

Alueiden komitean lausunto aiheesta ”Valkoinen kirja – yhtenäistä Euroopan liikennealuetta koskeva etenemissuunnitelma”

(2011/C 259/02)

ALUEIDEN KOMITEA

- katsoo, että valkoisen kirjan tavoitteille olisi määritettävä lyhyemmän aikavälin välitavoitteita, jotta poliittiset päättäjät saisivat selkeän ohjeellisen kehyksen siitä, mihin toimiin niiden on toimikautensa kuluessa ryhdyttävä.
- kannattaa ulkoisten kustannusten sisällyttämistä kokonaisuudessaan kaikkien liikennemuotojen hintoihin ottamalla käyttöön yhdenmukaistettu verotus, josta saatavat tulot ohjataan integroidun ja tehokkaan liikennejärjestelmän luomiseen.
- korostaa, että valkoisen kirjan tavoitteet siirtymisestä maantiiliikenteestä rautatie-, sisävesi- ja meriliikenteeseen eivät ole riittäviä, ja kehottaa komissiota ehdottamaan kunnianhimoisempaa ohjelmaa.
- kannattaa ajatusta ”sinisen vyöhykkeen” perustamisesta ensimmäisenä askeleena kohti merenkulkupalveluita koskevan luotettavan järjestelmän perustamista. Sitä olisi täydennettävä kohdistamalla huomio uudelleen ”merten moottoriteihin”. Komitea harmittelee, että vuoden 2011 valkoinen kirja on meriliikenteen osalta vähemmän kunnianhimoisen kuin vuoden 2001 valkoinen kirja.
- suosittelee, että kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmien laatimista edistetään kannustimien avulla, ja kehottaa ottamaan paremmin huomioon liikennepolitiikan ja aluesuunnittelun väliset yhteydet.
- kannattaa euro-obligaatioiden käyttämistä Euroopan laajuisiin liikenneverkkoihin tarvittavien liikenneinfrastruktuurien rahoittamiseen.
- toteaa, että ulkoisten kustannusten sisällyttämisen hintoihin, verotuksen vääristymien ja perusteettomien tukien poistamisen sekä vapaan ja vääristymättömän kilpailun tulisi olla osa tulevaa eurooppalaista liikennemallia, joka perustuu markkinoiden valintojen saattamiseen yhdenmukaisiksi kestävyys-tarpeiden kanssa.

Esittelijä	António COSTA (PT, PSE), Lissabonin kaupunginjohtaja
Viiteasiakirja	Valkoinen kirja – Yhtenäistä Euroopan liikennealuetta koskeva etenemissuunnitelma – Kohti kilpailukykyistä ja resurssitehokasta liikennejärjestelmää
	KOM(2011) 144 lopullinen

I YLEISET SUOSITUKSET

ALUEIDEN KOMITEA

Yleisiä huomioita

1. katsoo, että vuonna 2011 julkaistussa valkoisessa kirjassa ”Yhtenäistä Euroopan liikennealuetta koskeva etenemissuunnitelma – Kohti kilpailukykyistä ja resurssitehokasta liikennejärjestelmää” käsitellään Euroopan unionin liikennepoliitikan ja Euroopan liikennejärjestelmien kannalta kaikkein keskeisimpiä pääkysymyksiä. Komitea katsoo tässä yhteydessä, että ehdotettuun liikennepoliitiikkaan olisi sisällytettävä Euroopan unionille Eurooppa 2020 -strategiassa asetetut yleisemmät tavoitteet sekä pääasiassa ilmastonmuutoksen torjumiseksi suunnitellut kestävä ympäristökehityksen tavoitteet. Lisäksi sen on tuettava sosiaalisen ja alueellisen yhteenkuuluvuuden vahvistamista globaalisti toimivassa Euroopan unionissa.

2. toteaa, että paikallis- ja alueviranomaisilla on merkittävää poliittista toimivaltaa liikennepoliitikan alalla. Sen lisäksi, että ne ovat osavastuussa mm. tieverkoston ylläpidosta, pysäköintihallinnosta, liikkumisen sujuvuudesta ja julkisesta liikenteestä, ne myös valvovat ympäristövaatimuksiin, kuten ilmanlaatuun, liittyvien sääntöjen noudattamista. Niiden osallistuminen toimintaan monitasoiseen hallintoon perustuvan lähestymistavan mukaisesti on siis välttämätöntä.

3. huomauttaa, että valkoisessa kirjassa puhutaan kaupungeista. AK ehdottaa, että kaupunkien ohella mainitaan myös kaupunkialueet ja/tai suurtaajamat. Monissa jäsenvaltioissa liikkuvaspolitiikka ei määräydy niinkään kuntarajojen kuin suurtaajaman ulottuvuuden mukaan.

4. pitää vuoden 2011 valkoista kirjaa erittäin kunnianhimoisena asiakirjana etenkin kun otetaan huomioon, että odotetusti yhtäkään vuonna 2001 julkaistun valkoisen kirjan päätavoitteista ei ole onnistuttu kokonaan saavuttamaan. Joillekin kunnianhimoisista pitkän aikavälin tavoitteista olisi kuitenkin syytä määrittää lyhyemmän aikavälin välitavoitteita, jotta valtiolliset ja alueelliset poliittiset päättäjät saisivat selkeän ohjeellisen kehyksen siitä, mihin toimiin niiden on toimikautensa kuluessa ryhdyttävä.

5. toteaa, että tulevaisuudennäkymien laatiminen on välttämätöntä ja oikeutettua, sillä nykyiset päätökset vaikuttavat ratkaisevasti liikenteeseen vuosikymmenien ajan. Tässä yhteydessä on kuitenkin muistettava, että vuosikymmenten mittaiset näkymät voivat olla vain hyvin summittaisia.

6. katsoo, että eri liikennemuotojen välinen tasapaino on kiinteästi sidoksissa ulkoisten kustannusten sisällyttämiseen hintoihin ja että siihen vaikuttaa suoraan infrastruktuurin käyttömaksuihin sovellettava politiikka. Komitea kannattaa selvästi

valkoisessa kirjassa esitettyä visiota avoimesta ja yleispätevästä mallista, jota käytettäisiin vastedes infrastruktuurimaksujen laskennan pohjana kaikissa liikennemuodoissa, ja kehottaa sisällyttämään ulkoiset kustannukset täysimääräisesti hintoihin. Komitea toivoo myös, että kaikki tulot, jotka saadaan ulkoisten kustannusten hintoihin sisällyttämistä edistävien EU:n sääntöjen (kuten eurovinjettidirektiivin) täytäntöönpanosta, osoitettaisiin integroidun ja tehokkaan liikennejärjestelmän luomiseen unohdettamatta samalla syrjäisimpien alueiden ja saarten erityispiirteitä.

7. katsoo tässä yhteydessä ja erityisesti lento- ja meriliikennettä silmällä pitäen, että on löydettävä tasapaino tiukan ympäristönsuojelun sekä siitä saarille ja syrjäisimmille alueille aiheutuvien valtavien lisäkustannusten välillä; kyseiset alueet ovat täysin riippuvaisia edellä mainituista liikennemuodoista ja kuitenkin erittäin sitoutuneita päästöjen vähentämiseen.

8. on tyytyväinen siihen, että Euroopan komissio kannustaa käytännössä siirtymään maantieliikenteestä rautatie-, sisävesi- ja meriliikenteeseen ja vaatii samalla kaikkien liikennemuotojen ulkoisten kustannusten, kuten ilmansaasteiden, ruuhkien ja melun, sisällyttämistä täysimääräisesti hintoihin.

9. toteaa komission maininnee aiemmin, että onnettomuuksien ulkoiset kustannukset on jo sisällytetty asianmukaisesti hintoihin vakuutusyhtiöiden vakuutusmaksujen kautta. Komitea ei yhdy tähän käsitykseen ja pitää siksi tärkeänä, että komissio esittää sellaisia käyttökelpoisia laskentatapoja onnettomuuksien kustannusten sisällyttämiseksi hintoihin, joissa otetaan huomioon kaikki onnettomuuksien aiheuttamat kustannukset.

10. on tyytyväinen siihen, että valkoiseen kirjaan sisältyy myös toimenpiteitä, joilla pyritään edistämään ekologisesti eniten kestävämpiä liikennetottumuksia ja valmiutta siirtyä käyttämään uusia liikennemuotoja ja uusia teknologioita sekä varmistamaan hyväksynnän saaminen ulkoisten kustannusten täysimääräiselle sisällyttämiselle liikkuvuuden kokonaishintaan. EU:n tärkeänä tehtävänä on luoda ymmärtämystä ja hyväksyntää toimenpiteille, joihin paikallis- ja alueviranomaisten on ryhdyttävä ratkaistakseen taajamien liikenneongelmat.

11. harmittelee, ettei valkoisessa kirjassa käsitellä riittävästi liikenneyhteyksiä, ihmisten liikkuvuutta eikä perustavanlaatuista alueellisen yhteenkuuluvuuden käsitettä liikenteen alalla, varsinkin syrjäisten ja erittäin syrjäisten alueiden tai saarialueiden osalta. Yhtenäisen eurooppalaisen liikennealueen toteuttaminen ei ole mahdollista ilman takeita yritysten ja kansalaisten tasavertaisista mahdollisuuksista päästä eri alueille.

12. toteaa, että AK on viimeisten kymmenen vuoden aikana tekemällään poliittisella työllä ottanut selvästi kantaa periaatteisiin ja politiikkoihin, joiden tulisi ohjata Euroopan unionin nykyistä liikennepoliittikkaa. Komitean mielestä tämä monipuolinen tietämys olisikin otettava asianmukaisesti huomioon Euroopan unionin tulevaa liikennepoliittikkaa muotoiltaessa.

13. painottaa, että tehokas, kestäväpohjainen ja vähäpäästöinen liikennejärjestelmä on kansalaisyhteiskunta ja samalla olennainen alueen taloudelliseen vetovoimaan, hyvinvointiin ja elämänlaatuun vaikuttava tekijä. Infrastruktuurin kehittämisen tehostamiseksi olisi kannustettava yksinkertaistamaan kaavoituslainsäädäntöä.

II POLIITTISET SUOSITUKSET

Kohti kilpailukykyistä ja kestävästä liikennejärjestelmästä

14. on tyytyväinen valkoisessa kirjassa tehtyyn analyysiin liikennealan suuntauksista ja niihin liittyvistä haasteista tulevina vuosikymmeninä. Liikennealan suuntausten asianmukainen diagnosointi on oikeanlaisen liikennepoliittikan suunnittelun välttämätön edellytys. Tässä asiassa valkoinen kirja heijastaa useimpia käsitteellisiä jakolinjoja, jotka on otettava huomioon Euroopan tulevasta liikennejärjestelystä käytävässä keskustelussa.

15. haluaisi kuitenkin lieventää – vaikka liikenteellä onkin ratkaiseva merkitys Euroopan unionin kilpailukykyille – Euroopan komission lausumaa ”liikkuvuuden rajoittaminen ei ole vaihtoehto”. On selvää, että liikennemuotojen on vastattava yksilön liikkuvuuden ja kauppavaihdon tarpeisiin, mutta etenkin yrityksiä tulisi valvoa siitä, että ne yhdistävät matkoja nykyistä enemmän, hyödyntävät liiketoiminnan uudelleensijoittamismahdollisuuksia sekä käyttävät menetelmiä ja tekniikkaa, joiden avulla voidaan optimoida liikennevirtaa (esimerkiksi etätyö, videokonferenssit ja sijaintipaikan optimointi).

16. kannattaa valkoisessa kirjassa määriteltyjä kilpailukykyisen ja resurssitehokkaan liikennejärjestelmän kymmentä tavoitetta sekä niiden käyttämistä vertailuperusteina 60 prosentin kasvihuonepäästöjen vähennystavoitteen saavuttamiselle. Komitea suosittaakin myös tämän yleistavoitteen sisällyttämistä valkoisessa kirjassa yksilöityjen tavoitteiden luetteloon. Lisäksi se ehdottaa esitettyjen tavoitteiden täydentämistä lisätavoitteilla, joissa keskitytään öljyriippuvuuden, meluhaittojen ja ilmansaasteiden vähentämiseen.

17. kannattaa tavoitetta, jonka mukaan tavanomaisia polttoaineita käyttävien autojen käyttö puolitetaan kaupunkiliikenteessä vuoteen 2030 mennessä, ne poistetaan kaupungeista asteittain vuoteen 2050 mennessä ja suurissa kaupunkikeskuksissa saadaan vuoteen 2030 mennessä myös verokannustimia hyödyntämällä aikaan pohjimiltaan hiilidioksidivapaa kaupunkilogistiikka. Komitea tosin pitää kyseisiä toimenpiteitä erittäin kunnianhimoisina. Tästä syystä se katsoo, että on asetettava välitavoitteita, jotta voidaan laatia toimenpiteiden täytäntöönpanoa koskeva etenemissuunnitelma, seurata niiden täytäntöönpanoa ja arvioida saavutettuja tuloksia.

18. on tyytyväinen siihen, että Euroopan komissio haluaa edistää kohti ”käyttäjä maksaa”- ja ”saastuttaja maksaa” -periaatteiden täysimääräistä soveltamista ja siten poistaa vääristymät, jotka haittaavat liikennemuotojen oikeudenmukaista kilpailua, jonka perustana on kaikkien ulkoisten kustannusten sisällyttäminen hintoihin. Komitea kannattaa yhteiskunnallisten ja ekologisten kustannusten (kuten onnettomuudet, ilmansaasteet, melu ja ruuhkat) täysimääräistä sisällyttämistä hintoihin siten, että otetaan käyttöön kaikkiin liikennemuotoihin sovellettava yhdenmukaistettu verotus, josta saadut tulot käytetään integroidun ja tehokkaan liikennejärjestelmän luomiseen.

19. on tyytyväinen siihen, että valkoisessa kirjassa on otettu huomioon useat AK:n kaupunkiliikenteestä antamissa viimeisimmässä lausunnoissa tekemät ehdotukset. Komitea kannattaa tässä yhteydessä komission tavoitetta luoda kannustimia tavanomaisen henkilö- ja tavaraliikenteen optimoimiseksi ja minimoimiseksi kaupungeissa ja yhtyy näkemykseen, jonka mukaan kaupunkiliikenteessä käytettävien linja-autojen, taksien ja paketti-autojen suuret määrät toimisivat puhtaiden ajoneuvojen käyttöönoton täydellisenä testialustana. Komissio korostaa aivan oikein, että puhtaiden ajoneuvojen kehittämisestä ja varhaisesta hyödyntämisestä voi olla erittäin paljon hyötyä pyrittäessä vähentämään öljyriippuvuutta. Lisäksi kaupunkien ilmanlaadun parantuminen tuo terveyshyötyjä.

20. kannattaa myös ajatusta painopisteen siirtämisestä kohti kaikkein ympäristöystävällisimpiä liikennemuotoja samalla kun pidetään kiinni siitä, että kaikkien liikennemuotojen yleistä tehokkuutta ja yhteentoimivuutta olisi parannettava. Aktiiviset toimenpiteet, joilla suositetaan jotakin tiettyä liikennemuotoa toisten muotojen kustannuksella, olisi kuitenkin arvioitava tarkasti ja niitä olisi tarkasteltava liikennemäärärahojen oikeudenmukaisen ja avoimen jakamisen näkökulmasta. Muutoin vaarana on teholtaan huonojen liikennejärjestelmien edistäminen. Vaihtoehtoisten liikennemuotojen käyttäminen edellyttää lisäksi tarkoituksenmukaisten infrastruktuurien ja palveluiden olemassaoloa, jotta nykyisiin vaatimuksiin voidaan vastata.

21. pitää edellä esitetyistä kommenteista huolimatta valkoisessa kirjassa määriteltyjä, kilpailukykyistä ja resurssitehokasta liikennejärjestelmää koskevia kymmentä tavoitetta erittäin kunnianhimoisina. Komitean mielestä sen vuoksi olisi määriteltävä myös välietappeja ja -tavoitteita, joissa otetaan huomioon Euroopan komission jo määrittelemät täydentävät strategiset tavoitteet. Tämän on tapahduttava yhteistyössä paikallis- ja alueviranomaisien kanssa. Näiden välitavoitteiden olisi oltava osa seurantaprosessia, jolla pyritään varmistamaan valkoisessa kirjassa esitetyn vision toteutuminen.

22. muistuttaa ennen kaikkea siitä, että Euroopan unionin liikennepoliittikan tulee perustua yleisen edun käsitteeseen (kaikkien yhtäläiset mahdollisuudet käyttää eri liikennemuotoja, sosiaalisten oikeuksien kunnioittaminen, ulkoisten kustannusten sisällyttäminen hintoihin jne.).

23. toteaa, että valkoiseen kirjaan liittyvän valmisteluasiakirjan (SEC(2011) 391, julkaistu vain yhdellä kielellä) kohdassa 137, jossa käsitellään julkisen palvelun velvoitteita liikenteen alalla koskevan asetuksen 1370/2007 jatkotoimia, todetaan,

että komissio aikoo ehdottaa julkisen palvelun sopimuksia koskevien kilpailuun perustuvien tarjouspyyntömenettelyjen järjestämistä, jotta voidaan varmistaa korkealaatuisten julkisten palvelujen tehokas tarjoaminen. Ehdotuksessa on annettava paikallisyhteisöille mahdollisuus tarjota tietyin edellytyksin sisäisesti toteutettavia palveluja kilpailuttamatta niitä.

24. kannustaa Euroopan unionia saattamaan loppuun 27 jäsenvaltion liikennepoliittikkojen todellisen integroinnin (kansallisten rakenteiden yhtenäistäminen, kilpailun kunnioittaminen yleisen edun periaatteiden pohjalta, verotuksen yhdenmukaistaminen, eri subsidiariteettitasoihin sovellettavan uuden sääntelykehityksen määrittäminen) monitasoisista hallintoa kunnioittaen.

Yhtenäinen Euroopan liikennealue

25. korostaa, että Euroopan rautatiemarkkinoiden pirstoutumista on vähennettävä, jotta voidaan luoda laadukasta palvelua kuljetusaikojen, luotettavuuden sekä kuljetusmäärien suhteen tarjoava tehokas rautatieverkko. Tämän vuoksi olisi pyrittävä löytämään kestävä ja kustannustehokas ratkaisu sellaisen kilpailukykyisen eurooppalaisen tavaraliikenteen rautatieverkon perustamiseksi, joka vastaisi tällaisen liikenteen erityisvaatimuksiin. Lisäksi olisi löydettävä ratkaisu esimerkiksi eri raideleveyksiin liittyvien tärkeimpien teknisten ongelmien poistamiseksi. On myös selvää, että rautateiden tavaraliikenteestä, lähimerenkulusta sekä erityisesti kummankin liikennemuodon toisiaan täydentävästä käytöstä voi olla apua syrjäisten alueiden alueellisten talouksien integroimisessa. Tässä mielessä ja näiden kestävien liikennemuotojen asianmukaisen toimivuuden varmistamiseksi on myös kehitettävä logistiikkakeskuksia, jotta mahdollistetaan eri liikennemuotojen optimaalinen yhteentoimivuus sekä koko järjestelmän tehokkuus, ja vältettävä samalla sellaisten logistiikka-asemien lisääntyminen, joilla ei ole tarvittavia ominaisuuksia liikennejärjestelmän ohjaamiseksi kohti liikennemuotojen yhteensopivuutta ja yhteistoimintaa.

26. kannattaa ajatusta Euroopan unionin liikennepoliittikan vahvistamisesta laatimalla sen tueksi käyttäjille ja operaattoreille tarkoitetut selvät, johdonmukaiset, kattavat ja vakaat säännöt, levittämällä kehittyneitä liikenneteknologioita ja -ratkaisuja sekä rakentamalla tai ajanmukaistamalla tarvittavia perusrakenteita. Tämä vaatisi liikennepalveluiden sisämarkkinoiden toteuttamista ja sääntelyyn liittyvien, hallinnollisten ja teknisten esteiden poistamista kaikkien liikennemuotojen osalta sekä kilpailusääntöjen johdonmukaista soveltamista, palvelustandardien vahvistamista ja käyttäjien oikeuksien vahvistamista.

27. toteaa tällöin olevan tärkeää, että kaukoliikenteen yhteyksien lisäksi tarkastellaan myös niiden tukena olevia alueellisia verkostoja. Lisäksi on kiinnitettävä erityistä huomiota rajaseutuihin, jotka kärsivät omista erityisongelmistaan, kuten eroavuuksista maksujärjestelmissä, teknisissä yhteenliittymissä, aikatauluissa ja lainsäädäntöpuitteissa.

28. muistuttaa kuitenkin, että rautatiemarkkinoiden avaaminen ei ole vielä edistynyt riittävästi. Komitea kehottaakin parantamaan ja yhtenäistämään raideliikennemarkkinoiden teknisiä ja oikeudellisia perusedellytyksiä. Samalla olisi otettava käyttöön yhteisrahoitusmahdollisuuksia.

29. muistuttaa, että jos kauppa vapautetaan ja uudet toimijat tulevat markkinoille, on samalla otettava käyttöön järjestelyjä, joiden avulla voidaan kasvattaa rautatieliikenteen markkinaosuuksia (muun muassa laitteistojen standardointi, liikennöintiedellytykset, verkkojen turvallisuusnormit EU:n virastojen roolia hyödyntämällä), sillä se on ainoa keino tukea luovuutta ja monipuolisempien palvelujen käyttöönottoa kuluttajien hyödyksi ja aidon liikennemuotosiirtymän varmistamiseksi.

30. korostaa, että valkoisen kirjan tavoitteet, jotka koskevat maanteiden yli 300 km pituisten tavarakuljetusten osuuden vähentämistä, jotta edistettäisiin siirtymistä maantieliikenteestä rautatie-, sisävesi- ja meriliikenteeseen, eivät ole tarpeeksi kunnianhimoisia (30 prosentin vähennys vuoteen 2030 mennessä ja 50 prosentin vähennys vuoteen 2050 mennessä). Komitea kehottaakin Euroopan komissiota menemään pidemmälle ja ehdottamaan kunnianhimoista ohjelmaa koko Euroopan kattavien rautateiden valtavyölien luomiseksi. Ainoastaan tämän tyyppisellä infrastruktuurilla voidaan pitkällä aikavälillä saada maanteiden pitkän matkan tavaraliikenne loppumaan ja vahvistaa alueellista yhteenkuuluvuutta erityisesti syrjäisten valtioiden kanssa.

31. kannattaa Euroopan yhtenäisen ilmatilan toteuttamiseen tähtäävän aloitteen täysimääräistä täytäntöönpanoa sekä rautatiepalvelujen sisämarkkinoiden toteuttamista. Komitea kannattaa lisäksi ajatusta "sinisen vyöhykkeen" perustamisesta ensimmäisenä askeleena kohti merenkulkupalveluita koskevan pysyvän järjestelmän luomista. Sitä olisi täydennettävä "merten moottoritien" käsitteellä, johon sisältyisi myös uusi visio alusten merkityksestä todellisina liikkuvina infrastruktuureina.

32. katsoo, että syrjäisimpien alueiden yhteydet Manner-Eurooppaan ja EU:n ulkopuolisiin naapurimaihin on otettava erityisesti huomioon. Huonot yhteydet, joista kyseiset alueet tyypillisesti kärsivät, asettavat ne muita huonompaan asemaan sekä estävät niitä osallistumasta täysipainoisesti unionin sisämarkkinoille ja kehittämästä talouttaan lähialueillaan.

33. pahoittelee, että vuoden 2011 valkoinen kirja on meriliikenteen edistämisen osalta vähemmän kunnianhimoisen kuin vuoden 2001 valkoinen kirja (jossa otettiin käyttöön merten moottoritien käsite). Komitea pahoittelee erityisesti sitä, ettei valkoisen kirjan liitteenä olevaan aloiteluetteloon sisälly tietoa merten moottoritien sen enempää kuin Marco Polo -ohjelmankaan tulevaisuudesta.

34. on myös sitä mieltä, että alueilla, joilla liikenteen päästöillä on topografisten seikkojen vuoksi huomattavasti vakavammat vaikutukset kuin muualla (kuten vuoristoalueet), on oltava omia säännöksiä ja toimia liikenteen ja siihen liittyvien vaikutusten vähentämiseksi siinä määrin, että ihmisten terveydelle ja ympäristölle haitalliset vaikutukset voidaan sulkea pois.

35. katsoo, että olisi ryhdyttävä lisätoimenpiteisiin sellaisten entistä parempien ja tehokkaampien liikennematkaisujen edistämiseksi, joilla parannetaan yhteyksiä Manner-Euroopan ja unionin saarialueiden ja syrjäisimpien alueiden välillä sekä edellä mainittujen alueiden ja EU:n ulkorajojen ulkopuolella sijaitsevien alueiden välillä.

36. korostaa myös, että Itä- ja Länsi-Euroopan yhteyksien vahvistamisen lisäksi on koheesion sekä kilpailukykyyn vuoksi oleellista edistää Keski-Euroopan yhteyksiä Euroopan unionin ulkorajoille sekä kaukaisemmille alueille, jotka yhdistävät Euroopan Välimeren ja Atlantin alueisiin. AK korostaa tässä yhteydessä satamien ja lentoasemien ratkaisevaa merkitystä sekä niiden yhteyksiä sisämaahan pyrittäessä integroimaan EU maailmanmarkkinoihin, erityisesti Afrikan, Amerikan ja Aasian alueisiin, sekä Atlantin saarten strategisia mahdollisuuksia toimia liikenteen logistiikkakeskuksina.

37. toteaa, että aivan erityisesti pyritään kehittämään kohdennetusti viittä tärkeintä liikenneakselia, jotka Euroopan komissio on määritellyt Euroopan ja sen naapurialueiden liikenteen suuntaviivoissa. Tässä yhteydessä tulee vaatia keskusreittejä koskevien EU:n sekä näiden väylien varrella sijaitsevien valtioiden toimien vahvistamista. Komitea on tyytyväinen tavoitteen tehdä Euroopan laajuisten liikenneverkkojen puitteissa rakenteilla olevasta ydinverkosta joustava. Tällöin tarvitaan avoimuuden periaatetta noudattavia arviointimenetelmiä, joilla varmistetaan sekä tehtävien investointien turvallisuus että Euroopan laajuisten liikenneverkkojen jatkuva ajantasaistaminen ja täydentäminen.

38. on tyytyväinen ehdotukseen lähtö- ja saapumisaikoja koskevan asetuksen tarkistamisesta siten, että se suosii lentoasemien kapasiteetin tehokkaampaa käyttöä. Ennen lopullisten päätösten tekemistä liikenneaikatauluista asiaa on kuitenkin erittäin tärkeää harkita tarkoin erityisesti niiden lentoasemien osalta, jotka sijaitsevat ympäristövaikutuksille muita alueita alttiimmilla kaupunkialueilla.

39. korostaa, että kilpailukykyohjelma ja sosiaalipoliittinen ohjelma on tärkeää saattaa samansuuntaisiksi sosiaalisen vuoropuhelun pohjalta, jotta voidaan välttää työmarkkinakonfliktit, jotka ovat todistetusti aiheuttaneet huomattavia taloudellisia tappioita monilla aloilla.

40. kannattaa ehdotettuja aloitteita, joilla pyritään parantamaan turvallisuutta soveltamalla kattavaa lähestymistapaa, jossa yhdistyvät ilma- ja meriliikenteen turvallisuutta koskevat poliittiset toimet, lainsäädäntö ja valvonta. Erityisesti tarkastusmenetelmien parantaminen on erittäin tärkeää, koska se antaa mahdollisuuden tarkastaa entistä suurempia matkustajamääriä mahdollisimman huomaamattomasti ja matkustajien perusoikeuksia täysin kunnioittaen.

41. yhtyy komission visioon nollatoleranssista tieturvallisuudessa, mutta panee merkille kyseisen tavoitteen kunnianhimoisuuden ja siihen liittyvät useat haasteet. Tässä yhteydessä olisi sovellettava eriytettyä lähestymistapaa esimerkiksi tarkastelemalla liikenneonnettomuuksien uhrien määrää suhteessa liikenteen määrään. Liikenteessä kuolleiden määrässä ja jo toteutuissa toimenpiteissä on nimittäin suuria eroja kaupunkien ja alueiden välillä. Yleisesti sovellettava tavoite rasittaisi kohtuuttomasti kaupunkia ja alueita, jotka ovat jo toteuttaneet tehokkaita toimenpiteitä ja onnistuneet niiden avulla vähentämään liikenneonnettomuuksien uhrien määrää. Liikenneturvallisuus ei riipu pelkästään teknologisista ratkaisuista vaan myös ihmisten käyttäytymisestä. AK suosittelee tässä yhteydessä ajoneuvojen katsastusvälien yhdenmukaistamista ja tieliikenneturvallisuuskasvatuksen sisällyttämistä autokoulujen opetusohjelmiin Euroopassa.

Tällaista yhdenmukaistetun katsastuksen periaatetta voitaisiin soveltaa myös muihin asioihin, kuten kasvihuonekaasupäästöihin. Myös ihmisten käyttäytymismallien muutos voi vähentää liikennettä ja näin parantaa huomattavasti liikenneturvallisuutta.

42. katsoo, että liikenneturvallisuuden alalla toteutettavien toimien tulisi perustua hyvin esimerkkeihin ja ne olisi voitava mukauttaa paikallisiin tilanteisiin. Komitea viittaa tässä yhteydessä myös aiempaan lausuntoonsa tieliikenneturvallisuuden poliittisista suuntaviivoista vuosiksi 2011–2020.

43. toteaa, että raideliikenteessä Euroopan rautatieliikenteen hallintajärjestelmän ERTMS:n soveltaminen tulisi ottaa käytännöksi kaikilla rautatiereiteillä. Tällöin tulee kiinnittää erityistä huomiota rajatylittäviin reitteihin, joilla erilaiset turvajärjestelmät aiheuttavat vielä liikenteen pullonkauloja.

44. toistaa kannattavansa tämän vuoksi ajatusta vakavan loukkaantumisen eri määritelmien yhdenmukaistamisesta, jotta liikenneturvallisuuspolitiikan tehokkuutta voidaan paremmin seurata ja arvioida. Komitea ehdottaa lisäksi, että tieliikennerikkomusrekisterit saatetaan yhteiseen käyttöön ja yhteentoimiviksi, jotta seuraamuksia määrättäessä voidaan ottaa asianmukaisesti huomioon muissa jäsenvaltioissa tehdyt rikkomukset.

Innovaatioita tulevaisuutta varten – teknologia ja tottumukset

45. kannattaa varauksetta eurooppalaista liikennealan tutkimus- ja innovointipoliittikkaa käsittelevässä valkoisessa kirjassa esitettyä visiota ja siihen sisältyviä yhteisiä tutkimustoimia. Komitea on lisäksi samaa mieltä aloista, joilla tarvitaan toimenpiteitä. Ne ovat ajoneuvotehokkuuden parantaminen uuden moottoritekniikan, uusien materiaalien ja suunnittelun avulla, puhtaamman energian käyttö uusien energialähteiden ja käyttövoimajärjestelmien ansiosta, verkkojen käytön parantaminen ja liikennöinnin turvallisuuden ja turvatoimien parantaminen tietoa ja viestintäjärjestelmien avulla.

46. kannattaa valkoisessa kirjassa tehtyjä ehdotuksia asianmukaisten hiilidioksidipäästönormien määrittelystä kaikissa liikennemuodoissa, puhtaiden ajoneuvojen latausinfrastruktuurin yhteentoimivuussääntöjen laatimisesta sekä tankkausinfrastruktuureja koskevien ohjeistojen ja standardien laatimisesta. Alue- ja paikallisviranomaisten olisi voitava osallistua kaikkiin näihin toimenpiteisiin.

47. korostaa sellaisen eurooppalaisen politiikan merkitystä, jolla pyritään torjumaan ajoneuvojen aiheuttamaa saastumista ongelman alkulähteellä asettamalla ajoneuvoille EU:n tasolla kasvihuonekaasu- ja melupäästöjä sekä ilmansaasteita koskevat normit samoin kuin normit ajoneuvojen aktiivisen ja passiivisen turvallisuuden parantamiseksi. Tässä yhteydessä on välttämätöntä, että olennaisten teknisten parannusten käyttöönotto ajoneuvotekniikassa nivotaan melu- ja saastepäästöjen raja-arvojen noudattamiseen.

48. pitää matkustus- ja ajotottumuksia keskeisinä kysymyksinä pyrittäessä varmistamaan valkoisessa kirjassa asetettujen tavoitteiden täysi saavuttaminen. Komitea kannattaa kaikkia valkoiseen kirjaan sisältyviä aloitteita, joiden tarkoituksena on parantaa tietoisuutta siitä, että totutuille yksittäisen ihmisen liikennevalinnoille on vaihtoehtoja, sekä toimenpiteitä ajotottumusten

parantamiseksi. Komitean mielestä matkustustottumusten alalla tarvitaan kuitenkin lisätoimenpiteitä erityisesti Euroopan väestön valmistelemiseksi omaksumaan tulevaisuudessa uudenlaisia suhtautumistapoja liikkumiseen, mutta myös asianmukaisten liikenneinfrastruktuureiden kehittämiseksi.

Kaupunkiliikenne

49. on tyytyväinen valkoiseen kirjaan sisällytettyihin, kaupunkiliikennesuunnitelmia koskeviin ehdotuksiin. Kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmien laatiminen ainakin suurimpia kaupunkeja varten kuului keskeisiin vaatimuksiin, jotka AK esitti asiaa käsittelevästä vihreästä kirjasta antamassaan lausunnossa.

50. toteaa, että komission käsityksen mukaan suuri osa liikennejärjestelmän ulkoisista vaikutuksista kohdistuu ennen kaikkea tiheään rakennettuihin alueisiin. Nimenomaan paikallis- ja alueviranomaisilla on paras tietämys siitä, kuinka kyseiset ongelmat voidaan ratkaista. Siksi on tärkeää, että niillä on käytettävissä siihen tarvittavat välineet. Vaikka toissijaisuusperiaatetta onkin kunnioitettava, EU voi tukea paikallis- ja alueviranomaisten työskentelyä kannustamalla yhteistyöhön ja kokemusten vaihtoon sekä vaikuttamalla asenteisiin.

51. kannattaa toimia kestävyysajattelua noudattavien kaupunkiliikennesuunnitelmien ja kaupunkiliikenneauditointien valmisteluun kannustamiseksi, mutta katsoo, että päätösvallan tulisi pysyä asianomaisten paikallis- ja alueviranomaisten käsissä toissijaisuusperiaatetta täysimääräisesti noudattaen. AK toistaa aiemmin esittämänsä ehdotuksen, jonka mukaan vuosien 2014–2020 rahoitusnäkymien puitteissa tulisi ottaa käyttöön uusi rahoitusväline, joka mahdollistaa kaupunkiliikennesuunnitelmien osarahoituksen. Kaupunkiliikenneauditointeja koskevan hakemuksen jättämisellä voitaisiin osaltaan edistää prosessia, jolla pyritään ottamaan käyttöön eurooppalainen palkinto huomattavien ja siirrettävissä olevien liikennealoitteiden palkitsemiseksi. Palkinto olisi osa unionin laajuisia sinilippujärjestelmää vastaavaa tunnustusta, joka myönnetään mahdollisimman saasteettomille ja ruuhkattomille kaupunkialueille, kuten AK on jatkaisemmin ehdottanut.

52. katsoo, että hyvin suunnitellut kaupungit, joissa otetaan käyttöön entistä tehokkaampia tuotantoprosesseja ja eliminoidaan turhia liikennejärjestelmiä, helpottavat tavaroiden, henkilöiden ja palveluiden liikkuvuutta. Komitea suosittaakin, että kaupunkisuunnitteluun ja liikennesuunnitteluun olisi alettava soveltaa nykyistä integroidumpaa lähestymistapaa.

53. asettuu odottavalle kannalle mitä tulee ajatukseen paikallistason puitteiden luomisesta kaupunkien tiemaksuille ja ajo-rajotusjärjestelmille sekä kannattaa sellaisten yhteisten teknisten standardien käyttöönottoa, joilla varmistetaan yhteentoimivuus, jotta paikalliset aloitteet eivät muodosta uusia teknisiä esteitä vapaalle liikkuvuudelle Euroopan unionin alueella.

54. korostaa informaatioteknologioiden kaltaisten teknisten ja organisatoristen ratkaisujen keskeistä roolia sellaisten uusien liikkuvuuden muotojen kehittämisessä, jotka perustuvat kaikkien eri liikennemuotojen yhdistettyyn käyttöön matkustaja- ja tavaraliikenteessä (mm. intermodaaliset sähköiset lippujärjestelmät, intermodaaliset rahtikirjat, sähköinen reititys, rahdin seuranta

sekä reaaliaikaiset toimitustiedot), jotta olemassa olevia kevyempiä liikennemuotoja voitaisiin hyödyntää parhaalla mahdollisella tavalla (ajoneuvojen yhteisomistus, sähköajoneuvojen kehittäminen lyhyille matkoille, ajoneuvojen yhteiskäyttö, kimpapakyyti, kuljetusten ja yhteyksien suunnittelu, linja-autojen ja raitiovaunujen käyttäminen ensisijaisesti), sillä paikallisen ja alueellisen liikennejärjestelmän hallinnointi on suuri haaste, joka sivuutetaan valkoisessa kirjassa kokonaan.

55. kehottaa määrittelemään lähes päästöttömään kaupunkilogistiikkaan tähtäävän strategian, jossa kaavoitukseen, raide-, meri- ja sisävesiliikenteen käyttöön, maksuihin ja ajoneuvoteknologian standardeihin liittyvät näkökohdat yhdistetään toisiinsa muun muassa edistämällä vähäpäästöisten ajoneuvojen julkisia yhteishankintoja hyötyajoneuvokalustoon (jakeluautot, taksit, linja-autot jne.).

56. pyytää ottamaan paremmin huomioon liikennepolitiikan kaupunkiuottuvuuden ja laajemman kaavoituskäsitteen välisen yhteyden, jotta voidaan kaupunkiliikenteen ja infrastruktuurin kehittämisen lisäksi torjua kaupunkirakenteen hajautumista ja suunnitella tarkemmin kaupungin ja sitä välittömästi ympäröivän alueen suhdetta (kaupunki/maaseutu). Tässä yhteydessä on kiinnitettävä huomiota julkisen henkilölähiliikenteen vahvistamiseen.

Nykyaikainen infrastruktuuri ja älykäs hinnoittelu ja rahoitus

57. kannattaa sitä, että osana parhaillaan käynnissä olevaa Euroopan laajuisia liikenneverkkoa koskevan politiikan uudelleentarkastelua luodaan Euroopan strategisten infrastruktuurien runkoverkko, joka kattaa Euroopan unionin kaikki alueet sekä liikenteen ja logistiikan tärkeimmät solmukohdat ja muodostaa Euroopan yhtenäisen liikennealueen. Lisäksi on poistettava pulonkaulat sekä varmistettava asianmukaiset yhteydet maailmanmarkkinoille.

58. toteaa, ettei valkoisessa kirjassa asetettuja tavoitteita voida kokonaan saavuttaa ilman asianmukaisten varojen osoittamista tähän tarkoitukseen, kun otetaan huomioon koheesiopolitiikan alueelliset erityispiirteet eri jäsenvaltioissa sekä vakaus- ja kasvusopimuksen puitteissa annetut sitoumukset. Todettakoon, että valkoisessa kirjassa vältetään kysymystä EU:n liikennepolitiikkaan ja infrastruktuureihin osoitettavista budjetti- ja muista resursseista. AK kannattaa tässä yhteydessä ehdotusta eurooppalaisen lainan ja euro-obligaatioiden käyttämisestä tärkeimpinä rahoitusvälineinä tarvittavien liikenneinfrastruktuurien rahoittamiseksi. AK muistuttaa, että tämä laajamittainen investointi edellyttää todellista poliittista tahtoa kaikkein korkeimmalla tasolla. Ilman sitä alueelliselle kilpailukyvyllä välttämättömät EU:n liikennepolitiikan päämäärät jäävät vain hartaaksi toiveeksi.

59. toteaa, että koheesiopolitiikalla on omat päämääränsä osana aluekehitykseen sovellettavaa integroitua lähestymistapaa, eikä ole toivottavaa, että sen määrärahoja käytettäisiin Euroopan unionin liikenneverkkopolitiikan rahoittamiseen. Koheesiopolitiikan puitteissa rahoitettavien infrastruktuurihankkeiden ja EU:n liikennepolitiikan tavoitteiden väliseen johdonmukaisuuteen olisi kuitenkin pyrittävä.

60. korostaa, että EU:n talousarviossa liikenneinfrastruktuuriin osoitettavia määrärahoja on tarkistettava ja yksityissektorin osallistumista on edistettävä entisestään nykyistä avoimemmalla tavalla. Komitea kannattaa lisäksi liikennealan uusien rahoitusvälineiden edistämistä toteuttamalla erityisesti EU:n hankekohtaisia joukkovelkakirjalainoja koskeva aloite.

61. toteaa, että ulkoisten kustannusten sisällyttämisen hintoihin, verotuksen vääristymien ja perusteettomien tukien poistamisen sekä vapaan ja vääristymättömän kilpailun tulisi olla osa tulevaa mallia, joka perustuu markkinoiden valintojen saattamiseen yhdenmukaisiksi kestävyystarpeiden kanssa. Komitea kannattaa älykästä hinnoittelu- ja verotusjärjestelmää, jolla pyritään ulkoisten kustannusten täydelliseen ja pakolliseen sisällyttämiseen hintoihin maantie- ja rautatieliikenteessä. Lisäksi hintoihin olisi sisällytettävä paikallisen saastumisen ja melun aiheuttamat kustannukset satamien ja lentoasemien osalta sekä merellä tapahtuvan ilmansaastumisen kustannukset. Komitea kehottaa myös tutkimaan mahdollisuuksia soveltaa pakollisia kustannusten sisällyttämismaksuja kaikilla sisävesiväylillä EU:n alueella. Saari- ja syrjäisimmille alueille ja niiltä poispäin suuntautuvaa liikennettä koskevien vaihtoehtojen vähyys on otettava hinnoittelussa huomioon sisällytettäessä hintoihin liikenteen ulkoisia kustannuksia.

62. korostaa kuitenkin tarvetta ottaa syrjäisten alueiden erityisrajoitukset huomioon tulevissa järjestelyissä, joilla ulkoiset kustannukset sisällytetään hintoihin (eurovinjetti ja sen jatkotoimet). Jos järjestelyissä ei oteta huomioon etäisyydestä aiheutuvaa

haittaa, ne asettavat syrjäseudulla sijaitsevien alueiden taloudelliset toimijat muita huonompaan asemaan.

63. korostaa, että kyseisen toimenpiteen tärkeydestä huolimatta vuosiksi 2016 ja 2020 asetetut tavoitteet vaikuttavat erittäin kunnianhimoisilta, ja aikaisempien kokemusten perusteella (esim. eurovinjettiä koskeva lainsäädäntö) niiden toteuttaminen näyttää erittäin vaikealta.

Ulkoinen ulottuvuus

64. kannattaa varauksetta valkoisessa kirjassa esitettyjä, ulkoista ulottuvuutta koskevia linjauksia. Komitea korostaa tässä yhteydessä, että on tärkeää laajentaa sisämarkkinasääntöjen soveltamista ajamalla asiaa kansainvälisissä organisaatioissa, edistämällä kahden- ja monenvälisen yhteistyön avulla eurooppalaisia turvallisuuden, turvatoimien, yksityisyyden suojan ja ympäristönsuojelun normeja maailmalla sekä vahvistamalla liikennealan vuoropuhelua tärkeimpien kumppaneiden kanssa.

65. kehottaa Euroopan komissiota kehittämään vielä eurooppalaisen liikennejärjestelmän kansainvälisen ulottuvuuden käsitettä ja pyytää Euroopan komissiota ottamaan täysimääräisesti huomioon liikenteen välimerellisen ja atlanttisen ulottuvuuden, joka vaikuttaa väistämättä liikenteen kehitykseen Euroopan unionissa ja on myös olennaisen tärkeä keino tiivistää tarvittavaa yhteistyötä Välimeren etelä- ja pohjoispuolen välillä sekä edistää kilpailukykyistä ja kestävästä osallistumista maailmanmarkkinoille.

Bryssel 30. kesäkuuta 2011

*Alueiden komitean
puheenjohtaja*
Mercedes BRESSO