



Transpordi- ja turismikomisjon Esimees

3.8.2026

Johan Van Overtveldt
Esimees
Eelarvekomisjon
BRÜSSEL

Teema: Arvamus Euroopa Liidu 2027. aasta üldeelarve kohta – kõik jaod
2026/0196(BUD)

Austatud esimees

Transpordi- ja turismikomisjonile tehti kõnealuse menetluse raames ülesandeks esitada Teie komisjonile arvamus. TRAN-komisjoni koordinaatorid otsustasid oma 2. detsembri 2025. aasta koosolekul esitada arvamuse kirja vormis, mille TRAN-komisjon võttis vastu oma 15. juuli 2026. aasta koosolekul¹.

Algamas on mitmeaastase finantsraamistiku 2021–2027 viimane aasta ning TRAN-komisjon toonitab taas, et Euroopa ühendamise rahastu transpordiharu (CEF-T) on asendamatu strateegilise, kestliku ja kvaliteetse TEN-T taristu edendamiseks kogu liidus.

Komisjon tuletab meelde, et kogu Euroopa ühendamise rahastu eelarve seoti kulukohustustega juba 2024. aasta projektikonkursi (viimane korraline projektikonkurss) raames, mis näitab veel kord programmi edukust, kuid annab märku ka sellest, et suurprojektid saavad uue rahastuse järgmise mitmeaastase finantsraamistiku raames alles siis, kui uued vahendid muutuvad kättesaadavaks.

Sellega seoses juhib TRAN-komisjon tähelepanu Euroopa ühendamise rahastu transpordiharu mitmeaastasele tööprogrammile aastateks 2021–2027², milles nähakse ette 2026. aasta juunis algatatud ühtne tagasisaadavate vahendite projektikonkurss³. Komisjon rõhutab, et 2026. aasta

¹ Lõpphääletuse ajal olid kohal:

² Komisjoni 5. juuni 2026. aasta rakendusotsus, millega muudetakse rakendusotsust C(2021) 5763 final Euroopa ühendamise rahastu transpordisektori rahastamise ja 2021.–2027. aasta tööprogrammi vastuvõtmise kohta (C 2026) 3720 final).

³ [2026. aasta Euroopa ühendamise rahastu transpordivaldkonna projektikonkursid](#).

projektikonkurss, milleks on ette nähtud ligikaudu 1,11 miljardit eurot, sisaldab laiemaid prioriteete, mille eesmärgid ja rahastamistasemed on piiratud eelarvevarudele vaatamata kohandatud strateegiliste vajadustega. Lisaks täitmata vajadustele, mis tulenevad üleeuroopalise transpordivõrgu põhi- ning laiendatud põhi- ja üldvõrkude siduvatest valmimistähtaegadest, on hiljuti vastu võetud strateegilistes dokumentides, sealhulgas kiirraudtee teatistes⁴, autotööstuse tegevuskavas⁵, ELi merendustööstuse strateegias⁶, ELi sadamastrateegias⁷, tööstuse kiirendamise õigusaktis⁸ ja muudes dokumentides, kehtestatud mitmesugused lisaprioriteedid. Komisjon rõhutab, et need uued prioriteedid peaksid täiendama ja tugevdama Euroopa ühendamise rahastu põhieesmärke parandada ohutut, kestlikku ja koostalitlusvõimelist transporditaristut, millel on suur Euroopa lisaväärtus, tagades samal ajal tasakaalustatud territoriaalse arengu kogu liidus. Nõuetekohaselt tuleb arvestada ka piiriülese tähtsusega riigisiseseid lõike, kuna need on hädavajalikud võrgustiku nõuetekohase ja usaldusväärse toimimise tagamiseks.

Komisjon toonitab ühtlasi, et praeguses geopoliitilises keskkonnas on transport Euroopa kaitse strateegiline samm. Komisjon rõhutab sõjalise liikuvuse paketi⁹ prioriteete ja kordab, et sõjaline liikuvus sõltub täielikult tsiviiltaristust ja käitajate reageerimisvõimest hädaolukordades, sealhulgas kvalifitseeritud tööjõust, ning rõhutab, et 2026. aasta projektikonkursi alusel rahastatakse ka kahesuguse kasutusega töid ja uuringuid neljas ELi sõjalise liikuvuse prioriteetses koridoris, kajastades kahesuguse kasutusega taristu suhtes kohaldatavaid konkreetseid taristunõudeid.

TRAN-komisjon rõhutab vajadust säilitada tugev toetus ELi-Ukraina solidaarsuskoridoridele ja tuletab meelde, et need on juba teinud võimalikuks jagatud kaubavahetuse 282 miljardi euro suuruses summas ja need koridorid on endiselt olulised tööstuskauba liikumise kanalid Musta mere laevanduse järkjärgulisele taastumisele vaatamata. Komisjon märgib, et solidaarsuskoridoride tulemuslikkus püsis 2026. aasta esimesel poolel üldjoontes stabiilsena, kusjuures koridori kaudu toimus järjepidevalt suurem osa Ukraina impordist ja ligikaudu pool mittepõllumajanduslikust ekspordist. TRAN-komisjon märgib ka, et solidaarsuskoridore on toetatud mitmest ELi rahastamisvahendist, sealhulgas ühtekuuluvuspoliitika alusel ja Euroopa ühendamise rahastu transpordiharust, ning investeeritud on kogu võrgustikku, eelkõige idapoolsetel piirialadel, et tugevdada kahesuguse kasutusega taristut ning suurendada piiriületuspunktide ja sadamate läbilaskevõimet. Need püüdlused näitavad transpordiinvesteeringute strateegilist väärtust Euroopa Liidu kui terviku julgeoleku, vastupanuvõime ja ühenduvuse tugevdamisel.

Kuna 2027. aastal toimub kehtiva mitmeaastase finantsraamistiku viimane projektivaliku voor, toonitab TRAN-komisjon, et programmi tõestatud tulemuslikkus näitab, et Euroopa ühendamise rahastu 2027. aasta eelarve suurendamine on vajalik ja põhjendatud. Sellest tulenevalt nõuab TRAN-komisjon sidusat ELi rahastamisstrateegiat ning ärgitab komisjoni eraldama TEN-T tähtaegadest ja eesmärkidest kinnipidamiseks vajalikud vahendid, lõimides samal ajal uued prioriteetsed strateegiad ja projektid kooskõlas Euroopa ühendamise rahastu

⁴ COM(2025) 903 final.

⁵ COM(2025) 95 final.

⁶ COM(2026) 111 final.

⁷ COM(2026) 112 final.

⁸ COM(2026) 100 final.

⁹ [Commission moves towards 'Military Schengen' and transformation of defence industry](#) (Komisjon liigub sõjalise Schengeni ala ja kaitsetööstuse ümberkujundamise suunas).

rahastamiskõlblikkuse eeskirjadega. Samaaegselt kutsub TRAN-komisjon Euroopa Investeerimispanka (EIP) üles suurendama toetust hiljuti kehtestatud strateegilistele suunistele ning julgustab liikmesriike kasutama oma programmide raames transpordi- ja sõjalise liikuvuse projektide jaoks täielikult ära ühtekuuluvusfonde.

Seda arvesse võttes ja enne eelseisvaid läbirääkimisi järgmise mitmeaastase finantsraamistiku üle on TRAN-komisjon selgelt märkinud, et see pöördeline üleminekuaasta peab panema aluse tugevdatud ja ambitsioonikamale Euroopa ühendamise rahastule (CEF III). Seoses sellega toonitab TRAN-komisjon, et nõukogu läbirääkimispaketis osutatakse Euroopa ühendamise rahastu eelarve vähendamisele nii transpordi kui ka sõjalise liikuvuse valdkonnas, ning on – võttes arvesse suurenenud geopoliitilist survet, mis teeb tugeva eelarve nendes valdkondades hädavajalikuks – kindlalt selliste kärbeta vastu. TRAN-komisjon tuletab hoopis meelde, et Euroopa Parlamendi vaheraportis mitmeaastase finantsraamistiku 2028–2034 kohta¹⁰ nõuti vajaduste ulatust tunnistades Euroopa ühendamise rahastu eelarve suurendamist ligikaudu 12,7 % võrra. TRAN-komisjon tuletab ka meelde, et strateegilise prognoosi puudumine kahesuguse kasutusega taristu osas tõi ühel korral kaasa sõjalise liikuvuse rahastamispaketi 75 %-lise vähendamise mitmeaastase finantsraamistiku 2021–2027 läbirääkimistel, mille tulemusel koondati eelarve varasemale ajale ja kasutati täielikult ära 2024. aasta alguses, ning rõhutab, et selline olukord ei tohi korduda.

TRAN-komisjon väljendab heameelt 2027. aasta suuremate eraldiste üle kolmele transpordiametile, kuid hoiatab, et nende volituste laiendamine eeldab oluliselt suuremaid vahendeid, et toetada peamisi ohutuse, kestlikkuse, koostalitlusvõime ja ajakohastamise eesmäärke.

TRAN-komisjon kordab, et Euroopa Liidu Raudteeameti (ERA) töökoormus peaks oluliselt suurenema tänu ameti laiendatud kohustustele, mis tulenevad kehtivast raudteetaristu läbilaskevõime määrusest¹¹, sõjalise liikuvuse paketist ja muudest uutest õigusaktidest, sealhulgas ühistest ohutusmeetoditest ohutustaseme ja ohutusalaste tulemuste hindamiseks ning ERA määruse¹² eelseisvast läbivaatamisest. TRAN-komisjon tunnustab lisarahastamist, mis on ametile ette nähtud määruses, millega kehtestatakse meetmete raamistik, et hõlbustada kaitseotstarbelise varustuse, sõjaliste kaupade ja sõjaväelaste transporti liidus¹³, ning raudteetaristu läbilaskevõime määruses. Ka väljendab TRAN-komisjon heameelt ameti töötajate arvu suurendamise üle, mis on kooskõlas ameti sertifitseerimisalase töökoormuse praeguse ja oodatava kasvuga.

TRAN-komisjon väljendab heameelt ettepaneku üle tugevdada Euroopa Liidu Lennundusohutusametit (EASA) 29 ametikohtade loetelus sisalduva ametikoha võrra, et tulla toime järsult suurema töökoormusega lennuliikluse korraldamise ja aeronavigatsiooniteenuste seadmete sertifitseerimisel ning projekteerimis- ja tootjaorganisatsioonide heakskiitmisel, mille puhul on taotluste määr palju suurem, kui eeldati alusmääruse läbivaatamise lõpetamise ajal 2018. aastal. Samas tõdeb TRAN-komisjon, et ELi panus EASAsse on viimastel aastatel olnud

¹⁰ [Euroopa Parlamendi 28. aprilli 2026. aasta resolutsioon, mis käsitleb ettepanekut võtta vastu nõukogu määrus, millega määratakse kindlaks mitmeaastane finantsraamistik aastateks 2028–2034.](#)

¹¹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. mai 2026. aasta määrus (EL) 2026/1184, mis käsitleb raudteetaristu läbilaskevõime kasutamist ühtses Euroopa raudteepiirkonnas ning millega muudetakse direktiivi 2012/34/EL ja tunnistatakse kehtetuks määrus (EL) nr 913/2010.

¹² Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. mai 2016. aasta määrus (EL) 2016/796, mis käsitleb Euroopa Liidu Raudteeameti ja millega tunnistatakse kehtetuks määrus (EÜ) nr 881/2004.

¹³ COM(2025) 847.

üha suuremas puudujäägis, mis on tingitud kasvavast töökoormusest, suurest inflatsioonist, digiüleminekust tingitud nõudmistest ning tasakaalustamatusest volituste suurendamise ja olemasolevate ressursside vahel. Sellega seoses võtab TRAN-komisjon teadmiseks kavandatava 2 miljoni lisaeuro eraldamise EASA regulatiivseks tööks, mis on väga oluline Euroopa lennunduse konkurentsivõime ja eelkõige Euroopa idufirmade ja VKEde jaoks, kes tegutsevad uuenduslikes sektorites, nagu mehitamata õhusõidukisüsteemid ja täiustatud lennuliikuvus, kuid rõhutab esiteks, et see summa on siiski ebapiisav, ning peab ka kahetsusväärseks, et hoolimata varasematest TRAN-komisjoni hoiatustest on see lisasumma võetud Euroopa ühendamise rahastu transpordiharust (CEF-T).

TRAN-komisjon väljendab pettumust, et Euroopa Meresõiduohutuse Ameti (EMSA) töötajaskonna kohandamisel on piirdutud ühe ametikohaga, mis on täiesti ebapiisav kohandus, võttes arvesse ameti rolli praeguste geopoliitiliste probleemide kontekstis ning taas tekkinud huvi merendussektori vastu ja selle prioriteetsust, mis kajastub sadamate ja merendustööstuse strateegiates.

TRAN-komisjon rõhutab strateegilist vajadust kliimamuutustele vastupanuvõimelise TEN-T võrgu ja ennetava valmisoleku kavandamise järele, et kaitsta ELi pikaajalist konkurentsivõimet, ühtekuuluvust ja ühenduvust. Tunnistades Euroopa Kliima, Taristu ja Keskkonna Rakendusameti (CINEA) panust aruka, kestliku ja vastupidava liikuvuse toetamisse ning vajadust tagada piisavad vahendid, väljendab TRAN-komisjon heameelt ettepaneku üle suurendada ameti töötajate arvu 2027. aastal 2026. aastaga võrreldes.

TRAN-komisjon võtab rahuloluga teadmiseks, et ELi rahaline toetus Keskkonnahoidliku Lennunduse Ühisettevõttele on oluliselt suurenenud, kuid märgib, et SESAR 3 saab kasu vaid vähesel määral ning et Euroopa Raudtee Ühisettevõtte eelarvet kärbitakse ligikaudu kahe kolmandikuni eelmisest eelarvest. TRAN-komisjon rõhutab, et tugevad ja tulevikku suunatud investeringud kõigisse kolme ühisettevõttesse on väga olulised, arvestades nende suutlikkust võimendada väärtuslikke lisaressursse ning edendada ELi rohe- ja digipööret ning konkurentsivõimet. TRAN-komisjon kutsub kooskõlas selle lähenemisviisiga üles tagama järgmises programmis „Horisont“ kolme transpordivaldkonna ühisettevõtte tegevuse jätkamise. Ka kordab TRAN-komisjon üleskutset koostada terviklik Hyperloopi strateegia koos selge ajakava, üksikasjalike investeerimisraamistike ning teadus- ja arendustegevuse ning kasutuselevõtu toetamisega, tuginedes suurte finants- ja tegevusraskustega silmitsi seisvate tipptasemel Hyperloopi algatuste hiljutise arengu kogemustele.

Olles teadlik, et transport ja turism kuuluvad sektorite hulka, mis on ELi majanduse ümberkujundamisest kõige enam mõjutatud, võtab TRAN-komisjon teadmiseks komisjoni käimasoleva transpordisektori töötingimuste hindamise ning nõuab võimalike esilekerkivate probleemide lahendamiseks asjakohaste meetmete võtmist. Seetõttu peab TRAN-komisjon oluliseks, et kehtiva mitmeaastase finantsraamistiku viimasel aastal toimiksid kliimameetmete sotsiaalfond ja õiglase ülemineku fond õiglase ülemineku tugisammastena ning et nendes seataks esikohale töötajate ümberõppe ja oskuste täiendamise meetmed. Ka võtab TRAN-komisjon teadmiseks komisjoni otsuse uurida koos Euroopa Investeerimispannaga liikmesriikidele suunatud uut teise ELi heitkogustega kauplemise süsteemi (HKS2) eeljaotusrahastut. Sellest rahastust toimuks selliste meetmete eelrahastamine, mille eesmärk on vähendada liikuvusvaesust, parandada taskukohasust vähekaitstud transpordikasutajate ja leibkondade jaoks ning kiirendada keskkonnahoidliku liikuvuse tehnoloogia kasutuselevõttu, toetades seeläbi kliimameetmete sotsiaalfondi rakendamist.

Lõpetuseks rõhutab TRAN-komisjon kindlalt turismi kesket ja strateegilist rolli liidu majanduses. Seetõttu nõuab TRAN-komisjon tungivalt tulevase ELi kestliku turismi strateegia ambitsioonikat elluviimist, seades esikohale aruka, kestliku, ohutu ja vastupidava transpordi parema taristu; sujuvama piiriülese liikuvuse; turismi tasakaalustatuma jaotumise kogu Euroopas; sihtkohtade parema haldamise; sihtkohtade vastupanuvõime suurendamise, et toetada mõjusat kliimamuutustega kohanemist, ning majanduskasvu, kvaliteetsete töökohtade ja kohalike majanduslike võimaluste toetamise, kaitstes samal ajal kogukonna heaolu. TRAN-komisjon tuletab meelde, et need prioriteedid kajastuvad hiljuti vastu võetud algatusraportis ühendatuse suurendamise, kultuuripärandi säilitamise ja kohaliku tipptaseme edendamise kohta Euroopa turismis – sihtkohtade haldamine ja piirkondliku turismi kasv¹⁴.

Sarnases vaimus täheldab TRAN-komisjon uut poliitilist stiimulit saarte¹⁵ ja rannikukogukondade¹⁶ jaoks, mida tõendavad komisjoni hiljuti avaldatud strateegiad ja tulevane äärepoolseimate piirkondade strateegia. Kokkuvõttes kujutavad need algatused endast esimest koordineeritud Euroopa lähenemisviisi püsivate struktuursete puuduste kõrvaldamiseks ja nende piirkondade pikaajalise potentsiaali avamiseks, tegeledes ühise survega, võttes samal ajal arvesse nende erinevat tegelikkust, sealhulgas teravaid sotsiaalseid probleeme, nagu eluasemete nappus, hooajalisus, tasakaalustamata turism, piiratud teenused ja ühenduvuspiirangud. TRAN-komisjon hoiatab, et saarte ja rannikukogukondade erivajaduste täielik kajastamine tulevastes ettepanekutes – ja nende vastavusse viimine ELi laiemate prioriteetidega – eeldab sihipärast ja prognoositavat eelarvetoetust. Seetõttu rõhutab TRAN-komisjon, kui oluline on lisada tulevastesse riikliku ja piirkondliku partnerluse kavadesse sihtotstarbelised meetmed nende piirkondade arendamiseks.

Viimane argument on see, et turismi potentsiaali saab ära kasutada ja seda vastutustundlikult juhtida ainult siis, kui sellele omistatakse suurem tähtsus 2028.–2034. aasta mitmeaastase finantsraamistiku prioriteetides ja rahaeraldistes. Isegi kui järgmise mitmeaastase finantsraamistiku ülesehitus võimaldab turismi selgemat kinnistamist strateegilise majandusliku prioriteedina, on TRAN-komisjon arvamusel, et praegused edusammud ei ole kaugeltki piisavad. Ka peab TRAN-komisjon kahetsusväärseks, et taas ei ole ettepanekus nähtud kestliku turismi jaoks ette ei sihtotstarbelist programmi ega eraldi eelarverida.

Lugupidamisega

Elissavet Vozemberg-Vrionidi

Rosa Serrano Sierra

Raportöör

¹⁴ Vastuvõetud tekstid, P10_TA(2026)0123.

¹⁵ (COM(2026) 520 final).

¹⁶ (COM(2026) 530 final).

LISA: SISENDI DEKLARATSIOON

Arvamuse raportöör kinnitab oma ainuvastutusel, et ei kasutanud oma arvamuses mingit sisendmaterjali huvide esindajatelt, kes kuuluvad kohustuslikku läbipaistvusregistrit käsitleva institutsioonidevahelise kokkuleppe¹ kohaldamisalasse, ega kolmandate riikide ametiasutuste, sealhulgas nende diplomaatiliste esinduste ja saatkondade esindajatelt, kes tuleks kodukorra I lisa artikli 8 kohaselt loetleda käesolevas lisas.

¹ Euroopa Parlamendi, Euroopa Liidu Nõukogu ja Euroopa Komisjoni 20. mai 2021. aasta institutsioonidevaheline kokkulepe kohustusliku läbipaistvusregistri kohta (ELT L 207, 11.6.2021, lk 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_interinstit/2021/611/oj).

NIMELINE LÕPPHÄÄLETUS NÕUANDVAS KOMISJONIS

32	+
ECR	Carlo Ciccioli, Șerban Dimitrie Sturdza, Kris Van Dijk
NI	Luis-Vicențiu Lazarus
PPE	Nina Carberry, Gheorghe Falcă, Jens Gieseke, Borja Giménez Larraz, Dariusz Joński, Martine Kemp, Willemien Koning, Verena Mertens, Lídia Pereira, Flavio Tosi, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Marion Walsmann
Renew	Oihane Agirregoitia Martínez, Benoît Cassart, Valérie Devaux, Jan-Christoph Oetjen, Marjan Šarec
S&D	Vivien Costanzo, Sérgio Gonçalves, Elisabeth Grossmann, François Kalfon, Ștefan Mușoiu, Matteo Ricci, Rosa Serrano Sierra, Marianne Vind
Verts/ALE	Vicent Marzá Ibáñez, Jutta Paulus, Kai Tegethoff

3	-
ESN	Milan Mazurek
PfE	Julien Leonardelli, Philippe Olivier

4	0
ESN	Volker Schnurrbusch, Stanislav Stoyanov
PfE	Roman Haider
The Left	Merja Kyllönen

Kasutatud tähised:

+ : poolt

- : vastu

0 : erapooletu