membrilor și le consolidează reputația. Acest angajament a dus, de asemenea, la punerea în comun a cunoștinței și experienței cu alte instituții, parlamente naționale, comunități științifice și părți interesate la nivel local.

Conservarea încrederii membrilor și a organismelor parlamentare este una dintre cele mai înalte priorități și, în cele din urmă, afectează fiecare aspect al muncii noastre.

CONTACTAȚI-NE

Toate documentele noastre, în afara celor confidențiale, sunt disponibile pentru consultare on-line sau la fața locului în bibliotecă.

Internet

www.europarl.europa.eu/studies

Intranet

www.europarl.ep.ec

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

Fișe tehnice

www.europarl.europa.eu/factsheets

Catalogul publicațiilor noastre este disponibil pe pagina noastră principală (prin intranet).

Se pot obține copii pe suport de hârtie la cerere. Vă invităm să vizitați standurile noastre de prezentare de la cel de al treilea etaj din clădirea ASP pentru a alege exemplarele celor mai recente publicații ale noastre.



Noi distribuim un Buletin informativ lunar care furnizează informații precise cu privire la ultimele noastre publicații și evenimente.

Reacțiile sunt întotdeauna binevenite.

Dacă aveți un feedback sau cereri de informații sau ați dori să vă abonați la Buletinul nostru, vă rugăm să ne trimiteți un email la adresa

poldep-cohesion@europarl.europa.eu.



Pentru a ajuta la conturarea dezbaterii în cadrul Comisiei pentru transport și turism care să se integreze în diferite discuții privind politicile, Departamentul de politici B a alcătuit mai multe studii și note. Studiile sunt de obicei disponibile în limba engleză, dar adesea sunt disponibile și în alte limbi, precum limba franceză și germană.

Câteva exemple de astfel de documente sunt disponibile mai jos. Lista completă este disponibilă pentru consultare pe pagina noastră de intranet.

Note:

- **Provocarea pe care o reprezintă schimbările climatice pentru politicile structurale și de coeziune** O notă internă distribuită pe scară largă înaintea celei mai recente Agora (o reuniune anuală a Parlamentului și a societății civile):
- **Eurovigneta III: Evoluții recente și opțiuni de politici pe termen mediu:** Această notă de informare se ocupă de directiva UE propusă de modificare a Directivei 1999/62 care introduce tarife pentru costurile externe pentru vehiculele grele pentru transportul de mărfuri (HGV). În primul rând nota compară propunerea Comisiei cu concluziile Ghidului privind estimarea costurilor externe în sectorul transporturilor. În al doilea rând, propunerea examinează cele mai controversate chestiuni, precum alegerea componentelor costurilor externe, tratarea costurilor congestionării, tratarea emisiilor, aplicațiile de rețea și utilizarea veniturilor. În cele din urmă, se oferă câteva perspective și opțiuni de politici pe termen mediu. (DE - EN - ES - FR - IT - NL - PL - PT).
- **Acordul „ceruri deschise” dintre UE și SUA:** Această notă de informare subliniază punctele și avantajele esențiale ale acordului UE-SUA semnat la Washington la 30 aprilie 2007. Acel acord, care a intrat în vigoare de curând, ar trebui să facă posibilă instituirea unui spațiu aerian fără frontiere între părțile aflate de fiecare parte a Atlanticului. (EN - FR).
- **Costurile externe ale transportului maritim:** Această notă evaluează costurile externe totale și specifice ale transportului maritim. Sunt analizați trei factori externi principali: a) poluarea marină (deversările în mare); b) calitatea aerului (emisiile atmosferice); și c) schimbările climatice (emisiile de gaze cu efect de seră). În plus, impacturile fizice sunt cuantificate pentru un al doilea grup de factori pentru care nu sunt disponibile valorile monetare: d) consumul de resurse; și e) (gunoi) solid și deșeuri lichide (nămol). Deversă-

rile ilegale sunt, de asemenea, evaluate în această notă de informare. Capitolul final conține recomandări privind măsuri eficiente din punctul de vedere al costurilor și adecvate pentru a reduce/internaliza costurile externe ale transportului maritim. (DE - EN - FR).

- **Standardizare și etichete de calitate pentru serviciile turistice ale UE:** Această notă oferă o imagine de ansamblu asupra standardelor și etichetelor de calitate existente în cadrul UE, precum și o evaluare a potențialului sistemelor la nivel european. Accentul este pus pe cazare și pe etichetele de calitate pentru hoteluri, dar sunt discutate și alte elemente de turism. (DE - EN - FR - IT).

Studii:

- **Calcularea costurilor externe în sectorul transporturilor:** Internalizarea costurilor externe în sectorul transporturilor este una dintre cele mai solicitante chestiuni căreia va trebui să îi ofere un răspuns politica europeană a transporturilor în următorii ani. Acest studiu oferă o privire de ansamblu concisă asupra celor mai importante și mai recente studii privind costurile externe, subliniind punctele tari și punctele slabe ale diferitelor abordări și analizând actuala activitate a Direcției Transport a Comisiei: Ghidul IMPACT privind estimarea costurilor externe în sectorul transporturilor și pachetul pentru ecologizarea transporturilor. (EN).
- **Rețeaua europeană de rute cicliste EuroVelo: Provocări și oportunități pentru turismul durabil:** Acest studiu evaluează provocările și oportunitățile reprezentate de dezvoltarea unei rețele de cicloturism pe teritoriul Europei. Studiul se axează pe EuroVelo, o rețea de 12 rute pe distanțe mari gestionată de Federația Cicliștilor Europeni, care este dezvoltată în diferite țări de o gamă largă de parteneri. Studiul revizuieste piața cicloturismului în Europa și prezintă un model de cerere pentru EuroVelo. Studiul revizuieste transportul bicicletelor în trenuri. În final, acesta evaluează potențialul pistei de biciclete „Cortina de Fier”.
- **Rolul evolutiv al porturilor UE în logistica maritimă globală:** Acest studiu abordează schimbările considerabile ale condițiilor de piață pentru comerțul pe mare în ultimii 15 ani. Globalizarea, delocalizarea și creșterea fără precedent a containerizării au dus la schimbări ale transportului maritim și ale lanțurilor logistice. Acest studiu vizează explicația impactului acestor evoluții asupra porturilor și formulează recomandări pentru Parlamentul European. (DE - EN - FR - IT).

- **Sistemele tarifare pentru transporturile rutiere de mărfuri în statele membre ale UE și în Elveția.** Scopul acestui studiu este acela de a oferi o analiză aprofundată a sistemului tarifar existent pentru vehiculele grele pentru transportul de mărfuri în Uniunea Europeană și în Elveția. Studiul prezintă o imagine de ansamblu a sistemelor actuale de operare și impactul acestora ținând seama de dezvoltarea propusă a directivei „Eurovig-neta”, dezbateră privind schimbările climatice și creșterea preconizată a transportului rutier de mărfuri. (DE - EN - ES - FR - IT - NL - PL).
- **Consecințele creșterii sectorului companiilor aeriene europene cu costuri scăzute:** Acest studiu realizează o analiză a impactului schimbărilor pe piața transportului aerian ca o consecință a apariției companiilor aeriene cu tarife scăzute. Dovezile arată că această evoluție a avut o influență semnificativă asupra companiilor aeriene înființate, asupra aeroporturilor principale și, de asemenea, asupra concurenței intramodale și intermodale, asupra turismului european, asupra fluxurilor de pasageri și asupra dezvoltării regionale. (DE - EN - FR).
- **Aspecte legate de energie și mediu ale politicii transporturilor:** Scopul acestui studiu este de a identifica măsurile viabile din punct de vedere economic și politic pentru a îmbunătăți în mod semnificativ eficiența energetică și pentru a reduce influențele negative ale activităților de transport. Studiul se bazează pe o revizuire aprofundată a literaturii care abordează ultimele statistici, studii, note etc, care analizează influențele și consecințele diferite ale emisiilor cauzate de diferite moduri de transport și recomandările referitoare la modul de abordare a problemelor conexe. Revizuirea documentației a identificat cele mai promițătoare și eficiente măsuri din punctul de vedere al costurilor pe termen scurt, mediu și lung, o atenție deosebită fiind acordată evoluțiilor din domeniul energiei și al noii tehnologii. (DE - EN - ES - FR - IT).
- **Influențele fluctuațiilor prețurilor petrolului asupra transportului și sectoarelor conexe:** Acest studiu examinează modul în care transportul de mărfuri este influențat de variații semnificative ale prețurilor la petrol și se axează pe răspunsul transportatorilor în diferite sectoare de transport. Creșterea prețurilor petrolului în prima jumătate a anului 2008 a fost privită ca o oportunitate de a desfășura o analiză susținută de dovezi a reacțiilor în sectorul transporturilor. (EN).

SURSE SUPLIMENTARE DE INFORMAȚII



Surse de informații online:

PARLAMENTUL EUROPEAN

Comisia pentru transport și turism

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

E- Studii

www.europarl.europa.eu/studies

Fișe tehnice

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

Biblioteca

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

INSTITUȚII ȘI ORGANISME ALE UE

Comisia Europeană (Transport)

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

Comisia Europeană (Turism)

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

Comitetul Regiunilor

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

Comitetul Economic și Social European (Secțiunea ECO)

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

Banca Europeană de Investiții

<http://www.eib.org>

Eurostat (Statistici privind transportul)

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

Eurostat (Statistici privind turismul)

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

Agenția Europeană pentru Siguranță Maritimă (EMSA)

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

Agenția Europeană de Siguranță a Aviației (EASA)

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

Agenția Europeană a Căilor Ferate (ERA)

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

Agenția Europeană de Mediu (AEM)

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

Trans-European Transport Network Executive Agency (TEN-T EA)

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

Autoritatea europeană de supraveghere a GNSS (GSA)

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

LEGISLAȚIA UE**Observatorul legislativ al Parlamentului European**

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

PreLex, - Monitorizarea procesului de luare a deciziilor între instituții

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

Legislația UE în vigoare

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

Privire de ansamblu asupra politicii UE în domeniul transporturilor

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

PĂRȚI INTERESATE, ONG-URI ȘI GRUPURI DE REFLECȚIE**European Transport Safety Council (Consiliul european pentru siguranța transporturilor, ETSC)**

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

European Federation for Transport and Environment (Federația Europeană pentru Transport și Mediu, T&E)

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

The European Transport Workers Federation (Federația Europeană a Lucrătorilor din Transporturi, ETF)

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

International Road Transport Union (Uniunea Internațională a Transporturilor Rutiere, IRU)

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

Fédération Internationale de l'Automobile (FIA) - Biroul European

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

European Automobile Manufacturers Association (Asociația Europeană a Constructorilor de Automobile, ACEA)

<http://www.acea.be>

European Association of operators of toll road infrastructures (Asociația europeană a operatorilor infrastructurilor privind taxa de drum, ASECAP)

<http://www.asecap.com>

Community of European Railways (Comunitatea Căilor Ferate Europene, CER)

<http://www.cer.be>

European Rail Infrastructure Managers (Asociația managerilor căilor ferate europene, EIM)

<http://www.eimrail.org>

Union of European Railway Manufacturing Industries (Uniunea industriilor producătoare de căi ferate europene, UNIFE)

<http://www.unife.org>

International Association of Public Transport (Asociația internațională a transportului public, UITP)

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

Eurocities

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

Association of European Airlines (Asociația companiilor aeriene europene, AEA)

<http://www.aea.be>

ACI EUROPE - Airports Council International

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

European Regions Airline Association (Asociația Companiilor Aeriene Regionale Europene) (ERA)

<http://www.eraa.org>

European Cockpit Association (Asociația europeană a personalului tehnic navigant, ECA)

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

European Sea Ports Organisation (Organizația europeană a porturilor maritime, ESPO)

<http://www.espo.be>

Federation of European Private Port Operators (Federația europeană a operatorilor portuari privați, Feport)

<http://www.feport.be>

European Community Shipowner's Association (Asociația europeană a armatorului comunitar, ESCA)

<http://www.ecsa.be>

Confederation of European Shipmasters' Associations (Confederația asociațiilor comandanților europeni)

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

European Maritime Pilots Association (Asociația europeană a piloților maritimi)

<http://empa-pilots.org>

INE - Inland Navigation Europe

<http://www.inlandnavigation.org>

European Intermodal Association (ECA)

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

European Shippers' Council (Consiliul european al transportatorilor)

<http://www.europeanshippers.com>

CLECAT - European Association for forwarding, transport, logistic and customs services (Asociația europeană pentru servicii de expediție, transport, logistică și vamale)

<http://www.clecat.org>

European Express Association

<http://www.europeanexpressassociation.eu>

ERTICO - ITS Europe (Intelligent Transport Systems and Services - Sisteme și servicii inteligente de transport)

<http://www.ertico.com>

CERCETAREA ÎN DOMENIUL TRANSPORTULUI

Cercetarea în domeniul transportului în UE: a se vedea

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

Transport Research Knowledge Centre (Centrul de cunoaștere și cercetare în domeniul transportului, TRKC)

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

INRETS overview of transport research (Privire de ansamblu asupra cercetării în domeniul transportului INRETS)

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

Transportnet - University network (Transportnet - Rețea universitară)

<http://transportnet.org>

ELTIS (European Local Transport Information service - Serviciul european de informații privind transportul local)

<http://www.eltis.org>

ORGANIZAȚII INTERNAȚIONALE

The International Transport Forum (Forumul internațional al transportului, OCDE)

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

OCDE (Turism)

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

International Maritime Organisation (Organizația Maritimă Internațională, OMI)

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

International Air Transport Association (Asociația Internațională a Transporturilor Aeriene, IATA)

<http://www.iata.org>

International Civil Aviation Organisation (Organizația Aviației Civile Internaționale, OACI)

<http://www.icao.int>

Confederation of Organisations in Road Transport Enforcement (Confederația Organizațiilor de control în domeniul transportului rutier, CORTE)

<http://www.corte.be>

International Labour Organization (Organizația Internațională a Muncii, OIM)

www.ilo.org

United Nations Conference on Trade and development (Conferința Organizației Națiunilor Unite privind comerțul și dezvoltarea, UNCTAD)

<http://www.unctad.org>

HĂRȚI

Eurostat (Hărți statistice)

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

Agenția Europeană de Mediu (Grafice și hărți)

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

NOTE

Parlamentul European

Ghid practic — Transport și turism

Luxemburg: Oficiul pentru Publicații Oficiale ale Comunităților Europene

2009 — 46 p. — 21 x 21 cm

ISBN 978-92-823-2848-4

Doi: 10.2861/71970

Cum vă puteți procura publicațiile Uniunii Europene?

Publicații de vânzare:

- prin EU Bookshop (<http://bookshop.europa.eu>);
- de la librăria pe care o frecvențați, menționând titlul, editura și/sau numărul ISBN;
- contactând direct unul dintre agenții noștri de vânzări. Puteți obține datele de contact ale acestora vizitând <http://bookshop.europa.eu> sau trimițând un fax la +352 2929-42758.

Publicații gratuite:

- prin EU Bookshop (<http://bookshop.europa.eu>);
- la reprezentanțele sau delegațiile Comisiei Europene. Puteți obține datele de contact ale acestora vizitând <http://ec.europa.eu/> sau trimițând un fax la +352 2929-42758.

Rol

Departamentele pentru Politică sunt unități de cercetare care asigură consultanță de specialitate pentru comisii, delegații interparlamentare și alte organisme parlamentare.

Domenii politice

Agricultură și Dezvoltare Rurală
Cultură și Educație
Pescuit
Dezvoltare Regională
Transport și Turism

Documente

Vizitați site-ul web al Parlamentului European: <http://www.europarl.europa.eu/studies>

SURSE FOTO: iStock International Inc., Photodisk, Phovoir



Oficiul pentru Publicații

ISBN 978-92-823-2848-4

