



EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO

Bryssel 22.6.2006
KOM(2006) 314 lopullinen

KOMISSION TIEDONANTO NEUVOSTOLLE JA EUROOPAN PARLAMENTILLE

**Kestävää liikkuvuutta Eurooppaan
Euroopan komission vuoden 2001 liikennepolitiikan valkoisen kirjan väliarviointi**

{SEK(2006) 768 }

SISÄLLYSLUETTELO

1.	Euroopan liikennepolitiikan uusi toimintaympäristö.....	3
1.1.	Liikennepolitiikan tavoitteet	3
1.2.	Muuttuva toimintaympäristö.....	5
1.3.	Euroopan liikennepolitiikka 2001–2006.....	6
2.	Liikennesektorin tilanne.....	7
2.1.	Liikenteen kasvu	7
2.2.	Liikenteen vaikutukset	8
3.	Kestävä liikkuvuus sisämarkkinoilla – eurooppalaisten yhdistäminen.....	9
3.1.	Maaliikenne.....	10
3.2.	Ilmailu	11
3.3.	Vesiliikenne.....	12
4.	Kestävä liikkuvuus kansalaisille – luotettavat, turvalliset ja varmat kuljetukset.....	13
4.1.	Työllisyys ja työolot.....	13
4.2.	Matkustajien oikeudet	14
4.3.	Turvallisuus.....	14
4.4.	Turvatoimet.....	14
4.5.	Kaupunkiliikenne	15
5.	Liikenne ja energia.....	16
6.	Infrastruktuurin optimoiminen	17
6.1.	Kaksi haastetta: ruuhkautumisen vähentäminen ja saavutettavuuden lisääminen	17
6.2.	Kaikkien rahoituslähteiden hyödyntäminen.....	18
6.3.	Älykkäät maksujärjestelmät	19
7.	Älykäs liikkuvuus.....	19
7.1.	Liikenteen logistiikka.....	20
7.2.	Älykkäät liikennejärjestelmät.....	20
8.	Maailmanlaajuinen ulottuvuus	21
9.	Johtopäätös: uudistetut tavoitteet	22
LIITE 1	24
LIITE 2	27

1. EUROOPAN LIIKENNEPOLITIIKAN UUSI TOIMINTAYMPÄRISTÖ

1.1. Liikennepolitiikan tavoitteet

EU:n kestävä liikennepolitiikan tavoitteena ovat yhteiskunnan taloudellisten, sosiaalisten ja ympäristötavoitteiden mukaiset liikennejärjestelmät. Tehokkaat liikennejärjestelmät ovat Euroopan hyvinvoinnin edellytys, sillä ne vaikuttavat selvästi talouskasvuun, yhteiskunnalliseen kehitykseen ja ympäristöön. Liikenteen osuus EU:n bruttokansantuotteesta on noin 7 prosenttia ja työmarkkinoista 5 prosenttia. Se on tärkeä ala, joka edistää Euroopan talouden kokonaistoimivuutta merkittävästi. Tavaroiden ja henkilöiden liikkuvuus on tärkeä osa Euroopan teollisuuden ja palveluiden kilpailukykyä. Lisäksi liikkuvuus on olennainen kansalaisoikeus.

Hitaan alun jälkeen Euroopan unionin liikennepolitiikka on kehittynyt 15 viime vuoden aikana nopeasti. EU:n liikennepolitiikan **tavoitteet**, jotka esitettiin jo vuoden 1992 liikennepolitiikan valkoisessa kirjassa¹ ja samoin vuoden 2001 valkoisessa kirjassa², pätevät vielä tässä tiedonannossakin: tavoitteena on tarjota eurooppalaisille suorituskykyisiä ja tehokkaita liikennejärjestelmiä, joilla on seuraavat ominaisuudet:

- *Ne mahdollistavat ihmisten ja yritysten laajan **liikkuvuuden** koko unionissa. Kohtuuhintaisten ja laadukkaiden liikennematkustajien saatavuus auttaa ratkaisevasti kehittämään henkilöiden, tavaroiden ja palvelujen vapaata liikkuvuutta, parantamaan sosiaalista ja taloudellista yhteenkuuluvuutta ja turvaamaan Euroopan teollisuuden kilpailukykyä.*
- *Ne **suojaavat** ympäristöä, varmistavat energiansaannin, edistävät alan vähimmäistyöehtojen määrittelyä ja suojaavat matkustajia ja kansalaisia.*
- Ympäristöön kohdistuvat paineet ovat kasvaneet tuntuvasti, ja myös tulevaisuudessa joudutaan ratkomaan huomattavia terveys- ja ympäristöongelmia, esimerkiksi ilman pilaantumiseen liittyviä³. Näin ollen on syytä edistää ympäristönsuojelun korkeaa tasoa ja ympäristön laadun parantamista.
- Koska liikenne kuluttaa myös hyvin suuria määriä energiaa, sen on osaltaan myötävaikutettava *energiansaannin varmistamiseen*.
- Yhteiskunnalliselta kannalta EU:n politiikka edistää työpaikkojen laadun parantamista ja Euroopan liikennealan työntekijöiden pätevyystason nostoa.
- Lisäksi EU:n politiikka suojaa liikennepalveluja käyttäviä ja tarjoavia unionin kansalaisia kuluttaja- ja turvallisuusnäkökohtien sekä nyttemmin myös turvatoimien osalta.

¹ Komission valkoinen kirja yhteisen liikennepolitiikan kehityksestä ”The future development of the Common Transport Policy”, KOM(92) 494, 2.12.1992.

² ”Eurooppalainen liikennepolitiikka vuoteen 2010: valintojen aika”, KOM(2001) 370, 12.9.2001.

³ Komission tiedonanto neuvostolle ja Euroopan parlamentille – Ilman pilaantumista koskeva teemakohtainen strategia, KOM(2005) 446 lopullinen, 20.9.2005.

- *Ne ovat **innovatiivisia** ja tukevat ensisijaisia tavoitteita – liikkuvuutta ja suojelua – edistämällä kasvavan liikennesektorin tehokkuutta ja kestävyyttä.* EU:n politiikkojen avulla kehitetään ja saatetaan markkinoille innovatiivisia tulevaisuuden ratkaisuja, jotka ovat energiatehokkaita, joissa hyödynnetään vaihtoehtoisia energianlähteitä tai joilla tuetaan laajoja ja kehittyneitä liikennehankkeita, kuten Galileoa.
- *Ne ovat yhteydessä kansainväliseen kehitykseen ja heijastavat näin unionin politiikkoja, joilla vahvistetaan kestävää liikkuvuutta, ympäristönsuojelua ja innovointia kansainvälisen järjestyhteistyön kautta.* EU on maailman johtava kestävien liikenneratkaisujen, teollisuustoimintojen, laitteiden ja palvelujen tuottaja, ja tämä asema on tunnustettava entistä selvemmin.

Näiden tavoitteiden ansiosta unionin liikennepolitiikka on kasvua ja työllisyyttä koskevan **Lissabonin strategian** ytimessä. Kuten tästä tiedonannosta ilmenee, nämä tavoitteet ovat lisäksi luonteeltaan pitkän aikavälin tavoitteita, ja niihin liittyvissä poliittisissa valinnoissa pyritään pitämään talouskasvun, sosiaalisen hyvinvoinnin ja ympäristönsuojelun asettamat vaatimukset tasapainossa.⁴

Sisämarkkinat ovat jo hyödyttäneet tie- ja lentoliikennealaa, ja tulevaisuudessa näin käynee myös rautatie- ja vesiliikenteessä. EU:n politiikkojen tukemat tehokkuusedut tekevätkin raide- ja vesiliikenteestä selvästi aikaisempaa kilpailukykyisempää etenkin pitkillä matkoilla. Liikkuvuuden kielteisistä sivuvaikutuksista on **päästävä eroon** erilaisten poliittisten välineiden avulla. Tulevassa politiikassa on **optimoitava** kunkin liikennemuodon potentiaali niin, että puhtaiden ja tehokkaiden liikennejärjestelmien tavoite toteutuu. On edistettävä teknisiä mahdollisuuksia, joiden avulla liikenteen haittoja ympäristölle voidaan vähentää etenkin kasvihuonekaasupäästöjen osalta. Merkittävien infrastruktuurihankkeiden avulla pyritään lieventämään tiettyihin liikennekäytäviin kohdistuvaa ympäristörasitusta. Etenkin pitkillä matkoilla, taajama-alueilla ja ruuhkaisissa liikennekäytävissä on pyrittävä **siirtymään** entistä ympäristöystävällisempiin liikennemuotoihin aina kun mahdollista. Toisaalta eri liikennemuodot sinänsä on optimoitava. Niiden kaikkien on oltava ympäristöystävällisiä, turvallisia ja energiatehokkaita. Lopuksi todettakoon, että **usean liikennemuodon käyttö (komodaalisuus)** eli eri liikennemuotojen tehokas hyödyntäminen yhdessä ja erikseen johtaa resurssien optimaaliseen ja kestäväan hyödyntämiseen. Tämä lähestymistapa on yhdenmukainen Eurooppa-neuvoston 16.6.2006 tekemien päätelmien ja uudistetun kestäväan kehityksen strategian, etenkin sen liikennettä koskevan luvun, kanssa.

1.2. Muuttuva toimintaympäristö

Vaikka tavoitteet ovat ajan kuluessa pysyneet samoina, EU:n liikennepolitiikan yleinen toimintaympäristö on muuttunut:

- **Laajentuminen** on tuonut EU:hun mannereurooppalaisen ulottuvuuden. Euroopan laajuisten verkkojen pääreittien laajeneminen luo lisää etenkin raide- ja vesiliikenteelle sopivia liikennekäytäviä. Eurooppa on myös entistä enemmän merivalta: Itämerta ympäröivät melkein joka puolelta EU:n jäsenvaltiot, ja suuret joet, kuten Reinin-Tonavan reitti, yhdistävät merialueet toisiinsa. Unioni, jossa on

⁴ Ks. komission tiedonanto kestäväan kehityksen strategian arvioinnista ja tarvittavista toimista, KOM(2005) 658 lopullinen, 13.12.2005.

25 ja pian 27 jäsentä, on entistä monimuotoisempi. Siinä missä ympäristön pilaantuminen, maankäyttö ja ruuhkat ovat Euroopan tiheästi asutun ja teollistuneen ”keskilännen” suurin ongelma, toisten jäsenvaltioiden avainongelma on yhä saavutettavuus. Joillakin politiikan alueilla tämä monimuotoisuus saattaa edellyttää entistä eriytetympiä ratkaisuja, jolloin voidaan toisaalta sallia paikalliset, alueelliset ja kansalliset ratkaisut ja toisaalta varmistaa Euroopan laajuiset liikenteen sisämarkkinat.

- **Liikenneala** on muuttunut. Konsolidaatiota tapahtuu eurooppalaisella tasolla erityisesti lento- ja meriliikenteessä. Sisämarkkinoiden ansiosta EU:ssa on kilpailulle avatut kansainväliset maantiekuljetusmarkkinat ja yhä enenevässä määrin myös raideliikennemarkkinat. Lisäksi globalisaatio on viitenä viime vuotena johtanut isojen, maailmanlaajuisesti toimivien logistiikkayritysten syntymiseen. Eurooppalaisessa liikennepolitiikassa on paljon nykyistä enemmän keskityttävä multimodaalisten kuljetusten kansainvälisen kilpailukykyyn vahvistamiseen ja kaikki liikennemuodot kattavien kokonaisratkaisujen kehittämiseen; painopisteinä on tällöin pidettävä pullonkaulojen poistamista ja logistiikkaketjun heikkoja linkkejä. Silti kansainvälisille markkinoille on edelleen jäätävä tilaa uusille yrityksille ja pk-yrityksille.
- Liikenteestä on nopeasti tulossa kehittyneen tekniikan ala, jonka tulevalle kehitykselle tutkimus ja **innovaatiot** ovat elintärkeitä. Seitsemännessä eurooppalaisessa tutkimuksen ja kehittämisen puiteohjelmassa (2007–2013) lisättiin tutkimusmäärärahoja, ja sen avulla tehdyt liikenteen tekniset innovaatiot edistävät suoraan Euroopan kilpailukykyä sekä ympäristö- ja sosiaalisia tavoitteita. Eurooppalaisten liikennealan teknologiayhteisöjen strategisten tutkimuslinjausten mukaisesti tutkimustoimien kohteita ovat muun muassa pinta- ja lentoliikenteen ekologisen kestävyuden parantaminen, ilmaliikenteen hallintajärjestelmien modernisointi, eurooppalaisten liikennekäytävien ruuhkien vähentäminen, kaupunkiliikenne, liikennemuotojen yhteentoimivuus ja intermodaalisuus, liikenteen turvallisuus ja varmuus sekä alan kilpailukyky. Lupaaavimpiin painopistealueisiin kuuluvat älykkäät liikennejärjestelmät, joissa hyödynnetään viestintä-, navigointi- ja automaatiotekniikkaa, polttoainetehokkuutta parantava moottoritekniikka ja vaihtoehtoisten polttoaineiden käytön edistäminen.
- Liikennepolitiikka on kytkettävä kansainvälisiin **ympäristösitoumuksiin**, myös niihin, jotka kuuluvat Kioton pöytäkirjan soveltamisalaan. Hiilidioksidipäästöt ovat haaste, ja ilmanlaatu, melusaasteet ja maankäyttö edellyttävät jatkuvaa seurantaa, vaikka niiden osalta onkin kuluneen vuosikymmenen aikana tapahtunut huomattavaa edistystä esimerkiksi haitallisten päästöjen vähentämisessä.
- Liikennepolitiikalla on pyrittävä edistämään eurooppalaisen energiapolitiikan tavoitteita sellaisina kuin ne on esitetty Eurooppa-neuvoston maaliskuussa 2006 tekemissä päätelmissä; erityisesti tämä koskee energiahuollon varmuutta ja kestävyyttä. Liikenteen osuus EU:n koko **energiankulutuksesta** on 30 prosenttia. Öljyriippuvuuden aste on 98 prosenttia, joten öljyn korkea hinta vaikuttaa suoraan liikennesektoriin ja edistää energiatehokkuutta, monipuolisten energiahuoltoratkaisujen käyttöä ja kysyntää hillitsevää politiikkaa. Kaiken tämän kehityksen tukena on uusi innovatiivinen tekniikka.

- **Kansainvälinen toimintaympäristö** on muuttunut myös muulla tavoin. Jatkuva terrorismin uhka on samoin vaikuttanut liikenteeseen enemmän kuin mihinkään muuhun sektoriin. Talouden maailmanlaajuistuminen on muuttanut kauppavirtoja ja lisännyt sellaisten kansainvälisten liikennepalveluiden kysyntää, jotka suuntautuvat voimakkaasti kasvaviin talouksiin ja näistä talouksista Eurooppaan. Yhteistyössä toimien EU:lla ja sen jäsenvaltioilla on hyvät edellytykset muovata maailmanlaajuisia oloja niin, että ne vastaavat entistä paremmin unionin taloudellisia, sosiaalisia ja ympäristöön liittyviä etuja. EU:n liikennekysymyksiin liittyvä ulkopoliittika vaihtelee maasta, alueesta ja liikennemuodosta riippuen. Jäsen ehdokasvaltioita ja jopa eurooppalaisia naapurivaltioita koskevassa politiikassa painottuu nykyisin liikenteen sisämarkkinoiden vaihteellinen laajentaminen näihin maihin.
- Lopuksi on todettava, että eurooppalainen **hallintotapa** on murroksessa. Sisämarkkinoiden lainsäädännöllinen peruskehys on suurimmaksi osaksi jo olemassa. Paljon riippuu nyt tehokkaasta toimeenpanosta. Jos toimeenpano jää puutteelliseksi, voidaan tarvittaessa käynnistää rikkomismenettelyjä. Toisaalta komissio voi edistää parhaiden käytäntöjen vaihtoa, luoda entistä parempaa sääntelyä ja yksinkertaistaa mahdollisuuksien mukaan olemassa olevaa lainsäädäntöä sen opin perusteella, mitä sisämarkkinoita tarkkailemalla ja alan sidosryhmiä laajalti kuulemalla on saatu. Sääntely on kytkettävä tiiviisti innovaatioihin. Neljälle liikennepoliittikan alueelle on perustettu EU:n virasto; tämä toisen tason eurooppalainen hallinto kykenee tarjoamaan teknistä erikoisosaamista ja avustamaan yhteisön säännösten toimeenpanossa.

1.3. Euroopan liikennepoliittika 2001–2006

Vuoden 2001 valkoisessa kirjassa nimettiin tärkeimmiksi haasteiksi eri liikennemuotojen kehityksen epätasapaino, reittien, kaupunkien ja ilmatilan ruuhkaisuus sekä liikenteen ympäristövaikutukset. Niinpä valkoisessa kirjassa ehdotettiin politiikkoja, joiden avulla liikennemuotojen epätasapainoa voidaan korjata, korostettiin tarvetta poistaa Euroopan laajuisten verkkojen (TEN) pullonkaulat ja vähentää tieliikenneonnettomuuksien määrää, todettiin tehokkaan infrastruktuurimaksupoliittikan tarve ja huomautettiin, että yhteisön olisi vahvistettava asemaansa kansainvälisissä järjestöissä. On otettava huomioon, että valkoinen kirja perustui vahvan talouskasvun odotukseen, joka ei kuitenkaan toteutunut sellaisenaan.

Vuoden 2001 jälkeen on hyväksytty ja pantu toimeen tärkeitä säädösehdotuksia, jotka ovat koskeneet esimerkiksi rautateiden tavaraliikenteen avaamista kilpailulle, tieliikenteen työehtojen kehittämistä, 30:n tärkeimmän TEN-hankkeen määrittelyä, yhtenäistä eurooppalaista ilmatilaa, lentomat kustajien oikeuksien vahvistamista, uutta tiemaksudirektiiviä, jonka mukaan matkan pituuteen perustuvia käyttäjämaksuja voidaan käyttää joissakin tapauksissa myös infrastruktuurin rahoittamiseen, Marco Polo -ohjelmaa ja intermodaalisen liikenteen edistämistä sekä meriturvallisuuslainsäädännön parantamista. Lisäksi EU on osoittanut valmiutensa kehittää alakohtaisia innovaatio-ohjelmia, kuten Galileo, ERTMS ja SESAR. Useimmista valkoisessa kirjassa mainituista toimituksista on tehty ehdotus, tai ne on jo hyväksytty. Liitteessä 3 nämä toimet on kuvattu kattavasti, ja niiden ennakoitujen vaikutusten toteutumista on arvioitu ("Impact Assessment").

Kuluneen vuoden aikana on järjestetty laaja **kuulemiskierros**. Sen aikana on korostettu talouskasvun keskeistä merkitystä ja poliittisten toimien uudelleenarvioinnin tarvetta.

Vastauksena kuulemisten yhteydessä esitettyihin kysymyksiin ja huomioihin komission tiedonanto ”Kestävää liikkuvuutta Eurooppaan” perustuu sekä niihin EU:n liikennepolitiikan tavoitteisiin, jotka määriteltiin tämän politiikan tärkeässä uudelleenkäynnistysvaiheessa 1992, että vuoden 2001 valkoisessa kirjassa esitettyihin toimiin, joista useimmat on jo pantu toimeen suunnitelman mukaan.⁵

Vuoden 2001 jälkeen saadut kokemukset sekä lisäselvitykset ja ennusteet viittaavat siihen, että komission vuonna 2001 ennakoimat toimet eivät yksinään riitä EU:n politiikan perustavoitteiden toteuttamiseen, varsinkaan liikenteen kasvun kielteisten ympäristö- ja muiden vaikutusten hillitsemiseen, kun liikennepolitiikan olennaisena tavoitteena on samaan aikaan liikkuvuuden edistäminen. Laajentuneessa EU:ssa ja globaalistuneessa, nopeasti muuttuvassa maailmassa tarvitaan entistä **kattavampia ja joustavampia liikennepoliittisia työkaluja**. Mahdollisia ratkaisuja ovat niin eurooppalainen sääntely ja sen yhdenmukainen soveltaminen kuin taloudelliset välineet, ohjaustoimenpiteet ja tekninen yhdentymisen tai maantieteellisesti eriytyvät lähestymistavat, joissa voidaan hyödyntää sekä eriytettyä lainsäädäntöä että yhteistyön kehittämistä. Komission sääntelyn laadun parantamista koskevan politiikan mukaisesti komissio kuulee kaikilla aloilla kansalaisia ja muita sidosryhmiä sekä arvioi talous-, ympäristö- ja sosiaaliset vaikutukset ennen varsinaisten ehdotusten tekemistä. Liitteessä 3 selostetaan poliittisia vaihtoehtoja, joista on tehty arviointi tässä esitettyjen poliittisten linjausten toteuttamista silmällä pitäen.

2. LIIKENNESEKTORIN TILANNE

2.1. Liikenteen kasvu

EU:n tavaraliikenne on **kasvanut** vuosittain 2,8 prosenttia, joten kasvuvauhti on suunnilleen samalla tasolla kuin talouskasvu, joka on **vuosina 1995–2004** ollut keskimäärin 2,3 prosenttia. Matkustajaliikenteen kasvu on ollut hieman vähäisempää: 1,9 prosenttia vuodessa.⁶ Kaiken kaikkiaan tavaraliikenne on kasvanut 28 prosenttia vuosina 1995–2004 ja matkustajaliikenne 18 prosenttia (tavaraliikenne maanteillä on kasvanut 35 prosenttia ja matkustajaliikenne maanteillä 17 prosenttia). Lähimerenkulku on kasvanut miltei samassa tahdissa. Niissä jäsenvaltioissa, jotka ovat avanneet rautatieliikenteen markkinat jo varhaisessa vaiheessa, rautateiden tavaraliikenne on kasvanut enemmän kuin muissa jäsenvaltioissa. Kaiken kaikkiaan rautateiden tavaraliikenne on kasvanut 6 prosenttia vuosina 1995–2004. Rautateiden matkustajaliikenne on kasvanut huomattavasti (joskaan ei yhtä nopeasti kuin muiden liikennemuotojen matkustajaliikenne), ja melkein neljännes tästä kasvusta on suurnopeusjunien ansiota. EU:n sisäinen ilmailu on samana ajanjaksona kasvanut yli 50 prosenttia syyskuun 11. päivän iskuja seuranneesta hiipumisesta huolimatta. Tässä luvussa näkyvät jo 1980-luvun lopulla alkaneen vapauttamiskehityksen vaikutukset. Joissakin jäsenvaltioissa myös sisävesiliikenne on viime vuosikymmenellä kasvanut selvästi (50 prosenttia Belgiassa ja 30 prosenttia Ranskassa).

Suurin osa **EU:n sisäisestä liikenteestä** on maantieliikennettä: 44 prosenttia tavaraliikenteestä ja 85 prosenttia matkustajaliikenteestä. Kysyntään liittyvät tekijät, kuten raskaiden suurkuljetusten väheneminen ja ovelta ovelle- ja juuri ajallaan -palvelujen kasvu, ovat epäilemättä edistäneet tieliikenteen jatkuvaa vahvaa kasvua. Rautatieliikenteen osuudet

⁵ Ks. liitteenä olevan vaikutusten arvioinnin taulukko, jossa on lueteltu nämä toimet ja niiden toimeenpanovaihe.

⁶ Luvut 25 jäsenvaltion EU:n mukaan.

ovat 10 ja 6 prosenttia. Rakenteellisesti tärkeä kehityssuuntaus on, että rautateiden tavaraliikenteen suhteellinen väheneminen on vuoden 2001 jälkeen pysähtynyt ja että rautateiden tavaraliikenne on useissa jäsenvaltioissa kasvussa. Toinen merkittävä suuntaus on lento- ja vesiliikenteen vahva ja pysyvä dynaamisuus. Lentoliikenteellä on määräävä asema pitkän matkan matkustajaliikennemarkkinoilla; halpalentoyhtiöiden osuus kaikista EU:n sisäisistä reittilennoista on nyt 25 prosenttia. Halpalentoyhtiöt ovat myös edistäneet alueellisten lentoasemien kasvua. Unionin sisäisestä tavaraliikenteestä 39 prosenttia kulkee meriteitse, ulkomaankaupan volyyymista lähes 90 prosenttia. Maailman laivoista neljännes purjehtii eurooppalaisen lipun alla; 40 prosenttia on eurooppalaisessa omistuksessa. Koska merkittäviä sisävesireittejä on ainoastaan joissakin jäsenvaltioissa, sisävesiliikenteen osuus kaikista tavaraliikenteestä on vain 3 prosenttia; tässä liikennemuodossa on yhä huomattavasti hyödyntämätöntä potentiaalia.

Vuoden 2001 valkoisessa kirjassa ennustettiin, että keskimääräinen talouskasvu olisi 3 prosenttia. Todellisuudessa se on vuosina 2000–2005 ollut 1,8 prosenttia. Vuosina 2000–2020 BKT:n on ennustettu kasvavan vuosittain 2,1 prosenttia (52 prosenttia koko ajanjakson aikana). Tavaraliikenteen odotetaan kasvavan suurin piirtein samaa vauhtia (50 prosenttia koko ajanjakson aikana), kun taas matkustajaliikenteen ennustetaan kasvavan hitaammin, noin 1,5 prosenttia vuosittain (35 prosenttia koko ajanjakson aikana)⁷. Laaditut mallit⁸ vahvistavat käsitystä, jonka mukaan eri liikennemuotojen jakauma tasoittuu pitkällä aikavälillä.

2.2. Liikenteen vaikutukset

Liikenne on tärkeä kasvua edistävä tekijä, mutta siitä koituu yhteiskunnalle myös kustannuksia. **Ympäristölle aiheutuvien kustannusten** arvioidaan olevan 1,1 prosenttia BKT:sta.⁹ Kasvavan liikkuvuuden tavoitteiden ja tiukkojen ympäristövaatimusten välinen kitka alkaa vähitellen näkyä. Monissa kaupungeissa ei esimerkiksi pystytä noudattamaan ilmanlaatua koskevia normeja, ja infrastruktuuria onkin kehitettävä niin, että suunnittelussa otetaan huomioon luonnonsuojelulliset näkökohdat ja kaavoitukseen liittyvät rajoitukset. Tiet ovat entistäkin ruuhkaisempia, EU:lle tästä aiheutuvat kustannukset ovat noin 1 prosentti BKT:sta. Tieliikenteen haitalliset päästöt ovat huomattavasti vähentyneet, kun katalyysaattoreiden, hiukkassuodattimien ja muiden ajoneuvoihin asennettujen teknisten apuvälineiden käyttöönotto on liikennemäärien kasvusta huolimatta auttanut supistamaan typpioksiidi- ja hiukkaspäästöjä 30–40 prosenttia 15 viime vuoden aikana. Silti ilman pilaantumista koskeva teemakohtainen strategia¹⁰ on osoittanut, että etenkin maantieajoneuvojen osalta tarvitaan vielä lisätoimia. Näistä voidaan erityisesti ottaa esiin Euro 5 -standardien käyttöönotto kevyille ajoneuvoille (sekä myöhemmin Euro 6:n ja Euro VI:n käyttöönotto raskaille hyötyajoneuvoille). Laadituista malleista ilmenee, että tämä kehitys jatkuu, mutta toisaalta hiilidioksidipäästöt ja melu lisääntyvät. Laivaliikenteestä

⁷ Ennusteet perustuvat ASSESS-selvitykseen ”Assessment of the contribution of the TEN and other transport policy measures to the mid-term implementation of the White Paper on the European Transport Policy for 2010” (2005)

http://ec.europa.eu/transport/white_paper/mid_term_revision/assess_en.htm

⁸ Näiden ennusteiden pohjana on vuoden 2001 valkoiseen kirjaan perustuvan politiikan jatkumo (ks. ASSESS-selvitys). Lisää lukuja on esitetty liitteen 2 kaavioissa 3 ja 4.

⁹ Ks. UNITE-hankkeen loppuraportti. Ympäristökustannuksiin luetaan ilman pilaantumisesta, melusta ja ilmaston maailmanlaajuisesta lämpenemisestä aiheutuvat kustannukset. ”UNification of accounts and marginal costs for Transport Efficiency. 5th Framework – Transport RTD”. Marraskuu 2003. www.its.leeds.ac.uk/UNITE

¹⁰ Ks. komission tiedonanto ilman pilaantumista koskevasta teemakohtaisesta strategiasta, KOM(2005) 446, 21.9.2005.

syntyy paljon ilman epäpuhtauksia. Lentoliikenteen polttoaineenkulutus on viime vuosikymmenen aikana laskenut 1–2 prosenttia matkustajakilometriä kohti ja lentomelu on vähentynyt selvästi, mutta silti siviili-ilmailun ympäristövaikutukset ovat kokonaisuutena tarkasteltuna lisääntyneet liikennemäärien selvän kasvun myötä. Esimerkiksi lentoliikenteen kasvihuonekaasupäästöt kasvoivat kymmenen viime vuoden aikana yli 4 prosenttia vuodessa. Kaiken kaikkiaan EU:n sisäinen liikenne tuottaa 21 prosenttia kasvihuonekaasupäästöistä, ja nämä päästöt ovat kasvaneet vuodesta 1990 noin 23 prosenttia, mikä on Kioton tavoitteiden saavuttamista ajatellen huolestuttava suuntaus. Vuoden 2001 valkoisessa kirjassa mainitut toimet eivät toisaalta vaikuta tähän ympäristökehitykseen paljonkaan, varsinkaan hiilidioksidipäästöjen osalta.¹¹ Myös eri liikennemuotojen melusaasteisiin olisi kiinnitettävä huomiota.

Turvallisuus on parantunut selvästi. Tieliikenteen kuolonuhrien määrä on vähentynyt yli 17 prosenttia vuodesta 2001, joskaan ei kaikissa jäsenvaltioissa. Siitä huolimatta tieliikenne on yhä turvattomin liikennemuoto: vuonna 2005 tieliikenteessä kuoli 41 600 ja haavoittui yli 1,7 miljoonaa ihmistä.¹² Näin ei voi enää jatkua, ja kaikkien toimijoiden onkin osaltaan pyrittävä lisäämään teiden turvallisuutta. Keskipitkällä aikavälillä on jatkettava vuoden 2001 valkoisessa kirjassa esitettyjen toimien ja eSafety-aloitteen¹³ toimeenpanoa, jotta päästään selvästi lähemmäksi päätavoitetta eli kuolonuhrien määrän vähentämistä puoleen.

Edellä esitetyn kaltaiset arviot ovat liikennepolitiikan laadinnan ja arvioinnin kannalta ratkaisevia etenkin siksi, että kestää kauan, ennen kuin politiikka ja investoinnit vaikuttavat arkitodellisuuteen. Ennusteissa on otettava huomioon kasvihuonekaasutasot sekä fossiilisiin energianlähteisiin liittyvät rajoitukset.

→ Toimet: tulevaisuuden politiikkojen laadintaa ja arviointia varten tuetaan laajaa keskustelua liikenteen 20–40 seuraavan vuoden näkymistä, jotta kokonaiskestävä liikennepolitiikan työkaluja voidaan kehittää.

3. KESTÄVÄ LIIKKUVUUS SISÄMARKKINOILLA – EUROOPPALAISTEN YHDISTÄMINEN

EU:n sisämarkkinat ovat tärkein väline sellaisen vilkkaan liikennealan saavuttamisessa, joka luo kasvua ja työpaikkoja. Ilmailuala ja jotkin muut alat, kuten tietoliikenneala, ovat osoittaneet, että sisämarkkinoiden vapauttaminen edistää innovaatioita ja investointeja parempien palvelujen tarjoamiseksi alhaisemmilla kustannuksilla. Samanlainen menestys voidaan saavuttaa kaikilla muillakin liikenteen aloilla. Sisämarkkinoita ei ole tarkoitus rakentaa ainoastaan oikeudellisesta näkökulmasta, vaan ne on saatava elinkeinoelämän todellisuudeksi yhdessä palvelujen käyttäjien ja tarjoajien kanssa. Tämä edellyttää yhteisten sääntöjen vahvistamista ja tarvittaessa niiden täydentämistä, muokkaamista tai yksinkertaistamista eri liikennemuotoja varten havaintojen ja kokemusten pohjalta. Sisämarkkinoiden on mahdollistettava liikennemuotojen yhdistäminen liikenneverkon toiminnan optimoimiseksi.

¹¹ Ks. ASSESS-selvitys. Lisätietoja on myös EYK:n (Euroopan ympäristökeskuksen) raportissa nro°3/2006 – TERM 2005 (liikenteen ja ympäristön raportointijärjestelmä).

¹² Ks. komission tiedonanto liikenneturvallisuutta koskevan eurooppalaisen toimintaohjelman väliarvioinnista, KOM(2006) 74 lopullinen.

¹³ Turvallisia ja älykkäitä ajoneuvoja tieto- ja viestintätekniikan avulla, KOM(2003) 542 lopullinen; ”eCall kansalaisten käyttöön”, KOM(2005) 431 lopullinen.

3.1. Maaliikenne

Maantieliikenteen alalla sisämarkkinat ovat jo vakiintuneet. Kansalliset maantiekuljetukset ovat vielä pitkälti suojatut, mutta kansainväliset maantiekuljetukset on vapautettu. Kabotaasin eli ulkomaisen liikenteenharjoittajan maan sisällä suorittaman tavaroiden kuljetuksen osuus kansallisista maantiekuljetuksista on 1,2 prosenttia. Kabotaasi vapautetaan kaikkien uusien jäsenvaltioiden osalta viimeistään vuonna 2009. Ammattipätevyyttä ja työoloja koskevilla yhteisillä säännöillä edistetään korkeita turva- ja sosiaaliorneja. Pienten yritysten hallitseva osuus ja verotasojen merkittävien erojen vaikutus kilpailuun ovat tärkeitä tekijöitä, jotka tulevat vaikuttamaan kehitykseen. Komissio aikoo tutkia, miten polttoaineverotuksen kohtuuttomia eroja voitaisiin kaventaa.

Rautateiden tavaraliikenteen oikeudellinen kehys valmistuu vuoteen 2007 mennessä. Rautatiealan kolmas lainsäädäntöpaketti avaa myös kansainvälisen matkustajaliikenteen markkinat. Kansallisten sääntelyelinten on varmistettava säännösten täydellinen täytäntöönpano. Näin rautatiealan uudistaminen, joka on jo toteutettu niissä jäsenvaltioissa, jotka ovat avanneet markkinansa, voidaan ulottaa EU:n sisämarkkinoihin kokonaisuudessaan. Komissio arvioi ”rautatiemarkkinoiden seurantaohjelman” tulostaulukon avulla rautatieliikennemarkkinoiden todellista avautumista koko EU:ssa. EU:n on vielä poistettava rautatiealan kilpailukykyä haittaavat rakenteelliset esteet, erityisesti tekniset esteet, joita ovat muun muassa alhainen yhteentoimivuus, rautatiekaluston ja -tuotteiden vastavuoroisen tunnustamisen puute, infrastruktuurin heikko koordinointi ja tietojärjestelmien puutteellinen yhteenliittäminen sekä yksittäisvaunulasteihin liittyvä ongelma.¹⁴ Komissio aikoo lisäksi tutkia parempia ja älykkäitä infrastruktuurin käyttömaksuja, kuten ulkoisten kustannusten sisällyttämistä hintoihin, tiemaksuista hiljattain annetun direktiivin mukaisesti (ks. jäljempänä 6.3 kohta). EU auttaa myös tukemalla taloudellisesti Euroopan laajuisten verkkojen ensisijaisia hankkeita, joista useimmat – kuten rautatieliikenteen hallintajärjestelmä ERTMS – ovat rautatiehankkeita, ja laatimalla alalle asianmukaiset ohjeet valtioneuvoston tukien varalta.

Rautatiealalla markkinaosuudet ja työllisyys ovat vakiintuneet useimmissa maissa. Rakenneuudistus ja mukautuminen ovat edellyttäneet yhteiskunnallisesti vaikeita päätöksiä ja johtaneet työllisyyden huomattavaan vähenemiseen alalla. Rautatieliikenteen harjoittajat voivat nyt varmistaa pitkän aikavälin elinkelpoisuutensa kansainvälistämällä toimintansa ja keskittymällä talouselämän ja yhteiskunnan tarpeisiin. Rautatiet ovat todistaneet vahvuutensa matkustajaliikenteen alalla, etenkin kaupunkien keskustojen välisissä nopeissa yhteyksissä. Laajentuminen avaa lisää pitkän matkan (yli 500 km) rautatieyhteyksiä, jotka voivat tehokkaaseen logistiikkaan yhdistettyinä kilpailla maantieliikenteen kanssa ja tarjota ympäristöystävällistä ovelta ovelle -palvelua. Komissio tutkii mahdollista ohjelmaa rautatierahtiin painottuvan verkon edistämiseksi tavarankuljetuslogistiikan uuden politiikan (ks. jäljempänä 7.1 kohta) laajemmassa yhteydessä. Näiden mahdollisuuksien hyödyntäminen edellyttää tavaraliikenteen ja infrastruktuurin hallinnan mukauttamista laadun, luotettavuuden, joustavuuden ja asiakassuuntautuneisuuden osalta.

→ Toimet: tarkastellaan maantieliikenteen sisämarkkinoilla saatuja kokemuksia ja ehdotetaan tarvittaessa parannuksia markkinoille pääsyn ja ammattiin pääsyn sääntöihin; puututaan valmisteverotason kohtuuttomiin eroihin; pannaan rautatieliikenteen säännöstö täytäntöön

¹⁴ Ks. komission tiedonanto ensimmäisen rautatiepaketin täytäntöönpanosta ”Report from the Commission to the European Parliament and the Council on the implementation of the first railway package”, KOM(2006) 189 lopullinen, 3.5.2006.

jäsenvaltioiden vahvojen sääntelyelinten avulla; lisätään ponnisteluja kansainvälisen rautatietoiminnan teknisten ja toiminnallisten esteiden poistamiseksi rautatiealan ja Euroopan rautatieviraston avulla; tutkitaan mahdollista ohjelmaa rautatierahtiin painottuvan verkon edistämiseksi kuljetuslogistiikan politiikan laajemmassa yhteydessä; seurataan rautatieliikennemarkkinoita muun muassa tulostaulun avulla.

3.2. Ilmailu

Lentoliikenteen sisämarkkinoista on tullut elinkeinoelämän todellisuus ja kasvun edistäjä. Rakenneuudistus ja yhdentyminen ovat edenneet pitkälle, ja Euroopan reittien lisääntyminen, halpalentoyhtiöiden markkinoilletulo ja alueellisten lentokenttien kehittäminen ovat laajentaneet markkinoita. Sisämarkkinat ovat tuoneet huomattavia etuja asiakkaille. EU on tärkeä toimija sekä lentokaluston että ilmailupalvelujen maailmanmarkkinoilla.

Jatkuvan kasvun ja maailmanlaajuisen kilpailun haasteiden edessä ei ole kuitenkaan aikaa levätä laakereilla. Sisämarkkinoita on laajennettava kaikkien ilmailualan segmenttien, kuten lentoasema- ja lennonvarmistuspalvelujen, menestyksen parantamiseksi. Sisämarkkinoiden edut pitäisi ulottaa myös ilmailualan ulkosuhteisiin. Lentoliikenne tarvitsee vahvaa infrastruktuuria sekä ilmassa että maassa. Parhaillaan luotavan yhtenäisen ilmatilan pitäisi tehostaa EU:n lentoliikennettä entisestään. Ilmaliikenteen hallintajärjestelmien tulevan rakenteen alalla tarvitaan johtajuutta. Lentoasemien kapasiteettiin on tehtävä tarpeelliset investoinnit, ja lentoasemamaksuja koskevia sääntöjä on selvennettävä. Liikenteen nopean kasvun aiheuttamia haitallisia ympäristövaikutuksia on vähennettävä, samalla kun ala säilytetään kilpailukykyisenä ja ICAO:ssa käydyt keskustelut otetaan huomioon. Tämä edellyttää toimia muun muassa seuraavilla aloilla: lentoliikenteen valvonnan kehittäminen ja optimointi, ilma-aluksiin ja moottoreihin liittyvän tekniikan ja innovaation kehittäminen, toiminnan energiatehokkuuden parantaminen ja taloudellisten kannustimien ja/tai välineiden käyttö, josta voidaan mainita esimerkkinä ilmailualan ilmastovaikutusten sisällyttäminen EU:n päästökauppajärjestelmään.¹⁵

→ Toimet: seurataan edelleen rakenneuudistuksen ja yhentymisen valtioneuvostoon ja kilpailuun liittyviä näkökohtia; tarkastellaan sisämarkkinoiden toimintaa ja ehdotetaan tarvittaessa muutoksia; saatetaan yhtenäisen ilmatilan sääntelyjärjestelmä valmiiksi ja pannaan ilmaliikenteen hallinnan nykyaikaistaminen täytäntöön; kehitetään poliittisia toimenpiteitä lentoliikennepalvelujen päästöjen vähentämiseksi.

3.3. Vesiliikenne

Euroopan niemimaasta kaksi kolmasosaa rajautuu mereen, joten se on todellinen meritalous, etenkin laajentumisen jälkeen. Vesiliikenne, etenkin lähimerenkulku, on lisääntynyt viime vuosina yhtä voimakkaasti kuin maanteiden tavaraliikenne, ja sen mahdollisuudet ovat selkeästi suuremmat. Sen avulla voidaan helpottaa ruuhkia ja muiden liikennemuotojen ympäristöpaineita, kunhan laivaliikenteen saastepäästöjä saadaan vähennettyä.

Euroopan pitkän rantaviivan ja lukuisien satamien ansiosta **merenkulkuala** on osoittautumassa hyväksi vaihtoehdoksi maaliikenteelle, mistä ”merten moottoritien” käsite on oiva esimerkki.¹⁶ Konttiliikenne on edistänyt kasvua merkittävästi, ja se tarjoaa paljon

¹⁵ Ks. komission tiedonanto ”Ilmailun ilmastonmuutosvaikutusten vähentäminen”, KOM(2005) 459 lopullinen, 27.9.2005.

¹⁶ Ks. komission tiedonanto lähimerenkulusta, KOM(2004) 453 lopullinen, 2.7.2004.

mahdollisuuksia sellaisten logististen operaatioiden alalla, joissa hyödynnetään meri- ja rautatieliikenteen ja/tai jokiliikenteen välistä synergiaa.

Meri- ja rannikkoliikenteen kehittämiseen liittyy kaksi keskeistä haastetta. Ensinnäkin vesiliikenteen alalla ei ole vielä saumattomia sisämarkkinoita: jäsenvaltioiden välisiä merimatkoja pidetään kansainvälisen lainsäädännön nojalla ulkomaanmatkoina. Tämä estää EU:ta optimoimasta sisäisen liikenteensä sääntelyä ja helpottamasta sisäistä kauppaa. Se estää myös rannikkoliikenteen yhdistämisen maan sisäisiin logistiikkaketjuihin. Kaikkia kansainvälisen lainsäädännön tarjoamia mahdollisuuksia pitäisi hyödyntää tämän ongelman ratkaisemiseksi.

Toiseksi EU:n satamainfrastruktuurin on kestettävä meriliikenteen odotettu kasvu. Investointeja satamiin ja niistä sisämaahan suuntautuvaan liikenteeseen on lisättävä palvelujen parantamiseksi ja laajentamiseksi siten, että satamista saadaan uudelleenlastauksen mahdollisten pullonkaulojen sijaan kasvukeskuksia. Satamien kapasiteetin puutetta voitaisiin korjata myös lisäämällä yhteistyötä ja Euroopan satamien erikoistumista. Menestyksekkäässä satamapolitiikassa on lisäksi yhdistettävä terve kilpailu sekä satamissa että niiden välillä; selkeät säännöt investointien julkiselle rahoitukselle ja avoin pääsy satamapalveluihin; ympäristörajoitukset ja kehittämistarpeet; kilpailukykyisten palvelujen saatavuus ja korkealaatuisten työpaikkojen lisääntyminen.

Komissio kehittää EU:n tulevasta meripolitiikasta laaditun vihreän kirjan¹⁷ myötä käynnistetyn keskustelun pohjalta kokonaisvaltaisen meriliikennestrategian ”yhteisen eurooppalaisen merialueen” ympärille. Tällä politiikalla pyritään poistamaan sisäisen kaupan esteet, antamaan EU:lle mahdollisuus vahvistaa korkeat sosiaali-, ympäristö-, turvallisuus- ja turvanormit ja edistämään infrastruktuurin ja koko alan kilpailukykyistä kehittämistä unohtamatta kuitenkaan laivaliikenteen maailmanlaajuisia toimintaympäristöä. Komissio jatkaa ponnisteluja laivaliikenteen saastepäästöjä koskevien normien tiukentamiseksi.

Vaikka **jokien** osuus kaikissa tavarankuljetuksissa on vain 3 prosenttia, joillakin liikennekäytävillä niiden osuus on yli 40 prosenttia. Tonavan kaltaisilla liikennekäytävillä vapaana olevaa kapasiteettia voidaan hyödyntää nykyaikaistamalla jokiliikennettä ja yhdistämällä se tehokkaiisiin multimodaalisiin logistiikkaketjuihin. NAIADES-ohjelma sisältää toimintasuunnitelman jokiliikenteen edistämiseksi.¹⁸

→ Toimet: kehitetään ”yhteistä eurooppalaista merialuetta” koskeva kattava strategia sidosryhmien laajan julkisen kuulemisen pohjalta; kehitetään kattava Euroopan satamapolitiikka; toteutetaan toimia vesiliikenteen saastepäästöjen vähentämiseksi; jatketaan lähimerenkulun ja merten moottoriteiden edistämistä painottamalla erityisesti yhteyksiä maalle päin; pannaan täytäntöön jokiliikennettä koskeva NAIADES-toimintasuunnitelma.

¹⁷ Ks. komission vihreä kirja ”Euroopan unionin tuleva meripolitiikka: Meriä ja valtameriä koskeva eurooppalainen näkemys”, KOM(2006) 275 lopullinen, 7.6.2006.

¹⁸ Ks. komission tiedonanto sisävesiliikenteen edistämisestä – ”NAIADES”, KOM(2006) 6 lopullinen, 17.1.2006.

4. KESTÄVÄ LIKKUVUUS KANSALAISILLE – LUOTETTAVAT, TURVALLISET JA VARMAT KULJETUKSET

4.1. Työllisyys ja työolot

Liikenneala on tärkeä työllistäjä – siihen liittyvillä talouden aloilla (palvelut, kalusto, infrastruktuuri) on yhteensä yli 10 miljoonaa työpaikkaa, pääasiallisesti maantieliikenteessä. Liikenteenharjoittajien kilpailukyvyyn ylläpitäminen ja vahvistaminen on paras tae korkean työllisyysasteen ylläpidolle. Työllisyysaste on vakiintumassa pitkän rakenneuudistuskauden jälkeen. Joillakin aloilla, kuten rautatie- ja maantieliikenteen alalla, on ilmaantunut pulaa pätevistä työntekijöistä. Meriliikenteen alalla EU:sta kotoisin olevien työnhakijoiden puute on johtanut ulkomaisen työvoiman lisääntymiseen.¹⁹ Ponnisteluja on lisättävä koulutuksen parantamiseksi ja nuorten innostamiseksi kuljetusalan ammatteihin kotimaassaan ja muissa jäsenvaltioissa.

Työvoimakustannuksissa on sekä maailmanlaajuisesti että EU:n sisällä suuria eroja, jotka johtuvat palkoista, työnantajamaksuista ja työoloista. Nämä erot vaikuttavat voimakkaasti liikennemuotoihin kansainvälisessä kilpailussa, etenkin meriliikenteeseen mutta myös maantieliikenteeseen. Maantieliikenteen alalla ammattipätevyydestä ja työoloista annetulla EU:n lainsäädännöllä on onnistuttu luomaan tasapuoliset toimintaedellytykset pk-yritysten tarpeita unohtamatta. Tämän lainsäädännön tehokas täytäntöönpano on ratkaisevan tärkeä.²⁰ Sääntöjä tullaan edistämään myös kansainvälisesti. Muilla aloilla, kuten palkkauksessa, työmarkkinaosapuolet voisivat käynnistää rajat ylittävän vuoropuhelun. Meriliikenteen alalla komissio kannustaa työmarkkinaosapuolia tekemään sopimuksen ILO:n uuden merityötä koskevan yleissopimuksen pohjalta.

→ Toimet: kannustetaan nuoria hakeutumaan liikennealan koulutukseen ja ammatteihin; tarkastellaan sidosryhmiä kuullen maantiekuljetusten työoloja koskevia sääntöjä ja ehdotetaan tarvittaessa muutoksia; kannustetaan työmarkkinaosapuolia rajat ylittävään vuoropuheluun etenkin ILO:n yleissopimuksen noudattamiseksi merenkulkualalla.

4.2. Matkustajien oikeudet

Matkustajien oikeuksia on vahvistettu merkittävästi lentoliikenteen alalla, minkä ansiosta eurooppalaiset voivat nyt entistä turvatummin nauttia vapaudesta työskennellä ja matkustaa eri puolilla unionia. Kansallisten viranomaisten on tehostettava valitusten jatkotoimia. Kansainvälisen rautatie- ja meriliikenteen matkustajille vahvistetaan tulevassa lainsäädännössä samankaltaiset oikeudet. Myös linja-autoliikenteessä olisi hyvä kiinnittää nykyistä enemmän huomiota palvelun laatuun. Palvelun laatu on tärkeä kilpailuvaltti kaikissa liikennemuodoissa. Liikuntarajoitteisten matkustajien todellisten matkustamismahdollisuuksien lisäämiseen on kiinnitettävä huomiota.

¹⁹ Ks. myös työllisyys ja työolot merenkulkualalla: Euroopan unionin tulevaa meripolitiikkaa koskevan vihreän kirjan 2.5 kohta ”Developing Europe’s maritime skills and expanding sustainable maritime employment”, KOM(2006) 275 lopullinen, 7.6.2006.

²⁰ Ks. komission kertomus ”Report from the Commission on the implementation in 2001-2002 of Regulation (EEC) 3820/85 on the harmonisation of certain social legislation relating to road transport, 22nd report from the Commission”. Uuden lainsäädännön muodostavat 15.3.2006 annettu asetus (EY) N:o 561/2006 ja 15.3.2006 annettu direktiivi 2006/22/EY.

→ Toimet: tarkastellaan sidosryhmien kanssa, miten palvelun laatua voidaan parantaa ja matkustajien perusoikeudet turvata kaikissa liikennemuodoissa, etenkin liikuntarajoitteisten matkustajien osalta.

4.3. Turvallisuus

Meri- ja lentoturvallisuuden parantamisen alalla on edistytty merkittävästi, mistä on tuoreimpana esimerkkinä vaarallisten lentoyhtiöiden musta lista. Yhteisten turvallisuusnormien kattavaa sarjaa valvotaan Euroopan meriturvallisuusviraston (EMSA), lentoturvallisuusviraston (EASA) ja rautatieviraston (ERA) tuella. Virastoille on myönnettävä riittävästi rahoitusta tehtäviensä hoitamiseen. Turvallisuusjärjestelmää täydennetään vielä merenkulkualan kolmannella lainsäädäntöpakettilla ja eri alojen kansainvälisiin säännöstöihin tehtävillä parannuksilla. Tiettyjen rannikkovartioston keskeisien tehtävien koordinoitua EU:n tasolla tulisi ajan mittaan tarkastella.

Tieliikenteen kuolonuhrien suuri määrä on jyrkkä vastakohta rautatie-, meri- ja lento-onnettomuuksien melko alhaiselle kuolonuhrien määrälle. Tavoitteena on edelleen tieliikenteen kuolonuhrien määrän puolittaminen vuodesta 2001 vuoteen 2010. Se edellyttää yhtenäistä toimintaa ajoneuvojen mallien ja tekniikan parantamiseksi (mukaan luettuina tekniikat onnettomuuksien välttämiseksi sekä ajoneuvon ja infrastruktuurin välistä yhteistyötä varten – ”e-Safety”) sekä tieinfrastruktuurin ja kuljettajien käyttäytymisen parantamiseksi, kuten CARS 21 -ryhmän päätelmissä todetaan. Tavoite voidaan saavuttaa vain kaikkien hallintotasojen, autonvalmistus- ja tienrakennusalan, infrastruktuurin haltijoiden ja itse tienkäyttäjien yhteisillä ponnisteluilla. Vuotuinen tieturvallisuuspäivä, jolloin julkaistaisiin tieturvallisuuden vuotuiset luvut jokaisessa jäsenvaltiossa, lisäisi tietoisuutta ja edistäisi hyvien toimintatapojen vaihtoa.

→ Toimet: noudatetaan tieturvallisuuden alalla kokonaisvaltaista lähestymistapaa, joka kattaa ajoneuvojen mallit ja tekniikan, infrastruktuurin ja käyttäytymisen ja johon sisältyy tarvittaessa sääntelytoimia; järjestetään valistustoimia, vuotuinen tieturvallisuuspäivä; tarkastellaan ja täydennetään jatkuvasti kaikkia liikennemuotoja koskevia turvallisuussääntöjä; vahvistetaan Euroopan turvallisuusvirastojen toimintaa ja laajennetaan vähitellen niille kuuluvia turvallisuuteen liittyviä tehtäviä.

4.4. Turvatoimet

Jatkuva terroriuhka pitää meidät tietoisina siitä, että liikenne on sekä terrorismin kohde että sen väline. EU reagoi vuoden 2001 syyskuun 11. päivän tapahtumiin nopeasti säädöksillä ja laadunvalvonnan tarkastusjärjestelmillä, joilla parannetaan lento- ja meriliikenteen turvallisuutta. Tätä säännöstöä hiotaan kokemusten perusteella. Meidän on luotava tasapuoliset toimintaedellytykset silloin, kun turvatoimenpiteiden kustannukset todennäköisesti vääristävät kilpailua. Turvasäännöt saatetaan joutua ulottamaan maaliikenteeseen, myös kaupunkiliikenteeseen ja rautatieasemiin sekä intermodaaliseen logistiikkaketjuun. Elintärkeistä liikenneinfrastruktuureista on lisäksi toteutettava syvälinen analyysi Euroopan elintärkeiden infrastruktuurien suojaamisohjelman (EPCIP) puitteissa. Elintärkeiden liikenneinfrastruktuurien alalla meneillään oleva työ saattaa EPCIP:n yhteydessä johtaa erityisten suojaamistoimenpiteiden ehdottamiseen, joissa otetaan huomioon kaikki riskit ja erityisesti terrorismi. Maailmanlaajuisten normien parantamiseksi ja tarkastusten tarpeettoman ja kalliin päällekkäisyyden välttämiseksi on harkittava vakavasti kansainvälistä yhteistyötä.

→ Toimet: tutkitaan lento- ja meriliikenteen alalla voimassa olevien turvasääntöjen toimivuutta ja kustannuksia ja ehdotetaan tarvittaessa kokemukseen perustuvia muutoksia kilpailun vääristymisen estämiseksi; pohditaan tarvetta ulottaa turvasäännöt maa- ja intermodaaliliikenteeseen ja elintärkeisiin infrastruktuureihin.

4.5. Kaupunkiliikenne

Eurooppalaisista 80 prosenttia asuu kaupungeissa. Julkinen liikenne, autot, kuorma-autot, polkupyörät ja jalankulkijat jakavat kaikki saman infrastruktuurin. Kaupunkiliikenteen osuus tieliikenteen hiilidioksidipäästöistä on 40 prosenttia ja muista liikenteen aiheuttamista saasteista jopa 70 prosenttia. Joka kolmas tieliikennekuolema tapahtuu kaupungissa. Myös ruuhkaongelmat keskittyvät kaupunkiin ja niiden lähialueille. Kaikkien suurten kaupunkien yhteisenä haasteena on liikkuvuuden lisääminen ja samalla ruuhkien, onnettomuuksien ja saasteiden vähentäminen. Kaupunkilaiset kärsivät kaikista eniten oman liikkuvuutensa seurauksista, ja he saattavat suhtautua avoimesti innovatiivisiin ratkaisuihin kestävästi liikkuvuuden saavuttamiseksi.

Vetovastuu kuuluu kaupungeille itselleen enemmän kuin EU:lle. Lontoolla, Tukholmalla, Ateenalla, Kaunasilla, Gdyniällä ja muilla kaupungeilla on aktiiviset kestävästi liikkuvuuden politiikat vaihtoehtona autoille. EU voi edistää hyvien toimintatapojen tutkimusta ja vaihtoa EU:ssa sellaisilla aloilla kuin liikenneinfrastruktuuri, normien vahvistaminen, ruuhkien ja liikenteen hallinta, joukkoliikenteen palvelut, infrastruktuurin käyttömaksut, kaupunkisuunnittelu, turvallisuus, turvatoimet ja yhteistyö naapurialueiden kanssa. Komission toteuttamissa julkisissa kuulemisissa on ilmennyt suurta kiinnostusta EU:n mahdolliseen osallistumiseen. Komissio aikoo hyödyntää CIVITAS-aloitteesta saatua kokemusta ja kaupunkiliikennettä koskevaa teemakohtaista strategiaa,²¹ kun se jatkaa kaupunkiliikkuvuutta koskevan tutkimuksen edistämistä. Joukkoliikenteen palveluista annettava lainsäädäntö luo selkeän ja vakaan oikeudellisen kehyksen laadukkaalle investoinnille puhtaaseen ja tehokkaaseen joukkoliikenteeseen. EU:n tulisi lisäksi tarkastella, onko EU-tason kaupunkiliikennepolitiikalle esteitä, ja toissijaisuusperiaatetta kunnioittaen, onko yhteisten ratkaisujen kehittämistä yhteisymmärrystä.

→ Toimet: julkaistaan kaupunkiliikenteestä vihreä kirja, jossa määritellään mahdollinen eurooppalainen lisäarvo paikallistason toimille.

5. LIIKENNE JA ENERGIA

Liikennepolitiikka on läheisesti sidoksissa energiapolitiikkaan, sillä molemmissa on tavoitteena vähentää hiilidioksidipäästöjä ja EU:n riippuvuutta fossiilisten polttoaineiden tuonnista.²²

Liikenteen, joka on yksi suurimmista energiankäyttäjistä, osuus EU:n kaikesta öljynkulutuksesta on noin 71 prosenttia. Maantieliikenne käyttää 60 prosenttia kaikesta öljystä ja lentoliikenne noin 9 prosenttia. Rautatieliikenne käyttää karkeasti ottaen 75-prosenttisesti sähköä ja 25-prosenttisesti fossiilisia polttoaineita.

²¹ Ks. myös komission tiedonanto ”Kaupunkiympäristöä koskeva teemakohtainen strategia”, KOM(2005) 718, 11.1.2006.

²² Eurooppa-neuvosto, 23. ja 24.3.2006.

Fossiilisten polttoaineiden korkean hinnan ja sen, että strategista riippuvuutta niistä on vähennettävä, tulisi merkitä sitä, että kunkin liikennemuodon potentiaali hyödynnetään optimaalisesti.

Nämä haasteet korostavat sitä ympäristön näkökulmasta ensisijaista tavoitetta, että energiankäyttöä on pyrittävä hallitsemaan. Sellaisia aloitteita kuin ne, jotka ilmoitettiin vihreässä kirjassa energiatehokkuudesta²³, on kiireesti vietävä eteenpäin, ja komissio esittää syksyllä 2006 energiatehokkuutta koskevan toimintasuunnitelman. Eurooppalaisessa energiapolitiikassa, jolla pyritään turvaamaan kilpailukyky, toimitusvarmuus ja ympäristönsuojelu, on painotettava muun muassa liikennepolitiikkoja, jotka vähentävät energiankulutusta parantamalla ajoneuvojen polttoainetaloutta ja korvaamalla öljyn asteittain muilla polttoaineilla, kuten biopolttoaineilla²⁴, maakaasulla, vedyllä, sähköllä tai jollakin muulla.

Tällä alalla tarvitaan merkittäviä TTK-ponnisteluja ja investointeja, joihin kuuluvat muun muassa energian ja liikenteen tutkimusohjelmien yhdistäminen, entistä älykkäämpiä ja puhtaampia ajoneuvoja sekä tieto- ja viestintätekniikoiden käyttöä polttoainetalouden alalla koskeva tutkimus ja julkisen ja yksityisen sektorin välisten kumppanuuksien luominen. Useita biopolttoaineiden (mukaan luettuina toisen sukupolven biopolttoaineet) ja vedyn käyttöä liikenteessä koskevia aloitteita on jo käynnistetty, ja niitä on vietävä eteenpäin. Ympäristöystävällisten kuorma-autojen kehittämistä koskevalla hankkeella voitaisiin rakentaa tämän edistyksen pohjalle. Samankaltaisia ponnisteluja tarvitaan myös ympäristöystävällisten ilma-alusten ja laivojen kehittämiseksi ilman pilaantumista koskevan teemakohtaisen strategian mukaisesti.²⁵ Komissio jatkaa IMO:ssa työtä laivaliikenteen saastepäästöjä koskevien normien tiukentamiseksi. Energiatehokkuus ja vaihtoehdot polttoaineet kuuluvat innovaation lupaavimpiin ja tärkeimpiin aloihin.

Tutkimus- ja demonstraatiovaiheita seuraavissa vaiheissa EU edistää ympäristöystävällistä innovaatiota mahdollistamalla uusien tekniikoiden markkinoilletulon normien vahvistamisen ja sääntelyn kautta (esimerkiksi euronormit maantieajoneuvoille, entistä paremmat renkaat), tukemalla puhtaita ajoneuvoja julkisten hankintojen (esimerkiksi bussit), verotusvälineiden²⁶ (esimerkiksi lyijytön bensiini) ja valtiontukien kautta, asettamalla tavoitteita (esimerkiksi biopolttoaineiden 5,75 prosentin osuus vuonna 2010, autoteollisuuden kanssa tehty vapaaehtoinen sopimus hiilidioksidipäästöjen alentamisesta tasolle 140 g/km vuoteen 2008 mennessä ja tasolle 120 g/km vuoteen 2012 mennessä EU:n hiilidioksidipäästöjä koskevan strategian mukaisesti tai kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistä koskevat kansainväliset tavoitteet), lisäämällä käyttäjien tietoisuutta (esimerkiksi energiamerkintä, kuluttajien ja käyttäjien käyttäytymistä koskevat kampanjat), koordinoimalla toimia muiden politiikan alojen kanssa synergioiden luomiseksi (esimerkiksi biopolttoaineita koskeva maatalous- ja teollisuuspolitiikka) sekä edistämällä vaihtoehdoisten polttoaineiden jakeluinfrastruktuuriin tehtäviä investointeja.

²³ KOM(2005) 265, 22.6.2005 (http://europa.eu.int/comm/energy/efficiency/index_en.htm).

²⁴ Komission biomassaa koskeva toimintasuunnitelma, KOM(2005) 628; komission biopolttoainestrategia, KOM(2006) 34.

²⁵ Ks. komission tiedonanto ”Ilman pilaantumista koskeva teemakohtainen strategia”, KOM(2005) 446, 21.9.2005.

²⁶ Energiatuotteiden ja sähkön verotusta koskevan yhteisön kehyksen uudistamisesta annettu neuvoston direktiivi 2003/96/EY.

→ Toimet: edistetään energiatehokkuutta EU:ssa tulevan toimintasuunnitelman pohjalta ja tuetaan EU:n toimia, kuten vapaaehtoisia sopimuksia; tuetaan uusien tekniikoiden, kuten moottorien optimoinnin, ajoneuvojen älykkäiden energiahallintajärjestelmien, vaihtoehtoisten polttoaineiden (kuten pitkälle kehitettyjen biopolttoaineiden ja vedyn), polttokennojen tai hybridimoottoreiden, tutkimusta, demonstroitua ja markkinoilletuloa; käynnistetään entistä älykkäämpiä ja puhtaampia ajoneuvoja koskevia käyttäjien valistustoimia ja merkittävä tulevaisuuteen suuntautuva ohjelma, joka koskee ympäristöystävällistä käyttövoimaa ja energiatehokkuutta liikenteessä.

6. INFRASTRUKTUURIN OPTIMOIMINEN

6.1. Kaksi haastetta: ruuhkautumisen vähentäminen ja saavutettavuuden lisääminen

Euroopan laajuiset liikenneverkot (TEN) muodostavat sisämarkkinoiden fyysisen infrastruktuurin. Euroopassa on tiheä liikenneverkko ja yleisesti ottaen korkealaatuinen infrastruktuuri. Euroopan ”keskilännessä” ja mannerta halkovien vuorijonojen ympärillä sijaitsevat alueet sekä monet kaupungit kärsivät kuitenkin **ruuhkautumisesta** ja ympäristön pilaantumisesta. Vuoteen 2020 mennessä 60 merkittävän lentoaseman ennustetaan ruuhkautuvan vakavasti; vastaava suuntaus voidaan havaita satamissa. Ruuhkautuminen ja ympäristön pilaantuminen ovat uhka talouskasvulle, elämänlaadulle ja ympäristölle. Älykkäät liikkuvuusratkaisut (ks. jäljempänä 7 kohta) ja liikenteen kysynnän hallinta (ks. jäljempänä 6.3 kohta) vähentävät ruuhkautumista, mutta lisäksi tarvitaan uutta tai parannettua infrastruktuuria. Investoimalla ruuhkaisten tiekäytävien elinkelpoiseihin vaihtoehtoihin voidaan tukea usean liikennemuodon logistiikkaketjuja sisältäviä älykkäitä ratkaisuja, joiden avulla optimoidaan liikenteen infrastruktuurin käyttö eri liikennemuotojen sisällä ja välillä. Näihin kuuluvat Alppien ylitystunnelit, rautatiekäytävät ja rautatie-, meri- tai lentoliikenteen intermodaaliset solmut. On löydettävä oikea tasapaino taloudellisesti välttämättömän infrastruktuurin kehittämisen sekä ympäristötavoitteisiin ja muihin poliittisiin tavoitteisiin perustuvien, aivan yhtä perusteltujen suunnitteluvaatimusten välillä. Ajoneuvojen väliseen sekä ajoneuvon ja infrastruktuurin väliseen viestintään perustuvat yhteistoiminnalliset järjestelmät voivat pitkällä aikavälillä tehostaa huomattavasti liikenteen hallintaa, turvallisuutta ja ruuhkautumisen hallintaa. Tieinfrastruktuurin on toimittava älykkäästi – lähetettävä ajoneuvoihin tietoa ja vastaanotettava niistä tietoa sekä kerättävä tietoa tieoloista, kuten säähän liittyvistä vaaroista ja onnettomuuksista – jotta voidaan optimoida yhteistoiminnallisten järjestelmien käyttö.

Muulla Euroopassa **saavutettavuus** on suuri ongelma syrjäisille alueille ja jäsenvaltioille. Rakennerahastoista ja koheesiorahastosta autetaan edelleen taloudellisessa yhdentymisessä jälkeen jääneitä tai rakenteellisista haitoista kärsiviä alueita liikenteen infrastruktuurin osarahoituksen kautta. Kun monet uudet jäsenvaltiot kurovat kiinni tie- ja kaupunki-infrastruktuurin aiemmin vähäisiä investointeja, saaristoalueilla ja syrjäisimmillä alueille on hyödynnettävä alueellisten lentoasemien ja meriyhteyksien mahdollisuuksia. Syrjäisimmät alueet kärsivät pahasta saavutettavuusvajeesta paitsi suhteessa mantereen sisämarkkinoihin myös omilla syrjäseuduillaan. Liikennepolitiikan välineillä ja valtiontuella voitaisiin vähentää syrjäisyyden vaikutuksia näiden alueiden kilpailuasemaan sekä parantaa yhteyksiä muihin EU:n jäsenvaltioihin ja naapureina oleviin kolmansiin maihin.

→ Toimet: kannustetaan ja tarvittaessa koordinoitaan uuteen infrastruktuuriin tai vanhan infrastruktuurin parantamiseen tehtäviä investointeja, jotta voidaan poistaa pullonkauloja ja

valmistella yhteistoiminnallisten järjestelmien käyttöönottoa, mahdollistaa usean liikennemuodon liikenneratkaisut sekä liittää syrjäiset alueet mantereeseen; varmistetaan maankäytön suunnittelua koskeva tasapainoinen lähestymistapa.

6.2. Kaikkien rahoituslähteiden hyödyntäminen

Pelkästään vuonna 2004 yksilöityjen 30:n ensisijaisen TEN-hankkeen kokonaiskustannusten arvioidaan olevan noin 250 miljardia euroa. Jäsenvaltioiden julkinen rahoituskyky on kuitenkin edelleen rajallinen; liikenteen infrastruktuuriin tehtävät investoinnit ovat vähentyneet kaikissa jäsenvaltioissa, ja niiden osuus on nykyisin alle prosentti BKT:stä. Vastaavasti unionin uusissa rahoitusnäkymissä vuosiksi 2007–2013 on lisätty vain vähän TEN-verkkojen talousarviota.

Rajallisten voimavarojen vuoksi EU:n on keskitettävä TEN-verkkojen talousarvion osarahoitus kriittisiin rajanylityskohtiin ja muihin keskeisiin pullonkauloihin ensisijaisissa hankkeissa. Jäsenvaltioiden olisi myös optimoitava EU:n rakennerahastojen ja koheesiorahaston käyttö liikenteen infrastruktuurin rahoituksen tukemiseksi. EU:n määrärahat keskitetään niihin hankkeisiin, joista Eurooppa saa eniten lisäarvoa ja joissa voidaan taata aktiivinen yhteistyö kansallisten ja muiden rahoittajien kanssa. Yhteentoimivuutta koskevia toimia ja merkittäviä toteutettavuustutkimuksia rahoitetaan kaikkialla unionissa. Marco Polo -ohjelmassa on 450 miljoonan euron talousarvio vuoteen 2013 saakka, ja se myötävaikuttaa välittömästi vaihtoehtoisten liikennemuotojen tarjoamiseen ruuhkaisilla teillä liikkuville liikenteenharjoittajille.

Lisäksi olisi kehitettävä uusia rahoitussuunnittelun muotoja. Käyttäjämaksujen pitäisi edistää liikenneverkkojen kaupallisesti elinkelpoisimpien osien rahoitusta. Takausvälineen, johon saadaan Euroopan investointipankista ja EU:n talousarviosta vuosiksi 2007–2013 jopa miljardin euron maksuvalmiusvaranto, ennustetaan tuovan pankeista 20 miljardia euroa lainarahoitusta liikenteen infrastruktuuriin. Käyttämällä entistä aktiivisemmin julkisen ja yksityisen sektorin kumppanuuksia voidaan nopeuttaa hankkeiden toteutusta, saada rahalle enemmän vastinetta ja vähentää julkiseen rahoitukseen kohdistuvia paineita. Yhteiset poliittiset aloitteet, kuten JASPERS (Joint Assistance to Support Projects in European RegionS), helpottavat hankkeiden käynnistämistä.

→ Toimet: maksimoidaan Euroopan etua koskevaan Euroopan laajuiseen infrastruktuuriin tehtävät investoinnit hyödyntämällä kaikkia saatavilla olevia rahoituslähteitä, mukaan luettuina TEN-verkkojen talousarvio, rakennerahastot ja koheesiorahasto sekä pääomamarkkinoiden antolainaus (mukaan lukien Euroopan investointipankista, Euroopan jälleenrakennus- ja kehityspankista sekä julkisen ja yksityisen sektorin kumppanuuksista saatava rahoitus), ja käyttämällä yhteisiä täytäntöönpanoaloitteita.

6.3. Älykkäät maksujärjestelmät

Maksujen periminen infrastruktuurin käytöstä on yleistymässä EU:ssa. Esimerkiksi Lontoossa on otettu käyttöön ruuhkamaksu, ja Saksassa noudatettiin äskettäin muiden jäsenvaltioiden esimerkkiä ottamalla käyttöön hyötyajoneuvojen Maut-moottoritienmaksu. EU:ssa on juuri annettu uusi tiemaksudirektiivi, jonka nojalla voidaan ottaa käyttöön kuorma-autojen vaihtelevat tiemaksut Euroopan laajuisessa verkossa. Rautatieliikenteessä infrastruktuurin haltijat perivät toimijoilta maksuja raiteiden käytöstä.

Näiden maksujärjestelmien tarkoituksena on infrastruktuurin rahoittaminen; maksuja perimällä voidaan myös optimoida liikennettä silloin, kun infrastruktuurin kapasiteetin lisääminen on mahdotonta. Maksuja voidaan vaihdella, jotta voidaan ottaa huomioon ympäristövaikutukset tai ruuhkautumisriskit erityisesti ympäristöllisesti herkällä alueilla ja taajama-alueilla. Tällaisilla alueilla voitaisiin käyttää myös muita kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisen muotoja, kuten kauttakulkuoikeuksien vaihtoa markkinoilla.

Tiemaksudirektiivin mukaisesti komissio esittelee viimeistään 10. kesäkuuta 2008 kaikkien ulkoisten kustannusten arvioimiseksi yleispätevän, avoimen ja ymmärrettävän mallin, jota käytetään vastedes infrastruktuurimaksujen laskennan pohjana, sekä vaikutusarvion ulkoisten kustannusten sisäistämisestä kaikissa liikennemuodoissa. Tarvitaan laajapohjaista pohdintaa, jossa otetaan huomioon myös rautatie-, lento-, vesi- ja kaupunkiliikenne, sillä maksujen periminen vaikuttaa liikennevirtoihin liikennemuotojen välillä ja koko sisämarkkinoilla. Tämän pohdinnan yhteydessä on tarkasteltava, miten älykkäiden maksujärjestelmien avulla voidaan optimoida liikenteen malleja ja näin tuoda hyötyä infrastruktuurin omistajille (hallinnan ja voimavarojen kohdentamisen parantuessa), käyttäjille (matka-aikojen lyhentyessä) ja yleensä yhteiskunnalle (kielteisten vaikutusten, kuten ilman pilaantumisen, vähentyessä). Älykkäissä maksujärjestelmissä pitäisi varmistaa tasapuoliset ja syrjimättömät hinnat käyttäjille, verotulot infrastruktuuriin tehtäviä tulevia investointeja varten, keinot ruuhkautumisen torjumiseksi sekä alennukset ympäristömyötäisempien ajoneuvojen ja ajotapojen palkitsemiseksi. Älykkäissä maksujärjestelmissä olisi myös otettava huomioon kansalaisiin ja yrityksiin kohdistuva kokonaisrasitus; siksi maksujen perimistä koskevassa analyysissä on otettava huomioon se liikenteeseen liittyvä veropolitiikka, joka ei edistä kestävästä liikkuvuutta.

→ Toimet: käynnistetään laaja pohdinta ja älykkäistä infrastruktuurimaksuista sekä ehdotetaan infrastruktuurimaksujen perimistä varten EU:n menetelmä, joka perustuu tiemaksudirektiiviin.

7. ÄLYKÄS LIKKUVUUS

Uusi infrastruktuuri ei voi ratkaista kaikkia ruuhkautumiseen ja saavutettavuuteen liittyviä ongelmia suunnittelumenettelyjen korkeiden kustannusten ja pitkän keston sekä tietyillä alueilla ympäristöpaineiden ja tilanahtauden vuoksi. Pyrittäessä hyödyntämään mahdollisimman hyvin nykyistä liikenteen kapasiteettia kustannusten vähentämiseen liittyvä liikennealan etu on sopusoinnussa rahoituksen ja ympäristön kestävyyttä koskevan yleisen edun kanssa. Kuormitusasteen parantaminen, rautatie- ja meriliikenteeseen tapahtuvan uudelleenlastauksen mahdollistaminen ja edistäminen kaukoliikenteessä sekä reitityksen ja ajoituksen optimoiminen lisäävät osaltaan liikkuvuutta ja vähentävät samalla ympäristövaikutuksia kuljetettua tavarayksikköä kohti.

7.1. Liikenteen logistiikka

Liikennealalla on vastattu olemassa olevan infrastruktuurin ja ajoneuvokannan tehostamista koskevaan haasteeseen kehittämällä logistiikkaketjuja. Kehittyneen tieto- ja viestintätekniikan avulla voidaan toteuttaa tällaisia ketjuja ja tarjota älykkään logistiikan edellyttämät palvelut. Integroidun logistiikan yritysten yleistyessä on harjoitettava politiikkaa, joka mahdollistaa eri liikennemuotojen optimaalisen käytön ja yhdistämisen (usean liikennemuodon käytön eli komodaalisuuden). Tähän voi sisältyä toimia, joilla poistetaan usean liikennemuodon käytön sääntelyesteitä, edistetään oppimista ja parhaiden käytäntöjen vaihtoa kaikkialla EU:ssa,

lisätään standardointia ja yhteentoimivuutta liikennemuotojen välillä sekä investoidaan uudelleenlastauksen solmukohtiin. Konttien ja ajoneuvojen mittojen mukauttaminen älykkään logistiikan tarpeisiin on osa tällaista pyrkimystä.

→ Toimet: kehitetään puitestrategia Euroopan tavaraliikenteen logistiikkaa varten sekä järjestetään myöhemmin laaja kuuleminen ja laaditaan toimintasuunnitelma.

7.2. Älykkäät liikennejärjestelmät

Pitkällä aikavälillä ei ole mitään syytä, miksi kehittyneitä viestintää, navigointia ja automaatiota ei voitaisi soveltaa ilma-alusten lisäksi myös laivoissa, junissa tai autoissa. Markkinoille lähitulevaisuudessa tulevat uudet tekniikat tarjoavat kansalaisille vähitellen uusia palveluja, ja niiden avulla voidaan entistä paremmin hallinnoida reaaliaikaisesti liikennevirtoja ja kapasiteetin käyttöä sekä seurata ja jäljittää liikennevirtoja ympäristö- ja turvallisuustarkoituksissa. Sen lisäksi, että uudet järjestelmät tuovat liikenteenharjoittajille ja liikenteen käyttäjille selvää hyötyä, ne antavat julkishallinnolle nopeaa ja yksityiskohtaista tietoa infrastruktuuri- ja huoltotarpeista. Ne paitsi parantavat ajomukavuutta myös auttavat lisäämään turvallisuutta sekä puuttumaan kuluttaviin liikennetottumuksiin ympäristön kestävyuden hyväksi. Galileo-valvontaviranomaista ollaan parhaillaan perustamassa; Galileo-satelliittijärjestelmä otetaan käyttöön vuonna 2010, ja siitä saadaan maassa tai avaruudessa tapahtuvaan viestintään yhdistettäviä navigointisignaaleja. Euroopan avoimen arkkitehtuurin kehittäminen varmistaa yhteentoimivuuden ja tulevien sovellusten joustavan kehittämisen kaikkia liikennemuotoja varten.

Useita aloitteita on jo käynnistetty. Näihin sisältyvät älyautoaloite²⁷, jolla edistetään uusia tekniikoita ajoneuvoissa sidosryhmien toimien koordinoimista (eSafety-foorumi), älykkäitä ajoneuvojärjestelmiä koskevan tutkimuksen ja käyttäjille suunnatun tiedottamisen kautta, sekä SESAR-ohjelma, jolla otetaan käyttöön nykyaikaisimpia ilmaliikenteen hallintatekniikoita yhtenäisessä eurooppalaisessa ilmatilassa. SESAR-ohjelma vähentää lentoliikenteen vaikutuksia ympäristöön, lisää turvallisuutta ja työllisyyttä ja avaa osaltaan vientimarkkinoita Euroopan lentoliikenneteknologialle. ERTMS-järjestelmästä saadaan vastaavia etuja rautatieliikenteen alalla. Näin parannetaan kansallisten verkkojen yhteentoimivuutta, joka on rautateiden tehokkaan kaukoliikenteen edellytys. Jokiliikenteen tiedotuspalveluja (RIS) käytetään jo Euroopan tärkeimmissä liikennekäytävissä. EU sijoittaa näihin järjestelmiin paljon julkisia varoja ja tukee niiden käyttöönottoa tarvittavalla sääntelyjärjestelmällä.

Tulevissa toimissa hyödynnetään julkisen ja yksityisen sektorin kumppanuuksien mahdollisuuksia, jotta voidaan tukea uusien tekniikoiden kehittämistä ja demonstrointia. Näihin sisältyvät lentoliikenteen ekologisen kestävyuden parantaminen (puhdasta ilmatilaa koskeva yhteinen teknologia-aloite) ja pintaliikenteen ekologisen kestävyuden parantaminen (vety- ja polttoainekennoja koskeva yhteinen teknologia-aloite).

→ Toimet: jatketaan älykkään liikkuvuuden ohjelmia tieliikenteessä (älyautoaloite ja eSafety), lentoliikenteessä (SESAR), rautatieliikenteessä (ERTMS) ja vesiliikenteessä (RIS ja SafeSeaNet); kehitetään vastaavia aloitteita meriliikenteen alalla (sähköinen meriliikennejärjestelmä) ja käynnistetään merkittävä ohjelma tieliikenteen älykkään

²⁷ Tiedonanto ”Älyautoaloite – Tieto- ja viestintätekniikkaa älykkäämpiä, turvallisempia ja puhtaampia autoja varten”, KOM(2006) 59 lopullinen.

infrastruktuurin käyttöönottoa varten Galileo-navigointisignaaleja mahdollisimman hyvin hyödyntäen.

8. MAAILMANLAAJUINEN ULOTTUVUUS

Liikenneala on luonteeltaan kansainvälinen. Yhtäältä ulkoinen ulottuvuus on liitettävä EU:n yleisen liikennepolitiikan yhteyteen; toisaalta liikennepolitiikan on oltava osa yleistä suhdetta kolmansiin maihin ja tahoihin.

On EU:n jäsenvaltioiden yhteisen edun mukaista kehittää kansainvälisiä järjestelyjä, joiden avulla taataan turvallisuuden ja turvatoimien, palvelun sekä ympäristönsuojelun ja sosiaalisen suojelun korkea taso. EU on johtava liikennealan sääntelijä maailmassa, ja se pystyy levittämään ulkomaille osaamistaan ja parhaita käytäntöjään. Onnistuneita tuoreita esimerkkejä ovat Kansainvälisessä merenkulkujärjestössä (IMO) tehty sopimus yksirunkoisten öljysäiliöalusten kieltämisestä ja Kansainvälisessä työjärjestössä tehty sopimus työtä koskevista normeista meriliikenteen alalla. Lisäksi voidaan mainita päästöjä (mahdollisesti myös päästökauppaa) koskevien sääntöjen mahdollinen maailmanlaajuinen soveltaminen lentoliikenteeseen. EU:lla on keskeinen asema Kansainvälisessä siviili-ilmailujärjestössä (ICAO) käytävissä tulevilla keskusteluissa.

EU on myös johtava liikennepalvelujen, kuljetuskaluston ja liikenneteknologian tarjoaja. EU:n yrityksillä on 30 prosentin osuus maailmanlaajuisesta lentoliikenteestä ja 40 prosentin osuus laivastosta. Kuljetuskaluston osuus EU:n viennistä on 16 prosenttia. Valtaosa liikenteestä on avattu kansainväliselle kilpailulle, erityisesti lento- ja meriliikenne. EU:n ja kansainvälisten normien lähentyminen avaa EU:n tekniikalle vientimarkkinoita ilma-alusten ja junien, navigoinnin (kuten Galileo, SESAR ja ERTMS) ja puhtaan käyttövoiman alalla sekä monilla muilla aloilla. Pääsy ulkomaisille palvelumarkkinoille ja julkisten hankintojen markkinoille on välttämätöntä EU:n liikennealalle.

Tuonnin tai investointien esteet haittaavat usein EU:n liikenneyritysten toimintaa kolmansissa maissa. Tällaisten markkinoille pääsyn esteiden vähentäminen tai poistaminen on erittäin tärkeää, jotta EU:n toimijat voivat kilpailla ulkomailta tasapuolisesti ja tehokkaasti. WTO:ssa käynnissä olevat Dohan kierroksen neuvottelut tarjoavat monenvälisen tilaisuuden käsitellä joitakin tällaisia rajoituksia, ja useilla tahoilla käydään myös kahdenvälisiä neuvotteluja.

Valtaosa kansainvälisestä yhteistyöstä on käynnistetty ennen sisämarkkinoiden perustamista, ja EU:lta puuttuu vielä edustus tai sen edustus on heikko useissa kansainvälisissä järjestöissä ja kansainvälisillä foorumeilla. Monissa tapauksissa EU:n osallistuminen kansainvälisiin yhteistyömekanismiin ja EU:n kahdenväliset suhteet tärkeimpiin kauppakumppaneihin ovat tärkein keino edustaa EU:n ja sen jäsenvaltioiden yhteensovittua etua. Sisäiset liikennemarkkinat edellyttävät yhtenäistä lähestymistapaa muuhun maailmaan, jotta EU:n yhteinen politiikka ei vaarannu. Jäsenvaltioilla on enemmän vaikutusvaltaa, jos ne toimivat yhdessä EU:n puitteissa.

Laajentumisella on ollut merkittäviä vaikutuksia liikenteeseen. Useat kansainväliset yhteistyömekanismit esimerkiksi tie- ja jokiliikenteen alalla koostuvat nyt pääosin tai yksinomaan EU:n jäsenvaltioista ja sellaisista naapurimaista, joiden kanssa EU:lla on jo perinteisen kansainvälisen yhteistyön rajat ylittävä erityissuhde. Myös rannikkoliikenteestä on tulossa merkittävä EU:n sisäisen liikenteen väline, mutta siihen sovelletaan edelleen maailmanlaajuisista sääntelyä. Nykyisiä yhteistyömekanismeja on ehkä tarkasteltava näillä

aloilla Euroopan mantereen nykytodellisuuden mukaisesti, jotta voidaan säilyttää ja kehittää edelleen alueellisen ja mantereen laajuisen yhteistyön arvokasta perintöä.

EU:n suhteilla jäsenehdokasvaltioihin, vakautus- ja assosiaatioprosessiin osallistuviin valtioihin, Euroopan naapuruuspolitiikan (ENP) kumppaneihin ja Venäjään on erityinen strateginen merkitys. Liikenneyhteistyön avulla ja yhdentämällä lainsäädäntöä muun muassa ENP:n toimintasuunnitelmien perusteella voidaan toteuttaa merkittävien liikenneakselien tarvittava yhteenliittäminen siten, että otetaan huomioon taloudellinen, ympäristöllinen ja sosiaalinen ulottuvuus. EU tukee myös useita ENP:n alueen ulkopuolelle ulottuvia alueellisia aloitteita erityisesti Traceca-ohjelman tai Bakun aloitteen yhteydessä. Lentoliikenteen alalla tehtyä käytännön työtä jatketaan ja laajennetaan muihin liikennemuotoihin. Muiden maiden kuin EU:n naapureiden osalta ulkoinen liikennepolitiikka on eriytettyä ja keskittyy EU:n merkittäviin kauppakumppaneihin. EU auttaa alueellisia ryhmiä tekemään yhteistyötä tietyillä alueilla, kuten Aasiassa, Afrikassa ja Latinalaisessa Amerikassa.

→ Toimet: kehitetään edelleen eriytettyä EU:n liikenneyhteistyötä ja -politiikkaa sekä toimialakohtaista vuoropuhelua tärkeimpien kauppakomppanian ja alueellisten ryhmien kanssa muun muassa tekemällä sopimuksia; kehitetään edelleen ulkosuhteita lentoliikenteen alalla EU:n ja Yhdysvaltojen tulevan ilmaisuopimuksen perusteella; edistetään EU:n merkittäviä liikennealan hankkeita; kehitetään edelleen yhteistyötä; tarkastellaan tapauskohtaisesti EU:n vuorovaikutusta kansainvälisten yhteistyömekanismien kanssa siten, että vaihtoehdot voivat ulottua politiikan koordinoinnin parantamisesta aina tehostettuun tarkkailija-asemaan tai EU:n jäsenyyteen alan kansainvälisissä järjestöissä tai jopa erityissuhteisiin EU:n ja tällaisten järjestöjen välillä; kehitetään strategiset puitteet liikenteen sisämarkkinoiden ja liikenneverkon pääkselien laajentamiseksi niihin naapurimaihin, jotka toivovat tätä.

9. JOHTOPÄÄTÖS: UUDISTETUT TAVOITTEET

Sisämarkkinat toteutettiin vuonna 1992; liikenteen sisämarkkinat olivat tuolloin vasta aluillaan. Liikenteen vapaat sisämarkkinat ja Euroopan laajuinen liikkuvuus ovat nyt – noin 15 vuotta myöhemmin – toteutumassa. Liikenneala on lisäksi lujittunut tänä aikana, ja unioni on pystynyt säilyttämään johtavan asemansa maailmassa monilla aloilla tai kehittämään sitä. Peräkkäiset laajentumiset ovat osaltaan lujittaneet ja vakiinnuttaneet tätä asemaa.

Liikennepolitiikan yleinen tavoite on edelleen sama: kilpailukykyinen, turvallinen ja ympäristöystävällinen liikkuvuus, joka vastaa täysin työllisyyttä ja kasvua koskevaa uudistettua Lissabonin strategiaa sekä uudistettua kestävän kehityksen strategiaa. Liikennepolitiikan välineitä on kehitettävä siten, että otetaan huomioon saadut kokemukset sekä muuttuva teollinen, poliittinen ja kansainvälinen ympäristö. Kestävän liikkuvuuden varmistamisesta on tullut yhä suurempi haaste kansainvälisen kilpailun voimistuttua mutta talouskasvun jäätyä ennustettua heikommaksi.

Tässä väliarvioinnissa noudatetaan liikennepolitiikkaa koskevaa kattavaa ja kokonaisvaltaista lähestymistapaa. Tuleva politiikka perustuu edelleen vuosina 1992 ja 2001 julkaistuihin valkoisiin kirjoihin, mutta monilla alueilla yhteisön toiminta ei riitä. Kansallisella, alueellisella ja paikallisella hallintotasolla sekä kansalaisten keskuudessa ja liikennealalla tarvitaan toisiaan täydentäviä toimia. Siksi jatkuva vuoropuhelu on välttämätöntä. Tulevat toimet, mukaan luettuna vuoden 2001 valkoisessa kirjassa jo ilmoitettujen ja vielä

toteuttamattomien toimien täytäntöönpano, perustuvat laajaan vuoropuheluun kaikkien sidosryhmien kanssa.

Euroopan kestävästä liikkuvuudesta politiikan on siten perustuttava yhä laajempaan poliittisten välineiden valikoimaan, jotta voidaan tarvittaessa siirtyä entistä ympäristöystävällisempiin liikennemuotoihin etenkin kaukoliikenteessä, taajama-alueilla ja ruuhkaisissa liikennekäytävissä. Toisaalta eri liikennemuodot sinänsä on optimoitava. Niiden kaikkien on oltava ympäristöystävällisiä, turvallisia ja energiatehokkaita. Lopuksi todettakoon, että **usean liikennemuodon käyttö (komodaalisuus)** eli eri liikennemuotojen tehokas hyödyntäminen yhdessä ja erikseen johtaa resurssien optimaaliseen ja kestävään hyödyntämiseen. Tämän lähestymistavan avulla voidaan saavuttaa samanaikaisesti sekä liikkuvuuden että ympäristönsuojelun korkea taso.

Liitteessä 1 on lähivuosina toteutettavien tärkeimpien toimien ohjeellinen aikataulu. Toimet perustuvat kokonaisvaltaiseen näkemykseen – joka kattaa investointitarpeet, sääntelyn, eriytetyt ratkaisut (mukaan luettuina vapaaehtoiset lähestymistavat), teknologian innovaatiot, infrastruktuurin kehittämisen ja kansainväliset järjestelmät –, jotta liikkuvuuden ongelmien ratkaisemiseksi saadaan yhteisön lisäarvoa. Toimissa hyödynnetään julkisen ja yksityisen sektorin kumppanuuksien mahdollisuuksia liikennealalla, jotta voidaan tukea uusien tekniikoiden ja uuden infrastruktuurin kehittämistä ja demonstrointia. Ongelmat voivat liittyä infrastruktuurin pullonkauloihin, syrjäisyyteen, ruuhkautumiseen, energiahuoltoon, sosiaalisiin näkökohtiin tai turvallisuusnäkökohtiin tai olla ympäristöystävällisemmän liikenteen esteenä. Parannetut EU:n puitteet, joissa yhdistetään alue- ja koheesiopolitiikka, mukautetut puitteet entistä parempia ja älykkäämpiä infrastruktuurin käyttömaksuja varten sekä eriytetyt ratkaisut tiettyjen kaupunkien, alueiden tai liikennekäytävien erityisongelmien ratkaisemiseksi voisivat olla hyvä vaihtoehto. Tässä yhteydessä EU:n yleisten puitteiden avulla voitaisiin mahdollistaa eriytetyt ja alueellisesti entistä kunnianhimoisemmat ratkaisut samalla, kun säilytetään välttämättömät EU:n liikkuvuuden laajat puitteet yhtenäismarkkinoilla ja lujitetaan EU:n asemaa maailmanlaajuisena toimijana.

Tässä tiedonannossa kuvattuja poliittisia linjauksia hiotaan julkisen kuulemisen ja kattavien arviointien perusteella, ennen kuin päätetään erityistoimenpiteistä. Niitä myös mukautetaan vähitellen, jotta voidaan ottaa huomioon muuttuva ympäristö ja saadut kokemukset.

LIITE 1

Työsuunnitelma – yhteenveto tärkeimmistä toimista

2006

- Tieliikenne: sisämarkkinoiden tarkastelu
- Rautatieliikenne: toimet yhteentoimivuuden ja laitteiden vastavuoroisen tunnustamisen teknisten esteiden poistamiseksi; ohjelma rautateiden tavaraliikenteen liikennekäytävien edistämiseksi liikenteen logistiikan yhteydessä
- Lentoliikenne: lentoliikenteen vapauttamista koskevien toimenpiteiden tarkastelu; lentoasemien maksujen ja kapasiteetin käsittely
- Logistiikka: tavaraliikenteen logistiikkastrategia ja laaja keskustelu EU:n tasolla mahdollisista toimista
- Galileo: mahdollisten tulevien sovellusten selvittäminen
- Turvatoimet: elintärkeää infrastruktuuria koskeva strategia
- Kertomus vuoden 2003 biopolttoainedirektiivin täytäntöönpanosta
- Energian käyttö liikenteessä: energiatehokkuutta koskeva toimintasuunnitelma ja uusiutuvia energianlähteitä koskevat suuntaviivat
- Kansainväliset järjestöt: EU:n etujen edistämistä kansainvälisissä järjestöissä, kuten IMO:ssa ja ICAO:ssa, koskeva pohdinta erilaisten poliittisten vaihtoehtojen perusteella

2007

- Kaupunkiliikenne: vihreä kirja
- Logistiikka: toimintasuunnitelman määrittäminen
- Älykkäät infrastruktuurimaksut: valmistelevalle tutkimus ja kuulemistilaisuudet, sidosryhmien kuuleminen
- Kertomus liikenteen näkymistä 20 ja 40 vuoden aikavälillä
- Tieliikenne: työoloja koskevan lainsäädännön tarkastelu
- Rautatieliikenne: rautatiemarkkinoiden seuranta, mukaan luettuna tulostaulu
- Jokiliikenne: NAIADES-toimintasuunnitelman täytäntöönpanon käynnistäminen
- Meriliikenne: Euroopan satamapolitiikka
- Lentoliikenne: yhtenäisen ilmatilan puitteiden tarkastelu ja täydentäminen sekä SESAR-yrityksen perustaminen
- Euroopan laajuiset verkot: monivuotisen investointiohjelman määrittäminen vuoteen 2013 saakka
- Matkustajien oikeudet: linja-autoliikenteen vähimmäisnormeja koskevien toimien tarkastelu
- Turvallisuus: Euroopan ensimmäinen tieliikenneturvallisuuspäivä

- Maailmanlaajuinen ulottuvuus: strategia EU:n naapurimaiden yhdentämiseksi liikenteen sisämarkkinoille
- Turvatoimet: maa- ja joukkoliikenteen strategia
- Energian käyttö liikenteessä: energiaa koskeva strateginen teknologiasuunnitelma
- Seitsemännen TTK-puiteohjelman ensimmäisen ehdotuspyynnön julkaiseminen

2008

- Meriliikenne: yhteistä eurooppalaista merialuetta koskeva valkoinen kirja
- Älykkäät infrastruktuurimaksut: EU:n menetelmä infrastruktuurimaksuja varten
- Kaupunkiliikenne: vihreän kirjan seuranta
- Merkittävän ohjelman käynnistäminen älykkäiden tieliikennejärjestelmien tuomiseksi markkinoille ja infrastruktuurin valmistelemiseksi yhteistoiminnallisia järjestelmiä varten
- Turvatoimet: lento- ja meriliikenteen sääntöjen tarkastelu; maaliikenteen turvajärjestelmän tutkiminen

2009

- Merkittävän ohjelman käynnistäminen ympäristöystävällistä käyttövoimaa varten
- Maailmanlaajuinen ulottuvuus: alan kansainvälisten järjestöjen jäsenyyden varmistaminen
- Meriliikenne: sähköisten meriliikennejärjestelmien käyttöönotto
- Galileo: toimilupamenettelyn käynnistäminen
- ERTMS: toteutus tietyillä liikennekäytävillä

Jatkuvat toimet

- Sisämarkkinat: EU:n sääntöjen toimivuuden varmistaminen kaikissa liikennemuodoissa
- Energian käyttö liikenteessä: energiatehokkuuden parantaminen sekä vaihtoehtoisten polttoaineiden kehittämisen ja käyttöönoton nopeuttaminen
- Työllisyys ja työolot: työmarkkinaosapuolten vuoropuhelun edistäminen; liikennealan ammattien ja ammatillisen koulutuksen edistäminen
- Turvallisuus: liikenneturvallisuuden edistäminen (ajoneuvojen suunnittelu, tutkimus ja teknologia, infrastruktuuri ja käyttäytyminen) sekä älyautoaloitteen ja eSafety-aloitteen jatkaminen
- Infrastruktuuri: maankäytön suunnittelua koskevan tasapainoisen lähestymistavan varmistaminen; kaikkien rahoituslähteiden hyödyntäminen
- Teknologia: TTK sekä levittämisen, hyödyntämisen ja markkinapenetraation tukitoimet
- Galileo: Galileo-valvontaviranomaisen perustaminen
- Maailmanlaajuinen ulottuvuus: ulkosuhteiden kehittäminen kahdenvälisten sopimusten kautta ja monenvälisillä foorumeilla; yhteisen lentoliikennealueen käyttöönotto Euroopassa

- Hallintotapa: eurooppalaisten liikenneturvallisuusvirastojen lujittaminen ja niiden tehtävien kehittäminen

LIITE 2

Liikennealan tilanne – faktatietoa ja ennusteita

Osa 1: Perustietoja ja viimeaikainen kehitys liikennemuodoittain – yleiset tiedot

<u>Maantieliikenne</u>	<u>Rautatieliikenne</u>																
<p>- välittömät työpaikat: noin 1,7 miljoonaa matkustajaliikenteessä (linja-auto- ja taksitoiminta); 2,6 miljoonaa tavaraliikenteessä</p> <p>- osuus kokonaistavaraliikenteestä: 44 % (kasvanut hieman)</p> <p>- osuus kokonaismatkustajaliikenteestä: noin 84 % (henkilöautot 76 %, linja-autot 8 %)</p> <p>-kasvu vuosina 1995–2004:</p> <ul style="list-style-type: none">+ 35 % tavaraliikenteessämatkustajaliikenteessä henkilöautot + 19 % ja linja-autot + 5 % <p>- erittäin voimakas kasvu EU:n vanhoissa jäsenvaltioissa (EU-10):</p> <table border="1"><caption>Maanteiden tavaraliikenteen kasvu vuosina 2000–2004 (%)</caption><thead><tr><th></th><th>kansallinen</th><th>kansainvälinen</th><th>yhteensä</th></tr></thead><tbody><tr><td>EU-15</td><td>8.3</td><td>16.9</td><td>10.5</td></tr><tr><td>EU-10</td><td>16.6</td><td>47.7</td><td>31.8</td></tr><tr><td>EU-25</td><td>9.0</td><td>23.0</td><td>12.9</td></tr></tbody></table> <p>- osuus kokonaisenergiankulutuksesta: 25,2 %</p> <p>- ajoneuvojen tehokkuus öljykvivalenttitonnia / milj. tkm tai öljykvivalenttitonnia / milj. mkm: kuorma-autot 72,4, henkilöautot 37,8, maanteiden joukkoliikenne 14,5</p>		kansallinen	kansainvälinen	yhteensä	EU-15	8.3	16.9	10.5	EU-10	16.6	47.7	31.8	EU-25	9.0	23.0	12.9	<p>- välittömät työpaikat: noin 1,2 miljoonaa</p> <p>- osuus kokonaistavaraliikenteestä: 10 % (supistunut hieman)</p> <p>- osuus kokonaismatkustajaliikenteestä: noin 7 % (kaupunkien väliset junat 6 %, kaupunkien raitiovaunut ja metrot 1 %)</p> <p>- kasvu vuosina 1995–2004:</p> <ul style="list-style-type: none">+ 6 % tavaraliikenteessä (+15 % EU:n vanhoissa jäsenvaltioissa, EU-15; -9 % EU:n uusissa jäsenvaltioissa, EU-10)+ 9 % matkustajaliikenteessä (kaupunkien väliset junat + 8 %, kaupunkien rautatieliikenne (raitiovaunut ja metrot) + 14 %) <p>- tavaraliikennemarkkinoille tulleiden uusien yritysten osuus on noussut noin 10 %:iin (arvioituna ajettuina tkm:inä)</p> <p>- suurten nopeuksien rautatiejärjestelmän osuus oli vuonna 2004 21,5 % kaupunkien välisen rautatieliikenteen kokonaismatkustajakilomäärästä</p> <p>- osuus kokonaisenergiankulutuksesta: 0,8 %</p> <p>- ajoneuvojen tehokkuus öljykvivalenttitonnia / milj. tkm tai öljykvivalenttitonnia / milj. mkm: matkustajaliikenne 16,0; tavaraliikenne 5,5</p>
	kansallinen	kansainvälinen	yhteensä														
EU-15	8.3	16.9	10.5														
EU-10	16.6	47.7	31.8														
EU-25	9.0	23.0	12.9														
<u>Vesiliikenne</u>	<u>Lentoliikenne</u>																
<p>- välittömät työpaikat: noin 200 000, joista meriliikenteen osuus noin 80 % ja sisävesiliikenteen osuus 20 %</p> <p>- osuus kokonaistavaraliikenteestä: 42 % (EU:n sisäinen meriliikenne 39 %, sisävesiliikenne 3 %; kumpikin näistä säilynyt jokseenkin ennallaan)</p> <p>- osuus kokonaismatkustajaliikenteestä: alle 1 % EU:n sisäisessä matkustajaliikenteessä, supistunut hieman</p> <p>- kasvu vuosina 1995–2004: + 29 % tavaraliikenteessä (+ 31 % EU:n sisäisessä meriliikenteessä, + 9 % sisävesiliikenteessä)</p>	<p>- välittömät työpaikat: noin 400 000</p> <p>- osuus kokonaistavaraliikenteestä: 0,1 % ilmaistuna tkm:inä EU:n sisäisessä liikenteessä</p> <p>- osuus kokonaismatkustajaliikenteestä: 8 % (ainoastaan EU:n sisäiset lennot on sisällytetty; kasvanut voimakkaasti)</p> <p>- kasvu vuosina 1995–2004: + 55 % EU:n sisäisessä matkustajaliikenteessä</p> <p>- halpalentoyhtiöiden markkinaosuus EU:n sisäisestä reittiliikenteestä (istumapaikkojen perusteella): 25 % vuonna 2005</p>																

<ul style="list-style-type: none"> - maailmanlaajuisen konttiliikenteen keskimääräinen vuosikasvu vuosina 2001–2004: 13,5 % - (sisävesiliikenteen) osuus kokonaisenergiankulutuksesta: 0,5 % - (sisävesiliikenteen) ajoneuvojen tehokkuus öljyektivivalentitonnia / milj. tkm: 17,5 	<ul style="list-style-type: none"> - EU:n sisäisten reittien määrän kasvu: + 100 % vuosina 1992–2004 - osuus kokonaisenergiankulutuksesta: 4,0 %
---	--

Lähde: ”EU Energy and Transport in Figures”; Eurostat; OAG; ECSA, PRIMES.

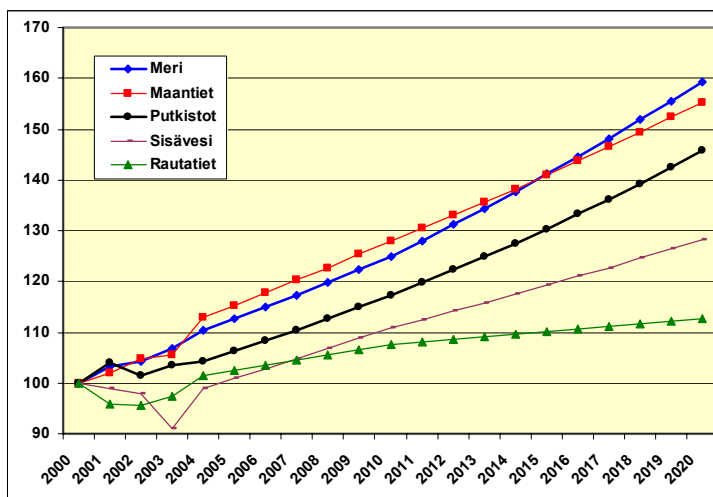
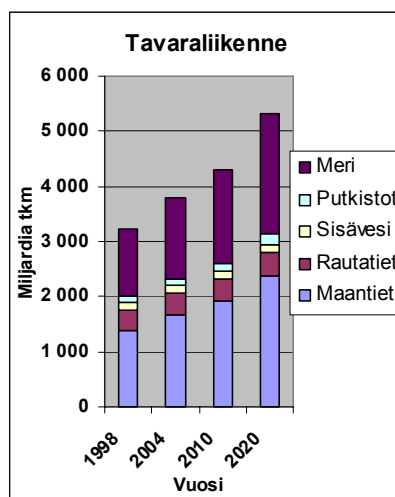
Osa 2: Liikennemääriä ja liikennemuotojen osuuksia koskevat arviot

(ASSESS-tutkimuksen perusteella)

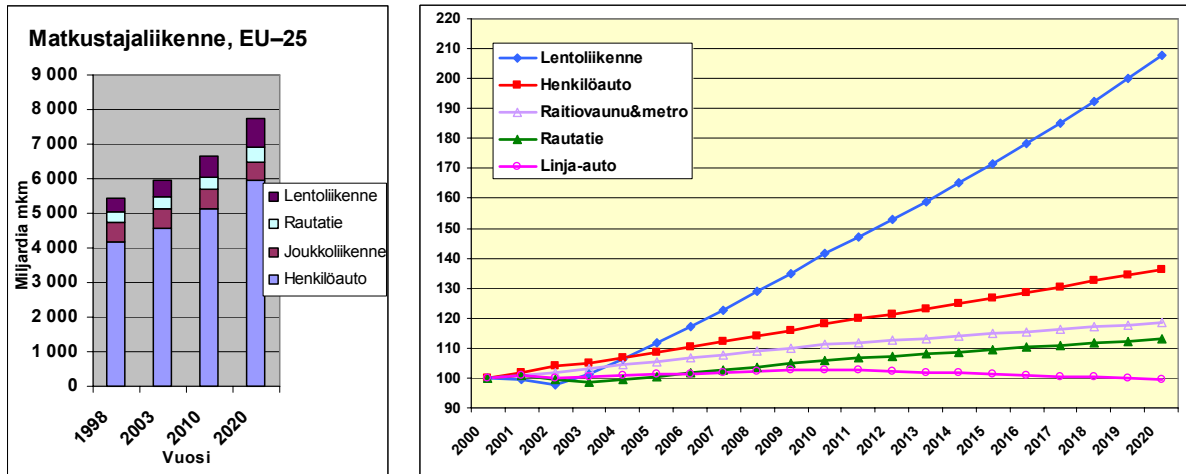
Taulukko 2-1: Vertailupohjana käytetyt keskeiset kehityssuunnat

Liikennetoiminnan todennäköinen kasvu 25 jäsenvaltion EU:ssa vuosina 2000–2020	
- BKT	52 %
- Kokonaistavaraliikenne	50 %
- Kokonaismatkustajaliikenne	35 %
- Maanteiden tavaraliikenne	55 %
- Rautateiden tavaraliikenne	13 %
- Lähimerenkulku	59 %
- Sisävesiliikenne	28 %
- Henkilöautot	36 %
- Rautateiden matkustajaliikenne	19 %
- Lentoliikenne	108 %

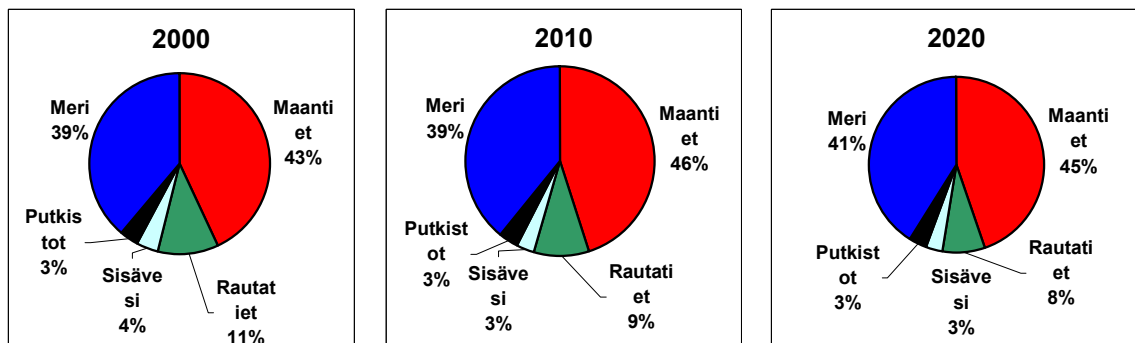
Kaavio 2-1: Tavaraliikennetoiminnan arvioitu kasvu liikennemuotojen mukaan (2000 = 100)



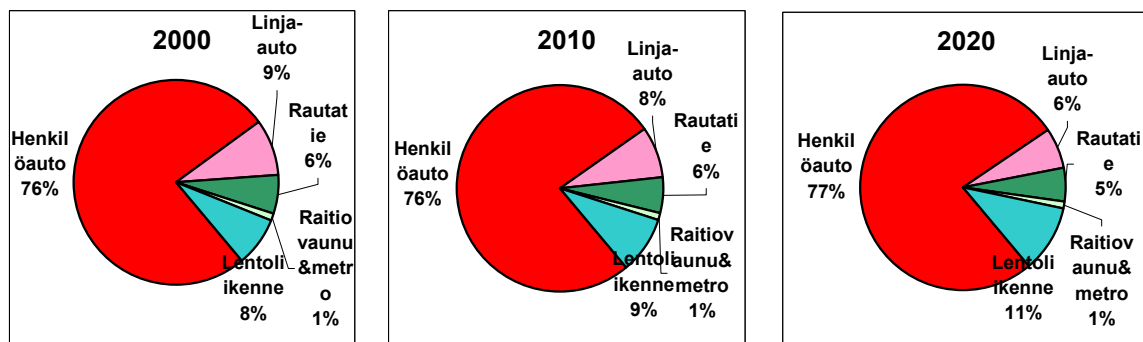
Kaavio 2-2: Matkustajaliikennetoiminnan arvioitu kasvu liikennemuotojen mukaan (2000 = 100)



Kaavio 2-3: Liikennemuotojen välisen jakauman kehitys tavaraliikenteessä vuosina 2000–2020:

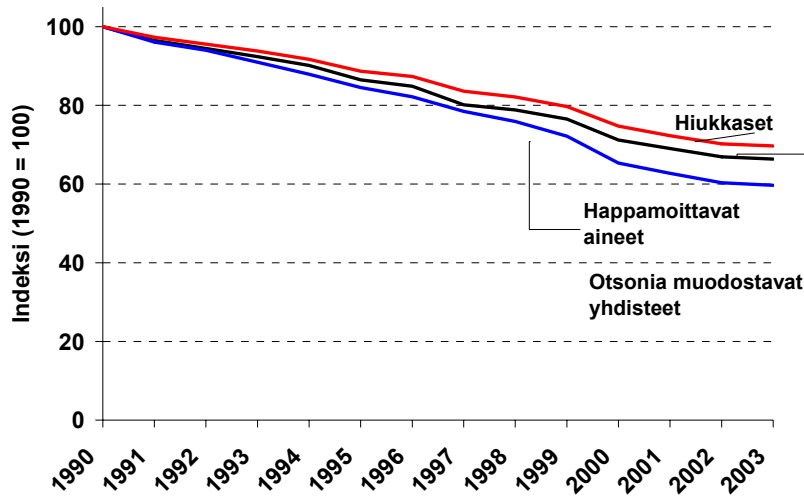


Kaavio 2-4: Liikennemuotojen välisen jakauman kehitys matkustajaliikenteessä vuosina 2000–2020:



Osa 3: Liikenne ja ympäristö

Kaavio 3-1: Ilman laatua pilaavien liikenteen päästöjen kehitys vuosina 1990–2003



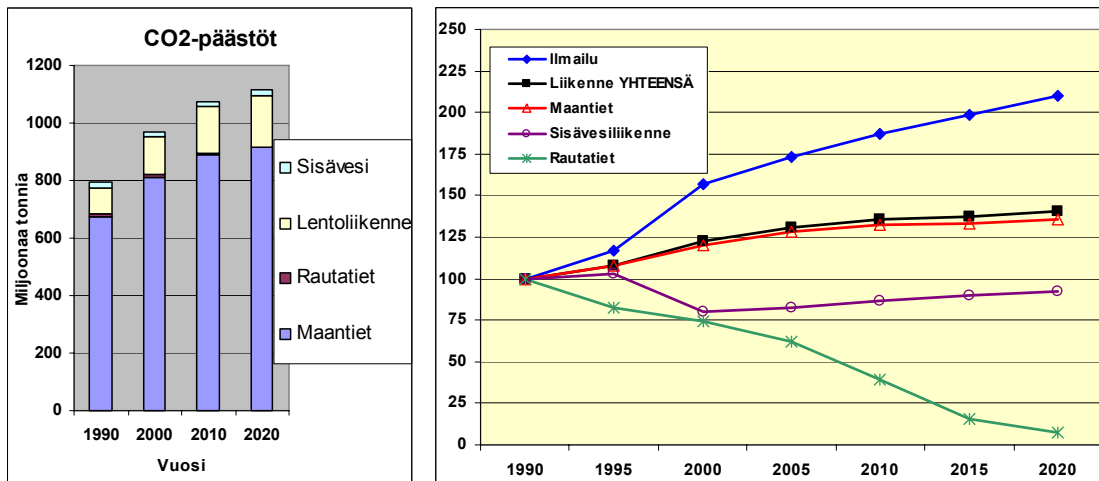
Huom.: Hiukkaset: PM₁₀-hiukkaset

Happamoittavat aineet: NO_x, NMVOC-yhdisteet

Otsonia muodostavat yhdisteet: SO_x, NO_x, NH₃.

Lähde: Euroopan ympäristökeskus: TERM 2005 -raportti.

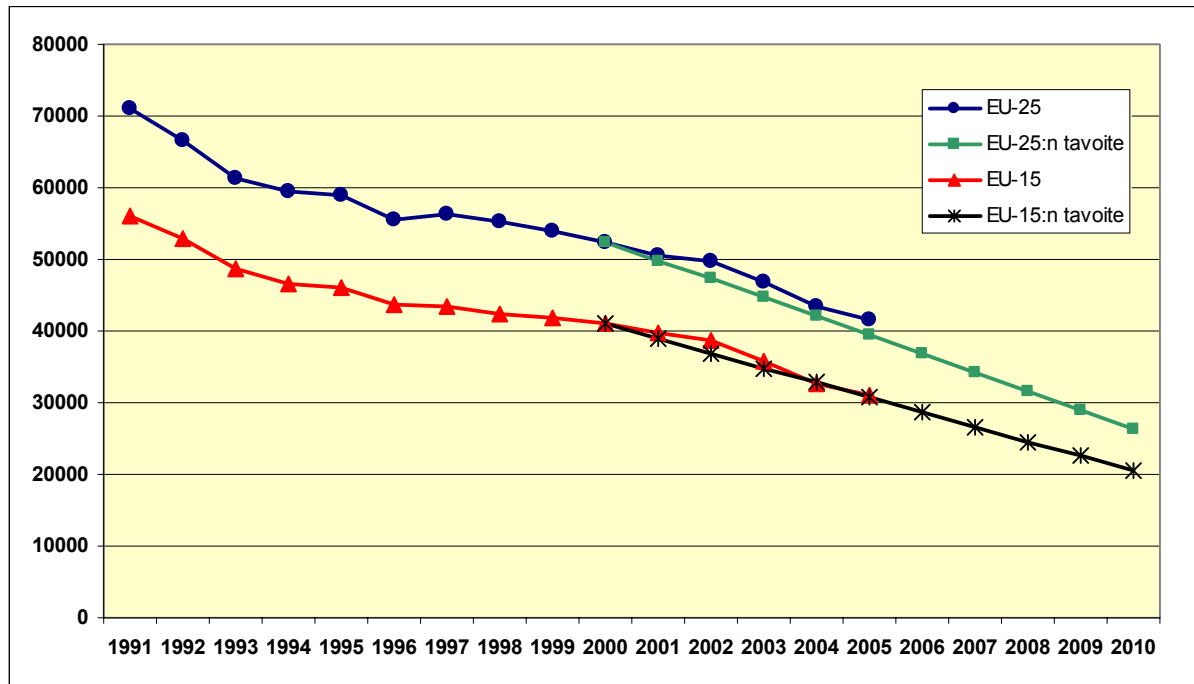
Kaavio 3-2: Liikenteen hiilidioksidipäästöjen arvioitu kehitys liikennemuotojen mukaan (1990 = 100)



Lähde: PRIMES model

Osa 4: Maanteiden turvallisuus

Kaavio 4-1: Tieliikenteen kuolonuhrien määrä EU:ssa: laskussa mutta edelleen liian suuri



Lähde: CARE-tietokanta; tavoitteet vuoden 2001 valkoisesta kirjasta.

Liite 3: Vaikutusten arviointi