



SISÄASIOIDEN PÄÄOSASTO

POLITIIKKAYKSIKKÖ B: RAKENNE- JA KOHEESIOPOLITIIKKA

LIIKENNE JA MATKAILU

MAANTEIDEN TAVARALIIKENNE: MIKSI EU:SSA TOIMIVAT RAHTAAJAT VALITSEVAT MIELUUMMIN KUORMA- AUTOT JUNIEN SIJASTA?

YHTEENVETO

Tiivistelmä

Tässä tutkimuksessa tarkastellaan tekijöitä, jotka vaikuttavat EU:ssa toimivien rahtaajien liikennemuotoa koskeviin valintoihin, ja kerrotaan, miksi rahtaajat valitsevat usein maantieliikenteen rautateiden sijaan. Tutkimus perustuu analyyseihin tavaraliikenteen pitkän aikavälin kehityssuuntauksista, joissakin jäsenvaltioissa (Saksassa, Puolassa, Ranskassa, Italiassa ja Espanjassa) tehtyihin kansallisiin tapaustutkimuksiin sekä kyseisen alan toimijoiden haastatteluihin. Tutkimuksessa pyritään selvittämään tärkeimmät tekijät, jotka vaikuttavat liikennemuodon valintaan tavaraliikenteessä. Viimeisessä luvussa annetaan suosituksia sellaisen tehokkaan strategian laatimiseksi, jolla voidaan kannustaa rautateiden käyttöön. Suosituksissa huomioidaan myös aiempia poliittisia toimia koskevat kokemukset.

Tämä asiakirja on laadittu Euroopan parlamentin liikenne- ja matkailuvaliokunnan pyynnöstä.

LAATIJAT

Steer Davies Gleave – Francesco Dionori, Lorenzo Casullo, Simon Ellis, Davide Raghetti, Konrad Bablinski, Christoph Vollath ja Carl Soutra.

VASTAAVA HALLINTOVIRKAMIES

Marc Thomas
Politiikkayksikkö rakenne- ja koheesiopolitiikka
Euroopan parlamentti
B-1047 Bryssel
Sähköposti: poldep-cohesion@europarl.europa.eu

TOIMITUSSIHTEERI

Adrienn Borka

KIELIVERSIOT

Alkuperäinen: EN.

TIETOJA JULKAISIJASTA

Yhteydenotot politiikkayksikköön tai sen kuukausitiedotteen tilaukset:
poldep-cohesion@europarl.europa.eu

Käsikirjoitus valmistui maaliskuussa 2015.
© Euroopan unioni, 2015.

Tämä asiakirja on saatavilla internetissä osoitteessa:
<http://www.europarl.europa.eu/studies>

VASTUUVAPAUSLAUSEKE

Laatija on yksin vastuussa tässä asiakirjassa ilmaistuista kannoista, jotka eivät välttämättä vastaa Euroopan parlamentin virallista kantaa.

Kopiointi ja kääntäminen muihin kuin kaupallisiin tarkoituksiin on sallittua, kun lähde mainitaan ja julkaisijalle toimitetaan etukäteen kopio julkaisusta.

YHTEENVETO

MAANTEIDEN JA RAUTATEIDEN TAVARALIIKENTEEN KEHITYSSUUNTAUKSET

Rautateiden tavaraliikenteen absoluuttinen kasvu on ollut EU:ssa keskimäärin hyvin hidasta vuoden 2000 jälkeen. Rautateiden tavaraliikenteen suhteellinen osuus on pienentynyt ja maanteiden tavaraliikenteen osuus puolestaan kasvanut. Keskimääräinen kehitys peittää sen, että jäsenvaltioiden välillä on huomattavia eroja.

Kansalliset kehityssuunnatukset riippuvat useista eri tekijöistä, kuten rautatieverkoston kattavuudesta, kansainvälisen liikenteen osuudesta liikenteen kokonaismäärään suhteutettuna sekä eri liikennemuotojen (esimerkiksi sisävesiliikenteen) aiheuttaman kilpailun merkityksestä. Maanteiden ja rautateiden tavaraliikenteen osuudet vaihtelevat suuresti sen mukaan, minkä tyyppisiä tavaroita kulloinkin kuljetetaan. Raskas irtotavara (kuten kivihiili) kuljetetaan pääasiassa rautateitse, kun taas kevyemmät ja/tai helpommin pilaantuvat tavarat kuljetetaan maanteitse.

TEKIJÄT, JOIDEN PERUSTEELLA RAHTAAJAT VALITSEVAT LIIKENNEMUODON

On ääritapauksia, joissa tietyt tavarat kuljetetaan lähes aina rautateitse ja tietyt tavarat todennäköisimmin maanteitse. Lisäksi liikennemuodon valintaan vaikuttavat monet pienemmät tekijät. Rahtaaajien päätökset (useimmiten liikennemuodon valitsevat rahtaaajat) riippuvat aiemmista kokemuksista, kuljetettavan tavaratyyppistä, liikennöijän ominaisuuksista sekä kuljetusmatkasta ja aikavaatimuksista.

Pitkällä aikavälillä liikennemuotojen jakaumassa tapahtuviin muutoksiin vaikuttavat myös jotkut yleiset ja rakenteelliset tekijät. Niitä ovat muun muassa talouskasvun ja tavaraliikenteen välinen suhde, suhdannemuutokset näkyvät nimittäin yleensä herkemmin maantie- kuin rautatieliikenteessä. Muutokset teollisissa tuotantoprosesseissa ja logistiikka-alan pirstaleisuus ovat vaikuttaneet kielteisesti rautateiden tavaraliikenteeseen; sitä vastoin uusien intermodaalisten kuljetusmuotojen markkinaosuus kasvaa voimakkaasti rautatieliikenteessä.

Kansallisista tapaustutkimuksista saatiin tietoa syistä, jotka vaikuttavat kuljetusmuotojen valintaan rahtaaajien keskuudessa: kustannuksilla on esimerkiksi suuri merkitys maissa, joissa tavarat kuljettamista rautateillä pidetään liian kalliina (kuten Ranskassa ja Italiassa). Yleisemmin tapaustutkimuksista kävi ilmi, että rautatieinfrastruktuurin olisi oltava laadukasta ja yhteyksien paremmat. Erityisesti on kiinnitettävä huomiota pullonkauloihin (Saksa), raidekapasiteettiin (Italia ja Ranska) sekä luotettavuuteen (Espanja ja Puola).

Useissa tutkimuksissa on arvioitu mahdollisuutta siirtää tavarakuljetuksia maanteiltä rautateille tai intermodaaliliikenteeseen. Arviot siirtomahdollisuudesta vaihtelevat 1-14 prosentin välillä. Kirjallisuudessa mainitaan myös 200–300 kilometrin raja, josta alkaen raideliikenne on erityisen kilpailukykyistä ja mahdollisuudet siirtää tavaraliikennettä maanteiltä rautateille suuremmat. Realistinen yleistavoite rautateiden tavaraliikenteen osuuden kasvattamiseksi EU:ssa keskipitkällä aikavälillä voisi olla noin 20 prosenttia kaikesta sisämaan tavaraliikenteestä tonnikipitkin mitattuna.

NYKYISET TOIMENPITEET LIIKENNEMUOTOA KOSKEVIEN VALINTOJEN OHJAAMISEKSI

EU:ssa on tehty useita aloitteita tavaraliikenteen siirtämiseksi maanteiltä rautateille. Niistä voidaan mainita esimerkiksi eurovinjettidirektiivi, jossa otettiin käyttöön ulkoisiin kustannuksiin perustuvat tiemaksut, rautatieliikenteessä tehdyt uudistukset tavaraliikennemarkkinoiden avaamiseksi kilpailulle ja yhteentoimivuuden lisäämiseksi sekä intermodaaliliikenteen infrastruktuurin ja toimintojen rahoittamiseen tarkoitettut ohjelmat, kuten TEN-T ja Marco Polo.

Lisäksi jäsenvaltiot ovat toteuttaneet lukuisia toimia, kuten antaneet suoraa rahoitustukea raideinfrastruktuurin parantamiseen (esimerkiksi raidelevyden suurentaminen raskaita junia varten sekä ohitusraiteiden ottaminen uudelleen käyttöön). Kokonaisuutena kansallisilla toimenpiteillä ei ole kuitenkaan onnistuttu edistämään liikennemuotosiirtymää merkittävästi. Tämä johtuu esimerkiksi siitä, että raide- ja intermodaaliliikenteeseen tehdyt investoinnit ovat olleet yleensä pieniä verrattuna maanteihin tehtyihin investointeihin ja että rautateiden tavaraliikennettä koskevia unionin ja jäsenvaltioiden poliittisia aloitteita ei ole sovitettu yhteen. Monissa jäsenvaltioissa on otettu käyttöön tiemaksut, mutta niiden vaikutukset maanteiden tavaraliikenteeseen on tyypillisesti kumottu muilla toimenpiteillä, jotka pikemminkin edistävät maantieliikennettä.

Kaikkein tehokkaimmiksi ovat osoittautuneet intermodaaliliikenteeseen kohdistuvat poliittiset toimenpiteet, kuten intermodaalisen liikenteen harjoittajille osoitetut suorat tuet tai tärkeitä intermodaalisen liikenteen solmukohtia koskevat sopimukset, joissa on kiinnitetty erityistä huomiota satamiin, esimerkiksi Saksassa, Espanjassa ja Yhdistyneessä kuningaskunnassa.

STRATEGIAT RAHTAAJIEN LIIKENNEMUOTOA KOSKEVIEN VALINTOJEN MUUTTAMISEKSI

Tähän tutkimukseen sisältyvän analyysin perusteella vaikuttaa siltä, että liikennemuotosiirtymää edistävillä aktiivisilla poliittisilla toimilla voidaan myös vaikuttaa rahtaaajien valintoihin, jos niillä parannetaan rautateiden tavaraliikenteen kilpailukykyä. Kyseisiä poliittisia toimia ovat esimerkiksi kohdennetut kannustimet sääntelyn kautta ja investointien tekeminen infrastruktuuriin.

Aiempien poliittisten toimien tehottomuudesta sekä kansallisissa tapaustutkimuksissa havaituista hyvistä käytännöistä voidaan vetää kolme tärkeää johtopäätöstä:

- Ensinnäkin hallinnon eri tasoja sekä eri liikennemuotoja koskevat strategiat on ehdottomasti sovitettava paremmin yhteen. Liikennesiirtymäohjelmissa on vältettävä se, että rahalliset kannustimet ovat liian hajanaisia. Kustakin järjestelystä saadut kokemukset on jaettava laajemmin tavaraliikenteen alalla. Tulevalla Shift2Rail-aloitteella voitaisiin edistää tätä tavoitetta keskittymällä ratkaisuihin, joilla voidaan parantaa eurooppalaisten rautatiejärjestelmien kapasiteettia, lisätä niiden luotettavuutta sekä pidentää niiden elinkaarta. Rautatie- ja maantieliikennepolitiikkojen yhteensovittaminen on myös tärkeää, koska yhden liikennemuodon kilpailuasemaan vaikuttavat toimenpiteet vaikuttavat väistämättä myös toiseen liikennemuodon tilanteeseen.

- Toiseksi on tärkeää, että liikennemuotosiirtymää koskevia strategioita laadittaessa otetaan huomioon sen maan erityistilanne, jossa strategiaa on tarkoitus toteuttaa. Esimerkiksi havainto, jonka mukaan rajatylittävä kaukoliikenne siirtyy mitä todennäköisimmin maanteiltä rautateille, on alkanut näkyä unionin politiikassa.
- Kolmanneksi tehokkaiden strategioiden toteuttaminen edellyttää vakaata ja riittävää rahoitusta sekä EU:lta että jäsenvaltioilta. Tässä tavoitteessa on avuksi Verkkojen Eurooppa -väline, jonka kautta kohdennetaan merkittävästi varoja Euroopan laajuisen liikenneverkon (TEN-T) ja Euroopan rautatieliikenteen hallintajärjestelmän (ERTMS) yhteisrahoitukseen. Vaikka uuden Verkkojen Eurooppa -välineen liikennealan määrärahoja ei ole korvamerkitty, välineen avulla voitaisiin kannustaa hankkeiden vetäjiä kilpailemaan rahoituksesta sekä osoittaa kunkin investointijärjestelyn todellinen lisäarvo.