



EUROOPAN PARLAMENTTI

2009 - 2014

Liikenne- ja matkailuvaliokunta

2011/2096(INI)

23.8.2011

MIETINTÖLUONNOS

valkoisesta kirjasta "Yhtenäistä Euroopan liikennealuetta koskeva etenemissuunnitelma – Kohti kilpailukykyistä ja resurssitehokasta liikennejärjestelmää"
(2011/2096(INI))

Liikenne- ja matkailuvaliokunta

Esittelijä: Mathieu Grosch

SISÄLTÖ

	Sivu
EUROOPAN PARLAMENTIN PÄÄTÖSLAUSELMAESITYS	3
PERUSTELUT.....	9

EUROOPAN PARLAMENTIN PÄÄTÖSLAUSELMAESITYS

valkoisesta kirjasta "Yhtenäistä Euroopan liikennealuetta koskeva etenemissuunnitelma – Kohti kilpailukykyistä ja resurssitehokasta liikennejärjestelmää" (2011/2096(INI))

Euroopan parlamentti, joka

- ottaa huomioon komission valkoisen kirjan "Yhtenäistä Euroopan liikennealuetta koskeva etenemissuunnitelma – Kohti kilpailukykyistä ja resurssitehokasta liikennejärjestelmää" (KOM(2011)0144),
- ottaa huomioon 12. helmikuuta 2003 antamansa päätöslauselman komission valkoisesta kirjasta "Eurooppalainen liikennepoliittikka vuoteen 2010: valintojen aika"¹,
- ottaa huomioon 12. heinäkuuta 2007 antamansa päätöslauselman Euroopan kestävästä liikkuvuudesta²,
- ottaa huomioon 6. heinäkuuta 2010 antamansa päätöslauselman kestävästä tulevaisuudesta liikenteelle³,
- ottaa huomioon 21. lokakuuta 2010 antamansa päätöslauselmaansa yhdenntetystä meripoliittikasta – edistyksen arviointi ja uudet haasteet⁴,
- ottaa huomioon 6. heinäkuuta 2011 antamansa päätöslauselman ilmailualan turvallisuudesta ja erityisesti turvaskannereista⁵,
- ottaa huomioon 2011 antamansa päätöslauselman Euroopan tieliikenneturvallisuudesta 2011–2020⁶,
- ottaa huomioon 5. heinäkuuta 2011 antamansa päätöslauselman komission viidennestä koheesiokertomuksesta ja koheesiopoliittisesta strategiasta vuoden 2013 jälkeen⁷,
- ottaa huomioon komission tiedonannon "Kaupunkiliikenteen toimintasuunnitelma" (KOM(2009)0490),
- ottaa huomioon Eurooppa 2020 -strategian,
- ottaa huomioon unionin liikennealan säännösten,
- ottaa huomioon työjärjestyksen 48 artiklan,

¹ EUVL C43E, 19.2.2004, s. 250–259.

² EUVL C175E, 10.7.2008, s. 556–561.

³ Hyväksytyt tekstit, P7_TA(2010)0260.

⁴ Hyväksytyt tekstit, P7_TA(2011)0386.

⁵ Hyväksytyt tekstit, P7_TA(2011)0329.

⁶ Hyväksytyt tekstit, P7_TA(2011)0000 – mietintö A7-0264/2011 – syyskuun I esityslista.

⁷ Hyväksytyt tekstit, P7_TA(2011)0316.

- ottaa huomioon liikenne- ja matkailuvaliokunnan mietinnön sekä ympäristön, kansanterveyden ja elintarvikkeiden turvallisuuden valiokunnan ja teollisuus-, tutkimus- ja energiavaliokunnan sekä aluekehitysvaliokunnan lausunnot (A7-0000/2011),
- A. ottaa huomioon, että Euroopan liikennepolitiikka vaikuttaa suoraan EU-kansalaisten elämään monissa tilanteissa ja että kansalaiset hyötyvät yhtenäisestä Euroopan liikennealueesta,
 - B. ottaa huomioon, että liikenneala on erittäin tärkeä Euroopan unionin, sen alueiden ja kaupunkien kehitykselle, sillä se tuottaa noin 5 prosenttia bruttokansantuotteesta, tarjoaa noin 10 miljoonaa työpaikkaa ja hyödyttää näin ratkaisevasti Euroopan teollisuutta ja taloutta,
 - C. katsoo, että liikenneala voi olla tärkeä tekijä Eurooppa 2020 -strategiassa erityisesti työllisyys-, tutkimus-, energia-, innovointi- ja ympäristötavoitteiden saavuttamisessa ja että strategiassa on vahvistettava entistä johdonmukaisemmin turvallisuutta ja ympäristönsuojelua,
 - D. ottaa huomioon, että edellisen valkoisen kirjan tiettyjä tavoitteita ei ole saavutettu, ja katsoo siksi, että asetettuja tavoitteita olisi tarkasteltava ja arvioitava säännöllisin väliajoin,
 - E. katsoo, että liikennemuotojen ei pitäisi kilpailla keskenään vaan täydentää toisiaan tehokkaan liikkumisen johtoajatuksena olevan yhteentoimivuuden puitteissa,
 - F. toteaa, että liikennealalla on monia rajavaikutuksia, joista osa on helposti eliminoidavissa ja jotka on siksi eliminoidava täysin,
 - G. katsoo, että liikennemarkkinoiden avaamisessa on huolehdittava palvelujen laadusta, koulutuksesta ja työllisyydestä,
 - H. katsoo, että EU:n on asetettava kaikille liikennemuodoille johdonmukaisesti turvallisuus-, teknologia-, ympäristösuojelu- ja työolovaatimuksia, jotta se voi vaatia niitä myös kansainvälisiltä toimijoilta,
1. pitää vuoden 2011 valkoista kirjaa myönteisenä, mutta panee merkille, että vuoden 2001 valkoisen kirjan tärkeitä tavoitteita on saavutettu vain osittain tai ei lainkaan, ja ehdottaa, että
 - komissio esittää vuoteen 2013 mennessä Euroopan tieliikenneturvallisuutta 2011–2020 koskevan mietinnön pohjalta konkreettisia ehdotuksia toimiksi, joilla voidaan puolittaa vuonna 2010 tieliikenteessä kuolleiden ja vaikeasti loukkaantuneiden määrä;
 - komissio esittää vuoteen 2014 mennessä ehdotuksen kaikkien liikennemuotojen ulkoisten kustannusten sisällyttämisestä hintoihin ilman päällekkäisyyksiä ja markkinoiden vääristymiä, jotta voidaan lisätä investointeja liikkuvuuteen, turvallisuuteen ja tutkimukseen;
 2. pitää myönteisinä valkoisessa kirjassa esitettyjä, vuoteen 2050 mennessä saavutettavaksi

asetettuja tavoitteita, mutta katsoo, että vuoteen 2020 ulottuvan jakson rahoitus – yksittäisten jäsenvaltioiden taloustilanteen valossa – ja liikennealan yleiset energia- ja ympäristöhaasteet on määriteltävä tarkemmin; kehottaa sen vuoksi komissiota laatimaan lainsäädäntöä, jotta vuoteen 2020 mennessä olisi mahdollista saavuttaa seuraavat tavoitteet (vertailuarvoina vuoden 2010 arvot):

- tieliikenteen hiilidioksidipäästöjen vähentäminen 20 prosentilla,
 - raideliikenteen melun ja energiankulutuksen vähentäminen 20 prosentilla,
 - lentoliikenteen hiilidioksidipäästöjen vähentäminen 30 prosentilla koko Euroopan ilmatilassa,
 - laivaliikenteen hiilidioksidipäästöjen ja haitallisten aineiden päästöjen vähentäminen yhtenäisesti 30 prosentilla;
- vaatii pitämään näitä tavoitteita ensisijaisina ja tarkastelemaan niitä sen vuoksi uudelleen joka vuosi;
3. korostaa, että on pyrittävä saattamaan valmiiksi Euroopan liikenteen sisämarkkinat unohtamatta kuitenkaan taloudellisia, sosiaalisia ja työllisyysnäkökohtia, ja kehottaa komissiota ottamaan muun muassa lentoasema-, rautatie- ja maantieliikenteen markkinoiden avaamista koskevissa ehdotuksissaan huomioon, että ehdotukset eivät saa johtaa sosiaaliseen polkumyyntiin eivätkä yksityisiin monopoleihin;
 4. korostaa, että henkilö- ja tavaraliikenteen tehokas yhteentoimivuus, jossa otetaan huomioon taloudellisuus, ympäristönsuojelu, sosiaaliset ja työolonäkökohdat sekä turvallisuusnäkökohdat ja yksittäisten maiden ja alueiden nykyinen ja tuleva infrastruktuuri, on otettava tulevan liikennepolitiikan ohjenuoraksi, jonka perusteella vahvistetaan eri maiden ja alueiden yhteentoimivuusvaatimukset sen sijaan että pidettäisiin kiinni maanteiden tavaraliikenteeseen ehdotetusta 300 kilometrin raja-arvosta;
 5. korostaa, että TEN-T-mallissa tietty määrä hankkeita tarvitsee enemmän rahoitusta, mikä edellyttää, että
 - jäsenvaltiot sitoutuvat poistamaan vuoteen 2020 mennessä 25 Euroopan liikennealueen tunnettua pullonkaulaa, antamaan etusijan rajat ylittävälle hankkeille ja esittämään hyväksytyin rahoitusmallin vuoteen 2015 mennessä,
 - komissio sitoutuu esittämään jäsenvaltioille hankkeiden suoraa rahoitusta aluepolitiikan puitteissa vähintään 30 prosentilla investointien kokonaismäärästä,
 - komissio sitoutuu tukemaan vaihtoehtoisia rahoitusmalleja ja -välineitä, esimerkiksi hankeluottoja, ja esittämään ulkoisten kustannusten sisällyttämistä koskevissa ehdotuksissa näin saatujen tulojen käyttämistä entistä suuremmassa määrin TEN-T-hankkeiden rahoitukseen,
 - prioriteettien vahvistamisessa noudatetaan tiukasti alueellisten rakennerahastovarojen käyttöehtoja ja jäsenvaltiot veloitetaan turvaamaan hankkeiden rahoitus EU:n monivuotisia ohjelmia pidemmäksi ajaksi,
 - hankkeiden ensisijaisuudesta pidetään kiinni vuoden 2015 jälkeen vain siinä tapauksessa, että jäsenvaltiot ovat tehneet sitovia päätöksiä, joilla varmistetaan

hankkeiden loppuunsaattaminen;

6. korostaa, että kaikkien liikennemuotojen henkilö- ja tavaraliikenteessä olisi noudatettava koko EU:ssa samoja turvallisuusnormeja, ja vaatii tämän rahoitusta koskevaa ehdotusta, johon sisältyy erityisesti meri- ja lentoliikenteessä etukäteen toteutettava kansainvälinen koordinointi ja nykyisten säännösten uudelleentarkastelu vuoteen 2015 mennessä ja mahdollisesti uusia säännöksiä;
7. painottaa vaihtoehtoisten ja uusiutuvien energiamuotojen merkitystä liikennealalla ja korostaa, että asetetut tavoitteet voidaan saavuttaa eri energiamuotojen yhdistelmällä ja nykyisillä energiansäästömahdollisuuksilla, joiden tueksi luodaan vastaava infrastruktuuri;
8. vaatii vuoteen 2015 mennessä kaupunkiliikennettä koskevaa ehdotusta, johon sisältyy toissijaisuusperiaatetta noudattaen mutta kaupunkien liikennesuunnitelmien esittämisestä riippuvaisesti tuki hankkeille, joilla tehostetaan henkilö- ja tavaraliikenteen logistiikkaketjua, jotka auttavat vähentämään liikennemääriä ja ympäristökuormitusta (ilman pilaantuminen ja melu), joissa noudatetaan Euroopan liikennepolitiikan vaatimuksia ja joissa otetaan huomioon ympäröivät kaupungit ja alueet;
9. korostaa, että ratkaisevaa on liikenteen käyttäjien käyttäytyminen, ja vaatii luomaan kannustimia kestävien liikennevälinevalintojen tekemiseen sekä kehottaa esittämään vuoteen 2013 mennessä ehdotuksia, jotka koskevat kaupunkien jalankulku- ja pyöräilyinfrastruktuurin parantamista, pääosin vaihtoehtoisilla energiamuodoilla toimivien julkisten liikennevälineiden käyttäjämäärien kaksinkertaistamista sekä multimodaalisen matkustuksen sähköisiä lippuja, ja ottamaan huomioon kannustimena toimivan hinnanmuodostuksen;
10. katsoo, että matkustajien oikeuksista laaditut perussäännöt olisi kirjattava kaikkia liikennemuotoja koskevaan matkustajien oikeuksien peruskirjaan, ja odottaa sen vuoksi vuoteen 2013 mennessä asiaa koskevaa ehdotusta, jossa otetaan huomioon kunkin liikennemuodon ominaispiirteet ja asiassa saadut kokemukset;
11. vaatii erityisesti liikkuvuutta koskevaa tutkimus- ja kehitysohjelmaa ja sille osoitettua rahoitusta, jotta
 - eri liikennemuotojen tuotanto ja tutkimus saadaan pidettyä EU:ssa ja
 - voidaan luoda kaikille liikennemuodoille älykkäitä, yhteentoimivia ja yhteenliitettyä liikenteenohjausjärjestelmiä, tukea näin SESAR-, Galileo-, ERTMS-, RIS-, SafeSeaNet-, LRIT- ja älykkäitä liikennejärjestelmiä ja saada niille rahoitusta;
12. katsoo, että olisi purettava kaikkiin liikennemuotoihin liittyviä byrokraattisia esteitä, ja vaatii sen vuoksi yhdenmukaistamaan edelleen esimerkiksi maanteiden tavaraliikenteen kuljetusasiakirjoja sekä esittämään vuoteen 2013 mennessä ehdotuksen rahtikirjojen yhdenmukaistamisesta;
13. korostaa, että on parannettava valvontalaitteita, kuten nopeustutkia ja Onboard-yksiköitä, ja standardoitava ne sekä tehostettava viestintäjärjestelmiä ja -välineitä, ja vaatii vuoteen 2013 mennessä ehdotusta näiden laitteiden yhteentoimivuudesta ja vastavuoroisesta

tunnustamisesta;

14. korostaa, että suorilla parannuksilla rahtilentokoneiden lastitiloihin ja mittoihin sekä niiden standardoinnilla voitaisiin optimoida multimodaalia liikennettä;

15. vaatii tieliikenteen osalta, että

- henkilö- ja tavaraliikenteen ajo- ja lepoaikasäännöksiä ja niiden noudattamisen valvontaa tarkastellaan uudelleen vuoteen 2014 mennessä,
- kunkin jäsenvaltion Euroopan laajuudessa tieverkossa (TERN) lisätään kuorma-autojen pysäköintialueita 40 prosentilla vuoden 2010 tasosta,
- komissio tukee jäsenvaltioiden aloitteita, joilla edistetään verohelpotuksin turvallisen ja ympäristöystävällisen ajokaluston hankintaa,
- tehostetaan liikennealalla toimivien koulutusta ja jatkokoulutusta ja helpotetaan ammattiin pääsyä, jotta voidaan yhdenmukaistaa työoloja ja palkkoja;

16. vaatii laivaliikenteen osalta, että

- esitetään ehdotus ns. sinisestä vyöhykkeestä,
- tuetaan edelleen NAIADES-ohjelmaa ja tehdään sen päätyttyä vuonna 2013 yhteenveto saavutuksista ja mahdollisesti päätös ohjelman jatkamisesta,
- esitetään ehdotus sisävesiliikenteen, sisävesisatamien ja raideliikenteen multimodaalisten yhteyksien määrän lisäämisestä vuoden 2010 tasosta 20 prosentilla vuoteen 2020 mennessä sekä tämän edellyttämästä rahoituksesta,
- vähintään 10 prosenttia TEN-T-määrärahoista ohjataan sisävesiliikennehankkeisiin,
- meriliikenteen kansainvälisen luonteen vuoksi luodaan laivaliikenteen koulutukselle kansainvälinen standardi vuoteen 2012 mennessä ja esitetään vuoden 2013 loppuun mennessä ehdotus satamatyöntekijöiden koulutuspuitteiden vastavuoroisesta tunnustamisesta,
- komissio esittää vuoteen 2014 mennessä ehdotuksen satamapalvelujen sääntelystä;

17. vaatii lentoliikenteen osalta, että

- esitetään vuoteen 2015 mennessä ehdotus Euroopan yhtenäisen ilmatilan luomisesta vähentämällä edelleen toiminnallisia ilmatilalohkoja ja kehoitetaan samalla jäsenvaltioita edistämään Euroopan yhtenäisen ilmatilan toteutumista,
- markkinoiden avaamista koskevissa uusissa ehdotuksissa pidetään etusijalla palvelujen laatu ja kansainvälisten säännösten koordinointi,
- jäsenvaltioita kehoitetaan soveltamaan vuoteen 2012 mennessä eurooppalaista päästöoikeuskauppaa myös kansainvälisissä sopimuksissa;

18. vaatii raideliikenteen osalta, että

- komissio ottaa markkinoita avattaessa huomioon jäsenvaltioiden julkisen lähiliikenteen velvoitteet ja nykyisen palvelutarjonnan, jotta voidaan parantaa nykyistä palveluntarjontaa,
- yhdenmukaistetaan vuoteen 2015 mennessä ajoneuvojen hyväksyntää koskevat säännöt niin, että liikkuvan kaluston lupamenettely ei saa kestää kahta kuukautta kauempaa, ja mukautetaan sen vuoksi Euroopan rautatieviraston toimivaltaa ja määrärahoja vuoteen 2012 mennessä,
- kansallisten sääntelyviranomaisten on rautatieliikenteen tehostamiseksi oltava riippumattomia ja entistä vahvempia ja että komissio esittää vuoteen 2014 mennessä ehdotuksen Euroopan sääntelyviranomaisen perustamisesta;

19. kehottaa komissiota laatimaan vuosittain yhteenvedon valkoisen kirjan tavoitteista, niiden saavuttamiseksi toteutetuista toimista ja saaduista tuloksista sekä raporttoimaan asiasta parlamentille;

20. kehottaa puhemiestä välittämään tämän päätöslauselman neuvostolle ja komissiolle.

PERUSTELUT

Liikenneala on EU-kansalaisille siinä mielessä erittäin tärkeä ala, että se määrittää liikkuvuuden. EU-kansalaiset hyötyvät Euroopan liikennealueesta, sillä se mahdollistaa heidän liikkumisensa kaikissa elämäntilanteissa, joten he voivat hyötyä eurooppalaisesta vapaasta liikkuvuudesta niin ammatillisesti kuin yksityisesti. Yksityisten kotitalouksien osuus liikennevälineisiin ja -palveluihin käytetyistä menoista on keskimäärin 13,2 prosenttia. Lisäksi henkilö- ja tavaraliikenne tarjoa monille EU-kansalaisille työpaikan ja auttaa toteuttamaan Euroopan sisämarkkinat, sillä se luo noin 5 prosentin bkt-osuudellaan EU:lle hyvinvointia ja työllistää yli 10 miljoonaa EU-kansalaista.

Kaupungeissa ja alueilla liikenne on tärkeä tekijä, koska se yhdistää kaupunkeja ja alueita toisiinsa ja auttaa EU:ta pysymään tutkimus- ja innovaatioalueena. Siksi se on tärkeä osa EU:n ja sen alueiden kehityksessä ja vaikuttaa suoraan alueiden sosiaaliseen yhteenkuuluvuuteen. EU:n tulevan liikennepolitiikan tavoitteena oleva Euroopan yhtenäinen liikennealue liittyy siis suoraan alue-, ympäristö-, talous-, sosiaali- ja työllisyyspolitiikkaan. Tämän yhteyden vuoksi liikenneala voi olla merkittävä tekijä Eurooppa 2020 -strategian onnistumisessa.

Esittelijä on hämmästynyt, miten jäsenvaltiot väheksyvät liikennepolitiikan eurooppalaista lisäarvoa ja estävät sen toteutusta direktiivien puutteellisella tai myöhässä olevalla soveltamisella. Hämmästyttävää on myös se, ettei näinä talous- ja rahoituskriisin aikoina investoida rohkeammin TEN-T-hankkeiden nopeampaan toteuttamiseen, sillä kyse on pysyvästä infrastruktuurista, joka edistää työllisyyttä ja vauhdittaa taloutta.

1. Johdonmukaisia konkreettisia tavoitteita vuodeksi 2020

Vuoden 2011 valkoisen kirjan tavoitteeksi olisi otettava johdonmukaisten konkreettisten tavoitteiden määrittely ja aiempien virheiden välttäminen. Menneisyys on osoittanut, että liikenneala on osaksi luonut parempia työoloja ja esimerkiksi tieliikenteen markkinoita on saatu avattua, mutta monet vuoden 2001 valkoisen kirjan tavoitteet ovat saavuttamatta. Syitä tähän voivat olla jäsenvaltioiden haluttomuus asettaa kunnianhimoisia tavoitteita, asian toteutus- tai valvontatapa tai joku muu. Tärkeää on välttää tällainen tilanne jatkossa. Aluksi ei ole syytä asettaa mielivaltaisesti uusia tavoitteita, vaan tarkastella entisiä ja joko pitää niistä kiinni tai luopua niistä tai määritellä niitä uusiksi. Kaksi tavoitetta, joista on syytä pitää kiinni, ovat liikenteessä kuolleiden ja vaikeasti loukkaantuneiden määrän puolittaminen ja kaikkien liikennemuotojen ulkoisten kustannusten sisällyttäminen hintoihin. Näitä tavoitteita on vastedes myös tarkasteltava säännöllisesti eikä vasta puoliväliarvioinnin yhteydessä.

Lisäksi on tärkeää vahvistaa ajankohta, johon mennessä tavoitteet pitää saavuttaa. Uudessa valkoisessa kirjassa asetetut tavoitteet on tarkoitus saavuttaa pääosin vuoteen 2050 tai 2030 mennessä. Esittelijä kannattaa pitkän aikavälin tavoitteita, mutta korostaa, että ei voida tietää, miten nopeasti tekniikka ja maiden taloudellinen tilanne kehittyvät siihen mennessä ja millaisia uusia haasteita Euroopan liikennepolitiikalla on vastattavanaan vuoteen 2050 mennessä. Siksi esittelijä ehdottaa kaikkia liikennemuotoja koskevia konkreettisia ja muiden politiikan alojen kanssa johdonmukaisia tavoitteita vuodeksi 2020 ja vaatii tarkastelemaan

niitä vuosittain.

2. EU-normit Euroopan yhtenäiselle liikennealueelle

Liikenteen sisämarkkinoiden toteuttamiseksi tarvitaan tietyt perusedellytykset. Näin voidaan käsitellä nykyisiä haasteita ja pyrkiä yhdenmukaistamaan liikennealan sääntelyä. Lisäksi näin voidaan eliminoida rajavaikutuksia, joista osa on helposti eliminoitavissa.

a) Turvallisuus

Turvallisuus on EU:n liikennepolitiikan tärkeä kulmakivi, ja turvallisuusvaatimusten noudattaminen on tärkeä edellytys yhtenäisen liikennealueen luomisessa.

Tieliikenteessä nollatoleranssi on pitkän aikavälin tavoite, ja tärkeää on pitää kiinni tavoitteesta liikenteessä kuolleiden ja vaikeasti loukkaantuneiden määrän puolittamisesta vuoteen 2020 mennessä. Komission olisi käsiteltävä Euroopan tieliikenneturvallisuutta 2011–2020 koskevaan mietintöön sisältyviä toimia ja sisällytettävä ne ehdotuksiinsa.

Tieliikenteen ohella myös muille liikennemuodoille olisi oltava koko Euroopassa samat turvallisuusvaatimukset, jotka olisi varsinkin luonteeltaan kansainvälisessä lento- ja laivaliikenteessä mukautettava kansainvälisiin säännöksiin. Myös turvallisuusvaatimusten rahoituksesta olisi annettava selkeät säännökset.

Henkilö- ja tavaraliikenneketjujen on oltava turvallisia. Tavoitteena on yhden turvatarkastuksen periaate, joka mahdollistaa matkustajien ja tavaroiden yhdellä kertaa tapahtuvan turvatarkastuksen myös kansainvälisessä liikenteessä. Esittelijä korostaa, että rehellinen tieto on erittäin tärkeää. Varsinkin turvatoimien teknisissä näkökohdissa komission on toimittava tiiviissä yhteistyössä parlamentin kanssa ja huolehdittava siitä, että tiedot ovat oikeita ja että toimien toteutettavuudesta on sovittu jäsenvaltioiden kanssa, jotta saadaan realistisia säännöksiä, jotka voidaan panna ajoissa täytäntöön.

b) Energia ja ympäristö

EU:n liikennepolitiikan nykyhaasteet liittyvät muun muassa ympäristö- ja energiaongelmiin. Tässä tarvitaan EU-normeja, joilla edistetään yhtenäisen liikennealueen syntymistä.

Liikenteen hiilidioksidipäästöjen vähentäminen on edelleen tärkeä poliittinen tavoite. Lisäksi tarvitaan selkeitä säännöksiä kaikille liikennemuodoille ja vastaavia kannustimia, jotta kaikki liikennemuodot saadaan toimimaan kestävyuden puolesta. Liikennevälineiden kestävyyttä olisi arvioitava puolueettomin perustein, ja huomioon olisi otettava käytön lisäksi myös koko hiilijalanjälki, johon sisältyy valmistus, infrastruktuuri ja käytöstä poistaminen.

Liikennemuotojen kestävyteen päästöjä ja ruuhkia vähentämällä voitaisiin vaikuttaa ulkoisten kustannusten sisällyttämisellä hintoihin, mutta vain siinä tapauksessa, että sitä sovellettaisiin kaikkiin liikennemuotoihin ja saadut tulot ohjattaisiin kestäväan liikkuvuuteen, liikenteeseen ja infrastruktuuriin. Eurovinjettisääntö, jonka mukaan 15 prosenttia tuloista ohjataan nimettyyn tarkoitukseen, ja Euroopan päästöoikeuskauppajärjestelmä lentoliikenteessä ovat oikean suuntaisia toimia. Ne eivät kuitenkaan ole riittävän kunnianhimoisia, varsinkin kun tietullidirektiivi ei ole edes sitova.

Liikenteen öljyriippuvuuden takia olisi korostettava vaihtoehtoisia ja uusiutuvia energiamuotoja. Ensiksi on kuitenkin todettava, että Euroopan parlamentin olisi oltava teknologianeutraali, ja lisäksi kaikilla vaihtoehtoisilla energiamuodoilla on oma erityisluonteensa ja siten tiettyjä etuja ja haittoja. Käytetäänkö sitten sähkö- vai vetyajoneuvoja, biopolttoaineita vai synteettisiä polttoaineita, nestekaasua vai biokaasua, riippuu lopulta liikennemuodoista ja jäsenvaltioista. Esittelijän mielestä vain energiamuotojen yhdistelmällä päästään realistisiin ja kestäviin tuloksiin. Kaikissa liikennemuodoissa olisi kuitenkin kiinnitettävä entistä enemmän huomiota nykyisiin energiansäästömahdollisuuksiin, kuten taloudellinen ajotapa, johon olisi tarjottava koulutusta, toiminnalliset ilmatilalohkot, lentomahdollisuudet tai liikennesuunnitelmat, jotka mahdollistavat muun muassa bussien ja raitiovaunujen paremman huomioon ottamisen. Energiansäästöllä voidaan jo nykyään saavuttaa merkittäviä tuloksia.

Vaihtoehtoisia energiamuotoja harkittaessa on muistettava myös niiden tarvitsema infrastruktuuri. Siksi on erityisen tärkeää luoda kannustimia tällaisen infrastruktuurin luomiseen. Kestävimmätkään ratkaisut eivät nimittäin toteudu, jos tavallinen kuluttaja ei saa niitä kohtuuhintaan ja jos tarvittavaa infrastruktuuria ei ole. Tässä tarvitaan eri politiikan alojen säännösten johdonmukaisuutta. Energia- ja ympäristönsuojelusäännöksissä olisi otettava huomioon EU:n liikennepolitiikan tavoitteet ja päin vastoin, jotta päästään yhdenmukaistamiseen.

c) Työolot ja sosiaaliset edellytykset

Myös liikennealan työntekijöiden työolojen ja sosiaalisten edellytysten yhdenmukaistaminen on tärkeää hyvin toimivien liikenteen sisämarkkinoiden kannalta.

Koulutuksen ja jatkokoulutuksen ja ammattiin pääsyn ehtojen ja työolojen yhdenmukaistaminen johtaa pitkällä aikavälillä palkkojen yhdenmukaistumiseen, millä estetään sekä sosiaalinen dumpkaus että kilpailun vääristymät. Tärkeää on myös koulutuksen vastavuoroinen tunnustaminen. Meriliikenteessä on otettava huomioon kansainväliset normit.

Olipa komission ehdotuksissa kyse satamapalvelujen tai maahuolintapalvelujen vapauttamisesta tai mistä muusta markkinoiden avaamisesta tahansa, ehdotuksissa olisi pyrittävä samalla yhdenmukaistamaan työ- ja sosiaalisäännökset ja asetettava etusijalle palvelujen laatu.

Tieliikenteessä olisi tarkasteltava uudelleen ajo- ja lepoaikasäännöksiä, ja valvonnan olisi oltava tiukempaa, mutta kuitenkin olosuhteisiin mukautettua. Kuorma-autojen pysäköintialueita on lisättävä ja niiden turvallisuutta parannettava kaikkialla Euroopassa, jotta ammattikuljettajat kykenevät noudattamaan lepoaikoja. Direktiivin soveltaminen jäsenvaltioissa, tarkastusten lukumäärä ja seuraamusten määrääminen on yhdenmukaistettava.

Kaikissa liikennemuodoissa koulutuksen laatu on perustekijä, kun halutaan varmistaa sekä alan työntekijöiden että matkustajien turvallisuus.

d) Hallinnollisten menettelyjen yksinkertaistaminen

Liikenne törmää erityisesti jäsenvaltioiden rajoilla esteisiin, joista osa on kuitenkin helposti eliminoidavissa. Niin kutsuttuja rajavaikutuksia ilmenee erityisesti raja-alueilla. Usein valtiot ovat tehneet kahdenvälisiä sopimuksia ongelmien ratkaisemiseksi, mutta tarvitaan myös

unionin säännöksiä. Esimerkiksi rautatieajoneuvojen hyväksynnästä on koko EU:ssa 6 000 eri säännöstä, minkä vuoksi hyväksynnän saaminen voi kestää vuosia. Nämä osin protektionistisista syistä luodut säännökset estävät Euroopan rautatieyhtiöitä tarjoamasta palvelujaan toisessa maassa. Tilanne on kestävä. Siksi esittelijä ehdottaa rautatieajoneuvojen hyväksyntäsäännösten yhdenmukaistamista ja menettelyn keston lyhentämistä kahteen kuukauteen. Tämän aikaansaamiseksi Euroopan rautatievirastolle on annettava tarvittava toimivalta.

Myös valvontalaitteistoja on yhdenmukaistettava kaikkialla Euroopassa. Ei voi olla niin, ettei poliisi saa käyttää rajalla naapurimaan valvontalaitteita, koska niitä ei ole kalibroitu hänen omassa maassaan. Siksi myös tässä asiassa tarvitaan komission tilanneanalyysiä ja ehdotusta menettelyjen yksinkertaistamiseksi.

Liikennettä voitaisiin sujuvoittaa myös yhdenmukaistamalla kaikkien liikemuotojen kuljetusasiakirjat. Sähköisen rahtikirjan avulla voitaisiin purkaa hallinnollisia esteitä ja nopeuttaa liikkumista.

e) Kansainvälinen ulottuvuus

EU:n olisi otettava kansainvälinen johtoasema turvallisuus-, ympäristö-, energia- ja teknologiavaatimusten täyttämiseksi. Tämä onnistuu kuitenkin vain, jos 27 jäsenvaltiota pääsevät ensin yhteisymmärrykseen normeista ja panevat ne sitten täytäntöön. EU voi puolustaa toimiaan vain jos se toimii yksimielisesti. Seuraavat esimerkit kuvaavat asiassa vielä olevia ongelmia. Päästöoikeuskauppa, joka on tarkoitus ottaa käyttöön vuonna 2012, on osoittanut, miten kovaa on sen vastustus kansainvälisellä tasolla. Myös ERTMS-tekniikan hidastuminen kuvaa jäsenvaltioiden epäröivää suhtautumista. Myös Yhdysvaltojen kanssa tehty lentoliikennesopimus säännösten yhdenmukaistamisesta, vastavuoroisesta tunnustamisesta ja teknisestä avusta on osittain riittämätön ja näin ollen hyvä esimerkki ongelmista, jotka EU:n on vielä ratkaistava kansainvälisellä tasolla.

3. Tehokas yhteentoimivuus EU:n tulevan liikennepolitiikan johtoajatuksena

Euroopan liikennealueella on ratkaistavana vaikeita kapasiteettiongelmiä niin tavara- kuin henkilöliikenteessä. Tavaraliikenteen ennustetaan kasvavan vuodesta 2005 vuoteen 2030 mennessä noin 40 prosentilla, ja henkilöliikenteessä vastaava luku on 34 prosenttia. On löydettävä eurooppalaisia ratkaisuja. Niitä löytyy yhteentoimivuudesta. Esittelijän mielestä liikennemuotojen ei pitäisi kapasiteettiongelmiensa takia kilpailla keskenään, vaan täydentää toisiaan tehokkaasti yhteentoimivuuden avulla. Näin otetaan huomioon taloudelliset, ekologiset, sosiaaliset ja turvallisuusnäkökohdat sekä eri liikennemuotojen erilainen lähtötilanne ja eri alueiden maantieteelliset olosuhteet ja kuljetus- ja liikennemahdollisuudet. Tämä olisi otettava tulevan liikennepolitiikan johtoajatuksiksi sijaan että pidettäisiin kiinni komission koko Euroopan liikennealueelle ehdottamasta 300 kilometrin raja-arvosta. Komission tavoitteena on siirtää vuoteen 2030 mennessä 30 prosenttia yli 300 km:n pituisista maanteiden tavarankuljetuksista muihin liikennemuotoihin, kuten rautatie- tai vesiliikenteeseen. Tietty ei-sitova kilometriraja voi toimia suuntaa antavana, kunhan jäsenvaltiot ja alueet voivat päättää asiasta nykyisten ja tulevien mahdolluuksiensa mukaan.

Myös yhteentoimivuus paranee, jos lastitilat ovat yhdenmukaisia eikä siirrossa liikennemuodosta toiseen menetetä volyymia. Tämä edellyttää lastitilojen

yhdenmukaistamista ja ajoneuvojen mittojen muuttamista.

4. TEN-T ja rahoitus

TEN-T-verkot ovat erittäin tärkeä osa EU:n liikennepolitiikkaa, ja siksi niiden tehoa olisi lisättävä. Tämä saadaan aikaan rajoittamalla hankkeiden määrää ja lisäämällä rahoitusta. Havainnollisella ydinverkolla, jonka rahoitus on turvattu ja jota arvioidaan sekä unionin että aluetasolla kestävän kehityksen kriteerien pohjalta, voidaan nopeuttaa varsinkin niiden osuuksien toteutusta, joissa on edistytty vain hitaasti (erityisesti raja-alueilla). Ensisijaisten hankkeiden määrittelyn lisäksi esittelijä vaatii, että prioriteeteista pidetään kiinni vain jos jäsenvaltiot tekevät sitovia päätöksiä hankkeiden loppuun viemisestä. Vain näin voidaan varmistaa, että ydinverkko saadaan valmiiksi mahdollisimman nopeasti ja että luovutaan hankkeista, joiden valmistuminen ei ole kovin todennäköistä.

Hankkeet seisovat usein siitä syystä, ettei niihin ole rahaa. Siksi esittelijä vaatii, että jäsenvaltiot esittävät vuoteen 2015 mennessä rahoitusmallin, jonka avulla saadaan poistetuksi 25 suurinta pullonkaulaa.

Prioriteettien vahvistamisessa on noudatettava tiukasti alueellisten rakennerahastovarojen käyttöehtoja, ja jäsenvaltiot on veloitettava turvaamaan hankkeiden rahoitus EU:n monivuotisia ohjelmia pidemmäksi ajaksi.

Esittelijä katsoo, että komission olisi varattava hankkeisiin suoraa rahoitusta vähintään 30 prosenttia kokonaiskustannuksista ja tuettava vaihtoehtoisia rahoitusmalleja ja -välineitä, esimerkiksi hankelainoja. Näistä voidaan sopia yhdessä Euroopan rahoituslaitosten kanssa. Hyvä esimerkki on Marguerite-rahasto. Yksi vaihtoehtoinen rahoitusväline voidaan saada ulkoisten kustannusten sisällyttämisestä hintoihin, kun siitä saadut tulot ohjataan enemmässä määrin TEN-T-hankkeiden rahoitukseen. Samalla rohkaistaisiin julkisen ja yksityisen sektorin kumppanuuksia. Vakaa rahoitus toisi varmuutta suunnitteluun ja lisäksi yksityisten yritysten halukkuutta sijoittaa TEN-T-hankkeisiin.

5. Kaupunkiliikenne

Kaupungeissa tarvitaan pikaisesti toimia, koska taajama-alueiden väkiluku kasvaa, ja se puolestaan lisää liikennettä, melua ja ilman pilaantumista.

Näiden ongelmien ratkaisemiseksi kaupunkien olisi laadittava kestäviä liikennesuunnitelmia, ja hankkeiden rahoitustuki olisi tehtävä riippuvaiseksi suunnitelmien esittämisestä. Kaupungit päättävät tietysti toissijaisuusperiaatteen mukaisesti itse siitä, mitä hankkeita ne haluavat, mutta hankkeiden on oltava EU:n liikennepolitiikan mukaisia eli koskettava tehokkaita henkilö- ja tavaraliikenteen logistiikkaketjuja, joilla voidaan vähentää liikennemääriä ja ympäristön kuormittumista. Liikennesuunnitelmissa on kiinnitettävä enemmän huomioita myös jalankulku- ja pyöräilyinfrastruktuuriin, ja tavoitteeksi on otettava julkisten liikennevälineiden käytön kaksinkertaistuminen. Varsinkin kaupunkien, esikaupunkien ja aluekeskusten bussi- ja raitiovaunuliikenteellä voidaan edistää yhteentoimivuutta, kunhan huolehditaan tarvittavista infrastruktuureista.

Huomiota olisi kiinnitettävä myös yksittäisten kaupunkien ja alueiden liikennesuunnitelmien

johdonmukaisuuteen, jotta ne sopisivat yhteen naapurikaupunkien ja -alueiden, myös toisen jäsenvaltion kaupunkien ja alueiden suunnitelmien kanssa.

Kaupungeissa ja niitä ympäröivillä alueilla tarvitaan turvallisia ja luotettavia liikennejärjestelmiä, joissa liikennemuodot on sovitettu toisiinsa ja mahdollistavat multimodaalisen matkustuksen. Merkittävä tekijä ovat myös lippujen hinnat, verkosta saatavat sähköiset liput ja matkustajien oikeudet, koska ne vaikuttavat liikennemuodon valintaan.

6. Tutkimus ja innovointi

Liikennealalla tarvitaan todella paljon tutkimusta ja innovaatioita, koska niiden avulla kehitettyjen liikennejärjestelmien avulla voidaan vähentää ympäristön pilaantumista ja lisätä turvallisuutta ja varmistaa samalla liikenteen sujuvuus. Lisäksi tuotanto- ja tutkimustoiminta pysyvät EU:ssa.

Siksi esittelijä kehottaa luomaan liikkuvuuteen keskittyvän tutkimus- ja kehittämisohjelman ja varmistamaan sen rahoituksen, jotta voidaan luoda kaikille liikennemuodoille älykkäitä, yhteentoimivia ja yhtyeenliitettuja liikenteenohjausjärjestelmiä, kuten SESAR-, Galileo-, ERTMS-, RIS-, SafeSeaNet- ja IVS.