

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamus teemal “Isikute liikumine laienenud Euroopa Liidus ja selle mõju transpordivahenditele”

(2006/C 28/09)

10. veebruaril 2005 otsustas Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee vastavalt kodukorra artikli 29 lõikele 2 välja töötada omaalgatusliku arvamuse teemal “Isikute liikumine laienenud Euroopa Liidus ja selle mõju transpordivahenditele”.

Transpordi, energeetika, infrastruktuuri ja infoühiskonna sektsioon, millele tehti ülesandeks komitee asjaomase töö ettevalmistamine, võttis oma arvamuse vastu 4. oktoobril 2005. Raportöör oli hr LEVAUX.

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee võttis 26.-27. oktoobril 2005 toimunud 421. täiskogu istungil (26. oktoobri istung) vastu järgmise arvamuse 74 poolthäälega, erapooletuks jäi 4 liiget.

1. Omaalgatusliku arvamuse eesmärk

1.1 Aastateks 2020–2030 lisanduvad praegu 25 liikmesriigist koosnevasse Euroopa Liitu kahtlemata uued liikmesriigid, näiteks Rumeenia, Türgi, Bulgaaria, Horvaatia jne. Ennustamata muid võimalikke liitumisi, on siiski tõenäoline, et koostöö ja vahetusprogrammide osas laieneb Euroopa Liidu vahetu mõjuala kaugematele riikidele nagu Ukraina, Gruusia ja Venemaa.

1.2 Sellisel praktiliselt mandri mõõtmetega alal, mis ulatub ristkülikuna 6 000 km idast läände ning 4000 km põhjast lõunasse, tekivad uued nõudmised reisijateveole, võimaldamaks isikute vaba liikumist ja seega vabaduse põhimõtete rakendamist, arendamiseks välja kultuuriliste kogemuste vahetamisel põhinev Euroopa demokraatia mudel ning edendamaks majanduslikku arengut.

1.3 Transpordivahendite sellisel arendamisel, et see vastaks liikuvuse tõenäolistele vajadustele kahe- või kolmekümne aasta pärast, tuleb lähtuda 2000. aasta Lissaboni tippkohtumisel seatud eesmärkidest:

“Euroopa peab saama maailma kõige konkurentsivõimelisemaks ja dünaamilisemaks teadmuspõhiseks majandusjõuks, mis suudab tagada säästva majanduskasvu, sellest tulenevalt rohkem ja paremaid töökohti ning suurema sotsiaalse ühtekuuluvuse.”

1.4 Seega peavad nii inimeste isikliku transpordi kui ühistranspordi arengut käsitlevad ettepanekud arvesse võtma järgmist:

- kõige hilisemad perspektiivuuritud, milles vaadeldakse isikute liikuvuse kvantitatiivseid ja kvalitatiivseid vajadusi aastateni 2020 ja 2030;
- Euroopa kodanike aktiivsuse suurenemine, mida motiveerivad 21. sajandi algul Euroopa Liidu propageeritavad konkurentsiesmärgid;

— muutused Euroopa üldsuse suhtumises: suurem austus keskkonna vastu;

— vajadus vahetada kogemusi kultuuri, pärandi (kunstilise, arhitektuurilise jne), hariduse ja teadusalaste teadmiste osas;

— kosmopoliitsem Euroopa kodanikkond alal, mille suurus on enam kui kahekordistunud;

— uute tehnoloogiate kasutuselevõtt ja kasutusala laienemine, mis võimaldab välja arendada uusi transpordivõimalusi (tingimusel, et reguleerimine, teadusuuringute assigneeringud ning kõnealuste transpordivõimaluste loomise ja kasutussevõtmise investeeringute allikad määratakse kindlaks võimalikult kiiresti);

— edasiarenenud kaubandus- ja turismialased suhted väljaspool Euroopat asuvate riikidega, eriti Kagu-Aasia riikide ning Hiina ja Indiaga.

1.5 Reisijateveo liikide arendamise analüüsimisel ja meetmete tarvitusele võtmisel tuleb arvestada võrdseid võimalusi ning võtta arvesse nii liikumispuudega kui puudega reisijaid, eakaid reisijaid ja väikelapsi. Liikumispuudega reisijatele sõltumatu ja takistusteta liikumise tagamiseks tuleks luua õiguslikud sätted, millega tagatakse, et tulevased transpordivahendid ja nendega seotud infrastruktuurid on puudega isikutele ligipääsetavad, nagu näiteks õhustranspordisektoris, mille kohta on komisjon teinud liikumispuudega isikute õigusi täpsustava ettepaneku ⁽¹⁾.

1.6 Komitee märgib, et viimasel paaril aastakümnel on Euroopa Liit aktiivselt tegelenud kaubavedude küsimusega ning välja töötanud arvukad algatused kaubaveo mahu suurendamiseks, et edendada Euroopa kaubandust ja seeläbi majanduslikku arengut. Transpordi infrastruktuurid on seega loodud peamiselt maanteetranspordi valdkonnas, mõnevõrra vähemal määral raudteetranspordi vallas ning eriti vähe siseveetranspordis.

⁽¹⁾ EMSK arvamus teemal “Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus liikumispuudega isikute õiguste kohta lennureisi puhul”.

1.7 2005. aasta lõpuks esitab komisjon teatise, mis käsitleb valges raamatus "Euroopa transpordipoliitika aastani 2010: aeg otsustada" esitatud ettepanekute osas saavutatud tulemuste vahearuannet. See võimaldab kindlaks teha, kas kasutajad on seatud transpordipoliitika keskmesse, ning kontrollida, kas säästva arengu arvestamine on kaubaveol suurendanud maanteetranspordile alternatiivsete võimaluste (raudteed, sise- ja mereveeteed) kasutamist. Sobival hetkel esitab komitee kõnealuse vahearuande põhjal tavapärasel vormis arvamuse, millele siin aga ei keskenduta.

1.8 Kuni veel aruannet pole esitatud, nendib komitee, et kuigi on olemas Rahvusvahelise Raudteeliidu prognoosid Lääne-Euroopa reisijate ja läbitavate kilomeetrite kohta aastateks 2010–2020 (?), puudub üldine reisijateveo ülevaade. Juba mitmeid aastakümneid tundub olevat olnud üldine seisukoht see, et kaubavedude nõuete ja vajaduste rahuldamine pakub sobivaid lahendusi ka reisijateveo valdkonnas. Sellest seisukohast on ilmselgelt lähtunud ka maanteeinfrastruktuuride arendamisel: samu infrastruktuure kasutatakse nii kauba- kui reisijatevedudel (nii era- kui ühissõidukite jaoks: autod, bussid). Maanteed on alati pidanud täitma sellist topeltülesannet. Liikluse praegune areng muudab kauba- ja reisijateveo koostoimimise paljudel teedel keeruliseks või isegi ohtlikuks. Üksnes kaubavedude vajadustele keskendumise tulemus on nii kauba- kui reisijateveoks kasutatavate maanteeinfrastruktuuride eelistamine teiste transpordiliikide arvelt.

1.9 Komitee on seisukohal, et selline olukord:

- eemaldub valges raamatus seatud prioriteetidist, milleks on transpordi kasutaja seadmine transpordipoliitika keskmesse;
- ei ole kooskõlas väljendatud sooviga võtta arvesse säästva arengu põhimõtteid;
- ei soodusta eriti vajalikku Euroopa ühtekuuluvust, milleks on tarvis mitmesugust vastastikust suhtlemist — inimeste liikuvust;
- jätab kõrvale positiivsed muutused, mida Euroopa Liit võib oodata Hiinast ja Indiast lähtuva rahvusvahelise turismi arengust. Aastaks 2030 peaks kõnealused riigid olema saavutanud piisavalt hea elatustaseme, et igal aastal saaksid sajad miljonid Hiina ja India elanikud reisida välisriikidesse.

(?) Vt lisa 1.

1.10 Eelöeldut arvestades soovib komitee, kelle ülesanne ei ole teha uurimusi, et komisjon algataks võimalikult kiiresti laialdase analüüsi, mille eesmärgid on järgmised:

- analüüsida inimeste reisimist Euroopa Liidus ja liidu vahetus mõjualas aastateni 2020 ja 2030;
- analüüsida Euroopast välja reisivate eurooplaste liikumist ning Euroopa Liitu äri- või turismieesmärgil sisenevate välismaalaste osatähtsust aastateni 2020 ja 2030;
- kontrollida kõnealustest prognoosidest lähtudes, kas praegune või mitmete käimasolevate programmide raames kavandatav suutlikkus vastab reisijateveo vajadustele aastatel 2020 ja 2030;
- teha 2010. aastaks koostatavas uues transpordipoliitikale pühendatud valges raamatus ettepanek ELi ja selle kodanike püüdluste ja ootustega kooskõlas oleva tegevuskava koostamiseks. Seejuures tuleks suuremat rõhku asetada "inimeste reisimisele laienenud Euroopas ning selle mõjule transpordivahendite arengule aastateni 2020 ja 2030."

2. Isikute reisimise või liikumise laialdase analüüsi suunad ja ulatus

2.1 Euroopa ruumi uued mõõtmed: kaugus ja aeg

2.1.1 Komitee soovib, et komisjon võtaks tarvitusele meetmed suurendamiseks Euroopa poliitiliste juhtide ja kodanike teadlikkust nii Euroopa praegustest kui lähituleviku geograafilistest piiridest. Aastateks 2020–2030 on praegu 25 liikmesriigist koosnev EL kindlasti võtnud vastu uusi liikmesriike. Samuti on liit tänu lähedusele teistele riikidele (või tänu koostööle naaberriikidega) laiendanud oma vahetut mõjuala, mis ulatub üle kogu Euroopa mandri. Sel alal tuleb nii reisijate- kui kaubaveo probleeme käsitleda hoopis teisel tasandil.

2.1.2 Praegu tajuvad vaid vähesed eurooplased, et Euroopa Liit ja selle mõju katavad ala, mis ulatub ida-lääne suunal Atlandi ookeanist Musta mere ja Volga jõeni Venemaa südames või Läänemereni ning põhja-lõuna suunal Vahemereni — ja seega Aafrika rannikuni.

2.1.3 Sellisel uuel alal on muutunud ka liikumiseks vajalikud vahemaad ja ajad — neid ei saa enam käsitleda lihtsalt varasema olukorra jätkuna, võttes arvesse keskpikas perspektiivis prognoositavaid piiranguid tehnoloogia ja kiiruse osas.

2.1.4 Pealegi soodustavad üleilmastumine ning teatavate suure rahvaarvuga riikide oodatav ja tõenäoline elatusaseme tõus transpordivajaduste suurenemist, arvestades sadasid tuhandeid väljaspool Euroopa Liitu elavaid inimesi, kellel on soov või vajadus teha igal aastal Euroopasse suhteliselt lühiajalisi järjestikuseid reise. Komitee arvab seega, et Euroopa uute mõõtmetega arvestamisel tuleb keskenduda nii **vahemaadele** (Euroopa territooriumil ja selle vahetus mõjualas ning rahvusvaheliste sidemete alal) kui **vajalikule ajale** (reisi kestus, transpordivahendite kiirus, reisimiseks vajaliku aja optimeerimine, lähtudes reisijate soovidest ja olemasolevatest piirangutest).

2.2 Isikute liikumise üldise analüüsi võimalik ulatus

2.2.1 Inimeste reisimise peamised põhjused

Isikute ja kaupade vaba liikumine on Euroopa kujundamisel aluspõhimõtteks. Komitee on seisukohal, et kõnealuse põhimõtte järjekindlat rakendamist tuleb pidevalt kontrollida, eriti praegu, laienemise ja üleilmastumise topehtmõju puhul. Vaba liikumise põhimõtte austamine on Euroopa demokraatia ja ühtsuse põhialuseks.

Isikute vaba liikumine tähendab kindlate reeglite (juriidilised ja kohtumenetluse reeglid, kaitse terrorismi eest, liikumispuudega isikute transport jne) paikapanemist. See ei ole aga käesoleva omaalgatusliku arvamuse eesmärk; käesolev dokument on suunatud isikute vaba liikumise põhimõtte järgimise ja liikuvuse tagamiseks vajalikele meetmetele ja vahenditele.

Isikute reisimise põhjuste kindlaksmääramine on vajalik seetõttu, et vastavalt põhjustele ning nende kvalitatiivsele ja kvantitatiivsele tähtsusele kasutatakse erinevaid ellurakendamise vahendeid.

2.2.2 Komitee soovib lähemalt analüüsida järgmisi isikute reisimise põhjuseid (nimekiri ei ole täielik):

- tööalane reisimine (äriistel, ametialastel jms eesmärkidel);
- haridus- ja koolitusalane reisimine (õpingud, osalemine seminaridel, teaduskoostöö jms);
- ametialane reisimine (ajutiste lähetustega töö, praktika jms);
- reisimine avastuste ja vahetuste pärast (turism, kultuur, pärand jms);
- jms.

2.2.3 Komitee soovib, et ta taotletav üldine analüüs keskenduks reisimisele, mis tekitab korduvaid või pidevaid isikute liikumise märkimisväärseid voogusid.

2.2.4 Reisida on võimalik kahel viisil.

Arvesse tuleb võtta viise, kuidas inimesed reisida soovivad, kuna need määravad osaliselt ära selleks kasutatavad vahendid.

Eristada võib kahte suurt viisi:

- reisimine üksi või väga väikestes rühmades (mõned inimesed, paar, perekond vms)

NB! Väikest rühma võiks näiteks piiritleda vastavalt liiklus-eeskirjale lubatud reisijate arvuga sõiduautos;

- reisimine eri sihiga rühmas (töötajad ametialasel reisel, turistid, pensionärid, puhkajad jne).

2.2.5 Vahemaad

Komitee soovib piirata üldise analüüsi ulatust, täpsustades samas, et ulatuse kitsendamiseks on samuti vaja läbi viia analüüs. Selge on see, et sõltuvalt läbitavast vahemaast on võimalik kasutada erinevaid, üksteist täiendavaid ja kooskõlastatud liikumisvahendeid. Aeg, mida inimesed ühest kohast teise reisimiseks kulutada soovivad, sõltub läbitavast vahemaast, kasutatavatest transpordivahenditest ja reisimise põhjustest. Transpordiliikide kindlaksmääramisel tuleb võtta arvesse selle eest vastutavaid struktuure (riik, kohalikud omavalitsused, omavalitsusüksused jne).

2.2.6 Eelnimetatud põhjustel soovib komitee eristada järgmisi vahemaade kategooriaid:

- **kuni 100 km:** jätta üldisest analüüsist välja, kuna see puudutab liikumisi linnades ja linnade läheduses, tulenevalt linnade või linnade rühmade paigutusest, mistõttu peaks seda teemat käsitlema eraldi. Väljakutsed kogu Euroopas linnades sobivalt kohandatud ja ühtse transporditeenuse pakkumisel (ohutus, mugavus, keskkonnasäästlikkus, reostus, teenuse kvaliteet, järjepidevus jne) tekitavad vajaduse kogemuste ühendamise järele, et kasutajad saaksid sellest suurimat kasu;
- **100–250 km:** üha sagedasemad igapäevased edasi-tagasi sõitmised, sh piiri ületamine. Kiired ja taskukohased transpordivahendid võimaldavad liikuda kodu ja töökoha vahel ka neil, kes elavad suurtest linnadest ja keskustest kaugel;

- **250–750 km:** vahemaad, mille puhul tuleb analüüsida võimalusi, mille korral võib tekkida konkurents maantee-transportivahendite (erasõidukid või bussid) ja raudteetransportivahendite (tavarongid või kiirrongid) vahel;
- **750–1500 km:** vahemaad, mille puhul tuleb uurida tingimusi, mille korral võib tekkida konkurents raudteetransportivahendite (kiirrongide) ja õhusõidukite vahel;
- **üle 1500 km:** vahemaad, mis ulatuvad Euroopast välja poole ja mille puhul aeg on olulisem kui lühemate vahemaade puhul, mistõttu jääb ainsaks võimaluseks õhutranspordi kasutamine.

2.2.7 Samuti peaks vahemaid käsitlev peatükk hõlmama reisimist ühest riigist teise ja ühelt mandrilt teisele, et oleks võimalik arvesse võtta Euroopa Liitu sisse tulevaid ja liidust välja minevaid inimvoogusid.

2.2.8 Komitee soovib, et taotletav üldine analüüs keskenduks transportivahenditele ja isikute liikumisel kasutatavatele infrastruktuuridele. Kõnealusel valdkonnas tuleb lisaks olemasolevate ja laialdaselt tuntud vahendite määratlemisele, hindamisele ja optimeerimisele uurida eelarvamusteta ka uusi võimalusi selles valdkonnas järgnevatel aastakümnetel jooksul loodava tehnika ja tehnoloogia kiireks integreerimiseks. See eeldab, et komisjon teeb ettepanekuid transportivahendite arengu uurimisprogrammide toetamiseks, korraldamiseks ja kooskõlastamiseks ning tulevaste vajaduste prognoosimiseks, võimaldades samas ära kasutada ka sobivaid võimalusi.

2.2.9 Reisijateveo praeguseid transportivahendeid võib üldise analüüsi raames liigitada järgmiselt:

- **Maanteetransport:** liikumine erasõidukite või bussidega. Praegu ei ole mingeid märke sellest, et kõnealuste transportivahendite kasutamine võiks väheneda (pigem vastupidi); neid edendavad tehnoloogiauuendused keskkonda vähem saastavate mootorite ja kütuste väljatootamisel. Kaks võimalikku lähenemist on järgmised:
 - Lasta ajaoludel omasoodu kujuneda ja jälgida tulemusi, lootes, et suudetakse heastada kõige kahjulikumad mõjud.
 - Piiritleda vabatahtliku poliitika põhiteljed, arendades näiteks välja tulevaste uusi kütuseid kasutavate transportivahendite hoolduse ja kütusega varustamise võrgustikke, luues spetsiaalselt teatavatele maanteesõidukitele mõeldud infrastruktuure, jätkates uurimuste korraldamist “arukate maanteede” kohta ning luues abi võimalused ja võttes tarvitusele meetmed pikamaareiside jaoks.
- **Raudteetransport:** praegu tunduvad olevat eelisseisus kiirrongid, mis varjab mõnikord puudujäägid tavarongide liikluse osas.

- **Õhutransport:** võttes arvesse uusi tingimusi, milles Euroopa Liit areneb, on tegemist asendamatu transportivahendiga nii pikkade vahemaade kui ELi ja kolmandate riikide vahelise liikumise puhul. Nende muutuste ja Airbus A380 aktiivse turustamise taustal tuleb kiiresti kohandada Euroopa lennujaamade infrastruktuure (sh ühendusliine linnakeskustega) võimaldamaks teenindada ka suuri reisilennukeid ja tulla toime prognoositava lennureisijate arvu suurenemisega.

- **Meretransport:** tagab isikute regulaarse kohaliku transpordi mitmesugustel vahemaadel Põhjamerel, Läänemerel või Vahemerel. Meretransporti võiks näiteks “meremagistraalide” kaudu arendada ja täiendada teiste transportiliikidega.

- **Siseveetransport:** praegu on see reisijateveol jäänud marginaalsesse seisu, välja arvatud mõnedes jõekaldal asuvates suuremates linnades, kus inimesed sel moel tööle käivad või turistide jaoks loodud liinidel (jõekruisid või “jõetaksod”). Siiski peaks siseveetransporti pidama võimalikuks alternatiiviks (nt lennujaamaliinid Veneetsias vms) ning mitte seda pidevalt kõrvale jätma.

2.3 *Inimeste reisimisvajaduste analüüs, mis hõlmab ajavahemikku aastateni 2020 ja 2030.*

2.3.1 Olles uurinud arvilisi andmeid olemasolevates prognoosides inimeste reisimise kohta järgmistel aastakümnetel, nendib komitee, et selles osas on tõsiseid puudujääke. Transportisektori mineviku kohta on läbi viidud suhteliselt palju uuringuid, kuid nende andmete põhjal ei ole võimalik teha piisavalt usaldusväärseid prognoose tulevikuks. Need ei võimalda võtta arvesse kõige viimaseid muutusi nagu ELi liikmete arvu tõusu 25ni, kavandatavaid laienemisi keskpikas perspektiivis ega muutusi ELi vahetus mõjualas asuvates riikides.

2.3.2 Komiteele teadaolevalt ei ole praeguseks läbi viidud ühtegi uuringut selle kohta, kuidas mõjutaks Euroopa Liitu muutused arenguriikide elatusasemetes, mis võimaldaks 2020. aastaks (Hiina puhul) või 2030. aastaks (India puhul) reisida sadadel miljonitel inimestel koduriigist väljapoole, nagu ennustatakse eri allikatest pärinevates prognoosides. Sageli prognoositud arv — 100 miljonit välisriiki reisivat hiinlast aastast 2020. aastaks — ei tundu praegu enam olevat realistlik. Samas moodustab see vaid 8 % Hiina rahvastikust. See on väiksem näitaja kui välismaale reisivate jaapanlaste osakaal (umbes 12 miljonit inimest). Hiljutine uurimus näitab, et praegu on keskmiselt 4 % hiinlastest jõudnud Euroopa keskmisele elatusasemele — protsendiliselt on seda küll vähe, kuid arviliselt on see enam kui 50 miljonit inimest!

2.3.3 Eeldades, et vaid 50 miljonit hiinlast soovivad reisida Euroopasse, tehes selleks lühiajalisi (keskmiselt kümnapäevaseid) mitme riigi külastamist hõlmavaid lennureise, soovib komitee, et Euroopa Liit uuriks lähemalt transpordisuutlikkuse vajalikkust arengut, olles eelnevalt kontrollinud esialgseid prognoose. Samuti kutsus komitee liikmesriike üles eraldama vastavalt kohandatud vahendeid, et kasutada ära majanduslikku kasu, mida turismi selline areng kaasa võib tuua. Kui ei suudeta vastata Hiina ja India turistide vajadustele reisimisel, siis eelistavad nad reisida riikidesse, mis suudavad neid paremini vastu võtta.

2.3.4 Komitee võttis huviga teatavaks 2004. aasta septembris komisjoni avaldatud toimiku "Euroopa energia ja transport: peamiste tõukejõudude stsenaarium". Selles on ära toodud prognoosid mitmes valdkonnas aastateni 2010, 2020 ja 2030 ning seda võiks kasutada viitedokumendina. Eesmärk on eelkõige uurida energiavajadusi ning võimalusi keskkonda vähem saastavate ja/või taastuvate energiaallikate kasutamiseks. Neljas peatükk keskendub selles perspektiivis transpordile ja võimaldab teha mõningaid prognoose, et tuua välja olemasolevad andmed nii reisijateveo kui ka kaubaveo kohta, mille kohta on praegu rohkesti statistikat.

2.3.5 Aruande **lisas** ⁽³⁾ on ära toodud mõned viited kavandatavatele muudatustele.

Prognoosid on tehtud 30 riigi kohta (25 liikmesriiki, millele komisjon lisas ka Rumeenia, Bulgaaria, Šveitsi, Norra ja Türgi). Üldiselt on neis riikides järgmise 40 aasta jooksul oodata reisijateveo mahu suurenemist. (Gpkm = *Gigapassenger per kilometre*)

— **4196 Gpkm** aastal 1990, aga **5021 Gpkm** aastal 2000 (+ 20 % 10 aasta jooksul)

— **5 817 Gpkm** aastal 2010 (+16 % 10 aasta jooksul)

— **6700 Gpkm** aastal 2020 (+15 % 10 aasta jooksul)

— **7540 Gpkm** aastal 2030 (12,5 % 10 aasta jooksul)

2.3.6 Komitee märgib, et huvitaval kombel näitavad kasvuprognosid tulevate aastakümnete kohta väiksemat kasvu kui ajavahemikul 1990–2000. Selle põhjal võib oletada, et inimeste liikuvus ei ole enam majanduse aktiivsuse kriteerium.

2.3.7 Ajavahemikus 2000–2030 kasvab erasõidukitega maanteel liikuvate isikute arv 45 %, samas kui raudteetranspordi maht suureneb vaid 30 %. Õhutranspordi mahu kasvaks prognoositakse aga 300 %. Komitee pädevuses ei ole hinnata

kõnealuste prognooside ühtsust, kuid ta märgib, et seda tuleks põhjalikumalt uurida, et saada olukorrast ülevaade nii keskpikas kui pikas perspektiivis.

2.3.8 Komitee taotleb seega, et komisjon algataks spetsiaalse kõikehõlmava eelanalüüsi, et hinnata võimalikult täielikult inimeste transpordivajadusi, nii kvantitatiivseid kui kvalitatiivseid, aastateni 2020 ja 2030.

2.3.9 Analüüsi peaks kaasama lisaks eelnimetatud dokumendis komisjoni poolt loetletud 30 riigile ka ELi vahetus mõjualas asuvad riigid (Horvaatia, Albaania, Ukraina, Venemaa, Põhja-Aafrika riigid jne), kellel järgmise 25 aasta jooksul kujunevad mis tahes kujul tihedamad suhted ELiga.

2.3.10 Eelanalüüs peaks samuti võimaldama hinnata arenguriikide (nt Hiina, India) turistide reisimise mõju nii Euroopa Liidu välis- kui siseturismile.

3. Ettepanekud ja järeldused

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee:

3.1 on seisukohal, et laienenud Euroopa Liidus tuleb kindlasti tagada isikute liikumisvõimalused, et tugevdada ELi demokraatiat ja ühtekuuluvust;

3.2 nendib, et praegu on inimeste reisimise kohta aastani 2030 olemas vaid üksikud perspektiivuurinud, mis võimaldaks analüüsida mõju transpordivajadustele ja vastavatele infrastruktuuridele;

3.3 märgib, et mis tahes Euroopa kontinenti hõlmavate infrastruktuuride puhul on vaja väga pikki rajamise tähtaegasiid (kuni kakskümmend aastat);

3.4 on seisukohal, et praegu olemasolevate andmete põhjal, mis lubavad ennustada reisijateveo nõudluse märkimisväärset suurenemist, peaks Euroopa Komisjon algatama uuringud ja seejärel küsimuse laialdase analüüsi, tehes seda paralleelselt kaubaveo uuringute ja analüüsidega;

3.5 teeb ettepaneku, et analüüsi tulemusi võiks käsitleda 2010. aastaks koostatavas transpordipoliitika valges raamatus, kus oleks 2001. aasta analüüsiga võrreldes kesksel kohal reisijateveo sektori vajaduste rahuldamine aastani 2020 ja 2030; Selles võiks keskenduda järgmistele teemadele:

— isikute reisimise peamised põhjused;

⁽³⁾ Vt lisa 2.

- reisimise viisid (rühmas või üksi);
- läbitud vahemaade kategooriad;
- kasutatavad transpordiliigid, juurdepääs neile, nende töökindlus, ohutus jms.

3.6 soovib komisjonil määrata ühiselt asjassepuutuvate liikmesriikidega kindlaks vahendid, millega tagada optimaalsetes tingimustes ja kooskõlas säästva arengu põhimõtetega isikute liikumisvõimalused. Seejuures tuleks arvesse võtta eelkõige järgmist:

- puudega või eakate inimeste või väikelaste raskused ja erivajadused reisimisel (koostöös liikumiskustega inimesi esindavate organisatsioonidega);

- reisijateveo vahendite kohandamise uute meetodite ja tehnoloogiate uurimiseks ja arendamiseks vajalik raha;
- õiguslikud, reguleerivad ja rahalised sätted, mis võimaldaksid liikmesriikidel viia ellu programme transpordivajaduste rahuldamiseks;

3.7 rõhutab, et Euroopa Liit peab kontrollima, et liikmesriigid pakuvad transporditeenust, milles on tasakaalus nii kauba- kui reisijateveo valdkond, ning soovib, et teda teavitataks laialdase analüüsi algatamisest ja hoitaks sellega kursis ning et temaga konsulteeritaks lõppjäreluste osas.

Brüssel, 26. oktoober 2005

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee
president
Anne-Marie SIGMUND

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamus teemadel

- **“Ettepanek: nõukogu määrus, mis käsitleb ühist turukorraldust suhkrusektoris”**
- **“Ettepanek: nõukogu määrus, millega muudetakse määrust (EÜ) nr 1782/2003, millega kehtestatakse ühise põllumajanduspoliitika raames kohaldatavate otsetoetuskavade ühiseeskirjad ja teatavad toetuskavad põllumajandustootjate jaoks”**
- **“Ettepanek: nõukogu määrus, millega luuakse ajutine kava suhkrutööstuse ümberkorraldamiseks Euroopa Ühenduses ning muudetakse määrust (EÜ) nr 258/1999 ühise põllumajanduspoliitika rahastamise kohta”**

KOM(2005) 263 lõplik — 2005/0118-0119-0120 CNS

(2006/C 28/10)

20. jaanuaril 2005 otsustas nõukogu vastavalt EÜ asutamislepingu artiklitele 36 ja 37 konsulteerida Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteega järgmiste dokumentide suhtes: *“Ettepanek: nõukogu määrus, mis käsitleb ühist turukorraldust suhkrusektoris”*

Põllumajanduse, maaelu arengu ja keskkonna sektioon, kelle ülesandeks oli komitee töö ettevalmistamine, võttis oma arvamuse vastu 7. oktoobril 2005 (raportöör: hr BASTIAN).

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee võttis 26. ja 27. oktoobril 2005 toimunud 421. täiskogu istungil (26. oktoober) vastu järgmise arvamuse. Poolt hääletas 103, vastu hääletas 22, erapooletuks jäi 18.

1. Sissejuhatus

1.1 Kaksikümmend üks Euroopa Liidu riiki toodavad peedi-suhkrut. Prantsusmaa ülemeredepartemangud ja vähesel määral ka Hispaania toodavad roosuhkrut (280 000 tonni). Kokku kõigub Euroopa suhkrutoodang sõltuvalt aastast vahemikus 17 kuni 20 miljonit tonni, samas on Euroopa aastane suhkrutarbimine hinnanguliselt 16 miljonit tonni.

1.2 Külvikorra alusel kasvatatavat suhkrupeeti kasvatavad 320 000 põllumeest 2,2 miljonil hektaril (keskmiselt pisut üle 7 ha peedikasvataja kohta). Peeti töödeldakse umbes 236 suhkruvabrikus, mis annavad otseselt tööd ligi 75 000 töötajale, kelle hulgas on nii alalisi töötajaid kui hooajatöölisi.