

SISÄASIOIDEN PÄÄOSASTO  
OSASTO **B**  
RAKENNE- JA KOHEESIOPOLITIikka

## KÄYTÄNNÖN OPAS



FI



***Europe Direct -palvelu auttaa sinua löytämään  
vastaukset EU:hun liittyviin kysymyksiisi***

**Yhteinen maksuton palvelunumero (\*):**

**00 800 6 7 8 9 10 11**

(\* ) Jotkin matkapuhelinoperaattorit eivät salli pääsyä 00 800 -alkuisiin numeroihin,  
tai niistä voidaan laskuttaa.

Suuri määrä muuta tietoa Euroopan unionista on käytettävissä Internetissä Europa-palvelimen kautta (<http://europa.eu>).

Luettelointitiedot ovat teoksen lopussa.

Luxemburg: Euroopan yhteisöjen virallisten julkaisujen toimisto, 2009

ISBN 978-92-823-2845-3

doi: 10.2861/71250

*Printed in Belgium*

PAINETTU KLOORIVALKAISEMATTOMALLE PAPERILLE



SISÄASIOIDEN PÄÄOSASTO  
OSASTO **B**  
RAKENNE- JA KOHEESIOPOLITIikka

# KÄYTÄNNÖN OPAS

Liikenne ja matkailu

## **LAATIJAT**

Nils Danklefsen ja Piero Soave, Euroopan parlamentti, Toimialayksikkö B: Rakenne- ja koheesiopolitiikka

## **KIELIVERSIOT**

Alkuperäinen kieli: EN

Käännökset: BG CS DA DE EL ES ET FI FR HU IT LT LV MT NL PL PT RO SK SL SV

## **KUVA**

Shutterstock, iStockphoto, Euroopan parlamentti

## **TIETOJA JULKAISIJASTA**

Yhteydet rakenne- ja koheesiopolitiikkayksikköön ja sen kuukausitiedotteen tilaaminen:  
[poldep-cohesion@europarl.europa.eu](mailto:poldep-cohesion@europarl.europa.eu)

Käsikirjoitus valmistui huhtikuussa 2009.

Bryssel, © Euroopan parlamentti 2009.

## **VASTUUVAPAUCLAUSEKE**

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

Tekstin jäljentäminen ja käännättäminen muuhun kuin kaupalliseen tarkoitukseen on sallittua, jos lähde mainitaan ja jos julkaisijalle ilmoitetaan asiasta etukäteen ja lähetetään jäljennös.

# SISÄLLYSLUETTELO

■ ESIPUHE.....	7
■ TAUSTA.....	9
■ TULEVAISUUDEN HAASTEET.....	19
■ TIETOJA TOIMIALAYKSIKÖISTÄ.....	31
■ LISÄÄ LUKEMISTA.....	35
■ LISÄTIETOJA.....	38





# ”Kestävyyden on oltava Euroopan liikennepolitiikan periaate ja mittapuu”

Euroopan parlamentin 12. maaliskuuta 2003 antama päätöslauselma komission valkoisesta kirjasta ”Eurooppalainen liikennepolitiikka vuoteen 2010: valintojen aika”







Arvoisa parlamentin jäsen

Haluan käyttää hyväkseni tämän tilaisuuden toivottua Teidät tervetulleeksi Euroopan parlamenttiin. Samalla haluan tarjota tietoa parlamentin käytettävissä olevista asiantuntijaresursseista. Tehokas työskentely parlamentissa perustuu erikoistuneeseen, puolueettomaan, laadukkaaseen ja ajantasaiseen tietoon. Tähän tarkoitukseen on perustettu viisi tutkimuksesta vastaavaa yksikköä, joita kutsutaan toimialayksiköiksi. Niiden toiminta kattaa kaikki Euroopan parlamentin toimivaltaan kuuluvat alat. Ne tuottavat korkeatasoista ja puolueetonta tutkimustietoa, joka perustuu joko sisäisten tai ulkopuolisten asiantuntijoiden työhön.

Rakenne- ja koheesiopolitiikan toimialayksikkö B vastaa erityisesti viidestä toimialasta, jotka ovat maatalous ja maaseudun kehitys, kulttuuri ja koulutus, kalatalous, aluekehitys sekä liikenne ja matkailu. Se tarjoaa käytettäväksi erilaisia välineitä kuten lainsäädäntökysymyksiä koskevia syvällisiä analyyseja, lyhyitä muistioita ja jopa seminaareja, joihin asiantuntijoita kutsutaan luennoimaan. Välineillä pyritään tukemaan parlamentin elinten työtä esimerkiksi osallistumalla suoraan jonkin erityisvaliokunnan lainsäädäntötyöhön tai toimittamalla taustatietoa parlamentin jäsenten valtuuskuntien vierailuja varten. Joitakin luottamuksellisia asiakirjoja lukuun ottamatta kaikki rakenne- ja koheesiopolitiikan toimialayksikön B tuottamat tekstit julkaistaan parlamentin verkkosivuilla kaikkien parlamentin jäsenten ja kansalaisten hyödyksi.

Tässä asiakirjassa esitellään lyhyesti liikenteen ja matkailun alan keskeiset tapahtumat viime vaalikauden ajalta. Lisäksi pohditaan liikenteen ja matkailun lähitulevaisuuden haasteita. Lopuksi esitellään käytettävissä olevia toimialayksikkö B:n tarjoamia sisäisten ja ulkopuolisten asiantuntijoiden palveluja.

Antoisia lukuhetkiä!

Ismael Olivares Martinez  
**Johtaja**

*Osasto B: Rakenne- ja koheesiopolitiikka*  
*Sisäasioiden pääosasto*



## LIIKENNE: OIKEUSPERUSTA JA VIRSTANPYLVÄÄT

**L**iikennepolitiikkaa käsitellään EY:n perustamissopimuksen 3 artiklan 1 kohdan f alakohdassa ja V osastossa. Lissabonin sopimuksessa, joka ei ole vielä tullut voimaan, liikennepolitiikkaa koskevia määräyksiä on 4 artiklan 2 kohdan g alakohdassa ja VI osastossa, jossa käsitellään Euroopan unionin toimintaa.

Jäsenvaltiot korostivat jo Rooman sopimuksissa omaan osastoonsa sopimuksessa sijoitettavan yhteisen liikennepolitiikan merkitystä. Tämän vuoksi liikenne oli ensimmäisiä yhteisen politiikan aloja Euroopan yhteisössä. Komission pyrkimyksistä huolimatta yhteisessä liikennepolitiikassa ei juurikaan edistytty ennen 1980-luvun jälkipuoliskoa.

- **1985:** Liikennepolitiikkaa koskevaa yhteisön lainsäädäntöä päästiin kehittämään vasta kun Euroopan parlamentti aloitti velvoitteiden rikkomisen vuoksi oikeudenkäynnin neuvostoa vastaan. Euroopan yhteisöjen tuomioistuin kehotti 22. toukokuuta 1985 antamassaan **tuomiossa (asia 13/83)** neuvostoa toteuttamaan liikennepolitiikan edellyttämät toimet.
- **1985: Sisämarkkinoiden toteuttamisesta laaditussa valkoisessa kirjassa** annettiin suosituksia palvelujen tarjoamisen vapauden varmistamiseksi ja esitettiin yhteisen liikennepolitiikan suuntaviivat. Tavoitteena oli vapauttaa markkinat ja yhtenäistää liikennepolitiikkaa yhteisön alueella.
- **1992:** Komissio antoi **valkoisen kirjan yhteisen liikennepolitiikan kehittämisestä**. Painopisteenä oli kuljetusmarkkinoiden avaaminen. Valkoinen kirja merkitsi myös käännettä kohti ”kestävän liikkuvuuden” malliin perustuvaa yhdennettyä lähestymistapaa, jossa otetaan huomioon kaikki liikennemuodot.
- **1996:** Euroopan parlamentin ja neuvoston päätös yhteisön suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi.
- **2001: Valkoinen Kirja - Eurooppalainen liikennepolitiikka vuoteen 2010: valintojen aika** (KOM(2001)0370). Tässä valkoisessa kirjassa komissio analysoi Euroopan liikennepoli-

tiikan ongelmia ja haasteita erityisesti silloin edessä olleen EU:n itälaajentumisen näkökulmasta. Komissio ennusti liikenteen kasvavan räjähdysmäisesti aiheuttaen liikenne-ruuhkia ja muuta ylikuormitusta erityisesti tie- ja lentoliikenteessä. Lisäksi terveys- ja ympäristökustannusten arvioitiin kasvavan, mikä on vakava uhka EU:n kilpailukyvyille ja ympäristönsuojelutavoitteille. Komissio ehdotti 60:ä toimenpiteitä, joilla torjutaan uhkia ja luodaan taloudellisesti tehokas, mutta ympäristöystävällinen ja sosiaalisesti vastuullinen liikennejärjestelmä. Toimenpiteillä pyritään katkaisemaan talouskasvun ja liikennemäärien kasvun välinen kytkös ja estämään eri liikennemuotojen eriarvoinen kasvuvauhti.

- **2004:** Euroopan laajuisia liikenneverkkoja (TEN-T) koskevien suuntaviivojen tarkistaminen EU:n laajentumisen näkökulmasta.
- **2006:** Komissio julkaisi vuoden 2001 liikennepolitiikan valkoisen kirjan väliarvioinnin: 'Kestävää liikkuvuutta Eurooppaan' (KOM(2006)0314).

## LIIKENNE: TAVOITTEET JA SAAVUTUKSET

Liikkuvuus kuuluu Euroopan unionin pääperiaatteisiin. Eurooppalainen liikennepolitiikka yhdistää monia muita politiikan aloja. Se muodostuu useista tärkeistä osa-alueista, kuten teollisuus-, talous-, ympäristö- ja sosiaalipolitiikasta. Liikennepolitiikka on Lissabonin strategian keskeinen osa, ja se edistää merkittävästi EU:n alueellista ja sosiaalista koheesiota.

Euroopan sisämarkkinoiden toteuttaminen, sisärajojen purkaminen ja kuljetusmarkkinoiden avaamisesta ja vapauttamisesta



johtuva kuljetushintojen lasku sekä tuotantojärjestelmien ja varastoinnin muutokset ovat johtaneet liikenteen jatkuvaan kasvuun. Vaikka liikennesektori on taloudellisesta näkökulmasta erittäin menestyksellinen ja dynaaminen, sen sosiaaliset ja ekologiset vaikutukset kasvavat koko ajan, mikä korostaa ns. **kestävän liikkuvuuden mallin** tärkeyttä. Kyseisellä mallilla on kuitenkin **kaksi erilaista, keskenään kilpailevaa tavoitetta**. Eurooppalaisella liikennepolitiikalla pyritään toisaalta selkeästi turvaamaan ihmisten ja tavaroiden kohtuuhintaiset ja tehokkaat kuljetukset, koska ne muodostavat EU:n kilpailukykyisten sisämarkkinoiden selkärangan ja ihmisten vapaan liikkuvuuden perustan. Toisaalta on kuitenkin selviydyttävä lisääntyvästä liikenteestä ja minimoitava sen aiheuttamat haitat, kuten liikenneonnettomuudet, hengitysteiden sairaudet, melu, ympäristöhaitat ja liikenne-ruuhkat. Eurooppalaisen liikennepolitiikan kolmannen tärkeän osa-alueen muodostaa työllisyyteen ja työoloihin liittyvä sosiaalinen ulottuvuus, johon kuuluvat myös matkustajien oikeudet sekä liikenneturvallisuus ja liikenteen turvatoimet.

Eurooppalaiseen liikennepolitiikkaan liittyviin kestävän liikkuvuuden haasteisiin vastaamisessa on edistytty merkittävästi vuonna 2001 julkaistun liikennepolitiikan valkoisen kirjan ja sen vuonna 2006 tehdyn väliarvioinnin jälkeen<sup>1</sup>. Euroopan

<sup>1</sup> KOM(2001)0370; KOM(2006)0314.

liikenteelle on laadittu selkeä oikeudellinen kehys, johon kuuluu monia keskeisiä, usein hyvin kiistanalaisiakin säädöksiä. Näitä ovat muun muassa seuraavat:

- Euroopan rautateiden elvyttäminen ensimmäisellä, toisella ja kolmannella rautatiepaketilla, joissa käsitellään ennen kaikkea markkinoiden avaamista, mutta myös turvallisuuskysymyksiä, yhteentoimivuutta ja matkustajien oikeuksia.
- Uudet suuntaviivat Euroopan laajuisille liikenneverkoille (TEN) pääpainon ollessa rautateissä, sisävesiväylissä ja meriliikenteessä.
- Liikennemuotojen siirtymiin liittyvät ohjelmat, kuten alkuperäinen ”Marco Polo” ja nykyinen ”Marco Polo II”.
- Uusi ”eurovinjettidirektiivi”<sup>2</sup>, jossa käsitellään maksujen yhdenmukaistamista kaikissa jäsenvaltioissa ja infrastruktuurikustannusten laskennassa käytettäviä yhtenäisiä menetelmiä. Uudessa direktiivissä säädetään myös selkeämmästä maksujen eriyttämisestä ottaen huomioon ympäristönäkökohdat ja ruuhkautumisen. Näin se tarjoaa jäsenvaltioille välineen liikenteen hallintaan.
- Kolme meriturvallisuuspakettia.
- Yhtenäistä eurooppalaista ilmatilaa (Single European Sky) koskeva aloite.
- Uusi julkisen liikenteen lainsäädäntökehys.

- Lentoliikenteen sisällyttäminen EU:n päästökauppajärjestelmään.
- Euroopan lentoturvallisuusviraston (EASA), Euroopan rautatieviraston (ERA), Euroopan meriturvallisuusviraston (EMSA) ja Euroopan laajuisen liikenneverkon toimeenpanoviraston (TEN-TEA) perustaminen.
- Kolmen kunnianhimoisen teknologiahankkeen käynnistäminen: Galileo-satelliittipaikannusjärjestelmä, Euroopan rautatieliikenteen hallintajärjestelmä (ERTMS) ja SESAR-ohjelma, jolla parannetaan lentoliikenteen hallinnassa käytettävää infrastruktuuria. Näillä keskeisillä eurooppalaisilla hankkeilla pyritään varmistamaan tehokkaampi ja turvallisempi liikenteenhallinta tulevaisuudessa.
- Matkustajien oikeuksien parantaminen siviili-ilmailussa ja rautatieliikenteessä.

Liikenne- ja matkailuvaliokunta (TRAN) on ollut yksi kiireisimmistä valiokunnista yhteispäätösmenettelyissä, joissa parlamentti on usein päässyt käyttämään lainsäädäntövaltaansa. Tunnettu esimerkki on satamapalvelujen vapauttamista koskevan direktiiviehdotuksen (ns. satamapaketin) hylkääminen kahdesti. Tämän lisäksi parlamentti on tehnyt muutoksia lukuisiin komission säädösehdotuksiin. Euroopan parlamentti on myös pyytänyt komissiota tekemään useita poliittisia aloitteita ja tehnyt yksityiskohtaisia ehdotuksia eurooppalaisen liikennepolitiikan laatimisesta. Komissio on ottanut suuren osan toivomuksista huomioon laatiessaan säädösehdotuksia.

EU:n liikennepolitiikasta on lyhyt yleiskatsaus Euroopan parlamentin **Faktatietoja-julkaisussa**, jota päivitetään säännöllisesti englannin, ranskan ja saksan kielillä. Liikenne- ja matkailuvaliokunnan

<sup>2</sup> Direktiivi 2006/38/EY, annettu 17. toukokuuta 2006.

toimintaa viime vaalikaudella kuvaillaan yksityiskohtaisesti valio-kunnan sihteeristön laatimassa **tilanneselvityksessä**<sup>3</sup>. Liikenne-politiikan tärkeitä tapahtumia esitellään myös asiakirjassa **”Parla-mentin saavutuksia rakenne- ja koheesiopolitiikan alalla”**.

## LIIKENNEPOLITIikka – KESKEISIÄ NUMEROTIETOJA

Seuraavista numerotiedoista saa yleiskuvan liikennepolitiikan taloudellisista, sosiaalisista ja ympäristönsuojelullisista vaikutuksista. Tämä tiivistelmä on hyvä lähtökohta liikennepolitiikkaan tutustumiselle. Jollei toisin ilmoiteta, lähteinä on käytetty tilastojulkaisua ”Statistical Pocketbook 2009 - EU Energy and Transport in Figures”, komission virallisia asiakirjoja, Euroopan ympäristökeskuksen (EEA) raportteja sekä kolmen teemaryhmän laatimia raportteja, jotka koskevat liikenteen tulevaisuudesta parhaillaan käytävää keskustelua.

### Liikenteen taloudelliset näkökohdat

- Liikennepalvelujen tarjoamisen (pois lukien omaan lukuun harjoitettava liikenne sekä liikenneinfrastruktuurin ja -väli-neiden rakentaminen ja ylläpitäminen) osuus on 4,3 prosenttia koko EU:ssa tuotetusta arvonnalisästä.
- Euroopan logistiikkateollisuuden osuuden arvioidaan olevan noin 14 prosenttia BKT:sta.



### Liikennemuotojen jakauma

- Vuonna 2007 rahtiliikenteessä neljän maaliikennemuodon (maantiet, rautatiet, sisävesiväylät ja putkistot) liikennesuorite oli yhteensä 2 650 miljardia kilometriä EU:n 27 jäsenvaltiossa. Tieliikenteen osuus oli 72,7 %, rautateiden 17,1 %, sisävesiväyliä 5,3 % ja öljyputkien 4,9 %. Jos mukaan lasketaan EU:n sisäinen meriliikenne (noin 1 575 miljardia kilometriä) ja EU:n sisäinen lentoliikenne (noin 3,1 miljardia kilometriä), tieliikenteen osuus koko liikennesuoritteesta laskee 45,6 %:iin, rautateiden 10,7 %:iin, sisävesiväyliä 3,3 %:iin, öljyputkien 3,0 %:iin, meriliikenteen 37,3 %:iin ja lentoliikenteen 0,1 %:iin (kaikki esitetyt numerotiedot koskevat 27 jäsenvaltion EU:ta vuonna 2007).
- Maitse tapahtuvan henkilöliikenteen suorite oli 5 861 miljardia matkustajakilometriä (11 826 km kansalaista kohti) vuonna 2007. Kyseisestä kokonaismäärästä henkilöautojen osuus

<sup>3</sup> Euroopan parlamentti: ”Achieving sustainable, efficient and safe transport in Europe - The Committee on Transport and Tourism in action”, Bryssel 2009.

oli 80,0 %, moottorikäyttöisten kaksipyöräisten ajoneuvojen 2,6 %, lähi- ja kaukoliikenteen linja-autojen 9,2 %, rautateiden 6,7 % ja raitiovaunujen ja metron 1,5 %. Kun laskelmiin sisällytetään EU:n sisäinen lentoliikenne (noin 571 miljardia matkustajakilometriä vuonna 2006) ja EU:n sisäinen meriliikenne (noin 41 miljardia matkustajakilometriä), henkilöautojen osuus liikennesuoritteesta vähenee 72,4 %:iin ja moottorikäyttöisten kaksipyöräisten ajoneuvojen osuus 2,4 %:iin. Lähi- ja kaukoliikenteen linja-autojen osuus on tällöin 8,3 %, rautateiden 6,1 % ja raitiovaunujen ja metron 1,3 %. Ilma- ja meriliikenteen osuus kaikista liikennemuodoista on 8,8 % ja 0,6 % (kaikki esitetyt numerotiedot koskevat 27 jäsenvaltion EU:ta vuonna 2007).

- Tavarakuljetukset kasvoivat vuosittain noin 2,7 % ja matkustajaliikenne noin 1,7 % vuosina 1995–2007.
- Maanteiden rahtiliikenteen kilometrimäärät kasvoivat 27 jäsenvaltion EU:ssa 27 % vuodesta 2000 vuoteen 2007.
- Yli 90 % EU:n ulkomaankaupasta tapahtuu meritse, ja EU:n satamissa puretaan tai lastataan vuosittain yli 3,7 miljardia tonnia rahtia. EU:n satamien kautta kulkevan meriliikenteen ennustetaan kasvavan 1,6 miljardia tonnia eli 5,3 miljardiin tonniin vuoteen 2018 mennessä.
- EU:n 27 jäsenvaltiossa oli vuonna 2007 liikenteessä 4 300 matkustajakonetta, joista lähes 500 on yli 250-paikkaisia. Tähän lukuun eivät sisälly yksityiskoneet, joita on yli 30 000.

## Liikenne ja ympäristö

- Liikenteen osuus energian loppukulutuksesta EU:n 27 jäsenvaltiossa on noin kolmannes, mikä tekee siitä suurimman

energiakuluttajan. Tieliikenteen osuus kokonaismäärästä on 74 %, lentoliikenteen 15 %, meriliikenteen 7,8 %, rautateiden 2,2 % ja sisävesiliikenteen 1,0 %. Liikenne on ollut nopeimmin kasvava ala vuodesta 1990. Sen osuus EU:n 27 jäsenvaltion kasvihuonekaasupäästöistä on lähes neljannes.

- EU:n 27 jäsenvaltion kasvihuonekaasupäästöjen kokonaismäärä laski 7,9 prosenttia vuosina 1990–2005, mutta liikenteen alalla kehitys oli heikompaa. Kioton pöytäkirjaan sisällytetyt liikenteen päästöt kasvoivat kyseisellä ajanjaksolla 27 %. Meriliikenteen (+58 %) ja kansainvälisen lentoliikenteen (+98 %) päästöjen huomattavan kasvun vuoksi liikenteen päästöjen arvioidaan kasvaneen EU:ssa yhteensä 36 % vuosina 1990–2006. Liikenteen kasvavat päästöt uhkaavat mitätöidä muilla aloilla toteutettujen toimien positiiviset vaikutukset. Ilman liikennesektorin huonoa kehitystä EU:n 27 jäsenvaltion kasvihuonekaasupäästöt olisivat laskeneet 7,9 %:n sijaan 14 % vuosina 1990–2005.
- Tieliikenteen osuus liikenteen kaikista kasvihuonekaasupäästöistä oli 71 % vuonna 2006. Meriliikenteen osuus oli 15 % ja lentoliikenteen 12 %. Rautatieliikenteen osuus oli noin 1,6%, kun sähköä rautateille tuottavien voimaloiden osuus lasketaan mukaan.
- Matkatutkimusten mukaan 97,5 % matkoista on pituudeltaan alle 100 kilometriä. Jäljelle jäävien 2,5 %:n osuus kaikista matkustajakilometreistä on kuitenkin yli puolet.
- Puolet EU:n kansalaisten tekemistä matkoista on alle 5 kilometrin pituisia.
- EU:n 27 jäsenvaltiossa oli 229 miljoonaa henkilöautoa vuonna 2007.



- Autojen omistus kasvoi EU:n 27 jäsenvaltiossa 22 % eli 52 miljoonalla autolla.
- Noin 30 % 15 jäsenvaltion EU:n väestöstä eli 120 miljoonaa ihmistä altistuu maantieliikenteen aiheuttamalle yli 55 dB(A):n melulle.
- Vaikka meriliikenne on yhä energiatehokkain liikenne-  
muoto liikenneyksikköä kohti, se aiheutti vuonna 2006 koko maailmassa kansalaisille ja ympäristöresursseille noin 300 miljardin euron "ulkoiset kustannukset", joista 21 % (64 miljardia euroa) aiheutui EU:n laivastosta<sup>4</sup>.
- Kaupunkiliikenne tuottaa 40 % tieliikenteen kaikista hiilidi-  
oksidipäästöistä ja jopa 70 % tieliikenteen muista saasteista.
- Tanskassa ja Alankomaissa polkupyöräliikennettä on yli  
kymmenen kertaa enemmän kuin Ranskassa ja Yhdistyneessä kuningaskunnassa<sup>5</sup>.
- Kaupunkien kasvuun on Euroopassa liittynyt kaupunkialueiden hallitsematon laajentuminen viimeisten 50 vuoden aikana. Eurooppalaiset kaupungit ovat 1950-luvun puolivälistä laajentuneet keskimäärin 78 %, mutta väestö on kasvanut vain 33 %.
- EU:ssa on viisi lentokenttää<sup>6</sup>, joilla on vuosittain yli 400 000 ento-operaatiota (matkustaja- ja rahtikoneiden

4 Euroopan parlamentti, "The external costs of maritime transport", Bryssel 2007.

5 Tanskalaiset ajavat polkupyörällä keskimäärin 936 kilometriä vuodessa ja alankomaalaiset 848 kilometriä. Huomattavasti vähemmän pyöräillään Ranskassa ja Yhdistyneessä kuningaskunnassa (75 kilometriä) ja Espanjassa (20 kilometriä) (Lähde: EEA 2008, s. 31).

6 Charles de Gaulle (Pariisi), Frankfurt (Main), Heathrow (Lontoo), Schiphol (Amsterdam) ja Barajas (Madrid).



nousua tai laskeutumista). Tämä tarkoittaa sitä, että jokaisena minuuttina useampi kuin yksi kone nousee tai laskeutuu 18 tuntia vuorokaudessa. EU:ssa on lisäksi noin 37 lentokenttää, joilla on yli 100 000 lento-operaatiota vuodessa.

### Liikenteen sosiaaliset näkökohdat

- Liikennepalvelujen (pois lukien omaan lukuun harjoitettava liikenne sekä liikenneinfrastruktuurin ja -välineiden rakentaminen ja ylläpitäminen) osuus kokonaistyöllisyydestä EU:ssa on 4,3 %.
- Liikennesektorin työllisti noin 8,8 miljoonaa ihmistä vuonna 2005. Rautateiden osuus oli noin 10 %, meriliikenteen 2 %, sisävesiliikenteen 0,4 %, lentoliikenteen 5 %. Lisäksi 30 % työvoimasta työskenteli liikenteen tuki- ja liitännäispalveluissa (esim. rahdin käsittely, matkatoimistot, kuljetusyritykset ja matkanjärjestäjät). Tieliikenne työllistää noin 50 % kaikista liikennesektorin työntekijöistä. Heistä kaksi kolmasosaa työskentelee rahtikuljetuksissa ja kolmasosa matkustajaliikenteessä.
- EU:n kotitaloudet käyttävät noin 13,7 % tuloistaan (949 miljardia euroa) liikenteeseen liittyviin tavarihin ja palveluihin. Liikenne on asuntomenojen jälkeen kansalaisten toiseksi suurin menoerä. Liikennemenoista noin kolmasosa (310 miljardia euroa) käytetään ajoneuvojen ostamiseen.
- Ihmisten päivittäinen keskimääräinen matkustusaika on pysynyt viimeisten 40 vuoden aikana suunnilleen ennallaan 1,1 tunnissa. Ihmisten liikkuminen on kuitenkin lisääntynyt kahden viime vuosikymmenen aikana, koska saatavilla on aiempaa nopeampia liikennemuotoja ja -välineitä.

- Eurooppalaiseen meriliikenteeseen liittyvät toiminnot työllistävät 1,5 miljoonaa ihmistä. Noin 70 % merenkulkuun liittyvistä työpaikoista on maissa (laivanrakennus, suunnittelu, tutkimus, konetekniikka, elektroniikkateollisuus, rahdin käsittely ja logistiikka).

### Liikenneturvallisuus

- Tieliikenneonnettomuuksissa kuoli 42 448 vuonna 2007 (mukaan on laskettu 30 päivän kuluessa onnettomuudesta kuolleet henkilöt). Vuoteen 2000 verrattuna tieliikennekuolemat vähenivät lähes neljänneksen (24,8 %).

### Liikenneinfrastruktuuri

- Euroopan laajuisesta liikenneverkosta (TEN-T) tulee kattava ja monipuolinen. Siihen kuuluu tulevaisuudessa





95 700 kilometriä maanteitä, 106 000 kilometriä rautateitä (joista 32 000 kilometriä soveltuu suurnopeusjunille) ja 13 000 kilometriä sisävesiväyliä. Verkon solmukohtina toimivat 411 kansainvälistä lentokenttää ja 404 suurta merisatamaa. Jäsenvaltioilta saatujen tietojen perusteella koko verkon valmiiksi rakentamisen ja ajanmukaistamisen kustannukset ovat 900 miljardia euroa 1996–2020. Kokonaissummasta 500 miljardia euroa investoidaan vuosina 2007–2020 (tästä määrästä käytetään 270 miljardia ensisijaisella akselilla ja ensisijaisiin hankkeisiin).

- EU:n 27 jäsenvaltiossa oli 215 000 kilometriä rautateitä vuonna 2005. Lähes puolet rautatieverkosta oli sähköistetty.
- EU:lla on Kanadan jälkeen maailman toiseksi pisin rannikko (136 000 kilometriä).

## MATKAILUPOLITIikka

Matkailulla ei ole vielä omaa oikeusperustaa EY:n perustamissopimuksessa. Tilanne muuttuu, kun Lissabonin sopimus tulee voimaan. Sen 195 artiklassa määrätään, että unionilla

on lainsäädäntövalta matkailun alalla, vaikkakin tarkoitus on tukea jäsenvaltioiden toimia (6 artikla).

Yli 90 % matkailuyrityksistä on pienyrityksiä, jotka työllistävät 1–9 henkilöä. Pk-yrityksistä koostuva matkailuala tuottaa 4 % prosenttia EU:n BKT:sta. Noin 2 miljoonaa yritystä työllistää 4 prosenttia EU:n kokonaistyövoimasta (lähes 8 miljoonaa työntekijää). Kun otetaan huomioon matkailun vaikutus muilla talouden aloilla, sen BKT-osuus nousee 11 %:iin ja osuus työpaikoista yli 12 %:iin (24 miljoonaa työpaikkaa)<sup>7</sup>.

Matkailu on painoarvonsa vuoksi keskeinen osa Euroopan taloutta, minkä vuoksi sen rakennetta ja toimintaa on kehitettävä. EU:n näkökulmasta matkailupolitiikalla voidaan myös tukea työllisyyttä ja talouskasvua koskevia yleisiä poliittisia tavoitteita. Matkailu on lisäksi osa laajempaa ympäristöpolitiikkaa, jonka merkitys on kasvanut koko ajan.

Eurooppalaisella matkailupolitiikalla voidaan myös merkittävästi lieventää nykyisen taluskriisin vaikutuksia. Helmikuussa 2009 reilut 27 000 yli 15-vuotiasta EU:ssa asuvaa henkilöä vastasi Euroopan komission järjestämään kyselytutkimukseen. Kyselyn tulosten mukaan vähintään puolet kansalaista tekee lomamatkan joka vuosi, ja 48 % aikoo viettää lomansa kotimaassa (**43 % vuonna 2008**). **Noin 40 % vuoden 2009 lomaansa suunnittelevista EU-kansalaista katsoo, että rahat riittävät lomailuun, mutta noin 11 % sanoo rahapulian haittaavan selvästi lomasuunnitelmia.** Kuitenkin ainoastaan 19 % kansalaista aikoi melko varmasti jättää lomamatkan tekemättä vuonna 2009, eli huomattavasti harvempi kuin vuonna 2008 (32 %). Lomamatkalle aikovista 28 % ei ollut päättänyt loman kestoa eikä kohdetta. Matkajärjestelynsä

<sup>7</sup> Lisätietoja: World Tourism Organisation: "Tourism Highlights" (2008).

itse hoitavien ihmisten osuus on kasvanut selvästi 56 %:iin. Useimmat heistä käyttivät internetiä matkaa järjestäessään. Matkailijoiden enemmistö (54 %) suosii perinteisiä turistikohteita, ja vain 28 % suuntaa ”uudempiin” matkakohteisiin. Matkailijat haluavat mieluummin vastinetta rahalle (33 %) kuin mahdollisimman halvan matkan (16 %). Puolet eurooppalaisista lomailee heinä- tai elokuussa. Taloudellisista syistä talvilomien suosio on laskenut, ja 42 % ihmisistä ei aio tehdä matkaa talvilomakaudella. Osa (23 %) matkailijoista lomailee sesonkien ulkopuolella. (Lisätietoja julkaisusta ”WTO Barometer”, tammikuu 2009.)

Euroopan yhteisöjen tilastotoimiston (Eurostat) tietojen (katkaus 13/2009) mukaan matkailijoiden yöpymiset EU:n alueella vähenivät 0,5 % vuonna 2008 edellisvuoteen verrattuna. EU:n ulkopuolelta tulevien matkailijoiden määrä (- 1,1%) väheni selvimmin. Matkailijoiden yöpymisistä yli 70 % keskittyy viiteen maahan: Espanja (270 miljoonaa yöpymistä), Italia (247 miljoonaa yöpymistä), Saksa (219 miljoonaa yöpymistä), Ranska (204 miljoonaa yöpymistä) ja Yhdistynyt kuningaskunta (173 miljoonaa yöpymistä). Yöpyvien matkailijoiden määrä väheni eniten Kyproksessa (- 4,8 %), Kreikassa (- 4,6 %) ja Alankomaissa (- 4,1 %). Kehitys oli sen sijaan selvästi positiivista Slovakiassa (+7,7 %), Puolassa (+4,7 %) ja Liettuassa (+4,6 %).

Vaikka matkailijoiden yöpymiset vähenivät hieman, EU-kansalaisten vapaa-ajanmatkojen määrä kasvoi 7,1 % vuonna 2008 (erityisesti vuoden alkupuoliskolla). Matkojen kesto sen sijaan lyheni hieman. Myös matkustajalentoliikenne kasvoi hieman (+1,6 %) vuoden 2008 aikana, vaikka matkustajamäärät laskivat hieman vuoden neljän viimeisen kuukauden aikana.

Vuoden 2007 lopussa parlamentti pyysi komissiota muotoilemaan kumppanuuteen perustuvan matkailupolitiikan, jotta



Euroopasta tulisi suosittu, laadukkaampi ja ympäristöstävällisempi matkakohde. Parlamentin omasta aloitteesta laaditussa uutta eurooppalaista matkailupolitiikkaa koskevassa mietinnössä toivotaan muun muassa halvempia ja nopeammin myönnettäviä turistiviisumeja, luotettavia, vakiomuotoisia ja ajantasaisia tilastotietoja, turistien majoituksen laustandardien yhdenmukaistamista sekä parempaa kuluttajien ja matkustajien suojaa. Koska asetuksessa (EY) N:o 261/2004 käsitellään vain lentoliikennettä, parlamentti esitti kyseisten oikeuksien ulottamista koskemaan myös rautatie- ja meriliikennettä. Viimeisimmissä asiaa koskevissa parlamentin, neuvoston ja komission aloitteissa käsitellään kaikkia jäljellä olleita puutteita (asetus 1371/2007 sekä asetusehdotukset KOM(2008)0816 ja KOM(2008)0817).

Kaikkia matkanjärjestäjien kohteita EU:ssa koskevan ”eurooppalaisen laatumerkin” lisäksi parlamentti on pyytänyt komissiota tekemään useita uusia aloitteita, joista voidaan mainita terveysmatkailun kehittäminen, liikuntaesteisille matkailijoille suunnitellut tilat, Erasmus-apurahan saaneille eurooppalaisille myönnettävä ”nuorison matkailajakortti”, eläkeläisille suunnattava sesongin ulkopuolista matkailua koskeva Ulysses-ohjelma sekä entistä rautaesirippua seuraileva pyöräilyreitti (Iron Curtain Trail).



## TALOUSKRIISIN JA ILMASTONMUUTOKSEN PURISTUKSESSA

**V**aikka ennen vuoden 2009 vaaleja hyväksyttiin useita tärkeitä asiakirjoja, liikenne- ja matkailuvaliokunnalla on vaalikaudella 2009–2014 edessään useita haasteita.

Kaksi keskeistä asiakokonaisuutta hallitsee todennäköisesti liikenne- ja matkailuvaliokunnassa käytäviä keskusteluja. Toinen niistä on **talouden taantuma**: nykyinen globaali rahoitus- ja talouskriisi vaikeuttaa maailmantalouden ennustamista. Euroopan liikennesektorin on kärsinyt jo pahasti, ja tilanne pahenee kriisin pitkittyessä. Kaupan supistuminen vähentää vastaavasti kuljetuksia. Viimeisimmät tilastotiedot sekä liikennesektorin aloja ja yrityksiä koskevat uutiset vahvistavat tämän syy-seuraussuhteen. Erityisen paljon ovat kärsineet eurooppalaiset rahtikuljetukset ja niitä hoitavat laiva- ja lentoyhtiöt, huolitsijat ja rautatieyhtiöt. Matkustajaliikenteessä taantuma vaikuttaa erityisesti lentomatkailuun. Tulevat tulonmenetykset voivat vähentää liikennepalvelujen kysyntää entisestään, erityisesti loma- ja vapaa-ajanmatkailussa.

Valiokunnassa maaliskuussa 2009 käyty ristiriitainen keskustelu lähtö- ja saapumisaikojen jakamisesta talouskriisin aikana antoi esimakua siitä, kuinka vaikeita mahdollisista mukautustoimista voi tulla koko liikennesektorilla. Talouskriisin vaikutuksia on vaikea arvioida, koska kokonaiskuva ei ole vielä selvillä. Tämän vuoksi on tutkittava yksityiskohtaisesti vaikutuksia liikenteen eri aloilla sekä sitä, kuinka yhteisön poliittisia toimintalinjoja mukautetaan tulevaisuuden haasteiden vuoksi.

Toinen keskeinen haaste on **ympäristönsuojelun heikko taso Euroopan liikennejärjestelmässä**. Käynnissä oleva talouskriisi voi tilapäisesti vähentää liikennepalvelujen kysyntää, mutta Euroopan ympäristökeskus huomauttaa viimeisimmässä raportissaan<sup>8</sup>, että ”liikenteen trendit osoittavat väärään suuntaan”. Kyseisessä raportissa esitetyt ja edellä jo osin mainitut numerotiedot ja trendit ovat hälyttäviä ja korostavat tarvetta toteuttaa välittömästi

<sup>8</sup> EEA Report No 3/2009, Transport at a crossroads. TERM 2008: indicators tracking transport and environment in the European Union, Kööpenhamina 2009.

kauaskantoisia toimia. Erityisesti on vähennettävä liikenteen kasvuhuonekaasupäästöjä, mutta myös ilmansaasteita ja melua, sekä estettävä elinympäristön häviäminen.

EU:n toimintapolitiikan, liikennepolitiikka mukaan lukien, reagointi taluskriisiin vaikuttaa myös ilmastonmuutoksen torjunnan onnistumiseen. Yleisen näkemyksen mukaan taluskriisistä tulee tilapäinen, vaikka sillä on jatkossakin vakavia vaikutuksia Euroopan talouteen ja yhteiskuntaan. Tieteellisten todisteiden mukaan ilmastonmuutoksella on tulevaisuudessa peruuttamattomia katastrofaalisia seurauksia, jos kaikilla aloilla ei toteuteta välittömästi päättäväisiä toimia. Euroopan parlamentti korostaa 4. helmikuuta 2009 antamassaan päätöslauselmassa ”**2050: Tulevaisuus alkaa tänään – EU:n tulevaa yhdenmukaista ilmastosuojelupolitiikkaa koskevia suosituksia**”<sup>9</sup>, että ”ilmastonmuutos ja sen vaikutukset on kohdattava toteuttamalla pitkän aikavälin poliittisia toimia ja koulutustoimia sekä panemalla päätöksiä täytäntöön johdonmukaisesti alistamatta niitä lyhytaikaisille poliittisille tavoitteille”.

Taluskriisi voidaan nähdä myös mahdollisuutena ja lähtökohtana kauaskantoisille toimintalinjojen muutoksille, joilla suuntaudutaan kestävämpään talouteen, joka tarjoaa tulevaisuudessa vuosina eurooppalaisille yrityksille uusia liiketoimintamahdollisuuksia. Samalla liikennepolitiikkaan voidaan myös tehdä kauan odotettuja muutoksia, jotta voidaan siirtyä integroitua, ympäristöllisesti kestävään eurooppalaiseen liikennejärjestelmään, kuten Euroopan ympäristökeskus on kehottanut.

<sup>9</sup> Tässä ilmastonmuutosta käsittelevän väliaikaisen valiokunnan loppuraportissa, jossa ehdotetaan asianmukaisia toimenpiteitä kaikilla tasoilla, parlamentti antaa myös useita suosituksia liikennesektorin tuleviksi toimiksi (77–106 kohta).

Näiden kahden keskeisen haasteen lisäksi liikenne- ja matkailuvaliokunnan työjärjestys riippuu suuresti

- uuden komission työohjelmasta ja
- käsittelyssä jo olevista keskeisistä asiakirjoista.

Jäljempänä esitellään joitakin tulevaisuudessa käsiteltäviä keskeisiä asioita.

## KÄSITTELYSSÄ OLEVAT KESKEISET ASIAT

### Eurovinjetti

Ehdotus ns. eurovinjettidirektiivin tarkistamisesta hyväksyttiin maaliskuussa 2009 Euroopan parlamentin ensimmäisessä käsittelyssä. Ehdotuksessa käsitellään erityisesti raskaiden tavaroiden kuljetusten ulkoisten kustannusten sisällyttämistä hintoihin. Euroopan parlamentti kannattaa periaatteessa komission lähestymistapaa. Tulevaisuudessa yli 3,5 tonnia painavilta raskailta tavarankuljetusajoneuvoilta perittävien maksujen ei pitäisi perustua ainoastaan infrastruktuurikustannuksiin, vaan osittain myös niiden tuottamiin ilmansaasteisiin ja meluun. Parlamentin kannan mukaan kuorma-autoilta pitäisi voida periä ruuhka-ajan maksuja ruuhkaisilla teillä. Asiakirjan tekstiin ei kuitenkaan sisällytetty varsinaisia laskentamenetelmiä eikä sallittuja ruuhkaliikenteen enimmäismääriä.

Jos liikenne- ja matkailuvaliokunta ottaa säädösehdotuksen toiseen käsittelyyn, se järjestetään uudella vaalikaudella.



## Ympäristöystävällisempää liikennettä koskeva asiakirjapaketti

Liikennesektorin ulkoisten kustannusten sisällyttämistä hintoihin pidetään yleisesti yhtenä suurimmista haasteista, johon on vastattava eurooppalaisessa liikennepolitiikassa tulevina vuosina.

Parlamentti antoi maaliskuussa 2009 päätöslauselman, jossa kritisoidaan komissiota ympäristöystävällisempää liikennettä koskevan kokonaisstrategian puuttumisesta. Lisäksi päätöslauselmassa kiinnitetään huomio siihen, että liikenteen ympäristövaikutusten kaltaisten "ulkoisten kustannusten" arvioimiselle ei ole käyttökelpoista mallia. Komission ympäristöystävällisempää liikennettä koskevalla asiakirjapakettilla edistetään ympäristöön ja energiaan liittyvien tavoitteiden saavuttamista EU:ssa. Useista tiedonannoista koostuva paketti pyrkii tukemaan ympäristöllisesti kestävästä liikennestä ja varmistamaan, että liikenteen todelliset kustannukset sisällytetään hintoihin.

Parlamentin päätöslauselmassa huomautetaan, että komissio ei ole laatinut eikä esittänyt kaikkien ulkoisten kustannusten arvioimiseen sovellettavaa yleispätevää, avointa ja ymmärrettävää mallia. Komissio ei ole myöskään tehnyt vaikutustenar-

viointia ulkoisten kustannusten sisällyttämisestä kaikissa liikennemuodoissa eikä esittänyt kuin raskaita hyötyajoneuvoja koskevaa lainsäädäntöä. Parlamentti on tämän vuoksi kehottanut komissiota toteuttamaan toimia viipymättä. Komission olisi ensinnäkin tehtävä yksityiskohtaisia ehdotuksia kaikista liikennemuodoista, minkä lisäksi olisi esitettävä kattava suunnitelma ulkoisten kustannusten laskemisesta ja perimisestä ja niiden vaikutusten arvioinnista asianmukaista mallia käyttäen. Edellä mainitussa Euroopan ympäristökeskuksen raportissa osoitetaan, että nyt tarvitaan viipymättä johdonmukaisia toimia kaikilla liikenteen aloilla.

## Galileo, SESAR ja ERTMS vaativat vielä työtä

EU:ssa on viime vuosina käynnistetty useita kunnianhimoisia teknologiahankkeita, kuten satelliittinavigointijärjestelmä Galileo, Euroopan rautatieliikenteen hallintajärjestelmä (ERTMS) ja SESAR-ohjelma, jolla parannetaan lentoliikenteen hallintajärjestelmää. Näillä tärkeillä eurooppalaisilla hankkeilla pyritään tekemään liikenteenhallinnasta turvallisempaa ja tehokkaampaa. Yksikään kyseisistä hankkeista ei ole vielä toimintavalmis. Työtä tarvitaan paljon, ja asioita joudutaan luultavasti käsittelemään asianomaisissa valiokunnissa (liikenne ja teollisuus).

Galileo-järjestelmä, johon kuuluu 30 satelliittia ja tarvittava infrastruktuuri maan pinnalla, on tarkoitus ottaa käyttöön vuonna 2013. Kahden muun hankkeen loppuun saattaminen sen sijaan kestää kauemmin.

## Kaupunkiliikenne

Kaupunkiliikenteen hallitsemisesta EU:n tasolla on tulossa ehdoton painopiste eurooppalaisessa liikennepolitiikassa. Euroopan väestöstä 80 % asuu kaupunkialueilla ja heistä yli 60 % yli 10 000 asukkaan alueilla. Lisäksi näiden asuinalueiden asukasmäärä kasvaa koko ajan. Kaupunkiliikenne aiheuttaa 40 % CO<sub>2</sub>-päästöistä ja 70 % muista tieliikenteen saastepäästöistä. Tämän vuoksi kaupunkialueilla on eniten mahdollisuuksia lisätä liikenteen energiatehokkuutta ja vähentää päästöjä. Siirtyminen ympäristöllisesti kestäväan liikenteeseen paitsi helpottaa tilannetta ruuhkaisissa ja saastuneissa kaupungeissa myös vähentää huomattavasti kasvihuonekaasupäästöjä. EU on antanut paljon lainsäädäntöä, joka on vaikuttanut kaupunkiliikenteeseen, mutta EU:n tasolla ei ole nimenomaisesti kaupunkiliikennettä koskevaa strategiaa.

Euroopan komissio antoi vuonna 2007 kaupunkiliikenteestä vihreän kirjan<sup>10</sup>, jossa pohditaan uutta kaupunkiliikennekulttuuria, jolla yhteensovitetään kaupunkien talouskehitys ja helppokulkaisuus ja toisaalta elämänlaadun parantaminen ja ympäristönsuojelu. Euroopan parlamentti antoi vihreästä kirjasta 9. heinäkuuta 2008 päätöslauselman, jossa toivottiin toimintasuunnitelmaa asian seurannan varmistamiseksi. Koska komissio ei ole ehdottanut toimintasuunnitelmaa ja koska Euroopan parlamentin vaalit järjestetään jo kesäkuussa, par-

lamentti päätti laatia omasta aloitteestaan mietinnön, jossa hahmotellaan kaupunkiliikennettä koskevia EU:n tason erityistoimia. Parlamentin suositukseen sisältyvät kestäväan kaupunkiliikenteen suunnitelmien laatiminen ja yleinen soveltaminen yli 100 000 asukkaan taajamissa, ohjelma kaupunkiliikenteen tilastotietojen ja tietokantojen kehittämiseksi Eurostatissa ja kaupunkiliikenteen seurantakeskuksen perustaminen. Parlamentti korosti myös EU:n suuremman taloudellisen tuen merkitystä.

Keskusteluja kaupunkiliikenteestä jatketaan uudella vaalikaudella.

## Rajat ylittävästä vapaasta liikkumisesta yhtenäiseen eurooppalaiseen ilmatilaan

EU:n ilmarajojen poistaminen on osoittautumassa maarajoja vaikeammaksi tehtäväksi. Komissio teki ensimmäisen aloitteen syksyllä 1999 antamassaan tiedonannossa Yhteinen eurooppalainen ilmatila<sup>11</sup>. Parlamentin ja neuvoston yhteispäätös menettely saatiin päätökseen huhtikuussa 2004, kun voimaan tulivat asetus lennonvarmistuspalvelujen tarjoamisesta, asetus eurooppalaisen ilmatilan organisoinnista ja käytöstä, asetus eurooppalaisen ilmaliikenteen hallintaverkon yhteentoimivuudesta sekä puiteasetus (EY) N:o 549/04.

Vaikka EY:n perustamissopimuksen kilpailusääntöjä ei sovelleta lentoliikenteeseen, parlamentti on menestyksekkäästi ajanut yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan teknisiä näkökohtia tutkivan neuvoo-antavan komitean perustamista ja sääntöjen rikkomisesta määrättävien seuraamusten käyt-

10 Vihreä kirja: Uutta ajattelua kaupunkiliikenteeseen, KOM(2007)0551.

11 KOM 1999)0614.



töönottoa. Parlamentti on myös saanut helpotuksia siviili- ja sotilaskäyttäjien väliseen yhteistyöhön.

Euroopan parlamentin kuudennen toimikauden aikana onnistuttiin osittain vastaamaan yhteen keskeisistä haasteista, joka on yhteisen eurooppalaisen ilmatilan nopeampi toteuttaminen. Suullinen kysymys, jonka liikennevaliokunta esitti komissiolle 4. syyskuuta 2007 pidetyssä täysistunnossa, koski yhtä peruskysymystä: olisi luovuttava alhaalta ylöspäin suuntautuvasta lähestymistavasta (bottom-up), jossa jäsenvaltiot joutuvat itse luomaan toiminnalliset ilmatilan lohkot (lentoreitit, joilla liikenne on organisoitu optimaalisesti sekä polttoaineen kulutuksen että kasvihuonekaasupäästöjen minimoimiseksi), ja sovellettava ennakoivampaa EU:n tason lähestymistapaa. Komissio ehdotti sen jälkeen siirtymistä toiseen vaiheeseen, joka perustuu ”suorituskykyyn ja yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan kehittämisessä käytettäviin mekanismeihin”.

Samaan aikaan komissio pyrki kohti kestävämpää ja suorituskykyisempää ilmailua (KOM(2008)0389). SESAR (alun perin SESAME), joka on teknologian yhteisyritysohjelma, aloitettiin yhteistyössä Eurocontrolin kanssa komission TEN-T-rahoituksella. Vuoteen 2013 mennessä on tarkoitus kehittää ajanmukainen eurooppalainen lentoliikenteen hallintajärjestelmä, jolla poistetaan hajanaisten kansallisten hallintajärjestelmien aiheuttamat ongelmat. Lentoliikenne on lisääntynyt yli 50 % kuluneiden 10 vuoden aikana. Eurocontrolin arvioiden mukaan Euroopassa toteutetaan vuosittain noin 8,5 miljoonaa lentoa (ennusteen mukaan määrä nousee 17 miljoonaan vuoteen 2020 mennessä). Ruuhkaisimpina päivinä lentovuoroja on jopa 30 000 noin 130 lentokentän välillä. Kokonaisuudessaan noin 80 % on Euroopan sisäisiä lentoja. Keskimääräinen lentomatkan pituus on 826 kilometriä. Vuonna 2007 kuljetettiin yhteensä yli 790 miljoonaa matkustajaa, joista



520 miljoonaa EU:n sisäisillä lennoilla. Rahtia kuljetettiin 12,5 miljoonaa tonnia. Yhtenäismarkkinoiden avauduttua yli 30 uutta lentoyhtiötä on aloittanut toimintansa (erityisesti halpalentoyhtiötä, joiden kapasiteetti kasvaa 25 % vuodessa).

Kesäkuussa 2008 ehdotetun yhtenäistä eurooppalaista ilmatilaa koskevaa lainsäädäntöä tarkistavan SES-II-paketin myötä Euroopan lentoturvallisuusviraston (EASA), joka on toiminut Kölnissä vuodesta 2003 yhteistyössä neljän EU:n ulkopuolisen maan kanssa, pitäisi pystyä takaamaan mahdollisimman korkeatasoinen ympäristönsuojelu ja ratkaisemaan keskeiset turvallisuuskysymykset (tarkastukset, koulutus ja standardointiohjelmat, vakio- ja erikoisluokkien lentokelpoisuustodistukset, kolmansista maista tulevien liikenteenharjoittajien toimiluvat ja lentokoneiden turvallisuustarkastukset SAFA-ohjelman mukaisesti).

Parlamentti tuki 25. maaliskuuta 2009 antamassaan mietinnössä kahta komission ehdottamaa säädösluonnosta, jotka liittyvät yhtenäistä ilmatilaa koskevaan, vuonna 2008 annettuun toiseen säädöspakettiin: muutokset yhtenäisestä eurooppalaisesta ilmatilasta annettuun asetukseen ja Euroopan lentoturvallisuusvirastosta annettuun asetukseen. Erityisesti edellä mainitussa Euroopan ilmailujärjestelmän suorituskyvystä ja kestävydestä annetussa parlamentin mie-

tinnössä yhdytään ehdotukseen, jonka mukaan EASAn olisi valvottava koko Euroopan ilmailujärjestelmää. Mietinnössä vahvistetaan parlamentin tavoittelema kompromissiratkaisu erityisesti yhteisön suorituskykytavoitteiden kannalta keskeisillä aloilla (turvallisuus, ympäristö, kapasiteetti ja kannattavuus). Komissio oli hyväksynyt tavoitteet neuvoteltuaan asianomaisten valtiosta riippumattomien toimijoiden kanssa. Mietinnössä asetetaan myös sitovat tavoitteet navigointipalvelujen tarjoajille ja esitetään toiminnallisten ilmatilalohkojen perustamista. Lopputulos on joustava, kansalliset rajat ylittävä homogeenisten lohkojen verkosto, joka on sopeutettu lentoliikenteeseen.

Kuudennen toimikauden lopussa Euroopan parlamentti ennustaa, että toinen yhtenäistä ilmatilaa koskeva säädös-paketti toisi Euroopan lentoliikenteeseen samat edut kuin Schengenin sopimus henkilöiden vapaaseen liikkumiseen unionissa. Seuraavan toimikauden aikana parlamentin on varmistettava, että yhtenäinen ilmatila ja kaikki sen osa-alueet toteutetaan käytännössä, mukaan lukien SESAR-järjestelmän tekniset ominaisuudet. On luotava suora reittiverkosto parantamaan lentoyhtiöiden suorituskykyä, vähentämään niiden päästöjä ja lisäämään ilmatilan kapasiteettia. Tätä varten nimitetään toiminnallisten ilmatilalohkojen koordinaattori, joka raportoi kolmen kuukauden välein parlamentille samaan tapaan kuin kahdeksan jo toimivaa TEN-T-verkoston koordinaattoria. Perustamisasetuksessa on jo määritetty aikataulu suunniteltujen toimien toteuttamiselle. Euroopan parlamentin näkemyksen mukaan täytäntöönpanosäännöt olisi esitettävä asianmukaisessa aikataulussa. Parlamentti on pyytänyt johdonmukaista aikataulua täytäntöönpanosääntöjen laatimiselle, kun otetaan huomioon niiden ensisijaisuus ja keskinäiset yhteydet. Parlamentti ehdottaa erityisesti, että kaikki osapuolet yhdenmukaistavat teknologisesta kehyksestä

annetut poliittiset sitoumukset ja nopeuttavat yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan perustamisprosessia ottaen huomioon SESAR-järjestelmän kehittämisvaiheen. Tavoitteena on saada vuodesta 2014 kaikki hyöty järjestelmän käyttöönotto-vaiheesta.

Komission on 18 kuukauden kuluessa uuden asetuksen voimaantulosta toimitettava parlamentille ja neuvostolle kertomus yhtenäisen ilmatilan oikeudellisista, turvallisuuteen ja teollisuuteen liittyvistä, taloudellisista ja sosiaalisista vaikutuksista, ottaen huomioon toiminnallisiin ilmatilan lohkoihin ja käytettävissä olevaan teknologiaan liittyvä kehitys. Saman ajanjakson aikana on saavutettava suorituskykytavoitteet. **Seuraavalla toimikaudella parlamentin on myös valvottava riippumattomien kansallisten valvontaviranomaisen perustamista (ottaen huomioon yhtenäiseen ilmatilaan liittyvät turvallisuus- ja suorituskykyvaatimukset) sekä komission neuvonantajana toimivan ilmaturvallisuusasioiden sidosryhmien elimen perustamista.**



## Matkustajien oikeudet

Hieman ennen toimikauden loppua parlamentti hyväksyi ensimmäisessä käsittelyssä komission ehdotukset säädöksiksi matkustajien oikeuksista linja-autojen lähi- ja kaukoliikenteessä ja meriliikenteessä, liikuntaesteiset ja vammaiset matkustajat mukaan luettuina.

Nämä ehdotukset kuuluvat komission tavoitteeseen ulottaa lento- ja junaliikenteen matkustajien oikeudet koskemaan myös muita liikennemuotoja. Näillä toimilla pyritään määrittämään matkustajien oikeudet ja parantamaan kyseisten liikennemuotojen vetovoimaa ja matkustajien luottamusta. Lisäksi tavoitteena ovat tasapuoliset toimintaedellytykset eri jäsenvaltioiden liikenteenharjoittajien välille ja eri liikennemuotojen välille. Jos liikenne- ja matkailuvaliokunta ottaa ehdotukset toiseen käsittelyyn, se tapahtuu uudella toimikaudella.

Komissio on jo ilmoittanut, että se aikoo julkaista vuoden 2009 jälkipuoliskolla kertomuksen, jossa selvitetään lento- ja matkustajien oikeuksien tilaa. Valiokunta on jo pitkään pyytänyt komissiota laatimaan kyseisen kertomuksen.

## Voimassa olevan lainsäädännön saattaminen osaksi kansallista lainsäädäntöä ja täytäntöönpano

Parlamentti on ilmaissut useissa parempaa lainsäädäntöä koskevissa päätöslauselmissaan haluavansa valvoa tarkemmin lainsäädännön kansallista täytäntöönpanoa, erityisesti parlamentin valiokunnissa.

Muihin valiokuntiin verrattuna liikenne- ja matkailuvaliokunnalla on paljon säädösehdotuksia käsiteltävänä. Kuten edellä on todettu, EU:ssa on viime aikoina hyväksytty useita liikennealan säädöksiä, mutta osaa niistä ei ole saatettu osaksi kansallista lainsäädäntöä tai pantu täytäntöön kaikissa jäsenvaltioissa (esimerkiksi meriliikenteen turvallisuutta ja rautateitä koskevat paketit). Liikenne- ja matkailuvaliokunnan tärkeimpiin tehtäviin kuuluu jatkossa uutta lainsäädäntöä koskevien mietintöjen lisäksi yhteisön voimassa olevan lainsäädännön valvonta. Tämä voitaisiin toteuttaa muun muassa nimittämällä täytäntöönpanosta kertovia esittelijöitä tai järjestämällä lainsäädännön täytäntöönpanoa koskevia kyselytunteja, kuten syyskuun 2008 puheenjohtajakokouksessa sovittiin.

## TULEVAISUUDESSA KÄSITELTÄVÄT ASIAT

### Liikenteen tulevaisuus

Euroopan komissio käynnisti vastikään keskustelun liikennesektorin keskeisistä haasteista ja mahdollisuuksista keskipitkällä aikavälillä (20–40 vuotta). Komissio aikoo julkaista kesällä 2009 tiedonannon keskipitkän aikavälin näkymistä.

Kolme teemaryhmää (talous ja yhteiskunta, ympäristö ja teknologia sekä infrastruktuuri ja logistiikka) esitti ensimmäisen raporttinsa, johon sisältyi vuoteen 2050 ulottuva skenaario. Raportissa hahmotellaan joitakin mahdollisia trendejä ja liikenteen tulevia haasteita, kuten globalisaation yleistymistä, liikennepalvelujen lisääntyvää kysyntää, kaupungistumista, väestön ikääntymistä, ilmastonmuutosta, saastumista ja liikenteen ruuhkautumista.

Energian, liikenteen ja viestinnän alalla tehtävät tekniset läpimurrot muuttavat ihmisten elämää todennäköisesti positiivisella tavalla, mutta liikennejärjestelmään saattaa kohdistua myös negatiivisia vaikutuksia. EU:n liikennepolitiikassa näihin haasteisiin on vastattava uusilla poliittisilla aloitteilla. Nykyisen valkoisen kirjan voimassaoloajan päättyessä vuonna 2010 tätä tiedonantoa voidaan pitää seurantajakson ensimmäisenä toimenä. Liikenteen tulevaisuus on kuitenkin edelleen monilta osin epävarma. Liikennepalvelujen kysynnän veturien vuorovaikutussuhteet ovat monimutkaisia, teknologian kehityksen ennustaminen on vaikeaa, eikä talouden ja geopolitiikan kehityksen tai ilmastomuutoksen vaikutuksia pystytä helposti arvioimaan etukäteen. Yksimielisyys näyttää sen sijaan vallitsevan siitä, että eurooppalaisessa liikennepolitiikassa ollaan siirtymässä uuteen liikennejärjestelmään, ja siihen liittyviin haasteisiin on vastattava tulevaisuudessa. Yksimielisiä näytetään olevan myös siitä, että Euroopan unionilla on oltava selkeä näkemys kestävästä eurooppalaisesta liikennejärjestelmästä, joka tarvitaan keskipitkällä ja pitkällä aikavälillä. Tähän näkemykseen pitäisi sisältyä ajatuksia ja ehdotuksia seuraavista asioista:

- liikennepalvelujen tulevat tarpeet ja niiden veturit,
- elinkelpoiset kaupungit ja uusi kaupunkiliikenteen kulttuuri,
- perinteisistä energialähteistä riippumattomat yksilöiden liikkumismahdollisuudet,
- uuden sukupolven käyttövoimajärjestelmissä käytettävät tekniset vaihtoehdot ja niiden käyttöönottoa valmistelevat siirtymäkaudet,
- siirtyminen integroituun liikennejärjestelmään,

- liikenteen tuleva infrastruktuuripolitiikka,
- ulkoiset kustannukset, hinnoittelujärjestelmät ja tehostamistoimet,
- tulevaisuuden liikennemarkkinoiden avaaminen, organisointi ja sääntely,
- liikennepalvelujen kysynnän veturien ymmärtäminen ja hallinta,
- ihmisten käyttäytymisen muuttuminen,
- parempi tietotekniikka, jonka avulla liikenneverkot integroidaan ja niitä voidaan käyttää tehokkaammin,
- turvallisuus ja turvatoimet,
- tutkimuksen ja teknologian kehittämisen keskipitkän ja pitkän aikavälin prioriteetit liikenteen alalla.

Näitä keskeisiä asioita koskeva keskustelu on juuri aloitettu, ja se jatkuu tiiviinä parlamentin uudella toimikaudella.

### Euroopan laajuisen liikenneverkon (TEN-T) tulevaisuus

TEN-T-verkkoa koskevan politiikan tarkistamisesta helmikuussa 2009 annetussa vihreässä kirjassa<sup>12</sup> pyritään sopeuttamaan yhteisön toimet EU:n uusiin haasteisiin erityisesti ilmastomuutoksen torjunnan, Lissabonin strategian sosi-

<sup>12</sup> KOM(2009)0044.

aalisten ja taloudellisten tavoitteiden ja EU:n kansainvälisen roolin osalta. Tavoitteena on parantaa EU:n infrastruktuurin yhteyksiä naapurimaihin ja koko maailmaan. Komissio ehdottaa verkon yhdentämistä hyödyntämällä yhdistettyjä liikennemuotoja paremmin sekä henkilö- että tavaraliikenteessä, optimoimalla älykkäiden liikennejärjestelmien käyttö ja tuemalla teknologisia innovaatioita.

Lisäksi parlamentti on vuodesta 2007 kehottanut komissiota aloittamaan Euroopan tulevaan liikennepoliittikkaan sovellettavaan integroituun lähestymistapaan liittyvien pitkän aikavälin tavoitteiden ja toimien välittömän suunnittelun vuoden 2010 jälkeistä aikaa varten. Parlamentti antoi tästä asiasta huhtikuussa 2009 vastineena komission vihreään kirjaan päätöslauselman, jossa korostetaan kustannus-hyötyanalyysien, kestävyuden ja rajat ylittävien hankkeiden eurooppalaisen lisäarvon merkitystä rajat ylittävissä infrastruktuurihankkeissa. Parlamentti toteaa, että ekologisesta ja taloudellisesta näkökulmasta multimodaalikuljetukset, joissa tietyllä reitillä käytetään eri kuljetusmuotoja, ovat monissa tapauksissa ainoa käyttökelpoinen ja kestävä vaihtoehto tulevaisuudessa. Päätöslauselmassa jäsenvaltioita kehoitetaan sisällyttämään ympäristöä säästävät käytävät, rautateiden tavaraliikenneverkot, Euroopan laajuinen rautateiden tavaraliikenneverkko (TERFN), Euroopan rautatieliikenteen hallintajärjestelmä (ERTMS), liikennekäytävät ja merten valtatie, kuten lähimerenkulku ja nykyiset pinta-alaltaan laajan kapasiteetin vesiväylät, intermodaaliseen Euroopan laajuisten liikenneverkkojen periaatteeseen, joka perustuu ympäristöystävällisempiä, vähemmän öljyä kuluttavia ja turvallisempia liikennemuotoja suosiviin suunniteltuihin toimiin. Euroopan parlamentti tukee kattavaa lähestymistapaa ja pitää EuroVelo-verkostoa ja Iron Curtain Trail -reittiä mahdollisuutena edistää eurooppalaista rajat ylittävää pyöräilyinfrastruktuuria. Parlamentti kehottaa

kiinnittämään enemmän huomiota alueellisiin rajat ylittäviin rautatieyhteyksiin.

EU:n rahoituskehityksen väliarvioinnin ja talouden elvytysuunnitelmasta parhaillaan käytävän keskustelun näkökulmasta parlamentti totesi, että investoinnit liikenneinfrastruktuuriin ovat yksi parhaista tavoista lieventää talous- ja rahoituskriisiä. Parlamentti kehotti tämän vuoksi komissiota nopeuttamaan TEN-T-verkkoon liittyviä infrastruktuurihankkeita, jotka rahoitetaan rakenne- ja/tai koheesiorahastoista.

Parlamentti toivoo lisäksi komissiolta enemmän johdonmukaisuutta TEN-T-hankkeita koskevien pyyntöjen ja niiden talousarvioita koskevien päätösten välillä. Lisäksi parlamentti pyytää jäsenvaltioita arvioimaan uudelleen investointiensa prioriteetteja nopeuttaakseen vastuullaan olevia TEN-T-hankkeita erityisesti rajat ylittävillä osuuksilla.



Parlamentti kannattaa TEN-T-hankkeiden talousarvioiden tarkistamista jäsenvaltioissa, kun yhteisön rahoitusnäkymien väliarviointi toteutetaan vuosina 2009–2010.

TEN-T-verkon tulevaisuus ja rahoitus vuodesta 2014 on hyvin todennäköisesti yksi keskeisistä uuden parlamentin käsittelemistä asioista.

### Meriliikennestrategia 2018

Komissio antoi tammikuussa 2009 tiedonannon<sup>13</sup>, jossa hahmotellaan Euroopan meriliikennejärjestelmän keskeisiä strategisia vaihtoehtoja vuoteen 2018 saakka. Tiedonannossa nimetään lukuisia haasteita sisältävät keskeiset osa-alueet, joilla tarvitaan toimia:

- *Eurooppalaisen merenkulun tulevaisuus maailmanmarkkinoilla:* Kuinka selvittää kasvavista kilpailupaineista kansainvälisessä merenkulussa ja kuinka meriliikenteelle luodaan tasapuoliset toimintaedellytykset? Miten EU pääsee johtavaan asemaan siirryttäessä merenkulun kattavaan kansainväliseen sääntely-ympäristöön?
- *Henkilöresurssit, merimiestaidot ja merenkulkualan taitotieto:* Käsiteltäviä asioita on paljon, muun muassa merenkulun ammattilaisten jatkuva väheneminen. Potentiaaliset toimenpiteet keskittyvät merenkulkuammattien vetovoiman lisäämiseen, työllistymismahdollisuuksien parantamiseen, koko työiän kestävän urakehityksen helpottamiseen meriklustereissa ja myönteisemmän kuvan antamiseen merenkulusta. Muita suunniteltuja toimia ovat merityötä

koskevan ILO:n vuoden 2006 yleissopimuksen täytäntöönpano ja miehistön koulutuksen kehittäminen.

- *Laadukas merenkulku:* Tiedonannossa hahmotellaan useita EU:n toimia, joilla pyritään ympäristöystävällisempään merenkulkuun ja saavuttamaan jätteettömyyteen ja päästöttömyyteen liittyvät pitkän aikavälin tavoitteet. Lisäksi pohditaan toimia, joilla parannetaan merenkulun turvallisuutta, ja vaihtoehtoja turvatoimien tehostamiseksi terrorismin ja merirosvoilun torjuntaa varten.
- *Lähimerenkulun potentiaali:* Kuinka selvittää meriliikenteen määrän ennustetusta kasvusta? Kuinka löydetään sopiva toimenpidekokonaisuus, jolla voidaan varmistaa satamien toimiminen tehokkaina yhdyskäytävinä? Mah-



<sup>13</sup> KOM(2009)0008 lopullinen.

dollisia ratkaisuja ovat todellinen esteetön eurooppalainen meriliikennealue poistamalla tarpeettomat hallinnolliset esteet, merten moottoriteihin liittyvien hankkeiden täysimittainen hyödyntäminen sekä satamien infrastruktuurin ja sisämaayhteyksien ajanmukaistaminen ja laajentaminen parantamalla investointiedellytyksiä ja käyttämällä EU:n ohjelmista saatavaa rahoitusta.

- *Merenkulkualan tutkimus ja innovointi:* Komissio ehdottaa innovoinnin sekä teknologian tutkimuksen ja kehityksen edistämistä merenkulussa. Näin voidaan parantaa laivojen energiatehokkuutta, lieventää ympäristövaikutuksia ja kohentaa merellä työskentelevien elämänlaatua. Lisäksi ehdotetaan viitekehystä e-Maritime-palvelujen käyttöönotolle Euroopassa ja muualla maailmassa.

Komissio tekee todennäköisesti tulevien viiden vuoden aikana useita ehdotuksia edellä mainitussa tiedonannossa esitetyistä keskeisistä toimista.





## KEITÄ OLEMME

**T**oimialayksiköt ovat tutkimusyksiköjä, jotka avustavat parlamentin elimiä lainsäädäntötyössä ja institutionaalisissa tehtävissä. Puhemiehistö perusti yksiköt vuonna 2004 tehdyllä päätöksellä. Tarkoituksena oli sisällyttää tutkimustoiminta parlamentin työkentelyyn ja kehittää valiokunnille tarjottavaa tukea. Toimialayksiköiden päätavoitteena on tarjota kaikki hyvässä lainsäädäntötyössä tarvittavat välineet. Tällä hetkellä yksiköitä on viisi, ja ne kattavat kaikki parlamentin valiokuntien ja muiden elinten toimivaltaan kuuluvat alat: talous- ja tiedepolitiikka (toimialayksikkö A), rakenne- ja koheesiopolitiikka (toimialayksikkö B), kansalaisoikeudet sekä perussopimusasiat (toimialayksikkö C), talousarvioasiat ja ulkosuhteet.

**Toimialayksikkö B (rakenne- ja koheesiopolitiikkayksikkö)** käsittää seuraavat alat: maatalous ja maaseudun kehittäminen, kulttuuri ja koulutus, kalatalous, aluekehitys sekä **liikenne ja matkailu**.

## OMAA TAI ULKOPUOLISTA ASIANTUNTEMUSTA

Asiantuntijapalveluja voivat tarjota joko yksikön oma henkilöstö tai ulkopuoliset asiantuntijat. Saatuaan tutkimuspyynnön parlamentin valiokunnalta yksikkö B tutkii, voiko sen oma henkilöstö tehdä tarvittavan selvityksen. Yksikön omat virkamiehet laativat itse merkittävän osan yksikön tuottamista asiakirjoista. Jos tämä ei kuitenkaan ole mahdollista, yksikkö käynnistää tarjouskilpailun. Tarjouskilpailujen aikataulu ja monitahoisuus vaihtelevat tarpeen mukaan. Yksikkö B:n henkilöstö järjestää tarjouskilpailut ja hallinnoi niitä noudattamalla tiukasti varainhoitoasetuksen periaatteita eli läpinäkyvyyttä, syrjimättömyyttä ja moitteetonta varainhoitoa.

## MITÄ TARJOAMME

Yksikkö B tarjoaa liikenne- ja matkailuvaliokunnan erityistarpeiden mukaisesti räätälöityjä monipuolisia tutkimuspalveluja. Seuraavassa kuvaillaan lyhyesti yksikön tarjoamia palveluja.

## Muistiot

Muistiot ovat tiiviitä selontekoja liikenne- ja matkailuvaliokunnan työhön liittyvistä aiheista ja/tai ajankohtaisista asioista. Tämän tyyppisiä selvityksiä käytetään useimmiten vauhdittamaan jäsenten pohdintoja mietintöjen valmisteluvaiheessa, valtuuskuntien järjestämien virallisten vierailujen yhteydessä tai järjestettäessä merkittäviä Eurooppa-aiheisia tapahtumia.

Yksikkö B:n oma henkilöstö pystyy laatimaan muistioita erittäin nopeasti ja joustavasti. Muistioiden laatiminen voidaan antaa myös ulkopuolisten asiantuntijoiden tehtäväksi (erittäin tekniset aiheet tai aiheet, joita koskevaa tutkimusta on tehty varsin vähän). Ulkopuoliset asiantuntijat valitaan tarjouskilpailuilla.

## Tutkimukset

Tutkimukset ovat perusteellisempia selontekoja, jotka liittyvät yleensä tulevaan lainsäädäntöehdotukseen tai valiokunnan omasta aloitteesta laadittavaan mietintöön. Tutkimukset ovat yleisimmin käytettyjä apuvälineitä, ja niiden tekemisestä vastaavat asiantuntijat, jotka yksikkö B valitsee tarjouskilpailun avulla. Koska kyse on tällöin sopimuksista, tutkimuksiin on varattava enemmän aikaa. Tutkimukset esitetään yleensä liikenne- ja matkailuvaliokunnalle. Toisinaan niiden yhteydessä järjestetään julkisia konsultaatiotilaisuuksia, joissa yksikkö B voi myös avustaa.

## Vaikutustenarvioinnit

Valiokunnat voivat pyytää vaikutustenarvioinnin laatimista lainsäädäntöehdotukseen tehtävistä merkittävistä tarkistuksista, jos se on lainsäädäntömenettelyn kannalta tarkoituk-

senmukaista tai välttämätöntä. Valiokunnat voivat niin ikään pyytää vaikutustenarviointeja yhteisön lainsäädännön täytäntöönpanosta eri jäsenvaltioissa. Näistä arvioinneista vastaavat ulkopuoliset asiantuntijat.

## Työpajat

Työpajojen tarkoituksena on tarjota riippumatonta asiantuntemusta suullisesti esitettävän kirjallisen selonteon muodossa. Aiheesta keskustellaan lisäksi parlamentin jäsenten ja muiden asiantuntijoiden kanssa. Työpajatyöskentelyn yhteydessä voidaan teettää myös muistioita ja tutkimuksia, joita käytetään tausta-asiakirjoina valiokunnan keskusteluissa.

## Asiantuntijapaneelit

Asiantuntijapaneeli on ulkoisten asiantuntijoiden muodostama ryhmä, joka perustetaan tarjoamaan jäsenille säännöllisesti kirjallisia selontekoja, useimmiten lyhyitä taustaselvityksiä. Tarvittaessa asiantuntijat osallistuvat myös valiokunnan istuntoihin ja antavat tietoja ja neuvoja. Näitä istuntoja koskevat asiakirjat ja pöytäkirjat julkaistaan yleensä mietintöinä ja niihin voi tutustua yksikkö B:n intranetsivuilla.

## Faktatiedot (FACT SHEETS)

Faktatietojen tarkoituksena on tarjota suurelle yleisölle lyhyt katsaus EU:n ja parlamentin toimintaan. **Faktatiedot Euroopan unionista** (Fact Sheets on the European Union) on yksi parlamentin suosituimmista julkaisuista, ja sen verkkoversio on yksi Euroopan parlamentin verkkosivujen suosituimmista vierailukohteista.

Jokainen faktatietosivu käsittelee yhtä tiettyä aihetta. Faktatiedot laatii toimintayksiköiden henkilöstö, ja niiden yleisestä koordinoinnista vastaa erillinen toimituskunta. Faktatiedot ovat saatavilla verkossa englanniksi, ranskaksi ja saksaksi ja paperiversiona englanniksi, ranskaksi, saksaksi, italiaksi, espanjaksi ja puolaksi. Lisäksi saatavilla on monikielinen **CD-ROM (21 kieltä). Omia kappaleita voi tilata jakelupalvelulta.**

## PYYNNÖN ESITTÄMINEN

Parlamentin valiokunnat voivat pyytää asiantuntija-apua poliittisten prioriteettiensa mukaan (mietinnöt, istunnot, valtuuskunnat jne.). Kun koordinaattorit päättävät asiantuntija-apun olevan tarpeen, liikenne- ja matkailuvaliokunnan on lähetettävä kirjallinen pyyntö yksikkö B:lle.

Yksittäinen valiokuntajäsen voi esittää pyynnön poliittisen ryhmänsä koordinaattorille, joka esittää päätösehdotuksen koordinaattoreiden kokoukselle, tai valiokunnan sihteeristön järjestämällä kirjallisella menettelyllä.

## TAVALLISET MÄÄRÄAJAT

Selvitysten määräajat riippuvat siitä, miten monitahoista asiantuntemusta tarvitaan. Muistion tavanomainen määräaika on 3–6 viikkoa. Ulkoisten asiantuntijoiden toimeksiannot ovat sopimusperusteisia, mikä edellyttää pidempää määräaika. Kohtuullinen määräaika onkin tämän vuoksi 4–12 kuukautta. Yksikköömme kannattaa ottaa yhteyttä, jotta voimme arvioida pyynnön täyttämiseen tarvittavan ajan.

## KÄYTETTÄVISSÄ OLEVAT MÄÄRÄRAHAT

Parlamentin valiokunnille osoitetaan vuosittain määrärahoja ulkoisten asiantuntijoiden suorittaman erityyppisen tutkimustoiminnan rahoittamiseen. Määrärahojen määrä kasvaa valiokunnan koon mukaan, ja valiokunnat voivat käyttää varoja pyytämättä ennakkohyväksyntää muilta parlamentin elimiltä. Liikenne- ja matkailuvaliokunnalle ulkoisten asiantuntijoiden käyttöön vuonna 2008 osoitetut määrärahat olivat 407 000 euroa.

## LAATUSOPIMUS

Yksikkö B tarjoaa kattavia tutkimuspalveluja, joilla on keskeinen rooli parlamentin toiminnan tukemisessa.

Toimintamme peruseriaatteita ovat luotettavuus, riippumattomuus ja laatu. Luotettavuus tarkoittaa, että noudatamme tiukasti korkeimpia eettisiä periaatteita ja ammatillisia vaatimuksia. Riippumattomuus tarkoittaa, että tarjoamme luotettavaa asiantuntija-apua, johon minkäänlainen painostus ei vaikuta. Laatu tarkoittaa, että pyrimme täyttämään tiukimmatkin ammatillista huippuosaamista koskevat vaatimukset.

Nämä periaatteet tukevat huippuosaamista ja vastuullisuutta, ja ne muokkaavat päivittäistä toimintaamme ohjaavia valvontatoimia ja menettelyjä.

Olemme sitoutuneet tiukimpien ammattistandardien soveltamiseen niin riippumattomuuden, etiikan kuin muidenkin ammatillisten vaatimusten osalta, ja toimimme parlamentin jäsenten luottamusta nauttien ja heidän mainettaan vaalien. Tämän sitoumuksen perusteella jaamme myös tietomme

ja asiantuntemuksemme muiden toimielinten, kansallisten parlamenttien, tiedeyhteisön ja paikallisten sidosryhmien kanssa.

Jäsenten ja parlamentin elinten luottamuksen säilyttäminen on yksi tärkeimmistä tavoitteistamme, ja se vaikuttaa viime kädessä työskentelymme jokaiseen osa-alueeseen.

## YHTEYDENOTOT

Kaikkiin asiakirjoihimme (luottamuksellisia lukuun ottamatta) voi tutustua verkossa tai kirjastossa.

### Internet

**[www.europarl.europa.eu/studies](http://www.europarl.europa.eu/studies)**

### Intranet

**[www.europarl.ep.ec](http://www.europarl.ep.ec)**

**IPOLnet → Directorate B → Policy Department B**

### Faktatiedot

**[www.europarl.europa.eu/factsheets](http://www.europarl.europa.eu/factsheets)**

Julkaisu-uetteloomme pääsee kotisivuiltamme (intranetin kautta).

Toimitamme pyynnöstä myös paperiversion julkaisuista. Tuoreimpia julkaisuja on niin ikään esillä ASP-rakennuksen 3. kerroksessa sijaitsevilla hyllyillä.



Toimitamme lisäksi kuukausittaista sähköistä tiedotetta, joka sisältää tiivistettyä tietoa uusimmista julkaisuista ja tapahtumista.

### Otamme mielellämme vastaan palautetta.

Jos haluat esittää palautetta, pyytää tietoja tai saada tiedotteemme, lähetä sähköpostia osoitteeseen **[poldep-cohesion@europarl.europa.eu](mailto:poldep-cohesion@europarl.europa.eu)**.



**J**otta yksikkö B voisi helpottaa liikenne- ja matkailuvaliokunnassa käytävää vuoropuhelua ja tarjota panoksen erilaisiin poliittisiin keskusteluihin, se on julkaissut monia tutkimuksia ja muistioita. Tutkimukset ovat yleensä saatavilla englanniksi ja usein myös muilla kielillä kuten ranskaksi ja saksaksi.

Seuraavassa on joitakin esimerkkejä tällaisista asiakirjoista. Kattavaan julkaisu-uutteleon voi tutustua intranetsivuillamme.

## Muistiot:

- **The Challenge of Climate Change for Structural and Cohesion Policies (ilmastonmuutoksen haasteet rakenne- ja koheesiopolitiikassa):** Yksikön henkilöstön laatima muistio, jolla oli laaja levikki ennen viimeisintä Agoraa (parlamentin ja kansalaisyhteiskunnan vuosittainen kokous).
- **Eurovignette III: Recent developments and medium-term policy options (eurovinjetti III: viimeaikaiset tapahtumat ja keskipitkän aikavälin politiikkavaihtoehdot):** Tämä tausta-asiakirja käsittelee direktiiviehdotusta, jolla muutetaan direktiiviä 1999/62 ja otetaan käyttöön käyttäjämaksut raskaiden tavarankuljetusajoneuvojen aiheuttamien ulkoisten kustannusten kattamiseksi. Muistiossa verrataan aluksi komission ehdotuksen sisältöä ulkoisten kustannusten arviointia koskevan käsikirjan (Handbook on the Estimation of External Costs) päätelmiin. Muistiossa tarkastellaan kaikkein kiistanalaisimpia kysymyksiä kuten ulkoisten kustannusten koostumusta, ruuhkautumista koskevia maksuja, kattojen asettamista, verkosovellusta ja saatujen tulojen käyttöä. Lisäksi muistiossa esitellään joitakin keskipitkän aikavälin näkymiä ja politiikkavaihtoehtoja (DE - EN - ES - FR - IT - NL - PL - PT).
- **The 'open skies' agreement between the EU and the USA (EU:n ja USA:n välinen open skies –sopimus):** Tässä tausta-asiakirjassa korostetaan Washingtonissa 30. huhtikuuta 2007 allekirjoitetun EU:n ja USA:n välisen sopimuksen pääkohtia ja keskeisiä etuja. Sopimus on tullut varsin äskettäin voimaan, ja sen odotetaan mahdollistavan sopimuspuolten välinen rajaton ilmatila molemmin puolin Atlanttia (EN - FR).
- **External costs of maritime transport (meriliikenteen ulkoiset kustannukset):** Tämä muistio käsittelee meriliikenteen ulkoisia kustannuksia sekä kokonaisuutena että erikseen. Seuraavia keskeisiä ulkoisia tekijöitä arvioidaan: a) meren saastuminen (mereen

joutuvat päästöt), b) ilman laatu (ilmakehään joutuvat päästöt) ja c) ilmastonmuutos (kasvihuonekaasut). Lisäksi määritetään fysikaalisia vaikutuksia sellaisille tekijöille, joiden osalta ei ole saatavilla rahallista arvoa: d) luonnonvarojen kulutus ja e) kiinteä (roskat) ja nestemäinen (liete) jäte. Muistiossa arvioidaan myös laittomia päästöjä. Viimeinen kap-pale sisältää suosituksia kustannustehokkaista ja lupaavista toimenpiteistä, joilla voidaan vähentää meriliikenteen ulkoisia kustannuksia tai sisällyttää ne hintoihin (DE - EN - FR).

- **Standardisation and Quality Labels for EU Tourist Services (EU:n matkailupalvelujen standardointi ja laatumerkinnät):** Tässä muistiossa esitetään yleiskatsaus EU:ssa tällä hetkellä käytössä oleviin laatustandardeihin ja -merkkeihin sekä arvioidaan mahdollisuutta Euroopan laajuisiin järjestelmiin. Erityisesti keskitytään majoitukseen ja hotellien laatu-merkintöihin, mutta myös muita matkailun osa-alueita tarkastellaan (DE - EN - FR - IT).

### Tutkimukset:

- **The Calculation of External Costs in the Transport Sector (liikenteen ulkoisten kustannusten laskeminen):** Liikenteen ulkoisten kustannusten sisällyttäminen hintoihin on yksi EU:n liikennepolitiikan suurimmista haasteista tulevina vuosina. Tässä tutkimuksessa tarjotaan tiivis yleiskatsaus tärkeimpiin ja uusimpiin ulkoisia kustannuksia koskeviin tutkimuksiin. Siinä korostetaan eri lähestymistapojen vahvuuksia ja heikkouksia ja analysoidaan komission liikenteen pääosaston tämänhetkistä työtä: liikenteen ulkoisten kustannusten arviointia koskevaa käsikirjaa ja ympäristöystävällisempää liikennettä koskevaa pakettia (EN).
- **The European Cycle Route Network EuroVelo: Challenges and Opportunities for Sustainable Tourism (eurooppalainen pyöräilyverkosto EuroVelo: kestävän matkailun haasteet ja mahdollisuudet):** Tässä tutkimuksessa arvioidaan matkailijoille tarkoitettua Euroopan laajuisen pyöräilyverkoston kehittämistä koskevia haasteita ja mahdollisuuksia. Siinä keskitytään 12 pitkänmatkan pyöräilyreitistä muodostuvaan EuroVelo-verkostoon, jota Euroopan pyöräilyliitto hallinnoi ja eri maissa toimivat kumppanit kehittävät. Tutkimuksessa tarkastellaan pyöräilymatkailun markkinoita Euroopassa ja esitetään EuroVelon kysyntämalli. Siinä tarkastellaan myös pyörien kuljettamista junissa ja arvioidaan lopuksi Iron Curtain Trail -reitin mahdollisuuksia.
- **The evolving role of EU seaports in global maritime logistics (EU:n merisatamien kehittyvä rooli globaalissa meriliikennelogistiikassa):** Tässä tutkimuksessa käsitellään kauppamerenkulun markkinaympäristön huomattavia muutoksia viimeisten 15 vuoden

aikana. Globalisaatio, toimintojen siirto EU:n ulkopuolelle ja konttikuljetusten suosion ennennäkemätön kasvu ovat johtaneet muutoksiin meriliikenteessä ja logistiikkaketjuissa. Tutkimuksen tavoitteena on selvittää näiden muutosten vaikutusta merisatamiin ja esittää suosituksia Euroopan parlamentille (DE - EN - FR - IT).

- **Pricing systems for road freight transport in EU Member States and Switzerland (maanteiden rahtiliikenteen hinnoittelujärjestelmät EU:n jäsenvaltioissa ja Sveitsissä):** Tämän tutkimuksen tavoitteena on esittää perusteellinen analyysi raskaisiin tavarankuljetusajoneuvoihin nykyisin EU:ssa ja Sveitsissä sovellettavista maksujärjestelmistä. Siinä esitetään kokonaiskuva nykyisin käytössä olevista järjestelmistä ja niiden vaikutuksista sekä otetaan huomioon eurovinjetti-direktiivillä ehdotetut muutokset, ilmastonmuutoskeskustelu ja maanteiden rahtiliikenteen odotettu kasvu (DE - EN - ES - FR - IT - NL - PL).
- **The consequences of the growing European low-cost airline sector (eurooppalaisen halpalentosektorin kasvun vaikutukset):** Tässä tutkimuksessa analysoidaan halpalentoyhtiöiden lisääntymisen aiheuttamien muutosten vaikutuksia lentoliikennemarkkinoihin. On näyttöä siitä, että tällä kehityksellä on ollut merkittävä vaikutus perinteisiin lentoyhtiöihin ja suurimpiin lentoasemiin sekä myös intra- ja intermodaaliseen kilpailuun, matkailuun Euroopassa, matkustajavirtoihin ja aluekehitykseen (DE - EN - FR).
- **Energy and Environmental Aspects of the Transport Policy (liikennepolitiikan energia- ja ympäristönäkökohdat):** Tutkimuksen tarkoituksena on osoittaa taloudellisesti ja poliittisesti toteuttamiskelpoisia toimenpiteitä, joilla voidaan parantaa tuntuvasti liikenteen energiatehokkuutta ja vähentää sen kielteisiä vaikutuksia. Lähtökohtana on perusteellinen kirjallisten lähteiden analyysi, joka kattaa mm. viimeaikaiset tilastotiedot, tutkimukset ja muistiot, joissa analysoidaan eri liikennemuotojen aiheuttamien päästöjen eri vaikutuksia ja seurauksia sekä suosituksia niihin liittyvien ongelmien ratkaisemiseksi. Analyysissa osoitetaan lupaavimmat ja kustannustehokkaimmat lyhyen, keskipitkän ja pitkän aikavälin toimenpiteet ja painotetaan erityisesti energiaa ja uuden teknologian kehittämistä (DE - EN - ES - FR - IT).
- **The impact of oil price fluctuations on transport and related sectors (öljyn hinnanvaihtelujen vaikutus liikennealaan ja siihen liittyviin aloihin):** Tässä tutkimuksessa tarkastellaan öljyn hinnan merkittävien muutosten vaikutusta tavarankuljetustapoihin ja keskitytään liikenteenharjoittajien vastatoimiin liikenteen eri aloilla. Öljyn hintojen nousu vuoden 2008 alkupuolella on katsottu tilaisuudeksi toteuttaa näyttöön perustuva analyysi liikennealan reaktioista (EN).



Tietolähteitä verkossa:

## EUROOPAN PARLAMENTTI

### **Liikenne- ja matkailuvaliokunta**

<http://www.europarl.europa.eu/activities/committees/homeCom.do?language=EN&body=TRAN>

### **Tutkimukset**

[www.europarl.europa.eu/studies](http://www.europarl.europa.eu/studies)

### **Faktatiedot**

<http://www.europarl.europa.eu/factsheets>

### **Kirjasto**

<http://www.library.ep.ec/libraryapp/services/home.action?pid=01>

## EU:N TOIMIELIMET JA ELIMET

### **Euroopan komissio (liikenne)**

[http://ec.europa.eu/transport/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/index_en.htm)

### **Euroopan komissio (matkailu)**

[http://ec.europa.eu/enterprise/tourism/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/enterprise/tourism/index_en.htm)

### **Alueiden komitea**

<http://www.cor.europa.eu>

### **Euroopan talous- ja sosiaalikomitea (ECO-erityisjaosto)**

[http://www.eesc.europa.eu/sections/eco/index\\_en.asp](http://www.eesc.europa.eu/sections/eco/index_en.asp)



**Euroopan investointipankki**

<http://www.eib.org>

**Eurostat (liikennetilastot)**

[http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page?\\_pageid=0,1136228,0\\_45572942&\\_dad=portal&\\_schema=PORTAL](http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page?_pageid=0,1136228,0_45572942&_dad=portal&_schema=PORTAL)

**Eurostat (matkailutilastot)**

<http://epp.eurostat.ec.europa.eu/>

**Euroopan meriturvallisuusvirasto (EMSA)**

<http://www.emsa.europa.eu>

**Euroopan lentoturvallisuusvirasto (EASA)**

<http://www.easa.europa.eu>

**Euroopan rautatievirasto (ERA)**

<http://www.era.europa.eu>

**Euroopan ympäristökeskus (EEA)**

<http://www.eea.europa.eu/themes/transport>

**Euroopan laajuisen liikenneverkon toimeenpanovirasto (TEN-TEA)**

[http://europa.eu/agencies/executive\\_agencies/ten-t](http://europa.eu/agencies/executive_agencies/ten-t)

**Eurooppalaisen GNSS-järjestelmän valvontaviranomainen (GSA)**

<http://www.gsa.europa.eu>

## YHTEISÖN LAINSÄÄDÄNTÖ

### **Euroopan parlamentin lainsäädännön seurantapalvelu**

*<http://www.europarl.europa.eu/oeil/>*

### **PreLex – Päätöksentekoprosessin seuranta toimielinten välillä**

*<http://ec.europa.eu/prelex/apcnet.cfm?CL=en>*

### **Voimassa oleva yhteisön lainsäädäntö**

*<http://eur-lex.europa.eu/en/legis/latest/chap07.htm>*

### **Yleiskatsaus EU:n liikennepolitiikkaan**

*[http://europa.eu/pol/trans/index\\_en.htm](http://europa.eu/pol/trans/index_en.htm)*

## SIDOSRYHMÄT, KANSALAI SJÄRJESTÖT JA THINK-TANK-TOIMINTA

### **European Transport Safety Council (ETSC)**

*<http://www.etsc.eu/home.php>*

### **European Federation for Transport and Environment (T&E)**

*<http://www.transportenvironment.org/>*

### **The European Transport Workers Federation (ETF)**

*<http://www.itfglobal.org/etf>*

### **International Road Transport Union (IRU)**

*<http://www.iru.org/>*

**Fédération Internationale de l'Automobile (FIA) - European Bureau**

*<http://www.fiabrussels.com/>*

**European Automobile Manufacturers Association (ACEA)**

*<http://www.acea.be>*

**European Association of operators of toll road infrastructures (ASECAP)**

*<http://www.asecap.com>*

**Community of European Railways (CER)**

*<http://www.cer.be>*

**European Rail Infrastructure Managers (EIM)**

*<http://www.eimrail.org>*

**Union of European Railway Manufacturing Industries (UNIFE)**

*<http://www.unife.org>*

**International Association of Public Transport (UITP)**

*<http://www.uitp.org/>*

**Eurocities**

*<http://www.eurocities.eu/main.php>*

**Association of European Airlines (AEA)**

*<http://www.aea.be>*

**ACI EUROPE - Airports Council International**

*<http://www.aci-europe.org>*

**European Regions Airline Association (ERA)**

*<http://www.eraa.org>*

**European Cockpit Association (ECA)**

*<http://www.eca-cockpit.com>*

**European Sea Ports Organisation (ESPO)**

*<http://www.espo.be>*

**Federation of European Private Port Operators (Feport)**

*<http://www.feport.be>*

**European Community Shipowner's Association (ESCA)**

*<http://www.ecsa.be>*

**Confederation of European Shipmasters' Associations**

*<http://www.cesma-eu.org>*

**European Maritime Pilots Association**

*<http://empa-pilots.org>*

**INE - Inland Navigation Europe**

*<http://www.inlandnavigation.org>*

**European Intermodal Association (EIA)**

*<http://www.eia-ngo.com>*

**European Shippers' Council**

*<http://www.europeanshippers.com>*

**CLECAT - European Association for forwarding, transport, logistic and customs services**

*<http://www.clecat.org>*

**European Express Association**

*<http://www.europeanexpressassociation.eu>*

**ERTICO - ITS Europe (Intelligent Transport Systems and Services)**

*<http://www.ertico.com>*

## LIKENNETUTKIMUS

### **EU:n liikennetutkimus:**

*[http://ec.europa.eu/research/transport/index\\_en.cfm](http://ec.europa.eu/research/transport/index_en.cfm)*

### **Liikennetutkimuksen tietokeskus (TRKC)**

*<http://www.transport-research.info/web/>*

### **INRETS – kooste liikennetutkimuksista**

*<http://www.inrets.fr/ur/cir/resources/index.e.html>*

### **Transportnet - yliopistoverkko**

*<http://transportnet.org>*

### **ELTIS (European Local Transport Information service)**

*<http://www.eltis.org>*

## KANSAINVÄLISET JÄRJESTÖT

### **Kansainvälinen liikennefoorumi (OECD)**

*<http://www.internationaltransportforum.org/>*

### **OECD (matkailu)**

*[http://www.oecd.org/topic/0,3373,en\\_2649\\_34389\\_1\\_1\\_1\\_1\\_37461,00.html](http://www.oecd.org/topic/0,3373,en_2649_34389_1_1_1_1_37461,00.html)*

### **Kansainvälinen merenkulkujärjestö (IMO)**

*<http://www.imo.org/>*

### **Kansainvälinen ilmakuljetusliitto (IATA)**

*<http://www.iata.org>*

### **Kansainvälinen siviili-ilmailujärjestö (ICAO)**

*<http://www.icao.int>*

**Confederation of Organisations in Road Transport Enforcement (CORTE)**

<http://www.corte.be>

**Kansainvälinen työjärjestö (ILO)**

[www.ilo.org](http://www.ilo.org)

**YK:n kaupp- ja kehityskonferenssi (UNCTAD)**

<http://www.unctad.org>

**KARTAT****Eurostat (tilastotietoihin perustuvat kartat)**

[http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page?\\_pageid=2254,62718791&\\_dad=portal&\\_schema=PORTAL](http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page?_pageid=2254,62718791&_dad=portal&_schema=PORTAL)

**Euroopan ympäristökeskus (kaaviot ja kartat)**

<http://dataservice.eea.europa.eu/atlas/default.asp?refid=2D511360-4CD0-4F20-A817-B3A882ACE323>

MUISTIO









Euroopan parlamentti

## **Käytännön opas — Liikenne ja matkailu**

Luxemburg: Euroopan yhteisöjen virallisten julkaisujen toimisto

2009 — 46 s. — 21 x 21 cm

ISBN 978-92-823-2845-3

Doi: 10.2861/71250

## **EU-julkaisujen tilaukset**

### **EU-julkaisuja voi ostaa**

- EU Bookshopista (<http://bookshop.europa.eu>)
- kirjakaupasta julkaisun nimen, julkaisijan ja/tai ISBN-numeron perusteella
- suoraan myyntiedustajiltamme, joiden yhteystiedot ovat saatavissa internetistä <http://bookshop.europa.eu> tai faksitse numerosta +352 2929-42758.

### **Ilmaisjulkaisuja voi tilata**

- EU Bookshopista (<http://bookshop.europa.eu>)
- Euroopan komission edustustoista tai lähetystöistä, joiden yhteystiedot ovat saatavissa internetistä <http://ec.europa.eu/> tai faksitse numerosta +352 2929-42758.

## Tehtävä

Osastot ovat tutkimusyksiköjä, jotka antavat erityisneuvontaa valiokunnille, parlamenttien välisille valtuuskunnille ja muille parlamentaarisisille elimille.

## Politiikan alat

Maatalous ja maaseudun kehittäminen  
Koulutus ja kulttuuri  
Kalastus  
Aluekehitys  
Liikenne ja matkailu

## Asiakirjat

Saatavilla Euroopan parlamentin verkkosivustolla <http://www.europarl.europa.eu/studies>

KUVA: iStock International Inc., Photodisk, Phovoir



ISBN 978-92-823-2845-3

