

GENERALNI DIREKTORAT ZA NOTRANJO POLITIKO
TEMATSKI SEKTOR **B**
STRUKTURNA IN KOHEZIJSKA POLITIKA

PRAKTIČNI VODIČ



SL



***Europe Direct je služba za pomoč pri iskanju odgovorov
na vprašanja v zvezi z Evropsko unijo***

**Brezplačna telefonska številka (*):
00 800 6 7 8 9 10 11**

(*) Nekateri operaterji mobilne telefonije ne dovoljujejo vzpostavitve zveze s številkami 00 800 ali pa te klice zaračunavajo.

Veliko dodatnih informacij o Evropski uniji je na voljo na internetu.
Dostop je mogoč na strežniku Europa (<http://europa.eu>).

Kataloški podatki so navedeni na koncu te publikacije.

Luxembourg: Urad za uradne publikacije Evropskih skupnosti, 2009

ISBN 978-92-823-2844-6

doi: 10.2861/71218

Printed in Belgium

TISKANO NA BELEM PAPIRJU, KI NE VSEBUJE KLORA



GENERALNI DIREKTORAT ZA NOTRANJO POLITIKO
TEMATSKI SEKTOR B
STRUKTURNA IN KOHEZIJSKA POLITIKA

PRAKTIČNI VODIČ

Promet in turizem

AVTORJA

Nils DANKLEFSEN in Piero SOAVE, Tematski sektor B: strukturna in kohezijska politika, Evropski parlament

JEZIKOVNE RAZLIČICE

Izvirnik: EN

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

FOTOGRAFIJE

Shutterstock, iStockphoto, Evropski parlament

O UREDNIKU

Če se želite obrniti na tematski sektor ali se naročiti na njegov mesečni bilten, pišite na: poldep-cohesion@europarl.europa.eu

Rokopis končan aprila 2009.

Bruselj, © Evropski parlament, 2009.

IZJAVA O OMEJITVI ODGOVORNOSTI

Za mnenja, izražena v tem dokumentu, so odgovorni izključno avtorji in ne predstavljajo nujno uradnega stališča Evropskega parlamenta.

Razmnoževanje in prevajanje v nekomercialne namene je dovoljeno ob navedbi vira, če se predhodno obvesti založnika in se mu predloži kopija.

VSEBINA

■ PREDGOVOR.....	7
■ OZADJE.....	9
■ POT NAPREJ.....	19
■ O TEMATSKEM SEKTORJU.....	31
■ DODATNI VIRI.....	35
■ DODATNI VIRI INFORMACIJ.....	38





**„Koncept trajnosti mora biti osnova in
merilo evropske prometne politike“**

Iz resolucije Evropskega parlamenta z dne 12. februarja 2003 o beli knjigi Komisije:
„Evropska prometna politika za leto 2010: čas za odločitev“.





Spoštovani,

to priložnost bi rad izkoristil, da vam zaželim dobrodošlico v Evropskem parlamentu in vam posredujem nekaj informacij o zagotavljanju strokovne pomoči z notranjimi viri. Učinkovito parlamentarno delo se opira na strokovne, objektivne, visokokakovostne in aktualne informacije. V ta namen je bilo ustanovljenih pet oddelkov, ki so odgovorni za raziskave ter jih poznamo pod imenom tematski sektorji. Njihove dejavnosti zajemajo vsa področja pristojnosti Evropskega parlamenta. Pripravljajo visokokakovostne neodvisne raziskave, ki jih izvajajo sami ali pa zunanji strokovnjaki.

Tematski sektor B: kohezijska in strukturna politika je posebej zadolžen za pet področij politike: kmetijstvo in razvoj podeželja, kulturo in izobraževanje, ribištvo, regionalni razvoj ter promet in turizem. Zagotavlja zelo različna orodja, od poglobljenih analiz zapletenih zakonodajnih vprašanj do kratkih osnovnih informacij in celo delavnic, na katerih nastopijo strokovnjaki v živo. Ta orodja služijo za podporo delu parlamentarnih teles, bodisi kot neposredni prispevek k zakonodajnemu delu posameznega odbora bodisi kot splošne informacije za poslance na obiskih delegacij. Razen nekaj zaupnih dokumentov so vsa besedila, ki jih izdelata tematski sektor B: kohezijska in strukturna politika, na voljo na spletni strani Parlamenta v vpogled vsem poslancem in splošni javnosti.

V tej publikaciji so strnjene informacije o glavnih smereh razvoja politike na področju prometa in turizma v zadnjem parlamentarnem mandatu. Prav tako obravnavamo izzive, s katerimi se bosta prometna in turistična politika soočili v bližnji prihodnosti. Na koncu so predstavljene možnosti, ki jih nudi tematski sektor B glede notranje in zunanje strokovne pomoči.

Obilo užitkov ob branju!

Ismael Olivares Martinez
Direktor

Direktorat B: strukturna in kohezijska politika
Generalni direktorat za notranjo politiko Unije



PROMET: PRAVNA PODLAGA IN MEJNIKI

Prometna politika je omenjena v členu 3(1)(f) in naslovu V pogodbe o ES. V lizbonski pogodbi, ki še ni začela veljati, je prometna politika obravnavana v členu 4(2)(g) in naslovu VI o delovanju Evropske unije.

Države članice so že v rimskih pogodbah poudarile pomembnost skupne prometne politike, ki so ji posvetile poseben naslov. Promet je bil torej eno prvih področij skupne politike Skupnosti, čeprav je kljub prizadevanjem Komisije skupna prometna politika do druge polovice osemdesetih let le počasi napredovala.

- **1985:** Zakonodaja Skupnosti je imela prosto pot šele, ko je Evropski parlament začel postopek proti Svetu zaradi neukrepanja. V **sodbi** z dne 22. maja 1985 v **zadevi 13/83** je Sodišče Evropskih skupnosti Svet pozvalo, naj ukrepa na področju prometne politike.
- **1985: Bela knjiga o dokončni vzpostavitvi notranjega trga** je prinesla priporočila za zagotavljanje svobode opravljanja storitev in določila smernice za skupno prometno politiko za liberalizacijo in uskladitev prometnih politik v celotni Skupnosti.
- **1992:** Komisija je sprejela **belo knjigo o nadaljnjem razvoju skupne prometne politike**. Glavni poudarek je bil na odpiranju prevoznih trgov. Bela knjiga je hkrati tudi pomemben mejnik na poti k celovitemu pristopu, ki vključuje vse oblike prevoza in temelji na modelu „trajnostne mobilnosti“.
- **1996:** Sprejet je sklep o smernicah Skupnosti za razvoj vseevropskega prometnega omrežja.
- **2001:** V **beli knjigi „Evropska prometna politika za leto 2010: čas za odločitev“** (KOM(2001)370) je Komisija najprej analizirala težave in izzive evropske prometne politike, zlasti v pričakovanju takratne širitve EU na vzhod. Napovedala je znatno povečanje prometa, vključno s prometnimi zastoji in preobremenjenostjo, zlasti v cestnem in zračnem prometu, pa tudi povečanje zdravstvenih in okoljskih stroškov, kar naj bi resno ogrozilo konkurenčnost EU in cilje glede zaščite podnebja. Komisija je za spopadanje

s takšnimi gibanji in da bi pomagala zgraditi gospodarsko učinkovit, a okolju prijazen in družbeno odgovoren prometni sistem, predlagala sveženj 60 ukrepov. Predvideni ukrepi naj bi prekinili povezavo med gospodarsko rastjo in povečevanjem prometa ter uskladili neenako rast različnih oblik prevoza.

- **2004:** Revizija smernic za TEN-T glede na širitev EU.
- **2006:** Komisija je objavila vmesni pregled bele knjige o prometu iz leta 2001: Naj Evropa ostane v gibanju – trajnostna mobilnost za našo celino (KOM(2006) 314).

PROMET: CILJI IN DOSEŽKI

Mobilnost je eno od osrednjih načel Evropske unije. Evropska prometna politika je stičišče mnogih ključnih politik. Sestavljajo jo številni pomembni stebri, kot so industrijska, gospodarska, okoljska in socialna politika. Prometna politika je eden od osrednjih elementov lizbonske strategije in pomembno prispeva k ozemeljski in socialni koheziji EU.

Uspešno dokončanje evropskega notranjega trga, opustitev notranjih meja in vse nižje cene prevoza zaradi odpiranja in liberalizacije prometnih trgov, pa tudi spremenjenih proizvodnih sistemov in skladiščenja, so privedli do nenehne rasti na tem področju. A čeprav je prometni sektor z gospodarskega vidika izjemno uspešen in dinamičen, ima tudi vse več družbenih in ekoloških posledic, kar jasno kaže na vse večjo pomembnost **modela trajnostne mobilnosti**. Vendar pa je ta model trenutno **razpet med dvema različnima sklopoma ciljev**. Po eni strani je evropska prometna politika kot osrednji del konkurenčnega notranjega trga EU in kot podlaga za prosto gibanje ljudi namenjena ohranjanju cenovno poštene in



učinkovite mobilnosti ljudi in blaga, po drugi strani pa je treba obvladati povečanje prometa in zmanjšati njegove posledice, kot so prometne nesreče, bolezni dihal, hrup, okoljska škoda in prometni zastoji. Tretji pomemben steber evropske prometne politike je družbena razsežnost z vidika delovnih mest in delovnih pogojev, pa tudi v zvezi s pravicami potnikov ter zaščito in varnostjo v prometu.

Evropska prometna politika je od bele knjige iz leta 2001 o prometni politiki in vmesnega pregleda leta 2006¹ dosegla pomemben napredek, da bi bila kos izzivom trajnostne mobilnosti. Jasno se je izoblikoval pravni okvir evropskega prometa. Sprejeti so bili številni temeljni in včasih zelo sporni zakonodajni akti, npr.:

- oživitev železnic s prvim, drugim in tretjim svežnjem, predvsem z odpiranjem trga pa tudi z reševanjem vprašanja varnosti, medobratovalnosti in pravic potnikov;
- nove smernice za vseevropska prometna omrežja (TEN), ki so prednost namenile železnici, celinskim plovnim potem in pomorskemu prevozu;

¹ KOM(2001) 370; KOM(2006)314.

- programi za preusmeritev prometa, kakršna sta prvotni Marco Polo in sedanji Marco Polo II;
- nova direktiva o evrovinjeti², ki zadeva uskladitev plačil v vseh državah članicah in poenotenje metod za izračunavanje infrastrukturnih stroškov. Nova direktiva omogoča tudi večjo diferenciacijo pristojbin, saj se upoštevajo okoljski vidiki in zastoji, države članice pa so s tem dobile instrument za upravljanje prometa;
- trije svežnji za pomorsko varnost;
- pobuda za enotno evropsko nebo;
- nov pravni okvir za javni prevoz;
- vključitev letalstva v sistem trgovanja z emisijami toplogrednih plinov v EU;
- ustanovitev Evropske agencije za varnost v letalstvu (EASA), Evropske železniške agencije (**ERA**), **Evropske agencije za pomorsko varnost** (EMSA) in Izvajalske agencije za vseevropsko prometno omrežje (TEN-T EA);
- začetek treh ambicioznih tehnoloških projektov: satelitskega navigacijskega sistema Galileo, evropskega sistema za vodenje železniškega prometa (ERTMS) ter programa SESAR za izboljšanje infrastrukture za kontrolo zračnega prometa. Ti veliki evropski projekti so namenjeni učinkovitejšemu in varnejšemu upravljanju prometa v prihodnje;
- okrepitev pravic potnikov v civilnem letalstvu in železniškem prometu.

² Direktiva 2006/38/ES z dne 17. maja 2006.

Odbor TRAN je eden od najbolj obremenjenih odborov, kar zadeva postopke soodločanja, v katerih je Parlament pogosto izkoristil svoje pristojnosti sozakonodajalca. Zelo znana je na primer dvakratna zavrnitev t.i. pristaniškega svežnja, v številnih primerih pa je Parlament tudi uspešno spremenil celo vrsto predlogov Komisije. Parlament je poleg tega večkrat pozval k oblikovanju političnih pobud in pripravil podrobne predloge za evropsko prometno politiko. Mnoge od njegovih zahtev je Komisija upoštevala v svojih naslednjih zakonodajnih predlogih.

Kratek in splošen pregled prometne politike EU si lahko preberete v **Kratkem vodiču po Evropski uniji** Evropskega parlamenta, ki se redno posodablja. Podrobnejši pregled dejavnosti odbora TRAN v zadnjem zakonodajnem obdobju si lahko preberete v **poročilu o pregledu stanja**³ sekretariata odbora TRAN. O najpomembnejših dosežkih na področju prometne politike v zadnjem zakonodajnem obdobju pa si lahko preberete v zloženki „**Teme, pri katerih je imel Parlament odločilno vlogo**“.

PROMETNA POLITIKA – NEKAJ KLJUČNIH PODATKOV:

Namen spodnjih dejstev in števil je ponuditi pregled gospodarske, družbene in okoljske razsežnosti prometne politike. Ta nepopoln in kratek zbir predstavlja zgolj izhodišče. Če ni drugače navedeno, so uporabljeni viri Statistična žepna knjiga 2009 – Energetika in promet EU v številkah, uradni dokumenti

³ Evropski parlament: „Achieving sustainable, efficient and safe transport in Europe - The Committee on Transport and Tourism in action“ (Doseganje trajnostnega, učinkovitega in varnega prometa v Evropi – Delo Odbora za promet in turizem), Bruselj 2009.

Komisije, poročila Evropske agencije za okolje ter poročilo, ki so ga izdelale tri tematske skupine za trenutno razpravo o prihodnosti prometa.

Gospodarska razsežnost prometa

- Prevozne storitve predstavljajo 4,3 % skupne dodane vrednosti v EU, brez upoštevanja prevoza za lastne potrebe ter gradnje ali vzdrževanja prometne infrastrukture in prevoznih sredstev.
- Delež evropske logistične panoge je ocenjen na okrog 14 % BDP.

Razčlenitev po vrstah prevoza

- V prevozu tovora je leta 2007 na štiri vrste kopenskega prevoza (ceste, železnice, celinske plovne poti in naftovodi) v EU-27 odpadlo 2.650 milijard tkm. Cestni prevoz je predstavljal 72,7 %, železniški 17,1 %, celinske plovni poti 5,3 % in naftovodi 4,9 %. Če prištejemo še pomorski prevoz znotraj EU (okrog 1.575 milijard tkm) in letalski prevoz znotraj EU (okrog 3,1 milijarde tkm), se delež cestnega prevoza zmanjša na 45,6 %, železniškega prevoza na 10,7 %, celinskih plovni poti na 3,3 %, naftovodov na 3,0 %, pomorski prevoz predstavlja 37,3 % in letalski prevoz 0,1 % skupnega prevoza (vsi podatki se nanašajo na EU-27 v letu 2007).
- Kopenski prevoz potnikov je leta 2007 znašal 5.861 milijard pkm (ali 11.826 km na osebo). Avtomobili so predstavljali 80,0 %, motorna kolesa 2,6 %, avtobusi 9,2 %, železnice 6,7 % ter tramvaji in podzemna železnica 1,5 %



skupne količine pkm. Če k temu izračunu prištejemo letalski prevoz znotraj EU (okrog 571 milijard pkm leta 2006) in pomorski prevoz znotraj EU (okrog 41 milijard pkm), se delež avtomobilov zmanjša na 72,4 % in motornih koles na 2,4 %. Avtobusi potem predstavljajo 8,3 %, železnice 6,1 % ter tramvaji in podzemne železnice 1,3 %. Dve dodatni vrsti prevoza k razčlenitvi po vrstah prispevata, kot sledi: letalski 8,8 % in pomorski 0,6 % (vsi podatki se nanašajo na EU-27 v letu 2007).

- Prevoz blaga je od 1995 do 2007 naraščal za okrog 2,7 % letno, prevoz potnikov pa za okrog 1,7 % letno.
- Leta 2007 je bil cestni prevoz blaga (tkm) v EU-27 za 27 % višji kot leta 2000.

- Več kot 90 % zunanje trgovine Evropske unije poteka po morju in vsako leto se v pristaniščih EU natovori in iztovori več kot 3,7 milijarde ton blaga. Pomorski prevoz prek pristanišč EU naj bi se do leta 2018 povečal za 1,6 milijarde ton in dosegel 5,3 milijarde ton.
- Leta 2007 je bilo v EU-27 v uporabi 4.300 civilnih potniških letal, od katerih je skoraj 500 takih z več kot 250 sedeži. Ta podatek ne vključuje zasebnih letal, ki jih je več kot 30.000.

Promet in okolje

- Promet predstavlja približno tretjino končne porabe energije v 27 državah članicah EU in je trenutno največji porabnik končne energije. Cestni prevoz predstavlja 74 % skupne porabe, letalstvo 15 %, pomorski prevoz 7,8 %, železnice 2,2 % in celinske plovne poti 1,0 %. Prometni sektor je najhitreje rastoči sektor od leta 1990 in povzroči skoraj četrtno vseh emisij toplogrednih plinov EU-27.
 - Medtem ko so skupne emisije toplogrednih plinov (TGP) v EU-27 med letoma 1990 in 2005 padle za 7,9 %, v prometnem sektorju ni tako. V istem obdobju so emisije TGP iz prometa, ki so zajete v kjotskem protokolu, narasle za 27 %. Z obsežnim povečanjem emisij iz pomorskega prevoza (+58 %) in mednarodnega letalstva (+98 %) je bil med letoma 1990 in 2006 ocenjeni porast skupnih emisij iz prometa EU 36 %. Gibanja v prometnem sektorju torej spodkopavajo prizadevanja na vseh drugih področjih. Če v prometnem sektorju ne bi bilo tega nasprotnega trenda, bi se emisije TGP EU-27 med leti 1990 in 2005 zmanjšale za 14 %, namesto za 7,9 %.
- Leta 2006 je cestni prevoz predstavljal 71 % vseh emisij TGP iz prometa. Sledita pomorski in letalski prevoz s 15 % oz. 12 %. Če upoštevamo emisije iz elektrarn, ki proizvajajo elektriko za železniški prevoz, se delež železnic v skupnih emisijah poveča na 1,6 %.
 - Raziskave o potovanjih kažejo, da je velika večina voženj (97,5 %) krajša od 100 km. Kljub temu pa preostalih 2,5 % predstavlja več kot polovico vseh pk.
 - Polovica vseh voženj, ki jih opravijo državljani EU, je krajša od 5 km.
 - Leta 2007 je bilo v EU-27 229 milijonov osebnih avtomobilov.
 - Delež lastniških avtomobilov se je v EU-27 povečal za 22 % oziroma 52 milijonov avtomobilov.
 - Približno 30 % prebivalstva EU-15 ali skoraj 120 milijonov ljudi je izpostavljenih hrupu cestnega prometa, ki presega raven 55 dB(A).
 - Čep rav je pomorski prevoz še vedno energetsko najučinkovitejša vrsta prevoza na enoto prevoza, znašajo skupni zunanji stroški, ki jih povzroča pomorski prevoz prebivalcem sveta in okoljskim virom, okrog 300 milijard EUR letno (2006), pri čemer 21 % odpade na floto EU (64 milijard)⁴.
 - Mobilnost v mestih je odgovorna za 40 % emisij CO₂ iz cestnega prometa in do 70 % emisij drugih onesnaževal iz cestnega prometa.

⁴ Evropski parlament, „The external costs of maritime transport“ (Zunanji stroški pomorskega prevoza), Bruselj 2007.



- Na Danskem ali Nizozemskem je stopnja kolesarjenja več kot desetkrat višja kot v Franciji ali Združenem kraljestvu⁵.
- Rast mestnih območij v Evropi v zadnjih petih desetletjih spremlja tudi nekontrolirano širjenje mestnih površin. Od sredine petdesetih letih prejšnjega stoletja so se evropska mesta razširila za povprečno 78 %, število prebivalcev pa se je povečalo le za 33 %.
- V EU ima pet letališč⁶ več kot 400.000 letov (vzletov in pristankov potniških in tovornih letal) na leto. To pomeni več kot en let na minuto 18 ur na dan. Okrog 37 letališč v EU ima več kot 100.000 letov na leto.

Družbena razsežnost prometa

- Prevozne storitve predstavljajo 4,3 % skupne zaposlenosti v EU, brez upoštevanja prevoza za lastne potrebe ter gradnje ali vzdrževanja prometne infrastrukture in prevoznih sredstev.
- Leta 2005 je bilo v prometnem sektorju zaposlenih okrog 8,8 milijona ljudi. Okrog 10 % jih je delalo v železniški panogi, 2 % v pomorskem prevozu, 0,4 % na celinskih plovnih poteh, 5 % v letalskem prevozu in 30 % v pomožnih prevoznih dejavnostih (kot so ravnanje s tovorom, potovalne in prevozne agencije ter organizatorji potovanj). Cestni prevoz predstavlja okrog 50 % vse zaposlenosti

⁵ Na Danskem 936 km/osebo/leto, na Nizozemskem 848 v primerjavi s 75 v Franciji in Združenem kraljestvu ter samo 20 km km/osebo/leto v Španiji (EEA 2008, str. 31).

⁶ Paris-Charles de Gaulle, Frankfurt na Maini, London-Heathrow, Amsterdam-Schiphol in Madrid-Barajas.

v prometnem sektorju, pri čemer sta dve tretjini zaposleni v tovarnem sektorju in ena tretjina v potniškem sektorju.

- Gospodinjstva EU porabijo okrog 13,7 % prihodkov oziroma 949 milijard EUR za blago in storitve v zvezi s prometom, zaradi česar promet predstavlja drugo največjo postavko družinskega proračuna po stroških, povezanih s stanovanjem. Okrog ena tretjina tega zneska (310 milijard EUR) je bila porabljena za nakup vozil.
- Povprečna količina časa, ki ga posameznik nameni vožnji, naj bi znašala okrog 1,1 ure na dan in je na približno enaki ravni že zadnjih 40 let. Vseeno pa se je mobilnost ljudi v zadnjih nekaj desetletjih zaradi prehoda na hitrejšje vrste prevoza in prevoznih sredstev povečala.
- V dejavnostih, povezanih s pomorskim prevozom, je v Evropi zaposlenih 1,5 milijona ljudi. Okrog 70 % služb, povezanih z ladijskim prevozom, je na kopnem – v ladjedelništvu, projektiranju ladij, znanosti, inženiringu, elektroniki, ravnanju s tovorom in logistiki.

Prometna varnost

- Leta 2007 je v prometnih nesrečah umrlo 42.448 oseb (smrt v roku 30 dni). V primerjavi z letom 2000 se je število žrtev v prometnih nesrečah zmanjšalo za skoraj četrtino (24,8 %).

Promet in infrastruktura

- Omrežje TEN-T bo obsežno in raznoliko. Vključevalo bo 95.700 km cest, 106.000 km železniških tirov (od katerih jih bo 32.000 km namenjenih hitrim vlakom) in 13.000 km celinskih plovni poti. Vozlišča omrežja predstavlja 411 mednarodnih letališč in 404 večja pomorska pristanišča. Na podlagi podatkov držav članic bodo stroški dopolnjevanja in posodabljanja celotnega omrežja za obdobje 1996–2020 znašali 900 milijard EUR, od tega pa je treba 500 milijard EUR šele vložiti, in sicer v obdobju 2007–2020 (od tega 270 milijard EUR za prednostne osi in projekte).
- Leta 2005 je bilo v EU-27 v uporabi 215.000 km železniških tirov, od katerih je skoraj 50 % elektrificiranih.
- EU ima drugo najdaljšo obalo na svetu (136 000 km) za Kanado.





TURISTIČNA POLITIKA

Turizem svoje pravne podlage v pogodbi o EU še nima. To se bo spremenilo, ko bo začela veljati lizbonska pogodba, katere člen 195 določa, da ima Unija na področju turizma zakonodajne pristojnosti, tudi če gre za pristojnosti v zvezi z ukrepi za podporo (člen 6).

Več kot 90 % turističnih podjetij predstavljajo majhna podjetja, ki imajo enega do devet zaposlenih. V turističnem sektorju prevladujejo MSP, celoten sektor pa predstavlja 4 % BDP EU, pri čemer 2 milijona podjetij zaposluje 4 % celotne delovne sile (okrog 8 milijonov zaposlenih). Če upoštevamo povezanost turizma z drugimi gospodarskimi sektorji, se njegov prispevek k BDP poveča na 11 %, delež zaposlenih pa presega 12 % (24 milijonov delovnih mest)⁷.

Zaradi gospodarske teže je turistični sektor sestavni del evropskega gospodarstva, zato so potrebni ukrepi za pomoč pri njegovi organizaciji in razvoju. Turistična politika je z evropskega vidika tudi sredstvo za podporo splošnim političnim ciljem na področju zaposlovanja in rasti, poleg tega pa je turi-

zem del širše okoljske politike, kar je vse pomembnejši vidik te panoge.

Evropska turistična politika bi lahko precej prispevala k spopadanju s trenutno gospodarsko krizo. Februarja 2009 je Komisija med več kot 27.000 državljanov EU, starih najmanj 15 let, opravila anketo, ki je pokazala, da gre vsako leto na počitnice vsaj 50 % državljanov in da jih 48 % namerava preživeti počitnice v domači državi (v primerjavi s 43 % leta 2008). Štirje od desetih anketiranih, ki v letu 2009 načrtujejo počitnice, so menili, da imajo dovolj denarja za to (41 %), medtem ko je vsak deseti (11 %) navedel, da ima pri načrtovanju počitnic precejšnje finančne težave. Vseeno pa jih le 19 % leta 2009 skoraj zagotovo ne bo šlo na počitnice, kar je precej manj kot leta 2008 (32 %). 28 % tistih, ki bodo šli na počitnice, še ni bilo odločenih glede dolžine in kraja počitnic. Število ljudi, ki si sami uredijo počitnikovanje, se je zelo povečalo (56 %), v veliko primerih pa si pri tem pomagajo z internetom. Večina anketiranih (54 %) ima raje tradicionalne turistične kraje, le 28 % se jih odloči za nove destinacije. Za anketirane je ustrezno razmerje med kakovostjo in ceno (33 %) bolj pomembno od nizke cene (16 %). Polovica vseh Evropejcev gre na počitnice julija in avgusta. Zaradi finančnih razlogov upada zanimanje za zimske počitnice, saj se zanje ni odločilo 42 % anketiranih. Drugi (23 %) raje potujejo izven sezone. (Več podatkov lahko najdete v Barometru WTO, januar 2009.)

Po podatkih Eurostata 13/2009 se je v EU leta 2008 število prenočitev v hotelih EU v primerjavi z letom 2007 znižalo za 0,5 %, za ta padec pa so bili najbolj odgovorni tuji gostje (- 1,1 %). Z vidika prenočitev se je 70 % turistične dejavnosti odvilo v petih državah: Španiji (270 milijonov prenočitev), Italiji (247 milijonov), Nemčiji (219 milijonov), Franciji (204 milijoni) in Združenem kraljestvu (173 milijonov). Največji upad je bil zabeležen na Cipru (-4,8 %), v Grčiji (-4,6 %) in na Nizozem-

⁷ Za več informacij glej: poročilo „Tourism Highlights 2008“ Svetovne turistične organizacije.

skem (-4,1 %), druge države pa so precej napredovale: Slovaška (+7,7 %), Poljska (+4,7 %) in Litva (+4,6 %).

Čprav se je število turističnih prenočitev nekoliko zmanjšalo, se je število počitniških potovanj državljanov EU leta 2008 povečalo za 7,1 % (najbolj občutno v prvi polovici leta), čprav so večinoma trajala manj časa. Podoben trend (+1.6 %) je bil zabeležen v letalskem potniškem prometu, čprav je v zadnjih štirih mesecih leta prišlo do rahlega znižanja.

Konec leta 2007 je Parlament pozval Komisijo, naj oblikuje turistično politiko, ki bo temeljila na partnerstvu in bo Evropi omogočila, da postane najbolj priljubljena turistična destinacija z boljše označenim in okolju prijaznejšim turizmom. Samo-iniciativno poročilo o novi evropski turistični politiki med drugim poziva k hitrejšemu in cenejšemu izdajanju turističnih vizumov, zanesljivim, standardiziranim in posodobljenim statističnim podatkom, uskladitvi standardov kakovosti glede turistične nastanitve in k boljši zaščiti pravic potrošnikov in potnikov. Ker uredba št. 261/2004 velja le za letalski prevoz, je Parlament želel, da bi te pravice razširili tudi na uporabnike železniškega in pomorskega prevoza. V zvezi s tem lahko zadnje pobude Parlamenta, Sveta in Komisije zapolnijo vse preostale vrzeli (uredbe 1371/2007, KOM (2008) 816 in KOM (2008) 817).

Parlament je Komisijo tudi pozval, da poleg oblikovanja oznake „Evropa“, ki bi zajemala vse turistične destinacije EU, ki jih nudijo organizatorji potovanj, sprejme celo vrsto novih pobud, od razvoja medicinskega turizma, infrastrukture za turiste z omejeno mobilnostjo in „prevozne karte za mlade“ za Evropejce na študentskih izmenjavah Erasmus, do programa „Ulikses“ za turizem izven sezone za upokojece in kolesarske spominske poti vzdolž nekdanje železne zavese.





MED GOSPODARSKO KRIZO IN PODNEBNIMI SPREMEBAMI

Čeprav je bilo veliko ključnih zadev sprejetih že pred volitvami 2009, so tudi v novem zakonodajnem obdobju 2009–2014 pred odborom TRAN številni izzivi.

V prihodnjih razpravah odbora TRAN bosta imeli ključno vlogo dve temi, ki bosta verjetno tudi prevladovali. Najprej **vprašanje gospodarske recesije**. Zaradi sedanje finančne in gospodarske krize je prihodnost svetovnega gospodarstva zelo nepredvidljiva. Evropski prometni sektor je kriza že zelo prizadela, če pa bo trajala še naprej, se bo škoda le še stopnjevala. Manj trgovine pomeni manj prevoza. Ta preprost izračun potrjujejo tudi najnovejši podatki in novice iz različnih prevoznih panog in podjetij. Že zdaj je močno prizadet zlasti evropski sektor prevoza tovora, od ladijskih in letalskih prevoznikov do odpravnikov tovora in železnic, v okviru prevoza potnikov pa je zlasti prizadet sektor letalskega prevoza. Znižanja dohodkov v prihodnje bodo morda prispevala k nadaljnjemu upadu povpraševanja po mobilnosti, zlasti na področju turizma in prostega časa.

Sporna razprava na seji odbora TRAN marca 2009 o dodeljevanju slotov glede na gospodarsko krizo je že nakazala težave pri morebitnih ukrepih za prilagajanje v vseh prometnih sektorjih. Posledice krize je težko oceniti, saj še vedno ni celostne slike, zato je zelo pomembno natančno proučiti, kakšne posledice ima kriza v različnih prometnih sektorjih in v kolikšni meri so politike Skupnosti prilagojene izzivom prihodnosti.

Drugi poglobitni izziv predstavlja **slaba okoljska učinkovitost evropskega prometnega sistema**. Čeprav bo trenutna gospodarska kriza morda začasno zmanjšala povpraševanje po prevozu, Evropska agencija za okolje (EEA) v zadnjem poročilu⁸ opozarja, da trendi v prometnem sektorju kažejo v napačno smer. Podatki in trendi, ki so predstavljeni v poročilu in so bili na kratko omenjeni zgoraj, so skrb zbujajoči in poudarjajo potrebo po takojšnjem in daljnosežnem ukrepanju, zlasti kar zadeva spopadanje z emisijami toplogrednih plinov iz prometa, pa tudi z onesnaženjem zraka, hrupom in izginjanjem habitatov.

8 Poročilo EEA št. 3/2009, „Transport at a crossroads“ (Promet na razpotju). TERM 2008: kazalniki za promet in okolje v Evropski uniji, Kopenhagen 2009.

Od tega, kako se bo politika EU, tudi prometna, odzvala na gospodarsko krizo, je odvisno, kako uspešni bomo pri spopadanju s podnebnimi spremembami. Čeprav bo imela gospodarska kriza nadaljnje hude posledice za evropsko gospodarstvo in družbo, na splošno velja za začasno krizo. Toda z znanstvenega vidika zdaj ni več dvoma, da bodo imele podnebne spremembe – če se z njimi odločno in hkrati ne spopademo v vseh sektorjih - nepovratne in uničujoče posledice. Zato je Evropski parlament v resoluciji z dne 4. februarja 2009 z naslovom „**2050: Prihodnost se začne danes – priporočila za prihodnjo celovito politiko EU o podnebnih spremembah**“⁹ poudaril, „da se je treba spoprijeti s spremembo podnebja in njenimi učinki s političnimi in izobraževalnimi ukrepi na podlagi dolgoročne perspektive ter da je treba usklajeno izvajati strateške odločitve in jih ne podrediti kratkoročnim političnim ciljem“.

Gospodarska kriza je lahko tudi izhodišče in priložnost za daljnosežne spremembe politike za bolj trajnostno gospodarstvo, ki bo evropskim podjetjem v prihodnjih letih ponudilo nove poslovne priložnosti. Hkrati je to tudi priložnost za spretje že dolgo pričakovanih sprememb za celovit in trajnosten evropski prometni sistem, k čemur je pozvala EEA.

Delo novega odbora TRAN bo poleg omenjenih dveh poglavitnih izzivov v veliki meri odvisno od:

- delovnega programa nove Komisije,
- ključnih zadev, ki so že v obravnavi.

⁹ EP je v tem končnem poročilu začasnega Odbora za podnebne spremembe, ki je predlagal ustrezne ukrepe na vseh ravneh, predstavil tudi številna priporočila za prihodnje ukrepe v prometnem sektorju (točke 77 do 106).

V nadaljevanju so opisana nekatera ključna vprašanja, ki naj bi bila obravnavana v prihodnje.

POMEMBNA AKTUALNA VPRAŠANJA

Evrovinjeta

Marca 2009 je Evropski parlament v prvem branju sprejel predlog za pregled direktive o evrovinjeti, ki se ukvarja predvsem z internalizacijo zunanjih stroškov pri prevozu težkega tovora. Evropski parlament je načeloma podprl pristop Komisije. V prihodnje morajo pristojbine za tovorna vozila s težo nad 3,5 ton temeljiti ne le na stroških infrastrukture, ampak tudi na stroških onesnaževanja zraka in hrupa, ki ga povzročajo. Parlament meni, da je treba omogočiti tudi zaračunavanje pristojbin tovornjakom za zastoje v konicah na preobremenjenih cestah, čeprav besedilo ne vključuje posebnih metod izračunavanja ali zamejitev za zastoje.

Če se bo odbor TRAN odločil nadaljevati z drugo obravnavo besedila, bo do nje prišlo v novem zakonodajnem obdobju.

Okolju prijaznejši prometni sveženj

Internalizacija zunanjih stroškov v prometnem sektorju na splošno velja za enega od največjih izzivov, s katerimi se bo morala evropska prometna politika soočiti v prihodnjih letih.

Marca 2009 je Parlament sprejel resolucijo, v kateri je kritiziral Komisijo, ker nima celovite strategije za doseganje „okolju prijaznejšega prometa“ in uporabnega modela za ocenjevanje zunanjih stroškov, kot so na primer okoljske posledice



prometa. Namen svežnja Komisije za „okolju prijaznejši promet“ je pomagati EU pri doseganju podnebnih in energetskih ciljev. Sveženj vsebuje več sporočil, katerih cilj je spodbuditi trajnostni promet in omogočiti, da se dejanski stroški prevoza odražajo v njihovi končni ceni.

Resolucija Parlamenta opozarja, da Komisija ni oblikovala in ponudila splošno uporabnega, preglednega in razumljivega modela za ocenjevanje celotnih zunanjih stroškov. Komisija ni analizirala učinka posameznih vrst prevoza in je zaenkrat predlagala praktično le zakonodajo za težka tovorna vozila. Parlament je zato Komisijo pozval, naj ukrepa brez odlašanja: prvič, naj pripravi konkretne predloge za vse vrste prevoza, in drugič, naj predstavi celovit načrt za izračunavanje in zaračunavanje zunanjih stroškov in ocenjevanje njihovega vpliva na podlagi razumljivega modela. Prej omenjeno poročilo EEA kaže, da so usklajeni politični ukrepi za posamezne prevozne sektorje potrebni bolj kot kdaj koli prej.

Polno delovanje projektov Galileo, SESAR in ERMTS

EU je v zadnjih letih začela nekaj ambicioznih tehnoloških projektov, kot so satelitski navigacijski sistem Galileo, evrop-

ski sistem za vodenje železniškega prometa (ERTMS) in program SESAR za izboljšanje infrastrukture za kontrolo zračnega prometa. Ti veliki evropski projekti so namenjeni učinkovitejšemu in varnejšemu upravljanju prometa v prihodnje, niso pa še operativni. Potrebno je še precej dela in verjetno dodatnih razprav v ustreznih odborih (promet in industrija).

Program Galileo s 30 sateliti in pripadajočo kopensko infrastrukturo naj bi v celoti stekel leta 2013. Za polno delovanje drugih dveh projektov bo potrebno več časa.

Mestni promet

Iskanje rešitev za mestni promet na ravni EU postaja vse bolj pomembna prednostna naloga evropske prometne agende. 80 % evropskega prebivalstva živi na mestnih območjih, več kot 60 % na območjih z več kot 10.000 prebivalci, ta trend pa se še povečuje. Mestni promet prispeva 40 % emisij CO₂ in 70 % emisij ostalih onesnaževal, ki so posledica cestnega prometa. Zato imajo mestna območja velik potencial za večjo energetsko učinkovitost in zmanjšanje emisij iz prometa. Preusmerjanje proti trajnostnemu prometu ne bo zgolj olajšalo nasičenih in onesnaženih mest, pač pa bo tudi veliko prispevalo k zmanjšanju emisij toplogrednih plinov. Evropska zako-

nodaja že zelo vpliva na mestni promet, čeprav na ravni EU zanj še vedno ni posebne strategije.

Leta 2007 je Komisija predstavila zeleno knjigo o mobilnosti v mestih¹⁰ in se v njej dotaknila vprašanja, kako ustvariti novo kulturo mobilnosti v mestih, ki bo gospodarski razvoj krajev in mest ter pripadajoče potrebe po mobilnosti uskladila s potrebami po za življenje prijetnih mestih in zaščiti okolja. V pričakovanju naslednjega koraka v obliki akcijskega načrta je Evropski parlament o zeleni knjigi 9. julija 2008 sprejel resolucijo. Ker Komisija ni predlagala nobenega osnutka akcijskega načrta in zaradi časovnih omejitev, ki jih predstavljajo evropske volitve junija 2009, se je Parlament odločil, da bo pripravil novo samoiniciativno poročilo s konkretnimi ukrepi za mestni promet na evropski ravni. Priporočila Parlamenta vključujejo predloge za uvedbo in splošno uporabo načrtov za trajnostni mestni promet v somestjih z več kot 100.000 prebivalci, izvedbo programa za izboljšanje statističnih podatkov in zbirk podatkov o mobilnosti v mestih pri Eurostatu ter ustanovitev opazovalne skupine za mobilnost v mestih. Parlament je poudaril tudi potrebo po večji finančni podpori EU.

Razprave o mobilnosti v mestih se bodo nadaljevale tudi v novem zakonodajnem obdobju.

Od prostega gibanja brez meja do enotnega neba

Izkazalo se je, da je zračne meje EU težje odpraviti kot kopenske. Komisija je z delom začela jeseni 1999, in sicer s sporo-

čilom o vzpostavitvi enotnega evropskega neba¹¹. Zakonodajni postopek soodločanja Parlamenta in Sveta se je končal aprila 2004, ko so začele veljati štiri uredbe: okvirna uredba št. 549/04, uredba o zagotavljanju navigacijskih služb zračnega prometa, uredba o organiziranosti in uporabi zračnega prostora ter uredba o interoperabilnosti evropske mreže za upravljanje zračnega prometa.

Čeprav Parlament priznava, da konkurenčna pravila iz pogodbe ne veljajo za letalski promet, si je vseeno uspešno prizadeval za ustanovitev posvetovalnega odbora o tehničnih vidikih vzpostavitve enotnega neba in vključitvi kazni v primeru neskladnosti s pravili. Zagotovil je tudi nekaj sodelovanja med civilnimi in vojaškimi uporabniki.

V šestem zakonodajnem obdobju je bilo soočanje z največjim izzivom pospešitve oblikovanja enotnega evropskega neba delno uspešno. Vprašanje za ustni odgovor Odbora za promet za Komisijo z razpravo na plenarnem zasedanju 4. septembra 2007 je zadevalo eno od temeljnih tem: potrebo po ukinitvi pristopa od spodaj navzgor, po katerem so bile države članice zadolžene za oblikovanje funkcionalnih blokov zračnega prostora (zračne poti, optimizirane z vidika organizacije prometa tako, da se zmanjšajo tako poraba kot emisije toplogrednih plinov), ter odločitev za bolj proaktiven pristop EU. Komisija je nato razglasila prehod na drugo fazo na podlagi učinkovitosti in mehanizmov za razvoj enotnega evropskega neba.

Komisija je hkrati naredila korak v smeri bolj trajnostnega in učinkovitejšega letalstva (KOM 2008/389). Skupni tehnološki program SESAR (sprva SESAME) se je začel pod okriljem organizacije Eurocontrol in s sredstvi Komisije za TEN-T. Do leta 2013 bodo v okviru programa razvili sodoben evropski sistem

¹⁰ Zelena knjiga: Za novo kulturo mobilnosti v mestih – KOM(2007)0551.

¹¹ KOM (1999)614



upravljanja letalskega prevoza, ki bi moral odpraviti trenutne težave z razdrobljenostjo nacionalnih sistemov upravljanja zračnega prevoza. Obseg letalskega prevoza se je v zadnjem desetletju povečal za več kot 50 %. Organizacija Eurocontrol ocenjuje, da se v Evropi opravi okrog 8,5 milijonov letov na leto (do leta 2020 naj bi številka narasla na 17 milijonov). Ob najbolj zasedenih dnevih lahko številka doseže tudi do 30.000 letov, ki povezujejo okrog 130 letališč; 80 % letov poteka v Evropi. Povprečna dolžina leta je 826 km. Leta 2007 je bilo zabeleženih več kot 790 milijonov potnikov, od katerih jih je 520 milijonov potovalo znotraj Evrope, in 12,5 milijona ton prepeljanega tovora. Od vzpostavitve enotnega trga leta 1993 je na trg vstopilo 30 novih ponudnikov letalskih storitev (predvsem nizkocenovnih prevoznikov, ki svoje zmogljivosti povečujejo za 25 % letno).

Junija 2008 je bil predlagan pregled enotnega neba (SES-II), v okviru katerega bi morala Evropska agencija za varnost v letalstvu (EASA), ki deluje od leta 2003 in ima sedež v Kölnu (sestavljajo jo tudi štiri države nečlanice EU), zagotoviti najvišjo možno raven zaščite okolja in se spopasti z najpomembnejšimi varnostnimi vprašanji (pregledi, usposabljanje in programi standardizacije, standardna spričevala o plovnosti, izdaja dovoljenj za operaterje iz tretjih držav in nadzor varnosti njihovih plovil v skladu s programom SAFA).

Parlament je v poročilu, ki je bilo sprejeto 25. marca 2009, podprl dva zakonodajna osnutka, ki ju je Komisija predlagala v okviru drugega zakonodajnega svežnja o enotnem nebu (2008): predlog spremembe uredbe o enotnem evropskem nebu in predlog spremembe uredbe o Evropski agenciji za varnost v letalstvu. EP se v zgoraj omenjenem poročilu o delovanju in trajnosti evropskega letalskega sistema strinja zlasti s predlogom, da bi agenciji EASA dovolili, da spremlja celoten evropski letalski sistem. Poročilo je potrdilo kompromisno

rešitev, za katero si je prizadeval Parlament, zlasti kar zadeva cilje Skupnosti glede uspešnosti (na ključnih področjih varnosti, okolja, zmogljivosti in donosnosti), ki jih je Komisija sprejela po posvetu z zadevnimi nedržavnimi akterji. Določila je tudi zavezujoče cilje za ponudnike storitev zračne navigacije in vzpostavila oblikovanje funkcionalnih blokov zračnega prostora (FAB). Na splošno se bo to odražalo v prožni mreži homogenih blokov, ki bodo prilagojeni potrebam zračnega prometa in bodo segali onkraj nacionalnih meja.

Ob koncu šestega zakonodajnega obdobja EP napoveduje, da bo drugi zakonodajni sveženj o enotnem nebu za evropsko nebo pomenil to, kar pomeni schengenski sporazum za prosto gibanje oseb v EU. Parlament bo moral v naslednjem obdobju res zagotoviti, da se bo koncept enotnega neba uveljavil z vsemi svojimi različnimi elementi, vključno s tehnološkim vidikom SESAR. Ustanoviti je treba bolj neposredno omrežje poti, da se izboljša učinkovitost letalskih prevoznikov, zmanjšajo njihove emisije in poveča zmogljivost zračnega prostora. V tem oziru bo imenovan koordinator funkcionalnih blokov zračnega prostora, ki bo po vzoru sedanjih osmih koordinatorjev za TEN-T Parlamentu poročal vsake tri mesece. Ustanovna uredba je že določila časovni razpored za izvedbo načrtovanih ukrepov. EP meni, da je treba v ustreznem časovnem roku predstaviti izvedbena pravila, ter je pozval k pripravi doslednega programa priprave izvedbenih

pravil, ob upoštevanju vrstnega reda njihove pomembnosti in medsebojne povezanosti. EP je predlagal, da bi se morale vse strani zavezati k uskladitvi političnih zavez za tehnološki okvir in pospešitvi postopka za vzpostavitev enotnega evropskega neba ob polnem upoštevanju razvojne stopnje projekta SESAR in z namenom, da bi od leta 2014 lahko v polni meri izrabili vse koristi izvajanja tega projekta.

Osemnajst mesecev po začetku veljavnosti nove uredbe bo morala Komisija Parlamentu in Svetu predložiti poročilo z oceno pravnih, varnostnih, panožnih, gospodarskih in družbenih posledic enotnega neba ob upoštevanju razvoja FAB in razpoložljive tehnologije. **Podobno referenčno obdobje je določeno za doseganje ciljev načrta izvedbe. Parlament bo moral v naslednjem mandatu spremljati tudi ustanovitev neodvisnih nacionalnih nadzornih organov v skladu z zahtevami enotnega neba o varnosti in učinkovitosti ter svetovalnega telesa zainteresiranih skupin za zračno varnost za svetovanje Komisiji.**

Pravice potnikov

Tik pred koncem tekočega mandata je Parlament v prvi obravnavi sprejel predloge Komisije o pravicah potnikov v avtobusnem in pomorskem sektorju, vključno s pravicami potnikov z omejeno mobilnostjo in invalidnih potnikov.

Ti predlogi so sestavni del cilja Komisije, da bi razširili pravice potnikov v letalskem in železniškem sektorju tudi na druge vrste prevoza. Cilj predloga je določiti pravice potnikov zato, da bi s tem izboljšali privlačnost teh oblik prevoza in zaupanje vanje, pa tudi da bi se zagotovili enaki konkurenčni pogoji za letalske prevoznike iz različnih držav članic in za različne oblike prevoza. Če se bo odbor TRAN odločil nadaljevati

z drugo obravnavo besedila, bo do nje prišlo v novem zakonodajnem obdobju.

Komisija je poleg tega že razglasila svojo namero, da v drugi polovici leta 2009 objavi poročilo s pregledom razmer na področju pravic potnikov v letalskem sektorju, kar je odbor TRAN že dolgo in večkrat zahteval.

Prenos in izvajanje obstoječe zakonodaje

Parlament je v več resolucijah o boljši pripravi zakonodaje izrazil svojo željo, da bi pobliže spremljal prenos in izvajanje sprejete zakonodaje, zlasti prek parlamentarnih odborov.

Odbor TRAN se v primerjavi z drugimi odbori sooča s številnimi zakonodajnimi predlogi. Kot je bilo že omenjeno zgoraj, so bili nedavno sprejeti glavni deli prometne zakonodaje EU, vendar nekateri dokumenti še vedno čakajo na ustrezen prenos ali izvajanje v številnih državah članicah (npr. pomor-



ska varnost in železniški svežnji). Za odbor TRAN bo v prihodnje poleg poročil o novi zakonodaji vse bolj pomemben tudi nadzor izvajanja obstoječe zakonodaje Skupnosti. Eden od možnih načinov za to bi bila določitev t.i. poročevalcev o izvajanju ali določitev rednega časa za vprašanja posebej za izvajanje in prenos, kakor je bilo dogovorjeno na konferenci predsednikov septembra 2008.

PRIČAKOVANE NOVE ZADEVE

Prihodnost prometa

Evropska Komisija je nedavno sprožila razpravo o pglavitnih izzivih in priložnostih prometnega sektorja na dolgi rok (20 do 40 let). Komisija je najavila izdajo sporočila o srednjeročnih napovedih, ki ga namerava sprejeti poleti 2009.

Marca 2009 so tri tematske skupine o gospodarstvu in družbi, okolju in tehnologiji ter infrastrukturi in logistiki pripravile prvo poročilo, ki vključuje tudi možen razvoj dogodkov do leta 2050 in opisuje možne trende in izzive v prometu, kot so vse večja globalizacija in povpraševanje po mobilnosti, urbanizacija, staranje, podnebne spremembe, onesnaževanje in prometni zastoji.

Prodorne spremembe v energetiki, prevozu in komunikacijskih tehnologijah bodo spremenile življenja ljudi na verjetno pozitiven način, a bodo imele tudi potencialno negativne učinke na prometni sistem. Prometna politika EU se bo morala na te izzive odzvati z novimi političnimi pobudami. Ko se bo obdobje trenutne bele knjige leta 2010 izteklo, lahko to sporočilo velja za prvi korak k naslednjemu obdobju. Še vedno je prihodnost prometa zelo nepredvidljiva. Medsebojni vplivi

gonilnih sil povpraševanja po prevozu so zapleteni, napovedovanje tehnološkega razvoja je zelo težavno in nemogoče je enostavno predvideti zunanje dejavnike, kot so gospodarski ali geopolitični razvoj dogodkov ali vpliv podnebnih sprememb. Kljub temu pa obstaja široko soglasje, da je prometna politika EU prišla do točke prehoda k novemu prometnemu sistemu in se mora zdaj soočiti z vsemi izzivi, ki jo čakajo v prihodnosti. Glede tega je opazno široko soglasje, da Evropska unija potrebuje jasno srednje- in dolgoročno vizijo zelenega evropskega trajnostnega prometnega sistema. Ta vizija bi morala vsebovati predstave in predloge o:

- prihodnjih potrebah po mobilnosti in njenih gonilnih silah;
- za bivanje prijetnih mestih in novi kulturi mobilnosti v mestih;
- mobilnosti posameznika, ki je neodvisna od konvencionalnih virov energije;
- tehničnih možnosti za razvoj nove generacije pogonskih sistemov in vmesno pripravo ustreznih prehodnih obdobj;
- prehodu k celostnemu prometnemu sistemu;
- prihodnji politiki prometne infrastrukture;
- zunanjih stroških, shemah za zaračunavanje in ukrepih za večjo učinkovitost;
- odpiranju, organizaciji in regulaciji prihodnjih prevoznih trgov;

- razumevanje in upravljanje gonilnih sil povpraševanja po prevozu;
- spremembah vedenja;
- boljših informacijskih tehnologijah za bolj učinkovito rabo in povezovanje prometnih omrežij;
- varnosti in varovanju;
- srednje- in dolgoročnih prednostnih nalogah pri raziskavah in tehnološkem razvoju na področju prometa.

Ta pomembna razprava se je šele začela in se bo intenzivno nadaljevala tudi v novem zakonodajnem obdobju.

Prihodnost omrežja TEN-T

Februarja 2009 je bila izdana zelena knjiga o pregledu politike TEN-T¹², s katerim naj bi ukrepe Skupnosti prilagodili novim izzivom, ki so pred EU, zlasti kar zadeva boj proti podnebnim spremembam, družbene in gospodarske cilje lizbonske strategije in vlogo EU kot mednarodnega akterja, da se izboljšajo povezave med infrastrukturo EU in infrastrukturo njenih sosed in ostalega sveta. Komisija je predlagala okrepitev povezanosti omrežja z omogočanjem boljše uporabe kombiniranih oblik prevoza, tako za potnike kot za tovor, optimiziranjem rabe pametnih prevoznih sistemov in spodbujanjem tehnoloških inovacij.

Od leta 2007 je Parlament pozival Komisijo, naj nemudoma začne z delom na področju določanja dolgoročnih ciljev in

odgovorov (za obdobje po letu 2010), da bi oblikovala celovit pristop za prihodnjo evropsko prometno politiko. Aprila 2009 je Parlament v odgovor na zeleno knjigo Komisije sprejel resolucijo o tej temi, v kateri je poudaril pomen analize stroškov in koristi, trajnosti ter evropske dodane vrednosti čezmejnih infrastrukturnih projektov. EP glede tega meni, da so z ekološkega in gospodarskega stališča prometni sistemi, ki omogočajo uporabo različnih prevoznih sredstev na določeni poti, pogosto edina uresničljiva in trajnostna možnost za prihodnost. Resolucija poziva države članice, naj povežejo zelene koridorje, omrežja za železniški prevoz tovora, vseevropsko železniško tovorno omrežje (TERFN), koridorje evropskega sistema za upravljanje železniškega prometa (ERTMS), pomorske avtoceste, kot je prevoz po morju na kratkih razdaljah, ter obstoječe plovne poti z veliko zmogljivostjo v intermodalni koncept TEN-T na podlagi načrtovanih ukrepov v prid načinom prevoza, ki so prijaznejši do okolja, porabljajo manj nafte in so varnejši. EP podpira celovit pristop in meni, da sta mreža Eurovelo in kolesarska pot ob železni zavesi pomembni priložnosti za spodbujanje evropske čezmejne kolesarske infrastrukture. Zahteva pa več pozornosti za regionalne večnacionalne železniške povezave.

Parlament je v luči vmesnega pregleda finančnega okvira EU ter trenutne razprave o načrtu EU za obnovo zapisal, da so naložbe v prometno infrastrukturo le eden od pomembnih načinov za reševanje gospodarske in finančne krize. EP je zato pozval Komisijo, naj pospeši infrastrukturne projekte, ki so povezani z omrežjem TEN-T in se financirajo iz strukturnih in/ali kohezijskih skladov.

Parlament je tudi pričakoval več skladnosti v Svetu med zahtevami za projekte TEN-T in odločitvami o proračunih za TEN-T ter pozval države članice, naj znova določijo svoje naložbene

¹² KOM (2009)44

prednostne naloge, da se pospešijo projekti TEN-T, ki so v njihovi pristojnosti, zlasti čezmejni odseki.

Parlament je zato podprl ponoven razmislek držav članic o proračunu TEN-T v okviru vmesnega pregleda finančne perspektive v letih 2009-2010.

Razprava o prihodnosti omrežja TEN-T in obliki financiranja tega omrežja od leta 2014 naprej bo zelo verjetno ena od ključnih razprav v novem zakonodajnem obdobju.

Strategija za pomorski promet do 2018

Januarja 2009 je Komisija predstavila sporočilo o glavnih strateških ciljih evropskega pomorskega prometnega sistema do leta 2018¹³, v katerem je navedla glavne strateške možnosti za evropski prometni sistem v obdobju do leta 2018. V sporočilu so navedena ključna področja ukrepanja, vključno s številnimi izzivi, ki zahtevajo odziv, kot so:

- *Prihodnost ladijskega prometa EU na globaliziranih trgih:* Kako se soočiti z vse večjim pritiskom konkurence v mednarodnem ladijskem prometu in kako doseči enake konkurenčne možnosti za pomorski prevoz? Kako lahko EU postane gonilna sila za prehod na celovit mednarodni regulativni okvir za ladijski promet?
- *Človeški viri, mornarstvo ter pomorsko znanje in spretnosti:* Spopadanje z vprašanji, kakršno je vse večje pomanjkanje poklicnih pomorščakov. Morebitni ukrepi se osredotočajo na to, da bi pomorske službe naredili bolj privlačne,

izboljšali zaposljivost pomorščakov, olajšali vseživljenjske poklicne priložnosti v pomorskih grozdih in izboljšali podobo ladijskega prometa. Drugi predvideni ukrepi so izvajanje Konvencije ILO o delu na morju iz leta 2006 in izboljšanje izobraževanja in usposabljanja za posadko.

- *Kakovosten ladijski promet:* Opisani so številni ukrepi EU za okolju prijaznejši ladijski promet, da se zagotovijo dolgoročni cilji „nič odpadkov, nič emisij“. Razpravlja se tudi o ukrepih za izboljšanje pomorske varnosti in o možnostih za boljšo pomorsko zaščito za preprečevanje terorizma in piratstva.
- *Potencial pomorskega prevoza na kratkih razdaljah:* Kako se soočiti z napovedanim povečanjem obsega pomorskega prevoza? Kako zagotoviti pravo mešanico ukrepov, da bodo pristanišča lahko učinkovito igrala svojo vlogo prehoda? Možne rešitve, o katerih se je razpravljalo, vključujejo vzpostavitev evropskega prostora za pomorski prevoz brez meja, polno izvajanje projekta pomorskih avtocest



¹³ KOM(2009) 8 konč-

ter spodbujanje posodabljanja in širjenja pristanišč in povezovalne infrastrukture v zaledju prek pravih pogojev, ki bodo pritegnili naložbe, in prek programov EU za financiranje.

- *Pomorske raziskave in inovacije:* Komisija predlaga spodbujanje inovacij ter tehnološkega raziskovanja in razvoja v ladijskem prometu, da se izboljša energetska učinkovitost ladij, zmanjšajo posledice za okolje in omogoči boljša kakovost življenja na morju. Predlagana je tudi vzpostavitev referenčnega okvirja za izvajanje storitev "e-pomorstva" na evropski in svetovni ravni.

Komisija bo v naslednjih petih letih zelo verjetno predstavila veliko predlogov v zvezi s ključnimi akcijskimi področji, ki so bili navedeni v zgornjem sporočilu.





O NAS

Tematski sektorji so raziskovalni oddelki, ki podpirajo parlamentarna telesa pri izvajanju njihovih zakonodajnih in institucionalnih nalog. Ustanovljeni so bili leta 2004 s sklepom predsedstva, da bi v parlamentarne dejavnosti vključili raziskave in izboljšali podporo odborom. Glavni cilj je zagotoviti vsa potrebna orodja za boljšo pripravo zakonodaje. Trenutno obstaja pet tematskih sektorjev, ki zajemajo vsa področja pristojnosti parlamentarnih odborov in drugih teles: gospodarsko in znanstveno politiko (tematski sektor A), strukturno in kohezijsko politiko (tematski sektor B), državljske pravice in ustavne zadeve (tematski sektor C), proračunske zadeve (tematski sektor za proračun), zunanje odnose (tematski sektor za zunanje odnose).

Tematski sektor B: strukturna in kohezijska politika zajema kmetijstvo in razvoj podeželja, kulturo in izobraževanje, ribištvo, regionalni razvoj ter **promet in turizem**.

NOTRANJA ALI ZUNANJA STROKOVNA POMOČ

Strokovno mnenje lahko pripravijo notranji ali zunanji izvedenci. Na zahtevo parlamentarnega odbora tematski sektor B preuči, ali je možno pripraviti izvedensko mnenje z notranjimi viri. Pomemben del predloženih dokumentov izdelajo uradniki tematskega sektorja B. Če to ni mogoče, tematski sektor sproži konkurenčne javne razpise, ki se med seboj razlikujejo glede časovnega okvira in zapletenosti. Organizirajo in vodijo jih uradniki tematskega sektorja B dosledno skladno s pravili finančne uredbe – pregledno, nediskriminatorno in v skladu z načeli dobrega finančnega poslovanja.

KAJ NUDIMO

Tematski sektor B nudi širok nabor raziskovalnih storitev po meri, ki so prilagojene potrebam Odbora za promet in turizem. V nadaljnjem besedilu boste našli kratke opise predlaganih možnosti.

Sestavki

Sestavki so kratki prispevki o vprašanjih, ki so povezana z delom Odbora za promet in turizem in/ali aktualnimi zadevami. To orodje se najpogosteje uporablja za spodbujanje razmišljanj poslancev pri pripravi poročila, kadar delegacija pripravi uradni obisk ali pri organizaciji večjih dogodkov, ki so povezani z evropskimi vprašanji.

Notranje sestavke pripravi tematski sektor B v zelo kratkem času in z visoko stopnjo prilagodljivosti. Za izdelavo sestavkov se lahko najame tudi zunanje strokovnjake (za zelo tehnična ali malo raziskana področja). Ti so izbrani na javnih razpisih.

Študije

Študije so bolj poglobljeni prispevki, ki so običajno povezani s pričakovanim zakonodajnim predlogom ali samoiniciativnim poročilom. To orodje se najpogosteje uporablja. Študije pripravijo strokovnjaki, ki jih izbere tematski sektor B na javnem razpisu. Zaradi svoje pogodbene narave terja to orodje daljše časovno obdobje. Študije so običajno predstavljene Odboru za promet in turizem, občasno pa so tudi izhodišče za javne predstavitve, pri katerih lahko prav tako pomaga tematski sektor B.

Ocene učinka

Odbori lahko zahtevajo ocene učinkov vsebinskih sprememb zakonodajnih predlogov, kadar je to primerno in potrebno za zakonodajni postopek. Lahko zahtevajo tudi oceno učinkov izvajanja evropske zakonodaje v različnih državah članicah. Te ocene opravijo zunanji strokovnjaki.

Delavnice

Namen delavnic je zagotoviti neodvisno strokovno pomoč v obliki pisnih prispevkov, ki so predstavljeni ustno in o katerih se nato razpravlja s poslanci in drugimi strokovnjaki. V zvezi z delavnicami se lahko zahtevajo tudi sestavki in študije, ki služijo kot podlaga za razpravo v odboru.

Strokovni odbori

Strokovni odbor je skupina zunanjih strokovnjakov, ki za poslance pripravlja redne pisne prispevke, večinoma v obliki kratkih povzetkov. Kadar je potrebno, pridejo strokovnjaki tudi na seje odbora, kjer nudijo informacije in svetovanje. Dokumenti in zapisniki teh sej so navadno dostopni v obliki poročil, ki so objavljena na intranetnem spletišču tematskega sektorja B.

Kratki vodič

Kratki vodič je namenjen zgoščenemu pregledu dejavnosti EU in Parlamenta za širšo javnost. **Kratki vodič po Evropski uniji** je ena najbolj priljubljenih publikacij Evropskega parlamenta, spletna različica pa je eno najbolj obiskanih delov spletišča Europarl.

Kratki vodič sestavljajo preglednice dejstev, od katerih vsaka obravnava določeno temo. Pripravljajo jih uradniki tematskih sektorjev, uredniški odbor pa je odgovoren za njihovo celostno usklajevanje. Vodič je na voljo na spletu v angleškem, francoskem in nemškem jeziku. Na voljo je tudi tiskana različica v angleščini, francoščini, nemščini, italijanščini, poljščini

in španščini, skupaj z večjezičnim CD-ROM-om v 21 jezikih (za kopijo lahko zaprosite distribucijsko službo za poslance).

VLOŽITEV ZAHTEVE

Parlamentarni odbori lahko zaprosijo za strokovno pomoč, ki jo potrebujejo na podlagi svojih političnih prednostnih nalog (poročil, predstavitev, delegacij itd.). Ko koordinatorji odločijo, da je strokovna pomoč potrebna, mora Odbor za promet in turizem poslati pisno zahtevo Tematskemu sektorju B.

Zahtevo posameznega člana odbora TRAN je treba posredovati koordinatorju ustrezne politične skupine, ki lahko poda predlog sklepa na sestanku koordinatorjev ali po pisnem postopku, ki ga organizira sekretariat odbora TRAN.

POVPREČNI ROKI

Roki so odvisni od zapletenosti zahtevane strokovne pomoči. Običajni rok za sestavek je od tri do šest tednov. Zunanja strokovna pomoč se zagotavlja pogodbeno, kar pomeni, da je zanj potrebno več časa. Razumen rok je zato od štiri do 12 mesecev. Za oceno časa, potrebnega za določeno zahtevo, se obrnite na nas.

RAZPOLOŽLJIVA PRORAČUNSKA SREDSTVA

Parlamentarnim odborom je dodeljen letni proračun za financiranje različnih raziskovalnih del, ki jih opravijo zunanji strokovnjaki. Znesek proračuna se povečuje z velikostjo odbora,

ki je upravičen do njegove porabe brez vnaprejšnje privolitve drugih parlamentarnih teles. V letu 2008 je imel Odbor za promet in turizem za zunanjo strokovno pomoč na voljo 407.000 EUR.

NAŠA LISTINA KAKOVOSTI

Tematski sektor B nudi širok razpon raziskovalnih storitev, ki pomembno podpirajo parlamentarne dejavnosti.

Naša temeljna načela so poštenost, neodvisnost in kakovost. Poštenost pomeni neomajno zavezanost najvišjim etičnim načelom in strokovnim standardom. Neodvisnost pomeni zagotavljanje dobrega strokovnega svetovanja brez vsakega pritiska. Kakovost pomeni prizadevanje za doseganje najvišjih standardov strokovne odličnosti.

Ta načela podpirajo našo kulturo odličnosti in odgovornosti ter oblikujejo varovala in postopke, ki jim vsak dan sledimo.

Zavezani smo najvišjim standardom strokovnega ravnanja glede neodvisnosti, etike in drugih strokovnih zahtev ter ravnamo tako, da ohranjamo zaupanje poslancev in krepimo njihov ugled. Ta zaveza nas je tudi spodbudila, da delimo svoje znanje in izkušnje z drugimi institucijami, nacionalnimi parlamenti, znanstvenimi skupnostmi in lokalnimi interesnimi skupinami.

Ohranjanje zaupanja poslancev in parlamentarnih teles je ena najpomembnejših nalog in vpliva na vse vidike našega dela.

OBRNITE SE NA NAS

Vsi dokumenti, razen zaupnih, so na voljo za ogled na spletu ali v knjižnici.

Internet

www.europarl.europa.eu/studies

Intranet

www.europarl.ep.ec

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

Kratki vodič

www.europarl.europa.eu/factsheets

Naš katalog publikacij je na voljo na naši domači spletni strani (prek intraneta).

Na zahtevo lahko dobite tiskane izvode. Vabimo vas, da obiščete naše predstavitvene police v tretjem nadstropju stavbe ASP in si vzamete tiskane izvode najnovejših publikacij.



Mesečno razpošiljamo elektronski bilten, v katerem najdete natančne informacije o naših najnovejših publikacijah in dogodkih.

Veseli bomo vašega odziva.

Če imate kakršnokoli pripombo ali če potrebujete informacije oz. če se želite prijaviti na mesečni bilten, nam pošljite elektronsko sporočilo na

poldep-cohesion@europarl.europa.eu.



Kot pomoč pri usmerjanju dela v Odboru za promet in turizem in vložek v različne razprave o politikah je tematski sektor B pripravil številne študije in sestavke. Študije so običajno na voljo v angleščini in pogosto tudi v drugih jezikih, kot sta francoščina in nemščina.

Spodaj najdete nekaj primerov teh dokumentov. Celoten seznam je na vpogled na naši intranetni strani.

Sestavki:

- **„The Challenge of Climate Change for Structural and Cohesion Policies“ (Izziv podnebnih sprememb za strukturno in kohezijsko politiko):** notranji sestavek, razdeljen pred zadnjo agoro (letno srečanje Parlamenta in civilne družbe).
- **„Eurovignette III: Recent developments and medium-term policy options“ (Eurovigneta III: Najnovejši dogodki in srednjeročne politične možnosti):** ta sestavek obravnava predlagano direktivo EU, ki spreminja direktivo 1999/62 in uvaja zaračunavanje dodatnih pristojbin za težka tovorna vozila. Sestavek najprej primerja predlog Komisije s sklepi priročnika o oceni zunanjih stroškov v prometnem sektorju. Nato obravnava najbolj sporne teme, kot so izbira sestavin zunanjih stroškov, obravnava stroškov zaradi zastojev, obravnava zamejitev, uporaba v omrežju in uporaba prihodkov. Na koncu so ponujeni nekateri srednjeročni pogledi in možni ukrepi. (DE - EN - ES - FR - IT - NL - PL - PT).
- **„The ‘open skies’ agreement between the EU and the USA“ (Sporazum o odprtem nebu med EU in ZDA):** ta sestavek osvetljuje ključne točke in prednosti sporazuma med EU in ZDA, ki je bil podpisan 30. aprila 2007 v Washingtonu. Sporazum, ki je nedavno stopil v veljavo, bi moral omogočiti vzpostavitev zračnega prostora brez meja med podpisnicama z obeh strani Atlantika. (EN - FR).
- **„External costs of maritime transport:“ (Zunanji stroški pomorskega prevoza):** v tem sestavku so ocenjeni skupni in posamezni zunanji stroški pomorskega prevoza. Analizirani so trije glavni zunanji dejavniki: a) onesnaževanje morja (izpusti v morje); b) kakovost zraka (emisije v ozračje); in c) podnebne spremembe (toplogredni plini). Poleg tega so količinsko opredeljene fizične posledice za drugo skupino dejavnikov, za katere

denarne vrednosti niso na voljo: d) poraba virov ter e) trdi odpadki (smeti) in tekoči odpadki (blato). V sestavku so ocenjeni tudi nezakoniti izpusti. V zadnjem poglavju so predstavljena priporočila o stroškovno učinkovitih in obetavnih ukrepih za zmanjšanje/ internalizacijo zunanjih stroškov pomorskega prevoza. (DE - EN - FR)

- **„Standardisation and Quality Labels for EU Tourist Services“ (Standardizacija in oznake kakovosti za turistične storitve v EU):** ta sestavek vsebuje pregled obstoječih standardov kakovosti in oznak v EU ter oceno potenciala za vseevropske sheme. Poudarek je na nastanitvi in oznakah kakovosti za hotele, obravnavani pa so tudi drugi elementi turizma. (DE - EN - FR - IT).

Študije:

- **„The Calculation of External Costs in the Transport Sector“ (Izračunavanje zunanjih stroškov v prometnem sektorju):** ponotranjenje zunanjih stroškov v prometnem sektorju je eden od največjih izzivov, s katerimi se bo morala evropska prometna politika soočiti v prihodnjih letih. Ta študija predstavlja strnjen pregled najpomembnejših in najnovejših študij o zunanjih stroških, navaja prednosti in slabosti posameznih pristopov ter prinaša analizo trenutnega dela Generalnega direktorata za promet: Priročnika o oceni zunanjih stroškov v prometnem sektorju (IMPACT) in svežnja za okolju prijaznejši promet. (EN).
- **„The European Cycle Route Network EuroVelo: Challenges and Opportunities for Sustainable Tourism“ (Evropsko mreža kolesarskih poti EuroVelo: Izzivi in priložnosti za trajnostni turizem):** ta študija vrednoti izzive in priložnosti za razvoj mreže za turistično kolesarstvo po Evropi. Osredotoča se na mrežo EuroVelo, ki jo v različnih državah razvija širok nabor partnerjev in vsebuje 12 poti dolgih razdalj, ki jih upravlja Evropska kolesarska zveza. Študija podaja pregled trga za kolesarski turizem v Evropi in predstavlja model povpraševanja za EuroVelo. Preučene so možnosti prevoza koles z vlaki. Ocenjuje tudi potencial kolesarske poti ob železni zavesi.
- **„The evolving role of EU seaports in global maritime logistics“ (Razvijajoča se vloga pristanišč EU za globalno pomorsko logistiko):** študija obravnava precejšnje spremembe tržnih okoliščin pomorske trgovine v zadnjih 15 letih. Globalizacija, prenos delovnih mest v države s cenejšo delovno silo in neprimerljiva rast uporabe zabojnikov so

privedli do sprememb v pomorskem prevozu in logističnih verigah. Cilj študije je razložiti, kakšne posledice ima ta razvoj dogodkov na morska pristanišča, in oblikovati priporočila za Evropski parlament. (DE - EN - FR - IT).

- **„Pricing systems for road freight transport in EU Member States and Switzerland“ (Sistemi oblikovanja cen za cestni tovorni promet v državah članicah EU in Švici):** cilj študije je opraviti poglobljeno analizo obstoječega sistema oblikovanja cen za težka tovorna vozila v Evropski uniji in Švici. Prinaša celotno sliko shem, ki so trenutno v uporabi, in njihovih učinkov v luči predlagane priprave direktive o evrovinjeti, razprave o podnebnih spremembah in pričakovane rasti cestnega tovornega prometa. (DE - EN - ES - FR - IT - NL - PL).
- **„The consequences of the growing European low-cost airline sector“ (Posledice rastočega evropskega sektorja nizkocenovnih letalskih prevoznikov):** študija predstavlja analizo učinka sprememb na trgu letalskega prevoza, ki so posledica pojava nizkocenovnih letalskih prevoznikov. Dokazano je, da je ta razvoj dogodkov pomembno vplival na uveljavljene letalske prevoznike, glavna letališča in konkurenčnost znotraj istih ali med različnimi oblikami prevoza, evropski turizem, tokove potnikov in regionalni razvoj. (DE - EN - FR)
- **„Energy and Environmental Aspects of the Transport Policy“ (Energetski in okoljski vidiki prometne politike):** cilj te študije je prepoznati ukrepe, ki so gospodarsko in politično izvedljivi, za znatno povečanje energetske učinkovitosti in zmanjšanje negativnih učinkov prevoznih dejavnosti. Temelji na poglobljenem pregledu literature o najnovejših statističnih podatkih, študijah, sestavkih itd., ki analizirajo različne učinke in posledice emisij iz različnih oblik prevoza, ponuja pa tudi priporočila, kako se soočiti s povezanimi težavami. V pregledu literature so bile prepoznani najbolj obetavni in stroškovno učinkoviti kratkoročni, srednjeročni in dolgoročni ukrepi s posebnim poudarkom na razvoju na področju energetike in novih tehnologij. (DE - EN - ES - FR - IT).
- **„The impact of oil price fluctuations on transport and related sectors“ (Vpliv nihanja cene nafte na promet in povezane sektorje):** študija preučuje, na kakšen način vplivajo nihanja cen nafte na prevoz blaga, in se osredotoča na odziv prevoznikov v različnih prometnih sektorjih. Dvig cene nafte v prvi polovici leta 2008 je pomenil priložnost za izvedbo z dokazi podprte analize odzivov v prometnih sektorjih. (EN).



Spletni viri informacij:

EVROPSKI PARLAMENT

Odbor za promet in turizem

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

Študije

www.europarl.europa.eu/studies

Kratki vodič

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

Knjižnica

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

INSTITUCIJE IN ORGANI EU

Evropska komisija (promet)

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

Evropska komisija (turizem)

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

Odbor regij

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

Evropski ekonomsko-socialni odbor (strokovna skupina ECO)

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

Evropska investicijska banka

<http://www.eib.org>

Eurostat (statistični podatki o prometu)

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

Eurostat (statistični podatki o turizmu)

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

Evropska agencija za pomorsko varnost (EMSA)

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

Evropska agencija za varnost v letalstvu (EASA)

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

Evropska železniška agencija (ERA)

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

Evropska agencija za okolje (EEA)

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

Izvajalska agencija za vseevropsko prometno omrežje (TEN-T EA)

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

Evropski nadzorni organ za GNSS (GSA)

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

ZAKONODAJA EU

Zakonodajni observatorij Evropskega parlamenta

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

PreLex, spremljanje postopka odločanja med institucijami

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

Veljavna zakonodaja EU

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

Pregled prometne politike EU

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

INTERESNE SKUPINE, NEVLADNE ORGANIZACIJE IN SKUPINE STROKOVNJAKOV

Varnostni svet za evropski promet (ETSC)

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

Evropska federacija za promet in okolje (T&E)

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

Evropska federacija delavcev v prometu (ETF)

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

Mednarodna zveza za cestni promet (IRU)

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

Mednarodna avtomobilistična zveza (FIA) – evropska pisarna

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

Evropsko združenje proizvajalcev avtomobilov (ACEA)

<http://www.acea.be>

Evropsko združenje koncesionarjev in upravljavcev avtocest (ASECAP)

<http://www.asecap.com>

Skupnost evropskih železnic (CER)

<http://www.cer.be>

Evropski upravljavci železniške infrastrukture (EIM)

<http://www.eimrail.org>

Zveza evropskih železniških industrij (UNIFE)

<http://www.unife.org>

Mednarodna unija javnega prevoza (UITP)

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

Eurocities

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

Združenje evropskih letalskih prevoznikov (AEA)

<http://www.aea.be>

ACI EUROPE – Mednarodno združenje letališč

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

Evropsko združenje regionalnih letalskih prevoznikov (ERA)

<http://www.eraa.org>

Evropsko združenje pilotov (ECA)

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

Organizacija evropskih morskih pristanišč (ESPO)

<http://www.espo.be>

Zveza evropskih zasebnih upravljavcev pristanišč (Feport)

<http://www.feport.be>

Združenje lastnikov plovil Evropske skupnosti (ESCA)

<http://www.ecsa.be>

Zveza združenj evropskih kapitanov

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

Združenje evropskih pomorskih pilotov

<http://empa-pilots.org>

INE – Celinska plovba Evropa

<http://www.inlandnavigation.org>

Evropsko intermodalno združenje (EIA)

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

Svet evropskih vkrcevalcev

<http://www.europeanshippers.com>

CLECAT - Evropsko združenje špediterskih, transportnih, logističnih in carinskih agentov

<http://www.clecat.org>

Združenje European Express Association

<http://www.europeanexpressassociation.eu>

ERTICO - ITS Europe (Inteligentni transportni sistemi in storitve)

<http://www.ertico.com>

RAZISKOVANJE O PROMETU

Raziskave o prometu v EU:

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

Raziskovalni center za preučevanje prometa (TRKC)

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

INRETS pregled raziskav o prometu

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

Univerzitetno omrežje Transportnet

<http://transportnet.org>

ELTIS (Evropska služba za informacije o lokalnem prometu)

<http://www.eltis.org>

MEDNARODNE ORGANIZACIJE

Mednarodni forum o prometu (OECD)

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

OECD (Turizem)

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

Mednarodna pomorska organizacija (IMO)

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

Mednarodno združenje letalskih prevoznikov (IATA)

<http://www.iata.org>

Mednarodna organizacija civilnega letalstva (ICAO)

<http://www.icao.int>

Konfederacija organizacij za nadzor cestnega prometa (CORTE)

<http://www.corte.be>

Mednarodna organizacija dela (ILO)

www.ilo.org

Konferenca Združenih narodov za trgovino in razvoj (UNCTAD)

<http://www.unctad.org>

KARTE**Eurostat (statistične karte)**

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

Evropska agencija za okolje (diagrami in karte)

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

SPOROČILO

Evropski parlament

Praktični vodič — Promet in turizem

Luxembourg: Urad za uradne publikacije Evropskih skupnosti

2009 — 46 str. — 21 x 21 cm

ISBN 978-92-823-2844-6

Doi: 10.2861/71218

Kako do publikacij EU

Publikacije, ki so naprodaj:

- prek EU Bookshop (<http://bookshop.europa.eu>);
- z naročilom v knjigarni, z navedbo naslova, založnika in/ali številke ISBN;
- z vzpostavitvijo neposrednega stika z našimi pooblaščenimi prodajalci.
Njihovi kontaktni podatki so na voljo na povezavi <http://bookshop.europa.eu>
ali po telefaksu +352 2929-42758.

Brezplačne publikacije:

- prek EU Bookshop (<http://bookshop.europa.eu>);
- na predstavništvi ali delegacijah Evropske komisije. Njihovi kontaktni podatki so na voljo na povezavi <http://bookshop.europa.eu> ali po telefaksu +352 2929-42758.

Vloga

Oddelki za politike so raziskovalne enote, ki odborom, medparlamentarnim delegacijam in drugim parlamentarnim organom zagotavljajo specializirano svetovanje.

Področja politik

Kmetijstvo in razvoj podeželja
Kultura in izobraževanje
Ribištvo
Regionalni razvoj
Promet in turizem

Dokumenti

Obiščite spletišče Evropskega parlamenta: <http://www.europarl.europa.eu/studies>

FOTOGRAFUE: iStock International Inc., Photodisk, Phovoir



Urad za publikacije

ISBN 978-92-823-2844-6

